



Comité National Routier



ÉTUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises
néerlandais

Étude 2024



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Moreus

ÉTUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises
néerlandais

Étude 2024

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Le TRM néerlandais est marqué par une forte spécialisation de ses entreprises : logistique, containers, transport multimodal. Ce choix de la spécialisation lui permet de conserver une activité internationale, mais elle décline, représentant un peu moins de la moitié de l'activité totale du pavillon contre 55 % en 2019.

Les entreprises néerlandaises se distinguent également par une forte productivité des personnels de conduite, avec une cinquantaine d'heures supplémentaires par mois en moyenne pour un conducteur sous contrat néerlandais affecté à l'international. Une tendance qui reste sensiblement la même qu'en 2019, date de la précédente étude du CNR sur ce pavillon.

Évolution importante à souligner : l'augmentation du coût total du conducteur de + 3,9%/an en moyenne entre 2019 et 2024, s'établissant à 81 705 €/an en 2024. La nouvelle convention collective (CAO) 2024-2026 instaure une augmentation des minima légaux (salaire brut de base, heures supplémentaires, indemnités de déplacement). A titre d'exemple, le salaire brut mensuel d'un conducteur de grade D6 s'élève à 3 254,83 € hors heures supplémentaires, soit une hausse de +21,86 % en 5 ans.

Il convient de remarquer que le poste conducteur n'est pas le seul coût à avoir connu une forte augmentation depuis 2019. Le poste péages a augmenté de + 24 % par rapport à 2019 en raison, principalement, d'une hausse généralisée des péages en Europe. Ce poste devrait subir de nouvelles évolutions avec la sortie des Pays-Bas du système Eurovignette au 1^{er} juillet 2026 et la mise en place d'une redevance kilométrique. Le coût de détention du véhicule est aussi concerné, + 41 % par rapport à 2019.

Au final, le prix de revient d'un poids lourd néerlandais 40 tonnes à l'international s'établit à 1,60 €/km.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NEERLANDAIS	9
1.1. LES PAYS-BAS EN BREF	9
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NÉERLANDAIS	9
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	9
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	15
LE TRM NEERLANDAIS EN 2024 - DONNEES CLES	16
1.3. LES RÉGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUX PAYS-BAS	20
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	20
RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL NÉERLANDAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	27
2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	27
MATERIEL DE TRANSPORT - Exploitation	28
MATERIEL DE TRANSPORT - Financement	28
CARBURANT	28
ENTRETIEN & REPARATIONS	29
PNEUMATIQUES	29
PEAGES	29
ASSURANCES	29
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	29
COÛTS DE STRUCTURE	30
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	30
CONDITIONS DE TRAVAIL	30
RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	31
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT NEERLANDAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	32
2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » À L'INTERNATIONAL	33
3. BIBLIOGRAPHIE	35

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NÉERLANDAIS

1.1. LES PAYS-BAS EN BREF

Capitale	Amsterdam
Superficie	37 391 km ²
Population	17 940 000 habitants (Eurostat, 2024)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Néerlandais
Régime politique	Monarchie parlementaire
Chef d'État	Sa Majesté le Roi Willem-Alexander
Chef de gouvernement	Dick Schoof
Ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau	Robert Tieman
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1957
Sièges au Parlement européen	31 députés
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Wopke Hoekstra, commissaire chargé du Climat, de la Neutralité carbone et de la Croissance propre
Croissance PIB (%)	1,9 % (Eurostat, 2025)
Inflation (%)	3 % (Eurostat, 2025)
Taux de chômage (% de la population active)	3,7 % (Eurostat, 2024)
Balance commerciale	95 418 millions d'€ (Eurostat, 2025)
Salaire minimum brut	2 295 €/mois (Eurostat, S1 2026)
Émissions de gaz à effet de serre	8,192 tonnes/habitant.an (Agence européenne de l'environnement, 2023)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NÉERLANDAIS

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports

Les Pays-Bas prévoient de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre globales de 55 % d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 1990. D'ici 2050, les Pays-Bas ambitionnent d'être neutres pour le climat et ce afin de répondre aux objectifs fixés par l'Union européenne.

Afin d'y parvenir, le gouvernement néerlandais applique un nouveau plan climatique tous les cinq ans. Sont présentées les différentes actions que les Pays-Bas mèneront au cours des dix prochaines années pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050. Le transport occupe de fait une place importante.

Le nouveau Plan Climat 2025-2035 vise à réduire les émissions de 90 % d'ici 2040. Il décrit les mesures pour les secteurs suivants :

- énergie,
- construction,
- industrie,
- agriculture,
- transport et mobilité¹.

Concernant le volet transport et mobilité, les émissions de CO₂ seront plafonnées à 25 mégatonnes d'ici 2030, soit 17 % de moins qu'en 1990². Pour y parvenir, différentes actions sont mises en place. D'ici 2035, toutes les voitures neuves vendues devront être à zéro émission comme prévu au niveau européen. Depuis 2020, les énergies renouvelables doivent représenter 10 % de l'ensemble du carburant utilisé pour le transport. Aussi, le gouvernement néerlandais a mis en place un certain nombre d'incitations afin d'y parvenir.

Les conducteurs de voitures électriques et hybrides louées sont exemptés de l'impôt sur l'utilisation privée des voitures de location. L'hydrogène est également favorisé avec la mise en service de stations à hydrogène sur le territoire.

Tous les pneus des voitures neuves doivent, en outre, être livrés avec une étiquette fournissant des informations sur le rendement énergétique ou leur nuisance sonore³.

Concernant la décarbonation du transport routier de marchandises, les Pays-Bas sont précurseurs avec le déploiement de zones nationales à zéro émission pour le fret (ZEZ-F). En octobre 2025, 18 villes sont concernées.

À la mi-2025, 78 % des fourgonnettes neuves et 76 % des camions de dimension moyenne immatriculés dans le pays sont électriques à batterie. Il s'agit des chiffres les plus élevés de l'Union européenne. Les ventes de camions électriques ont augmenté de 188 % sur un an, tandis que les municipalités à l'intérieur ou à proximité des ZEZ-F ont signalé des taux d'électrification plus élevés et une baisse correspondante des immatriculations de diesel.

En pratique, les ZEZ-F s'appliquent exclusivement aux véhicules de fret et elles visent à réduire les émissions de NOx et de CO₂. Selon la réglementation nationale, seuls les fourgons et camions zéro émission peuvent entrer dans ces zones, avec des exemptions jusqu'en 2030 pour des types de véhicules spécifiques tels que les fourgonnettes Euro V et VI, les camions Euro VI et les véhicules à usage spécial.

Des aides à l'achat de véhicules électriques ont favorisé ce projet. Les mesures gouvernementales comprenaient notamment :

- Des subventions allant de 5 000 € pour un fourgonnette zéro-émission à 115 200 € pour un camion.
- Des incitations fiscales et un financement pour les infrastructures de recharge publique.
- Une flexibilité au niveau du permis de conduire permettant aux conducteurs d'exploiter des fourgonnettes zéro-émission plus lourdes⁴.

¹ <https://www.government.nl/topics/climate-change/mitigating-climate-change>

² <https://www.government.nl/topics/environment/sustainable-fuel-mix>

³ <https://www.government.nl/topics/environment/policy-on-eco-friendly-transport-fuels>

⁴ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/netherlands-leads-europes-transition-zero-emission-freight-2025-10-20_en

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

2023	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	78,1%	21,9%	5,0%
Pays-Bas	52,8%	6,4%	40,9%

Source: Eurostat

Le transport routier

Les Pays-Bas comptent près de 130 000 km de routes, dont 3 046 km d'autoroutes et 7 440 km de routes nationales. Le pays se distingue par une forte densité autoroutière sur son territoire.

A l'exception de quelques ouvrages d'art à péage comme les tunnels de Kil ou de Westerschelde, les autoroutes sont gratuites pour les véhicules légers.

Les poids lourds doivent obtenir l'Eurovignette pour pouvoir utiliser le réseau autoroutier du pays. Le tarif de l'Eurovignette est de 1 274 euros par an pour un véhicule de classe Euro VI, ayant 5 essieux de type diesel.

Changement important à souligner, le départ des Pays-Bas du système Eurovignette au 1^{er} juillet 2026. Le gouvernement néerlandais fait le choix de basculer sur une redevance kilométrique.

Le transport ferroviaire

80 % du fret ferroviaire qui transite par les Pays-Bas concerne l'international. Il existe donc un enjeu fort de coopération avec les États membres afin de développer des liaisons internationales de fret ferroviaire efficaces. Ainsi, les Pays-Bas comptent plusieurs voies de chemins de fer faisant partie du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) :

- La ligne Rhin Alpine, reliant Amsterdam/Rotterdam à Gênes
- La ligne Méditerranée – Mer du Nord allant d'Amsterdam/Rotterdam à Lyon et Marseille
- La ligne Baltique de la mer du Nord desservant Amsterdam/Rotterdam, la Pologne, la République tchèque, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie

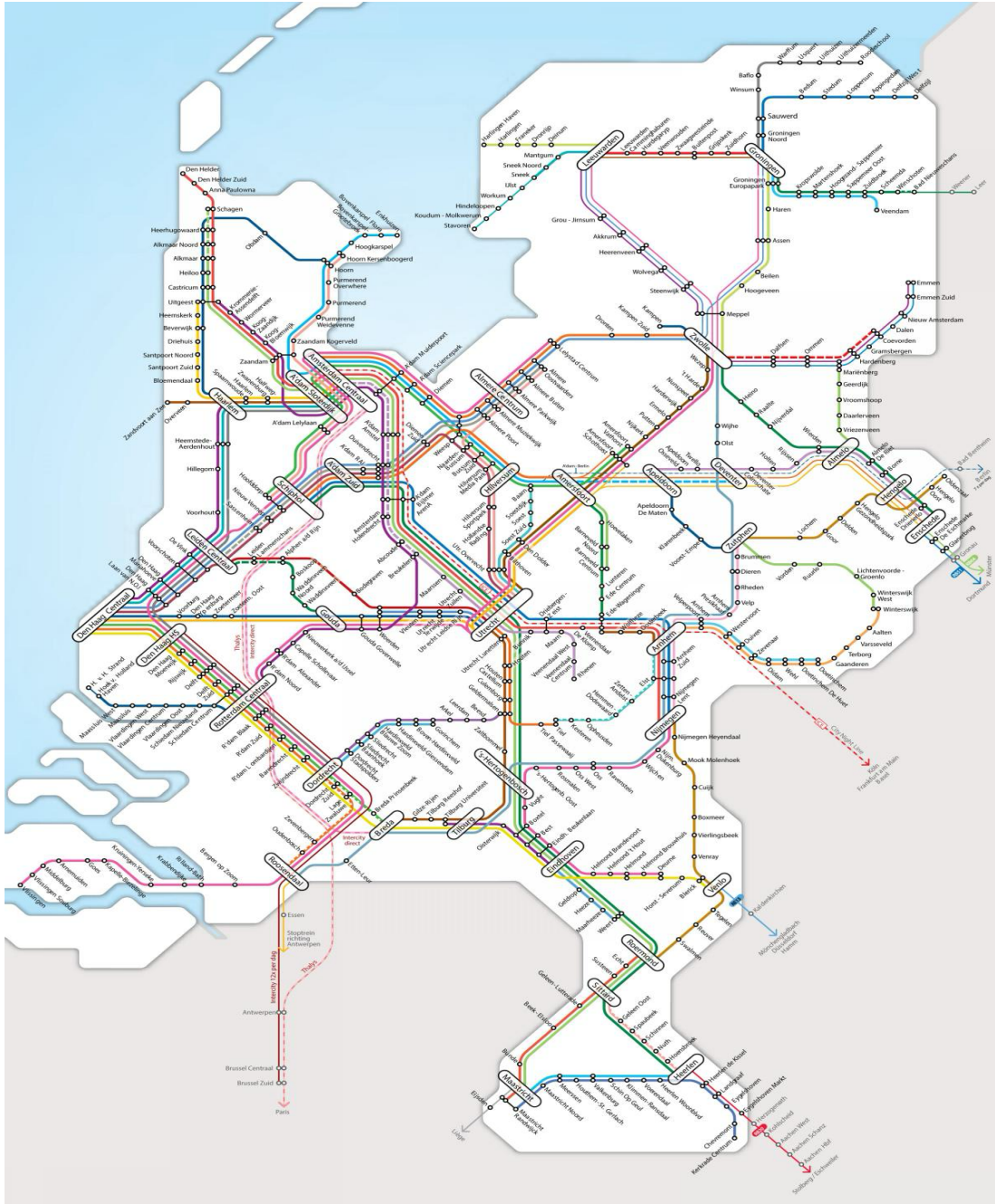
Sur leur réseau, les Pays-Bas peuvent également compter sur une route importante, celle de Betuwe reliant directement le port de Rotterdam et Zevenaar à la frontière allemande. De nombreux trains de marchandises internationaux utilisent cette ligne. Afin de mieux relier la route de la Betuwe avec le réseau ferroviaire allemand, une voie supplémentaire est en cours de construction le long de la ligne entre Zevenaar et Oberhausen (Allemagne). Grâce à cette nouvelle ligne, la liaison entre la route de la Betuwe et le réseau ferroviaire allemand sera améliorée. La fin des travaux est prévue pour 2026.

Les Pays-Bas visent également à augmenter la part de transport ferroviaire, notamment en matière de fret, afin de remplir leurs objectifs environnementaux. L'un des objectifs est de rendre le fret ferroviaire plus attrayant pour les expéditeurs. Aussi, le ministère a créé un régime de subvention temporaire pour réduire les frais d'accès aux voies. Des contreparties sont demandées aux compagnies ferroviaires comme :

- Un meilleur échange de données entre les partenaires dans les chaînes logistiques sur les arrivées de marchandises et de trains.

- Une contribution aux projets pilotes, en particulier en recherchant des mesures pour réduire les nuisances causées par les vibrations des trains le long des voies.
- Des investissements dans des équipements modernes⁵.

Réseau ferroviaire néerlandais



Source : maps-netherlands.com

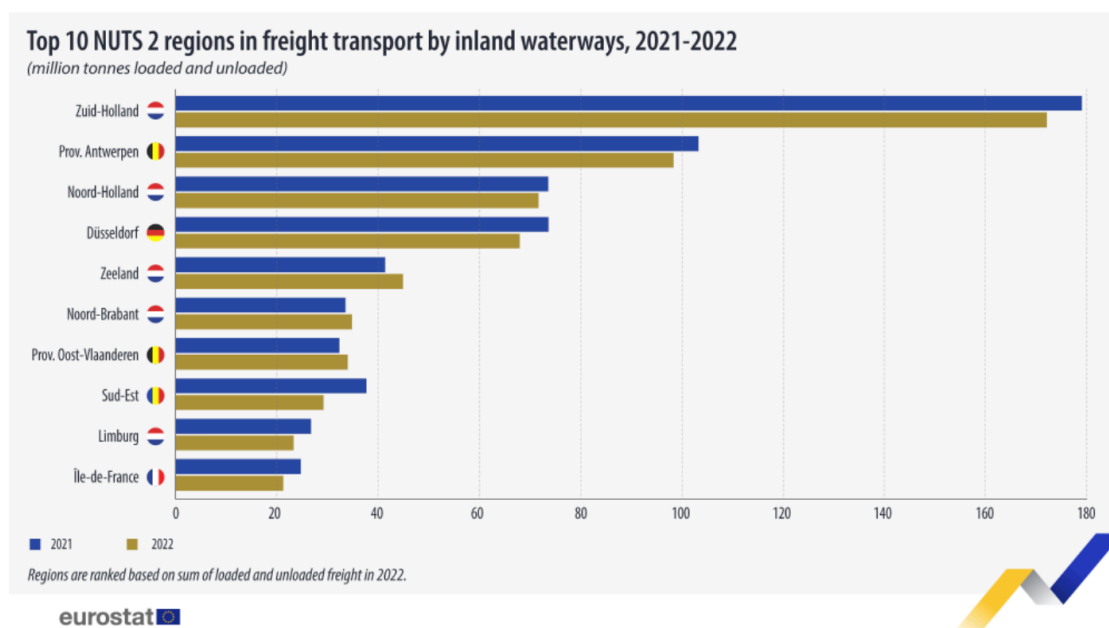
⁵ <https://www.government.nl/topics/freight-transportation/freight-transport-by-rail>

Les voies navigables

Le transport de marchandises par voies navigables représente près de 41 % du transport de fret aux Pays-Bas.

Concernant le fret international par voies navigables, en 2022, la région néerlandaise de Zuid-Holland, où se situe le port de Rotterdam, est en tête du classement, gérant 172 millions de tonnes de fret, ce qui représente 17,8 % du fret fluvial dans l'Union européenne⁶.

Top 10 des régions dans le transport de marchandises par voies navigables intérieures en 2021-2022

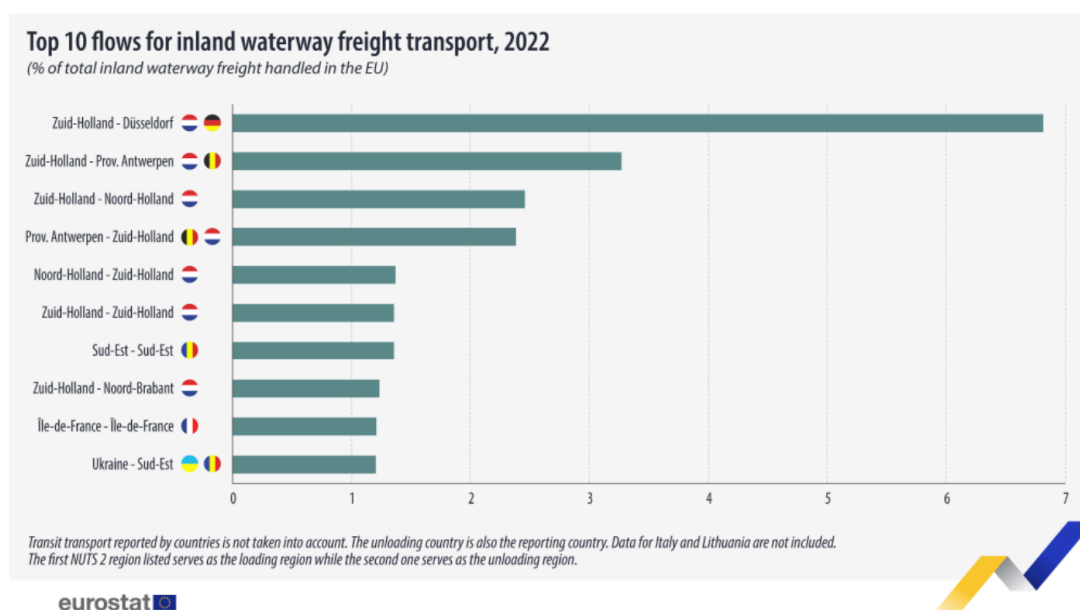


Zuid-Holland domine les principaux flux de voies navigables. En 2022, Zuid-Holland apparaît dans 7 des 10 principales liaisons de transport entre les différentes régions de l'UE. Le flux de fret de Zuid-Holland à Düsseldorf représentait à lui seul 6,8 % du fret fluvial traité dans l'Union européenne, soit 32,6 millions de tonnes⁷.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240322-1>

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240322-1>

Top 10 des flux pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures, 2022



Le transport maritime

Plus de la moitié du fret transporté vers et depuis les Pays-Bas est opéré par transport maritime. Dans les terminaux portuaires, les cargaisons sont transbordées pour un transport ultérieur par route, par chemin de fer, par voie navigable et par pipeline.

Face à l'importance toujours croissante du transport maritime aux Pays-Bas, le gouvernement néerlandais souhaite renforcer la position des ports maritimes en développant davantage Maasvlakte 2⁸ à Rotterdam, à travers de nouvelles écluses maritimes à IJmuiden et à Terneuzen et en investissant dans les routes, les chemins de fer et les voies navigables qui se connectent aux ports. L'écluse de Terneuzen aux Pays-Bas vise à fluidifier le trafic maritime vers le port de Gand en Belgique et à renforcer les liaisons entre les Pays-Bas, la Belgique et la France. L'objectif sous-jacent est d'accroître le transport fluvial et de répondre aux besoins croissants des navires de plus grande taille.

En outre, le gouvernement néerlandais entend renforcer l'attractivité économique de cette filière tout en garantissant un environnement respectueux de l'environnement. A cet effet, différentes mesures ont été prises dans le cadre de la stratégie maritime néerlandaise 2015-2025 :

- Depuis 2025, tous les nouveaux navires doivent être au moins 30 % plus économe en énergie qu'auparavant (en moyenne).
- Tous les navires doivent enregistrer et communiquer des informations détaillées sur leur consommation de carburant.
- Depuis 2021, tous les nouveaux navires doivent émettre 70 % d'oxyde d'azote en moins qu'en 2016.
- Depuis 2020, les navires ne doivent utiliser du carburant qu'avec une teneur maximale en soufre de 0,5 %. En mer du Nord, la limite maximale est de 0,1 % depuis 2015⁹.

⁸ Extension du port de Rotterdam inaugurée en 2013

⁹ <https://www.government.nl/topics/maritime-transport-and-seaports/international-agreements-on-sustainable-maritime-transport>

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Administrations de tutelle

Les transports sont rattachés au ministère des Infrastructures et de Gestion de l'eau et plus spécifiquement au Secrétariat d'État aux Transports dirigé par Monsieur Jan Hendrik Dronkers.

Trois directions générales sont chargées de définir les politiques, de les mettre en œuvre et de veiller à leur exécution. C'est le cas pour les transports de la direction générale Mobilité et transports¹⁰.

Le RDW, l'autorité néerlandaise des véhicules, est l'administration chargée de l'enregistrement des véhicules, des permis de conduire, des licences de transport et du contrôle technique.

Le CBS est le Bureau national de la statistique. Il s'agit d'un organisme administratif indépendant chargé par le ministre des Infrastructures et de la Gestion de l'eau d'évaluer les compétences et l'aptitude médicale des conducteurs ainsi que les compétences des professionnels du transport et de la logistique.

Des centres de recherches et bureaux d'études non gouvernementaux mais agréés par l'État apportent aussi leurs expertises aux services du ministère, il s'agit de :

- Connekt¹¹ : réseau d'innovation dans le transport,
- SWOV¹² : institut de recherche sur la sécurité routière,
- Panteia/NEA¹³ : bureau d'études spécialiste des transports, des infrastructures et de la logistique.

Le NIWO (*Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie*) est l'autorité compétente pour le transport routier. Elle délivre les licences communautaires, le permis de conduire pour les conducteurs non-UE et gère les permis CEMT et les carnets TIR. De plus, elle certifie les entreprises spécialisées dans la collecte des déchets.

Autre administration très présente dans la vie des entreprises est l'IL&T¹⁴ (*Inspectie Lefomgeving en Transport*). L'IL&T est un corps de contrôleurs spécialisés dans les transports. Ils interviennent en entreprises et sur la route, sur des sujets aussi variés que le respect des règles de transport ou la fiscalité. Ils ont un pouvoir élargi. Les règles d'applications et le montant des amendes administratives peuvent être trouvés sur le site de l'IL&T.

Organisations professionnelles

Transport en Logistiek Nederland (TLN)

TLN¹⁵ est la principale organisation professionnelle du secteur transport et logistique. TLN défend les intérêts de ses 5 000 membres, notamment lors des négociations paritaires. Une centaine de personnes y travaillent. Depuis peu, TLN travaille conjointement avec la FNTR, fédération Nationale

¹⁰ <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-infrastructure-and-water-management/organisation>

¹¹ www.connekt.nl

¹² www.swov.nl

¹³ www.panteia.eu

¹⁴ www.ilent.nl

¹⁵ <https://www.tln.nl/>

des Transports Routiers, et d'autres fédérations professionnelles (BGL (Allemagne) et NLA (pays scandinaves)) au sein d'un bureau commun à Bruxelles.

Vern

VERN¹⁶ est une association représentant les intérêts des petites entreprises de transport (1 à 10 véhicules) et des indépendants. Elle compte 1 200 adhérents.

Elle participe aux négociations collectives et défend les intérêts de ses adhérents auprès du gouvernement et de l'Union européenne. Elle a également fondé une école qui forme les conducteurs.

Les syndicats de travailleurs

FNV

La confédération néerlandaise du travail regroupe plus d'un million d'adhérents travaillant dans de nombreux secteurs dont le transport routier de marchandises. La FNV est membre de l'ETUC (European Trade Union Confederation). En tant que syndicat de travailleurs, elle les représente dans les instances nationales et internationales.

CNV

La CNV, Fédération des syndicats Chrétiens, compte 350 000 adhérents et regroupe plusieurs fédérations dont une pour les transports. Elle est aussi affiliée à l'ETUC. Elle participe aux négociations collectives aux Pays-Bas et intervient dans les groupes de travail de l'UE.

LE TRM NEERLANDAIS EN 2024 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon néerlandais en 2024

Structure du TRM sous pavillon néerlandais en 2024

2024	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	641 695	62 883	100,0%	98	5 041
Transport national	527 251	33 622	53,5%	64	3 019
Transport international	114 444	29 261	46,5%	256	2 023
<i>dont transport international marchandises chargées aux Pays-Bas</i>	50 381	14 364	22,8%	285	982
<i>dont transport international marchandises déchargées aux Pays-Bas</i>	41 051	9 989	15,9%	243	714
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	7 688	3 089	4,9%	402	192
<i>dont cabotage</i>	15 324	1 820	2,9%	119	135

Source : Eurostat

Un peu moins de la moitié de l'activité du TRM néerlandais est tournée vers l'international. L'activité internationale est concentrée principalement autour des pays voisins, à savoir l'Allemagne, la Belgique et la France. Les distances moyennes exprimées en kilomètre confirment le caractère local

¹⁶ <https://www.vern-nl/>

du transport. La proximité des lieux de chargement et de déchargement, les fortes activités portuaires et fluviales tout comme la taille du pays expliquent ces chiffres.

Évolution du TRM sous pavillon néerlandais

Evolution du TRM sous pavillon néerlandais en millions de tonnes-kilomètres

En millions de tonnes-kilomètres	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM*
TOTAL	72 338	68 900	67 779	67 533	68 876	68 923	67 594	69 559	65 466	62 600	62 883	-1,39%
Transport national	32 253	32 170	34 053	33 162	34 295	35 406	34 998	36 271	35 433	33 127	33 622	0,42%
Transport international	40 085	36 731	33 726	34 371	34 581	33 518	32 596	33 287	30 032	28 473	29 261	-3,10%

Source : Eurostat
*Taux de croissance annuel moyen

En 10 ans, entre 2014 et 2024, l'activité nationale reste stable et augmente légèrement de près de 0,4 % par an en moyenne. Quant à l'activité internationale, elle baisse de façon continue sur la période, -3,1 %/an, à l'exception de quelques légères variations à la hausse en 2017, 2018, 2021 et 2024. Afin de conserver une activité internationale, les transporteurs néerlandais font le choix de la spécialisation (logistique, containers, ou encore transport multimodal).

Cabotage

Le cabotage réalisé sous pavillon néerlandais représente près de 6 % du transport international routier néerlandais ou près de 2,9 % de l'activité totale. Il est réalisé principalement en Allemagne, en France et en Belgique à hauteur de 91 % de l'activité de cabotage totale en 2024. L'activité de cabotage réalisée en Allemagne reste forte malgré des variations sur la période. Le cabotage en Allemagne représente ainsi plus de la moitié de cette activité.

Cabotage under Dutch flag in the 3 main "cabotaged" countries

Million tonne-kilometre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	AAGR*
Cabotage under Dutch flag	2,429	2,275	1,962	1,958	1,951	1,939	1,923	2,028	1,738	1,788	1,820	-2.85%
<i>in Germany</i>	1,196	1,139	962	960	1,019	1,017	1,020	1,177	921	1,012	1,065	-1.15%
<i>in Belgium</i>	474	562	552	561	528	554	563	492	454	505	459	-0.32%
<i>in France</i>	246	230	195	193	159	170	122	173	180	153	135	-5.82%
Share of cabotage in Dutch transport %	3.36	3.30	2.89	2.90	2.83	2.81	2.84	2.92	2.65	2.86	2.89	-

Source: Eurostat
AAGR: Average annual growth rate

Le cabotage réalisé aux Pays-Bas a augmenté en moyenne sur 10 ans, passant de 767 millions de tonnes-kilomètres en 2014 à 1 523 millions de tonnes-kilomètres en 2024, +7 %/an, et ce malgré les baisses observées en 2015, 2017, 2018, 2021 et 2023. A noter, l'augmentation significative du cabotage en 2024, passant de 927 millions de tonnes-kilomètres en 2023 à 1 523 millions de tonnes-kilomètres, soit une hausse de +64 % en un an. Il conviendra de vérifier si cette hausse se pérennise ou si elle n'est que conjoncturelle.

Cabotage aux Pays-Bas

En millions de tonnes-kilomètres	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM
Cabotage aux Pays-Bas	767	727	1 055	895	803	1 096	1 163	955	1 028	927	1 523	7,10%
Taux de pénétration du cabotage*	2,32%	2,21%	3,01%	2,63%	2,29%	3,00%	3,22%	2,57%	2,82%	2,72%	4,33%	-
Part de marché du cabotage**	2,95%	2,79%	3,68%	3,17%	2,77%	3,64%	3,90%	3,09%	3,38%	3,26%	5,17%	-

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)

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

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2021	18 713	28 289	132 267
2022	21 695	33 763	135 392
2023	23 021	31 274	134 519
2024	24 789	32 465	129 578

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM aux Pays-Bas augmente assez fortement entre 2021 et 2024 (+9,8 %/an). Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises, quant à lui, progresse plus légèrement sur la période, +4,7 %/an avec une légère baisse constatée en 2023. Le nombre de salariés employés dans le secteur a augmenté assez faiblement entre 2021 et 2023, +1,7 % sur deux ans. En 2024, le nombre de salariés a fortement chuté, -3,7 % sur un an.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) aux Pays-Bas

Classes d'effectif	2021	2022	2023	2024	Structure 2024
De 0 à 1 personne occupée	12 512	15 137	16 447	18 198	73,4%
De 2 à 9 personnes occupées	4 359	4 648	4 691	4 768	19,2%
De 10 à 19 personnes occupées	785	823	801	750	3,0%
De 20 à 49 personnes occupées	633	661	667	667	2,7%
De 50 à 249 personnes occupées	375	376	364	351	1,4%
250 personnes occupées et plus	49	50	51	55	0,2%
Total	18 713	21 695	23 021	24 789	100,0%

Source: Eurostat

Près de 93 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises néerlandais est atomisé.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM aux Pays-Bas, 2022

Nombre d'entreprises	20 407
CA - millions €	32 953
Dépenses de personnel salarié - millions €	6 707
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	5 260,00
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	1 447,00
Taux de charges patronales apparent (b/a)	27,5%
Nombre de personnes occupées	130 422
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	13 022
<i>dont salariés</i>	117 400
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	90,0%
Nombre moyen de personnes employées par entreprise	6
Coût moyen du personnel salarié en €	65 470
Valeur ajoutée par salarié en €	91 780
CA par personne occupée	252 660
Investissement par personne occupée en €	14 850
Taux d'investissement (Investissement/CA)	5,9%

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules aux Pays-Bas

	2019	2020	2021	2022	2023
Tracteurs routiers	80 118	79 932	82 436	85 679	86 457
Camions	988 997	1 006 264	1 035 659	1 050 652	1 067 998
Remorques et semi-remorques	1 192 482	1 199 650	1 228 780	1 255 089	1 266 175

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à croître sur la période 2019-2023. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés aux Pays-Bas progresse, soit 1,9 %/an en moyenne sur la période.

1.3. LES RÉGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUX PAYS-BAS

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Les entreprises néerlandaises sont imposées sur leurs revenus mondiaux. Quant aux entreprises non-résidentes, elles ne sont imposées que sur leurs revenus provenant des Pays-Bas. Il n'existe également pas de taux d'imposition spéciaux pour les sociétés étrangères.

Des taux différenciés s'appliquent selon les bénéfices imposables des entreprises :

- 19 % s'applique aux sociétés ayant des bénéfices imposables jusqu'à 200 000 euros inclus,
- 25,8 % pour les sociétés ayant des bénéfices imposables au-dessus de 200 000 euros¹⁷.

TVA

Le taux normal de TVA (*Belasting Toegevoegde Waarde (BTW)*) aux Pays-Bas est de 21 %.

Un taux réduit de TVA de 9 % s'applique aux denrées alimentaires, aux livres, aux peintures et autres « biens culturels », aux entrées dans les musées, concerts et autres événements similaires, au transport de passagers et à l'hôtellerie.

Sont exonérées de TVA les exportations de biens, les livraisons intracommunautaires de biens, les livraisons de panneaux solaires destinés à être installés sur des propriétés résidentielles ou à proximité, et les livraisons aux navires et aéronefs utilisés pour le transport international¹⁸.

Taxe sur les véhicules à moteur (Motorrijtuigenbelasting vrachtauto)

En 2025, la taxe sur les véhicules à moteur s'élève à 1 040 €/an, soit 260 €/trimestre pour un ensemble articulé Euro VI, 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

Eurovignette

En 2025, avec le départ de la Belgique et du Danemark du système Eurovignette, les Pays-Bas font partie des 3 pays restants, avec le Luxembourg et la Suède à appliquer l'Eurovignette. Sont concernés les véhicules affectés au transport routier de marchandises dont la masse maximale autorisée (MMA) est supérieure à 12 tonnes. Le montant de l'Eurovignette est calculé en fonction du nombre d'essieux, de la norme d'émissions Euro et des émissions de CO₂ des véhicules. Au 1^{er} janvier 2025, elle s'élève à 1 274 €/an pour un ensemble articulé Euro VI, 5 essieux roulant au diesel.

Changement important à souligner, le départ des Pays-Bas du système Eurovignette au 1^{er} juillet 2026. Le gouvernement néerlandais fait le choix de basculer sur une redevance kilométrique¹⁹. Elle sera obligatoire sur l'ensemble du réseau autoroutier et certaines routes secondaires néerlandaises. En contrepartie, la taxe sur les véhicules à moteur sera supprimée pour les véhicules de moins de 12 tonnes et sera réduite au minimum légal pour les véhicules excédant 12 tonnes.

¹⁷ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/implanter/pays-bas/la-fiscalite-et-la-comptabilite>

¹⁸ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/implanter/pays-bas/la-fiscalite-et-la-comptabilite>

¹⁹ <https://www.government.nl/topics/freight-transportation/plans-for-introduction-of-hgv-toll>

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, les Pays-Bas ont mis en place un système de droits d'accises.

Au 30 mars 2025, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 51,63 €/hl²⁰. Le pays se place en sixième position des pays européens appliquant des droits d'accises élevés sur le gazole. Pour mémoire, il n'existe aucun mécanisme de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel aux Pays-Bas.

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Concertation sociale

Le secteur du TRM néerlandais est régi par une convention collective, CAO. Elle est renégociée tous les deux ou trois ans entre la fédération de transporteurs TLN et les organisations syndicales : CNV Vakmensen, FNV et De Unie. Celle en vigueur au moment de la réalisation de l'étude concerne la période du 1^{er} janvier 2024 au 1^{er} janvier 2026.

La convention collective s'appuie sur une grille de postes allant de la classe A à la classe H. Puis, elle précise, pour chacun des six ou sept grades constituant la classe, les rémunérations brutes hebdomadaires, mensuelles, horaires ainsi que les coefficients à appliquer pour les heures supplémentaires. Les classes D et E sont les plus utilisées pour les conducteurs routiers affectés à la longue distance. L'avancement dans les grades de chaque classe correspond à l'ancienneté du conducteur dans le métier. Ce dernier prend un grade par année pleine de travail jusqu'au plafond de la classe, soit D6 ou E7. A l'issue des entretiens réalisés auprès des entreprises et des conducteurs routiers néerlandais, la classe retenue pour un conducteur « type » à l'international est D6.

Rémunération

Rémunération des conducteurs de classe D (montants en euros) au 1er juillet 2024

Grade	Hebdomadaire	4 semaines	Mensuel	Horaire	130%	150%
D 1	615,28	2 461,12	2 675,24	15,38	19,99	23,07
D 2	639,89	2 559,56	2 782,24	16,00	20,80	24,00
D 3	665,49	2 661,96	2 893,55	16,64	21,63	24,96
D 4	692,11	2 768,44	3 009,29	17,30	22,49	25,95
D 5	719,79	2 879,16	3 129,65	17,99	23,39	26,99
D 6	748,58	2 994,32	3 254,83	18,71	24,32	28,07

Source: CAO, TLN

Le salaire brut mensuel pour un conducteur de grade D6 est alors de 3 254,83 € hors heures supplémentaires, soit + 21,86 % en 5 ans.

²⁰ [Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels TRM sur le gazole en Europe – Mars 2025](#)

Rémunération des conducteurs de classe E (montants en euros) au 1er juillet 2024

Grade	Hebdomadaire	4 semaines	Mensuel	Horaire	130%	150%
E 1	645,32	2 581,28	2 805,85	16,13	20,97	24,20
E 2	671,13	2 684,52	2 918,07	16,78	21,81	25,17
E 3	697,97	2 791,88	3 034,77	17,45	22,69	26,18
E 4	725,89	2 903,56	3 156,17	18,15	23,60	27,23
E 5	754,93	3 019,72	3 282,44	18,87	24,53	28,31
E 6	785,13	3 140,52	3 413,75	19,63	25,52	29,45
E 7	816,54	3 266,16	3 550,32	20,41	26,53	30,62

Source: CAO, TLN

Heures supplémentaires

Les heures supplémentaires sont celles effectuées au-delà de 40 heures par semaine en dehors du samedi, du dimanche et des jours fériés. Elles sont rémunérées en majorant de 30 % le salaire horaire. Elles doivent être payées au plus tard sur la fiche de paie de la période suivant celle de leur réalisation. Elles sont plafonnées dans une limite qui varie sous certaines conditions entre 220 heures et 240 heures par an. Au-delà, elles sont compensées en temps et ouvrent droit à récupération. Ces récupérations sont obligatoirement prises au cours des douze semaines suivant la période où elles ont été générées. Les heures supplémentaires sont soumises aux prélèvements sociaux et elles ne sont pas défiscalisées. Les heures supplémentaires sont arrondies à la demi-heure supérieure ; les heures supplémentaires de moins de 15 minutes ne sont pas prises en compte dans la rémunération des heures supplémentaires.

Les salariés ont le droit de refuser d'effectuer des heures supplémentaires au-delà d'une moyenne de 50 heures de travail par semaine. Cette moyenne est considérée sur une période de 4 semaines. Par ailleurs, les salariés de plus de 55 ans ne peuvent être obligés de réaliser des heures supplémentaires. Le salarié doit indiquer au début de chaque année civile s'il souhaite faire usage de cette exception.

Travail du week-end et des jours fériés

Les heures de travail effectuées durant un week-end ou un jour férié sont majorées de 50 % pour le samedi et de 100 % pour le dimanche²¹.

Pour le travail effectué un jour férié, à l'exception du dimanche, le salarié est rémunéré pour les heures travaillées. À titre de rémunération supplémentaire, le salarié peut choisir entre :

- Un jour de repos à déterminer avec l'employeur. Il est pris dans un délai de huit semaines. Pour ce jour de repos compensateur, huit heures de travail sont incluses dans le calcul du salaire.
- Une majoration de 100 % du salaire horaire.

En outre, les employés doivent bénéficier de treize week-ends complets par semestre.

²¹ Article 32 sur la compensation des heures travaillées les samedis, dimanches et jours fériés (cf. CAO, page 40).

Heures de nuit

Sont considérées comme des heures de nuit, les heures travaillées entre 21h et 5h du lundi au dimanche²². Une indemnité représentant 19 % du salaire horaire est appliquée. Dans le cas d'un conducteur néerlandais faisant partie de la catégorie D6, l'indemnité s'élève à 3,55 €/heure.

Les salariés de plus de 55 ans ne peuvent être obligés de réaliser des heures de nuit (plus d'une heure entre minuit et 6 heures du matin).

Indemnités de déplacement

Les barèmes des indemnités distinguent les déplacements effectués sur une période de moins de 24 heures de ceux se déroulant sur plusieurs jours.

Déplacements à la journée

Au 1^{er} juillet 2024, les déplacements inférieurs à 4 heures ne font l'objet d'aucune indemnité. Au-delà de 4 heures, une indemnité de 0,77 €/heure est payée sur la totalité des heures effectuées. Les heures travaillées entre 18h et minuit sont indemnisées à hauteur de 3,51 € si le départ intervient avant 14h. Enfin, si la durée du déplacement excède 12 heures et que le départ a lieu après 14h, une prime de 14,63 € est versée en plus des indemnités horaires, ce qui équivaut à 23,87 € = (12*0,77) + 14,63 €.

Déplacements sur plusieurs jours

Lors des longs déplacements, quelle que soit la destination, les conducteurs perçoivent, en 2024, des indemnités journalières de 60,60 € contre 50,16 € en 2019, soit une hausse annuelle moyenne de 3,9 %/an sur 5 ans. Cette indemnité ne s'applique pas aux jours de départ et de retour pour lesquels la règle suivante s'applique :

Premier jour :

- Départ entre 17h et minuit : 1,54 €/heure
- Départ après 17h : 3,51 €/heure

Dernier jour :

- Arrivée entre 18h et minuit : 3,51 €/heure
- Arrivée entre minuit et 18h : 1,54 €/heure, exception faite lors d'une arrivée entre minuit et 6h : 3,51 €/heure

Les indemnités de déplacement ne sont pas soumises aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.

Cotisations sociales

La fiscalité des particuliers connaît une spécificité néerlandaise. La protection sociale est financée par trois prélèvements distincts dont les taux et les assiettes diffèrent.

Tous les résidents fiscaux aux Pays-Bas sont assujettis aux prélèvements sociaux, appelés « assurances nationales » (*volksverzekering*), dont le taux est fixe. Ce prélèvement concerne tous types de

²² Article 37, paragraphe 1) de la convention collective (cf. CAO, page 42).

revenus des résidents fiscaux et leur donne droit à certains services publics généraux comme les soins de santé ou encore les pensions vieillesse.

Les salariés bénéficient aussi d'une couverture plus large, appelée le régime social des salariés (*werknemersverzekeringen*) financé par des cotisations sociales calculées sur leur salaire brut.

L'impôt sur le revenu, dont le taux varie en fonction de l'origine du revenu, complète les prélèvements directs sur les revenus des personnes physiques. Il existe un barème progressif qui s'applique sur le revenu net après le paiement des cotisations sociales et des assurances nationales (voir page 26).

Assurances nationales

Les prélèvements des assurances nationales restent inchangés par rapport à 2019 à 27,65 % et englobent les prestations suivantes :

- AOW (loi générale sur les pensions vieillesse) : 17,90 %
- ANW (loi générale sur les survivants) : 0,10 %
- WLZ (loi sur les soins de longue durée) : 9,65 %

Pour rappel, les assurances nationales sont prélevées sur le salaire net avant impôt, soit après le prélèvement des cotisations sociales.

Assurances nationales au 1er janvier 2025	Employeur	Salarié
Loi générale sur l'assurance vieillesse (AOW)*	0,00%	17,90%
Loi générale sur l'assurance survivants (ANW)	0,00%	0,10%
Loi sur les soins de longue durée (WLZ)	0,00%	9,65%

* Base de calcul plafonnée à 38 441 € par an. La cotisation AOW n'est pas due par les personnes ayant atteint l'âge légal de départ à la retraite.

Source: CLEISS

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite²³

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2024	Employeur	Salarié
WW - Assurance chômage	2,640%	0,000%
Aof - incapacité de travail	6,680%	0,000%
WGA - Invalidité complémentaire	0,365%	0,365%
ZW - Prestations de maladie	0,460%	0,000%
ZVW - Assurance soins de santé	6,570%	0,000%
Retraite (fonds sectoriel)	19,840%	10,160%
WIA - invalidité	0,000%	0,800%
Formation & développement (O & O)	1,365%	0,245%
Total	37,920%	11,570%

Source: TLN et Cleiss

Depuis le 1er janvier 2022, la cotisation Aof est différenciée, et le taux présenté ci-dessus s'applique uniquement aux moyennes et grandes entreprises. Pour les petites entreprises, le taux est de 5,49 %.

Le taux appliqué pour la cotisation WW concerne les personnes en CDI, les autres types de contrats sont soumis à une cotisation plus élevée (7,64 %).

Ces cotisations sont prélevées sur le salaire brut, dans la limite d'un plafond annuel de 71 628 €.

À noter qu'il n'existe pas d'assurance propre aux accidents du travail et maladies professionnelles ; ces risques sont couverts par l'assurance maladie et l'assurance survivants.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Les caractéristiques principales de l'impôt sur les personnes physiques aux Pays-Bas sont :

- La retenue à la source.
- L'imposition par individu et non par foyer.
- La répartition des revenus en trois « Boxes » (voir ci-après).
- Pour les salariés, l'impôt se calcule sur le salaire net après le paiement des cotisations sociales et des assurances nationales.
- Les personnes percevant un revenu inférieur à 10 000 €/an sont exemptés de l'impôt sur le revenu.

Les trois boîtes (Box) :

- Box 1 s'applique aux revenus du travail et des biens immobiliers. Le taux est progressif comme présenté ci-après.

²³ <https://cms.tln.nl/storage/media/00.-Bestanden/202401-PREMIES-SOCIALE-VERZEKERINGEN-PER-1-JANUARI-2024.pdf>

- Box 2 fait référence aux revenus imposables découlant d'une participation dans un capital. Le taux est de 24,5 % jusqu'à 67 804 € et de 31 % pour les revenus au-dessus.
- Box 3 concerne les revenus de l'épargne et de placement. Un taux d'imposition forfaitaire de 36 % est appliqué aux revenus provenant de l'épargne et des investissements. La valeur des actifs est calculée une fois par an, le 1^{er} janvier de chaque année²⁴.

Tableau de synthèse de l'impôt sur les revenus 2025

Revenu imposable (en €)		Taux d'impôt par tranche	Assurances nationales	Taux total	Total pour la tranche	Cumulatif
A partir de	Jusqu'à	%	%	%	€	€
0	38 441	8,17%	27,65%	35,82%	13 770	13 770
38 441	76 817	37,48%	-	37,48%	28 791	42 561
76 817		49,50%	-	49,50%	-	

Source: ministère des Finances néerlandais

²⁴ <https://taxsummaries.pwc.com/netherlands/individual/taxes-on-personal-income>

2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL NÉERLANDAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2024, 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. Les retours des experts avec lesquels le CNR collabore et les entretiens réalisés avec les fédérations professionnelles permettent de dresser un panorama du secteur du TRM néerlandais 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 néerlandais (voir ci-après et page 30).

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 COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 10 entreprises néerlandaises 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	25	Italie, Union européenne	30	25 000 000 €
Entreprise 2	20	France	15	17 500 000 €
Entreprise 3	300	Benelux, Allemagne	320	180 000 000 €
Entreprise 4	115	France, Allemagne	130	4 400 000 €
Entreprise 5	50	Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Autriche Suisse	50	n.d.
Entreprise 6	80	Union européenne, Royaume-Uni, Espagne, Italie	85	n.d.
Entreprise 7	28	Union européenne	30	130 000 000 €
Entreprise 8	700	Allemagne, Belgique, France, Espagne, Royaume-Uni	800	n.d.
Entreprise 9	110	Pays-Bas, Belgique, France, Royaume-Uni, Allemagne	115	7 900 000 €
Entreprise 10	400	Benelux	400	408 000 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international. Leur force commerciale se trouve dans leur proposition d'offre complète avec l'acheminement des marchandises en importation, les services administratifs, une organisation logistique et une prestation de transport jusqu'au dernier kilomètre. Ces services proposés leur permettent notamment d'afficher des prix plus élevés. Certaines grandes entreprises ont aussi installé des filiales en France, en Belgique et dans des pays de l'Est de l'Europe.

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. Les opérations de transport de longue distance à l'international sont souvent combinées avec d'autres activités plus spécifiques ou du transport régional.

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 du client et du marché sur lequel l'entreprise est spécialisée. Ceci est particulièrement valable pour le TRM néerlandais où les transporteurs font le choix de la spécialisation pour se démarquer sur le marché européen (transport multimodal, citernes, containers...). Par souci de comparaison avec les autres études européennes, le CNR fait le choix d'étudier un ensemble articulé tracteur semi-remorque 40 tonnes, Euro VI.

Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 230 et 275 jours avec une concentration autour de 244 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 80 000 km et 135 000 km, avec une concentration autour des 123 100 km par an. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 5 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail entre 60 à 84 mois et conservés au plus 2 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises reste élevé. Il se situe à 1,34. Un ratio sensiblement identique à celui relevé en 2019 à 1,35.

MATERIEL DE TRANSPORT - Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs néerlandais se situe entre 90 000 € et 120 000 €, soit une concentration autour de 110 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 35 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 60 à 84 mois, avec une concentration sur 84 mois.

Un tiers des entreprises font le choix de l'autofinancement pour l'achat de leurs véhicules.

La durée de détention d'un tracteur est de 7 ans et de 6 à 12 ans pour les semi-remorques avec une moyenne de plus de 9 ans.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 4,5 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 21 470 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,34.

CARBURANT

La consommation moyenne constatée auprès des entreprises visitées est de l'ordre de 27,5 litres aux 100 km.

En matière d'achat de carburant, les transporteurs néerlandais privilégient en majorité un approvisionnement à la pompe à l'étranger, notamment en Belgique où les prix du carburant sont moins élevés et où la récupération partielle de droit d'accises sur le gazole professionnel s'applique. Concernant l'approvisionnement aux Pays-Bas, il est réalisé quasi exclusivement à la pompe. La présence d'une cuve dans les entreprises néerlandaises est très rare. La réglementation sur l'occupation des sols et les mesures environnementales ne permettent pas aujourd'hui l'installation de cuve sur leurs terrains. Au final, les entreprises s'approvisionnent donc principalement en Belgique (à hauteur de 70 %) et aux Pays-Bas (30 %). La moyenne 2024 des prix du carburant aux Pays-Bas issus des publications de la Commission européenne est de 1,4317 €/litre contre 1,0157 €/litre en Belgique après récupération partielle de droit d'accises.

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 1,1405 €.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Plus de la moitié des entreprises visitées possèdent un atelier intégré. Quant aux autres, elles confient au concessionnaire local l'entretien de leurs flottes, souvent dans le cadre d'un contrat. Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de 8 500 €/an. Ce poste a augmenté de +6,5 % en 5 ans. Pour mémoire, un montant annuel de 7 980 € par an et par ensemble avait été retenu en 2019.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 780 € et 5 000 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques dans le cas du financement par leasing), mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. Par ailleurs, plusieurs transporteurs interrogés ont recours à des contrats externes pour l'entretien des pneumatiques de leurs flottes.

D'après les déclarations des transporteurs néerlandais, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 400 €. Ce poste n'a que peu varié depuis 2019 où un coût annuel de 3 130 €/an avait été relevé.

PEAGES

Les péages supportés par les transporteurs néerlandais dépendent fortement de la localisation de leurs clients. Une entreprise ayant pour principal marché le Benelux peut dépenser à peine plus de 5 000 € de péages annuels, tandis qu'une autre se déplaçant souvent en France, en Allemagne ou encore au Royaume-Uni et en Espagne voit ce poste de coût s'envoler à plus de 25 000 € par an.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 14 350 € par an et par véhicule prenant en compte des voyages mixtes internationaux de courte et moyenne distances. Ce montant comprend également l'Eurovignette applicable dans le pays, soit 1 274 € par an et par ensemble, valable pour un tracteur Euro VI roulant au diesel.

Ce poste de coût a augmenté depuis l'étude CNR de 2019. Le montant relevé était de près de 11 550 € pour un poids lourd 40 tonnes. Il convient alors de rappeler quelques évolutions. La hausse généralisée des péages dans les principaux pays visités par le pavillon néerlandais, à savoir la France, la Belgique et l'Allemagne, explique l'augmentation de ce poste de coût.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 600 € par an et par ensemble à 2 820 € par an et par ensemble. Toutes les entreprises visitées ont fait le choix de l'assurance tous risques, à l'exception d'une qui assure ses semi-remorques avec une assurance au tiers.

Le montant ainsi retenu par le CNR, 2 425 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, est en forte baisse par rapport au montant relevé dans l'étude 2019, 3 000 € par an et par ensemble.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Elle s'élève à 1 040 €/an pour un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

COÛTS 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 5 et 16 % du coût de revient total du véhicule. À dire d'expert, un coût de structure moyen de 11 % est retenu dans les calculs.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs aux Pays-Bas 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 près de Breda, à la frontière belge-néerlandaise. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat néerlandais, 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 néerlandais affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Les transporteurs néerlandais peuvent avoir recours à des CDD (contrat de deux mois, renouvelé une fois) pour allonger les périodes d'essai des conducteurs initialement prévues à deux mois dans le cadre du CDI. Les accords collectifs sont très largement suivis dans la profession (CAO). Les coefficients les plus répandus auprès des entreprises rencontrées sont les coefficients D6 et E7. Le coefficient D6 (6 ans minimum d'ancienneté dans le métier) est toutefois plus largement retrouvé. Il sert donc de référence dans la reconstitution du coût d'un conducteur sous contrat néerlandais. Pour rappel, le salaire mensuel minimum pour ce grade est de 3 254,83 € brut. Le versement de primes est quasi inexistant, comme en 2019.

Le nombre d'heures de travail par mois est légèrement supérieur à 220 heures avec un pic à 250 heures. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 232 jours, la fourchette se situant entre 220 jours et 240 jours. Le nombre de jours de vacances constaté est de 26 jours par an. Pour mémoire, les jours de congés dépendent notamment de l'ancienneté du conducteur. Un conducteur longue distance international, de catégorie D, aura donc droit à un minimum de 25 jours de congés. Ces derniers peuvent atteindre 29 jours avec l'ancienneté. C'est le cas pour certains conducteurs interrogés ayant plus de 30 ans d'ancienneté. Certaines entreprises accordent également un jour supplémentaire, appelé communément « le jour du patron ».

Aussi, sur la base des entretiens réalisés auprès des conducteurs et auprès des entreprises, le nombre de congés payés retenu par le CNR est de 26 jours par an dans le cas d'un conducteur D6 ayant une ancienneté de 13 ans.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs néerlandais affectés à l'activité internationale réalisent en général 3 découchers par semaine et dans leur très grande majorité rentrent chez eux le week-end.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 116 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 118 000 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 117 250 km par an. Le rapport temps de conduite sur temps de travail est de près de 75 %.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,05.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sont payés sur la base de la convention collective et de leur grade qui dépend de leur ancienneté dans le métier. La plupart des conducteurs interrogés sont au grade D6, atteint au bout de 6 années d'ancienneté. Ils perçoivent ainsi 3 254,83 € brut auquel s'ajoutent les heures supplémentaires majorées de 130 % puis de 150 % à partir d'un certain plafond et pour les samedis travaillés. Les heures supplémentaires relevées en entreprise sont comprises entre 40 heures et 65 heures par mois. Le nombre d'heures supplémentaires retenu par le CNR pour la constitution du profil type est de 54 heures. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des conducteurs néerlandais et en entreprise est de 13 ans. L'ancienneté reste, comme relevé en 2019, très importante aux Pays-Bas.

Le paiement du salaire, indemnités de déplacement comprises, se fait sur une base mensuelle. Certains conducteurs ont cependant indiqué être payés sur une base de quatre semaines, ils perçoivent donc un complément équivalent à 8,7 % du salaire brut. Le versement d'autres primes reste rare.

Suivant les indications transmises tant par les conducteurs rencontrés que par les entreprises, le CNR a établi un montant mensuel des indemnités de déplacement. Ce montant s'appuie sur le cas type d'un conducteur affecté à l'international effectuant une semaine de 5 jours au cours de laquelle il travaille 10 heures le lundi en courte distance et effectue un déplacement international de 4 jours entraînant 3 découchers. Le calcul se présente comme suit :

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
10 heures (7h-17h)	Jour de départ	Jour intermédiaire	Jour intermédiaire	Jour final
Indemnité : 0,77 €/h	Plus de 12 heures de travail	Indemnité de longs déplacements	Indemnité de longs déplacements	10 heures (6-16h) Indemnité : 1,54 €/h
7,70 €	18,48 €	60,60 €	60,60 €	15,40 €

Source: CAO TLN

Le montant des indemnités pour cette semaine type est de 162,78 €, soit 7 390,21 € sur 45,4 semaines (33 jours non travaillés).

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT NEERLANDAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Pays-Bas - 2024	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant 80 % de son temps à l'international - Trajets internationaux de courte distance - 3 découchers par semaine - Retour à la base systématique pour les week-ends - Classification D6 selon la convention collective - Rémunération égale aux dispositions prévues dans la convention collective - Indemnités de déplacement calculées selon les taux conventionnels - Temps de service de plus de 220 heures/mois - Certains taux de cotisation sont spécifiques au TRM (reprise du travail) - Ancienneté importante de 13 ans
Kilométrage annuel réalisé	117 250 km
Nombre de jours de travail par an	232
Nombre de semaines d'activité par an	45,4
Nombre d'heures de conduite par an	1 929

Recomposition du coût d'un conducteur type néerlandais en 2024					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	Unité	4 568,11 €	Salaire Brut	Unité	4 568,11 €
Salaire brut fixe		3 254,83 €	Salaire brut fixe		3 254,83 €
Heures supplémentaires (24,32 €/h)	54 heures	1 313,28 €	Heures supplémentaires (24,32 €/h)	54 heures	1 313,28 €
Cotisations sociales	37,920%	1 868,16 €	Cotisations sociales	10,770%	491,99 €
WW - Assurance chômage	2,640%	256,53 €	WW - Assurance chômage	0,000%	0,00 €
Aof - Incapacité de travail	6,680%	305,15 €	Aof - Incapacité de travail	0,000%	0,00 €
WGA - Invalidité complémentaire	0,365%	16,67 €	WGA - Invalidité complémentaire	0,365%	16,67 €
ZW - Prestations de maladie	0,460%	21,01 €	ZW - Prestations de maladie	0,000%	0,00 €
ZVW - Assurance soins de santé	6,570%	300,12 €	ZVW - Assurance soins de santé	0,000%	0,00 €
Retraite (fonds sectoriel)	19,840%	906,31 €	Retraite (fonds sectoriel)	10,160%	464,12 €
WIA - Invalidité	0,000%	0,00 €	WIA - Invalidité	0,000%	0,00 €
Formation & développement (O & O)	1,365%	62,35 €	Formation & développement (O & O)	0,245%	11,19 €
			Salaire après cotisations sociales		4 076,12 €
			Assurances nationales	27,650%	1 127,05 €
			Pension vieillesse (AOW)	17,90%	729,63 €
			Assurance survivants (ANW)	0,10%	4,08 €
			Dépenses médicales exceptionnelles (WLZ)	9,65%	393,35 €
Salaire brut chargé		6 436,27 €	Salaire net avant impôt sur le revenu		2 949,08 €
			Impôt sur le revenu		166,39 €
			Salaire net après impôt sur le revenu		2 782,68 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		703,83 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		703,83 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		7 140,10 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		3 486,51 €

Recomposition du coût annuel d'un conducteur néerlandais en 2024					
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		74 314,41 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		33 392,21 €
Indemnités * 10,5 mois		7 390,21 €	Indemnités * 10,5 mois		7 390,21 €
Coût total annuel		81 704,62 €	Revenu net annuel		40 782,42 €
Coût horaire de conduite en €		42,36 €	Revenu net moyen mensuel		3 398,53 €
Coût kilométrique en €		0,70 €			


Source: CNR Etudes Europe

Le coût du conducteur évalué par le CNR a augmenté de 21 % depuis 2019. Le coût total annuel d'un conducteur était de 67 574€ contre 81 705 € en 2024. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires inscrite dans la nouvelle convention collective 2024-2026, tant sur le salaire brut que sur les indemnités de déplacement. En moyenne sur 5 ans, le coût annuel total d'un conducteur de catégorie D6 a augmenté de + 3,9 %/an. Le nombre de jours d'activité par an et le kilométrage annuel réalisé par un

conducteur « type » sous contrat néerlandais ont légèrement varié, le kilométrage a eu tendance à baisser quand le nombre de jours d'activité a lui augmenté.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 42,36 €, en augmentation de plus de 21 % par rapport à 2019. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2019, un montant de 34,88 €/heure.

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

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2024 		
	unité	Pays-Bas <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	123 100
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	244
Ratio semi-remorque/tracteur		1,34
Coût d'un conducteur	€/an	81 705
Ratio conducteur/tracteur		1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	21 470
Consommation moyenne aux 100 km	litres	27,50
coût unitaire du carburant, moyenne 2024*	€/litre	1,140
Coût annuel du carburant	€/an	38 592
Pneumatiques	€/an	3 400
Entretien-réparations	€/an	8 500
Péages et vignette	€/an	14 350
Assurance (véhicule)	€/an	2 425
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 040
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		175 567
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,43
Coûts de structure	€/an	21 699
Synthèse - coût de revient		197 266
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,60

* Après récupération des droits d'accises en Belgique

Source : Etudes CNR Europe

Selon les estimations du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes néerlandais affecté à l'international longue distance, hors coûts de structure, se situe à 1,43€ contre 1,18 € en 2019, en augmentation de plus de 21 % par rapport à la dernière étude. Cette hausse s'explique notamment par un coût annuel du conducteur plus élevé (+21 %). Les principales augmentations par rapport à 2019 touchent aussi le poste péages (+24 %) et le coût de détention du véhicule (+41 %).

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 11 % du coût total, le prix de revient serait de 1,60 € au kilomètre en 2024. Cette estimation se situe parfaitement dans la fourchette indiquée par les transporteurs rencontrés qui avoisine 1,60 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

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

Ministère des Finances néerlandais <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-finance>

Politique de transport

<https://www.government.nl/topics/climate-change/mitigating-climate-change>

<https://www.government.nl/topics/environment/sustainable-fuel-mix>

<https://www.government.nl/topics/environment/policy-on-eco-friendly-transport-fuels>

<https://www.government.nl/topics/freight-transportation/freight-transport-by-rail>

<https://www.government.nl/topics/maritime-transport-and-seaports/international-agreements-on-sustainable-maritime-transport>

Organisations professionnelles

TLN Transport en Logistiek Nederland - <https://www.tln.nl/about-tln/>

4. ANNEXES

Annexe : Convention collective du transport et de la logistique (CAO) - Anglais