



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises néerlandais en 2019



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Conseil, Énergie et Transports

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises néerlandais en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM néerlandais publiée en 2016, cette étude menée en 2019 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.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

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

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 représentant la moitié de l'activité totale du pavillon. Les entreprises néerlandaises se distinguent également par une forte productivité, 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 2016, date de la précédente étude du CNR sur ce pavillon.

Évolution importante à souligner : l'augmentation du coût total du conducteur de + 3 %/an en moyenne entre 2016 et 2019, pour un coût total s'établissant à 67 574 €/an en 2019. La nouvelle convention collective (CAO) 2017-2019 instaure une augmentation des minima légaux (salaire brut de base, heures supplémentaires, indemnités de déplacement) mais également une nouvelle classification des conducteurs néerlandais avec l'ajout d'un grade supplémentaire. Le poste conducteur n'est pas le seul à avoir connu de l'inflation depuis 2016. Le poste péages a augmenté de + 31 % par rapport à 2016 en raison, principalement, d'une hausse généralisée des péages en Europe et du passage de la Belgique à la taxe kilométrique. Le coût de détention du véhicule est aussi concerné, + 22,5 % par rapport à 2016.

Au final, le prix de revient, hors coûts de structure, d'un poids lourd néerlandais 40 tonnes à l'international passe, d'après les calculs du CNR, de 1,09 €/km en 2016 à 1,18 €/km en 2019, en hausse de plus de 8 %.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NEERLANDAIS	9
1.1. LE TRM NEERLANDAIS EN 2018 - DONNEES CLES	9
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON NEERLANDAIS EN 2018	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON NEERLANDAIS	9
CABOTAGE	10
1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM NEERLANDAIS	10
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	10
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	11
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL NEERLANDAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	15
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	15
VEHICULES	16
MATERIEL	16
CARBURANT	16
ENTRETIEN & REPARATIONS	17
PNEUMATIQUES	17
PEAGES	17
ASSURANCES	17
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	17
COUTS DE STRUCTURE	17
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	18
CONDITIONS DE TRAVAIL	18
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	19
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT NEERLANDAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	20
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	21
3. BIBLIOGRAPHIE	23
4. ANNEXES	23

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NEERLANDAIS

1.1. LE TRM NEERLANDAIS EN 2018 - DONNEES CLES

STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON NEERLANDAIS EN 2018

Structure du TRM sous pavillon néerlandais en 2018

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	million t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	680 065	68 876	100,0%	101	5 438
Transport national	547 241	34 295	49,8%	63	3 018
Transport international	132 823	34 581	50,2%	260	443
<i>dont transport international marchandises chargées aux Pays-Bas</i>	58 425	16 773	24,4%	287	147
<i>dont transport international marchandises déchargées aux Pays-Bas</i>	47 886	12 010	17,4%	251	843
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 176	3 848	5,6%	419	142
<i>dont cabotage</i>	17 336	1 951	2,8%	113	168

Source : Eurostat

Un peu plus 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 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.

EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON NEERLANDAIS

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
TOTAL	78 159	72 675	76 836	75 543	70 085	72 081	72 338	68 900	67 779	67 533	68 876	-1,26%
Transport national	32 009	31 337	30 064	30 325	28 695	32 299	32 253	32 170	34 053	33 162	34 295	0,69%
Transport international	46 150	41 338	46 773	45 218	41 390	39 782	40 085	36 731	33 726	34 371	34 581	-2,84%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

En 10 ans, entre 2008 et 2018, l'activité nationale reste stable et augmente légèrement de près de 0,7 % par an en moyenne. Quant à l'activité internationale, elle enregistre une baisse moyenne de - 2,84 % par an sur la même période. Afin de conserver une activité internationale, les transporteurs néerlandais font le choix de la spécialisation (logistique, containers, ou encore transport multimodal).

CABOTAGE

Le cabotage aux Pays-Bas

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM
Cabotage aux Pays-Bas	450	419	554	496	501	567	767	727	1 055	895	801	5,94%
Taux de pénétration du cabotage*	1,39%	1,32%	1,81%	1,61%	1,72%	1,73%	2,32%	2,21%	3,01%	2,63%	2,28%	-
Part de marché du cabotage**	1,74%	1,73%	2,26%	2,03%	2,19%	2,21%	2,95%	2,79%	3,68%	3,17%	2,76%	-

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)

Le cabotage réalisé aux Pays-Bas a augmenté en 10 ans, passant de 450 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 801 millions de tonnes-kilomètres en 2018, soit un taux de croissance annuel moyen de près de 6 % par an. Il reste cependant marginal.

Le cabotage sous pavillon néerlandais dans les 4 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
Cabotage sous pavillon néerlandais	2 563	2 266	2 720	2 550	2 509	2 570	2 429	2 275	1 962	1 958	1 951	-2,69%
<i>en Allemagne</i>	1 017	1 063	1 168	1 242	1 147	1 449	1 196	1 139	962	960	1 019	0,02%
<i>en Belgique</i>	383	332	533	435	523	499	474	562	552	561	528	3,26%
<i>en France</i>	339	266	291	195	191	217	246	230	195	193	159	-7,29%
<i>en Italie</i>	55	110	96	88	101	71	112	17	11	13	14	-12,79%
Part du cabotage dans le transport néerlandais %	3,28	3,12	3,54	3,38	3,58	3,57	3,36	3,30	2,89	2,90	2,83	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon néerlandais reste également marginal et concerne principalement l'Allemagne, la Belgique et la France. Plus de la moitié du cabotage sous pavillon néerlandais est réalisée en Allemagne.

1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM NEERLANDAIS

RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

Taxe à l'essieu (Motorrijtuigenbelasting vrachtauto)

En 2019, la taxe à l'essieu est égale à 840 €/an, c'est-à-dire 210 €/trimestre pour un ensemble articulé d'un poids égal ou supérieur à 40 tonnes, 4 essieux et plus avec suspensions pneumatiques.

Les entreprises utilisant des véhicules de 25,25 mètres de longueur doivent s'acquitter d'une taxe supplémentaire de 155 € par an et par véhicule pour pouvoir utiliser le réseau routier du pays.

Eurovignette

Avec le départ de la Belgique du système Eurovignette, les Pays-Bas font partie des 4 pays restants, avec le Luxembourg, la Suède et le Danemark, à appliquer l'Eurovignette. Sont concernés les véhicules affectés au transport routier de marchandises dont la MMA est supérieure à 12 tonnes. Le montant de l'Eurovignette est calculé en fonction du nombre d'essieux et de la norme d'émissions Euro. Au 1^{er} janvier 2020, elle s'élève à 1 250 €/an pour un ensemble articulé Euro VI, 5 essieux.

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 2 mars 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 51,16 €/hl. Il s'agit du deuxième montant le plus élevé au niveau européen derrière l'Irlande. Pour mémoire, il n'existe aucun mécanisme de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel aux Pays-Bas.

RAPPEL DE LA REGLEMENTATION 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 : CNR Vakmensen, FNV et De Unie. Celle en vigueur au moment de la réalisation de l'étude concerne la période du 1^{er} janvier 2017 au 1^{er} janvier 2020.

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 janvier 2019

Grade	Hebdomadaire	4 semaines	Mensuel	Horaire	130%	150%
D 0	485,47	1 941,88	2 110,82	12,14	15,78	18,21
D 1	504,89	2 019,56	2 195,26	12,62	16,41	18,93
D 2	525,09	2 100,36	2 283,09	13,13	17,07	19,70
D 3	546,09	2 184,36	2 374,40	13,65	17,75	20,48
D 4	567,65	2 271,72	2 469,36	14,20	18,46	21,30
D 5	590,65	2 362,60	2 568,15	14,77	19,20	22,16
D 6	614,28	2 457,12	2 670,89	15,36	19,97	23,04

Source: CAO, TLN

Le salaire brut mensuel pour un conducteur de grade D6 est alors de 2 670,89 € hors heures supplémentaires.

Rémunération des conducteurs de classe E (montants en euros) au 1er janvier 2019

Grade	Hebdomadaire	4 semaines	Mensuel	Horaire	130%	150%
E 0	509,18	2 036,72	2 213,91	12,73	16,55	19,10
E 1	529,55	2118,20	2 302,48	13,24	17,21	19,86
E 2	550,73	2 202,92	2 394,57	13,77	17,90	20,66
E 3	572,76	2 291,04	2490,36	14,32	18,62	21,48
E 4	595,67	2 382,68	2 589,97	14,89	19,36	22,34
E 5	619,50	2478,00	2 693,59	15,49	20,14	23,24
E 6	644,28	2 577,12	2 801,33	16,11	20,94	24,17
E 7	670,05	2680,20	2 913,38	16,75	21,78	25,13

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.

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 dimanche¹.

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.

Heures de nuit

A partir du 1^{er} janvier 2017, sont considérées comme des heures de nuit, les heures travaillées entre 20h et 4h². Chaque heure de nuit est ainsi payée 2,66 €. A fortiori, depuis le 1^{er} juillet 2017, une allocation supplémentaire de 19 % sur le salaire horaire est accordée pour les heures de nuit entre 21h et 5h du matin, du lundi au dimanche³.

¹ Article 33 sur la compensation des heures travaillées les samedis, dimanches et jours fériés (cf. CAO, page 42).

² Article 37, paragraphe 1a) de la convention collective (cf. CAO, page 44).

³ Ibid.

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} janvier 2019, les déplacements inférieurs à 4 heures ne font l'objet d'aucune indemnité. Au-delà de 4 heures, une indemnité de 0,63 €/heure est payée sur la totalité des heures effectuées. Les heures travaillées entre 18h et minuit sont indemnisées à hauteur de 2,90 €. Enfin, si la durée du déplacement excède 12 heures, une prime de 12,10 € est versée en plus des indemnités horaires, ce qui équivaut à 19,66 € = (12*0,63) + 12,10 €.

Déplacements sur plusieurs jours

Lors des longs déplacements, quelle que soit la destination, les conducteurs perçoivent, en 2019, des indemnités journalières de 50,16 € contre 46,10 € en 2016, soit une hausse annuelle moyenne de 2,9 %/an sur 3 ans. Cette indemnité ne s'applique pas aux jours de départ et de retour pour lesquels la règle précédente s'applique. Les indemnités de déplacement ne font l'objet d'aucune retenue.

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 » (*volksverzekeringen*), dont le taux est fixe. Ce prélèvement concerne tous types de 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 8).

Assurances nationales

Les prélèvements des assurances nationales restent inchangés 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 %
- WIZ (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 2019	Employeur	Salarié
Pensions vieillesse (AOW)	0,00%	17,90%
Assurance survivants (ANW)	0,00%	0,10%
Dépenses médicales exceptionnelles (WLZ)	0,00%	9,65%

Source: TLN

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019	Employeur	Salarié
Soins de santé (ZVW)	6,770%	0,000%
Soins de santé (complémentaire)	0,180%	0,000%
Invalidité (WAO, WIA)	6,960%	0,600%
Invalidité complémentaire (WGA)	0,380%	0,380%
Frais de garde d'enfants	0,500%	0,000%
Chômage (fond général + complémentaire)	3,830%	0,000%
Retraite (fond sectoriel)	19,840%	10,160%
Formation et développement	0,615%	0,250%
Total	39,075%	11,390%

Source: TLN et Cleiss

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 trois boîtes (Box) :

- Box 1 s'applique aux revenus du travail et des biens immobiliers. Le taux est progressif comme présenté ci-après.
- Box 2 fait référence aux revenus imposables découlant d'une participation dans un capital. Le taux forfaitaire est de 25 %.
- Box 3 concerne les revenus de l'épargne et de placement. Un taux d'imposition forfaitaire de 30 % 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 année⁴.

Tableau de synthèse de l'impôt sur les revenus 2019

Revenu imposable		Taux d'impôt par tranche	Assurances nationales	Taux total	Total pour la tranche	Cumulatif
A partir de	Jusqu'à	%	%	%	€	€
0 €	20 384 €	9,00%	27,65%	36,65%	7 471	7 471
20 384 €	34 300 €	10,45%	27,65%	38,10%	5 302	12 773
34 300 €	68 507 €	38,10%	-	38,10%	13 032	25 805
68 507 €	-	51,75%	-	51,75%	-	

Source: Ministère des finances néerlandais

⁴ <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2011/12/Netherlands-income-tax.html>

2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL NÉERLANDAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, 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 18).

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 10 entreprises néerlandaises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. 9 entretiens ont permis de recueillir des données exploitables. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	13	Benelux, Portugal, Espagne, Allemagne, Suisse, Italie	13	1 500 000 €
Entreprise 2	32	Allemagne, France, Benelux	42	18 000 000 €
Entreprise 3	22	Allemagne, Belgique, Royaume-Uni	22	15 000 000 €
Entreprise 4	31	France, Allemagne, Espagne	41	51 236 000 €
Entreprise 5	9	France	9	8 900 000 €
Entreprise 6	115	France	115	43 000 000 €
Entreprise 7	330	France, Allemagne, Benelux	330	56 000 000 €
Entreprise 8	13	Allemagne, Belgique, France, Royaume-Uni, Espagne, Portugal	15	4 300 000 €
Entreprise 9	300	Europe	300	180 000 000 €

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.

VEHICULES

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...).

Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 240 et 270 jours, voire exceptionnellement 286 jours avec une concentration autour de 251 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 85 000 km et 175 000 km, avec une concentration autour des 129 200 km par an. Le TRM néerlandais se caractérise donc par une forte productivité, déjà relevée lors de l'étude 2016. La tendance se confirme. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 5 et 10 ans, avec une concentration autour de 8 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 60 mois et conservés 3 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises reste élevé. Il se situe à 1,35.

MATERIEL

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs néerlandais se situe entre 79 000 € et 90 000 €, soit une concentration autour de 88 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 27 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 60 à 84 mois, avec une concentration sur 60 mois. Certaines entreprises font le choix du crédit bancaire sur une période de 60 mois également. Seule une entreprise sur les 10 visitées recourt à la location financière.

La durée de détention d'un tracteur est de 7 à 8 ans et de 10 à 15 ans pour les semi-remorques avec une moyenne de près de 12 ans.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1 %, 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 15 252 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,35.

CARBURANT

La consommation moyenne constatée auprès des entreprises visitées est de l'ordre de 28,8 litres aux 100 km.

En matière d'achat de carburant, les transporteurs adoptent des stratégies différentes.

Certains transporteurs néerlandais possèdent une cuve. Ils s'approvisionnent en totalité via cette cuve. La présence d'une cuve dans les entreprises néerlandaises reste toutefois rare. La réglementation sur l'occupation des sols et les mesures environnementales ne permettent pas aujourd'hui l'installation de cuve sur leurs terrains. Les transporteurs disposant d'une cuve la possédaient donc avant l'instauration de ces mesures.

Quant aux autres transporteurs, la majorité fait le choix de s'approvisionner 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. Les entreprises s'approvisionnent donc principalement en Belgique (à hauteur de 70 %) et aux Pays-Bas (30 %). La moyenne 2019 des prix du carburant aux Pays-Bas issus des publications de la Commission européenne est de 1,1211 €/litre contre 0,9400 €/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 0,9943 €.

ENTRETIEN & REPARATIONS

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 7 980 €/an. Il n'a que peu varié depuis l'étude réalisée par le CNR en 2016. Pour mémoire, un montant annuel de 7 299 € par an et par ensemble avait alors été retenu.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 2 170 € et 4 500 €. 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. Par ailleurs, plus de la moitié des 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 3 130 €.

PEAGES

Les péages supportés par les transporteurs néerlandais dépendent fortement de la localisation de leurs clients. Une entreprise ayant pour principaux marchés le Benelux peut dépenser à peine plus de 4 000 € 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 19 000 € par an.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 11 550 € 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 1 250 € par an et par ensemble, valable pour un tracteur Euro VI.

Ce poste de coût a augmenté depuis l'étude CNR de 2016. Le montant relevé était de près de 8 800 € pour un poids lourd 40 tonnes. Il convient alors de rappeler quelques évolutions. La hausse du Maut et le passage de la Belgique à la taxe kilométrique ont pu impacter à la hausse ce poste de coût.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 160 € par an et par ensemble à 4 000 € 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, 3 000 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, se rapproche du montant relevé dans l'étude 2016, 2 800 € par an et par ensemble.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Elle s'élève à 840 €/an pour un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

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 12 % du coût de revient total du véhicule.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION 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. Le salaire mensuel minimum pour ce grade est de 2 670,89 € brut. Le versement de primes reste rare, comme en 2016.

Le nombre d'heures de travail par mois est légèrement supérieur à 230 heures avec un pic à 260 heures. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 227 jours, la fourchette se situant entre 220 jours et 240 jours. Le nombre de jours de vacances constaté est de 26,80 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 24 jours de congés. Ces derniers peuvent atteindre 28 ou 30 jours avec l'ancienneté. C'est le cas pour certains conducteurs interrogés ayant plus de 20 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 25 jours par an dans le cas d'un conducteur D6 ayant une ancienneté de 10 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 grande majorité rentrent chez eux le week-end.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 117 700 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 119 200 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 118 500 km par an. Le rapport temps de conduite sur temps de travail est de près de 70 %, en baisse par rapport à 2016. Ceci peut s'expliquer par des temps d'attente plus longs, des temps de chargement et déchargement plus importants du fait de la nature de leurs activités.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,09.

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 2 670,89 € 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 50 heures et 70 heures par mois. Le nombre d'heures supplémentaires retenu par le CNR pour la constitution du profil type est de 56 heures. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des conducteurs néerlandais et en entreprise est de 10 ans. L'ancienneté reste donc, comme relevé en 2016, 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 % 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: 0,63 €/h	Plus de 12 heures de travail	Indemnité de longs déplacements	Indemnité de longs déplacements	10 heures (6h -16h) Indemnité: 1,28 €/h
6,30 €	27,46 €	50,16 €	50,16 €	12,80 €

Le montant des indemnités pour cette semaine type est de 146,88 €, soit 6 668,35 € 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 - 2019					
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 230 heures/mois - Certains taux de cotisation sont spécifiques au TRM (chômage, retraite, invalidité) - Ancienneté importante 			
Kilométrage annuel réalisé		118 500 km			
Nombre de jours de travail par an		227			
Nombre de semaines d'activité par an		45,4			
Nombre d'heures de conduite par an		1 938			
Recomposition du coût d'un conducteur type néerlandais en 2019					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	Unité	3 789,21 €	Salaire Brut	Unité	3 789,21 €
Salaire brut fixe		2 670,89 €	Salaire brut fixe		2 670,89 €
Heures supplémentaires (19,97 €/h)	56 heures	1 118,32 €	Heures supplémentaires (19,97 €/h)	56 heures	1 118,32 €
Cotisations sociales	39,075%	1 480,63 €	Cotisations sociales	11,385%	431,40 €
Soins de santé (ZVW)	6,770%	256,53 €	Soins de santé (ZVW)	0,000%	0,00 €
Soins de santé (complémentaire)	0,180%	6,82 €	Soins de santé (complémentaire)	0,000%	0,00 €
Invalidité (WAO,WIA)	6,960%	263,73 €	Invalidité (WAO,WIA)	0,600%	22,74 €
Invalidité complémentaire (WGA)	0,380%	14,40 €	Invalidité complémentaire (WGA)	0,380%	14,40 €
Frais de garde d'enfants	0,500%	18,95 €	Frais de garde d'enfants	0,000%	0,00 €
Chômage (fond général + complémentaire)	3,830%	145,13 €	Chômage (fond général + complémentaire)	0,000%	0,00 €
Retraite (fond sectoriel)	19,840%	751,78 €	Retraite (fond sectoriel)	10,160%	384,98 €
Formation et développement	0,615%	23,30 €	Formation et développement	0,245%	9,28 €
			Complément Maladie Longue	0,000%	0,00 €
			Salaire après cotisations sociales		3 357,81 €
			Assurances nationales	27,650%	928,43 €
			Pension vieillesse (AOW)	17,90%	601,05 €
			Assurance survivants (ANW)	0,10%	3,36 €
			Dépenses médicales exceptionnelles (WLZ)	9,65%	324,03 €
Salaire brut chargé		5 269,84 €	Salaire net avant impôt sur le revenu		2 429,37 €
			Impôt sur le revenu		227,54 €
			Salaire net après impôt sur le revenu		2 201,83 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		635,08 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		635,08 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		5 904,92 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 836,92 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur néerlandais en 2019					
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		60 905,17 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		26 422,01 €
Indemnités * 10,5 mois		6 668,35 €	Indemnités * 10,5 mois		6 668,35 €
Coût total annuel		67 573,52 €	Revenu net annuel		33 090,36 €
Coût horaire de conduite en €		34,88 €	Revenu net moyen mensuel		2 757,53 €
Coût kilométrique en €		0,57 €			

Source : études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 9 % depuis 2016. Le coût total annuel d'un conducteur était de 61 910 € contre 67 574 € en 2019. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires inscrite dans la nouvelle convention collective 2017-2019, tant sur le salaire brut que sur les indemnités de déplacement. En moyenne sur 3 ans, le coût annuel total d'un conducteur de catégorie D6 a augmenté de + 3 %/an. Le nombre de jours d'activité par an et le kilométrage annuel réalisé par un conducteur « type » sous contrat néerlandais n'ont que peu varié.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 34,88 €, en augmentation de plus de 10 % par rapport à 2016. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2016, un montant de 31,52 €/heure.

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

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2019		
	unité	Pays-Bas <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	129 200
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	251
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35
Coût d'un conducteur	€/an	67 574
Ratio conducteur/tracteur		1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 252
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9943
Coût annuel du carburant	€/an	36 998
Pneumatiques	€/an	3 130
Entretien-réparations	€/an	7 980
Péages et vignette	€/an	11 550
Assurance (véhicule)	€/an	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	840
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		152 404
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,18

Source : études CNR Europe

Selon les calculs 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 1,18 € contre 1,09 € en 2016, en augmentation de plus de 8 % par rapport à la dernière étude. Cette hausse s'explique notamment par un coût annuel du conducteur plus élevé (+9 %). Les principales augmentations par rapport à 2016 touchent aussi le poste péages (+31 %) et le coût de détention du véhicule (+22,5 %).

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 10 % du coût total, le prix de revient serait de 1,30 € au kilomètre en 2019. Cette estimation se situe parfaitement dans la fourchette indiquée par les transporteurs rencontrés, comprise entre 1,10 €/km à 1,50 €/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>

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