



Comité National Routier



Le transport routier de marchandises luxembourgeois



Étude 2018

Comité national routier

cnr@cnr.fr – www.cnr.fr

SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE	4
1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION	4
GEOGRAPHIE	4
HISTOIRE	4
ORGANISATION POLITIQUE	5
ORGANISATION TERRITORIALE	6
1.2. ÉCONOMIE GÉNÉRALE : DONNÉES CLÉS	8
LUXEMBOURG EN BREF	8
CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	8
PRINCIPAUX SECTEURS ÉCONOMIQUES : PRÉPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE	9
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	10
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	10
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION POUR LE FRET	10
1.4. CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES	13
LE TRM SOUS PAVILLON LUXEMBOURGEOIS EN 2017	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LUXEMBOURGEOIS	16
2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU LUXEMBOURG	19
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	19
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	19
CRÉATION D'ENTREPRISE	21
2.2. LA FISCALITÉ DES ENTREPRISES	23
FISCALITÉ GÉNÉRALE	23
FISCALITÉ SPÉCIFIQUE DU SECTEUR TRM	25
2.3. LA RÉGLEMENTATION SOCIALE	27
RÉGLEMENTATION SOCIALE GÉNÉRALE	27
RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	31
2.4. LES CONTRÔLES SPÉCIFIQUES AU TRM ET AMENDES	36
CONTRÔLES	36
AMENDES	37
3. ÉTUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES À L'INTERNATIONAL	38
3.1. MÉTHODE ET PÉRIMÈTRE DES ENTRETIENS EN FACE À FACE AUPRÈS D'ENTREPRISES DU TRM LUXEMBOURGEOIS	38
3.2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES	38
CARBURANT	39
MAINTENANCE & ENTRETIEN	39
PNEUMATIQUES	39

MATERIEL	39
PEAGES	39
TAXE DE CIRCULATION	40
ASSURANCES	40
COUTS DE STRUCTURES	40
3.3. OBSERVATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	40
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	40
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LUXEMBOURGEOIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL	42
RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES SUR PLACE	43
3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	44
4. WEBOGRAPHIE	45
5. ANNEXES	45

TABLE DES ILLUSTRATIONS

I. 1. Carte politique du Luxembourg	7
I. 2. Répartition de l'activité économique par secteur	9
I. 3. Répartition modale du transport de fret intérieur	10
I. 4. Le réseau routier luxembourgeois	12
I. 5. Structure du TRM sous pavillon luxembourgeois en 2017	13
I. 6. Évolution du TRM sous pavillon luxembourgeois en millions de t km.....	14
I. 7. Évolution du TRM national et international, en millions de t.km.....	14
I. 8. TRM du pavillon luxembourgeois selon la nature du transport - 2017	15
I. 9. Le cabotage sous pavillon luxembourgeois	15
I. 10. Le cabotage au Luxembourg	16
I. 11. Parc luxembourgeois de véhicules.....	16
I. 12. TRM au Luxembourg par PTAC du véhicule, 2016	16
I. 13. Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Luxembourg – 2015.....	17
I. 14. Entreprises TRM : chiffres clés.....	17
I. 15. TOP 8 des principaux employeurs dans le secteur des transports routiers de fret et des services de déménagement.....	18
I. 16. La fiscalité des entreprises au Luxembourg.....	23
I. 17. Taux d'Imposition sur les sociétés en 2018	23
I. 18. Eurovignette – Taux annuels en vigueur en 2018.....	25
I. 19. Les droits d'accises au Luxembourg au 31 décembre 2018.....	26
I. 20. Barème des salaires des conducteurs luxembourgeois depuis le 1 ^{er} août 2018 (suivant Indice 814.40).....	33
I. 21. Taux de cotisations patronales et salariales au Luxembourg au 1 ^{er} janvier 2018	34
I. 22. Caractéristiques des entreprises interrogées	38
I. 23. Coût d'un conducteur luxembourgeois affecté à l'international.....	43
I. 24. Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 T exploité en longue distance.....	44

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION

GEOGRAPHIE

Avec une superficie de 2 586 km², le Grand-Duché du Luxembourg est l'un des plus petits pays d'Europe. Il est néanmoins l'un des pays les plus riches avec un PIB/habitant trois fois supérieur à celui de la France. Le Luxembourg ne dispose pas d'accès à la mer. Enclavé entre la Belgique, l'Allemagne et la France, il s'étend du nord au sud sur une distance maximale de 82 km et sur 58 km d'est en ouest.

La population luxembourgeoise s'élève à 590 667 habitants au 1er janvier 2017. Plus de 47 % de la population a un passeport étranger. Dans la capitale, cette proportion dépasse les 69 %.

Le Luxembourg se caractérise par la pratique et la reconnaissance de trois langues : le luxembourgeois, le français et l'allemand. Le luxembourgeois est la langue nationale, le français est la langue de la législation.

HISTOIRE

Naissance de l'État

Avant d'accéder à l'indépendance en 1839, le Luxembourg a appartenu successivement aux comtes, puis aux ducs de Luxembourg, aux ducs de Bourgogne, aux rois d'Espagne, aux rois de France, aux empereurs d'Autriche et aux rois des Pays-Bas. Au XX^e siècle, le pays a prospéré et joué un rôle clef dans l'unification et la construction politique et économique de l'Europe. Avec la Belgique et les Pays-Bas, le Luxembourg fait partie du Benelux. Il est membre de l'OTAN depuis 1949 puis fondateur de la Communauté économique européenne en 1957. Dans les années 1970, le pays a pris un virage économique et est devenu une place financière importante. Il est aujourd'hui présent dans des activités de services et des secteurs de pointe tels que l'aéronautique et l'espace.

Guerres mondiales

Pendant la Première Guerre mondiale, le Luxembourg a été envahi par l'Allemagne et a choisi la voie de « l'accommodation » avec l'occupant. De nombreux Luxembourgeois se sont néanmoins engagés volontairement dans les armées belge ou française. Occupé par l'Allemagne, le Luxembourg a été libéré par des troupes françaises et américaines en novembre 1918. Les revendications belges sur le Luxembourg seront refusées lors des négociations sur le traité de Versailles et l'indépendance du pays sera confirmée.

En mai 1940, les Allemands ont violé la neutralité luxembourgeoise et occupé le Grand-Duché. La Grande-Duchesse et le gouvernement ont fui en France, en Angleterre, puis aux États-Unis et au Canada. Les habitants des villes industrielles du Sud ont été évacués vers le Midi de la France. Le régime nazi a considéré le Luxembourg comme un territoire allemand tout comme l'Alsace-Moselle française. Un gauleiter a été nommé et a interdit l'apprentissage et l'usage du français. Le Luxembourg sera libéré en septembre 1944 par les Américains, mais subira une contre-attaque allemande qui ravagera tout le nord du Grand-Duché.

Construction européenne : dates clés

Le Luxembourg est l'un des six pays fondateurs de l'Union européenne.

- 1944 : Benelux, coopération intergouvernementale entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg.
- 1951 : Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) : France, RFA, Italie et Benelux.
- 1957 : Communauté économique européenne (CEE) : France, RFA, Italie et Benelux.

- 1993 : Union européenne (UE) : Le traité de Maastricht est signé le 7 février 1992. Jean-Claude Juncker, actuel président de la Commission européenne, a participé comme ministre des Finances aux négociations du traité de Maastricht et comme Premier ministre à celles pour les traités d'Amsterdam, de Nice et de Lisbonne.

ORGANISATION POLITIQUE

L'État luxembourgeois est une démocratie représentative sous la forme d'une monarchie constitutionnelle.

Depuis 1783, la Couronne est héréditaire et se transmet dans la famille de Nassau.

Sur le plan politique, le Luxembourg est un pays stable dans lequel il existe un consensus social et où les alternances se font en général sans heurts grâce à des coalitions gouvernementales.

Au Luxembourg, le vote est un acte citoyen obligatoire. Le refus de voter peut être puni par une amende.

Constitution et lois

La première Constitution luxembourgeoise a été rédigée en 1841. Deux autres ont suivi en 1848 et en 1856.

La Constitution actuelle date du 17 octobre 1868. Elle a connu plusieurs révisions et fait actuellement l'objet d'une refonte générale en vue de l'adapter aux besoins d'une démocratie moderne.

L'initiative d'une loi peut émaner de la Chambre des députés ou du gouvernement.

Le droit d'initiative du gouvernement est appelé « initiative gouvernementale » et s'exerce par la présentation de « projets de loi », tandis que le droit d'initiative de la Chambre des députés est appelé « initiative parlementaire » et s'exerce par la présentation de « propositions de loi ». Les propositions de loi sont soumises à l'avis des instances concernées (chambres professionnelles) et surtout à celui du Conseil d'État.

Le système luxembourgeois est unicaméral. La Chambre des députés se prononce après le vote du projet dans un délai de 3 mois au moins. La loi votée par la Chambre des députés ne devient « parfaite » qu'après la promulgation du Grand-Duc et sa publication au Mémorial.

La Cour des comptes et le médiateur sont des organes permettant à la Chambre des députés d'exercer un droit de regard sur la gestion de l'État.

Institutions politiques

- Le Grand-Duc est le chef de l'État. Il incarne l'indépendance du pays et la continuité de l'État. Il représente l'État dans ses relations extérieures. Il a un droit d'initiative en matière législative. Aucune loi ne devient « parfaite » et obligatoire pour la population sans qu'il ne la promulgue. La justice est rendue en son nom, sans qu'il ait toutefois un droit d'ingérence dans l'exercice du pouvoir judiciaire. Le Grand-Duc et le gouvernement représentent le pouvoir exécutif.
- La Chambre des députés est le parlement du Grand-Duché de Luxembourg. Elle est composée de 60 députés élus pour cinq ans au suffrage universel pur et simple et à la proportionnelle. Les dernières élections législatives ont eu lieu le 14 octobre 2018. La Chambre des députés, le gouvernement et le Conseil d'État interviennent dans le cadre de la procédure législative. La Chambre des députés dispose également de certaines attributions en matière financière et d'un droit de regard sur les actes du gouvernement. L'assentiment de la Chambre est nécessaire pour qu'un traité puisse produire ses effets sur le territoire du Grand-Duché. La Chambre siège dans la capitale et ses séances sont publiques.
- Les partis politiques représentés à la Chambre des députés (2018-2023) sont les suivants : Parti chrétien-social (CSV) : 21 députés, Parti démocratique (DP) : 12 députés, Parti ouvrier socialiste luxembourgeois (LSAP) : 10 députés, Les Verts (déi gréng) : 9 députés, Alternativ Demokratesch Reformpartei (ADR) : 4 députés, Déi Lénk : 2 députés, D'Piraten : 2 députés.
- Selon la Constitution, le pouvoir exécutif est attribué au Grand-Duc. Dans la pratique, cette tâche est exercée par le gouvernement. Le gouvernement dispose du pouvoir de gestion des affaires publiques. Il gère le budget

des recettes et dépenses de l'État. Le budget est voté annuellement. Chaque année, le gouvernement fait plusieurs déclarations : une déclaration sur la politique économique, sociale et financière ; une déclaration de politique étrangère ; ainsi qu'une déclaration sur la politique de coopération.

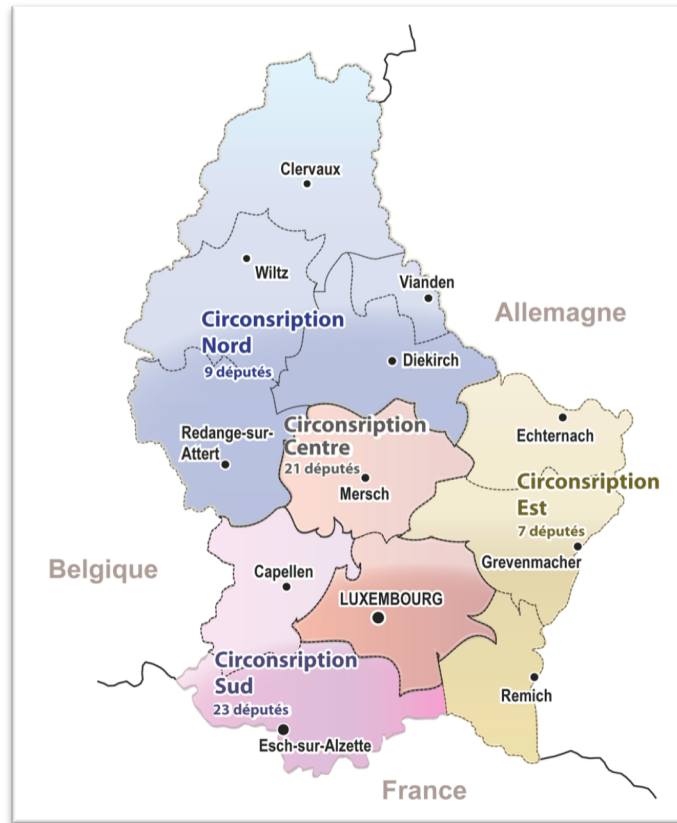
- Le gouvernement issu des élections législatives du 14 octobre 2018 est un gouvernement de coalition entre le Parti démocratique (DP), le Parti ouvrier socialiste luxembourgeois (LSAP) et Les Verts ("Déi gréng"), sous la présidence de Xavier Bettel (DP).
- François Bausch reste ministre. Il est le ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics. Il est également ministre Vert de la Défense et de la Sécurité intérieure. Il est secondé par sa secrétaire d'État, Claude Turmes.
- Le Conseil d'État est une institution indépendante exerçant une influence « modératrice ». Il est composé de 21 conseillers formellement nommés (et démissionnés) par le Grand-Duc, suivant les propositions faites alternativement par le gouvernement, la Chambre des députés et le Conseil d'État lui-même. Leur durée de fonction est de quinze ans non renouvelables. Le Conseil d'État agit comme organe consultatif dans la procédure législative. Il est obligatoirement entendu sur tous les projets et propositions de loi ainsi que sur leurs amendements proposés en cours de procédure.
- Les cours et tribunaux sont chargés par la Constitution luxembourgeoise d'exercer le pouvoir judiciaire. Ils sont indépendants dans l'exercice de leurs fonctions. Il y a au Luxembourg une Cour constitutionnelle, ainsi que deux ordres de juridictions : des juridictions judiciaires et des juridictions administratives.
- L'institution d'un médiateur public ou « ombudsman » a été mise en place le 1er mai 2004. Le médiateur, rattaché à la Chambre des députés, est une instance indépendante qui ne reçoit d'instructions d'aucune autorité. Il ne dépend ni de l'administration ni du gouvernement. Nommé pour une durée de 8 ans non renouvelable, il a pour mission de recevoir les réclamations de personnes physiques et morales relatives au fonctionnement des administrations de l'État et des communes.
- La Cour des comptes a été instituée en 1999 en vue d'assurer le contrôle de la gestion financière des organes, administrations et services de l'État.
- Les chambres professionnelles ont pour mission de sauvegarder et de défendre les intérêts des groupes professionnels qu'elles représentent. Elles ont également le droit de faire des propositions au gouvernement pour les objets qui entrent dans leur compétence. Le législateur a institué 5 chambres professionnelles : 3 chambres patronales et 2 chambres salariales.
- Le Conseil économique et social (CES) est un organe consultatif du gouvernement. Chargé d'étudier les problèmes économiques, financiers et sociaux, il peut être saisi par le gouvernement ou agir de sa propre initiative.

ORGANISATION TERRITORIALE

Sur le plan administratif, le territoire est divisé en :

- 12 cantons (Capellen, Clervaux, Diekirch, Echternach, Esch-sur-Alzette, Grevenmacher, Luxembourg, Mersch, Redange, Remich, Vianden, Wiltz) ; les cantons ne disposent pas d'une structure administrative propre. Ils servent d'unités territoriales pour former les limites des circonscriptions électorales et des arrondissements administratifs.
- 105 communes : la loi attribue la dénomination de ville aux communes de Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Luxembourg, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz.
- 4 circonscriptions électorales (le Sud, le Centre, l'Est et le Nord).
- 2 arrondissements judiciaires (Luxembourg et Diekirch) comprenant 3 justices de paix (à Luxembourg, Esch-sur-Alzette et Diekirch).

I. 1. Carte politique du Luxembourg



Source : Portail officiel du Grand-Duché de Luxembourg

1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

LUXEMBOURG EN BREF

Capitale	Luxembourg
Superficie	2 586 km ²
Population	590 667 (2017)
Population en % du total de l'UE	0,1 % (2017)
Langues officielles	Luxembourgeois, français et allemand
Régime politique	Monarchie constitutionnelle et parlementaire
Chef de l'État	Altesse Royale le Grand-Duc Henri
Premier ministre	Xavier Bettel (Parti démocratique) depuis le 4/12/2013
Ministre de la Mobilité et des Travaux publics	François Bausch
Date d'adhésion à l'UE	1er janvier 1958
Sièges au Parlement européen	6 députés
Monnaie	Membre de la zone euro depuis le 1er janvier 1999
Membre de l'espace Schengen	Depuis le 26 mars 1995
Présidence du Conseil	12 fois entre 1960 et 2010
Produit intérieur brut (PIB)	55,3 Mds € (2017)
Croissance PIB (%)	1,5 % (2017)
PIB / habitant	92 800 €/habitant (2017)
Inflation (%)	2,1 % (2017)
Dette publique brute annuelle	23 % du PIB (2017)
Taux de chômage (% de la population active)	5,6 % (2017)
Salaires minimum brut	1 998,59 €/mois (2018 S2)
Balance commerciale	- 6,3 Mds € (2017)

Sources : Eurostat

CONJONCTURE ECONOMIQUE¹

L'économie luxembourgeoise se caractérise par un système fiscal attractif et une grande ouverture à l'international. La principale force motrice de l'économie du Grand-Duché est son secteur financier qui représente plus d'un tiers de son PIB. Mais c'est aussi sa faiblesse puisque cette prépondérance rend le pays vulnérable aux chocs financiers extérieurs. C'est d'ailleurs à cause des performances décevantes du secteur financier et l'orientation hésitante des indices boursiers au début de 2018 que les résultats de croissance prévus pour 2017 n'ont pas été atteints. Il n'en reste pas moins que les experts restent confiants pour l'avenir. D'autres indicateurs conjoncturels comme le développement de l'emploi, le recul du chômage ou l'abondance des rentrées pour le Trésor public restent en effet bien orientés.

Le Luxembourg est le deuxième pays le plus riche du monde en termes de PIB par habitant (le premier de l'UE) et a l'un des excédents de balance courante les plus hauts de la zone euro en pourcentage du PIB. Il conserve une situation budgétaire saine, avec un excédent budgétaire de 1,4 % du PIB en 2017 et un niveau de dette publique très faible.

¹ Source : Statec, BNPPARIBAS

Ces dernières années, en parallèle de la politique d'assainissement budgétaire, le pays a mis en place des réformes judiciaires importantes pour répondre aux accusations de manque de transparence de sa place financière et de politique de dumping fiscal en faveur des multinationales. Une grande réforme fiscale a été votée par le parlement en décembre 2016, annonçant, parmi d'autres mesures, une baisse du taux d'imposition des sociétés de 21 à 19 %, qui est entrée en vigueur au début de l'année fiscale 2017.

Le Luxembourg coopère avec d'autres pays pour combattre la fraude et l'évasion fiscale. L'introduction d'un échange automatique des informations fiscales entre les pays depuis le 1^{er} janvier 2017 a mis fin à son secret bancaire. Le pays a été retiré de la liste des paradis fiscaux non coopératifs, établie par le Forum mondial sur la transparence et l'échange de renseignements à des fins fiscales.

Le Grand-Duché cherche aujourd'hui à diversifier ses activités économiques, en se concentrant sur l'économie des industries de la connaissance (centres de traitements de données, entreprises innovantes).

Ses principaux défis sont l'augmentation des coûts sociaux d'une population vieillissante et la nécessité de normaliser les pratiques financières. Les entreprises du Luxembourg ont l'un des taux de compétitivité les plus hauts du monde. Le taux de chômage (5,6 % en 2017) est l'un des plus faibles d'Europe.

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES : PREPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE

Au Luxembourg, comme dans l'ensemble des pays développés, une grande partie du PIB est tirée par le secteur tertiaire. Le secteur emploie 87 % de la population active et produit plus de 86 % de la richesse nationale. La moitié de ce secteur correspond aux services financiers et immobiliers qui bénéficient d'un cadre fiscal attractif. Le Luxembourg est en effet un des plus grands marchés monétaires mondiaux et le 2^e plus grand gestionnaire des fonds d'investissement. Il est le principal centre de banques privées dans la zone euro et le pays abrite de nombreuses sociétés de réassurance.

Le secteur secondaire pèse quant à lui 13,4 % du PIB et emploie environ 12 % de la population active. Les principales activités sont dominées par la production de fer et d'acier, même si ces dernières années, le pays tend à encourager les secteurs de la chimie, les produits plastiques et l'ingénierie légère.

Le secteur primaire contribue pour une part infime à l'économie luxembourgeoise (0,3 % du PIB) et emploie environ 1 % de la population active. Les principales productions agricoles du pays sont le vin, le bois, les céréales et les pommes de terre.

I. 2. Répartition de l'activité économique par secteur

2017	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	1,0%	11,9%	87,1%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	0,3%	13,4%	86,3%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	5,0%	1,8%	2,5%

Source : Portail officiel du Grand-Duché du Luxembourg

Très dépendant du secteur financier, le Grand-Duché cherche de plus en plus à diversifier son économie. Ces dernières années, il s'est ainsi bien positionné dans le secteur audiovisuel et des nouvelles technologies de l'information et de la communication et s'est efforcé d'attirer les sociétés de services électroniques.

Avec Bruxelles et Strasbourg, Luxembourg est une des trois « capitales » de l'Union européenne. À ce titre, la capitale abrite plusieurs services et institutions européennes, dont les services de la Commission européenne (traduction, publications, statistiques), la Cour des comptes européenne, la Cour de justice de l'Union européenne,

la Banque européenne d'investissement (BEI), le Fonds européen d'investissement (FEI), le Secrétariat du Parlement européen, le Fonds européen de stabilité financière (FESF), le Mécanisme européen de stabilité (MES).

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

Le Luxembourg est considéré comme une base opérationnelle importante pour les activités de transport et de logistique. Compte tenu de sa superficie, les politiques de transport se conçoivent surtout dans un contexte international avec un objectif d'amélioration des connexions transfrontalières et la mise en place de plans sectoriels routiers visant à fluidifier le trafic (nœuds d'échange, gares périphériques, parkings).

Le Luxembourg est un pays de transit et doit faire face à d'importantes congestions sur son réseau routier. Les flux des autoroutes E25 et E44, le trafic transfrontalier et les approvisionnements d'aubaine, liés à des prix de carburants parmi les plus bas d'Europe, expliquent ce phénomène.

Même si aujourd'hui, comme beaucoup d'autres pays, la volonté du Luxembourg est de privilégier des modes de transport favorisant le développement durable comme le train ou la navigation fluviale, le transport routier reste le moyen de transport dominant. Il est suivi par la navigation intérieure puis le rail qui représentent à eux deux 12,1 % des tonnes-kilomètres réalisées.

1. 3. Répartition modale du transport de fret intérieur

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
Luxembourg	87,9%	6,2%	5,9%

Source : Eurostat

Le ministère des Travaux publics et l'Administration des ponts et chaussées mènent aujourd'hui une réflexion visant à améliorer les problèmes liés à la saturation du trafic et à moderniser les infrastructures routières. Les projets proposés sont aussi bien plus européens que transfrontaliers ou nationaux².

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION POUR LE FRET

Aérien

L'aéroport international de Luxembourg (Findel ou Lux-Airport) est le sixième aéroport européen de fret³, devancé par Francfort, Paris, Amsterdam, Heathrow et Leipzig-Halle⁴.

L'augmentation des volumes en transit est notamment liée au développement récent de la compagnie Qatar Airways qui a significativement augmenté son trafic aérien au cours du deuxième semestre 2016. Qatar Airways a en effet choisi l'aéroport de Luxembourg pour en faire sa plate-forme européenne de fret et envisage d'amplifier encore le nombre de ses vols quand les infrastructures le permettront.

Cargolux, première compagnie aérienne tout cargo en Europe, reste de loin le plus important client de l'aéroport de Luxembourg avec 82 % de parts de marché.

² Papier stratégique « route2020.lu » du réseau routier étatique

³ Transit de 821 000 tonnes de marchandises en 2016

⁴ Plate-forme européenne de DHL

Le Freeport Luxembourg

Inauguré en septembre 2014, le Freeport Luxembourg est une plate-forme multiservice située à l'aéroport de Findel. Il s'agit d'une infrastructure sécurisée s'étendant sur 22 000 m², placée sous le contrôle des services de l'Administration des douanes et accises. Le bâtiment est destiné à stocker des œuvres d'art, des bijoux, des voitures de collection, des vins, des documents importants.

Ferroviaire

La Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) est une entreprise ferroviaire publique. Elle se singularise toutefois par la présence d'actionnaires étatiques autres que le Luxembourg. L'État luxembourgeois possède 92 % de la société, l'État belge 6 % et l'État français 2 %.

Le réseau est doté de filiales spécialisées pour le fret de marchandises.

CFL Cargo (fret ferroviaire conventionnel) et CFL Multimodal (conteneurs) assurent des liaisons ferroviaires vers les principaux points nodaux dans l'Union européenne et en Turquie ainsi que vers les ports de la mer Baltique et de la mer du Nord, faisant du Grand-Duché une sorte d'hinterland⁵ des ports d'Anvers, de Zeebrugge, d'Amsterdam, de Rotterdam et de Hambourg.

Grâce à son service rail-route piggy-back, la société Lorry-Rail exploite aujourd'hui une autoroute ferroviaire par rame Modalhor⁶ entre Luxembourg et Perpignan avec la possibilité d'acheminer en mode non accompagné 30 000 semi-remorques par an sur une distance de plus de 1 000 km.

Fluvial

Le transport fluvial commercial s'opère sur la Moselle qui est un condominium germano-luxembourgeois relié au réseau fluvial européen (Rhin, Danube). Le port de Merttert, situé entre les localités de Grevenmacher et de Merttert, peut être utilisé pour l'expédition de matières premières ainsi que de produits agricoles, de fer et d'acier, et de produits pétroliers vers d'autres destinations intérieures ou vers la mer du Nord.

Route

Le réseau routier du Grand-Duché de Luxembourg est constitué d'autoroutes et de routes régionales (Route nationale - N, Chemin Repris - CR), gérées par l'Administration des ponts et chaussées.

Au niveau local, les chemins vicinaux sont sous la tutelle des administrations communales.

Toutes les routes, y compris les autoroutes, sont gratuites pour les voitures au Luxembourg.

Les poids lourds sont quant à eux assujettis à l'Eurovignette.

⁵ Zone d'influence et d'attraction économique d'un port

⁶ Le Modalohr est un type de wagon conçu et fabriqué par la société française Lohr Industrie capable de transporter des semi-remorques routières.

I. 4. Le réseau routier luxembourgeois



Source : Le grand portail officiel du Grand-Duché du Luxembourg

- Taille du réseau total (État + communes) : 5 186 km
- Taille du réseau géré par l'État : 2 912 km
- Autoroutes : 165 km (6 autoroutes internationales)
- Routes nationales : 837 km
- Chemin repris et autres : 1 910 km

1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

Sur le plan économique, le Luxembourg dispose de nombreux points forts comme sa stabilité budgétaire, une main-d'œuvre multilingue qualifiée, des infrastructures de qualité, une réglementation favorable aux entreprises et un centre financier international performant. Ces atouts se traduisent notamment par un niveau de vie élevé pour les Luxembourgeois.

Ces points forts peuvent toutefois être contrebalancés par la forte dépendance du pays à l'égard d'un secteur financier de grande taille et une économie très vulnérable à la conjoncture européenne. Par ailleurs, le Grand-Duché doit faire face au vieillissement de sa population avec un impact budgétaire de plus en plus important.

Selon la dernière étude de conjoncture établie par l'Institut national de la statistique et des études économiques (STATEC)⁷, les enquêtes de conjoncture dans les services non financiers⁸ envoient aujourd'hui des signaux positifs. Sur l'ensemble du 1er trimestre 2018, le moral des entrepreneurs du secteur affiche en effet un net rebond (après avoir baissé au cours des trois trimestres précédents), les dirigeants ayant une opinion favorable sur la situation financière de leurs entreprises et sur la demande.

LE TRM SOUS PAVILLON LUXEMBOURGEOIS EN 2017

Avec 9 414 millions de tonnes-kilomètres réalisées, le TRM luxembourgeois représente 0,5 % du TRM des 28 pays membres de l'UE. Son activité est relativement stable depuis une dizaine d'années. Le poids du transport international représente plus de 87 % de l'activité totale. Le trafic tiers est l'activité la plus florissante du marché du transport luxembourgeois (38 %), ce qui s'explique par la taille et la position géographique du pays. Sur ce segment, le Grand-Duché se place parmi les pays de l'Ouest les plus dynamiques, très proche de l'Espagne, des Pays-Bas et de l'Allemagne.

I. 5. Structure du TRM sous pavillon luxembourgeois en 2017

2017	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	56 594	9 414	100,0%	166	550
Transport national	27 462	1 211	12,9%	44	93
Transport international	29 131	8 203	87,1%	282	457
<i>dont transport international marchandises chargées au Luxembourg</i>	5 451	1 269	13,5%	233	79
<i>dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg</i>	7 211	1 732	18,4%	240	85
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 153	3 580	38,0%	391	197
<i>dont cabotage</i>	7 316	1 622	17,2%	222	96

Source : Eurostat

⁷ Note de conjoncture N° 1-2018 - Statec

⁸ L'appellation « services non financiers » fait référence aux branches suivantes : Transports, Horeca, Information et communication et Services aux entreprises.

Évolution du TRM sous pavillon luxembourgeois

Même si la part du transport international reste écrasante dans le TRM luxembourgeois, il convient de noter que celle du transport national ne cesse de grignoter des parts de marché depuis 2008, avec un taux de croissance annuel moyen approchant les 10 %. Alors qu'en 2008, le poids du transport national ne représentait que 6 % de l'activité totale, il pèse aujourd'hui presque 13 %. Entre 2008 et 2017, c'est surtout pour l'activité de cabotage que les résultats se sont dégradés avec une part d'activité qui a reculé de plus de 7 points. Le transport international entre pays tiers, même s'il reste dominant, s'est également tassé sur cette période (- 5 points).

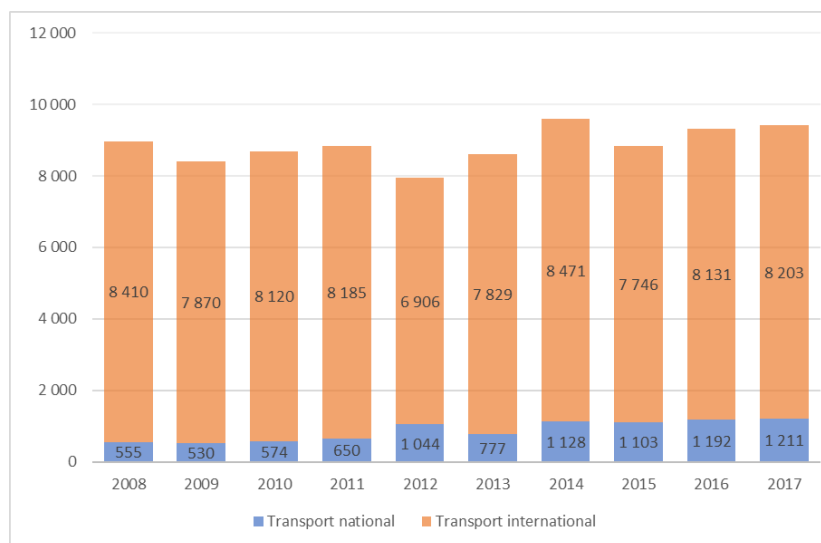
I. 6. Évolution du TRM sous pavillon luxembourgeois en millions de t km

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Taux de croissance annuel moyen
TOTAL	8 965	8 400	8 694	8 835	7 950	8 606	9 599	8 850	9 324	9 414	0,54%
Transport national	555	530	574	650	1 044	777	1 128	1 103	1 192	1 211	9,06%
Transport international	8 410	7 870	8 120	8 185	6 906	7 829	8 471	7 746	8 131	8 203	-0,28%
<i>dont transport international marchandises chargées au Luxembourg</i>	1 298	1 071	1 185	1 294	1 259	1 248	1 395	1 229	1 348	1 269	-0,25%
<i>dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg</i>	1 081	974	1 116	1 190	1 485	1 512	1 573	1 470	1 574	1 732	5,38%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 850	3 484	3 748	3 856	2 765	3 305	3 560	3 352	3 468	3 580	-0,80%
<i>dont cabotage</i>	2 182	2 341	2 072	1 845	1 397	1 764	1 943	1 695	1 741	1 622	-3,24%

Source : Eurostat

Source : Eurostat

I. 7. Évolution du TRM national et international, en millions de t.km



Source : Eurostat

TRM du pavillon luxembourgeois selon la nature du transport en 2017

Les transports pour compte d'autrui ne représentent aujourd'hui plus que la moitié des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon luxembourgeois alors que ces derniers constituaient plus de 87 % des transports en 2011. Précisément, depuis cette date, le transport total pour compte propre n'a fait que progresser au Luxembourg. Cette activité a enregistré une très forte accélération en 2014 et se retrouve aujourd'hui quasiment à l'équilibre avec le transport pour compte d'autrui.

Ce phénomène, singulier en Europe, est significatif pour l'activité de transport national pour compte propre qui a presque été multipliée par trois depuis 2008, mais il l'est encore plus pour l'activité de transport international pour compte propre qui, elle, a été multipliée par cinq. Ce phénomène est atypique.

Au Luxembourg, il existe dans le secteur de la construction, mais aussi dans celui de la distribution, de très gros groupes disposant de leur propre flotte.

I. 8. TRM du pavillon luxembourgeois selon la nature du transport - 2017

2017	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
TOTAL	56 594	9 414	100,0%	166	550
COMPTE D'AUTRUI	20 008	4 757	50,5%	238	253
Transport national	5 464	275	2,9%	50	16
Transport international	14 544	4 482	47,6%	308	237
<i>dont transport international marchandises chargées au Luxembourg</i>	1 999	526	5,6%	263	30
<i>dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg</i>	3 122	738	7,8%	236	34
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 502	2 263	24,0%	411	120
<i>dont cabotage</i>	3 920	956	10,2%	244	52
COMPTE PROPRE	36 586	4 657	49,5%	127	297
Transport national	21 999	936	9,9%	43	77
Transport international	14 587	3 721	39,5%	255	220
<i>dont transport international marchandises chargées au Luxembourg</i>	3 452	744	7,9%	216	49
<i>dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg</i>	4 089	994	10,6%	243	51
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 651	1 317	14,0%	361	77
<i>dont cabotage</i>	3 395	666	7,1%	196	44

Source : Eurostat

Le cabotage

Le cabotage effectué sous pavillon luxembourgeois représente environ 17 % du transport routier luxembourgeois total (national + international) et environ 20 % du transport international. En millions de tonnes-kilomètres de cabotage, le pavillon luxembourgeois se classe 6e parmi les 28 pays de l'UE, derrière les Pays-Bas et l'Espagne.

I. 9. Le cabotage sous pavillon luxembourgeois

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TCAM
Cabotage sous pavillon luxembourgeois	2 182	2 341	2 072	1 845	1 397	1 764	1 943	1 695	1 741	1 622	-3,64%
<i>France</i>	1 213	1 396	1 172	982	676	911	1 032	904	850	778	-5,40%
<i>Belgique</i>	223	294	339	365	258	420	437	453	539	558	12,13%
<i>Allemagne</i>	644	550	461	398	407	366	400	269	287	218	-12,67%
<i>Espagne</i>	10	12	11	9	10	8	17	ND	7	28	14,25%
<i>Pays-Bas</i>	8	8	19	12	8	10	13	29	13	15	7,93%
<i>Italie</i>	23	19	21	27	10	13	14	11	18	10	-9,83%
<i>Danemark</i>	46	34	23	33	8	12	4	7	3	3	-29,93%
<i>Suisse</i>	4	9	7	2	4	7	6	8	4	2	-8,83%
Part du cabotage dans le transport luxembourgeois	24,33%	27,87%	23,83%	20,88%	17,57%	20,49%	20,24%	19,16%	18,67%	17,23%	

Source : Eurostat

Dans plus de 96 % des cas, les transporteurs luxembourgeois cabotent dans les pays limitrophes. Parmi les pays cabotés, la France est le pays de prédilection puisque les transporteurs luxembourgeois y réalisent presque la moitié de leurs transports. La Belgique représente 32 % et l'Allemagne 12,5 % des transports effectués dans ce cadre. Entre 2017 et 2016, on peut noter que le cabotage des transporteurs luxembourgeois a diminué de 24 % en Allemagne et de 45 % en Italie, tandis qu'il a quadruplé en Espagne.

I. 10. Le cabotage au Luxembourg

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cabotage au Luxembourg	7	11	15	20	7	12	10	18	21	30
Taux de pénétration du cabotage*	1,2%	2,1%	2,6%	2,9%	0,7%	1,5%	0,9%	1,6%	1,7%	2,4%
Part de marché du cabotage**	3,4%	7,0%	7,9%	8,1%	2,3%	4,6%	3,2%	7,1%	8,5%	10,0%

Source : Eurostat

* cabotage sous pavillon étranger / (transport national total du pays où se déroule le cabotage)

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

ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LUXEMBOURGEOIS

Parc de véhicules

I. 11. Parc luxembourgeois de véhicules

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Porteurs	28 571	29 191	30 158	31 457	32 385	32 933	33 832	35 072	36 732
Tracteurs routiers	5 848	5 550	5 469	5 356	4 934	4 726	4 602	4 502	4 516
Remorques et semi-remorques	24 681	25 084	25 557	25 865	25 865	26 147	26 328	ND	ND

Source : Eurostat

I. 12. TRM au Luxembourg par PTAC du véhicule, 2016

2016	Tonnes.kilomètres réalisées		Véhicules.kilomètres réalisées	
	millions t.km	% du Total	millions v.km	% du Total
TOTAL	9 324	100,0%	557	100,0%
<i>Moins de 10 tonnes</i>	3	0,0%	1	0,2%
<i>10,1 tonnes à 20 tonnes</i>	130	1,4%	28	5,0%
<i>20,1 tonnes à 30 tonnes</i>	95	1,0%	11	2,0%
<i>30,1 tonnes à 40 tonnes</i>	391	4,2%	28	5,0%
<i>Plus de 40 tonnes</i>	8 704	93,4%	489	87,8%

Source : Eurostat

I. 13. Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Luxembourg – 2015

Nombre d'entreprises	414
CA - millions €	1 233
Coût du personnel salarié - millions €	312
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	276
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	36
Taux de charges patronales apparent (b/a)	13,0%
Nombre de personnes occupées	7 252
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	65
<i>dont salariés</i>	7 187
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	99%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	18
Coût moyen du personnel salarié en €	43 384
Valeur ajoutée par salarié en €	55 400
CA par personne occupée	170 036
Investissement par personne occupée en €	5 500
Taux d'investissement (Investissement/CA)	10,0%

Source : Eurostat

I. 14. Entreprises TRM : chiffres clés

	Entreprises de TRM	Entreprises de TRM ayant une activité internationale	Nombre de personnes occupées	Nombre de salariés	Licences intra-UE
2008	468	412	8 789	8 657	6 723
2009	483	405	8 416	8 260	6 051
2010	467	401	8 614	7 923	5 861
2011	482	386	7 991	7 761	5 839
2012	468	372	7 647	7 520	5 370
2013	445	377	7 361	7 298	5 089
2014	429	365	7 131	7 072	4 925
2015	423	351	7 169	7 098	4 852
2016	414	347	7 252	7 187	4 898

Source : Eurostat, MDDI

L'emploi salarié dans le TRM luxembourgeois représente environ 2,6 % du total des emplois salariés en 2016. En 2016, le secteur comptait 414 entreprises. Ce nombre ne cesse de diminuer depuis 2008. 84 % d'entre elles ont une activité internationale.

Le principal employeur dans le secteur des transports routiers de fret et des services de déménagement est le Groupe Arthur Welter. Le groupe dispose de filiales en Belgique, en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, mais également en Slovaquie. Jost Group est bien implanté au Luxembourg, mais est également très présent en Belgique, en Europe de l'Est et en Afrique.

La diminution importante du nombre d'entreprises et la stagnation de l'activité engendrent un phénomène de concentration sur le marché.

I. 15. TOP 8 des principaux employeurs dans le secteur des transports routiers de fret et des services de déménagement

Janvier 2018

Raison sociale	Salariés
Groupe Arthur Welter Transports	510
Hein Groupe	200
Eurogaume Lux SA	170
Tractlux SARL	150
Trasolux Société Luxembourgeoise de Transports SA	150
Fimalux SA	140
Groupe Interoute	120
Magetralux SA	120

Source : Portail statistique du Grand-Duché du Luxembourg

2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU LUXEMBOURG

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Administrations de tutelle

Le ministère du Développement durable et des Infrastructures est divisé en 4 départements :

- Département de l'aménagement du territoire
- Département de l'environnement
- Département des transports
- Département des travaux publics

Le département des transports est organisé en plusieurs directions dont l'une est dédiée aux transports routiers. La Direction des transports routiers veille notamment au respect des conditions d'octroi des autorisations de transport. Elle collabore avec l'Administration des douanes et accises pour le contrôle des transports routiers.

L'Administration des douanes et accises est placée sous l'autorité du ministère des Finances.

En matière de transport, elle dispose d'attributions policières : contrôle des véhicules (tachygraphe digital, arrimages des charges, contrôle routier⁹, Eurovignette), mais également d'attributions fiscales (impôt prélevé sur une marchandise importée lors de son passage à la frontière, droits d'accises, contrôle de la TVA dans les entreprises, etc.).

Organisations professionnelles



Confédération luxembourgeoise de commerce (CLC)

La CLC est une organisation patronale regroupant une cinquantaine de fédérations et des entrepreneurs indépendants établis au Luxembourg. Le Groupement transport présenté ci-dessous y est affilié. Elle est constituée de 11 000 entreprises représentant plus de 22 % du PIB et employant 60 000 salariés.



Groupement transport Luxembourg

Le Groupement des Entrepreneurs de Transports appelé couramment Groupement Transport est une association sans but lucratif à laquelle sont affiliés plus que 50 % des transporteurs établis au Grand-Duché de Luxembourg. La fédération représente ses membres au niveau national, mais également international (affiliation à l'IRU).

⁹ Notamment dans le cadre du programme Euro Contrôle Route (ECR) visant à améliorer la sécurité routière et à favoriser une concurrence plus loyale ainsi que de meilleures conditions de travail dans le secteur du transport routier.

Syndicats de salariés

Onofhängege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg (OGB-L)

Le Onofhängege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg (OGB-L Confédération syndicale indépendante du Luxembourg) est une confédération de syndicats ouverte à tout salarié. Il se subdivise en quinze syndicats professionnels selon les différents groupes de salariés. Concernant le transport, le Syndicat Transport sur Route/ACAL est, au niveau national, l'organisation la plus importante du secteur. Sa mission principale est la défense des intérêts de ses membres, notamment par le biais de sa politique des conventions collectives.



Lëtzebuenger Chrëschtliche Gewerkschaftsbond (LCGB)

Le Lëtzebuenger Chrëschtliche Gewerkschaftsbond (LCGB - Confédération luxembourgeoise des syndicats chrétiens) est une organisation syndicale ouverte à tous les salariés. Elle dispose de fédérations professionnelles regroupant les membres de diverses entreprises, dont celles du transport routier de marchandises.

Organismes divers

Société nationale de contrôle technique (SNCT)

Prise de rendez-vous pour les contrôles techniques des véhicules

<http://www.snct.lu/>

Société nationale de circulation automobile (SNCA)

Immatriculation, agrégation, permis de conduire, tachygraphe

<http://www.snca.lu/>

Les Frontaliers

Informations utiles pour les frontaliers

<https://www.lesfrontaliers.lu/>

Chambre de Commerce du Grand-Duché de Luxembourg

<http://www.cc.lu/fr/accueil/>

Groupement pétrolier luxembourgeois

Prix Carburant

<http://www.petrol.lu/Prix/>

CREATION D'ENTREPRISE

Les informations communiquées ci-dessous sont issues du site internet du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, rubrique guichet.lu.

Cadre juridique

En fonction de la situation et des besoins de l'entrepreneur, le créateur d'entreprise peut choisir entre une entreprise individuelle ou une société commerciale.

L'entreprise individuelle

L'entreprise individuelle est une forme d'exploitation sous laquelle l'entrepreneur, artisan ou commerçant finance et décide seul. Elle ne dispose pas de personnalité juridique, l'entreprise et l'entrepreneur n'étant pas dissociés. L'entrepreneur assume donc la responsabilité intégrale vis-à-vis des tiers (dettes de l'entreprise) et engage ses biens personnels.

Cette forme d'exploitation convient plutôt aux entreprises de petite envergure. L'entreprise individuelle n'est soumise ni à l'obligation d'avoir un capital social minimum, ni à celle d'avoir des statuts. Le terme « entreprise individuelle » regroupe l'ensemble des indépendants exerçant une activité en leur nom propre, à savoir :

- les indépendants exerçant une activité commerciale (artisans, commerçants et industriels nécessitant une autorisation d'établissement pour l'exercice de leur activité),
- les travailleurs intellectuels indépendants (professions libérales, artistes, consultants, etc.),
- les indépendants du domaine agricole au sens large (cultivateurs, horticulteurs, maraîchers, sylviculteurs et viticulteurs).

La société commerciale

La société commerciale est établie dans un but lucratif.

Il existe différentes formes de sociétés commerciales qui peuvent se classer en 2 groupes.

- Sociétés de capitaux

La société de capitaux dispose d'un caractère impersonnel et s'appuie principalement sur les capitaux apportés par les associés, indépendamment de leurs capacités personnelles, morales ou commerciales.

Les parts sociales sont librement cessibles. La responsabilité des associés est en principe limitée au montant de leur apport. Cette catégorie comprend :

- Les sociétés anonymes (SA) ;
- Les sociétés en commandite par actions (SECA) ;
- La société européenne (SE).

- Sociétés de personnes

La société de personnes s'apparente à l'entreprise individuelle dans le sens où le contrat de société s'appuie principalement sur les associés qui se connaissent et se font confiance. Les parts ne sont cessibles qu'avec le consentement de l'ensemble des associés. Les associés sont responsables solidairement et indéfiniment des dettes de l'entreprise. Cette catégorie comprend :

- Les sociétés en commandite simple (SECS) ;
- Les sociétés en nom collectif (SENC).

- Sociétés hybrides (SARL, notamment)

Les sociétés hybrides présentent à la fois des caractéristiques des sociétés de capitaux et des sociétés de personnes. Elles constituent des sociétés de capitaux en raison de la limitation de la responsabilité financière des associés à hauteur de leurs apports dans le capital de la société. Elles sont également considérées comme des sociétés de personnes, car elles disposent d'un nombre limité d'associés et obéissent à des conditions strictes concernant la cession des parts sociales. Cette catégorie comprend les sociétés à responsabilité limitée (SARL).

La Sarl doit compter au minimum 1 associé et au maximum 100. Ils peuvent être des personnes physiques ou morales. Leur responsabilité est limitée à leur apport.

Modalités particulières pour les entreprises de transport routier de marchandises

Conditions d'accès à la profession

L'accès à la profession de transporteur routier est régi par le règlement (CE) n°1071/2009 et par la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et par ses arrêtés d'exécution.

Au Luxembourg, le respect des conditions d'accès à la profession est vérifié par la Direction générale PME et entrepreneuriat.

La formation nécessaire à l'obtention de la capacité professionnelle est dispensée par la House of Training, établissement créé en 2015 par la Chambre de Commerce et l'Association des Banques et Banquiers, Luxembourg (ABBL). Elle dure 176 heures et comprend un tronc commun ainsi que des matières spécifiques pour le transport de marchandises et le transport de voyageurs.

Conditions d'accès au marché

L'accès au marché pour le transport de marchandises est régi par le règlement (CE) N°1072/2009 et la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises et ses arrêtés d'exécution.

Le dirigeant souhaitant effectuer du transport de marchandises dans tous les pays de l'UE et en Suisse doit également demander une licence communautaire (après obtention de l'autorisation d'établissement). Les licences sont délivrées par le ministère des Transports (MDDI).

Les conditions d'accès au marché sont conformes à la réglementation européenne. À savoir, l'autorisation d'établissement est octroyée à l'entreprise si :

- L'entreprise dispose d'un siège d'exploitation fixe au Luxembourg (pas d'entreprise « boîte à lettres ») ;
- L'entreprise satisfait à la condition de capacité professionnelle : la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise doit être titulaire d'un certificat de capacité professionnelle. Pour justifier des qualifications requises et des garanties nécessaires permettant d'accéder à la profession de transporteur de marchandises, le dirigeant doit suivre des cours auprès de l'House of Training¹⁰ et passer un examen. Cette formation est exclusivement réservée aux résidents luxembourgeois. Les candidats internationaux (non-résidents luxembourgeois) doivent suivre cette formation dans leur pays de résidence.
- Le dirigeant remplit les conditions légales de qualification et d'honorabilité professionnelles requises ;
- L'entreprise a les capacités financières pour mener son projet : l'entreprise de transport doit prouver la constitution d'un cautionnement dont le montant est de 9 000 € pour le 1er véhicule automoteur (première copie de sa licence de transport) et 5 000 € pour chaque véhicule automoteur supplémentaire.

¹⁰ Organisme agréé de formation professionnelle continue par arrêté ministériel du 16 décembre 2015

2.2. La fiscalité des entreprises

FISCALITE GENERALE

I. 16. La fiscalité des entreprises au Luxembourg

	Entreprise individuelle	Sociétés commerciales		
		Sociétés de personnes dites transparentes (SENC, SECS)	Société "hybride" (SARL)	Sociétés de capitaux dites opaques (SA, SECA)
Contribuable	L'exploitant exerce une activité commerciale en son nom propre. Le revenu de l'entreprise revient à une seule personne : l'exploitant . On parle de prélèvements privés .	La société transparente n'est pas imposable en tant que telle. Le revenu de l'entreprise est directement imposable dans le chef de ses associés . Aucune retenue à la source n'est applicable dans le chef de la société.	Le revenu de l'entreprise est imposable dans le chef de la société : les actionnaires / associés sont uniquement imposables au moment de la distribution du bénéfice. On parle de distribution de dividendes avec application de retenue à la source : taux de 15 %, sauf taux plus favorable (convention, directive mère / fille, etc.).	
Impôts	Les exploitants d'une entreprise individuelle ou d'une société de personnes sont soumis, au titre de leurs prélèvements respectifs : <ul style="list-style-type: none"> à un droit fixe d'enregistrement pour les SENC et SECS (remplace droit d'apport) ; à l'impôt foncier ; à l'impôt commercial communal ; à l'impôt sur le revenu des personnes physiques ; à l'impôt sur la fortune pour les sociétés de personnes si l'actionnaire est une société opaque. 		Les sociétés de capitaux sont soumises : <ul style="list-style-type: none"> à un droit fixe d'enregistrement (remplace droit d'apport) ; à l'impôt foncier ; à l'impôt commercial communal ; à l'impôt sur le revenu des collectivités ; à l'impôt sur la fortune. Les distributions de dividendes sont, quant à elles, soumises à une retenue à la source spécifique.	

Source : guichet.public.lu

Impôt sur les sociétés

Les sociétés de capitaux (SARL, SA, SECA) sont soumises à l'impôt sur le revenu des collectivités (IRC), auquel s'ajoute une majoration de 7 % (appliquée sur le taux IRC) destinée à alimenter le fonds pour l'emploi, ainsi qu'un impôt commercial communal (ICC) propre à chaque commune du Luxembourg. Cette dernière contribution sert à financer les charges, et plus spécifiquement le surcoût engendré par les entreprises (mise à disposition de zones industrielles, de places de parking, mesures spécifiques destinées à garantir la qualité de l'environnement naturel, etc.). Elle est déterminée et prélevée par l'Administration des contributions directes (ACD) pour le compte des communes en fonction de la déclaration des contribuables. Le taux varie d'une commune à l'autre. Par exemple, en 2018, il s'élève à 6,75 % à Luxembourg-Ville.

I. 17. Taux d'Imposition sur les sociétés en 2018

Revenu imposable	Taux IRC	Contribution fonds pour l'emploi (Taux IRC x 7 %)	Taux ICC pour Luxembourg-ville	Taux global pour Luxembourg-Ville
≤ à 25 000 €	15,00%	1,05%	6,75%	22,80%
Entre 25 001 € et 30 000 €	Montant forfaitaire de 3 750 € plus taux de 33,00 %	2,31%	6,75%	42,06%
> à 30 000 €	18,00%	1,26%	6,75%	26,01%

Source : Confédération luxembourgeoise du commerce

Droit fixe d'enregistrement

Un droit fixe spécifique d'enregistrement, fixé à 75 euros, est perçu lors des opérations de :

- Constitution d'une société civile ou commerciale ayant son siège statutaire ou son administration centrale au Luxembourg.
- Modification des statuts d'une société civile ou commerciale ayant son siège statutaire ou son administration centrale au Luxembourg.
- Transfert au Luxembourg du siège statutaire ou de l'administration centrale d'une société civile ou commerciale.

Le montant doit être versé à l'Administration de l'enregistrement et des domaines (AED).

Impôt foncier

L'impôt foncier est un impôt réel¹¹ mis en place par les communes. Il est annuel et concerne toutes les propriétés immobilières bâties ou non bâties des personnes morales et physiques, indépendamment de :

- Leur capacité contributive (c'est-à-dire leur capacité de financer les dépenses communales).
- L'utilisation qui est faite de ces propriétés : commerciale, privée, mixte.
- Les moyens de financements utilisés pour les acquérir : fonds propres ou d'emprunt.

Impôt sur le revenu des personnes physiques (Impôt sur le revenu)

Les exploitants d'une entreprise individuelle ou d'une société de personnes dite transparente (SENC, SECS) sont soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Les tarifs sont progressifs. Les différentes tranches de revenu imposable (0 à 42 %) sont publiées au Mémorial, par l'Administration des contributions directes. La retenue de l'impôt s'effectue à la source.

TVA

Il existe quatre taux différents au Luxembourg :

- Un taux normal de 17 % pour les opérations imposables autres que celles visées ci-dessous.
- Un taux réduit de 8 % pour les livraisons de biens et les prestations de services ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens (désignés à l'annexe A de la loi TVA du 12/02/1979 et visés à l'article 40, paragraphe 1, point 1, sous b), c), d) et e).
- 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 (désignés à l'annexe B de la loi TVA du 12/02/1979).
- Un taux intermédiaire de 14 % pour les livraisons de biens et les prestations de services ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens (désignés à l'annexe C de la loi TVA du 12/02/1979).

¹¹ Impôt ne tenant pas compte de la situation personnelle du contribuable.

FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

Eurovignette

Au Luxembourg, comme au Danemark, aux Pays-Bas et en Suède, les poids lourds doivent s'acquitter d'un droit d'usage, appelé « Eurovignette », pour pouvoir circuler sur les autoroutes ou routes assimilées.

Les véhicules concernés par la vignette sont les véhicules de transport de marchandises, circulant même à vide, dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes.

I. 18. Eurovignette – Taux annuels en vigueur en 2018

CLASSE D'ÉMISSIONS	1 - 3 ESSIEUX	4 ESSIEUX OU PLUS
Euro 0	960,00	1.550,00
Euro 1	850,00	1.400,00
Euro 2	750,00	1.250,00
Euro 3	750,00	1.250,00
Euro 4	750,00	1.250,00
Euro 5	750,00	1.250,00
Euro 6	750,00	1.250,00

Source : <https://www.eurovignettes.eu>

Taxe sur les véhicules automoteurs

La circulation sur la voie publique de véhicules automoteurs immatriculés au Luxembourg est soumise au paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs (correspond à la taxe à l'essieu en France). Cette taxe annuelle est collectée par l'Administration des douanes et accises.

Pour les camionnettes, camions, tracteurs, remorques et autres véhicules, la taxe est calculée selon le type de véhicule, en fonction de critères indiqués sur le certificat d'immatriculation, notamment la masse propre, la masse maximale autorisée, le nombre d'essieux et le type de suspension.

Exemple : Pour un ensemble 40 T, 5 essieux (2+3) à suspension pneumatique, le montant de la taxe annuelle s'élève à 765 €. Les barèmes sont disponibles sur le site internet de l'Administration des douanes et des accises.

Fiscalité sur le gazole

Le gazole routier usuel NC 2710 19 41¹² fait partie des produits soumis aux accises faisant l'objet d'une harmonisation par la communauté européenne. Les règles relatives aux taux d'accises en Europe sont contenues dans la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie », structurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Pour ce produit, la directive fixe le principe d'un taux minimum d'accises valable pour tous les pays (le dispositif prévoit néanmoins des exceptions). Il est de 33 €/hl depuis le 1er janvier 2010. Le Luxembourg respecte cette directive.

Au Luxembourg, le droit d'accise total pour les produits énergétiques et l'électricité se décompose d'un droit d'accise dit ordinaire, commun à l'UEBL (Union économique belgo-luxembourgeoise), auquel s'ajoutent des droits additionnels consultables sur le site de l'Administration des douanes et accises.

Au 31 décembre 2018, le montant total des droits d'accises s'élève à 33,5 €/hl.

Les transporteurs luxembourgeois ne bénéficient pas d'un dispositif de remboursement partiel des droits d'accises.

¹² Les codes de la nomenclature combinée pour les produits visés par la directive 2003/96/CE sont mis à jour une fois par an conformément à la procédure prévue à l'article 27 de la même directive.

I. 19. Les droits d'accises au Luxembourg au 31 décembre 2018

COMPOSANTES	€/hl
UEBL	19,8
Accise autonome	8,0
Contribution sociale	3,1
Contribution changement climatique	2,5
Total	33,5

Source : Administration des douanes et accises

Avec des droits d'accises sur le gazole très bas et une faible TVA à 17 %, c'est au Luxembourg que le carburant est le moins cher d'Europe. À ce titre, le Luxembourg est un « refuelling spot » où les volumes de carburants distribués par les stations autoroutières sont les plus importants de l'UE. Située sur l'autoroute A3, la station-service Shell de Berchem est la plus grande station-service d'Europe et doit être réapprovisionnée par une vingtaine de camions-citernes par jour, là où une station-service moyenne ne l'est qu'une fois par semaine.

Plus de 1500 camions s'y arrêtent chaque jour, 260 millions de litres de carburant y sont écoulés chaque année.

Au Luxembourg, les prix maxima des produits pétroliers sont imposés par le biais de contrats de programme conclus entre l'Etat et les entreprises du secteur des produits pétroliers¹³.

¹³ Loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence

2.3. La réglementation sociale

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Tout salarié¹⁴ occupé au Grand-Duché du Luxembourg est soumis aux dispositions du droit du travail.

La plupart des lois et règlements en vigueur en matière de travail et d'emploi au Luxembourg sont contenus dans le Code du travail, dont la première version est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2006.

L'administration compétente en la matière est le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire. L'Inspection du travail et des mines (ITM) est quant à elle compétente pour ce qui concerne les conditions de travail et de protection des travailleurs dans l'exercice de leur activité professionnelle (à l'exception des fonctionnaires).

La Chambre des salariés informe les salariés sur leurs droits, notamment sur les différents types de contrats, les textes législatifs applicables en matière de droit du travail et de sécurité sociale, etc.

Durée du travail

Principes de base

En principe, les règles légales en matière de durée du travail s'appliquent à tous les salariés occupés dans les secteurs publics et privés de l'économie. Ceci étant, le Code du travail prévoit que le régime de la durée de travail est réglé par une loi spéciale ou par les partenaires sociaux via une convention collective de travail pour certaines catégories de personnels. Parmi ces personnels figurent notamment « les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route ».

Les spécificités relatives à la réglementation du travail applicable au transport routier de marchandises seront abordées dans la partie suivante.

Le salarié et l'employeur sont libres de déterminer la durée de travail, mais ils doivent néanmoins respecter les limites journalières et hebdomadaires imposées par la loi.

- 8 heures par jour
- 40 heures par semaine

Sous certaines conditions, ces limites peuvent être poussées jusqu'à 48 heures par semaine et 10 heures par jour. La semaine compte 6 jours ouvrables (du lundi au samedi). Si les parties décident de répartir la durée de travail hebdomadaire sur 5 jours ou moins, la durée de travail journalier peut être alors portée à 9 heures par jour. Mais la limite de 40 heures par semaine ne doit jamais être dépassée.

Heures supplémentaires

- Le nombre d'heures supplémentaires ne peut pas dépasser 2 heures par jour.
- La durée du travail d'un salarié, heures supplémentaires comprises, ne peut en aucun cas excéder 10 heures par jour et 48 heures par semaine.

Travail de nuit

Tout travail se situant entre 22h du soir et 6h du matin.

¹⁴ Qu'il soit résident, frontalier, ressortissant européen ou d'un pays tiers

Travail à temps partiel

Travail dont la durée hebdomadaire est inférieure à la durée normale du travail applicable dans l'entreprise.

Temps de repos (rémunéré ou non)

- Au cours de chaque période de 24 heures, le salarié bénéficie d'une période de repos de 11 heures consécutives au moins.
- Les salariés doivent bénéficier d'un repos hebdomadaire ininterrompu de 44 heures. Le dimanche doit de préférence être compris dans ce repos.

Travail du dimanche

En principe, il est interdit de faire travailler les salariés le dimanche. La loi prévoit néanmoins des exceptions. Les heures travaillées un dimanche peuvent être rémunérées de deux manières : l'employeur paie au salarié son salaire horaire normal, majoré de 70 % ; ou bien il accorde au salarié le seul supplément de 70 % et un congé compensatoire en semaine. Les majorations pour travail de dimanche sont exemptes d'impôt sans aucune limitation.

La flexibilité du temps de travail

Dans le cadre de la flexibilité du temps de travail, la loi permet à une entreprise de déterminer une période au cours de laquelle le principe des 8 heures par jour et des 40 heures par semaine est appliqué de façon plus souple. La législation distingue deux systèmes différents de flexibilité du temps de travail : le plan d'organisation du travail (POT) et l'horaire mobile (HM). Pour plus de détails sur ces systèmes, le lecteur peut consulter le site internet de la Chambre des salariés¹⁵.

Les jours fériés

Dix jours fériés légaux :

- Nouvel An (1^{er} janvier)
- Lundi de Pâques
- 1^{er} mai
- Ascension
- Lundi de Pentecôte
- Jour de la célébration publique de l'anniversaire du Grand-Duc (23 juin)
- Assomption (15 août)
- Toussaint (1^{er} novembre)
- Premier jour de Noël (25 décembre)
- Deuxième jour de Noël (26 décembre)

Congés annuels légaux

La loi fixe « le congé annuel de récréation » à 25 jours ouvrables. Sont jours ouvrables tous les jours de calendrier, sauf les dimanches et les jours fériés légaux. Ceci correspond bien à 4 semaines de congés payés minimum exigées par la réglementation européenne.

¹⁵ <https://www.csl.lu/fr/homepage>

Les 25 jours de congé annuel prévus par la loi constituent un minimum. Une convention collective de travail ou même un accord individuel entre un employeur et son salarié peuvent néanmoins augmenter le nombre de jours de congé reconnus au salarié.

Il existe également des jours de congé pour des situations exceptionnelles : congés liés à la situation familiale (maternité, paternité, etc.), congé individuel de formation, congés politiques, etc.

Contrats de travail

Le contrat de travail à durée indéterminée (CDI)

Le contrat de travail à durée indéterminée (CDI) est un contrat de travail sans date d'échéance. C'est le contrat de travail de droit commun le plus utilisé par les entreprises de TRM luxembourgeoises.

Le contrat de travail à durée déterminée (CDD)

Le contrat à durée déterminée est un contrat conclu pour une durée limitée et pour l'exécution d'une tâche précise. Il ne peut en aucun cas avoir pour objet de pourvoir durablement à un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise, un tel emploi devant faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce type de contrat est parfois utilisé par les entreprises de TRM luxembourgeoises.

Un CDD ne peut excéder 24 mois pour un même salarié, renouvellements compris. Il peut être renouvelé au maximum deux fois dans la limite de ces 24 mois.

Le contrat de travail intérimaire

Le contrat conclu entre la société d'intérim et la société utilisatrice est appelé contrat de mise à disposition. À travers ce contrat, la société utilisatrice se voit mettre à disposition un travailleur intérimaire pour une tâche précise et non durable (remplacement d'un salarié malade, accroissement exceptionnel de l'activité de l'entreprise). Le contrat de mise à disposition est un contrat commercial, ce qui signifie qu'en cas de litige entre l'entreprise d'intérim et la société utilisatrice, compétence est donnée au tribunal du commerce pour trancher le différend.

Le prêt temporaire de main-d'œuvre

Les employeurs, autres que les entrepreneurs de travail intérimaire, peuvent être autorisés par le ministère du Travail, pour une durée qu'il détermine, à mettre leurs salariés à la disposition provisoire d'autres employeurs, en cas :

- de menace de licenciement ou de sous-emploi,
- d'exécution d'un travail occasionnel, dans le même secteur d'activité, dans la mesure où l'entreprise utilisatrice n'est pas à même d'y répondre par le recrutement de personnel permanent,
- de restructuration au sein d'un groupe d'entreprises (groupe de sociétés),
- dans le cadre d'un plan de maintien de l'emploi.

En dehors de ces cas, le ministère du Travail peut exceptionnellement autoriser des employeurs, pour une durée qu'il détermine, à mettre leurs salariés à la disposition d'autres employeurs, à condition et aussi longtemps que cette mise à disposition soit couverte par une convention entre partenaires sociaux ayant qualité de conclure une convention collective.

Le télétravail

Le télétravail est une forme d'organisation ou de réalisation du travail, utilisant dans le cadre d'un contrat de travail les technologies de l'information et de la communication, de sorte que le travail, qui aurait également pu être réalisé dans les locaux de l'employeur, est effectué de façon habituelle hors de ces locaux et plus particulièrement au domicile du salarié.

Les trois critères cumulatifs suivants sont déterminants d'une relation de télétravail :

- une prestation de travail au moyen des technologies de l'information et de la communication,
- une prestation de travail effectuée dans un endroit autre que dans les locaux de l'employeur, plus particulièrement au domicile du salarié,
- une prestation de travail effectuée de manière régulière et habituelle de cette façon.

Il existe une Convention spécifique relative au régime juridique du télétravail¹⁶.

Précisions concernant la période d'essai

Une clause d'essai peut être insérée dans n'importe quel contrat de travail, qu'il soit à durée déterminée ou à durée indéterminée. Le but de la période d'essai est de permettre à l'employeur de porter un jugement sur les capacités professionnelles du salarié et au salarié de se faire une idée du travail qu'il aura à accomplir.

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

Rémunération

En règle générale, l'employeur et le salarié sont libres de déterminer la rémunération qui sera versée en contrepartie du travail exécuté. Cette liberté n'est cependant pas totale. Le Code du travail impose en effet une limite suivant laquelle aucun salaire ne peut être inférieur au salaire social minimum (SSM).

On distingue deux types de SSM :

- Le SSM pour travailleurs non qualifiés,
- Le SSM pour travailleurs qualifiés.

Si le salarié ne dispose d'aucune qualification professionnelle, le minimum que l'employeur doit payer s'élève actuellement à 1 998,59 € brut par mois (indice 794,54). Pour les adultes qualifiés, le salaire minimum s'élève à 2 398,30 € brut par mois.

Concertation sociale

L'existence d'une convention collective applicable dans l'entreprise limite la liberté des parties de fixer le salaire. Dans la grande majorité des cas, les conventions collectives procèdent à l'établissement de barèmes ou tableaux de rémunération qui se fondent, par exemple, sur la qualification du salarié ou la fonction exercée. Si le salarié tombe sous le champ d'application de la convention, celle-ci doit être respectée et l'employeur ne peut lui proposer une rémunération inférieure.

¹⁶ Règlement grand-ducal du 1^{er} mars 2012 portant déclaration d'obligation générale de la convention relative au régime juridique du télétravail conclue entre l'Union des Entreprises luxembourgeoises d'une part, et les syndicats OGB-L et LCGB d'autre part.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

Généralités

La réglementation du travail applicable dans le secteur du TRM au Luxembourg respecte les dispositions du règlement (CEE) 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos dans le transport par route.

Le règlement s'applique tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte de tiers. Elle respecte également le règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 ainsi que 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 (ADR), directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008, complètent ce cadre réglementaire.

La Convention collective de travail applicable pour le secteur des transports et de la logistique est la version Mémorial A n° 156 de 2010¹⁷ (cf. annexe 1).

Temps travail

Le temps de travail comprend toute période comprise entre le début et la fin du travail durant laquelle le salarié est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de sa fonction. Sont exclus du temps de travail les temps de pause, les temps de repos visés par le règlement CE 561/2006, ainsi que les temps de disponibilité visés à l'article 20 de la convention collective.

Temps maximal de travail

- Salariés participant à des activités de transport effectuées au moyen de véhicules, y compris les véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes :
 - La durée hebdomadaire de travail est limitée à 48 heures en moyenne, calculée sur une période de 4 mois.
 - La durée hebdomadaire prise isolément ne peut pas dépasser 60 heures.
- Salariés participant à des activités de transport effectuées au moyen de véhicules, y compris les véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes :
 - La durée hebdomadaire de travail est limitée à 48 heures
 - La semaine est une période qui débute à 0 h 00 heures le lundi et se termine à 24 h 00 heures le dimanche.

Amplitude

L'amplitude est la période de temps entre le début et la fin du travail.

Selon l'article 32.1 de la convention collective et par dérogation au temps de travail de droit commun, l'amplitude ne doit pas dépasser 12 heures et le total des amplitudes consécutives ne doit pas 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.

Sont exclus du temps de travail les temps de pause visés à l'article 21 de la convention collective, les temps de repos visés par le règlement CE 561/2006, ainsi que les temps de disponibilité visés à l'article 20 de la même convention.

¹⁷ A156 : Règlement grand-ducal du 3 août 2010 portant déclaration d'obligation générale de la convention collective de travail transports et logistique et d'un avenant y relatif, conclus entre le Groupement Transports, d'une part, et les syndicats LCGB et OGB-L/ACAL, d'autre part.

Rappel des principales règles en matière de réglementation du travail découlant de l'application du règlement (CE) N° 561/2006

Temps de conduite

- Le temps de conduite journalier 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.

Interruptions

Le conducteur doit respecter une pause de 45 minutes après 4,5 heures de conduite. Elle peut être remplacée sur une période de conduite de 4,5 heures par une pause de 15 minutes au minimum suivie d'une pause de 30 minutes.

Temps de travail

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

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, mais il peut toutefois être scindé en deux périodes, l'une de 9 heures 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.

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 prendre un RHN + un RHR, toutefois le temps de repos hebdomadaire devra être compensé dans les trois semaines suivant la semaine en question.

Dans la deuxième partie de cette étude, les conditions de rémunération et les coûts associés aux personnels de conduite seront abordés.

Rémunération des conducteurs luxembourgeois

Salaires conventionnels

Le calcul s'établit sur la base de 173 h/mois et prend en compte les barèmes minima des salaires bruts prévus par la convention collective pour des conducteurs de catégorie V (conducteurs de véhicules pour lesquels le permis de conduire CE est exigé).

I. 20. Barème des salaires des conducteurs luxembourgeois depuis le 1^{er} août 2018 (suivant Indice 814.40)

Ancienneté	Conducteur catégorie V Permis CE	
	Salaire mensuel brut	Taux horaire brut
Echelon zéro	2 458,25 €	14,21 €
Les 6 premiers mois	2 458,25 €	14,21 €
Après 6 mois	2 566,19 €	14,83 €
2e 3e année	2 566,19 €	14,83 €
4e 5e 6e année	2 675,00 €	15,46 €
7e 8e 9e année	2 784,53 €	16,10 €
10e 11e 12e année	2 893,40 €	16,72 €
13e 14e 15e année	2 981,21 €	17,23 €
16e 17e 18e année	3 067,61 €	17,73 €
19e 20e 21e année	3 156,25 €	18,24 €
22e 23e 24e année	3 243,67 €	18,75 €
25e année	3 331,00 €	19,25 €

Source : Groupement transport Luxembourg

Travail de nuit

Majoration de salaire de 15 % pour chaque heure travaillée entre 22h et 6h.

Travail du dimanche

Majoration de salaire de 70 % pour chaque heure travaillée le dimanche.

Travail des jours fériés

Les heures travaillées sont payées le double.

Heures supplémentaires

Majoration de salaire de 40 % pour chaque heure supplémentaire travaillée.

Sont considérées comme heures supplémentaires les heures comprises dans l'amplitude de travail, mais n'ayant pas été récupérées dans le délai de 4 mois prévu par la convention collective, ainsi que les heures ayant dépassé l'amplitude de travail¹⁸.

Cotisations sociales

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

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

Pour le salarié, la part de cotisations sociales totale s'élève à 12,45 %.

Pour l'employeur, la part de cotisations sociales se situe entre 14,22 % et 16,71 % suivant le taux d'absentéisme du salarié.

I. 21. Taux de cotisations patronales et salariales au Luxembourg au 1^{er} janvier 2018

Risque		Part assuré	Part employeur
Assurance maladie-maternité		2,80 %	2,80 %
Majoration pour prestation en espèce ¹		0,25 %	0,25 %
Mutualité des employeurs	Classe 1 (Taux d'absentéisme <0,65%)	-	0,46 %
	Classe 2 (Taux d'absentéisme <1,60%)	-	1,16 %
	Classe 3 (Taux d'absentéisme <2,50%)	-	1,77 %
	Classe 4 (Taux d'absentéisme ≥2,50%)	-	2,95 %
Assurance pension		8,00 %	8,00 %
Assurance dépendance²		1,40 %	-
Assurance accident		-	0,90 %
Prestations familiales (seulement pour le secteur public)		-	1,70 %
Santé au travail (employeurs privés ayant recours au STM)		-	0,11 %

Minima et maxima cotisables au 01.01.2018

Salaire social mensuel minimum (SSM)³	indice du coût de la vie actuel de 794,54
Minimum cotisable 18 ans et plus non qualifié	1.998,59 €
Minimum cotisable 17 à 18 ans : 80%	1.598,87 €
Minimum cotisable 15 à 17 ans : 75%	1.498,94 €
Maximum cotisable (5 x SSM)⁴	9.992,93 €

Source : Centre commun de la sécurité sociale, CLC

¹ Cette majoration s'applique uniquement aux assurés ayant droit à l'indemnité pécuniaire.

² Un abattement correspondant à un quart du salaire social minimum est à prendre en considération pour fixer l'assiette cotisable en matière d'assurance dépendance (499,65 €). Cet abattement est proratisé en fonction du nombre d'heures déclarées par rapport à 173 heures, si la durée du travail au service d'un employeur est inférieure à 150 heures pour un mois de calendrier.

³ La base de calcul des cotisations s'élève à 251,54 € à l'indice 100.

⁴ Le maximum cotisable ne s'applique pas au calcul des cotisations pour l'assurance dépendance.

¹⁸ Article 33 de la convention collective

Assiette de cotisation

L'assiette de cotisation ne peut pas être inférieure au salaire social minimum (SSM) mensuel qui est de 1 998,59 € (2017) pour les salariés âgés de 18 ans et plus non qualifiés, ou, le cas échéant, au salaire minimum applicable aux salariés adolescents (15-17 ans). Le salaire social minimum applicable est majoré de 20 % pour un salarié qualifié (soit 2 458,25 € au 1er août 2018), et diminué de 20 % à 25 % dans le cas d'un salarié adolescent. En cas d'activité à temps partiel, le minimum cotisable 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 des heures supplémentaires n'est pas soumise aux charges sociales.

Le calcul de la cotisation de dépendance se fait après un abattement équivalant 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 15e 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.

Indemnités de déplacement (frais de route)

Contrairement aux salaires des conducteurs, les frais de route (indemnités de repas et de déplacements) ne sont pas indexés. Par conséquent, ces derniers n'ont pas évolué depuis la signature de la convention collective négociée en 2010.

Indemnités de repas

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 et du siège de l'entreprise conformément au lieu fixé dans le contrat de travail, pendant 10 heures au moins.

Par déplacement à l'étranger, on entend déplacement dans un périmètre qui dépasse de 25 km la limite frontalière. Sauf situation spéciale (par exemple en cas d'accident), aucune indemnité pour 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 trouvent en déplacement entre minuit et 5h, 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 ou le convoyeur bénéficie d'une indemnité supplémentaire de 2,48 € par jour.

L'indemnité brute de déplacement pour un conducteur passant plus de 24 heures à l'étranger est forfaitaire. Elle s'élève à 23,05 €/jour.

2.4. LES CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

CONTROLES

Contrôles administratifs

Au Luxembourg, les contrôles des dossiers de demandes de licences communautaires et d'autorisations de transport sont assez rigoureux. Le Département des transports collabore avec la Société nationale de circulation automobile (SNCA) et l'Administration des douanes et accises pour s'assurer que tous les véhicules des entreprises de transport soient couverts par un certificat de contrôle technique et une vignette fiscale valables, le but étant d'assurer une situation de saine concurrence entre les transporteurs. Les entreprises nouvelles sont ainsi systématiquement contrôlées au cours de leur première année d'activité.

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.

Sécurité routière, respect de la concurrence et de la législation sociale - Euro Contrôle Route

Le Luxembourg est représenté auprès d'Euro Contrôle Route par le Département des Transports et en partie par l'Administration des douanes et accises (volet opérationnel). Les buts de l'ECR sont le renforcement de la sécurité routière et le respect de la législation sociale et du droit du travail. Ses activités permettent notamment de veiller au respect des dispositions de la directive 2006/22/CE (organisation de contrôles concertés), la formation des agents, l'échange de données concernant les infractions constatées et les meilleures pratiques.

Contrôle technique

Les contrôles techniques routiers sont organisés conjointement par la Société nationale de contrôle technique (SNCT) et l'Administration des douanes et accises. Les inspecteurs du SNCT procèdent aux inspections techniques. Les agents des douanes sont quant à eux pourvus des prérogatives légales pour verbaliser les conducteurs des véhicules déficients, voire pour immobiliser les véhicules présentant des défauts trop importants.

Il existe des stations de contrôle mobiles qui permettent de réaliser des contrôles approfondis sur la route.

Les douanes peuvent également verbaliser les transporteurs routiers s'ils utilisent du fioul domestique à la place du gazole.

Code de la route

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

AMENDES

Un catalogue des avertissements taxés (amendes) est intégré dans le Recueil de la législation routière publié par le ministère du Développement durable et des Infrastructures¹⁹. Celui-ci détaille les infractions et précise le montant des amendes à payer. Le catalogue recense les infractions relevant des autorisations d'exercice et des conditions d'exercice (licences, dépassement des MMA, des temps de conduite, etc.), ainsi que les amendes liées au contrôle technique, aux caractéristiques techniques du véhicule, à son état d'entretien et aux éléments de sécurité.

Enfin, le catalogue reprend l'ensemble des prescriptions prévues par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

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

¹⁹ Recueil de législation routière - Département des Transports - L-2938 Luxembourg

3. ÉTUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM LUXEMBOURGEOIS

Cette enquête a été menée auprès d'une dizaine d'entreprises luxembourgeoises volontaires et implantées sur tout le territoire du Grand-Duché.

Ces entretiens se sont déroulés en face à face avec le plus souvent le chef d'entreprise ou le responsable d'exploitation.

I. 22. Caractéristiques des entreprises interrogées²⁰

Forme juridique	Régions	Kilométrage annuel	Chiffre d'affaires	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs
SA SARL	Capitale et environs Terres rouges	105 000 à 120 000	5 à 80 millions d'euros	6 à 480 véhicules	6 à 480 conducteurs

Source : CNR

Les résultats chiffrés contenus dans ce rapport ne sont pas des statistiques. Il s'agit d'une synthèse « à dire d'expert », des informations recueillies auprès des entreprises et des organismes du secteur du TRM, s'appuyant sur la réglementation en vigueur.

3.2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Toutes les entreprises interrogées réalisent, avec leurs propres moyens, des opérations de transport à l'international. Elles effectuent également du transport national et ont le plus souvent d'autres activités comme la logistique, l'affrètement ou le stockage. Certaines entreprises disposent de filiales dans d'autres pays européens, souvent en France, parfois dans des pays à l'est de l'Europe.

Le transport international représente plus de 87 % de l'activité totale des entreprises.

Les transports sont principalement réalisés dans les pays limitrophes et dans un rayon d'action excédant rarement quelques centaines de kilomètres. Les activités de « grand international » sont le plus souvent effectuées par des sous-traitants étrangers et parfois assurées par des filiales étrangères situées notamment en Slovaquie ou en Pologne.

Les entreprises interrogées disposent de flottes composées de 6 à 480 véhicules. Elles interviennent dans des secteurs différents et ont des stratégies assez classiques, allant d'une approche généraliste à l'ultra spécialisation. Les véhicules sont le plus souvent dédiés aux conducteurs parmi lesquels on compte de nombreux Français.

Les conducteurs ne travaillent pas ou très peu le week-end. Ils découchent 3 à 4 nuits par semaine. Le kilométrage moyen des véhicules tourne autour d'une moyenne de 118 450 km par an. Il peut exceptionnellement dépasser 140 000 kilomètres par an.

Le kilométrage annuel moyen effectué par les conducteurs se situe quant à lui autour de 115 000 kilomètres.

²⁰ En raison de la taille réduite du secteur luxembourgeois qui peut conduire à reconnaître les entreprises interrogées, les détails des entreprises interrogées ne sont pas affichés contrairement aux autres études internationales du CNR.

CARBURANT

La consommation moyenne des véhicules est comprise entre 29 et 32,5 litres aux 100 km pour une charge moyenne comprise entre 22 et 25 tonnes.

Les flottes sont récentes, composées en grande majorité de véhicules Euro VI.

Au Luxembourg, le prix du gazole est parmi les plus avantageux d'Europe, grâce à des droits d'accises (33,5 €/hl) proches du plancher autorisé par la Commission européenne.

La consommation moyenne retenue pour les simulations suivantes est 30,5 L/100 km.

Le coût unitaire annuel retenu pour le gazole est 0,9386 €/l.

MAINTENANCE & ENTRETIEN

Sur la base des entretiens menés, les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent se répartir de façon égale entre ateliers intégrés et externalisation.

Pour l'entretien-réparation, le coût moyen de la maintenance d'un véhicule au kilomètre se situe entre 0,06 € et 0,08 €.

Le coût annuel retenu dans les simulations suivantes est 8 765 €.

PNEUMATIQUES

Pour les pneumatiques, le coût moyen au kilomètre pour un véhicule type se situe entre 0,02 € et 0,07 €.

Le coût annuel par véhicule se situe dans une moyenne comprise entre 2 300 € et 8 050 €.

Le coût annuel retenu dans les simulations suivantes est 3 435 €.

MATERIEL

Le prix des tracteurs et des semi-remorques varie sensiblement en fonction du constructeur, des options, de la motorisation ou de la nature de la semi.

Le prix d'acquisition moyen retenu pour un tracteur est de 89 000 €. Pour une semi-remorque type Tautliner, le prix atteint en moyenne 28 000 €.

Les modes de financement utilisés sont l'emprunt classique, le crédit-bail et la location financière, les deux derniers modes étant les plus fréquents.

La durée moyenne de location varie de 36 mois à 60 mois. Les transporteurs conservent leurs tracteurs pour une durée moyenne de 7 ans et leurs semi-remorques entre 12 et 14 ans.

PEAGES

Au Luxembourg, les poids lourds doivent s'acquitter d'un droit d'usage, appelé « Eurovignette », pour pouvoir circuler sur les autoroutes, routes assimilées ou certaines routes²¹. Les taux annuels en vigueur peuvent être consultés dans la rubrique portant sur la fiscalité spécifique du TRM (1250 € / an pour un poids lourd Euro VI, 5 essieux).

Le montant global des péages acquitté par les entreprises pour un véhicule effectuant du transport international se situe entre 2 800 et 11 500 €. Le coût de péage retenu pour les simulations suivantes avoisine 10 750 € par an, soit environ 0,09 €/km.

²¹ Tout comme au Danemark, aux Pays-Bas, et en Suède

TAXE DE CIRCULATION

La taxe sur les véhicules automoteurs (correspond à la taxe à l'essieu en France) est calculée selon le type de véhicule, en fonction de critères indiqués sur le certificat d'immatriculation, notamment la masse propre, la masse maximale autorisée, le nombre d'essieux et le type de suspension.

Pour un ensemble 40 T, 5 essieux (2+3) à suspension pneumatique, le montant de la taxe annuelle s'élève à 765 €. Les barèmes sont disponibles sur le site internet de l'Administration des douanes et des accises.

ASSURANCES

- Assurance pour un ensemble : tracteur + semi-remorque

Le coût moyen pour l'assurance au tiers d'un ensemble s'élève à environ 1 700 €/an. Il atteint 2 000 €/an pour une assurance tous risques.

- Assurance pour les marchandises transportées

Les assurances marchandises sont exprimées en pourcentage du chiffre d'affaires et fluctuent d'une entreprise à l'autre en fonction de la nature des marchandises transportées. La moyenne s'établit à 320 €/an.

Le coût annuel retenu dans les simulations suivantes est 2 270 €.

COÛTS DE STRUCTURES

Le CNR n'a pu obtenir de chiffres précis sur ce point.

L'obtention d'informations fiables sur les coûts de structures est compliquée, 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

La réglementation du travail et les conditions de rémunération des conducteurs ont été abordées en détail dans le chapitre portant sur la réglementation du travail applicable au transport routier professionnel de marchandises. Les compléments figurant dans cette partie résultent des informations obtenues auprès des entreprises et des conducteurs rencontrés à l'occasion des enquêtes de terrain effectuées par le CNR.

Il est important de préciser que le nombre d'entretiens réalisés pour chaque population ne permet pas d'accorder aux résultats présentés ci-après une valeur statistique. Ces derniers ont une valeur indicative de la réalité vécue par les professionnels interrogés.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Salaire des conducteurs

La rémunération des conducteurs est encadrée par le Code du travail et par la convention collective transport. Aucune entreprise visitée, ni conducteur interrogé, ne semble y déroger.

Pour rappel, le calcul s'établit sur la base de 173 h/mois et prend en compte les barèmes minimaux de salaires bruts, soit 2 675 € brut par mois pour un conducteur ayant une ancienneté dans l'entreprise de cinq ans. Le taux horaire retenu dans les simulations suivantes s'établit à 15,46 €/heure. Ce taux est majoré de 40 % pour les heures supplémentaires au-delà des 173 h/mois.

Certaines primes, dont la nature et la décision de versement dépendent de la responsabilité du transporteur, peuvent être versées. Il s'agit notamment de primes de productivité, pouvant atteindre jusqu'à 5 % du salaire brut. Ces cas restent cependant exceptionnels.

Indemnités de déplacement

L'indemnité brute de déplacement pour un conducteur passant plus de 24 heures à l'étranger est forfaitaire. Elle s'élève à 23,05 €/jour. Les simulations suivantes ont été réalisées sur la base mensuelle de 16 découchés à l'étranger, 6 repas et une indemnité de nuit au Luxembourg (soit 391,11 €/ mois).

Les cotisations sociales

Le taux de cotisations sociales à la charge de l'employeur varie entre 14,22 % et 15,01 % suivant le taux d'absentéisme du salarié. Le taux retenu pour les simulations suivantes correspond à un taux d'absentéisme correspondant à la classe 4 ($\geq 2,50\%$), soit 2,95%.

Le taux de cotisations à la charge des conducteurs s'élève quant à lui à 12,45 %.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LUXEMBOURGEOIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Profil type d'un conducteur luxembourgeois affecté à l'international sur la base des enquêtes terrain

PROFIL TYPE	
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	<p>Conducteur international ayant un rayon d'action se limitant aux pays limitrophes</p> <p>16 nuitées par mois</p> <p>Retour à la base le week-end</p> <p>Salaires calculés sur la base de la convention collective appliquée dans le secteur</p> <p>Taux différencié des heures supplémentaires, prime d'ancienneté et indemnités conformes à la convention collective</p> <p>Rémunération correspondant au temps de service effectué</p> <p>Temps de service retenu : 210 h / mois</p> <p>Productivité moyenne : 40 heures de conduite par semaine sur 44 semaines</p> <p>Congés annuels pris dans leur totalité</p>
KILOMETRAGE ANNUEL	115 000 km
NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL PAR AN	220 jours
NOMBRE DE SEMAINES D'ACTIVITE PAR AN	44 semaines
NOMBRE D'HEURES DE CONDUITE PAR AN	1 760 h
COUT ANNUEL POUR L'EMPLOYEUR	50 385,53 €
COUT HORAIRE DE CONDUITE	28,63 €
COUT KILOMETRIQUE	0,44 €

RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES SUR PLACE

I. 23. Coût d'un conducteur luxembourgeois affecté à l'international

DECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR LUXEMBOURGEOIS					
Simulation					
EMPLOYEUR				SALARIE	
Salaire brut (pour 210 h de temps de service)	Taux	Assiette	3 475,41 €	Salaire brut (pour 210 h de temps de service)	3 475,41 €
Heures normales	15,46 €	173 h	2 674,58 €		
Heures supplémentaires	15,46 €	37 h	572,02 €		
Majoration heures supplémentaires	6,18 €	37 h	228,81 €		
Cotisations sociales			434,35 €	Cotisations sociales	311,56 €
Assurance maladie-maternité			90,90 €	Assurance maladie-maternité	90,90 €
Majoration prestation en espèce maladie-maternité			6,69 €	Majoration prestation en espèce maladie-maternité	6,69 €
Mutualité des employeurs (classe 4)			95,77 €	Mutualité des employeurs (classe 4)	0,00 €
Assurance pension			213,97 €	Assurance pension	213,97 €
Assurance accident			24,07 €	Assurance accident	0,00 €
Santé au travail			2,94 €	Santé au travail	0,00 €
				Calcul du salaire net imposable en fonction de l'assiette de l'impôt sur le revenu	
				Réintégration des cotisations sociales non déductibles*	16,02 €
				Heures supplémentaires, hors assiette	572,02 €
				Majoration heures supplémentaires, hors assiette	228,81 €
				Net imposable	2 214,04 €
				<i>Arrondissement au multiple inférieur de 5 €</i>	2 210,00 €
				Impôt retenu classe d'impôt 1**	151,20 €
				Assurance dépendance (après abattement de 499,65 €)	38,46 €
				Crédit impôt (CIS)	47,87 €
Salaire brut chargé			3 909,75 €	Salaire net après impôt	3 022,06 €
Indemnités de déplacement			391,11 €	Indemnités de déplacement	391,11 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois			4 300,86 €	Revenu disponible pendant 11 mois	3 413,17 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de congés payés			3 076,03 €	Salaire disponible pendant un mois de congés payés	2 204,17 €
Coût annuel d'un conducteur			50 385,53 €	Revenu net annuel d'un conducteur net après impôt	39 749,06 €

*Cotisations maladie maternité non imposables sur les heures supplémentaires - article 4, alinéa 3 du règlement grand-ducal du 21 décembre 2007 portant exécution de l'article 115, numéro 11 L.I.R.

**Suivant barème 2017, valable pour 2018, de la retenue mensuelle sur les salaires, englobant 7% perçu pour le fonds pour l'emploi

Source : CNR

3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

I. 24. Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 T exploité en longue distance

CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION HORS COÛTS DE STRUCTURE POUR UN PL 40 T EXPLOITE EN LONGUE DISTANCE - Valeurs 2018 <i>Simulation</i>		
	Unité	Luxembourg
Kilométrage annuel du véhicule	km	118 450
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	226
Ratio semi-remorque/tracteur		1,2
Coût d'un conducteur	€/an	50 386
Ratio conducteur/tracteur		1,03
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 689
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,5
<i>Coût unitaire du carburant, moyenne 2018*</i>	€/litre	0,9386
Coût du carburant	€/an	33 909
Pneumatiques	€/an	3 435
Entretien-réparations	€/an	8 765
Péages et vignette	€/an	10 750
Assurance (véhicule)	€/an	2 270
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	765
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		127 480
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08

* Moyenne avec remboursement partiel des droits d'accises

Source : CNR

4. WEBOGRAPHIE

- Eurostat : Office statistique de l'Union européenne <http://ec.europa.eu>
- Eur-lex : législation européenne <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
- Banque mondiale <http://www.banquemondiale.org/>
- Le portail officiel du Grand-Duché du Luxembourg <http://luxembourg.public.lu/fr/>
- Le portail des statistiques du Grand-Duché du Luxembourg <https://statistiques.public.lu/fr/>
- Administration des contributions directes <https://impotsdirects.public.lu/fr/>
- Le portail des travaux publics <https://travaux.public.lu/fr.html>
- Journal officiel du Grand-Duché du Luxembourg <http://legilux.public.lu/>
- Confédération luxembourgeoise du commerce <https://www.clc.lu/fr/>
- Guichet.lu <https://guichet.public.lu/fr/entreprises/>
- Chambre des salariés Luxembourg <https://www.csl.lu/fr/>
- Groupement transport Luxembourg <http://www.groupement-transport.lu/>

5. ANNEXES

- Annexe 1 Taux de cotisation : Employeur – salarié
- Annexe 2 Barème des salaires pour les transports professionnels de marchandises par route
- Annexe 3 Convention collective de travail pour le secteur des transports et de la logistique