



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises espagnol

Étude 2023



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Interface Transport

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises espagnol

Étude 2023

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Spain.svg>

AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM espagnol réalisée en 2020, cette étude menée en 2023 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles entre 2023 et le premier semestre 2025. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2023.

Étant donné la grande diversité des conventions collectives présentes en Espagne et les écarts de salaires qui en découlent, le CNR a fait le choix de focaliser son analyse sur deux communautés autonomes, la Catalogne et le Pays basque, en raison de leur proximité avec la France et de leur concurrence avec le pavillon français.

RESUME

Cette nouvelle étude du CNR dédiée au TRM espagnol met en lumière des évolutions majeures pour le transport routier. Le décret royal-loi 3/2022 introduit une nouvelle réglementation sur le chargement et déchargement en Espagne. Depuis le 1^{er} septembre 2022, les conducteurs travaillant sur le territoire espagnol n'ont plus le droit d'intervenir sur les opérations de chargement et de déchargement. Est prévue également une indemnisation au bénéfice de l'entreprise de transport pour les temps d'attente au-delà d'une heure. En outre, le décret-royal rend l'indexation gazole obligatoire. Ces changements sont pris en compte dans les évaluations CNR des coûts du transport routier espagnol à l'international.

Autre singularité pour le TRM espagnol, les multiples conventions collectives existant sur le territoire national. Au total, 55 conventions collectives sont recensées, équivalant à une convention collective par province. Sur ces 55 conventions collectives provinciales, 42 sont aujourd'hui en vigueur. Suivant la convention collective appliquée, les écarts salariaux sont très importants d'une province à l'autre. Le salaire brut annuel d'un conducteur passe ainsi en 2023 de 30 153 € brut par an dans les Asturies à 12 244 €/an dans la province de Orense (Galice), soit plus du simple au double. En raison de ces fortes disparités, le CNR a centré son analyse sur deux communautés autonomes : le Pays basque et la Catalogne. Deux raisons expliquent ce choix : leur proximité géographique avec la France et leur forte intensité concurrentielle avec le pavillon français.

Dans le cadre du suivi des coûts d'exploitation, le coût conducteur a augmenté en Catalogne depuis 2020, passant de 41 565 €/an à 44 736 €/an, soit une inflation +7,6 % en 3 ans. Ceci s'explique par une augmentation des minima légaux tant sur le brut que sur les indemnités de déplacement. Nouveauté, le CNR étudie également le coût d'un conducteur au Pays-Basque (province de Biscaye). Ce dernier est plus élevé qu'en Catalogne à 51 310 €/an. Le poste carburant a augmenté de près de 39 % en 2023 par rapport à 2020, principalement en raison d'une flambée des prix de l'énergie due à la crise en Ukraine. Les pneumatiques sont aussi concernés, +47 %, et le coût de détention d'un véhicule, +22 % par rapport à 2020.

Au final, selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes espagnol exploité par un transporteur catalan affecté en longue distance à l'international se situe à 1,10 €/km, contre 1,25 €/km pour un transport basque. Cet écart s'explique par le coût du conducteur plus élevé au Pays basque qu'en Catalogne.

Le CNR vous invite à découvrir cette nouvelle étude dédiée au transport routier de marchandises espagnol.

SOMMAIRE

RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ESPAGNOL	11
1.1. L'ESPAGNE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	18
LE TRM ESPAGNOL- DONNEES CLÉS	21
1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ESPAGNE	24
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	26
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ESPAGNOL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	33
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	33
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	34
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	34
CARBURANT	34
ENTRETIEN & REPARATIONS	35
PNEUMATIQUES	35
PEAGES	35
ASSURANCES	35
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	36
COUTS DE STRUCTURE	36
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	37
CONDITIONS DE TRAVAIL	37
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	37
CATALOGNE - PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CATALAN (convention collective de Tarragone) AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	39
PAYS-BASQUE - PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BASQUE (convention collective de Biscaye) AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	40
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	41
CATALOGNE - ÉTUDE DE CAS AVEC UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CATALAN	41
PAYS-BASQUE - ÉTUDE DE CAS AVEC UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BASQUE	42

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ESPAGNOL

1.1. L'ESPAGNE EN BREF

Capitale	Madrid
Superficie	505 983 km ²
Population	47 432 805 habitants (Eurostat, 2022)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Espagnol
Régime politique	Monarchie parlementaire
Souverain	Roi Felipe VI
Premier ministre	Pedro Sanchez
Ministre des Transports, de la Mobilité et des Programmes Urbains	Oscar Puente
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1986
Sièges au Parlement européen	59 députés
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Teresa Ribera, Vice-présidente exécutive pour une transition propre, juste et compétitive
Croissance PIB (%)	5,5 % (Eurostat, 2022)
Inflation (%)	8,3 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	14,8 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	22 247 millions d'€ (Eurostat, 2022)
Salaire minimum brut	1 166,67 €/mois (Eurostat, S1 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	6,1 tonnes/habitant.an (Eurostat, 2021)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports

Les transports terrestres espagnols sont largement dominés par la route qui, avec 232 550 millions de tonnes-kilomètres en 2020, représentent 95,7 % du total. Le rail ne réalise que 4,3 % des tonnes-kilomètres et le mode fluvial est quasiment inexistant. Le mode le plus dynamique après la route est le maritime.

Un plan stratégique pour les transports et le logement, dénommé : *Plan De Infraestructuras, Transporte Y Vivienda 2012-2024* (Pitvi 2012-2024)¹, vise à amorcer la transformation du secteur des transports en Espagne.

¹ https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf

Les objectifs ont pour but :

- Améliorer l'efficacité et la compétitivité des organisations de transport.
- Contribuer au développement économique.
- Promouvoir une mobilité qui tient compte des effets économiques, sociaux et environnementaux qu'elle engendre.
- Renforcer la cohésion territoriale et l'accès à tous les territoires.
- Favoriser l'intégration fonctionnelle et l'intermodalité des transports.

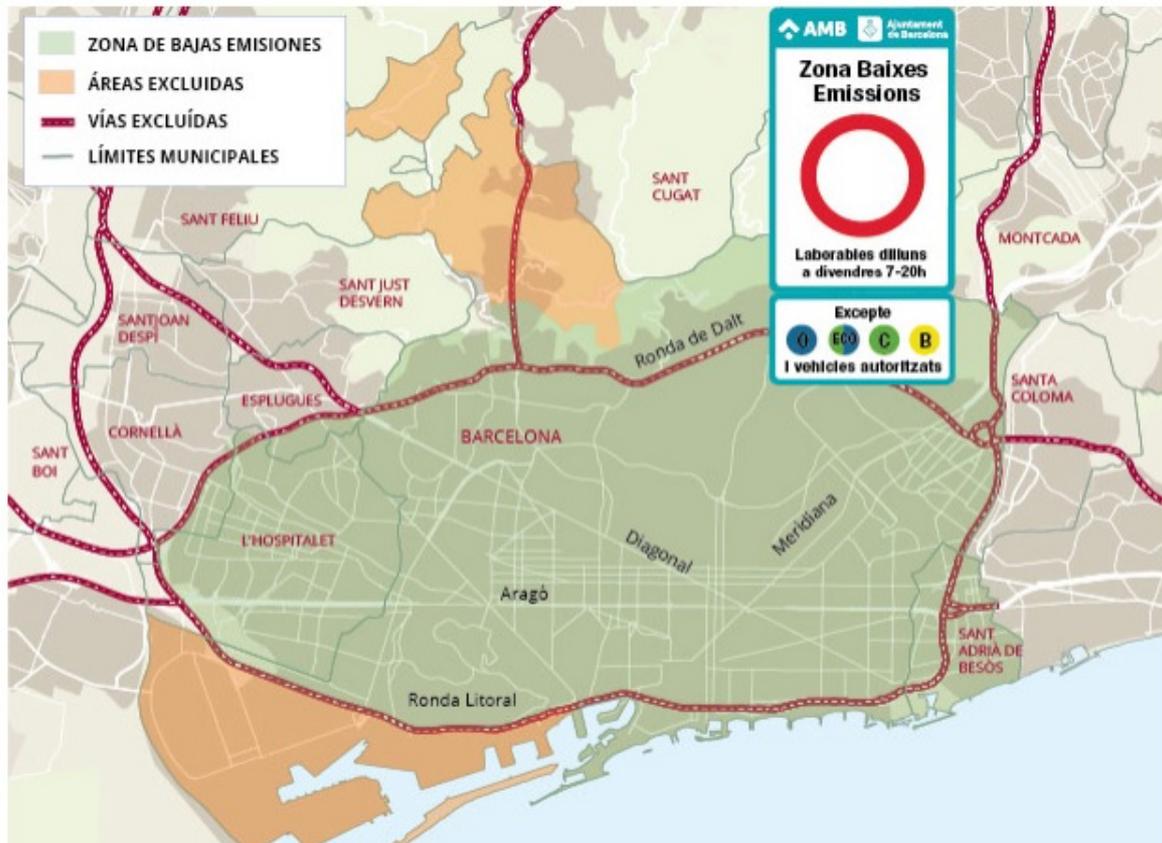
A noter que la loi attache une grande importance à l'environnement et détaille, pour chaque mode de transport, les façons de réduire l'impact environnemental. Le report modal de la route vers le rail est un enjeu majeur ainsi que le développement de solutions intermodales. Pour le maritime, l'accent est mis notamment sur la prévention des pollutions (Marpol).

Politique climat-environnement

Une politique globale concernant la transition énergétique est mise en œuvre en Espagne.

La création de zones à faibles émissions (ZFE) pour toutes les communes de plus de 50 000 habitants est obligatoire. Au total, 149 communes sont concernées. A ce stade, seules Madrid et Barcelone ont des ZFE déjà en vigueur.

Périmètre de la ZFE barcelonaise



Source : <https://fr.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/spain/barcelona>

En Espagne, c'est la DGT (*Dirección General de Trafico* – Direction Générale du Trafic) qui définit le cadre d'application de ces ZFE. Elle a notamment introduit l'équivalent des Certificats Qualité de l'Air (CQA), aussi appelées *Distintivos Ambientales*, qui sont des "étiquettes environnementales. Il en existe quatre (0, ECO, C, B), qui font référence, comme les vignettes Crit'Air, aux motorisations et normes EURO, et qui distinguent l'essence et le diesel ainsi que les typologies de véhicules concernés (véhicules de tourisme, utilitaires légers, poids lourds, autocars...).

Sur le sujet des énergies alternatives, toutes énergies confondues, que ce soit l'électrique, le gaz naturel ou l'hydrogène, les poids lourds proposés sont encore au stade de prototype et leurs performances ne sont pas jugées suffisamment satisfaisantes par les transporteurs espagnols, en particulier pour le TRM longue distance (capacités limitées notamment)².

Ces dernières années, la politique énergétique du ministère espagnol s'est plutôt orientée en faveur de l'électrique par rapport aux autres énergies et notamment le gaz. Depuis novembre 2021, des aides pour le renouvellement de flotte, centrées sur l'électrique, sont proposées aux entreprises (y compris pour les bus, les utilitaires légers, les poids lourds). Ces aides n'ont, a priori, pas eu beaucoup d'impact sur le TRM³ (dont « programma MOVES I, II, III »⁴). Les infrastructures d'avitaillement électriques sont développées principalement dans les centres urbains, ce qui favorise le développement de véhicules utilitaires légers pour la livraison du dernier kilomètre, mais le maillage des bornes et l'offre de services reste encore à renforcer en dehors des centres-villes⁵.

Concernant le gaz, seuls 2 % des poids lourds sont répertoriés comme roulant au gaz actuellement en Espagne. Il y a eu une légère augmentation en 2020 et 2021 car les constructeurs proposaient des prix intéressants, mais du fait de la guerre en Ukraine et de l'augmentation du prix de cette énergie, ce développement a été freiné, comme partout en Europe.

Politique liée à l'indexation gazole dans le TRM

Un aspect clé récent pour le transport routier de marchandises espagnol est la loi rendant l'indexation gazole obligatoire en 2022 (décret royal-loi 3/2022, du 1 mars⁶). La loi qui a introduit ce concept date de 2008, mais elle n'était jusque-là pas imposée. Cette loi prévoit qu'à chaque fois que le prix du gazole varie de 5 % (positif ou négatif), le prix convenu dans le contrat doit être mis à jour. Dans le cas contraire, une révision du prix est obligatoire une fois par semestre.

Les transporteurs peuvent se mettre d'accord avec les clients pour ajuster la fréquence d'actualisation mais le mode de calcul doit rester le même. Ce dernier est défini par le ministère des Transports (MITMA). En avril 2023 par exemple, la formule pour le calcul de la répercussion sur le prix du transport prend en compte un poids de 40 % du prix du gazole sur le prix total du transport (contre 20 % auparavant). Pour une augmentation de 5 % du prix du gazole cela induit donc une augmentation de 2 % du prix du transport. Malgré quelques réticences au départ l'indexation s'est plutôt bien installée depuis l'obligation, comme l'ont confirmé les entreprises enquêtées.

Politique liée aux chaînes logistiques et aux entrepôts

Depuis le 1^{er} septembre 2022, les conducteurs réalisant des opérations de transport sur le territoire espagnol n'ont plus le droit d'intervenir sur les opérations de chargement et de déchargement. Cette

² Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023 ; <https://www.xataka.com/automovil/camiones-electricos-asi-planes-principales-fabricantes-reto-electrificar-transporte-mercancias-carretera>

³ Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023

⁴ <https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/programa-moves-iii>

⁵ Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023 ; <https://map.electromaps.com/fr/>

⁶ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-3290

nouvelle règle a été introduite par la même loi que celle ayant rendu obligatoire l'indexation gazole, le décret royal-loi 3/2022⁷. Cette règle s'applique aux véhicules de plus de 7,5 tonnes sur l'ensemble du territoire espagnol, à l'exception de certaines activités : déménagement, camions-citernes, portes-voitures, transport d'agrégats ou d'animaux vivants. Le non-respect de cette obligation est passible d'une amende pouvant atteindre 6 000 euros.

En outre, le temps d'attente au-delà d'une heure fera l'objet d'une indemnisation de l'entreprise de transport.

Outre l'Espagne, cette loi sur les opérations de chargement et déchargement existe également au Portugal.

D'après les entreprises et certains conducteurs interrogés lors des enquêtes, cette nouvelle réglementation est a priori bien appliquée et ses effets se font sentir, même si son contrôle est jugé difficile. Il est également remarqué qu'elle est plus compliquée à gérer pour les petites et moyennes entreprises, en comparaison avec les grands groupes du TRM. A noter qu'il y a 250 millions d'opérations de chargement et de déchargement en Espagne chaque année⁸.

Infrastructures de transport et utilisation

Répartition modale du transport de fret intérieur (sur la base des tonnes-kilomètres)

2023	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	78,1%	16,9%	5,0%
Espagne	95,8%	4,2%	0,0%

Source: Eurostat

Le réseau routier

Le réseau routier espagnol s'étend sur plus de 165 400 km. Les premières autoroutes en Espagne ont été construites en 1960 par des entreprises privées, dans le cadre de concessions accordées par l'État, et suivant le principe de l'acquittement d'un péage par les usagers. Par la suite, d'autres concessions à péages ont été accordées par l'État et par les régions. Les entreprises concessionnaires sont regroupées au sein de l'association SEOPAN.

Le réseau autoroutier concédé atteint aujourd'hui 1 407 km. Quelque 600 kilomètres d'autoroutes ont été rendus gratuits entre 2018 et 2020.

A noter que depuis 2021, de nouveaux tronçons d'autoroutes normalement payants (« *autopistas* ») sont devenus gratuits. Les contrats de concessions associés sont arrivés à terme et le Gouvernement a reporté aux prochaines élections leur renégociation. Le Gouvernement a indiqué être en train d'étudier un nouveau dispositif, qui pourrait aboutir à un système similaire au Portugal ou à la Belgique. Une concertation avec notamment les professionnels du secteur du TRM devrait avoir lieu pour contribuer au choix du nouveau modèle. Selon l'ASTIC le Gouvernement pourrait introduire un dispositif harmonisé pour tous les poids lourds mais aussi les autres usagers, avec un tarif unique par kilomètre quel que soit le véhicule⁹.

⁷ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-3290

⁸ Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023

⁹ Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023 ; <https://www.welex.es/fr/nouveaux-peages-autoroutes-espagne/#:~:text=2024%20serait%20la%20date%20C3%A0,%C2%BB%20Qui%20utilise%2C%20paie%20C2%AB%20.>

Les autoroutes qui restent payantes en 2023 sont celles administrées par le ministère de Transports (MITMA) et sont les suivantes :

- Autopista AP-66, Campomanes-León
- Autopista AP-46, Alto de las Pedrizas - Málaga
- Autopista AP-51, AP-6, connexion avec Ávila
- Autopista AP-53, Santiago de Compostela - Alto de Santo Domingo
- Autopista AP-6, Villalba - Villacastín - Adanero
- Autopista AP-61, AP-6, connexion avec Segovia
- Autopista AP-66, Campomanes - León
- Autopista AP-68, Bilbao - Zaragoza
- Autopista AP-7, Alicante - Cartagena
- Autopista AP-7, Estepona - Guadiaro
- Autopista AP-7, Málaga - Estepona
- Autopista AP-71, León - Astorga
- Autopista AP-9, Ferrol - Frontière portugaise

Outre les autoroutes soumises à péages, il existe un vaste réseau de voies rapides, financées par l'État et gratuites pour les usagers, appelées *autovías*.

Carte du réseau routier et autoroutier espagnol en 2023



Source : <https://www.enterat.com/images/servicios/mapacarreterasplano02.gif>

Le réseau ferroviaire

Le réseau, dit d'intérêt général, est long de plus de 15 000 kilomètres, dont plus de 11 000 kilomètres sont gérés par l'ADIF. Le reste est géré par les régions ou les communautés autonomes. Deux entités assurent la gestion et l'entretien des réseaux ferroviaires espagnols : ADIF (administrateur des infrastructures ferroviaires) et la compagnie nationale de transport ferroviaire RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles). Une autre entreprise, ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV) gère le réseau à grande vitesse, long de près de 4 000 kilomètres¹⁰.

En matière de transport de marchandises par le rail, ce sont plus de 14 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées en 2022¹¹. Aussi, afin d'accroître l'attractivité du secteur, l'accent est mis sur le développement de terminaux dans les nœuds logistiques que sont les ports, les grands centres de production et de consommation, les frontières et zones logistiques.

Un plan national est en cours pour créer onze routes entre l'Espagne et le Portugal. Il s'agit d'autoroutes ferroviaires, consistant à mettre des poids lourds et semi-remorques sur des trains. La première ligne sera lancée entre Valence et Madrid (du fait de l'activité du port de Valence). Elle ne nécessite pas d'investissement particulier car la ligne existe déjà. La capacité et la performance de cette autoroute ferroviaire vont donc pouvoir être évaluées prochainement. Une ambition existe par

¹⁰ <https://www.adifaltavelocidad.es/red-ferroviaria/red-de-alta-velocidad>

¹¹ <https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline/?nivel=2&orden=07000000>

ailleurs de créer un itinéraire ferroviaire entre Algeciras – Saragosse – Barcelone – France. Il s’agit d’un projet à long terme qui reste encore à détailler¹².

Certains axes ferroviaires sont aujourd’hui utilisés pour aller jusqu’au Luxembourg ou à Calais par exemple, mais leurs capacités à transporter des marchandises sont saturées.

A noter également que l’écartement des voies est une difficulté pour le transport ferroviaire international, car celui d’Espagne n’est pas aux normes européennes (écartement UIC)¹³.

Le réseau maritime

L’Espagne compte 46 ports dits d’intérêt général, dont plus de la moitié se situent sur la côte méditerranéenne. Les autres sont localisés sur la côte cantabrique et sur les îles des Canaries.

Le trafic portuaire représente 510 millions de tonnes de marchandises transportées en 2021¹⁴. Ceci situe l’importance des ports dans l’économie espagnole.

Le système portuaire en Espagne est détenu majoritairement par le secteur public. Des opérateurs privés interviennent également pour la prestation de services portuaires ou la gestion des terminaux. Le PITVI 2012-2024 (*Plan de infraestructuras, transportes y vivienda*) décrit les enjeux futurs que sont le contrôle des coûts, l’innovation, l’automatisation des ports, leur insertion dans le schéma logistique global, la sécurité.

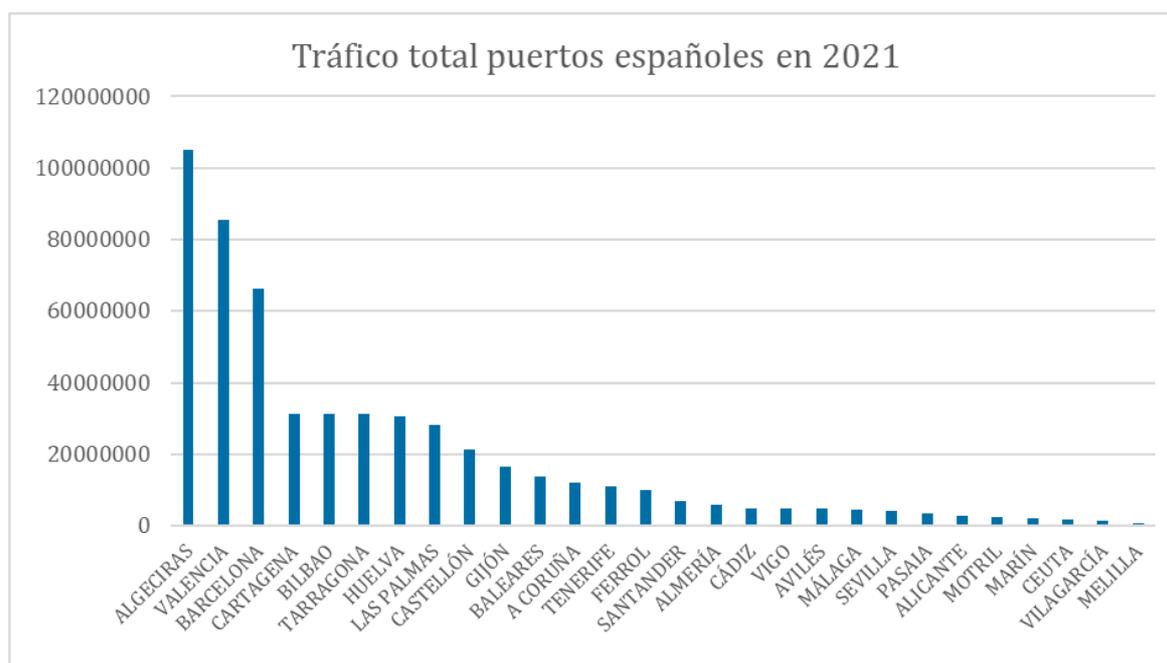
Le port de Bahia de Algeciras est, avec plus de 105 millions de tonnes en 2021, le premier port d’Espagne. Il est suivi par les ports de Valence avec plus de 85 millions de tonnes et de Barcelone avec plus de 66 millions de tonnes.

¹² Entretien réalisé avec l’ASTIC, le 13 avril 2023 ; <https://www.actu-transport-logistique.fr/archives/ferroviaire/lespagne-donne-une-nouvelle-impulsion-aux-autoroutes-ferroviaires-685673.php>

¹³ Entretien réalisé avec l’ASTIC, le 13 avril 2023 ; <https://lerail.com/news/55037-des-diff%C3%A9rences-d%E2%80%99C3%A9cartement-de-voies-en-europe-pas-autant-qu%E2%80%99on-ne-le-croit%E2%80%A6>

¹⁴ <https://observatoriotransporte.mitma.es/movilidad>

Trafic total, exprimés en tonnes, des ports espagnols en 2021



Source : <https://elmercantil.com/2022/02/02/el-traffic-de-contenedores-de-los-ports-espanoles-alcanza-su-maximo-historico-en-2021/>

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

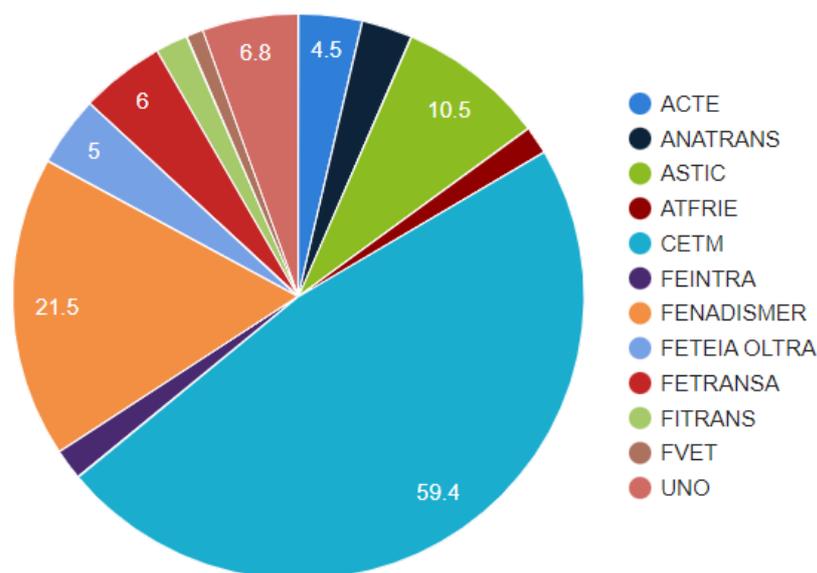
Administrations de tutelle

Le secteur des transports en Espagne est très structuré. Le ministère des Transports et de la Mobilité, *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*¹⁵, et plus spécifiquement le Secrétariat d'État aux Transports, *Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, jouent un rôle central dans l'organisation et la régulation de ces activités. La direction des Transports Terrestres anime plusieurs entités, dont le Comité National des Transports (CNT).

Le CNT est organisé en sections spécialisées auxquelles participent les organisations professionnelles (OP) ci-dessous.

¹⁵ <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/organizacion-y-funciones/organizacion-del-mitma>

Répartition des organisations professionnelles (en %) dans la section dédiée au transport routier de marchandises international du CNT



Source : ministère des transports espagnol

Plusieurs observatoires, intervenant sur les questions liées au transport, produisent régulièrement des études et des rapports. Ces documents sont disponibles, pour la plupart, en accès libre sur le site du ministère¹⁶. L'observatoire du transport routier de marchandises, avec lequel collaborent plusieurs organisations professionnelles, met en ligne sur le site du ministère un programme de simulation des coûts de transport¹⁷. Les travaux de l'observatoire sont cependant peu comparables à ceux du CNR dans la mesure où les calculs sont normatifs et ne sont pas basés sur des enquêtes statistiques.

Autres administrations ou organismes intervenant dans les relations avec le secteur du transport routier de marchandises :

- *Direccion General de Trafico* (direction générale du trafic).
- *Direccion General de Carreteras* (direction générale des routes).
- *Agrupacion de Trafico de la Guardia Civil* (ministère de l'Intérieur), en charge des contrôles routiers.
- *Agencia Estatal de Administracion* (agence des finances publiques).
- *Ministerio de Trabajo y Inmigracion* (ministère du Travail et de l'Immigration).
- *Instituto Nacional de Estadisticas* (Institut national des statistiques).

Les administrations des *Generalitat* (Gouvernement des communautés autonomes) jouent également un rôle important dans l'organisation du secteur des transports terrestres.

¹⁶ www.fomento.gob.es

¹⁷ <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/observatorios-del-transporte/observatorios-del-transporte-de-mercancias-por-carretera>

Organisations professionnelles

Confederacion Española de Transporte de Mercancias (CETM)

Il s'agit de l'organisation professionnelle la plus représentative du secteur. Elle représente plus de 31 000 entreprises du transport et de la logistique¹⁸. Elle collabore avec d'autres associations spécialisées. Elle est présente lors des discussions avec le ministère, l'UE et les représentants des salariés. La CETM a une importante activité de formation à travers la *Confederacion Española de Formacion del TRANsporte y de la Logistica* (CEFTRAL).

Asociacion del transporte Internacional por carretera (ASTIC)

Elle fédère les transporteurs routiers internationaux espagnols. Au total, elle compte 200 adhérents¹⁹. Son rôle consiste à :

- informer ses adhérents sur l'état et l'évolution de la législation et de la normalisation du secteur,
- sélectionner et offrir des formations spécialisées,
- représenter et défendre les intérêts de ses adhérents auprès des instances gouvernementales et de l'UE.

Federacion Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER)

La fédération nationale des associations de transport en Espagne représente principalement les *autonomos* et les petites et moyennes entreprises de transport. Elle représente plus de 32 000 entreprises de transport, équivalant à plus de 60 000 véhicules²⁰.

Asociacion de transportistas autonomos

Elle représente les artisans principalement dans la région de Madrid. Elle n'est pas la seule. Il existe plusieurs associations régionales représentant les *autonomos*, petits transporteurs indépendants, comme A.T.A ou encore ATAP.

¹⁸ <https://www.cetm.es/presentacion/>

¹⁹ <http://www.astic.net/page/astic-quienes-somos>

²⁰ <https://www.fenadismer.es>

*Structure du TRM sous pavillon espagnol en 2023***Structure du TRM sous pavillon espagnol en 2023**

2023	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	million t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 601 828	263 382	100,0%	164	16 214
Transport national	1 511 184	178 213	67,7%	118	11 481
Transport international	90 644	85 169	32,3%	940	4 732
<i>dont transport international marchandises chargées en Espagne</i>	43 490	44 721	17,0%	1 028	2 456
<i>dont transport international marchandises déchargées en Espagne</i>	34 963	33 244	12,6%	951	1 855
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 131	4 627	1,8%	902	269
<i>dont cabotage</i>	7 060	2 577	1,0%	365	153

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises espagnol reste principalement tourné vers le national qui représente plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. A souligner, les distances moyennes parcourues, de l'ordre de 1 000 km, confirment le caractère de longue distance du TRM international réalisé par le pavillon espagnol.

*Évolution du TRM sous pavillon espagnol***Evolution du TRM sous pavillon espagnol en millions de tonnes-kilomètres**

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM*
TOTAL	199 209	192 597	195 767	209 390	216 997	231 109	238 994	249 559	242 268	270 176	266 724	263 382	2,57%
Transport national	133 368	126 997	128 157	137 236	144 984	154 666	158 476	165 910	163 682	182 466	178 005	178 213	2,67%
Transport international	65 841	65 600	67 610	72 154	72 012	76 442	80 518	83 648	78 586	87 710	88 719	85 169	2,37%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Sur la période étudiée 2012-2023, l'activité de TRM du pavillon progresse tant sur l'activité internationale que sur l'activité domestique, avec des taux de croissance annuel moyen de 2,4 %/an et 2,7 %/an respectivement. Il apparaît que le transport national s'est bien redressé de la crise économique mondiale de 2008 qui avait fortement perturbé l'activité jusqu'en 2013. En effet, l'activité nationale connaît une croissance continue de 2013 à 2021, hors année 2020. L'activité nationale semble se stabiliser en 2022 et 2023 autour de 178 millions de tonnes-kilomètres. Quant à l'activité internationale, elle tend à augmenter sur la période malgré quelques variations légères, sans prendre en compte l'année 2020.

Cabotage

Le cabotage réalisé sous pavillon espagnol représente près de 3 % du transport international routier espagnol ou près de 1 % de l'activité totale. Il est réalisé principalement en France, à hauteur de 85 % de l'activité de cabotage totale en 2023. L'activité de cabotage réalisée en France a fortement augmenté sans discontinuer de 2012 à 2021, hors 2020, passant de 1 775 millions de tonnes-kilomètres en 2012 à 2 746 millions de tonnes-kilomètres en 2021 avant de diminuer progressivement en 2022 et 2023.

Le cabotage sous pavillon espagnol dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM*
Cabotage sous pavillon espagnol	1 949	2 353	2 177	2 473	2 372	2 781	2 719	2 933	2 742	3 156	2 655	2 577	2,57%
en France	1 775	2 172	1 884	2 302	2 131	2 494	2 376	2 617	2 476	2 746	2 311	2 182	1,89%
en Allemagne	85	87	100	47	86	79	95	67	107	109	71	107	2,11%
Part du cabotage dans le transport espagnol %	0,98	1,22	1,11	1,18	1,09	1,20	1,14	1,18	1,13	1,17	1,00	0,98	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage réalisé en Espagne a plus que doublé depuis 2012, passant de 639 millions de tonnes-kilomètres en 2012 à 1 495 millions de tonnes-kilomètres en 2023, mais les volumes d'activité demeurent bas avec un taux de pénétration de 0,88 % en 2023.

Le cabotage en Espagne

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM
Cabotage en Espagne	639	976	1 149	1 269	1 311	1 736	1 593	2 094	1 785	1 988	1 665	1 495	8,03%
Taux de pénétration du cabotage*	0,48%	0,76%	0,89%	0,92%	0,90%	1,11%	1,00%	1,25%	1,08%	1,08%	0,93%	0,83%	-
Part de marché du cabotage**	0,51%	0,81%	0,95%	0,98%	0,95%	1,18%	1,06%	1,32%	1,14%	1,14%	0,98%	0,88%	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

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

Entreprises de TRM

Evolution du nombre d'entreprises, de salariés et du chiffre d'affaires du secteur du TRM espagnol

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2018	101 145	34 257	251 904
2019	101 942	35 963	261 510
2020	105 668	34 707	260 338

Source: INE

Le nombre d'entreprises de TRM en Espagne augmente légèrement entre 2018 et 2020 (+4,47 %). Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises, quant à lui, progresse de manière plus faible sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de +0,66 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente également assez faiblement sur la période, +1,66 %/an. Les données n'étant plus disponibles sur Eurostat, celles-ci proviennent de l'Institut national de statistique espagnol l'INE.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) en Espagne

Classes d'effectif	2020	2021	Structure 2021
De 0 à 1 salarié	65 706	69 124	67,08%
De 2 à 9 salariés	36 394	27 982	27,15%
De 10 à 19 salariés	3 547	3 379	3,28%
De 20 à 49 salariés	1 901	1 931	1,87%
De 50 à 249 salariés	542	570	0,55%
250 salariés et plus	53	67	0,07%
Total	108 143	103 053	100,00%

Source: Eurostat

Plus de 94 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises espagnol est atomisé.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Espagne, 2021

Nombre d'entreprises	106 778
CA - millions €	37 161
Dépenses de personnel salarié - millions €	8 274
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	6 468,00
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	1 806,00
Taux de charges patronales apparent (b/a)	27,9%
Nombre de personnes occupées	340 024
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	79 186
<i>dont salariés</i>	260 838
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	76,7%
Nombre moyen de personnes employées par entreprise	3
Coût moyen du personnel salarié en €	33 390
Valeur ajoutée par salarié en €	50 900
CA par personne occupée	109 290
Investissement par personne occupée en €	4 950
Taux d'investissement (Investissement/CA)	12,7%

Source : Eurostat

Parc de véhicules en Espagne

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tracteurs routiers	217 973	225 724	232 441	235 258	238 184	244 769
Remorques et semi-remorques	397 853	411 101	421 856	430 799	442 785	455 159

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à croître sur la période 2017-2022. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Espagne progresse, soit 2,3 %/an en moyenne sur la période.

1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ESPAGNE

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Le taux général de l'impôt sur les sociétés, *impuesto sobre Sociedades*, est de 25 %. D'autres taux d'imposition peuvent s'appliquer selon le type d'entreprise qui est imposée.

Les entreprises nouvellement créées sont soumises à un taux d'imposition de 15 % pendant les deux premières années, à savoir pour la première période fiscale où elles réalisent un bénéfice et pour la période fiscale suivante. Ce taux n'est cependant pas applicable aux sociétés nouvellement créées faisant partie d'un groupe national ou international²¹.

TVA

L'*Impuesto sobre el Valor Añadido* (IVA) est perçue sur l'ensemble du territoire espagnol (exception faite des Canaries, Ceuta et Melilla) et s'applique aux livraisons de biens et prestations de services effectuées par des entreprises et professionnels, ainsi qu'aux acquisitions intra-communautaires et aux importations provenant de pays tiers. L'IVA répond aux mêmes règles et modalités d'application que la TVA française, sauf pour ce qui concerne les taux réduits.

Taux de TVA en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2012 :

- Taux normal de 21 % qui s'applique notamment aux opérations de transports et aux carburants.
- Taux réduit de 10 % qui s'applique notamment aux produits alimentaires.
- Taux super-réduit de 4 % qui s'applique entre autres aux produits alimentaires de première nécessité et produits de lutte contre la Covid-19²².

²¹ <https://taxsummaries.pwc.com/spain/corporate/taxes-on-corporate-income>

²² <https://www.eurofiscalis.com/quelles-sont-les-modifications-de-la-tva-espagnole-en-2023/>

Taxe sur les véhicules à moteur

La fiscalité spécifique aux véhicules dédiés au TRM comprend plusieurs taxes et impôts. Dans le cas d'un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, le montant moyen s'élève à 711,42 €/an, comprenant :

- la taxe à l'essieu (IVTM) : 321,16 € par an et par véhicule,
- l'impôt local sur l'activité économique (IAE) : 373,05 € par an et par véhicule,
- l'autorisation de transport (*Visados*) : 17,21 € par an et par véhicule²³.

Péages

Le réseau autoroutier concédé espagnol s'étend sur près de 1 407 kilomètres sur un total de 165 400 kilomètres que compte le réseau routier en Espagne. Ce réseau est administré par plusieurs concessionnaires. L'ensemble des informations est disponible sur le site de VIAT²⁴. D'après les estimations du CNR, le prix moyen des péages espagnols pour les poids lourds serait proche de 0,16 €/km en 2023.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Le dispositif de remboursement partiel de droit d'accise pour les poids lourds d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes existe depuis 2007. Ce dernier est plafonné à 50 000 litres par véhicule et par an. Les paiements sont directement pris en compte en station grâce à des cartes professionnelles dédiées aux entreprises et autorisées par le Département des douanes et des taxes spéciales de l'AEAT²⁵. Une carte émise dans un autre État membre peut être utilisée pour l'achat de gazole professionnel en Espagne à condition que son émetteur respecte les exigences de l'ordonnance HAP/290/2013 du 19 février 2013²⁶ et qu'il ait été autorisé par l'AEAT.

S'ils ne disposent pas de cartes professionnelles, les transporteurs peuvent s'inscrire dans un registre sur le site de l'agence nationale de l'administration fiscale²⁷ qui procédera au remboursement du gazole acquis en Espagne.

- Au 30 mars 2025, les droits d'accises en Espagne s'élèvent à 37,90 €/hl.
- À ce jour, le taux de remboursement est de 4,90 €/hl (commun TRM et TRV).
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève à 33 €/hl (commun TRM et TRV).

²³ <https://publicaciones.transportes.gob.es/observatorio-de-costes-del-transporte-de-mercancias-por-carretera-enero-2025> (page 14)

²⁴ <https://www.viat.es/donde-utilizarlo/en-autopistas-espanolas>

²⁵ Agencia Estatal de Administración Tributaria : www.agenciatributaria.es

²⁶ <https://www.boe.es/buscar/pdf/2013/BOE-A-2013-2084-consolidado.pdf>

²⁷ Sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria : <https://www.agenciatributaria.gob.es/>

Concertation sociale

Le transport routier de marchandises espagnol est régi par différentes conventions collectives suivant la province concernée. Au total, ce sont 55 conventions collectives qui sont recensées, soit une convention collective par province. Sur ces 55 conventions collectives provinciales, 42 sont aujourd'hui en vigueur et 13 sont en souffrance, dont 9 maintiennent les textes en attendant leur substitution et 4 (Ceuta, Guipúzcoa, les îles Baléares, las Palmas) sont définitivement annulées. Pour ces dernières, c'est l'accord général II sur les entreprises de transport de marchandises qui s'applique²⁸.

Il s'agit d'une situation unique au sein de l'Union européenne où, même si dans certains pays il existe plusieurs conventions collectives comme en Allemagne, aucun n'en possède autant avec de si grands écarts salariaux.

Il y a une « Convention Générale » (General Agreement) nationale qui fixe quelques principes communs, concernant l'organisation du travail par exemple. Mais elle ne fixe pas de taux et ne contient pas d'indications chiffrées concernant par exemple le nombre d'heures de travail annuelles ou les indemnités de déplacement. A noter que l'ASTIC est en discussion et négociation avec le « Trade Union » (Union Syndicale) pour que la « Convention générale » fixe davantage de règles de calculs communes, notamment sur le nombre d'heures de travail annuel et le montant des indemnités de déplacement²⁹.

En complément de la convention collective qui s'applique dans leur province, certaines entreprises font le choix de mettre en place leur propre accord d'entreprise auprès de leurs équipes, souvent afin d'améliorer les textes généraux et conventionnels.

En raison de cette disparité manifeste sur le territoire espagnol, le CNR a souhaité, comme en 2020, centrer son analyse sur deux communautés autonomes : la Catalogne et le Pays basque espagnol. Deux raisons expliquent ce choix : leur positionnement géographique, à la frontière avec la France et leur concurrence directe avec le pavillon français de par cette proximité.

Aussi, par souci de comparaison avec l'étude précédente du CNR de 2020, la convention collective de la province de Tarragone (Catalogne) est utilisée dans cette partie afin de reconstituer le coût d'un conducteur catalan affecté à l'international. Nouveauté cette année, le coût d'un conducteur basque est également calculé avec la convention collective de la province de Biscaye (Pays basque).

Rémunération

La rémunération des conducteurs espagnols varie ainsi fortement d'une province à l'autre en fonction des conventions collectives, des entreprises mais aussi de la nature du transport. Elle se compose en général :

- Du salaire de base,
- D'une prime d'ancienneté,
- Des majorations conventionnelles (*plus convenio*),

²⁸ Separata Especial n°440 – Décembre 2022

²⁹ Source : Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023 ;

<https://www.cadenadesuministro.es/carrusel/intensas-negociaciones-para-tener-un-nuevo-acuerdo-general-de-mercancias-este-verano/>

- Des primes annuelles dites *pagas extras* (3 mois de salaire payés généralement en mars, juin ou décembre ou mensualisés),
- De primes et gratifications exceptionnelles diverses,
- Des indemnités de déplacements (*dietas*).

**Rémunération des conducteurs routiers suivant les conventions collectives applicables en Espagne
en 2023**

PROVINCIA	Tabla	SB AÑO	ANT/AÑO	PC AÑO	EXTRAS CON ANT	BRUTO ANUAL	BRUTO ANUAL SIN ANT
ASTURIAS	2023	19.060,30	3.759,84	1.693,08	5.639,76	30.152,98	25.453,18
VIZCAYA	2023	18.108,72	1.810,87	3.475,80	5.848,85	29.244,24	26.980,65
BARCELONA	2023	15.322,70	3.022,56	4.347,15	5.605,74	28.298,15	25.015,40
GUADAL. (OL)	2023	13.897,10	2.779,42	5.218,76	4.169,13	26.064,42	22.590,14
MADRID OL	2023	15.027,05	1.900,32	2.940,72	4.915,56	24.577,80	22.408,25
TARRAGONA	2023	10.671,96	2.134,39	6.010,44	4.704,20	23.520,99	20.853,00
LA RIOJA	2020	16.976,15	1.674,36	429,96	4.604,49	23.452,41	21.746,01
VALENCIA	2023	17.428,08	1.228,68	0	4.484,79	23.320,95	21.785,10
BURGOS	2023	16.224,25	1.454,40	1.317,24	4.364,10	23.137,74	21.541,99
GUIPÚZCOA	2009	16.841,10	1.661,04	0	4.567,86	22.839,30	20.993,70
MADRID	2023	13.902,85	1.758,72	2.720,88	4.548,00	22.740,00	20.732,05
ALICANTE	2023	16.913,28	1.192,41	0	4.526,42	22.632,11	21.141,60
ALBACETE	2023	12.654,55	1.248,12	5.438,50	3.432,33	22.525,65	21.213,35
BURGOS Car.Frac	2021	15.824,52	1.582,45	475,44	4.351,74	22.234,16	20.374,95
ZARAGOZA	2023	14.377,35	0	3.412,75	4.386,60	22.176,70	22.176,70
ÁLAVA	2019	11.925,48	1.192,56	4.367,64	4.371,42	21.857,10	20.366,40
GERONA	2023	12.959,04	2.591,81	1.908,84	4.364,92	21.824,61	18.584,85
LA CORUÑA	2023	15.852,12	1.161,12	1.196,40	3.224,22	21.433,86	18.980,78
I. BALEARES	2010	15.255,00	0	2.288,28	3.813,75	21.357,03	21.357,03
ZAMORA	2023	16.925,17	0	0	4.231,29	21.156,46	21.156,46
SEVILLA (OT)	2023	15.295,56	1.529,56	0	4.206,28	21.031,40	19.119,45
NAVARRA	2008	15.420,96	0	1.189,92	4.152,72	20.763,60	20.763,60
PONTEVEDRA	2023	14.900,16	1.490,02	401,34	3.725,04	20.523,22	19.026,54
CÁDIZ	2023	13.793,35	2.720,88	0	4.081,32	20.406,60	17.194,45
TOLEDO	2023	13.508,65	2.178,72	798,6	3.875,58	20.176,50	17.638,15
CEUTA	2018	9.064,44	1.812,89	5.702,16	3.525,20	20.104,69	17.859,15
MÁLAGA	2023	13.278,70	0	1.337,16	4.608,55	19.224,41	19.160,24
LÉRIDA	2023	12.165,45	1.799,82	1.985,60	3.615,68	19.046,30	16.439,56
SEGOVIA	2021	14.213,10	951,96	0	3.791,28	18.956,40	17.717,70
GRANADA	2023	13.716,70	2.705,76	0	2.705,76	18.940,32	17.098,90
SALAMANCA	2023	12.328,32	1.232,83	1.721,76	3.390,29	18.673,20	16.837,47
LUGO	2022	13.402,80	432,72	1.604,88	3.412,98	18.669,78	18.312,48
ÁVILA	2023	12.417,12	2.483,42	0	3.725,14	18.625,68	15.521,40
ALMERIA	2023	11.034,60	2.091,48	1.564,32	3.672,60	18.363,00	15.748,65
SEVILLA (OL)	2023	13.706,28	889,2	0	3.648,87	18.244,35	17.132,85
JAÉN	2023	12.285,90	2.423,52	0	3.635,28	18.176,40	15.315,30
CANTABRIA	2023	14.410,08	0	0	3.602,52	18.012,60	18.012,60
VALLADOLID	2023	12.726,24	885	871,15	3.402,81	17.885,25	16.779,00
CIUDAD REAL	2023	12.388,10	975,36	1.188,77	3.217,16	17.707,76	15.442,70
TERUEL	2023	11.088,70	1.096,80	2.471,05	3.008,40	17.664,95	16.293,95
LEÓN	2023	13.001,30	0	1.152,60	3.493,95	17.647,85	17.647,85
PALENCIA	2023	13.939,56	0	0	3.484,89	17.470,09	17.470,09
GUADALAJARA	2020	10.599,84	1.589,98	2.041,80	3.047,45	17.279,07	15.291,60
SEVILLA	2023	10.001,00	986,4	1.857,85	3.170,70	17.107,20	15.874,20
CASTELLÓN	2023	12.424,20	1.242,42	0	3.416,66	17.083,28	15.530,25
MURCIA	2018	11.466,24	0	2.076,12	3.385,59	16.927,95	16.927,95
CÓRDOBA	2023	11.917,25	972,72	490,8	3.304,38	16.521,90	15.469,25
SORIA	2023	12.337,00	1.216,80	0	3.042,00	16.426,80	15.210,00
CUENCA	2023	10.887,00	2.177,40	0	3.266,10	16.330,50	13.608,75
HUESCA	2023	12.577,90	0	0	4.066,28	15.679,30	16.644,18
BADAJOS	2023	10.597,20	649,08	1.247,04	3.123,33	15.616,65	14.805,30
HUELVA	2023	8.665,10	0	3.361,65	3.071,25	15.521,00	15.521,00
CÁCERES	2023	11.268,72	695,28	368,88	2.909,40	14.720,82	14.547,00
LAS PALMAS	2013	8.399,40	839,94	880,8	2.309,84	12.429,98	11.380,05
ORENSE	2014	9.480,00	0	1.184,28	1.580,00	12.244,28	11.060,00

(Provincia = province de la convention collective, Tabla = dernière année d'application de la convention collective en vigueur, SB ANO = salaire annuel brut conventionnel, ANT/ANO = prime annuelle pour 10 ans d'ancienneté, PC ANO = Majoration conventionnelle pour les conducteurs routiers « longue distance », EXTRAS = paies supplémentaires (pagas extras)).

Source : Transporte profesional – novembre 2023

Il est important de constater les disparités existantes entre les conventions collectives des différentes provinces espagnoles. Il y a ainsi 146,26 % d'écart entre le salaire brut le plus élevé, soit 30 152,98 €

brut par an dans les Asturies et le plus faible, soit 12 244,28 €/an dans la province de Orense (Galice). Les compléments de rémunération, loin de compenser les différences constatées sur le salaire de base, viennent au contraire les amplifier. In fine, la rémunération conventionnelle d'un conducteur peut varier du simple au double selon la province concernée.

La convention collective de Tarragone (Catalogne) 2021-2023³⁰ prévoit une rémunération conventionnelle de 1 390,42 € brut mensuel comprenant :

- Un salaire de base de 889,55 € brut mensuel.
- Une majoration conventionnelle (*plus convenio*) de 417,28 € brut mensuel.
- Parfois une majoration transport (*plus transporte*) de 83,59 € brut mensuel.

Celle de Biscaye (Pays basque) en 2023 prévoit une rémunération conventionnelle de 1 798,71 € brut mensuel comprenant :

- Un salaire de base de 1 509,06 € brut mensuel.
- Une majoration conventionnelle (*plus convenio*) de 289,65 € brut mensuel.

Ancienneté

Les primes d'ancienneté sont généralement prévues dans les différentes conventions collectives existantes en Espagne. Leurs montants varient de 0 % à 60 % du salaire brut de base suivant le nombre d'années passées dans l'entreprise.

Pour la convention collective de Tarragone, l'ancienneté est fixée, comme dans la version précédente, à 5 % du salaire de base au bout de la deuxième année passée dans l'entreprise, 10 % au bout de la quatrième année, 20 % lors de la neuvième année, 30 % à la quatorzième année et 40 % au bout de dix-neuf ans ou plus d'ancienneté.

Pour la convention collective de Biscaye, l'ancienneté est fixée à 5 % du salaire de base au bout de la cinquième année passée dans l'entreprise, 10 % au bout de la dixième année, 15 % lors de la quinzième année, 20 % à la vingtième année et 25 % au bout de 25 ans ou plus d'ancienneté³¹.

L'ancienneté moyenne constatée auprès des entreprises interrogées est de 8 ans. Ainsi le taux retenu d'ancienneté pour calculer le profil type d'un conducteur catalan affecté à l'international est de 10 % du salaire brut de base et 5 % du salaire de base pour un conducteur basque affecté à l'international.

Paies supplémentaires

Selon la convention collective de Tarragone, ces paies supplémentaires comprennent le paiement de 30 jours de salaire de base auquel s'ajoute l'ancienneté et les majorations conventionnelles (*Plus convenio* et *plus transporte*, si cette majoration est versée par l'entreprise). Elles sont payées en mars, juin et décembre ou bien sont mensualisées sur 12 mois.

³⁰ https://cco.app/convenio/convenio-colectivo-transporte-de-mercancias-por-carretera-y-logistica-de-tarragona/#Articulo_22_Antiguedad

³¹ <https://www.asetravi.com/assets/bob-20-7-2022-transporte-mercancias-21-24-tconv.pdf>

Selon la convention collective de Biscaye, ces paies supplémentaires comprennent le paiement du salaire de base auquel s'ajoute l'ancienneté et la majoration conventionnelle (*Plus convenio*). Elles sont payées en mars, juillet et décembre ou bien sont mensualisées sur 12 mois.

Heures supplémentaires

Le nombre d'heures travaillées annuellement est fixé par les conventions collectives et s'inscrit dans une fourchette comprise entre 1 684 heures et 1 826 heures, soit ramené en durée hebdomadaire entre 37 heures et 40 heures, hors heures supplémentaires.

Selon la convention collective de Tarragone, le nombre d'heures de travail annuel est de 1 776 heures de travail effectif par an, soit 40 heures de travail effectif par semaine. Les heures travaillées au-delà sont soumises à une majoration. Une heure supplémentaire est ainsi rémunérée 11,74 € brut pour un *conductor mecanico*, c'est-à-dire détenteur d'un permis conducteur de classe CE et autorisé à conduire des ensembles articulés³².

Selon la convention collective de Biscaye, le nombre d'heures de travail annuel est de 1 724 heures de travail effectif par an du lundi au vendredi. L'entreprise a le droit de répartir 10 % du volume horaire en dehors de ces créneaux, soit 172 €/an. Ces heures sont considérées comme normales. Les heures travaillées au-delà des 1 724 heures annuelles sont soumises à une majoration. Une heure supplémentaire est rémunérée 15,65 €³³.

Les entretiens avec les transporteurs et conducteurs routiers ont permis de relever que ces heures supplémentaires ainsi que le travail de nuit et les jours fériés sont généralement compensés par des jours de récupération. Parfois, ces heures sont payées sous forme de primes et de gratifications qui peuvent prendre des appellations diverses sur les fiches de paies (*gratificaciones extraordinarias, majora voluntaria, plus actividad, etc.*). Ces heures peuvent également être intégrées dans les indemnités de déplacement.

Travail le week-end et les jours fériés

D'après la convention collective de Tarragone, le travail réalisé les week-ends est rémunéré comme un jour férié.

Les conducteurs routiers travaillant le 24 décembre et le 31 décembre entre 00h et 6h du matin le jour suivant sont concernés. Le calcul comprend le salaire brut de base, l'ancienneté et la majoration conventionnelle (*plus convenio*) avec une augmentation de 150 %, comme la version précédente.

Heures de nuit

La convention collective de Tarragone prévoit une augmentation de 25 % pour les heures de travail de nuit réalisées entre 22h et 6h du matin, comme la version précédente. L'assiette prend en compte le salaire de base, l'ancienneté et la majoration conventionnelle (*plus convenio*).

La convention collective de Biscaye prévoit une augmentation d'au moins 25 % du salaire de base pour les heures de travail réalisées entre 22h et 6h du matin.

³² https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-13988

³³ Annexe 1 <https://www.asetravi.com/assets/bob-20-7-2022-transporte-mercancías-21-24-tconv.pdf>

Congés payés

Les congés payés sont de 22 jours en Espagne. De plus, 13 jours sont accordés pour les jours fériés nationaux auxquels viennent s'ajouter de 1 à 4 jours pour les fêtes locales ou religieuses.

La convention collective de Tarragone spécifie que les conducteurs routiers disposent de 23 jours ouvrables de congés payés.

Quant à la convention collective de Biscaye, elle prévoit 22 jours ouvrables de congés payés à répartir entre juin et septembre inclus. Elle permet toutefois aux salariés de pouvoir négocier avec leur employeur la prise de congés en dehors de ces quatre mois.

Indemnités de déplacement – Dietas

Indemnités de déplacement prévues dans les conventions collectives en Espagne

PROVINCIA	TABLA	NACIONAL	INTERNACIONAL
SEVILLA OL	2023	68,58	68,58
ASTURIAS	2023	67,43	104,04
CÁCERES	2023	58,22	72,42
VALENCIA	2023	56,60	75,27
ALMERIA	2022	54,35	54,35
MURCIA	2018	53,71	75,19
LUGO	2022	52,94	65,75
VIZCAYA	2023	52,54	60,69
ÁLAVA	2020	51,47	64,31
LEÓN	2023	51,18	68,60
MADRID OL	2023	50,68	94,61
BARCELONA	2023	50,64	77,95
CANTABRIA	2023	50,00	55,00
PONTEVEDRA	2023	50,00	88,00
VALLADOLID	2023	49,64	60,62
LA CORUÑA	2023	47,30	58,68
HUELVA	2023	47,13	80,75
MADRID	2023	46,88	87,53
ÁVILA	2023	46,24	A convenir
ZARAGOZA	2023	45,67	63,97
ZAMORA	2023	45,65	Según gastos
SORIA	2023	45,00	55,50
BURGOS	2022	44,92	85,64
ALBACETE	2023	44,89	77,02
ALICANTE	2023	44,89	56,44
TARRAGONA	2023	44,58	76,26
SEVILLA OT	2022	44,53	A convenir
SALAMANCA	2023	44,08	54,65
HUESCA	2023	43,60	70,20
I. BALEARES	2010	43,29	46,75
GRANADA	2023	43,25	60 + gastos
GERONA	2023	43,18	64,77
MÁLAGA	2023	42,88	71,31
TERUEL	2023	42,40	63,33
LÉRIDA	2023	42,30	67,18
LA RIOJA	2020	41,70	72,99
GUIPÚZCOA	2009	40,47	54,44
CÓRDOBA	2022	40,10	66,77 + gastos
JAÉN	2023	40,02	80,06
SEGOVIA	2021	39,06	67,97
TOLEDO	2023	38,98	42,51
GUADAL OL	2022	38,47	54,33
BADAJOS	2023	38,28	61,35
CIUDAD REAL	2023	38,02	66,00
PALENCIA	2023	38,00	47,00
CEUTA	2018	37,88	
LAS PALMAS	2013	37,84	
SEVILLA	2023	37,82	A convenir
GUADALAJARA	2020	37,48	52,90
CASTELLÓN	2023	37,09	50,07
OURENSE	2014	37,00	52,00
NAVARRA	2008	33,99	49,43
CÁDIZ	2023	33,83	67,67
CUENCA	2023	32,74	56,53
BURGOS c. frac	2019	No regula	No regula
MEDIA NACIONAL		44,99	

Source : transporte profesional – novembre 2023

Déplacements nationaux

Pour les déplacements sur le territoire national, les conducteurs routiers, soumis à la convention collective de Tarragone, perçoivent :

- Pour le petit-déjeuner : 4,78 €
- Pour le déjeuner : 14,50 €
- Pour le dîner : 14,50 €
- Pour la nuitée : 10,80 €
- Ou une indemnité journalière : 44,58 €

Pour les déplacements sur le territoire national, les conducteurs routiers, soumis à la convention collective de Biscaye, perçoivent :

- Pour le petit-déjeuner : 4,97 €
- Pour le déjeuner : 13,54 €
- Pour le dîner : 13,13 €
- Pour la nuitée : 22,46 €
- Ou une indemnité journalière : 52,54 €

Déplacements internationaux

Pour les déplacements à l'international, les conducteurs routiers, soumis à la convention collective de Tarragone, perçoivent 76,26 € par jour. Quant à ceux soumis à la convention collective de Biscaye, ils perçoivent 60,69 € par jour. Dans les deux cas, cette indemnité est enclenchée dès que le poids lourd franchit la frontière espagnole et ce jusqu'à son retour sur le territoire national.

Les entretiens terrain auprès de conducteurs sous contrats espagnols ont permis de relever que les indemnités au kilomètre perdurent encore dans les entreprises espagnoles. Les taux relevés auprès des conducteurs interrogés se situent dans une fourchette allant de 3 centimes d'euro du kilomètre à 12 centimes d'euro du kilomètre. Ces indemnités au kilomètre remplacent les indemnités de déplacement prévues dans les conventions collectives. Par ailleurs, le CNR a pu observer que les indemnités kilométriques sont institutionnalisées dans des accords d'entreprise.

Cotisations sociales

Cotisations sociales au 1er janvier 2024 en Espagne

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2024	Employeur	Salarié
Cotisation générale	23,60%	4,70%
Chômage		
<i>CDI</i>	5,50%	1,55%
<i>CDD</i>	6,70%	1,60%
Accidents du travail et maladies professionnelles*	6,70%	0,00%
Fonds de garantie salariale	0,20%	0,00%
Formation professionnelle	0,60%	0,10%
Mécanisme d'égalité intergénérationnelle	0,58%	0,12%
Total dans le cadre d'un CDI	37,18%	6,47%
Total dans le cadre d'un CDD	38,38%	6,52%

Source: Cleiss

* Les cotisations en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles sont à la charge de l'employeur. Elles sont fixées par l'État qui en détermine le taux en fonction du risque propre à chaque secteur d'activité. Les entreprises de TRM sont soumises à un taux de 6,70 %³⁴.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Taux de l'impôt sur le revenu en 2024 en Espagne

Tranche de revenu imposable (€)		Taux d'imposition (%)
0	12 450	19
12 450	20 200	24
20 200	35 200	30
35 200	60 000	37
60 000	300 000	45
> 300 000		47

Source: PWC Espagne

Ces taux s'appliquent à une personne célibataire sans enfant ou personne à charge.

En outre, l'Espagne applique la retenue à la source pour le paiement de l'impôt sur le revenu.

³⁴ Source : <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Trabajadores/CotizacionRecaudacionTrabajadores/48410>

2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ESPAGNOL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2023, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM espagnol à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers espagnols (voir ci-après et page 36).

Les entretiens en entreprise ont été réalisés dans deux communautés autonomes : la Catalogne et le Pays basque. Le profil type présenté ci-après est celui d'un poids lourd espagnol 40 tonnes affecté à l'international. À noter que deux profils type conducteur sont présentés, celui d'un conducteur catalan affecté à l'international soumis à la convention collective de Tarragone (Catalogne) et celui d'un conducteur basque à l'international soumis à la convention collective de Biscaye (Pays basque).

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises espagnoles de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	475	France, Maroc, Benelux, Roumanie	475	170 000 000 €
Entreprise 2	70	France, Portugal, Espagne	70	21 200 000 €
Entreprise 3	39	France, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Portugal	39	23 000 000 €
Entreprise 4	100	France, Italie, Royaume-Uni	100	33 100 000 €
Entreprise 5	25	France, Italie, Maroc, Turquie	25	10 500 000 €
Entreprise 6	9	France, Belgique	9	1 332 000 €
Entreprise 7	1	Espagne, France	4	54 000 000 €
Entreprise 8	70	France, Italie, Allemagne, Portugal, Pologne, Royaume-Uni	70	55 000 000 €
Entreprise 9	150	France, Royaume-Uni, Italie, Belgique, Allemagne	160	33 000 000 €
Entreprise 10	15	Italie, Royaume-Uni, Benelux, Portugal, Allemagne	15	3 800 000 €
Entreprise 11	70	France, Allemagne, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Italie	70	22 000 000 €
Entreprise 12	60	Benelux, Suède, Italie, Pologne, Danemark, Royaume-Uni, Portu.	60	19 300 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 270 jours avec une concentration autour de 235 jours par an. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 120 000 km et 145 000 km, avec une concentration autour de 134 100 km par an. La durée de conservation des tracteurs est comprise entre 3 et 10 ans, avec une concentration autour de 6 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 60 mois et conservés 1 année supplémentaire après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,42, un ratio en hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,35 avait alors été relevé en 2020.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI neuf est compris entre 91 500 € et 115 000 €, avec une concentration autour de 106 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque neuve est lui estimé à 30 300 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 36 à 60 mois, avec une concentration sur 60 mois.

Le recours au crédit bancaire reste toutefois assez présent. Deux entreprises font aussi le choix de la location financière sur 60 mois.

Pour l'activité internationale, la durée de détention d'un tracteur est de 3 à 10 ans et de 5 à 20 ans pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 3 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent de calculer le coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 18 649 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,42. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude du CNR de 2020. Un montant de 15 234 € par an et par ensemble avait été relevé.

CARBURANT

La consommation moyenne constatée est de 29,4 litres aux 100 km. La moyenne constatée est en baisse par rapport à 2020, qui s'élevait à 29,9 litres aux 100 km.

Aucun des transporteurs rencontrés ne possède de cuve. Tous s'approvisionnent en majorité en Espagne, où ils arrivent à obtenir de bons prix. La récupération partielle de droit d'accises sur le gazole professionnel s'applique également. D'après les observations du CNR, les entreprises s'approvisionnent principalement en Espagne (à hauteur de 95 %) et en France (à hauteur de 5 %). Le CNR établit des prix du carburant en moyenne 2023 en Espagne de 1,24 €/litre après récupération partielle de droit d'accises et de 1,34 €/litre en France après la récupération partielle de la TICPE.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,2460 €.

ENTRETIEN & REPARATIONS

La grande majorité des entreprises visitées possèdent un atelier intégré. Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 6 200 €/an. Il est en légère baisse par rapport à l'étude réalisée par le CNR en 2020. Pour mémoire, un montant annuel de 6 500 € par an et par ensemble avait alors été retenu. Plusieurs transporteurs rencontrés déclarent s'occuper eux-mêmes de l'entretien de leurs véhicules directement dans leurs ateliers. Ceci peut expliquer en partie ce poste de coût relativement faible en comparaison de ceux des pays voisins. A titre d'exemple, le poste entretien-réparations d'un ensemble articulé 40 tonnes français s'élève à plus de 11 000 €/an.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 900 € et 8 525 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La quasi-totalité des transporteurs interrogés possédant un atelier assurent eux-mêmes le changement et l'entretien des pneus de leurs flottes.

D'après les déclarations des transporteurs espagnols, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 4 660 €, en hausse par rapport à 2020 où un montant de 3 180 € avait été relevé.

PEAGES

Ce poste de coût dépend fortement de la localisation des principaux clients des transporteurs. Ainsi, une entreprise intervenant quasi exclusivement en France et au Benelux peut dépenser près de 13 000 € de péages annuels par ensemble articulé, tandis qu'une autre se déplaçant souvent en Allemagne, en Italie, au Royaume-Uni ou dans les pays scandinaves voit ce poste de coût atteindre plus de 22 000 € par an et par véhicule.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 19 400 € par an et par véhicule prenant en compte des voyages mixtes internationaux de moyenne et longue distance.

Ce poste de coût a peu varié depuis l'étude CNR de 2020. Le montant relevé était de 19 000 € par an pour un poids lourd 40 tonnes. Il semble que les transporteurs espagnols accordent une attention particulière à ce poste de coût et font le choix d'éviter, quand ils le peuvent, certains tronçons payants.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 970 € par an et par ensemble à 4 500 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques. Plusieurs entreprises déclarent assurer au tiers leurs semi-remorques.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 790 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, en hausse par rapport à 2020 (2 270 € par an et par ensemble).

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 698,85 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Elle est en hausse par rapport à la précédente étude du CNR.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 8 et 10 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 8 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Espagne ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos proches de la Jonquièrre en Espagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats espagnols, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat espagnol affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 230 jours, la fourchette se situant entre 210 jours et 242 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 22 jours ouvrés auquel on ajoute 13 à 17 jours fériés suivant les régions. Ces congés sont souvent pris en hiver, pendant les fêtes de fin d'année, et en été. Les conducteurs travaillent donc 10,5 mois effectifs par an. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des entreprises espagnoles est élevée, 8 ans. En 2020, l'ancienneté relevée était de 4 ans.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs espagnols affectés à l'activité internationale réalisent en général 20 découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines. Une moyenne de 20 découchers par mois est retenue pour le profil type.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 130 000 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 131 500 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 130 750 km par an. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,02.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Catalogne - rémunération des conducteurs à l'international

Le salaire minimum légal mensuel d'un conducteur routier espagnol soumis à la convention collective de Tarragone est de 889,55 € brut par mois.

Le salaire minimum est complété par l'ancienneté, égale à 88,96 €/mois dans le cas d'un conducteur routier ayant une ancienneté de 8 ans, soit 10 % du salaire minimum conventionnel et par des ajustements liés à la convention collective (*plus convenio, plus transporte* (si versée par l'entreprise) et les paies supplémentaires dites *pagas extras*). Les *pagas extras* sont ici mensualisées pour permettre la reconstitution du coût d'un conducteur « type » (voir ci-après). Les 3 *pagas extras* tiennent compte du salaire minimum légal, 889,55 €, des primes conventionnelles (*plus convenio* : 417,28 €) et de l'ancienneté, 88,95 €. Parfois les entreprises accordent une prime conventionnelle dite *plus transporte* de l'ordre de 83,59 € par mois. Le paiement de cette prime ne semble pas généralisé de la part des entreprises espagnoles. Les autres primes mensuelles sont rares. Les heures supplémentaires et le travail réalisé pendant les jours fériés donnent souvent droit à des jours de récupération.

Une part variable comprenant les indemnités de déplacement vient s'ajouter au salaire fixe. A l'issue des entretiens sur des aires de repos, plusieurs conducteurs routiers espagnols interrogés déclarent être indemnisés au kilomètre. La fourchette varie entre 0,03 € et 0,12 € du kilomètre. La moitié des

transporteurs interrogés et certains conducteurs rencontrés déclarent cependant indemniser et percevoir des indemnités sous forme d'indemnité journalière comme prévu par la convention collective, soit 76,26 €/jour (convention collective de Tarragone), quelle que soit la destination.

Pays-Basque - rémunération des conducteurs à l'international

Le salaire minimum légal mensuel d'un conducteur routier espagnol soumis à la convention collective de Biscaye est de 1 509,06 € brut par mois.

Le salaire minimum est complété par l'ancienneté, égale à 75,45 €/mois dans le cas d'un conducteur routier ayant une ancienneté de 8 ans, soit 5 % du salaire minimum conventionnel et par des ajustements liés à la convention collective (*plus convenio* et les paies supplémentaires dites *pagas extras*). Les *pagas extras* sont ici mensualisées pour permettre la reconstitution du coût d'un conducteur « type » (voir ci-après). Les 3 *pagas extras* tiennent compte du salaire minimum légal, 1 509,06 €, des primes conventionnelles (*plus convenio* : 289,65 €) et de l'ancienneté, 75,45 €. Les autres primes mensuelles sont rares. Les heures supplémentaires et le travail réalisé pendant les jours fériés donnent souvent droit à des jours de récupération.

Une part variable comprenant les indemnités de déplacement vient s'ajouter au salaire fixe. A l'issue des entretiens sur des aires de repos, plusieurs conducteurs routiers espagnols interrogés déclarent être indemnisés au kilomètre. La fourchette varie entre 0,03 € et 0,12 € du kilomètre. Cependant, la majorité des transporteurs interrogés et conducteurs rencontrés déclarent indemniser et percevoir des indemnités sous forme d'indemnité journalière comme prévu par la convention collective, soit 60,69 €/jour (convention collective de Biscaye), quelle que soit la destination.

CATALOGNE - PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CATALAN (convention collective de Tarragone) AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type d'un conducteur international - Espagne - 2023 CATALOGNE (convention collective de Tarragone)				
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à 100% à l'international. - Retour à la base un week-end sur deux en moyenne. - 20 découchers par mois. - Salaire de base calculé d'après les minima légaux des conventions collectives en vigueur. Dans le cas du profil type sélectionné, il s'agit de la convention collective de la province de Tarragone. - Ancienneté moyenne constatée de 8 ans. - Indemnité de déplacement journalière de 76,26€/jour d'après la convention collective de Tarragone. 			
Kilométrage annuel réalisé	130 750 km			
Nombre de jours de travail par an	230			
Nombre d'heures de conduite par an	1 933			
Recomposition du coût d'un conducteur type espagnol en 2023 - Catalogne				
Présentation officielle sur les fiches de paie				
EMPLOYEUR			SALARIE	
Salaire Brut		1 744,73 €	Salaire Brut	1 744,73 €
Salaire brut minimum conventionnel (CC Tarragone)		889,55 €	Salaire brut minimum conventionnel (CC Tarragone)	889,55 €
Ancienneté (10% du salaire de base)	8 ans	88,96 €	Ancienneté (10% du salaire de base)	88,96 €
Prime conventionnelle (<i>Plus convenio</i>)		417,28 €	Prime conventionnelle (<i>Plus convenio</i>)	417,28 €
Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)	12 mois	348,95 €	Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)	348,95 €
Cotisations sociales	37,18%	648,69 €	Cotisations sociales	6,47%
Cotisation générale	23,60%	411,76 €	Cotisation générale	4,70%
Chômage (CDI)	5,50%	95,96 €	Chômage (CDI)	1,55%
Accidents du travail et maladies professionnelles	6,70%	116,90 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%
Fonds de garantie salariale	0,20%	3,49 €	Fonds de garantie salariale	0,00%
Formation professionnelle	0,60%	10,47 €	Formation professionnelle	0,10%
Mécanisme d'égalité intergénérationnelle	0,58%	10,12 €	Mécanisme d'égalité intergénérationnelle	0,12%
Rémunération brute chargée hors indemnités de déplacement		2 393,42 €	Salaire net avant impôt hors indemnités de déplacement	1 631,85 €
			Impôt sur le revenu (IRS) mensualisé*	370,54 €
			Salaire net après cotisations sociales et impôt sur le revenu	1 261,30 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 76,26 €/jour		1 525,20 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 76,26 €/jour	1 525,20 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		3 918,62 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	2 786,50 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur espagnol en 2023 - Catalogne				
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	12 mois	28 721,07 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois	12 mois
Indemnités de déplacement * 10,5 mois		16 014,60 €	Indemnités de déplacement * 10,5 mois	
Coût total annuel		44 735,67 €	Revenu net annuel	29 258,28 €
Coût horaire de conduite en €		23,14 €	Revenu net moyen mensuel	2 438,19 €
Coût kilométrique en €		0,34 €		

* conducteur en CDI sans enfant

Source: études CNR Europe

Le coût annuel d'un conducteur sous contrat catalan calculé par le CNR a augmenté de plus de 7,6 % depuis 2020, passant de 41 565 € à 44 736 € en 2023 et ce malgré la baisse du nombre de jours d'activité et le kilométrage. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum conventionnel et des indemnités de déplacement. En moyenne, sur 3 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +2,48 %/an. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 23,14 €, en augmentation de près de 10,2 % par rapport à 2020. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2020, un montant de 20,99 €/heure.

PAYS-BASQUE - PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BASQUE (convention collective de Biscaye) AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type d'un conducteur international - Espagne - 2023 PAYS-BASQUE (convention collective de Biscaye)					
Caractéristiques		- Conducteur travaillant à 100% à l'international. - Retour à la base un week-end sur deux en moyenne. - 20 découchers par mois. - Salaire de base calculé d'après les minima légaux des conventions collectives en vigueur. Dans le cas du profil type sélectionné, il s'agit de la convention collective de la province de Biscaye. - Ancienneté moyenne constatée de 8 ans. - Indemnité de déplacement journalière de 60,69€/jour d'après la convention collective de Biscaye.			
Kilométrage annuel réalisé		130 750 km			
Nombre de jours de travail par an		230			
Nombre d'heures de conduite par an		1 933			
Recomposition du coût d'un conducteur type espagnol en 2023 - Pays basque					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut		2 342,70 €	Salaire Brut		2 342,70 €
Salaire brut minimum conventionnel (CC Biscaye)		1 509,06 €	Salaire brut minimum conventionnel (CC Biscaye)		1 509,06 €
Ancienneté (5% du salaire de base)		8 ans 75,45 €	Ancienneté (5% du salaire de base)		8 ans 75,45 €
Prime conventionnelle (Plus convenio)		289,65 €	Prime conventionnelle (Plus convenio)		289,65 €
Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)		12 mois 468,54 €	Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)		12 mois 468,54 €
Cotisations sociales		37,18%	Cotisations sociales		6,47%
Cotisation générale		23,60%	Cotisation générale		4,70%
Chômage (CDI)		5,50%	Chômage (CDI)		1,55%
Accidents du travail et maladies professionnelles		6,70%	Accidents du travail et maladies professionnelles		0,00%
Fonds de garantie salariale		0,20%	Fonds de garantie salariale		0,00%
Formation professionnelle		0,60%	Formation professionnelle		0,10%
Mécanisme d'égalité intergénérationnelle		0,58%	Mécanisme d'égalité intergénérationnelle		0,12%
Rémunération brute chargée hors indemnités de déplacement		3 213,72 €	Salaire net avant impôt hors indemnités de déplacement		2 191,13 €
			Impôt sur le revenu (IRS) mensualisé*		549,94 €
			Salaire net après cotisations sociales et impôt sur le revenu		1 641,19 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 60,69 €/jour		1 213,80 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 60,69 €/jour		1 213,80 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		4 427,52 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 854,99 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur espagnol en 2023 - Pays basque					
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		12 mois 38 564,65 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		12 mois 17 232,54 €
Indemnités de déplacement * 10,5 mois		12 744,90 €	Indemnités de déplacement * 10,5 mois		12 744,90 €
Coût total annuel		51 309,55 €	Revenu net annuel		29 977,44 €
Coût horaire de conduite en €		26,54 €	Revenu net moyen mensuel		2 498,12 €
Coût kilométrique en €		0,39 €			

* conducteur en CDI sans enfant

Source: études CNR Europe

Le coût annuel d'un conducteur sous contrat basque calculé par le CNR est de 51 310 € en 2023, supérieur à celui d'un conducteur sous contrat catalan. Ce coût plus important s'explique principalement par un salaire minimum conventionnel plus élevé. Au bilan, le coût de l'heure de conduite s'élève à 26,54 € et le coût kilométrique atteint 0,39 €/km.

2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

CATALOGNE - ÉTUDE DE CAS AVEC UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CATALAN

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2023 (conducteur sous contrat catalan) 		
	unité	Espagne <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	134 100
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	235
Ratio semi-remorque/tracteur		1,42
Coût d'un conducteur catalan	€/an	44 736
Ratio conducteur/tracteur		1,02
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	18 649
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,5
coût unitaire du carburant, moyenne 2023*	€/litre	1,2460
Coût annuel du carburant	€/an	49 274
Pneumatiques	€/an	4 660
Entretien-réparations	€/an	6 200
Péages et vignette	€/an	19 400
Assurance (véhicule)	€/an	2 790
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	699
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		147 302
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,10
Coûts de structure	€/an	12 809
Synthèse - coût de revient		160 111
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,19

*Après récupération des droits d'accises en Espagne et en France

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes espagnol affecté par un transporteur catalan en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,10 €, contre 0,89 € en 2020, en augmentation de près de 23,60 % depuis la dernière étude. Le poste carburant a fortement augmenté sur la période, + 38,8 %. Cette hausse s'explique principalement par la flambée des prix de l'énergie à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine. Concernant les autres postes de coût, le coût conducteur augmente également, + 7,6 %, ainsi que les pneumatiques (+ 46,5 %) et le coût de détention d'un véhicule (+ 22,4 %).

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 8 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 1,19 € au kilomètre en 2023. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 1 €/km et 1,28 €/km, avec une concentration autour de 1,16 €/km, soit un coût de revient inférieur à celui estimé par le CNR.

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2023 (conducteur sous contrat basque) 		
	unité	Espagne <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	134 100
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	235
Ratio semi-remorque/tracteur		1,42
Coût d'un conducteur basque	€/an	51 310
Ratio conducteur/tracteur		1,02
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	18 649
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,5
coût unitaire du carburant, moyenne 2023*	€/litre	1,2460
Coût annuel du carburant	€/an	49 274
Pneumatiques	€/an	4 660
Entretien-réparations	€/an	6 200
Péages et vignette	€/an	19 400
Assurance (véhicule)	€/an	2 790
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	699
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		154 008
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,15
Coûts de structure	€/an	13 392
Synthèse - coût de revient		167 400
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,25

*Après récupération des droits d'accises en Espagne et en France

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes espagnol affecté par un transporteur basque en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,15 €, soit un coût kilométrique plus élevé qu'en Catalogne en raison d'un coût conducteur plus important.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 8 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 1,25 € au kilomètre en 2023. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 1 €/km et 1,28 €/km, avec une concentration autour de 1,16 €/km, soit un coût de revient inférieur à celui estimé par le CNR.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/espagne.html>

MITMA

https://www.transportes.gob.es/transporte_terrestre

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C2229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/organizacion-y-funciones/organizacion-del-mitma>

<https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/comite-nacional-del-transporte/composicion-del->

<https://observatoriotransporte.mitma.es/movilidad>

<https://cyp.mitma.gob.es/observatorio-de-costes-del-transporte-de-mercancias-por-carretera-enero-2023> (page 14)

Entretien réalisé avec l'ASTIC, le 13 avril 2023

Ministère des transports espagnol https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-3290

Fédérations professionnelles de transport

<https://www.cetm.es/presentacion/>

<http://www.astic.net/page/astic-quienes-somos>

<https://www.fenadismer.es>

Péages

<https://www.sudouest.fr/2020/01/07/espagne-au-1er-janvier-deux-autoroutes-en-fin-de-concession-sont-revenues-gratuites-7030387-4803.php>

<https://www.enterat.com/images/servicios/mapacarreterasplano02.gif>

<https://www.viat.es/donde-utilizarlo/en-autopistas-espanolas>

Impôts et taxes

<https://taxsummaries.pwc.com/spain/corporate/taxes-on-corporate-income>

<https://www.eurofiscalis.com/quelles-sont-les-modifications-de-la-tva-espagnole-en-2023/>

Conventions collectives

Convention collective de Tarragone https://ccoo.app/convenio/convenio-colectivo-transporte-de-mercancias-por-carretera-y-logistica-de-tarragona/#Articulo_22_Antiguedad

Convention collective de Biscaye <https://www.asetravi.com/assets/bob-20-7-2022-transporte-mercancias-21-24-tconv.pdf>