



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises portugais

Étude 2022



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Interface Transport

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises portugais

Étude 2022

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

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

AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM portugais réalisée en 2019, cette étude menée en 2022 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles, de 2023 jusqu'au premier semestre 2025. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2022.

RESUME

Le TRM portugais reste caractérisé par une forte activité internationale représentant plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. Depuis 2019, date de la précédente étude du CNR, le secteur du TRM portugais connaît des évolutions importantes sur le plan social.

La nouvelle convention collective (CCTV) signée le 8 décembre 2019 instaure une augmentation des minima légaux (salaire brut de base, ancienneté, complément de salaire, indemnités de déplacement), impose le paiement de l'indemnité de travail nocturne forfaitaire pour le transport domestique et la prise en compte du statut spécifique des conducteurs effectuant du transport de matières dangereuses en leur conférant des avantages particuliers. En outre, le paiement de deux heures supplémentaires par jour (clause 47) introduit dans la précédente convention collective est maintenu. Au bilan, le coût total du conducteur augmente de + 5,47 %/an en moyenne entre 2019 et 2022, pour un coût total s'établissant à 35 176 €/an en 2022.

Outre le poste conducteur, le poste carburant a fortement augmenté par rapport à 2019 : +37,1 %. Cette hausse s'explique principalement par la flambée des prix de l'énergie à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine. Concernant les autres postes de coût, ils n'ont que peu varié et restent globalement stables par rapport à 2019.

Particularités notables au Portugal, le pays a décidé d'encadrer en 2021 le chargement et déchargement de marchandises par les conducteurs. Il est dorénavant interdit au conducteur, quelle que soit sa nationalité, de charger ou décharger la marchandise sur le territoire portugais. Des exceptions demeurent comme la distribution urbaine ou le transport de carburant. Une pénalité s'applique également aux temps d'attente excédant 2 heures.

Autre changement, les entreprises de TRM ne peuvent dorénavant plus bénéficier du statut « veículo longo » leur permettant de baisser de moitié le montant de la taxe à l'essieu.

Au final, d'après les calculs du CNR, le prix de revient d'un poids lourd portugais 40 tonnes affecté à l'international en 2022 s'élève à 1,13 €/km, soit une augmentation de près de 17 % par rapport à 2019.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS	5
RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON PORTUGAIS	11
1.1. LE PORTUGAL EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PORTUGAIS	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	17
LE TRM PORTUGAIS- DONNEES CLES	19
1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU PORTUGAL	22
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	22
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL PORTUGAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	29
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	29
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	30
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	30
CARBURANT	30
ENTRETIEN & REPARATIONS	31
PNEUMATIQUES	31
PEAGES	31
ASSURANCES	31
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	32
COUTS DE STRUCTURE	32
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	33
CONDITIONS DE TRAVAIL	33
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	33
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT PORTUGAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	35
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	36
3. BIBLIOGRAPHIE	37

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON PORTUGAIS

1.1. LE PORTUGAL EN BREF

Capitale	Lisbonne
Superficie	92 227 km ²
Population	10 467 366 habitants (Eurostat, 2023)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Portugais
Régime politique	République semi-présidentielle
Chef d'État	Marcelo Rebelo de Sousa
Chef du gouvernement	Luís Montenegro
Ministre des infrastructures	João Galamba
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1986
Sièges au Parlement européen	21 députés
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Maria Luis Albuquerque, en charge des Services financiers et de l'Union de l'épargne et de l'investissement
Croissance PIB (%)	5,5 % (Eurostat, 2021)
Inflation (%)	8,1 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	6,6 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	- 6 397 200 € (Eurostat, 2021)
Salaire minimum brut	823 €/mois (Eurostat, S2 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	4,9 tonnes/habitant.an (AEE, 2021)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PORTUGAIS

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports – climat et environnement

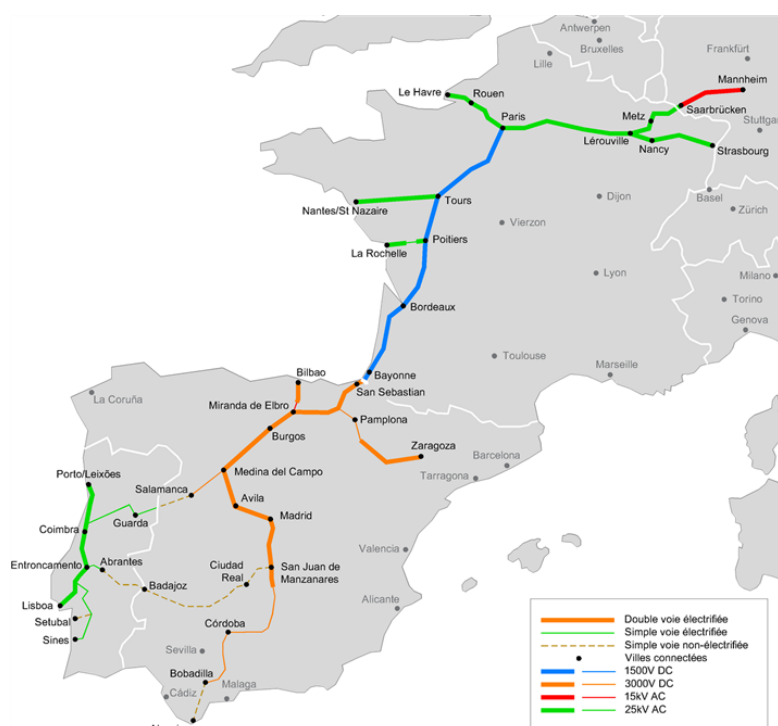
Plans de soutien à la multimodalité

Depuis l'adhésion du Portugal à l'UE en 1986, le pays a axé le développement de ses infrastructures sur la densification de son réseau routier et autoroutier au détriment de son réseau ferroviaire. Par conséquent, le mauvais état du réseau et la vétusté du matériel roulant est un enjeu majeur pour le pays. En 2016, presque 60 % du réseau ferroviaire portugais était considéré comme dans un état médiocre ou mauvais. Cela conduit à une dégradation du service offert, l'exploitant « Comboios de Portugal » devant régulièrement annuler des trajets. Pour y remédier, un appel d'offres de 168 millions d'euros a été lancé pour l'achat de 22 trains. Il s'agit du premier appel d'offres sur ce sujet lancé depuis plus de 20 ans, témoignant du retard d'investissements pour ce secteur. Par ailleurs, dans son Plan

national d'investissement 2030, le gouvernement a annoncé 1,5 milliard d'euros pour le renforcement de la liaison entre Lisbonne et Porto, pour réduire le temps de trajet à moins de 2 heures¹.

En matière de ferroviaire international, le Portugal, comme l'Espagne, est handicapé par un écartement standard de 1.668mm tandis que le reste du réseau européen est construit sur un écartement à 1.435mm. Cela impose de façon récurrente un changement de locomotive ou un transbordement rail-route à la frontière avec la France. Ceci contraint donc les échanges entre la péninsule et le reste du continent. Ainsi, le développement du ferroviaire au Portugal, et notamment le fret ferroviaire international, repose sur le « RTE-T » (réseau transeuropéen de transport), programme européen visant à renforcer les infrastructures ferroviaires et leur interopérabilité sur neuf corridors stratégiques en Europe. Le corridor Atlantique, qui relie Lisbonne à Strasbourg en France, fait partie de ces corridors stratégiques. La création d'un tronçon entre le Port de Sines et Badajoz, pour éviter le détour passant par Entroncamento sur le premier itinéraire décrit précédemment, fait partie des projets impulsés par le programme RTE-T². Cet itinéraire devrait servir prioritairement au fret, tandis que le transport de voyageurs sur cet itinéraire n'est envisagé que dans un second temps.

Le réseau ferré du Sud-Ouest de l'Europe - Corridor Atlantic³



Source : Mediarail

¹ Le transport ferroviaire au Portugal. DG Trésor. Juillet 2019.

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/543dd555-2a9e-4480-b6b2-37a434213ac1/files/2e3e59d6-6708-4002-bdaf-6f9bfd7c2266#:~:text=Le%20r%C3%A9seau%20ferroviaire%20portugais%20comprend,1.639%20km%20de%20lignes%20%C3%A9lectrifi%C3%A9es.>

² <https://mediarail.wordpress.com/2021/01/05/comment-leurope-ameliore-le-fret-ferroviaire-en-espagne-et-au-portugal/>

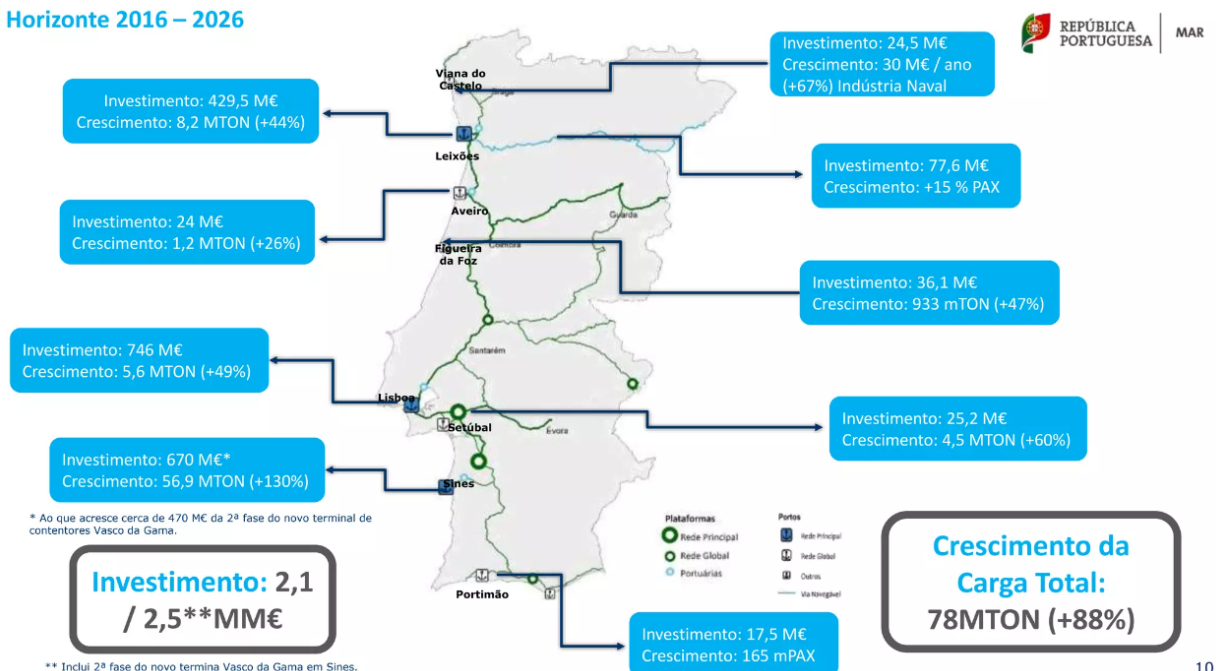
³ <http://mediarail.be/Fret/Corridors/Atlantique/ATL.htm>

Le gouvernement portugais affiche également certaines ambitions pour le développement des modes fluviaux et maritimes, dans le but de renforcer le positionnement du Portugal comme « hub logistique mondial ».

Ces ambitions se retrouvent notamment dans la « Stratégie pour l'augmentation de la compétitivité portuaire 2016-2026 », qui prévoit des investissements à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici à cet horizon. Les investissements prévus visent notamment à moderniser et consolider les infrastructures portuaires pour augmenter leur capacité et renforcer leur positionnement sur certains marchés comme le transport de gaz naturel liquéfié (GNL). Ils visent également à soutenir le report modal de la route vers le fleuve ou le ferroviaire, pour la connexion vers et depuis les ports. Au total, cette stratégie doit permettre une augmentation de +88 % du trafic maritime d'ici à 2026. A noter que la stratégie intègre également le développement de « clusters portuaires », visant à promouvoir l'innovation en matière de digitalisation portuaire et à développer des infrastructures de production d'énergies renouvelables dans l'enceinte des ports et « offshore » (éoliennes, par exemple)⁴.

Cartographie des investissements prévus dans le cadre de la « Stratégie pour l'augmentation de la compétitivité portuaire 2016-2026 » du Portugal⁵

Horizonte 2016 – 2026



Source : Association des ports du Portugal

Le « Plan National Energie et Climat »

Le « Plan National Energie et Climat (PNEC) 2021-2030 »⁶ du Portugal est l'instrument de politique national clé qui définit les objectifs stratégiques de la prochaine décennie en matière de politique énergétique et environnementale, avec l'objectif à plus long terme d'atteindre l'ambition d'une neutralité carbone du pays d'ici à 2050. Ce Plan est aligné avec les exigences européennes et prévoit notamment une réduction de -45 à -55 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et une part de 47 % d'énergies renouvelables dans les consommations énergétiques (20 % dans les transports). Entre

⁴ Stratégie pour l'augmentation de la compétitivité des ports. 2016-2026. Ministère de la Mer.

⁵ <https://pt.slideshare.net/portosdeportugal/estrategia-para-o-aumento-da-competitividade-portuaria-horizonte-20162026-70284013>

⁶ <https://www.portugalenergia.pt/setor-energetico/bloco-3/>

2005 et 2020, le Portugal a réduit ses émissions de GES entre -18 et -23 %, tandis que la part d'énergies renouvelables s'établit aujourd'hui à 25 % (10 % dans le transport).

Pour satisfaire ses ambitions, le PNEC prévoit des investissements jusqu'à 18,7 milliards d'euros dans le secteur de l'énergie. Grâce à cette enveloppe, le Portugal entend notamment investir dans le solaire, l'éolien « offshore », et l'hydrogène. Le plan prévoit qu'un tiers des ventes de véhicules particuliers soient électriques en 2030.

La « Stratégie Nationale en faveur de l'hydrogène »

En appui du PNEC, le Portugal a défini une stratégie spécifique pour le développement de l'hydrogène (stratégie « EN-H2 »⁷).

Approuvée en septembre 2020, cette stratégie prévoit la mise en œuvre d'un maillage entre 50 et 100 stations d'avitaillement en hydrogène ainsi que la construction d'un électrolyseur de 1 GW, adossé à une ferme solaire de capacité équivalente. D'ici à 2030, grâce à ces mesures et des investissements à hauteur de 8 milliards d'euros, le Portugal souhaite que l'hydrogène pèse pour 5 % dans l'énergie consommée par le secteur du transport routier.

Le « Plan National d'Investissements »

Le « Plan National d'Investissements (PNI) 2030 »⁸ fait partie des instruments visant notamment à concrétiser les ambitions fixées au PNEC.

Sur le volet transport, le PNI prévoit 21 660 millions d'euros d'investissements d'ici 2030 (dont 17 694 millions d'euros de la part du privé), pour financer 45 programmes et projets. Parmi ces investissements, 10 510 millions d'euros visent à renforcer et moderniser les infrastructures ferroviaires pour le transport de voyageurs et de marchandises (augmentation de la capacité et réduction du temps de trajet sur l'axe Porto-Lisbonne, amélioration de la connexion transfrontalière et de l'interopérabilité dans la continuité du corridor Atlantique (RTE-T), augmentation de la part de voies électrifiées, amélioration de l'accès ferroviaire jusqu'aux ports, modernisation du parc de matériel roulant et des terminaux multimodaux...). En outre, 1 980 millions d'euros visent à rénover le réseau routier et améliorer l'accès aux aéroports et à certaines zones d'activité.

Sur le volet énergétique, le PNI prévoit 13 060 millions d'euros d'investissements d'ici à 2030 (dont 12 336 millions d'euros de la part du privé) pour financer 12 programmes et projets, portant essentiellement sur le renforcement des infrastructures de production et distribution d'énergies renouvelables (électricité, solaire, hydrogène vert, gaz naturel).

Politiques en faveur des énergies alternatives au diesel

Le Portugal compte 4 528 stations de recharge pour voitures électriques⁹ et 16 stations GNC-GNL publiques (société Dourogas notamment). En décembre 2021, Dourogas a inauguré la première station biogaz portugaise¹⁰.

Côté véhicule, le gouvernement a déjà lancé plusieurs programmes d'aide à l'achat de véhicules à énergie alternative. Le Plan MOVEA par exemple, achevé en 2016, proposait une aide à l'achat pour des véhicules électriques et roulant au gaz. En 2021, le gouvernement a également proposé des aides

⁷ <https://www.portugalenergia.pt/setor-energetico/bloco-4/>

⁸ <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-de-investimentos-para-2030>

⁹ <https://www.electromaps.com/fr/stations-de-recharge/portugal>

¹⁰ <https://www.glpautogas.info/fr/stations-gnc-gnv-portugal.html>

(4 millions d'euros distribués au total)¹¹ pour l'achat de véhicules électriques (légers) pour les particuliers et les entreprises (1 véhicule par particulier et 2 véhicules par entreprise au maximum). Il existe par ailleurs des réductions d'impôts (totales ou partielles, suivant le niveau d'émission de CO₂) pour les véhicules électriques ou partiellement électriques (hybrides, par exemple). A noter que ces bénéfices ne concernent pas à ce stade les véhicules roulant au gaz naturel, par exemple.

Il n'existe par ailleurs pas d'aide spécifique à l'achat pour les professionnels du transport pour compte d'autrui. Cette absence d'aide, associée aux prix des véhicules très élevés et à la conjoncture actuelle, induit un faible taux de pénétration des véhicules à énergie alternative au sein des flottes de transporteurs routiers portugais. Ce phénomène est par ailleurs accentué par la très large majorité d'entreprises de petites tailles qui composent le pavillon portugais, limitant leurs capacités d'investissement dans de nouveaux véhicules.

Le besoin en renouvellement du parc portugais est pourtant important, car celui-ci est particulièrement vieillissant. Certaines entreprises portugaises ont d'ailleurs du mal à satisfaire les exigences environnementales de certains pays de l'UE, notamment les pays du Nord particulièrement exigeants sur ces critères¹².

Au Portugal, les zones à faibles émissions sont appelées « *Zona de Emissões Reduzidas* (ZER) ». Seule Lisbonne en compte une à l'heure actuelle. Elle restreint la circulation aux véhicules Euro 3 a minima sur le centre historique, et aux Euros 2 sur un périmètre plus large¹³. Le gouvernement n'a pour l'instant annoncé aucune obligation ou plan pour l'instauration de nouvelles zones dans le pays.

Infrastructures de transport et utilisation

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

2023	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	78,1%	16,9%	5,0%
Portugal	85,9%	14,1%	0,0%

Source: Eurostat

Le réseau routier

Le réseau routier portugais s'articule sur 14 325 kilomètres¹⁴, dont 3 065 kilomètres d'autoroutes. Une partie de ce réseau est équipé de péages électroniques administrés par plusieurs compagnies comme *Via Verde*¹⁵.

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire portugais est organisé essentiellement autour :

- d'un axe principal Nord-Sud,
- de trois liaisons avec l'Espagne,
- puis de réseaux suburbains sur Lisbonne et Porto.

¹¹ <https://chargeamps.com/pt/subsidios/>

¹² Entretien ANTRAM

¹³ Les zones à faibles émissions portugaises expliquées – Green-Zones.eu

¹⁴ Statistiques du secteur des Transports et Communications, 2021 – Edition 2022, INE

¹⁵ <https://www.viaverde.pt/particulares>

Il est, au total, constitué de 3 621 kilomètres de lignes de chemins de fer, dont 70 % sont exploitées. Le Portugal ne compte pas de ligne à grande vitesse à ce jour. 120 millions de passagers et 9,7 millions de tonnes de marchandises ont été transportés par le rail en 2021. Le transport international a représenté respectivement 26 000 passagers et 2,3 millions de tonnes de marchandises. L'intégralité des marchandises transportées par le rail l'ont été à destination ou depuis l'Espagne¹⁶. Le réseau ferré permet également de connecter les ports portugais au reste de l'Europe et à l'Espagne, via deux itinéraires principaux :

- L'une au Sud passant par Entroncamento, Badajoz, et rejoignant ensuite Madrid
- L'autre plus au Nord, via Coimbra, rejoignant le réseau espagnol par Salamanca

Cartographie des services ferroviaires exploités par « Comboios de Portugal »



Source: <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar>

Le réseau maritime et fluvial

Par sa position géographique privilégiée, car situé à la frontière de l'Atlantique et porte d'entrée du continent européen, le Portugal dispose naturellement d'un très fort potentiel pour le développement des trafics maritimes et fluviaux. Ils pèsent pour un tiers des approvisionnements du pays, soit 84 000 millions de tonnes (données 2018). Les échanges se font principalement avec l'Europe, pour

¹⁶ INE, 2021

moitié, puis avec l'Amérique (26 % et 24 % des chargements et déchargements), l'Afrique (19 % et 17 %) et enfin l'Asie (5 % et 8 %)¹⁷.

Le port de Sines est le principal hub de connexion entre l'Atlantique et l'Europe. Il traite près de la moitié des marchandises maritimes du Portugal. Il est le 15^e port européen en volume de conteneurs (données 2018), 6^e en matière de transbordement. Viennent ensuite les ports de Leixões à Porto (23 % des marchandises maritimes), puis Lisbonne (13 %).

Le Tage, Sado, le Douro et la lagune d'Aveiro sont quant à eux les principaux fleuves du pays.

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Administrations de tutelle

Ministère de la Planification et des Infrastructures

Au niveau étatique, le ministère de la Planification et des Infrastructures (« Governo do Planeamento e das Infraestruturas ») est le ministère en charge de définir et mettre en œuvre, entre autres responsabilités, les politiques en matière d'infrastructures des transports et communications¹⁸. Le ministère délègue ensuite la mise en œuvre et gestion de ses politiques à deux entités publiques principales :

- L'IMT, Institut des Mobilités et des Transports, qui a en charge la gestion des contrats de concessions de l'État, les sujets de fiscalité, de formation, d'attribution des permis de conduire, de gestion du système d'identification électronique des véhicules, etc¹⁹.
- L'AMT, Autorité de la Mobilité et des Transports, qui a récemment succédé à l'IMT dans ses attributions en matière de régulation et de défense de la concurrence dans les secteurs des transports terrestres, fluviaux et maritimes²⁰.

Avec le ministère de la Planification et de l'infrastructure, d'autres ministères, comme le ministère de l'Économie et de la Transition digitale et le ministère de l'Environnement et de la Transition énergétique, participent également au développement et à l'encadrement du secteur des transports.

Autorité Nationale de Sécurité Routière (ASNR)

L'ASNR « Autorité Nationale de Sécurité Routière », appartient au ministère de l'Intérieur. Elle a à sa charge les sujets de contraventions et de la sécurité.

Institut National de Statistiques (INE)

En termes de statistiques, l'Institut National de Statistiques (INE)²¹ est le principal organe portugais qui rassemble de nombreuses données et publications de rapports associés, dont un rapport annuel des « Statistiques des Transports et communications », dont les résultats ont été utilisés dans la suite de

¹⁷ Le transport de maritime au Portugal. Service économique de Lisbonne, Ambassade de France au Portugal. 10/2020.

¹⁸ <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/area-de-governo/planeamento-e-infraestruturas/acerca>

¹⁹ <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/MissaoeAtribuicoes/Paginas/MissaoeAtribuicoes.aspx>

²⁰ <https://www.amt-autoridade.pt/>

²¹ https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE

ce rapport. A noter que le Cabinet de la Stratégie et des Études du ministère de l'Économie fournit également des statistiques et études sectorielles pour l'ensemble des secteurs de l'économie portugaise, dont celui des transports.

Parmi les acteurs publics structurants du secteur des transports portugais, doivent également être cités :

- « Infrastructures du Portugal » (IP), entité 100% publique qui a en charge la gestion et la maintenance des infrastructures routières et ferroviaires portugaises.
- « Comboios de Portugal » (CP), entité 100% publique également, qui a en charge l'exploitation de l'ensemble des lignes ferroviaires du pays, à la fois urbaines, régionales et interrégionales²².

Organisations professionnelles

Association Nationale des Transporteurs Publics Routiers de Marchandises (ANTRAM)

L'ANTRAM est la principale organisation patronale du secteur. Elle regroupe plus de 3 000 entreprises qui ont un statut d'actionnaires adhérents.

La mission principale d'ANTRAM est la défense des intérêts de ses adhérents et leur représentation dans les organismes paritaires. ANTRAM, à travers son école, est aussi très impliquée dans l'organisation de formations et dans la délivrance d'attestations de capacité.

ANTRAM apporte également à ses adhérents une assistance dans les domaines juridique et documentaire.

Association Nationale des Transporteurs Portugais (ANTP)

L'ANTP est la deuxième association de transporteurs du Portugal. Elle a été créée lors de la grève de juillet 2008 et résulte de désaccords survenus au sein d'ANTRAM sur les résultats des négociations avec le gouvernement. Moins présente qu'ANTRAM dans les organismes paritaires, elle rassemble surtout les entreprises de tailles petites et moyennes. En revanche, elle a développé un réseau commercial très actif.

Organisations syndicales

Fédération des Syndicats des Travailleurs des Transports et des Communications (FECTRANS)

FECTRANS est le principal syndicat dans les transports. Il est notamment en charge avec l'ANTRAM des négociations liées à la convention collective pour le secteur (CCTV).

²² Malgré l'ouverture à la concurrence en 2018 de ses services domestiques ferroviaires de transport de voyageurs, le Portugal a maintenu l'entreprise publique CP comme opérateur pour les 10 prochaines années. Seule la ligne entre Lisbonne et Setúbal est exploitée par l'opérateur privée « Fertagus ».

LE TRM PORTUGAIS- DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon portugais en 2023

Structure du TRM sous pavillon portugais en 2023

2023	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millionst.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	128 580	26 782	100,0%	208	1 794
Transport national	109 948	7 645	28,5%	70	683
Transport international	18 632	19 137	71,5%	1 027	1 110
<i>dont transport international marchandises chargées au Portugal</i>	6 312	6 415	24,0%	1 016	395
<i>dont transport international marchandises déchargées au Portugal</i>	6 329	6 151	23,0%	972	360
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 835	5 613	21,0%	1 464	296
<i>dont cabotage</i>	2 156	958	3,6%	444	60

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises portugais reste principalement tourné vers l'international. Son activité internationale représente plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. Les distances moyennes parcourues exprimées en kilomètres confirment le caractère international de longue distance du TRM portugais.

Évolution du TRM sous pavillon portugais

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

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM*
TOTAL	32 935	36 555	34 863	31 835	34 877	34 186	32 963	31 014	24 241	32 050	32 039	26 782	-1,86%
Transport national	11 180	9 773	10 469	10 791	10 382	10 854	10 530	10 413	8 722	9 389	9 055	7 645	-3,40%
Transport international	21 754	26 783	24 394	21 044	24 295	23 331	22 433	20 600	15 519	22 661	22 984	19 137	-1,16%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

L'activité de transport international portugais fluctue assez fortement entre 2012 et 2019 puis essuie une baisse en 2020 liée à la crise de la covid avant de retrouver un niveau d'avant crise dès 2021, hors 2023. A contrario, l'activité nationale du TRM portugais reste stable entre 2014 et 2019. L'activité nationale peine à retrouver son niveau pré-covid. À noter, une chute de l'activité en 2023 tant au national qu'international. Il s'agira de surveiller si cette baisse se poursuit en 2024. Il convient également de souligner que le pavillon portugais semble avoir du mal à se relever après l'importante chute de son activité à la suite de la crise économique de 2008.

Cabotage

Le cabotage réalisé sous pavillon portugais représente près de 5,7 % du transport international routier portugais ou près de 4 % de l'activité totale. Il est réalisé en quasi-totalité en Espagne et en France. L'activité de cabotage réalisée en Espagne a fortement augmenté en 10 ans, passant de 441 millions de tonnes-kilomètres en 2012 à 834 millions de tonnes-kilomètres en 2022.

Le cabotage sous pavillon portugais dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
Cabotage sous pavillon portugais	904	1 190	1 458	1 199	1 308	1 341	1 112	1 094	981	1 267	1 306	3,75%
<i>en Espagne</i>	441	626	766	658	655	735	533	673	564	754	834	6,58%
<i>en France</i>	423	452	575	421	513	491	509	368	328	457	380	-1,07%
Part du cabotage dans le transport portugais	2,74	3,26	4,18	3,77	3,75	3,92	3,37	3,53	4,05	3,95	4,08	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage réalisé au Portugal a augmenté en 10 ans, passant de 76 millions de tonnes-kilomètres en 2012 à 113 millions de tonnes-kilomètres en 2022 et ce malgré la baisse d'activité en 2020 liée à la crise de la covid. Les volumes d'activité demeurent toutefois très bas avec un taux de pénétration de 1,23 %.

Le cabotage au Portugal

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM
Cabotage au Portugal	76	45	39	48	72	53	115	119	103	128	113	4,05%
Taux de pénétration du cabotage*	0,68%	0,46%	0,37%	0,44%	0,69%	0,49%	1,08%	1,13%	1,17%	1,34%	1,23%	-
Part de marché du cabotage**	1,00%	0,59%	0,50%	0,61%	0,96%	0,70%	1,52%	1,65%	1,61%	1,89%	1,52%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

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

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

Entreprises de TRM

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

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2012	8 508	4 720	58 268
2013	8 176	4 782	56 991
2014	7 885	4 993	58 880
2015	7 725	5 154	61 546
2016	7 656	5 294	65 355
2017	7 654	5 651	68 167
2018	7 696	6 005	71 741
2019	7 853	6 300	73 992
2020	7 753	5 988	73 152

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM au Portugal baisse entre 2012 et 2019 de -1,14 %/an. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises augmente également sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de +4,21 % entre 2012 et 2019. Le nombre de salariés employés dans le secteur est lui en hausse sur la période, soit 3,47 %/an sur 2012-2019.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) au Portugal

Classes d'effectif	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
De 0 à 1 salarié	3 439	3 316	3 329	3 120	2 945	2 816	2 819	2 798	2 900	2 961
De 2 à 9 salariés	4 576	4 185	3 841	3 750	3 792	3 700	3 652	3 676	3 746	3 603
De 10 à 19 salariés	680	618	618	603	644	692	689	710	714	737
De 20 à 49 salariés	393	353	350	364	383	403	457	466	466	442
De 50 à 249 salariés	139	122	131	139	144	157	158	163	171	175
250 salariés et plus	20	20	18	19	21	21	25	28	30	28
Total	9 247	8 614	8 287	7 995	7 839	7 789	7 800	7 841	8 027	7 946

Source: Eurostat

Près de 83 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises portugais est atomisé.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Portugal, 2022

Nombre d'entreprises	8 254
CA - millions €	7 900
Coût du personnel salarié - millions €	2 020
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	1 642
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	378
Taux de charges patronales apparent (b/a)	23,0%
Nombre de personnes occupées	78 569
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	1 508
<i>dont salariés</i>	77 061
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	98,2%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	10,0
Coût moyen du personnel salarié en €	20 900
Valeur ajoutée par salarié en €	34 190
CA par personne occupée	100 540
Investissement par personne occupée en €	7 950
Taux d'investissement (Investissement/VA)	23,3%

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules au Portugal

	2017	2018	2019	2020	2021
Porteurs	50 760	51 908	60 797	55 213	55 780
Tracteurs routiers	45 144	50 125	55 587	49 916	50 602

Source : Eurostat

Le parc de véhicules en circulation sur le territoire portugais est de 7 millions de véhicules légers et 134 000 véhicules lourds²³. Tandis que, parmi ce parc, les véhicules légers roulant au diesel sont en diminution (–1 % entre 2021 et 2020 pour les passagers, –3,5 % pour les marchandises), les parts des véhicules électriques et hybrides dans ce parc sont en augmentation : +60 % pour les électriques « pures », +54 % pour les hybrides rechargeables, +32 % pour les hybrides non-rechargeables. En considérant les véhicules en circulation associés au transport de marchandises, 99 % des véhicules légers, poids lourds et tracteurs roulent au diesel. Environ 1 600 véhicules utilitaires légers en circulation sont électriques. 19 poids lourds sont des hybrides non-rechargeables, 3 sont 100 % électriques. 13 tracteurs roulent au GPL.

1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU PORTUGAL

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés « IRC » s'applique sur les bénéfices nets de l'entreprise. Il est de 21 % pour la plupart des entreprises. Toutefois, les petites et moyennes entreprises bénéficient d'un taux réduit de 17 % pour les premiers 15 000 euros de base imposable.

Une surtaxe d'État (« Derrama Estadual ») est prélevée sur les résidents et non-résidents ayant un établissement permanent au Portugal. Elle s'élève à 3 % pour les bénéfices compris entre 1,5 million et 7,5 millions d'euros, 5 % pour les bénéfices compris entre 7,5 millions et 35 millions d'euros ; et 9 % pour les bénéfices supérieurs à 35 millions d'euros²⁴.

TVA

Au Portugal, le taux normal de la TVA s'établit à 23 %. Il s'applique à la plupart des biens et services. Il existe également un taux intermédiaire de 13 %. Il concerne les services de restauration, la nourriture en conserve, l'essence et la peinture à l'huile, les entrées aux événements culturels, aux expositions et aux compétitions sportives.

Un taux réduit à 6 % s'applique, lui, aux biens alimentaires, à l'eau, aux publications littéraires, à la fourniture d'électricité, au transport de passagers, à l'hôtellerie, à la médecine et aux équipements médicaux.

²³ Statistiques du secteur des Transports et Communications, 2021 – Edition 2022, INE

²⁴ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/implanter/portugal/la-fiscalite-et-la-comptabilite>

Concernant l'activité TRM, la Loi n°55-1/2010 (Chapitre 11 – Section 1 – Article 102) fixe à 23 % le taux de TVA pour les « transferts de biens et prestations de service ».

Impôt unique de circulation (UIC)

L'*Imposto Unico de Circulação*, taxe à l'essieu portugaise, s'applique à tous les véhicules avec un taux qui dépend de leur cylindrée et, pour les véhicules commerciaux, de leurs poids. Les véhicules sont ainsi répertoriés en différentes catégories. La catégorie C s'applique aux ensembles articulés Euro VI, 5 essieux (2+3 essieux) avec suspensions pneumatiques. La taxe s'élève à 800 € par an pour cette catégorie de véhicule²⁵.

La particularité au Portugal qui permettait aux transporteurs faisant la demande « *veículo longo* » de payer la moitié du montant de la taxe a été modifiée en 2021²⁶. Aujourd'hui, seuls les véhicules affectés à l'activité de transport de spectacle ambulant ou d'arts du spectacle sont concernés, ainsi que les véhicules circulant uniquement dans une même région autonome.

Péages

Le réseau autoroutier portugais s'étend sur 3 065 kilomètres sur un total de 424 000 kilomètres que compte le réseau routier au Portugal. Une partie de ce réseau est équipé de péages électroniques administrés par plusieurs compagnies comme Via Verde. D'après les estimations du CNR, le prix moyen des péages portugais serait proche de 0,19 €/km²⁷ pour les ensembles articulés 5 essieux de 40 tonnes et plus. L'ensemble des tronçons autoroutiers concernés par la redevance est renseigné sur le site de l'IMT²⁸.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Le Portugal applique une différence de fiscalité entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisés comme carburant depuis le 1^{er} janvier 2017. Jusqu'à la fin de l'année 2024, le gazole professionnel était plafonné à 50 000 litres par véhicule et par an. Depuis le 1^{er} janvier 2025, le gazole professionnel est limité à 40 000 litres par véhicule et par an²⁹.

- Au 30 mars 2025, les droits d'accises s'élèvent à 50,40 €/hl.
- A ce jour, le montant du remboursement s'élève à 17,40 €/hl en TRM.
Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 33 €/hl en TRM.

Indexation gazole

La législation portugaise oblige à répercuter l'augmentation du prix du gazole sur le coût du transport lorsque celle-ci dépasse 5 % (entre le coût la veille de la signature du contrat ou la re-négociation des coûts, et le jour du transport)³⁰.

Il n'existe pas d'indice de référence pour l'indexation gazole au Portugal. Certains organismes, dont l'ANTRAM, publient les prix pratiqués par les stations, à une fréquence variable. Les entreprises de

²⁵ https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/iuc/Pages/iuc11.aspx

²⁶ <https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-impost> Article 5, paragraphe 8 du Code de la taxe de circulation unique

²⁷ Calculs réalisés sur un panel de 6 tronçons autoroutiers (A1, A2, A3, A4, A6, A8), représentant au total 900 km.

²⁸ <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/RedeRodoviaria/Paginas/TaxasdePortagem.aspx>

²⁹ <https://antram.pt/informacao/53/Procedimentos-em-vigor>.

³⁰ Décret n°239/2003 du 4/10/2003 et Décret n° 145/2008 du 28/07/2008

transport rencontrées utilisent ces prix pour appliquer des indices s'ils parviennent à l'introduire dans la négociation avec leurs clients, ou bien calculent leur propre indice à partir de leurs prix constatés. Plusieurs entreprises interrogées utilisent également les prix publiés par *energy.ec.europa*.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Concertation sociale

La dernière convention collective (CCTV) en vigueur, au moment de la réalisation de cette étude, pour le transport routier de marchandises a été publiée le 8 décembre 2019, pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020³¹. Elle a été signée entre l'ANTRAM (la fédération des transporteurs portugais), la FECTRANS (le syndicat des transports et commissionnaires) et les différentes organisations syndicales. L'ensemble des entreprises interrogées utilisent la convention. Elle a depuis été actualisée en 2021 et 2022 pour suivre l'évolution du salaire minimum national. En 2021, une augmentation de 4,724 % a été appliquée sur les éléments de rémunération (salaire de base, ancienneté, complément de salaire et indemnité de nuit) et une nouvelle en 2022 de 6 % sur les mêmes éléments de rémunération³².

Si la convention collective précédente (signée le 8 août 2018) avait introduit de nombreux changements, cette nouvelle convention s'inscrit dans la continuité, avec comme principaux changements :

- Une augmentation du salaire minimum légal conventionnel (de 630 € à 777,05 €) et des différentes primes et indemnités.
- L'indemnité de travail nocturne forfaitaire obligatoire pour le transport domestique.
- La prise en compte du statut spécifique des conducteurs effectuant du transport de matières dangereuses, pour leur conférer des avantages particuliers (rémunération spécifique, prise en charge de la formation « ADR » ...).
- Le transfert de certaines charges du conducteur vers l'entreprise (formation et carte conducteur notamment).

En particulier, le statut de « conducteur ibérique » et le paiement généralisé de deux heures supplémentaires par jour, changements importants introduits dans la convention précédente, sont bien maintenus et valorisés dans la nouvelle convention.

Rémunération de base

En 2022, le salaire minimum légal mensuel des conducteurs routiers portugais est de 777,05 € (+23,3 % par rapport à 2019) sans compter les nombreux suppléments obligatoires, détaillés ci-dessous. La majorité des entreprises paient un salaire de base équivalent au salaire minimum légal. Les 13^e et 14^e mois de salaire sont obligatoires. Ils peuvent être ramenés en douzièmes et payés mensuellement, ou bien être payés en deux fois, habituellement en juin et en décembre.

Ancienneté – Clause 46

Les primes d'ancienneté (*diuturnidades*) sont prévues par la convention collective. Elles sont attribuées à partir de la troisième année passée dans l'entreprise, puis par périodes triennales. A partir de la 3^e année d'ancienneté, un conducteur sous contrat portugais perçoit 18,87 € par mois (+17,9 % par rapport à 2019). Après la quinzième année, elles sont plafonnées. Ainsi, un conducteur avec une

³¹ [CCTV Antram-Fectrans 2020.pdf](#)

³² <https://www.antram.pt/conteudo/3313-salario-minimo-nacional-e-atualizacao-do-cctv-para-2022>

ancienneté de 8 ans (moyenne constatée sur le panel d'entreprises interrogées) reçoit une prime d'ancienneté égale à 37,74 € (2*18,87 €).

Complément de salaire – clause 59

Les conducteurs routiers portugais bénéficient d'un complément de salaire dont les montants dépendent du type de véhicule et de la portée géographique des déplacements. Dans le cas d'un conducteur affecté à l'international et conduisant un ensemble articulé de 40 tonnes, le complément de salaire s'élève à 38,85 € par mois (+23,3 % par rapport à 2019).

Complément de salaire - Clause 59 actualisée en 2022

Groupe	Type de véhicule	Salaire de base	Montant du complément de salaire					
			National		Ibérique		International	
I	Moins de 7,5 tonnes	777,05 €	0	0,00 €	1.01	7,77 €	1.02	15,54 €
II	De 7,5 tonnes à 44 tonnes	777,05 €	1.02	15,54 €	1.03	23,31 €	1.05	38,85 €
III	Plus de 44 tonnes	777,05 €	1.04	31,08 €	1.06	46,62 €	1.1	77,00 €

Source: convention collective portugaise Antram 2020, actualisation 2022

Heures de nuit – Clauses 48 et 63

La loi prévoit une augmentation de 25 % pour les heures de travail de nuit réalisées entre 22 h et 7 h.

L'employeur peut aussi allouer une indemnité de travail de nuit à hauteur de 10 % du salaire de base, soit 77,71 € par mois. La convention collective impose le paiement systématique de cette indemnité forfaitaire de travail de nuit aux conducteurs routiers affectés au transport ibérique ou international même si aucune opération de transport n'a lieu pendant ces heures. Le paiement systématique est également obligatoire sur l'activité domestique.

Heures supplémentaires – Clause 47

La convention collective stipule aussi que tout conducteur routier conduisant un véhicule de plus de 7,5 tonnes, quel que soit le type d'activité : nationale, ibérique ou internationale, est payé deux heures supplémentaires par jour. Le calcul de ces heures prend en compte la rémunération légale de base, soit 700 €, le complément de salaire et l'ancienneté.

Les heures supplémentaires sont payées avec une augmentation de :

- 50 % sur la première heure,
- 75 % sur la deuxième heure.

La valeur totale des deux heures supplémentaires doit être multipliée par 30 jours.

Prémio TIR – Clause 64

La prime « TIR » est versée aux travailleurs se déplaçant à l'étranger dans l'exercice de leurs fonctions. Elle est indépendante du nombre de jours passés en déplacement. En 2022, sa valeur est de 135 € par mois pour un conducteur international (+4 % par rapport à 2019). Considérée comme une rémunération liée à un déplacement, elle n'est pas soumise à cotisations sociales et est payée sur

13 mois. La prime « TIR » est applicable au conducteur ibérique, d'une valeur de 115 € par mois le cas échéant (+4,5 % par rapport à 2019).

Travail le week-end et les jours fériés – Clause 50

Le travail effectué les jours de repos hebdomadaires, notamment le week-end ou les jours fériés, est rémunéré au double du tarif journalier, quel que soit le nombre d'heures travaillées.

La formule suivante sert au calcul du tarif journalier : Rémunération mensuelle / 30 jours = Rémunération journalière.

La rémunération mensuelle retenue comprend le salaire de base, le complément de salaire et l'ancienneté (comme pour le calcul des indemnités pour les heures supplémentaires).

Congés payés

Le droit aux vacances d'un travailleur au cours de l'année où les vacances sont prises (l'année de vacances) est déterminé par les prestations que celui-ci a fournies durant l'année précédente (l'exercice de vacances).

La durée des vacances annuelles est limitée à 4 semaines, tant pour les employés que pour les ouvriers. Sous un régime de travail de 6 jours par semaine, la durée s'élève à 24 jours alors que sous un régime de 5 jours, elle correspond à 22 jours.

Les jours fériés sont au nombre de 10 jours par an.

Indemnités de déplacement – Clause 58

Le montant minimum de l'indemnité journalière légale à l'international est de 36,4 € en 2022 (+ 4 % par rapport à 2019), quelle que soit la destination. Sur l'activité nationale, l'indemnité journalière s'élève à 23 € (+7 % par rapport à 2019) et à 26 € pour la zone ibérique (+4 % par rapport à 2019).

D'après les enquêtes réalisées auprès des entreprises et conducteurs, les indemnités journalières commencent à devenir majoritaires et les indemnités de déplacement calculées au kilomètre semblent disparaître progressivement, conformément aux exigences du Paquet Mobilité notamment. Les indemnités kilométriques oscillent entre 7 centimes du kilomètre et 9 centimes du kilomètre chez les entreprises enquêtées qui continuent de l'utiliser. A noter qu'une entreprise utilise les deux modalités de calcul, en retenant celle qui est la plus avantageuse pour le conducteur.

Une seule entreprise interrogée défraie parfois ses conducteurs pour une nuit d'hôtel pour le repos hebdomadaire obligatoire (24 heures), qui continue donc de se faire en cabine. A noter par ailleurs que le Paquet Mobilité semble avoir eu peu d'effet en termes de réorganisation des tournées pour l'activité internationale des entreprises portugaises. La plupart sont en effet déjà organisées pour réaliser le repos de 45 heures obligatoire au Portugal. Les conducteurs rentrent chez eux un week-end sur deux en moyenne.

Cotisations sociales

Cotisations sociales au 1er janvier 2022 au Portugal

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019 (en %)	Employeur	Salarié
Maladie-maternité, invalidité, vieillesse, survivants, maladies professionnelles et chômage (SGD)	23,75	11,00
Assurance accidents de travail	4,70	
Total	28,45	11,00

Source: Cleiss

La protection en matière d'accident du travail revient à l'employeur qui doit s'assurer auprès d'une compagnie d'assurance privée agréée. Le montant de la prime d'assurance dépend de la nature de l'activité et du degré du risque dans l'entreprise. Dans les entreprises de transport, elle s'élève à 4,70 %.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Impôt sur les revenus des personnes physiques au Portugal en 2023

Revenus imposables annuels		Taux appliqué	Montant déductible
De	A	%	€
-	7 479	14,5	-
7 479	11 284	21,0	486,14
11 284	15 992	26,5	1 106,73
15 992	20 700	28,5	1 426,65
20 700	26 355	35,0	2 772,14
26 355	38 632	37,0	3 299,12
38 632	50 483	43,5	5 810,25
50 483	78 834	45,0	6 567,33
78 834		48,0	8 932,68

Source: PWC

Le Portugal applique la retenue à la source pour le paiement de l'impôt sur le revenu.

Encadrement du chargement et déchargement de marchandises

Le Portugal a mis en place en 2021 une loi³³ visant à encadrer le chargement et déchargement de marchandises ainsi que les temps d'attente sur le territoire portugais et ce quelle que soit la nationalité de l'entreprise ou du conducteur. Sur l'ensemble des plateformes du pays, à l'exception par exemple de la distribution urbaine ou du transport de carburant, il est dorénavant interdit au conducteur de charger ou décharger la marchandise, conformément aux exigences européennes.

Face aux temps d'attente importants constatés, notamment dans le secteur de la grande distribution (jusqu'à 5 heures parfois), la loi prévoit également une limitation des temps d'attente à l'entrepôt en pénalisant après 2 heures le chargeur ou client, qui doit payer une pénalité dépendant du type de transport (national, ibérique, international) et du tonnage du véhicule.

Pénalités appliquées aux plateformes au-delà de 2h d'attente

Catégorie	Pénalité après 2h d'attente		
	National (€/h)	Ibérique (€/h)	International (€/h)
Véhicule entre 2,5t et 3,5t	12	13	14
Véhicule entre 3,5t et 7,5t	15	16	17
Véhicule entre 7,5t et 11t	18	19,5	21
Véhicule entre 11t et 19t	24	25,5	27,5
Véhicule entre 19t et 26t	26	28	30
Véhicule entre 26t et 44t	30	32,5	35
Véhicules supérieur à 44t	34	37	40

Source: Décret n°57/2021 du 13/07/203021

³³ Décret n°57/2021 du 13/07/203021 https://www.froet.es/wp-content/uploads/Portugal-Decreto-Ley-572021-Carga_Descarga-y-Paralizacion_Traduccion.pdf

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2022, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM portugais 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 portugais (voir ci-après et page 33).

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises portugaises 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	87	Allemagne, Suisse, Slovaquie, Hongrie, Autriche, Pologne, Croatie	105	13 500 000 €
Entreprise 2	4	Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, France, Espagne	4	450 000 €
Entreprise 3	10	Espagne, France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Italie, Suisse	10	900 000 €
Entreprise 4	4	France, Scandinavie, Pays-Bas	4	750 000 €
Entreprise 5	70	Belgique, Pays-Bas, France	70	8 424 000 €
Entreprise 6	170	Espagne, France, Italie, Allemagne, Royaume-Uni	180	19 500 000 €
Entreprise 7	32	Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique	32	5 000 000 €
Entreprise 8	58	Royaume-Uni, Allemagne	58	3 800 000 €
Entreprise 9	6	Espagne, France	8	100 000 €
Entreprise 10	30	Espagne, France, Italie, Allemagne, Belgique, Pays-Bas	30	7 000 000 €
Entreprise 11	29	Allemagne, Belgique, Pays-Bas	29	3 000 000 €
Entreprise 12	8	Allemagne, Danemark, Belgique, Pays-Bas	8	2 000 000 €

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

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

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 200 et 253 jours avec une concentration autour de 238 jours par an. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 150 000 km, avec une concentration autour de 134 700 km par an. La durée de conservation des tracteurs 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 semi-remorque/tracteur relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,09, un ratio en hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio semi-remorque/tracteur de 1,06 avait alors été relevé en 2019.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI neuf est compris entre 90 000 € et 120 000 €, avec une concentration autour de 105 200 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque neuve est lui estimé à 34 300 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 36 à 60 mois, avec une concentration sur 60 mois.

Le recours au crédit bancaire ou à l'autofinancement reste toutefois assez présent. Une autre entreprise fait aussi le choix de la location financière sur 48 mois, entretien-réparations inclus.

Pour l'activité internationale, la durée de détention d'un tracteur est de 5 à 10 ans et de 10 à 15 ans pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1,13 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent de calculer le coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 14 486 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,09. Le coût de détention d'un ensemble articulé est relativement stable depuis la dernière étude du CNR de 2019. Un montant de 14 431 € par an et par ensemble avait été relevé.

CARBURANT

Le gazole reste le premier poste de coût des transporteurs portugais, avant même le coût du conducteur, comme ceci avait été relevé en 2019 dans l'étude du CNR sur le TRM portugais. La consommation moyenne constatée est de 31,5 litres aux 100 km. La moyenne constatée est en baisse par rapport à 2019, qui s'élevait à 32,6 litres aux 100 km.

Aucun des transporteurs rencontrés ne possède de cuve. Cependant, il convient de signaler que de nombreux transporteurs portugais en possèdent une. Tous s'approvisionnent en majorité en Espagne, où ils arrivent à obtenir de bons prix. La récupération partielle de droit d'accises sur le gazole professionnel s'applique également. D'après les observations du CNR, les entreprises s'approvisionnent principalement en Espagne (à hauteur de 90 %) et en France (à hauteur de 10 %). La moyenne 2022 des prix du carburant en Espagne issus des publications de la Commission européenne est de 1,43 €/litre après récupération partielle de droit d'accises et de 1,38 €/litre en France après la récupération partielle de la TICPE. Cet écart sur les prix du gazole entre la France et l'Espagne s'explique par les remises pratiquées en France entre mars et décembre 2022.

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 1,42 €. Ce prix élevé s'explique par la crise des prix de l'énergie survenue au début de la guerre en Ukraine.

ENTRETIEN & REPARATIONS

La totalité des entreprises visitées possèdent un atelier intégré. Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 7 200 €/an. Il est en hausse par rapport à l'étude réalisée par le CNR en 2019. Pour mémoire, un montant annuel de 6 000 € par an et par ensemble avait alors été retenu. Comme en 2019, plusieurs transporteurs rencontrés déclarent s'occuper eux-mêmes de l'entretien de leurs véhicules directement dans leurs ateliers. Ceci peut expliquer en partie ce poste de coût relativement faible en comparaison de ceux des pays voisins. A titre d'exemple, le poste entretien-réparations d'un ensemble articulé 40 tonnes français s'élève à plus de 11 000 €/an.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 500 € et 6 750 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La quasi-totalité des transporteurs interrogés possédant un atelier assurent eux-mêmes le changement et l'entretien des pneus de leurs flottes.

D'après les déclarations des transporteurs portugais, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 370 €, en hausse par rapport à 2019 où un montant de 3 060 € avait été relevé.

PEAGES

Ce poste de coût dépend fortement de la localisation des principaux clients des transporteurs. Ainsi, une entreprise intervenant quasi exclusivement en France et en Espagne peut dépenser près de 9 000 € de péages annuels par ensemble articulé, tandis qu'une autre se déplaçant souvent aux Pays-Bas, en Belgique ou encore en Allemagne voit ce poste de coût atteindre près de 22 000 € par an et par véhicule.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 14 070 € par an et par véhicule prenant en compte des voyages mixtes internationaux de moyenne et longue distances.

Ce poste de coût a peu varié depuis l'étude CNR de 2019. Le montant relevé était de 14 200 € par an pour un poids lourd 40 tonnes. Il semble que les transporteurs portugais accordent une attention particulière à ce poste de coût et font le choix d'éviter, quand ils le peuvent, certains tronçons payants.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 300 € par an et par ensemble à 5 400 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 3 530 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, en légère augmentation par rapport à 2019 (3 250 € par an et par ensemble). Le poste assurances au Portugal peut paraître élevé en comparaison de ceux de ses voisins. Les transporteurs rencontrés déclarent n'avoir que peu de marge de négociation du fait d'un marché des assurances qui semble peu concurrentiel.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 800 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Elle reste inchangée.

COUTS DE STRUCTURE

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

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs au Portugal 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 à Urbasa et Arroio en Espagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats portugais, 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 portugais affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Les transporteurs portugais ont souvent recours à des CDD (contrat de six à neuf mois, renouvelé une fois) avant de transformer le contrat en CDI. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 232 jours, la fourchette se situant entre 200 jours et 253 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 22 jours ouvrés. Plusieurs conducteurs interrogés déclarent avoir 30 jours de congés payés par an, jours fériés confondus, souvent posés en hiver et en été. Les conducteurs travaillent donc 10,75 mois effectifs par an. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des entreprises portugaises est élevée, 8 ans. En 2019, l'ancienneté relevée était de 7 ans.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs portugais affectés à l'activité internationale réalisent en général entre 16 et 20 découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines. Une moyenne de 20 découchers par mois est retenue pour le profil type. A noter cependant, la part croissante de conducteurs déclarant rentrer chez eux tous les week-ends.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 132 830 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 130 260 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 131 530 km par an. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,02.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Le salaire minimum légal mensuel d'un conducteur routier portugais est de 777,05 € brut par mois. Son montant est inscrit dans la convention collective, il est par ailleurs largement repris par les entreprises.

Le salaire minimum est complété par l'ancienneté, égale à 37,74 €/mois dans le cas d'un conducteur routier ayant une ancienneté de 8 ans, et par des ajustements liés aux différentes clauses (clauses 47, 48, 59 et 63). Les conducteurs routiers sont payés sur 14 mois. Les 13^e et 14^e mois sont mensualisés pour permettre la reconstitution du coût d'un conducteur « type » (voir ci-après). Ils tiennent compte du salaire minimum légal, 777,05 €, du complément de salaire, 38,85 €, de l'ancienneté, 37,74 €, et des clauses 47 et 48 uniquement pour le 13^e mois.

Une part variable comprenant les indemnités de déplacement vient s'ajouter au salaire fixe. Comme prévu dans la convention collective, elle s'établit à 36,4 € par jour quelle que soit la destination. En plus de ces indemnités de déplacement, les conducteurs portugais perçoivent la prime TIR, valable pour chaque mois travaillé. Elle s'élève à 135 €/mois à l'international. Il faut également ajouter à cela

les indemnités de fin de semaine (clause 50). Dans le cas d'un conducteur « type » portugais affecté à l'international, un forfait de 2 week-ends par mois est retenu.

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

Profil type conducteur international - Portugal- 2022								
Caractéristiques			- Conducteur travaillant à 100% à l'international. - Retour à la base un week-end sur deux en moyenne. - Salaire de base calculé d'après les minima légaux de la convention collective. - Ancienneté moyenne de 8 ans. - Mode de calcul majoritaire des indemnités de déplacement : forfait à la journée de 36,4 € par jour. - Temps de service de près de 200 heures par mois sur 10,75 mois.					
Kilométrage annuel réalisé			131 530 km					
Nombre de jours de travail par an			232					
Nombre d'heures de conduite par an			1 980					
Recomposition du coût d'un conducteur type portugais en 2022								
Présentation officielle sur les fiches de paie								
EMPLOYEUR			SALARIE					
Salaire Brut	Unité	1 513,59 €	Salaire Brut	Unité	1 513,59 €			
Salaire brut minimum conventionnel	30 jours	777,05 €	Salaire brut minimum conventionnel	30 jours	777,05 €			
Ancienneté	8 ans	37,74 €	Ancienneté	8 ans	37,74 €			
Complément de salaire - Clause 59		38,85 €	Complément de salaire - Clause 59		38,85 €			
Clauses 48 et 63 - indemnité travail de nuit (10% du salaire minimum)		77,71 €	Clauses 48 et 63 - indemnité travail de nuit (10% du salaire minimum)		77,71 €			
Clause 47 (2 heures supplémentaires par jour)	60 heures	400,14 €	Clause 47 (2 heures supplémentaires par jour)	60 heures	400,14 €			
Mensualisation des 13e et 14e mois		182,09 €	Mensualisation des 13e et 14e mois		182,09 €			
Cotisations sociales	28,45%	430,62 €	Cotisations sociales	11,00%	166,49 €			
SGD	23,75%	359,48 €	SGD	11,00%	166,49 €			
Assurance accidents du travail	4,70%	71,14 €						
Rémunération brute chargée hors Premio TIR et hors indemnités de fin de semaine (A)		1 944,20 €	Salaire net avant impôt pendant 10,75 mois de travail effectif hors Premio TIR et indemnités de fin de semaine		1 347,09 €			
			Impôt sur le revenu		220,84 €			
Premio TIR (mois travaillés uniquement) - Clause 60	13 mois	146,25 €	Premio TIR (mois travaillés uniquement) - Clause 60	13 mois	146,25 €			
Indemnités de fin de semaine (mois travaillés uniquement) - Clause 50	2 week-ends	227,64 €	Indemnités de fin de semaine (mois travaillés uniquement) - Clause 50	2 week-ends	227,64 €			
Rémunération brute chargée, toutes primes et indemnités incluses (pour un mois de pleine activité) (B)		2 318,09 €	Salaire net après impôt sur le revenu (pour un mois de pleine activité)		1 500,14 €			
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif, 36,4 €/jour		728,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif, 36,4 €/jour		728,00 €			
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		3 046,09 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 228,14 €			
Recomposition du coût annuel d'un conducteur portugais en 2022								
B * 10,75 mois	10,75 mois	24 919,48 €	B * 10,75 mois	10,75 mois	16 126,51 €			
A * 1,25 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,25 mois	2 430,26 €	A * 1,25 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,25 mois	1 407,82 €			
Indemnités * 10,75 mois		7 826,00 €	Indemnités * 10,75 mois		7 826,00 €			
Coût total annuel		35 175,74 €	Revenu net annuel		25 360,33 €			
Coût horaire de conduite en €		17,77 €	Revenu net moyen mensuel		2 113,36 €			
Coût kilométrique en €		0,27 €						

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de plus de 17,3 % depuis 2019, passant de 29 979 € à 35 176 € en 2022 et ce malgré la baisse du kilométrage. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum conventionnel et des indemnités de séjour. En moyenne, sur 3 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +5,47 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat portugais reste sensiblement identique à 2019. Le kilométrage annuel quant à lui baisse. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 17,77 €, en augmentation de près de 17,4 % par rapport à 2019. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2019, un montant de 15,14 €/heure.

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

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2022			
	unité	Portugal Simulation	
Kilométrage annuel du véhicule	km	134 700	
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	238	
Ratio semi-remorque/tracteur		1,09	
Coût d'un conducteur	€/an	35 176	
Ratio conducteur/tracteur		1,02	
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 486	
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,5	
coût unitaire du carburant, moyenne 2022*	€/litre	1,4200	
Coût annuel du carburant	€/an	60 251	
Pneumatiques	€/an	3 370	
Entretien-réparations	€/an	7 200	
Péages et vignette	€/an	14 070	
Assurance (véhicule)	€/an	3 530	
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	800	
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		139 727	
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,04	
Coûts de structure	€/an	12 150	
Synthèse - coût de revient		151 877	
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13	

*Après récupération des droits d'accises

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes portugais affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,04 €, contre 0,83 € en 2019, en augmentation de près de 25,7 % depuis la dernière étude. Le poste carburant est celui qui a le plus augmenté sur la période, +37,2 %. Cette hausse s'explique principalement par la flambée des prix de l'énergie à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine. Le coût conducteur a également augmenté +17,3 %. Les autres postes de coût, eux, n'ont que peu varié.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 8 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 1,13 € au kilomètre en 2022. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 1 €/km et 1,32 €/km, avec une concentration autour de 1,07 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

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

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

INE Statistiques du secteur des Transports et Communications, 2021 – Edition 2022, INE

Plan national énergie-climat

<https://www.portugalenergia.pt/setor-energetico/bloco-4/>

Plan national d'investissement

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-de-investimentos-para-2030>

Convention collective

http://www.fectrans.pt/images/informacao/Acordos/Mercadorias/CCTV_Antram-Fectrans_2020.pdf

<https://www.antram.pt/conteudo/3313-salario-minimo-nacional-e-atualizacao-do-cctv-para-2022>

Décret chargement-déchargement et temps d'attente

Décret n°57/2021 du 13/07/203021 https://www.froet.es/wp-content/uploads/Portugal-Decreto-Ley-572021-Carga_Descarga-y-Paralizacion_Traduccion.pdf

Indexation gazole

Décret n°239/2003 du 4/10/2003 et Décret n° 145/2008 du 28/07/2008