



Comité National Routier

# LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL

- Etude -  
Edition 2015



Cette étude a été réalisée entre mai 2015 et novembre 2015 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com/>

## Table des matières

1.	Présentation de la situation générale de l'Espagne .....	3
1.1.	Cadrage politique, géographique et économique de L'Espagne.....	3
1.1.1.	Rappel historique.....	3
1.1.2.	L'organisation politique et administrative de l'Espagne. ....	4
1.1.3.	La géographie physique et humaine du territoire.....	10
1.1.4.	Paysage économique de l'Espagne.....	11
1.2.	Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures de transport .....	14
1.2.1.	Politique des transports.....	14
1.2.2.	L'organisation logistique du pays .....	15
1.2.3.	Les infrastructures de transport .....	15
1.3.	Données de cadrage du secteur du TRM en Espagne .....	19
2.	Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Espagne.....	29
2.1.	Organisation du secteur.....	29
2.1.1.	Les différents intervenants du secteur .....	29
2.1.2.	Comment créer une entreprise en Espagne ? .....	31
2.1.3.	La création d'une entreprise dans le secteur du TRM.....	33
2.1.4.	Le marché du travail des conducteurs espagnols.....	35
2.2.	La fiscalité des entreprises .....	37
2.2.1.	La fiscalité générale .....	37
2.2.2.	La fiscalité du secteur du TRM.....	40
2.3.	La réglementation sociale.....	42
2.3.1.	La réglementation générale du travail et les contrats de travail .....	42
2.3.2.	Les charges sociales .....	44
2.3.3.	La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises.....	46
2.4.	Contrôles, sécurité et amendes .....	52
2.4.1.	Les contrôles .....	52
2.4.2.	La sécurité routière .....	52
2.4.3.	Le contrôle technique .....	52
3.	Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM Espagnols à l'international..	53
3.1.	Analyse des coûts d'exploitation .....	53
3.1.1.	Résultats de l'enquête « entreprises » .....	53
3.2.	Observation des coûts du personnel de conduite.....	58
3.2.1.	Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite .....	58
3.2.2.	Définition d'un profil type de conducteur espagnol international .....	59
3.2.3.	Reconstitution du coût d'un conducteur (CC Tarragona).....	60

# 1. Présentation de la situation générale de l'Espagne

## 1.1. Cadrage politique, géographique et économique de l'Espagne

### 1.1.1. Rappel historique<sup>1</sup>

La perte en 1898 des derniers éléments de son empire, suite à la guerre contre les Etats- Unis d'Amérique, marque le début d'une période difficile pour l'Espagne. La guerre civile de 1936 entre nationalistes et républicains et la défaite de ces derniers en 1939 conduisent à l'avènement d'un régime dictatorial.

Après la mort de Franco en 1975, l'Espagne a connu une période de transition démocratique dirigée par le Roi Juan Carlos, qui a conduit en 1978 à l'adoption de la constitution.

La constitution de 1978 « reconnaît et garantit le droit à l'autonomie des nationalités et des régions qui la composent et la solidarité entre elles ». Elle fait de l'Espagne un Etat régional.

L'Espagne a ensuite connu ses « trente glorieuses » (1975-2004), au cours desquelles elle a adhéré à l'OTAN en 1982 puis à l'Union Européenne au 1<sup>er</sup> Janvier 1986. Elle a intégré le système monétaire européen en 1989 et adopté la monnaie unique.

Pendant les trente glorieuses, le pays modernise son agriculture, développe ses industries et s'appuie sur une activité touristique toujours dynamique. Un important programme d'investissements lui permet de développer son réseau routier et autoroutier ainsi que, plus récemment, son réseau de trains à grande vitesse, l'AVE (Alta Velocidad de España). En 1992, les Jeux olympiques de Barcelone et l'Exposition universelle de Séville symbolisent la réussite espagnole.

Cette réussite, souvent donnée en exemple en Europe, se manifestait entre autres par un niveau bas de la dette publique à 36 % du PIB. Néanmoins, la crise de 2008 et l'éclatement de la bulle immobilière ont mis en évidence une économie déséquilibrée, dans laquelle le secteur du bâtiment absorbait une grande partie des investissements au détriment des autres activités et représentait plus de 12 % des emplois espagnols, soit deux fois plus que la moyenne des pays de la zone euro. L'explosion de cette bulle immobilière a engendré un chômage massif atteignant, pour ce seul secteur d'activité, entre 1,5 et 2 millions de nouveaux demandeurs d'emploi.

---

<sup>1</sup> Cette partie est inspirée de l'ouvrage « Histoire de l'Espagne de 1808 à nos jours », Jordi Canal, Ed.Armand Colin- 2<sup>nd</sup> Ed. 09/2014 et de l'article de François Le Moal dans la revue électronique Diploweb.com, publié le 3 avril 2009.

La période précédant la crise de 2008 a aussi vu les régions engager des dépenses d'équipement très importantes. L'année 2009 a été une année dramatique pour l'économie espagnole. Le taux du chômage s'est envolé à 26,4 % et la dette s'est établie à 52,7 % du PIB (+ 46 % par rapport à 2008). Des mesures sévères ont été prises et il semble que 2014 marque enfin la sortie de crise. Toutefois, le chômage reste très élevé, touchant 23,9 % de la population active, et la dette publique atteint 98,9 %.<sup>2</sup>

### **1.1.2. L'organisation politique et administrative de l'Espagne**

Le Royaume d'Espagne est aujourd'hui une monarchie parlementaire dont le Roi est le chef de l'Etat.

Le parlement espagnol « Cortes generales » est bicaméral et constitué d'une part du Congrès des députés (Congreso de los diputados) et d'autre part du Sénat (Senado). Il détient le pouvoir législatif, contrôle le budget de l'Etat et l'action du gouvernement.

Le Congrès des députés est composé de 300 à 400 membres, 350 actuellement. Ils sont élus au suffrage universel par les citoyens.

Sur les 266 sénateurs qui siègent au Sénat, 208 sont élus au suffrage universel et 58 sont désignés par les assemblées législatives des communautés autonomes.

La désignation par le Roi d'Espagne du président du gouvernement intervient après les élections législatives. Ce poste est habituellement occupé par le leader du parti ayant remporté les élections législatives, pour autant que le roi l'ait présenté et qu'il ait obtenu la confiance du Parlement. Le Président du gouvernement désigne ses ministres qui devront être nommés par le roi.

### **Communautés autonomes<sup>3</sup>**

Il existe 17 communautés autonomes « comunidades autonomas » en Espagne : Andalousie, Aragon, Asturies, Baléares, Canaries, Cantabrique, Castille-Léon, Castille-La Manche, Catalogne, Extremadura, Galice, Madrid, Murcie, Navarre, Pays-Basque, La Rioja et Valence. « Elles disposent d'un parlement autonome et d'un gouvernement autonome. Le Parlement est élu à travers des élections au suffrage universel direct par les citoyens résidents dans chaque communauté. Le Parlement a pour fonctions d'élire le Président de la communauté autonome, approuver les lois sur les matières relevant de sa compétence, approuver les budgets autonomes, et enfin contrôler l'action du Gouvernement autonome. Ce Gouvernement autonome est formé par le Président et un Conseil de Gouvernement auxquels revient l'exercice de la capacité exécutive et administrative de toutes les compétences assumées par la communauté. D'un point de vue économique et financier, les communautés autonomes jouissent d'une certaine autonomie pour mener à bien leurs politiques de dépenses et elles ont également la capacité de créer leurs propres ressources fiscales, taxes et surtaxes dans le cadre de l'ordonnancement général de l'économie qui relève du

---

<sup>2</sup> Sources : Les Echos

<sup>3</sup> Article inspiré de « L'Espagne et son organisation territoriale », Anne-Laure Panicali, 2010, et du site internet [www.unilim.fr](http://www.unilim.fr), consulté à plusieurs reprises en octobre 2015.

Gouvernement de la Nation. Sur les relations de l'administration générale de l'Etat avec les communautés, elles sont régies par le principe essentiel de coopération entre administrations publiques se traduisant par des conventions administratives, des conférences sectorielles et des commissions bilatérales de coopération où les questions importantes relatives aux administrations publiques sont débattues et prises. »

### Communautés autonomes espagnoles



Il faut distinguer deux types de communautés autonomes :

- les communautés de pleine autonomie,
- les communautés d'autonomie progressive.

« Les premières sont celles qui ont utilisé la procédure d'accès à l'autonomie prévue par l'article 151 de la constitution leur permettant d'insérer dans leurs statuts les thèmes énumérés dans l'article 148 mais ne pouvant élargir qu'au minimum leurs compétences. Les secondes sont celles qui ont eu recours à la voie de l'accès de l'article 143 de la Constitution et par conséquent elles pourront élargir au maximum les compétences énumérées à l'article 148 lors de la réforme de leur statut. La voie choisie par chaque communauté autonome a conditionné le niveau de compétences incluses dans leur statut respectif, niveau pouvant être dépassé par la mise en œuvre de l'article 150 prévoyant la réforme des statuts. Cependant, cette distinction entre ces deux types de communautés est amoindrie par le pacte autonome signé le 28 février 1992, favorisant la

réforme statutaire des Communautés d'autonomie progressive afin de rapprocher leur niveau de compétence des communautés de pleine autonomie. »

L'article 148 énumère les compétences que les Communautés autonomes peuvent inclure dans leurs statuts. Il s'agit de :

- l'organisation de leurs institutions d'autogouvernement,
- les modifications des limites des communes sises sur leur territoire et, de manière générale, les compétences qui incombent à l'administration de l'État sur les collectivités locales et dont le transfert est autorisé par la législation sur le régime local,
- l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'habitat,
- les travaux publics intéressant la communauté autonome uniquement sur son propre territoire,
- les chemins de fer et les routes dont le tracé se trouve intégralement sur le territoire de la communauté autonome et, dans les mêmes conditions, les transports assurés par ces moyens ou par câble,
- les ports de refuge, les ports et les aéroports de plaisance et, en général, ceux qui n'ont pas d'activité commerciale,
- l'agriculture et l'élevage conformément à l'agencement général de l'économie,
- la gestion des forêts et les exploitations forestières,
- la gestion en matière de protection de l'environnement,
- les projets, la construction et l'exploitation des ouvrages hydrauliques, des canaux, des systèmes d'irrigation intéressant la communauté autonome ; les eaux minérales et thermales,
- la pêche dans les eaux intérieures, la conchyliculture et l'aquaculture, la chasse et la pêche fluviale,
- les foires locales,
- l'essor du développement économique de la communauté autonome dans le cadre des objectifs fixés par la politique économique nationale,
- la promotion et la gestion du secteur artisanal, des musées, des bibliothèques et des conservatoires de musique, du patrimoine monumental,
- l'aide à la culture, à la recherche et, le cas échéant, à l'enseignement de la langue de la communauté autonome,
- la promotion et l'aménagement du tourisme dans son ressort territorial,

- la promotion du sport et l'utilisation convenable des loisirs,
- l'assistance sociale, la santé et l'hygiène publiques,
- la surveillance et la protection de ses édifices et de ses installations. La coordination et les autres tâches en relation avec les polices locales dans les termes établis par la loi organique.

Néanmoins, certaines des fonctions relèvent par leur nature de la compétence exclusive des Communautés autonomes et d'autres sont partagées entre l'État et les Communautés, soit en raison d'un intérêt particulier de l'État, soit parce qu'il existe une législation étatique supérieure sur ces matières. L'article 149 désigne une série de fonctions qui relèvent, en principe, de la compétence de l'État. Contrairement à ce qui avait été prévu, les fonctions énumérées ci-dessus n'ont pas été attribuées à l'État, car il a été reconnu pour la plupart une compétence concurrentielle ou partagée des Communautés autonomes en réservant à l'État uniquement la législation de base ou en attribuant aux Communautés autonomes l'exécution de compétences étatiques. Des problèmes de répartition de compétences apparaissent également entre les différentes collectivités elles-mêmes. En effet, les communautés partagent des compétences avec les communes comme le maintien de l'ordre public, le foncier, l'urbanisme, la voirie, les services sociaux et d'autres avec les provinces telles que la santé et la voirie. Mais elles disposent de compétences exclusives notamment en matière de logement, de distribution d'énergie.

Les divergences qui peuvent intervenir en matière de compétences entre l'État et les communautés relèvent du tribunal constitutionnel, qui est habilité à résoudre les conflits de compétences entre les communautés, ou entre l'État et les communautés, et à interpréter la constitution et les lois d'autonomie.

Pour assurer ces compétences, les communautés doivent disposer de moyens matériels financés par les impôts locaux et les dotations de l'Etat.

## **Élections législatives en Espagne**

Au parlement espagnol, appelé « Cortes Generales », le Congrès des députés et la plus grande partie du Sénat sont élus au suffrage universel. Le Congrès des députés et le Sénat espagnol sont élus simultanément. Les droits de vote et d'éligibilité sont fixés à 18 ans.

### **Congrès des députés**

Le Congrès des députés comptait, en 2015, 350 membres élus pour quatre ans au suffrage universel direct. Le mode de scrutin est proportionnel (méthode d'Hondt) et les circonscriptions sont les cinquante provinces espagnoles ainsi que les villes de Ceuta et Melilla. Un quorum est fixé à 3 % au niveau de la circonscription électorale.

- Les provinces se voient attribuer un nombre de sièges proportionnel à leur population, mais en ont au minimum deux, créant ainsi un léger avantage pour les provinces les moins peuplées. Le système donne par ailleurs un immense avantage aux deux grands partis, qui



sont presque sûrs d'obtenir un siège dans chaque circonscription, alors que les plus petits partis ne peuvent espérer être représentés que dans les grandes circonscriptions.

- Les villes de Ceuta et Melilla comptent chacune un député élu au système majoritaire à un tour.

## **Sénat**

Le Sénat espagnol compte 264 membres, dont 208 sont élus au suffrage universel direct majoritaire, les 56 restants sont désignés par les communautés autonomes.

Les 208 sièges élus au suffrage universel sont répartis comme suit :

- chaque province continentale compte quatre sénateurs,
- chaque grande île (Grande Canarie, Majorque, Tenerife) trois sénateurs,
- Ceuta et Melilla deux sénateurs chacune,
- chaque petite île (Gomera, Hierro, Ibiza-Formentera, Lanzarote, Fuerteventura, Minorque et La Palma) un sénateur.

Les régions les moins peuplées sont ici clairement surreprésentées.

Les 56 sièges restants sont élus par les parlements des communautés autonomes. Chaque communauté a droit à un siège de base auquel s'ajoute un siège supplémentaire par million d'habitants. Les sénateurs élus indirectement sont choisis après chaque élection régionale.

## **Élections régionales en Espagne**

Chacune des dix-sept communautés autonomes espagnoles dispose d'un parlement élu au suffrage universel pour une durée de quatre ans. Les parlements sont élus au système proportionnel selon la méthode d'Hondt. Le système diffère toutefois d'une région à l'autre :

- En Andalousie, en Aragon, aux Asturies, en Castille-et-León, en Castille-La Manche, en Catalogne et au Pays basque, les provinces forment les circonscriptions électorales et un quorum est fixé à 3 % dans chaque province pour obtenir des sièges.
- En Galice, le système est le même, mais le quorum est fixé à 5 %.
- Dans la communauté valencienne, chaque province forme une circonscription, mais les partis politiques doivent obtenir au moins 5 % des voix au niveau de la communauté autonome entière pour être représentés au parlement.
- Aux Canaries, un parti doit, pour être représenté au parlement, obtenir soit au moins 6 % des voix au niveau des Canaries entières, soit au moins 30 % sur une seule île, soit être le parti le plus fort d'une île.

- En Estrémadure, les deux provinces forment deux circonscriptions électorales séparées, mais un parti doit obtenir au moins 5 % des voix au niveau de la communauté autonome pour être représenté au parlement.
- En Cantabrie, à La Rioja et à Madrid, régions qui ne sont pas divisées en provinces ni en aucune autre forme de circonscription électorale, un quorum est fixé à 5 % des voix sur l'ensemble de la région. La ville de Ceuta connaît un système similaire pour son assemblée. En Navarre, le système est similaire mais le quorum est fixé à 3 %.
- En Murcie, qui ne compte pas de provinces non plus, la communauté est pourtant divisée en cinq districts électoraux. Une liste doit obtenir au moins 5 % des voix au niveau de la communauté autonome pour être représentée au parlement.
- Aux Baléares, qui ne comptent pas de provinces, la communauté est divisée en quatre districts électoraux. Une liste doit obtenir au moins 3 % des voix au niveau du district pour être représentée au parlement.

Contrairement à la France, les élections régionales espagnoles ne sont pas simultanées. Toutefois, plusieurs communautés autonomes renouvellent traditionnellement leurs parlements en même temps que les élections communales.

## Elections provinciales en Espagne

La plupart des communautés autonomes espagnoles sont divisées en provinces. Ces provinces, au nombre de 50, sont dotées de *Députations provinciales* qui servent de gouvernements provinciaux et qui sont élues au suffrage universel indirect, sur la base des résultats des élections municipales.

Carte des provinces espagnoles



## Élections municipales en Espagne

L'Espagne compte 8 117 communes qui sont toutes dotées d'un conseil communal élu au suffrage universel pour une durée de quatre ans. Les parlements communaux (*ayuntamientos*) sont élus au système proportionnel et élisent à leur tour les maires (*alcalde*) et les vice-maires (*tenientes de alcalde*). Ont le droit de vote, outre les citoyens espagnols et ceux de l'Union européenne, les citoyens boliviens, cap-verdiens, chiliens, colombiens, équatoriens, islandais, norvégiens, néo-zélandais, paraguayens et péruviens, en vertu d'accords de réciprocités. Les élections communales ont lieu le même jour dans l'ensemble de l'Espagne. Le nombre de conseillers communaux varie en fonction de la population de la commune, allant de trois dans celles de moins de 100 habitants à 57 à Madrid, ville la plus peuplée du pays.



1 ETAT
17 REGIONS
50 PROVINCES
8 117 MUNICIPALITES

### 1.1.3. La géographie physique et humaine du territoire

L'Espagne, dont la superficie est de 504 782 km<sup>2</sup>, occupe, avec le Portugal, la péninsule ibérique. La chaîne des Pyrénées au nord marque la frontière avec la France. A l'Ouest, sa frontière avec le Portugal s'étend sur près de 1 300 km. Au sud, le détroit de Gibraltar sépare l'Espagne du Maroc. A l'Est, elle est bordée par la Méditerranée.

A l'intérieur des terres, le relief est très montagneux (sierras et cordillères). Le point culminant de l'Espagne continentale est le mont Mulhacén (3 482 mètres) situé au sud de l'Espagne dans la chaîne de la Sierra Nevada. De vastes plateaux comme « la Messeta » occupent le centre du pays. Madrid, qui culmine à 667 mètres d'altitude, est la capitale la plus élevée d'Europe après Andorre-La Vieille. Les vallées sont étroites et situées à proximité du littoral ou des fleuves. La plus grande plaine se trouve au sud, autour de l'estuaire du Guadalquivir, dans la région de Séville. L'Espagne détient les archipels des Baléares et des Canaries et deux enclaves en Afrique (Ceuta et Melilla). Enfin le Nord-Ouest et le Sud-Ouest offrent des ouvertures sur l'Atlantique. Du fait de la situation géographique de l'Espagne, les climats sont divers, c'est néanmoins un temps chaud et sec qui domine.

Le pays compte officiellement 46,5 millions d'habitants.

Exception faite de Madrid, le centre du pays est peu peuplé. Les Espagnols se concentrent au bord du littoral, dans les plaines et les vallées, La population a doublé tout au long du 20<sup>ème</sup> siècle, surtout grâce au baby-boom des années 1960 et du début des années 1970. La démographie de l'Espagne n'a pas été très impactée par les deux guerres mondiales, mais a été pendant longtemps une terre d'émigration, à cause des crises économiques du 19<sup>ème</sup> siècle, et ce jusque dans les

années 1970-1980. Depuis les années 1980, le taux de fécondité s'est effondré (1,32 enfant par femme, contre 1,99 pour la France) et la population vieillit notablement. La population qui avait augmenté depuis l'entrée dans l'UE grâce, notamment, aux retours d'émigrés espagnols, est à nouveau en décroissance depuis 2012, conséquence de la crise économique qui sévit depuis 2008.

#### 1.1.4. Paysage économique de l'Espagne

<b>Données générales</b>	
<b>Superficie</b>	504 782 km <sup>2</sup>
<b>Population</b>	46,5 millions d'habitants (2014)
<b>Densité démographique</b>	92 hab/km <sup>2</sup>
<b>Capitale</b>	Madrid (3,2 millions d'habitants)
<b>Langue officielle</b>	Espagnol (Castillan), langues co-officielles régionales : basque, catalan, galicien, valencien
<b>Nature du régime</b>	Monarchie parlementaire constitutionnelle
<b>Chef de l'Etat</b>	Felipe VI, Roi d'Espagne
<b>Chef du gouvernement</b>	Monsieur Mariano Rajoy Brey (Parti Populaire)
<b>Ministre du développement (Fomento)</b>	Madame Ana Pastor Julian
<b>Nombre de députés européens</b>	54 sur 751
<b>Monnaie</b>	Euro
<b>PIB (prix courants)</b>	1 057 mds d'euros (2014)
<b>PIB/hab. en SPA</b>	23 000 € (2014)
<b>Taux de croissance du PIB</b>	1,4 % en 2014, - 2,3 % en 2013
<b>Taux d'inflation annuel moyen</b>	-0,2 % en 2012
<b>Dette publique</b>	98,5 % du PIB (2014)
<b>Déficit public</b>	-5,6 % (2014)
<b>Déficit commercial du Portugal</b>	-24,47 mds d'euros (2014)
<b>Exportations de biens vers la France</b>	29,6 mds d'euros
<b>Importations de biens depuis la France</b>	30,3 mds d'euros
<b>Taux de chômage</b>	24,5 % (2014), 22,5 % (prévision fin 2015)
<b>Salaire minimum</b>	756,70 €/mois (01/2015)

Sources : Eurostats, INS, Banque mondiale, France diplomatie

## **Situation économique de l'Espagne**

Entre 1974 et 2004, l'Espagne a connu une période de forts développements correspondant à son entrée dans l'UE et son adhésion à l'Euro. Au début des années 2000, l'Espagne a connu une croissance plus forte que le reste de l'Europe. Toutefois, ces performances masquaient d'importants déséquilibres, spécifiquement dans le domaine de la construction. Suivant la crise économique mondiale de 2008, le PIB a diminué de 7 % entre 2007 et 2013, le chômage s'est envolé à 27 % de la population active et la dette publique a atteint 93 % du PIB. Le financement de la dette n'a été possible qu'à des taux élevés aggravant la situation.

L'Espagne est sortie officiellement du programme d'aide européen le 22 janvier 2014. Ceci n'a été possible qu'au prix de décisions socialement et économiquement difficiles, telle le sauvetage et la refonte du secteur bancaire, la réduction du déficit public et une « dévaluation interne », entraînant la baisse des salaires.

## **Principaux secteurs d'activité**

L'agriculture contribue pour environ 3 % au PIB espagnol. La moitié des terres espagnoles ne sont pas cultivées en raison de la sécheresse. L'élevage est pratiqué dans les Pyrénées et dans tout le Nord, en raison du climat océanique. L'agriculture céréalière domine en Aragon et en Castille-Léon. La polyculture méditerranéenne et les cultures commerciales irriguées trouvent leur place au Sud et à l'Est. L'Espagne exporte des agrumes et des primeurs au reste de l'Europe.

L'Espagne a des ressources minérales limitées. La part de l'industrie manufacturière dans le PIB est supérieure à 26 %. Les secteurs concernés sont : le textile, l'industrie agro-alimentaire, la métallurgie, les machines et l'ingénierie navale. D'autres secteurs comme ceux des composants électroniques et des NTIC sont en croissance.

Le secteur des services est celui qui contribue le plus au PIB (plus des deux tiers). Troisième destination touristique au monde, les revenus générés par l'économie du tourisme en Espagne sont considérables et constituent la première source de revenus pour le pays.

Les régions industrielles les plus dynamiques se situent autour de Madrid et de Barcelone. L'industrie lourde est présente dans les régions de Gijon et de Bilbao sur la côte atlantique. Des firmes multinationales de l'automobile se sont installées à Valladolid (Renault), à Vigo (Peugeot), à Martorell (Seat) ou à Valence (Ford). Les sites de Getafe (communauté de Madrid), Illescas et Puerto Real (Andalousie) participent à la fabrication des avions Airbus.

## **L'Investissement Direct Etranger (IDE) au Espagne<sup>4</sup>**

Bien que les IDE espagnols à l'étranger aient soufferts de la situation économique du pays, l'Espagne se situait en 2012 à la 11<sup>ème</sup> place des investisseurs mondiaux et à la 14<sup>ème</sup> place mondiale des pays recevant des investissements directs étrangers, situation quasi stable dans la période 2007-2012. Les pays de l'Union européenne sont les principaux investisseurs, suivis des Etats-Unis et des investisseurs d'Amérique latine.

---

<sup>4</sup> D'après les notes du Service Economique Régional de l'Ambassade de France en Espagne – juin 2014 ©DG Trésor

L'Espagne est la neuvième destination des investissements français à l'étranger. La France se situe au troisième rang des investisseurs en Espagne et représente 10,4 % du stock d'IDE total derrière les Pays-Bas et le Luxembourg.

De grands groupes français de la distribution (Carrefour, Auchan), de l'automobile (Peugeot, Renault, Michelin) ou encore du secteur agro-alimentaire (Danone, Pernod-Ricard) figurent dans le top 100 des entreprises implantées en Espagne. De nombreuses filiales de groupes français complètent la présence française en Espagne. Depuis 2008, les flux d'IDE espagnols en France sont faiblement positifs. L'Espagne est néanmoins le 8<sup>ème</sup> investisseur étranger en France.

### Situation énergétique de l'Espagne<sup>5</sup>

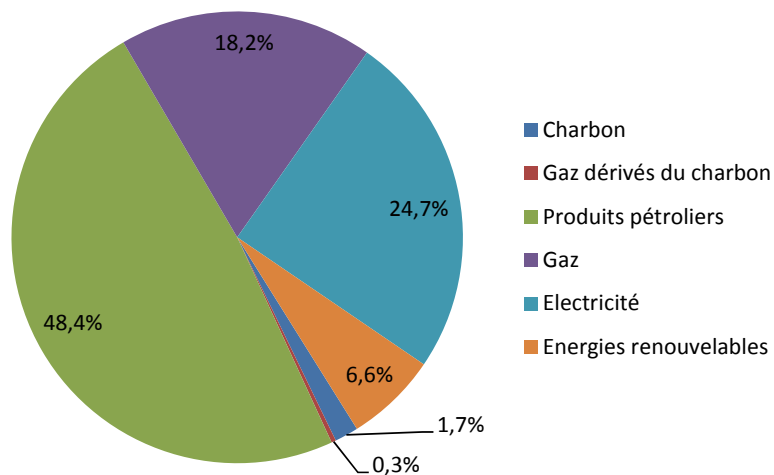
La consommation d'énergie finale en Espagne au cours de l'année 2013 a atteint 85 436 KTEP, en baisse de 4 % par rapport à 2012. Cette situation s'explique par la crise économique, dont les effets se sont fait ressentir dans tous les secteurs d'activités parmi lesquels les transports, dont la demande en énergie n'a cessé de chuter depuis 2008.

#### Consommation d'énergie finale (KTEP)

	2012	2013	Variation 2012/2013	Part en % de la consommation 2013
Charbon	1 233	1 369	11,03%	1,70%
Gaz dérivés du charbon	274	263	-4,01%	0,33%
Produits pétroliers	39 917	39 061	-2,14%	48,45%
Gaz	14 632	14 653	0,14%	18,17%
Electricité	20 661	19 952	-3,43%	24,75%
Energies renouvelables	6 273	5 329	-15,05%	6,61%
TOTAL	82 990	80 627	-2,85%	100,00%

La part du pétrole dans le mix énergétique de l'Espagne reste prédominante, la quasi-totalité est importée. L'électricité, dont près de 75 % est d'origine nucléaire, précède le gaz. La production et la consommation d'énergies renouvelables a cru de 14,8 % entre 2012 et 2013 et représente 6,3 % de la consommation totale d'énergie primaire du pays.

#### Répartition par type d'énergie en 2013



<sup>5</sup> Données tirées du rapport sur l'énergie en Espagne (La energia en España -2013) publié par le ministère de l'industrie de l'énergie et du tourisme.

## 1.2. Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures de transport

### 1.2.1. Politique des transports

Les transports terrestres espagnols sont largement dominés par la route qui, avec 195 767 millions de tonnes-kilomètres en 2014, représentent 95,2 % du total. Le rail ne réalise que 4,6 % des tonnes-kilomètres et le mode fluvial est quasiment inexistant. Le mode le plus dynamique après la route est le maritime. Ses performances en 2013 ont quasiment retrouvé leur niveau d'avant crise. L'aérien a une activité fret très faible.

#### Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2014

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	1 184 586	195 767	94,8%
Rail	28 436	10 821	5,2%
Voies navigables	ns	ns	ns

Source : Eurostat et Ministerio de Fomento (Ministère des Travaux Publics Espagnol)

ns : non significatif

En 2006, le gouvernement espagnol a initié et inscrit dans la loi (articles 14 et 24 de la Loi 9/2006) un plan stratégique pour les transports et le logement dénommé : « Plan De Infraestructuras, Transporte Y Vivienda (Pitvi 2012-2024) » (cf. annexe 1). Les objectifs de ce plan sont :

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

A noter que la loi attache une grande importance à l'environnement et détaille, pour chaque mode de transport, les façons de réduire l'impact environnemental. Sans surprise, on notera que le report modal de la route vers le rail est un enjeu majeur et que le développement de solutions intermodales est avancé comme étant le levier de ce report. Pour l'aérien, les textes préconisent le recours à des bio-carburants et une meilleure utilisation des couloirs aériens favorisant des procédures plus progressives et moins gourmandes en kérosène. Pour le maritime, l'accent est mis sur la prévention des pollutions (Marpol) et l'application de procédures spécifiques pour les services portuaires.

Le PITVI est donc le document stratégique qui orientera la politique espagnole en matière de transports pour la décennie à venir. Deux informations importantes viennent compléter celles contenues dans le PITVI :

- L'harmonisation des largeurs de voies entre le Portugal et l'Espagne et l'homogénéisation de la signalétique et du voltage des installations,
- Aucun projet de taxe routière envisagé à ce jour.

### **1.2.2. L'organisation logistique du pays**

L'organisation logistique du pays est relativement « satisfaisante » au regard de l'Indice de Performance Logistique (IPL) calculé par la Banque Mondiale. Elle se voit attribuer une note de 3,72 sur une échelle de 1 à 5, la France recueillant quant à elle 3,85.

Néanmoins, l'Espagne a publié, fin 2013, un document baptisé : « Estrategia Logistica de España ». Cette initiative stratégique fait suite au livre blanc de la Commission européenne de 2011 intitulé : « *Feuille de route vers un espace unique européen des transports : Pour une politique des transports compétitive et durable* ».

La logistique y est présentée comme étant une activité stratégique pour le développement économique de l'Espagne. L'Espagne y voit une manière de consolider sa position à l'échelle européenne et mondiale, de profiter de sa position géographique et du développement de son organisation des transports. Afin de mettre en œuvre cette stratégie, le ministère du développement a créé une unité logistique, dont la mission est de favoriser le dialogue et la concertation entre les administrations territoriales et les secteurs d'activités concernés.

### **1.2.3. Les infrastructures de transport**

Le réseau routier espagnol est constitué de 165 907 km de routes. En proportion, le réseau composé des « autopistas » (autoroutes à péages) et des « autovias » (équivalent des voies rapides françaises 2x2 voies) atteint 14 701 km et le réseau ferré 15 781 km.

Il existe 46 ports d'intérêt général gérés par 28 autorités portuaires. Ils canalisent en grande partie les importations et exportations du pays. Les principaux aéroports en matière de fret sont : Madrid, Barcelone, Valence, Zaragoza et Vitoria.

#### **Le réseau routier**

Le réseau routier espagnol est parmi les plus denses en Europe. Toutefois, dans sa « Nouvelle proposition sur les réseaux routiers » de juin 2013, le Conseil de l'Europe a inclus le développement ou l'amélioration des axes suivants qui concernent l'Espagne :

- le corridor méditerranéen,
- l'axe Irun/Portugal,



- des axes complémentaires dans le nord de l'Espagne,
- des axes transversaux comme Valence-Badajoz.

Les premières autoroutes en Espagne ont été construites en 1960 par des entreprises privées, dans le cadre de concessions accordées par l'Etat, et suivant le principe de l'acquittement d'un péage par les usagers. Par la suite, d'autres concessions à péages ont été accordées par l'Etat et par les régions. Le réseau autoroutier concédé atteint aujourd'hui plus de 3 300 km.

Les entreprises concessionnaires sont regroupées aujourd'hui au sein de l'association SEOPAN.

A côté des autoroutes soumises à péages, existe un vaste réseau de voies express, financées par l'Etat et gratuites pour les usagers. Il représente près de 80 % des voies rapides (voies express + autoroutes), les autres 20 % correspondant aux autoroutes concédées.

### Les axes routiers structurants



### Le réseau autoroutier concédé espagnol



Sources : SEOPAN

### Les tarifs des péages poids-lourds à quatre essieux et plus (la classe 3.1)

La multiplicité des tarifs et des politiques de remises effectuées par les concessionnaires rendent très compliquée l'approche du coût des péages. Le prix moyen au kilomètre semble se situer à environ 0,15 € HT. Les remises dépendent dans une large mesure de la fréquence d'utilisation, elles peuvent dépasser les 50 %. Des informations précises peuvent être trouvées sur le site internet suivant : <http://www.viat.es>

VIA-T est l'équivalent du TIS-PL français.

## Le transport maritime

Le trafic portuaire exprimé en tonnes a augmenté de 5 % en 2014 par rapport à 2013. Plus de 50 % des exportations et près de 80 % des importations transitent par les ports. Ceci situe l'importance des ports dans l'économie espagnole.

L'activité du secteur portuaire représente près de 20 % du PIB généré par le secteur des transports et 1,1 % du PIB national. Près de 35 000 emplois directs et 110 000 emplois indirects sont concernés par les activités portuaires.

Le système portuaire est le plus souvent dans les mains du secteur public. Toutefois, la présence d'opérateurs privés pour la prestation de services portuaires ou la gestion des terminaux est de plus en plus intense et se verra renforcée par la part croissante des grands opérateurs maritimes dans le développement et la gestion des ports.

Le PITVI 2012-2024 (Plan de infraestructuras, transportes y vivienda) décrit les enjeux futurs que sont le contrôle des coûts, l'innovation, l'automatisation des ports, leur insertion dans le schéma logistique global, la sécurité.

Le port de Bahia de Algeciras est, avec 88,7 Mt en 2013, le premier port d'Espagne. Il est suivi par les ports de Valence avec 65 Mt, de Barcelone avec 42,4 Mt et de Bilbao avec 30 Mt.

## Les ports espagnols



## **Le transport ferroviaire**

La Loi 39/2003 du 17 novembre 2003, en application des directives européennes sur la séparation des réseaux ferrés et de leur exploitation commerciale, a conduit à la création de deux entités, ADIF (Administrateur des infrastructures ferroviaires) et la compagnie nationale de transport ferroviaire RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles).

Le réseau, dit d'intérêt général, est long de 16 000 kilomètres dont 14 000 gérés par l'ADIF et le reste par les régions ou les communautés autonomes. Une nouvelle entreprise publique, ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV) a été créée afin de gérer le réseau à grande vitesse, long de 2 344 kilomètres. Ce dernier respecte les spécifications techniques d'interopérabilité et notamment de largeur de voie européenne standard (largeur UIC). Il a capté une grande partie des investissements réalisés par l'Etat dans les infrastructures ferroviaires.

En matière de transport de marchandises par le rail, l'accent est mis sur la modernisation et la rationalisation des infrastructures, ainsi que sur le développement de terminaux dans les nœuds logistiques que sont les ports, les grands centres de production et de consommation, les frontières et zones logistiques.

## **Le transport aérien**

La loi 18/2014 sépare les activités de gestion des 46 aéroports espagnols, confiées à la société commerciale d'Etat AENA SA, du contrôle aérien géré par ENAIRE, entité publique qui a succédé à l'ancienne Direction de la navigation aérienne de « AENA Aeropuertos ».

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC), direction qui dépend du « Ministerio de Fomento », et l'ASEA en charge de la sécurité aérienne viennent compléter le schéma d'organisation du secteur aérien espagnol.

L'activité fret est très faible (580 Kt) et aucun plan pour développer cette activité n'a été observé dans le PITVI 2012-2024.

## **Les réseaux de gazoducs et d'oléoducs**

Le réseau d'oléoducs est peu développé (600 km) du fait de la présence des raffineries dans les ports.

Les volumes transportés sont de 27 Mt, dont 4,5 Mt pour le pétrole brut et 22,5 Mt pour les produits raffinés.

### 1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Espagne

La Direction des transports terrestres est rattachée au Ministère du développement (Ministerio de Fomento). Plusieurs observatoires, dont les activités sont coordonnées par le ministère, publient régulièrement des études et statistiques qui sont disponibles sur le site internet du ministère<sup>6</sup>.

Selon l'observatoire du marché des transports de marchandises par la route (édition N°24 de mars 2015), le secteur des transports et de la logistique a une importance stratégique pour le pays. Il représentait, en 2012, 4,1 % du PIB national, dont plus de la moitié générée par les transports terrestres. En 2014, ce même secteur employait 4,3 % de la population active, dont 67,9 % dans les transports terrestres.

67,5 % des tonnes transportées par des camions le sont sur des distances inférieures à 150 km et 41,9 % sur des distances inférieures à 50 km.

De 1999 à 2007, le nombre de poids lourds autorisés n'a cessé d'augmenter. Cette tendance s'est inversée en 2008 sous l'effet de la crise économique. Ensuite, de 2009 à 2012, des baisses importantes de 5 % par an ont été enregistrées. Cette tendance s'est de nouveau inversée pour s'orienter vers une hausse timide en 2013 et en 2014.

Le nombre d'entreprises pour compte de tiers, qui était fin 2008 de 75 965, a chuté à 60 918 début 2015. Le nombre moyen de véhicules par entreprise était de 3,42 début 2015. Ces données mettent en exergue la forte atomisation du secteur. Le nombre d'entreprises ne possédant qu'un seul véhicule était de 51,9 % du total au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Dans le secteur du TRM espagnol, la demande qui avait fortement augmenté de 1999 à 2007 (+8,2 %/an) a perdu -4,3 % par an en moyenne entre 2008 et 2013.

Les coûts directs du TRM ont connu une forte augmentation jusqu'au premier semestre 2008, puis des hausses plus faibles jusqu'en 2013. Depuis, ils baissent régulièrement sous l'effet de la baisse des prix du gazole. Les prix hors TVA (IVA en espagnol) constatés par l'observatoire des transports de marchandises par la route ont augmenté au quatrième trimestre de 2014 par rapport à 2013 de 2,6 % en moyenne et de 2,8 % pour les transports de longue distance (supérieur à 300 km). Les transports interurbains et internationaux ont mieux résisté à la crise que les transports régionaux, plus dépendants de la demande interne.

---

<sup>6</sup> [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)

### Structure du TRM sous pavillon espagnol en 2014

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km (chargé)
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>1 184 586</b>	<b>195 767</b>	<b>100%</b>	<b>165</b>	<b>12 162</b>
Transport national	1 116 432	128 157	65,5%	115	8 441
Transport international*	68 153	67 610	34,5%	992	3 721
dont transport international marchandises chargées en Espagne	33 663	36 606	18,7%	1 087	1 951
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	25 918	25 209	12,9%	973	1 428
dont transport international entre pays tiers	3 775	3 617	1,8%	958	214
dont cabotage	4 797	2 177	1,1%	454	127

\*sur le territoire national et à l'étranger

### Evolution du TRM sous pavillon espagnol

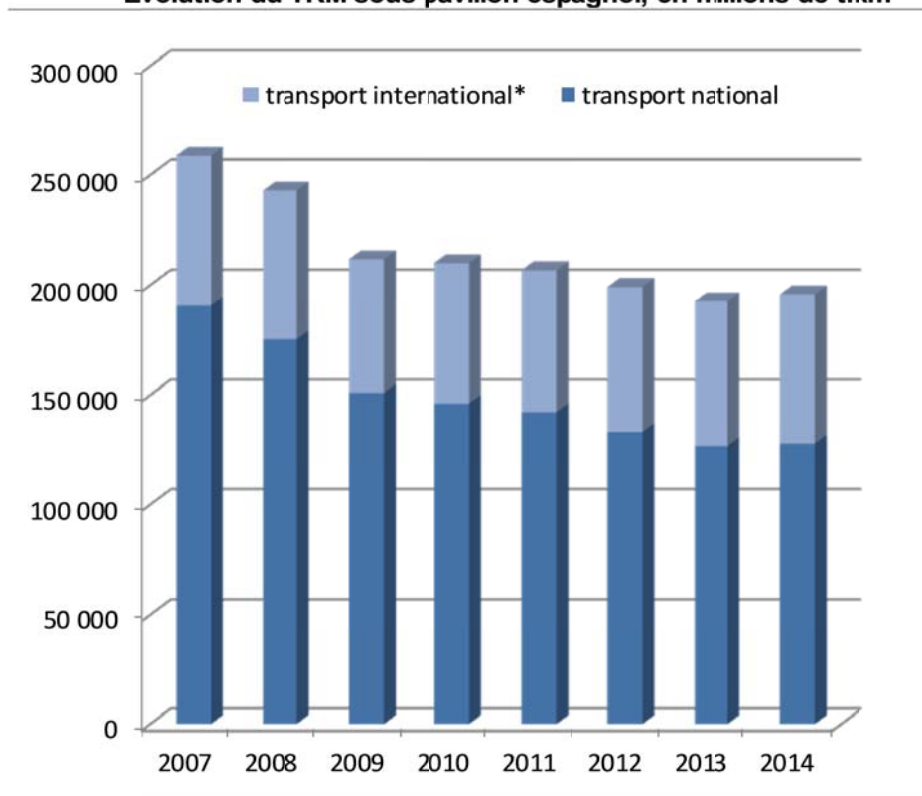
millions de t.km

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>TOTAL</b>	258 875	242 983	211 895	210 068	206 843	199 209	192 597	195 767
transport national	190 611	175 184	151 060	146 194	142 323	133 368	126 997	128 157
transport international*	68 264	67 799	60 835	63 874	64 520	65 841	65 600	67 610
dont transport international marchandises chargées en Espagne	35 497	36 180	32 210	32 679	34 244	35 910	35 472	36 606
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	30 050	28 090	24 290	26 736	25 118	24 170	24 071	25 209
dont transport international entre pays tiers	1 892	2 445	2 801	2 774	3 326	3 812	3 704	3 617
dont cabotage	825	1 085	1 534	1 685	1 832	1 949	2 353	2 177

Source : Ministerio de Fomento

\* sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon espagnol, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -5,5 %  
Taux de croissance annuel moyen du transport international : -0,1 %

Source : Ministerio de Fomento

Le transport international ne représente que 6,1 % du tonnage transporté par la route, ce qui est assez faible mais s'explique par le poids important du maritime dans les échanges internationaux. En termes de tonnes-kilomètres, plus d'un tiers du TRM espagnol concerne l'international. La part du transport international a mieux résisté aux années de crise que le national, qui lui a perdu près d'un tiers de son activité entre 2007 et 2014.

Le cabotage réalisé par le pavillon espagnol a quasiment triplé en sept ans mais reste peu développé, ceci étant dû à la position géographique du pays. Pour mémoire, le cabotage réalisé par les transporteurs portugais était supérieur à 4 %.

**TRM du pavillon espagnol selon la nature du transport, 2014**

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilométrage chargé
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	millions de km	millions de véhicules.km
<b>Total</b>	<b>1 184 586</b>	<b>195 767</b>	<b>100%</b>	<b>165</b>	<b>12 162</b>
<b>Compte propre</b>	<b>171 243</b>	<b>8 385</b>	<b>4,3%</b>	<b>49</b>	<b>1 147</b>
dont transport national	170 496	8 091	4,1%	47	1 118
dont transport international*	747	294	0,2%	394	29
dont transport international marchandises chargées en Espagne	552	200	0,1%	362	21
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	187	91	0,0%	487	8
dont transport international entre pays tiers	8	3	0,0%	375	0
dont cabotage	0	0	0,0%	0	0
<b>Compte d'autrui</b>	<b>1 013 343</b>	<b>187 382</b>	<b>95,7%</b>	<b>185</b>	<b>11 015</b>
dont transport national	945 937	120 066	61,3%	127	7 323
dont transport international*	67 407	67 316	34,4%	999	3 623
dont transport international marchandises chargées en Espagne	33 111	36 406	18,6%	1 100	1 931
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	25 731	25 118	12,8%	976	1 420
dont transport international entre pays tiers	3 775	3 617	1,8%	958	214
dont cabotage	4 790	2 174	1,1%	454	127

Source : Eurostat

\*sur le territoire national et à l'étranger

Les transports pour « compte propre » sont peu développés (4,4 % des t.km). Par comparaison, le poids du compte propre en Italie était en 2012 de 8,9 % et de 19,1 % en 2013 pour la France. L'offre importante de transport, du fait de la forte atomisation du secteur, est peut être une explication à cette particularité.

### Evolution du TRM du pavillon espagnol selon la distance

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Total en milliers de tonnes</b>	<b>1 711 314</b>	<b>1 566 705</b>	<b>1 466 502</b>	<b>1 239 140</b>	<b>1 124 833</b>
pour les tranches de					
0 - 49 km	1 080 627	956 602	865 698	659 157	574 197
50 - 149 km	287 540	266 859	261 107	245 420	228 979
150 - 299 km	133 003	130 037	128 216	125 683	118 021
300 - 499 km	89 293	89 337	92 090	92 343	87 717
500 - 999 km	87 264	88 581	83 543	81 539	82 444
1 000 km et plus	33 587	35 289	35 848	34 998	33 475
<b>Total en millions de t.km</b>	<b>211 891</b>	<b>210 064</b>	<b>206 840</b>	<b>199 205</b>	<b>192 594</b>
pour les tranches de					
0 - 49 km	17 887	15 710	15 132	11 557	10 561
50 - 149 km	23 387	21 808	21 585	20 287	19 132
150 - 299 km	26 201	25 916	25 665	24 954	23 219
300 - 499 km	34 083	34 032	34 455	33 950	32 477
500 - 999 km	58 642	59 454	56 286	54 613	55 424
1 000 km et plus	51 691	53 144	53 717	53 844	51 781

Source : Eurostat

### Evolution du TRM du pavillon espagnol selon la distance, en pourcentages

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Total en tonnes</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
pour les tranches de					
0 - 49 km	63,1%	61,1%	59,0%	53,2%	51,0%
50 - 149 km	16,8%	17,0%	17,8%	19,8%	20,4%
150 - 299 km	7,8%	8,3%	8,7%	10,1%	10,5%
300 - 499 km	5,2%	5,7%	6,3%	7,5%	7,8%
500 - 999 km	5,1%	5,7%	5,7%	6,6%	7,3%
1 000 km et plus	2,0%	2,3%	2,4%	2,8%	3,0%
<b>Total en t.km</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
pour les tranches de					
0 - 49 km	8,4%	7,5%	7,3%	5,8%	5,5%
50 - 149 km	11,0%	10,4%	10,4%	10,2%	9,9%
150 - 299 km	12,4%	12,3%	12,4%	12,5%	12,1%
300 - 499 km	16,1%	16,2%	16,7%	17,0%	16,9%
500 - 999 km	27,7%	28,3%	27,2%	27,4%	28,8%
1 000 km et plus	24,4%	25,3%	26,0%	27,0%	26,9%

Source : Eurostat



Ces chiffres confirment plusieurs données analysées précédemment comme :

- l'importance des transports de courte distance pour l'ensemble des tonnages transportés et logiquement leur impact plus faible sur les tonnes-kilomètres réalisées.
- la forte érosion de ces mêmes transports de courte distance dans les années de crise, supportant quasiment la totalité de la baisse. Ceci résulte de la chute de la consommation intérieure sur cette même période.
- une meilleure résistance des transports de longue distance.

#### TRM du pavillon espagnol\* selon la nature de l'activité et la classe de charge utile (CU), en 2013

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte propre	Compte d'autrui
millions de t.km			
<b>Total en tonnes.kilomètres</b>	<b>192 597</b>	<b>8 392</b>	<b>184 206</b>
dont			
9,5t ou moins	3 386	1 463	1 924
de 9,6t à 15,5t	6 176	1 940	4 236
de 15,6t à 20,5t	3 413	547	2 866
de 20,6t à 25,5t	145 919	3 272	142 647
de 25,6t à 30,5t	32 974	1 128	31 847
plus de 30,5t	728	42	686
%			
<b>Structure</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
dont			
9,5t ou moins	1,8%	17,4%	1,0%
de 9,6t à 15,5t	3,2%	23,1%	2,3%
de 15,6t à 20,5t	1,8%	6,5%	1,6%
de 20,6t à 25,5t	75,8%	39,0%	77,4%
de 25,6t à 30,5t	17,1%	13,4%	17,3%
plus de 30,5t	0,4%	0,5%	0,4%

Source : Eurostat

\* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

**Cabotage**

millions de t.km

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cabotage du pavillon espagnol	1 534	1 685	1 832	1 949	2 353	2 177
Taux de croissance annuel du cabotage du pavillon espagnol	7,3%					
Cabotage en Espagne	855	664	703	639	977	1 150
Taux de pénétration du cabotage	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,8%	0,9%

Source : Eurostat

Le cabotage réalisé par les transporteurs espagnols a augmenté significativement en valeur absolue, ce qui s'explique par la recherche de nouveaux débouchés afin de compenser la faiblesse de l'activité interne sur la période observée. Ceci demeure néanmoins relativement faible comparé à l'ensemble de l'activité. Le cabotage réalisé par des transporteurs étrangers en Espagne a peu évolué et reste inférieur à 1 %.

**Autorisations de transport international de marchandises par la route**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Licences communautaires	22 048	25 223	25 808	26 306	27 014	27 146	27 724
Nombre d'autorisations	115 311	132 159	130 241	133 152	131 986	135 442	137 348
Bilatérales	26 696	33 082	29 293	29 346	30 779	34 429	32 513
Multilatérales	8 865	99 077	100 948	103 806	101 187	101 013	104 835

Sources : Ministerio de Fomento 07/2015

La terminologie utilisée par l'administration peut sembler contradictoire. En clair, au 31 décembre 2014, le nombre de licences communautaires pour le TRM était de 27 724 et celui des copies certifiées de 137 348, dont 104 835 pour l'ensemble de l'UE. La moyenne de copies certifiées par licence est de 3,8.

62,2 % des licences communautaires sont attribuées à des entreprises individuelles et 36,1 % à des sociétés commerciales. Les 1,4 % restants sont accordées à des coopératives. Les copies certifiées sont, quant à elles, pour 62,2 % en possession des entreprises (hors entreprises individuelles), 27,1 % appartiennent à des entreprises individuelles et 8 % à des coopératives.

**Age moyen des véhicules (ans)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Porteurs	7,5	8,6	9,3	9,6	10,3	10,7	11,4	11,9
Tracteurs	5,3	5,7	6,4	6,7	7,2	7,4	7,8	7,7

Sources : Ministerio de Fomento 07/2015

Les années de crise ont conduit à un allongement de l'âge moyen des véhicules, tant pour les porteurs que pour les tracteurs. Toutefois, les écarts restent conséquents entre les deux types de véhicules.

#### Flotte moyenne de poids lourds par entreprise du TRM

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Compte d'autrui	3,54	3,65	3,71	3,51	3,59	3,38	3,49	3,42
Compte propre	2,19	2,14	2,12	2,11	2,06	2,05	1,99	1,98

Sources : Ministerio de Fomento 07/2015

#### Parc de véhicules > 3,5 tonnes en Espagne

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Compte d'autrui	268 883	270 789	269 565	240 597	245 200	217 055	220 936	208 425
Compte propre	134 570	131 706	118 558	119 528	107 665	108 552	94 842	96 225

Sources : Ministerio de Fomento 07/2015

Les tableaux qui précèdent mettent en évidence la forte atomisation du secteur. 88 % des entreprises du TRM pour compte d'autrui ont moins de 5 véhicules et 51 % n'ont qu'un véhicule (c'est ce qu'on appelle « los autonomos », les patron-conducteurs).

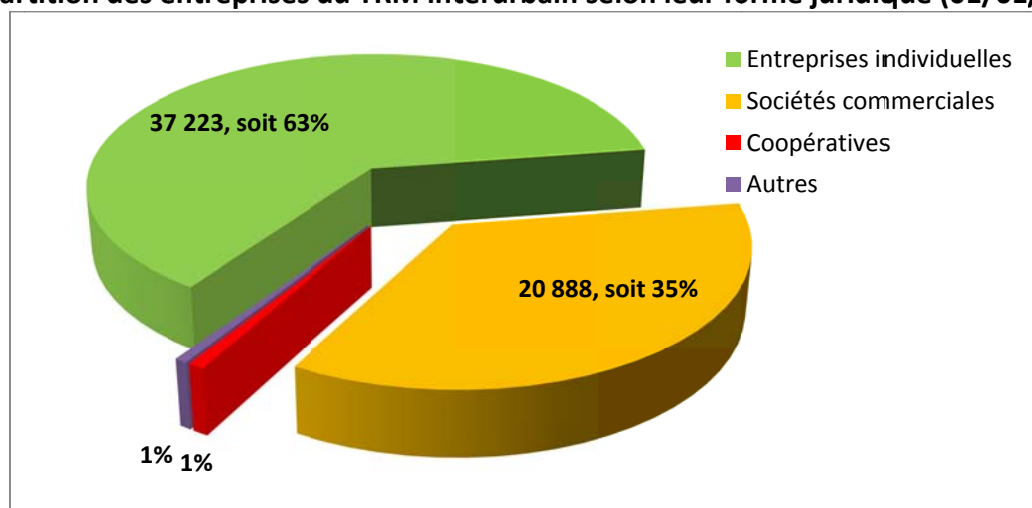
Le nombre d'entreprises du TRM pour compte d'autrui a chuté entre 2008 et 2015 de près de 20 %, il en va de même pour le compte propre.

Le parc espagnol de véhicules a été impacté par les fermetures d'entreprises et la réduction des flottes dans les entreprises.

Le nombre moyen de véhicules par entreprise est faible (3,42 ans) ; il s'est toutefois relativement maintenu, la chute du parc ayant été pondérée par la baisse du nombre d'entreprises.

En 2012, le pourcentage de transport en charge était de 85,09 % pour les véhicules effectuant du TRM pour compte d'autrui, soit 14,91 % à vide.

### Répartition des entreprises du TRM interurbain selon leur forme juridique (01/01/2015)



Le graphique ci-dessus confirme l'importance des « autonomes », les entreprises individuelles. La présence non négligeable de coopératives est un phénomène qui sera traité ultérieurement.

Les données de 2011 contenues dans les trois tableaux suivants sont les dernières disponibles.

#### Nombre d'entreprises du TRM\* selon la classe d'effectifs (salariés)

	2008	2009	2010	2011	
<b>TOTAL</b>	<b>139 527</b>	<b>134 917</b>	<b>nd</b>	<b>119 700</b>	<b>100%</b>
dont					
classe d'effectif de 1 à 5 salariés	127 038	124 041		109 497	91,5%
classe d'effectif de 6 à 9 salariés	6 984	5 900		5 573	4,7%
classe d'effectif de 10 à 19 salariés	3 095	3 018		2 701	2,3%
classe d'effectif de 20 à 49 salariés	1 917	1 561		1 537	1,3%
classe d'effectif de 50 et plus	493	397		392	0,3%

Source : Eurostat

#### Nombre d'entreprises du TRM\* par nombre de véhicules

	2008	2009	2010	2011	
<b>TOTAL</b>	<b>139 527</b>	<b>134 917</b>	<b>nd</b>	<b>119 700</b>	<b>100%</b>
dont					
de 1 véhicule	791	1 034		1 594	1,3%
de 2 à 5 véhicules	116 502	112 151		99 383	83,0%
de 6 à 9 véhicules	13 874	13 653		11 376	9,5%
de 10 à 19 véhicules	4 733	4 612		4 058	3,4%
de 20 à 49 véhicules	2 618	2 592		2 399	2,0%
de 50 véhicules et plus	1 008	873		889	0,7%

Source : Eurostat

## Top 20 des transporteurs espagnols, 2014, selon le chiffre d'affaires et la localisation <sup>7</sup>

Ranking Sectorial de Empresas				
Sector CNAE: (4941) Transporte de mercancías por carretera (11.851 Resultados)				
Filtros activos:		Sector: Transporte de mercancías por carretera <a href="#">quitar filtro</a>		
Posición Sector	Evolución Posiciones	Nombre de la empresa <input type="text" value="Buscar por nombre"/>	Facturación (€) <input type="text" value="Seleccionar..."/>	Provincia <input type="text" value="Seleccionar..."/>
1	1	FASHION LOGISTICS FORWARDERS SA	368.811.793	Coruña
2	1	COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL SA	284.801.000	Málaga
3	1	PRIMAFRIO SL	275.097.983	Murcia
4	1	SEUR GEOPOST SL	248.893.446	Madrid
5	1	TRANSPORTES J CARRION SOCIEDAD ANONIMA	167.788.012	Almería
6	1	LOGINTEGRAL 2000 SA	162.083.992	Madrid
7	1	DHL EXPRESS MADRID SPAIN SL	140.622.782	Madrid
8	1	GEODIS BOURGEY MONTREUIL IBERICA SA.	134.261.000	Navarra
9	1	TRANSPORTES AGUSTIN FUENTES E HIJOS SL	113.913.901	Murcia
10	1	LOGESTA GESTION DE TRANSPORTE SA	101.161.380	Madrid
11	2	SERTRANS CATALUNYA SA	100.094.142	Barcelona
12	21	TRANSPORTES BOYACA SL	99.900.701	Madrid
13	1	SAN JOSE-LOPEZ SA	93.394.631	Gipuzkoa
14	3	PUBLIPRESS MEDIA SL	89.719.535	Barcelona
15	3	ALFIL LOGISTICS SA	83.237.003	Barcelona
16	4	TRANSPORTES MAZO HERMANOS SA	82.297.824	Valencia
17	1	TRANSPORTES MARTINEZ SOUTO SL	82.002.510	Pontevedra
18	3	TRASMEDITERRANEA CARGO SOCIEDAD ANONIMA	81.347.098	Madrid
19	2	SINTAX LOGISTICA SA	81.147.000	Barcelona
20	3	TRUCK AND WHEEL S.L.	78.749.670	Navarra

D'autres classements existent comme celui publié par le magazine « Transporte Profesional », dont le classement pour 2013 donne des résultats légèrement différents et intègre par exemple ND Espana (XPO).

<sup>7</sup> Site internet du journal « El Economista », <http://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-4941.html>

## 2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Espagne

### 2.1. Organisation du secteur

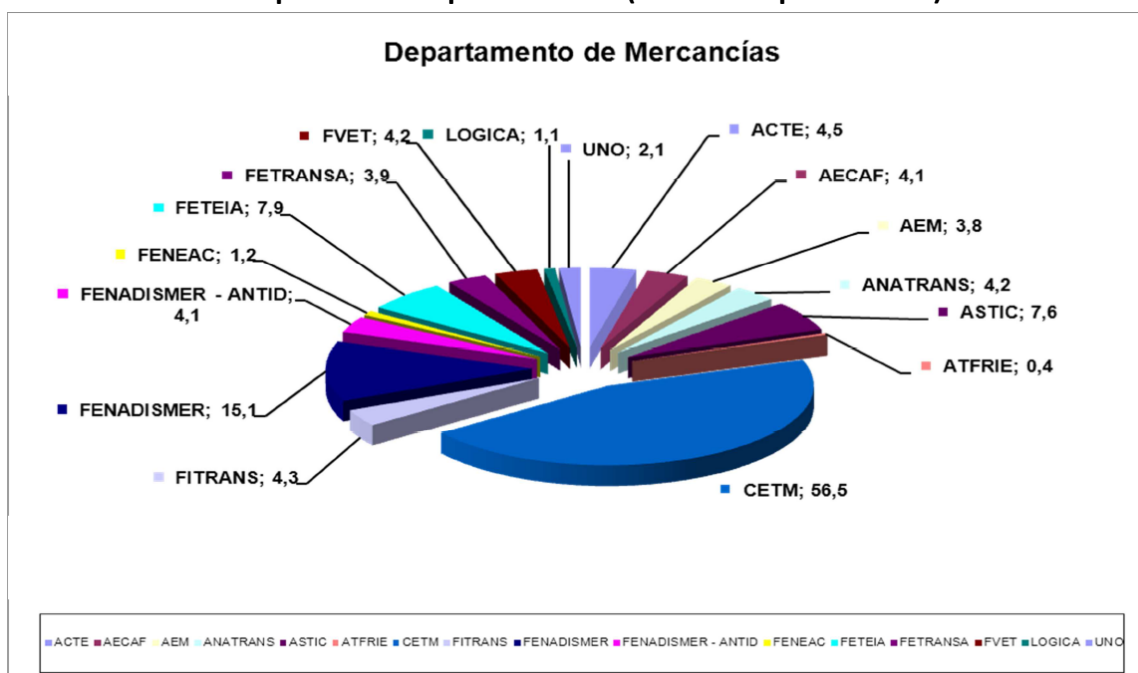
#### 2.1.1. Les différents intervenants du secteur

##### Les administrations de tutelles

Le secteur des transports en Espagne est très structuré. Le Ministère du développement, « Ministerio de Fomento », et plus spécifiquement le Secrétariat d'Etat aux transports, a un rôle central dans l'organisation et la régulation de ces activités. La Direction des Transports Terrestres anime plusieurs entités, dont le Comité National des Transports (CNT).

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

Composition complète du CNT (en % de la part des OP)



Plusieurs observatoires sur l'économie du transport routier, le social ou encore la formation des coûts, produisent de manière régulière des études et des rapports. Ces documents sont disponibles, pour la plupart en accès libre, sur le site du Ministère. Par exemple, l'observatoire du transport routier de marchandises, auprès duquel collaborent plusieurs associations professionnelles met en ligne sur le site du Ministère<sup>8</sup> un programme de simulation des coûts de transport (ACOTRAM). Les travaux de l'observatoire sont pourtant peu comparables à ceux du CNR dans la mesure où les calculs sont normatifs et ne sont pas basés sur des enquêtes statistiques.

<sup>8</sup> [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)

Autres administrations ou organismes intervenant dans les relations avec le secteur des transports de marchandises par la route :

- Direccion Générale de Carreteras (Direction Générale des Routes).
- Agrupacion de Trafico de la Guardia Civil (Ministère de l'Intérieur), en charge des contrôles routiers.
- Agencia Estatal de Administracion (Agence des finances publiques).
- Ministerio de Trabajo y inmigracion (Ministère du travail et de l'immigration).
- Instituto Nacional de Estadisticas (Institut national des statistiques).

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

### **Organisations professionnelles et syndicats**

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

**L'ASTIC (Asociacion del transporte Internacional por carretera)** fédère les transporteurs routiers internationaux espagnols. Son rôle consiste à :

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

**FENADISMER**, Fédération nationale des associations de transport en Espagne, représente les intérêts des artisans.

**ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS** représente les artisans mais il existe plusieurs associations régionales représentant les « autonomos » petits transporteurs indépendants (ex : A.T.A, ATAP).

Les principaux syndicats de salariés sont **l'UGT (Union Générale des Travailleurs)** et la **CCOO (Confédération des Commissions Ouvrières)**.

## 2.1.2. Comment créer une entreprise en Espagne ?

### Le cadre juridique

Les formes d'entreprises en Espagne ne sont pas très différentes de ce qui existe en France. Il existe des entreprises individuelles ou en communauté de biens, des sociétés commerciales, des coopératives.

#### Les entreprises individuelles :

- **L'Empresario Individual (EI)**, l'Entreprise Individuelle est détenue par une seule personne, qui exerce son activité en son nom propre. Il y a confusion entre les patrimoines personnel et professionnel, l'entrepreneur est responsable de l'intégralité des dettes sur ses biens personnels.
- L'inscription au registre du commerce est facultative, il n'y a pas de formalités spécifiques. L'entrepreneur bénéficie du régime spécial des indépendants et acquitte l'impôt sur les revenus des personnes physiques, l'IRPF (Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).
- **L'entreprise en communauté** de biens s'apparente à l'entreprise individuelle. Deux associés sont nécessaires et un acte authentique devant notaire est obligatoire en cas d'apport de biens immobiliers ou de droits réels. La responsabilité et la fiscalité de ce type d'entreprises sont identiques à l'EI.

#### Les Sociétés Commerciales :

- **La Sociedad unipersonal de responsabilidad Limitada (SL)**, proche de l'EURL française, n'a qu'un associé. L'entreprise doit être inscrite au registre du commerce (Registro Mercantil Central) et sa raison sociale doit obligatoirement mentionner « Limitada ». Son capital minimal de 3 005,06 € sera libéré dès le départ. L'actionnaire n'est responsable qu'à hauteur de ses apports.
- **La Sociedad de Responsabilidad Limitada (SRL)**, diffère de la SL en ce qu'elle doit avoir au moins deux associés. C'est l'équivalent de la SARL en France.
- **La Sociedad Limitada Nueva Empresa (SLNE)** est une forme de SRL, dont les formalités de création et de fonctionnement sont simplifiées.
- **La Sociedad Anonima (SA)** doit avoir un actionnaire au moins, personne physique ou morale, il n'y a pas de maximum. Le capital social minimal est de 60 101 € ou de 1,2 millions d'euros lorsque la société fait un appel public à l'épargne. Un quart au moins du capital social doit être versé à la constitution de l'entreprise. Le ou les actionnaires ne sont responsables des dettes qu'à concurrence de leurs apports.

Les sociétés commerciales sont gérées par un administrateur désigné, associé ou non, qui, en cas de faute grave, peut être responsable sur ses biens personnels. Elles sont soumises à l'impôt sur les sociétés (IS ou Impuestos sobre Sociedades) et doivent nommer un commissaire aux comptes lorsque la société dépasse deux des trois seuils suivants :



- l'actif du bilan supérieur à 3,08 M€,
- un chiffre d'affaires supérieur à 6,16 M€,
- l'effectif salarié supérieur à la moyenne de 50 salariés équivalent temps-plein pendant l'année d'exercice comptable.

D'autres formes de sociétés existent mais sont peu présentes dans le secteur des transports, il s'agit des **sociétés en nom collectif** et des **sociétés en commandite, simple ou par actions**.

Enfin, il existe en Espagne des sociétés dites de « Travail », ce sont les **Sociedad Anonima Laboral (SAL)** et les **sociétés coopératives** (plus de 400 dans le TRM). Trois associés minimum sont requis pour ces deux formes. Les apports peuvent être des fonds, des biens immobiliers, des crédits ou bien des droits assimilés. Elles doivent s'enregistrer au Registre des coopératives de travail, liées du Ministère du travail à Madrid et sont souvent soumises à un deuxième enregistrement au niveau des communautés autonomes.

Dans le secteur transport, deux types de coopératives sont présents :

- les coopératives de transporteurs, propriétaires des véhicules,
- les coopératives de travail associé (conducteurs sans véhicules).

### **Les démarches administratives pour la création d'une entreprise <sup>9</sup>**

La création d'une entreprise individuelle ne nécessite aucune formalité de constitution spécifique. L'inscription au registre du commerce est facultative. Les entrepreneurs sont pourtant obligés de se déclarer auprès de l'administration fiscale dont dépend l'entreprise (declaracion censal) et de s'enregistrer auprès de l'administration en charge du recouvrement de l'IAE (Impuesto Sobre las Actividades Economicas).

La création d'une société par actions (SL, SRL SA ) impose :

- le dépôt du capital dans une banque,
- la vérification et la certification par le registre du commerce (Registro Mercantil Central) de la disponibilité du nom choisi pour l'entreprise,
- la rédaction des statuts et la signature devant le notaire par l'ensemble des fondateurs,
- l'immatriculation de la société au registre du commerce dans le mois suivant la signature des statuts,
- la déclaration de l'existence de la société et la demande, dans les 30 jours suivant l'immatriculation au RMC, de son numéro fiscal (declaracion censal) auprès du centre des impôts dont relève géographiquement l'entreprise,

---

<sup>9</sup> D'après le site pour la création des entreprises du Ministère de l'Industrie, de l'Energie, et du Tourisme [www.circe.es](http://www.circe.es)

- la déclaration d'inscription sur les activités économiques (I.A.E) de la société auprès du centre des impôts 10 jours avant le démarrage de l'activité.

A noter que pour créer ou racheter une entreprise en Espagne, les étrangers devront obtenir préalablement un Numéro d'Identification d'Etranger (N.I.E) auprès de la Direction générale de la Police.

### Les droits d'enregistrement

Le montant des droits d'enregistrement est égal à 1 % du capital social. Ils seront versés au centre des impôts (Delegacion de Agencia Estatal de administracion Tributaria) dans les 30 jours suivant la signature des statuts chez le notaire.

Parmi les autres coûts, les frais du registre de commerce s'élèveront à environ 200 €, ceux de notaire à 300 € et les frais d'avocats entre 1 000 et 3 000 €.

Pour une SRL, c'est donc un minimum de 1 530 € qu'il conviendra d'acquitter.

### 2.1.3. La création d'une entreprise dans le secteur du TRM

Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux entreprises :

Objet	Textes	Domaines
Accès à la profession	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Règlement UE n. 1071/2209</li> <li>- Loi 16/87 modifiée dans la LOTT du 9/2013 du 4 juillet 2013</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacité d'exercice</li> <li>- Transposition dans la loi espagnole</li> </ul>
Accès au marché	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Règlement de l'UE n. 1072/2009</li> <li>- Loi 16/87 modifiée dans la LOTT du 9/2013 du 4 juillet 2013</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Condition de cabotage</li> <li>- Parc de véhicules minimum pour la création d'une nouvelle entreprise de transport</li> </ul>

### Accès à la profession

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Espagne sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009 qui stipulent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- être établi de façon stable et effective dans un Etat membre de l'UE,
- satisfaire aux critères d'honorabilité,
- avoir la capacité financière appropriée,
- avoir la capacité professionnelle requise.

Les règlements européens sont appliqués directement et la loi 9/2013 du 4 juillet 2013, modifiant la loi 16/87, a permis d'introduire dans la loi espagnole les modifications et nouvelles terminologies contenues dans les règlements de l'UE :

- Etablissement effectif et stable : où les personnes en charge des contrôles portant sur l'exploitation de l'entreprise peuvent trouver toutes les informations et documents nécessaires à leur mission. Si la personne détentrice de la capacité professionnelle à l'entreprise n'est ni mandataire social, ni actionnaire, elle doit a minima être titulaire d'un contrat de travail.
- Honorabilité : ne peuvent accéder à la profession les individus étant légalement dans l'incapacité d'exercer un commerce, les individus ayant été condamnés à des peines de prison effectives supérieures à 2 ans ou à des condamnations infligées pour des manquements à la législation (horaires de travail, non-respect des règles de protection de l'environnement etc...)
- Capacité professionnelle : la personne détentrice de la capacité professionnelle ne peut l'apporter à plusieurs entreprises, sauf à détenir plus de 50 % des parts sociales (ceci étant actuellement limité à 3 entreprises). Le certificat est délivré par le Ministère du développement (Fomento) aux personnes ayant suivi une formation et passé avec succès l'examen, ou aux personnes pouvant attester d'une expérience significative d'au moins 5 ans dans le transport. Il est valable pour 5 ans, et est renouvelé automatiquement si l'attributaire a réellement exercé l'activité de transporteur. La loi précise les connaissances minimales à acquérir pour accéder à la profession (droit civil, commercial, fiscal, gestion commerciale, normes techniques et de sécurité, etc.). Les examens sont organisés par les autorités régionales compétentes en matière de transport au moins une fois par an. Les centres de formations sont certifiés par ces mêmes autorités.
- Capacité financière : Les capitaux propres ne peuvent être inférieurs à 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. Par ailleurs, il a été admis, dans la mesure où les capitaux propres d'une entreprise sont insuffisants pour satisfaire à l'obligation de « capacité financière », qu'une garantie bancaire puisse être apportée.

## **L'accès au marché**

Pour accéder au marché du TRM, il convient aussi d'acheter 3 véhicules d'un âge moyen inférieur ou égal à deux ans et d'une capacité globale de 60 tonnes, ou bien de racheter une entreprise dont la création est antérieure à 2007. L'objectif de ces règles étant de faciliter la concentration du secteur.

Pour le transport international, chaque véhicule doit posséder une licence communautaire certifiée émise par le « Ministerio de Fomento » et valable pour 5 ans.

## 2.1.4. Le marché du travail des conducteurs espagnols

Les données issues de l'Observatoire social du transport routier 2013 (Cf. Annexe 3) montrent un fort déséquilibre entre les demandes et les offres d'emplois de conducteurs poids lourds salariés. En effet, 71 042 demandes ont été enregistrées, émanant de conducteurs de l'UE, dont 92 % de conducteurs de nationalité espagnole pour 1 454 offres, soit 2 % des demandes.

Le fort taux de chômage en Espagne et la baisse d'activité dans le secteur des transports expliquent cette situation. Le même phénomène est constaté pour les transports de voyageurs. Cette situation perdure depuis plusieurs années avec une ampleur constante. Toutefois, alors que depuis 2008, les demandes d'emplois ne cessaient de croître, 2013 a vu leur nombre baisser par rapport à 2012.

Des données sur ce sujet figurent dans une étude publiée par le Ministère du développement (Fomento). Cette même étude, réalisée sur un échantillon de 1 103 conducteurs, fait état de la présence de conducteurs étrangers à hauteur de 12 %.

### Ancienneté des conducteurs

	Inférieure à 1an	De 1 à 10 ans	Supérieure à 10 ans
Conducteurs	24,90 %	62,3 %	12,8 %

Source : Etude de l'Institut Carlos III sur la santé au travail dans le secteur du transport routier de marchandises en Espagne - 2012

L'ancienneté des conducteurs au sein des entreprises interrogées pour la réalisation de cette étude est pourtant plus élevée, le plus souvent supérieure à 10 ans. Les enquêtes terrains et entretiens en Espagne confirment la présence significative de conducteurs étrangers, et notamment est-européens. Il ressort de nos entretiens que leur statut et leur rémunération seraient comparables à ceux des conducteurs espagnols.

### La formation des conducteurs routiers

Les règles relatives à la certification initiale et continue des conducteurs routiers figurent dans le Décret royal 1032/2007 du 20 Juillet 2007, dans lequel il est fait référence à la Directive 2003/59/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 Juillet 2003.

Pour exercer la profession de conducteur routier de marchandises, il faut :

- être titulaire du certificat de qualification initiale de conducteur, le CAP (Certificado de Aptitud Profesional).
- être titulaire du permis de conduire C ou CE (avoir 18 ans).

Le CAP s'obtient après avoir suivi une formation initiale de 280 heures ou 140 heures dans le cadre d'une formation accélérée, et réussi l'examen dans un centre agréé. La carte de qualification de conducteur sera alors envoyée au nouveau conducteur par l'organisation compétente locale. Cette carte sera valable 5 ans. Le renouvellement de cette carte interviendra après que le conducteur ait suivi une formation continue obligatoire minimum de 35 heures.

Pour être agréés par les administrations locales compétentes, les centres de formation doivent :

- être enregistrés au Registre général des transporteurs et des activités auxiliaires et complémentaires du transport, dans la section idoine.
- avoir obtenu, de l'administration concernée, l'autorisation de délivrer les CAP.

Des contrôles pourront être effectués par l'administration afin de vérifier que les conditions d'agrément sont toujours respectées, à savoir, le respect des contenus de formation, la qualification des enseignants, les règles relatives aux locaux et à l'affichage des autorisations, le taux de réussite aux examens.

Il existe près de 3 000 centres agréés sur l'ensemble du territoire, dont plus de 700 en Andalousie.

Le coût de la formation initiale est de 1 820 €.

La formation du permis de conduire inclus 20 heures de cours théoriques et 16 heures de cours pratiques (mécaniques et conduite). Son coût est de 800 €.

Le permis de conduire doit être renouvelé administrativement tous les 5 ans, à compter du 25<sup>ème</sup> anniversaire du titulaire. A cette occasion, une taxe de 80 € est perçue par l'administration. L'année de ses 50 ans, puis tous les cinq ans, le conducteur devra présenter un certificat médical et subir un test psychotechnique. A partir de 65 ans, le processus se répètera tous les 3 ans.

Le permis de conduire poids lourds est un permis à points. Il ne peut être retiré au conducteur que sur décision d'un juge. La suspension du permis de conduire peut-être définitive ou temporaire. Si elle est temporaire, le conducteur peut suivre une session de formation, dont le coût varie entre 210 € et 397 €, afin de récupérer des points et le cas échéant son permis.

### **La sous-traitance**

Les enquêtes en entreprises ont permis de constater que la sous-traitance en Espagne était un phénomène très développé, ce qui a été confirmé par le Ministère. Toutefois, l'étendu du phénomène est difficile à quantifier compte tenu de la présence importante d'artisans (Autonomos) et de l'existence de sous-traitance en chaîne. Le statut de commissionnaire de transports est reconnu en Espagne depuis 1987.

Par ailleurs, nombre d'entreprises ont recours majoritairement aux « Autonomos », certaines n'ont même plus de conducteurs salariés et ont donc adopté le statut de commissionnaire.

A noter qu'il existe une loi sur la responsabilité des transports qui s'apparente à la loi Gayssot sur « l'action directe ».

## 2.2. La fiscalité des entreprises<sup>10</sup>

### 2.2.1. La fiscalité générale

L'une des spécificités du système fiscal espagnol est sa forte décentralisation, qui laisse aux communautés autonomes et aux collectivités locales d'importantes compétences normatives.<sup>11</sup>

Ce chapitre ne se veut donc pas exhaustif.

Les administrations en charge des impôts sont :

- Ministerio de economico y hacienda,
- Agencia Estatal de Administración Tributaria (A.E.A.T.),
- Agencias Tributarias.

A noter qu'il existe un certain nombre de spécificités régionales concernant les impôts directs et indirects. Etant donné le nombre important de cas particuliers, ce chapitre ne traitera que les impôts d'ordre national qui concernent directement les entreprises de transport.

### Les impôts directs

**L'IRPF** (Impuesto sobre las personas físicas) est l'impôt sur le revenu des personnes physiques mais concerne aussi les sociétés individuelles, souvent le statut juridique des autonomos.

L'IRPF est dû par les personnes physiques résidant en Espagne. Il s'applique de manière homogène sur l'ensemble du territoire. Seuls le Pays Basque et la Navarre ont un régime dérogatoire (dit régime foral) qui leur donne davantage d'autonomie. En novembre 2014, une réforme de l'impôt a été adoptée, sa mise en œuvre s'échelonne sur la période 2015-2016.

Entre dans l'assiette générale du calcul de l'IRPF :

- les revenus du travail,
- les revenus des activités économiques,
- les revenus de capitaux mobiliers non affectés à la base spéciale du barème général progressif,
- les revenus du capital immobilier (RF),
- les plus-values mobilières à court terme,
- les plus-values patrimoniales hors produits de cession,

---

<sup>10</sup> D'après les informations contenues sur le site du Ministère de l'économie et des finances espagnol et sur le site de France diplomatie <http://www.diplomatie.gouv.fr>

<sup>11</sup> Ces informations sont disponibles à partir du lien suivant : <http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio.shtml>

- les autres revenus exceptionnels théoriques prévus par la loi.

Sont exonérées :

- les prestations sociales pour incapacité permanente absolue ou grande invalidité,
- les pensions alimentaires reçues des parents en vertu d'une décision de justice,
- les bourses publiques ou versées par des organismes sans but lucratif,
- les indemnités de rupture de contrat de travail (dans la limite d'un plafond),
- certaines prestations et aides à caractère social.

Les revenus imposables, retenus après déduction des charges engagées pour leur obtention, sont affectés, selon leur nature, soit à l'assiette générale à laquelle s'applique le barème progressif à sept tranches, soit à la catégorie des revenus de l'épargne soumis à un barème à trois taux.

L'IRPF est prélevé à la source par les entreprises.

#### Barème d'imposition de l'IRPF

Tranche de revenu imposable (€)		Taux d'imposition (%)		
		Au 1 <sup>er</sup> janvier 2015	Au 12 juillet 2015	Au 1er janvier 2016
0	12 450	20	19,5	19
12 450	20 200	25	24,5	24
20 200	34 000	31	30,5	30
34 000	60 000	39	38	37
> 60 000		47	46	45

Les revenus de l'épargne ainsi que les plus ou moins-values résultant de cessions patrimoniales sont imposés selon un barème spécifique.

#### L'ISS (Impôt sur les sociétés)

La réforme fiscale de 2014 a modifié substantiellement l'impôt sur les bénéfices des sociétés. Les taux nominaux d'IS ont été abaissés et la distinction en fonction de la taille de l'entreprise progressivement supprimée sur la période 2015-2016.

## Barème de l'ISS (impôt sur les sociétés) en Espagne

Catégorie	Taux (%)	
	2015	2016
Taux normal	28	25
Sociétés nouvelles	15	15
PME dont le CA < 5 M€ et les effectifs < 25 employés	25	25
PME dont le CA < 10 M€ (pour la fraction de la base imposable >300 000€)	28	25
Sociétés anonymes cotisées d'investissement immobilier (SOCIMI)	0	0
OSBL conformes à la loi 49/2002	10	10
SICAV	1	1
Fonds de pension	0	0
Entités de crédit	30	30

### Les impôts directs locaux

L'IAE (**Impuestos sobre Actividades Economicas**) est prélevé annuellement auprès des entreprises ou personnes physiques ayant un chiffre d'affaires ou des revenus d'activité supérieurs à 1 million d'euros.

L'IAE est géré par les provinces. Son barème varie et est fonction des activités économiques exercées et recensées à l'aide des « indicatifs épigraphiques » (codes d'activités).

### L'IBI (**Impuesto Bienes Inmobiliarios**) - Impôt sur les biens immobiliers

La propriété d'un bien immobilier donne lieu au paiement annuel de l'IBI (équivalent de la taxe foncière en France), calculé sur la base de la valeur cadastrale. Les conditions d'application de l'IBI (taux, déductions et exonérations) sont du ressort des communes.

Il n'existe pas d'équivalent à la taxe d'habitation française. Toutefois, les biens immobiliers non loués et n'étant pas affectés à la résidence principale sont susceptibles d'être imposés à l'IRPF.



## **Les impôts indirects**

### **L'IVA (Impuesto al Valor Añadido) – la TVA**

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

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

- Taux normal 21 % (s'applique notamment aux opérations de transports et aux carburants),
- Taux réduit 10 % (ex : produits alimentaires),
- Taux super-réduit 4 % (ex : produits alimentaires de première nécessité).

Autres taxes sur les entreprises :

### **Impôt sur le patrimoine (IP)**

L'impôt sur le patrimoine est un impôt d'Etat cédé aux communautés autonomes, qui, depuis son rétablissement en 2011, sont libres de le recouvrer ou non.

### **L'impôt sur les transmissions patrimoniales et actes juridiques (ITP-AJD)**

Equivalent des droits d'enregistrements en France, l'ITP-AJD regroupe en réalité trois types d'imposition qui frappent respectivement les transmissions patrimoniales à titre onéreux, les actes juridiques documentés et les opérations financières des sociétés, étant précisé que celles relevant de cet impôt se trouvent en principe exclues du champ d'application de la TVA.

## **2.2.2. La fiscalité du secteur du TRM**

### **Impôts et taxes sur les véhicules**

Le rapport de «Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera » d'Avril 2015 évalue le coût moyen hors TVA de la fiscalité spécifique au TRM pour un ensemble routier de 40 tonnes, 5 essieux, à 1 010,02 €.

Ce montant se décompose comme suit :

### Fiscalité des véhicules en Espagne, 2015

Dénomination	Objet de l'imposition	Montant (€)
Visados	Autorisation de transport	31,45
ITV	Contrôle technique	89,86
IAE	Impôt local sur l'activité économique	430,42
IVTM	Taxe à l'essieu	417,85
Revision Tacografo	Révision du chronotachygraphe	40,44

### Les accises sur le gazole.

#### L'Impuesto Especial de Hydrocarburos (IEH) – la TICPE

L'Espagne applique un droit d'accise général de 30,6 €/hl (S.48/2015) auquel s'ajoute un taux fédéral de 2,4 €/hl.

Ceci correspond à un taux minimal de 33,00 €/hl au-delà duquel une récupération par les entreprises est possible. Un taux régional compris entre 0,1 €/hl et 4,9 €/hl vient s'ajouter à l'IEH, la décision d'application est laissée aux régions.

Le « fameux » centime sanitaire (IVMDH), dont le principe a été invalidé par la Commission européenne, n'est plus en vigueur depuis le 01/01/2013. Il a été en partie réintégré dans l'IEH.

La récupération partielle des accises sur le gazole est possible, il convient, pour les prises de gazole dans les réseaux pétroliers, d'utiliser une carte « gasoleo profesional » dûment enregistrée comme telle auprès de l'administration fiscale espagnole. Le montant minimum du remboursement correspond à la différence entre le taux d'accises appliqué au gazole dans la région (minimum constaté : 33,1 €/hl) et le taux minimal communautaire applicable au gazole (33 €/hl), soit actuellement 0,1 €/hl. Ce dernier est plafonné à 50 000 litres par véhicule et par an.

Le tableau suivant compare le prix du gazole à la pompe en France et en Espagne.

#### Comparatif des prix du gazole\* entre l'Espagne et la France

Prix du gazole (moyenne 2015), €/l	Espagne	France	Δ
Prix TTC à la pompe, avant récupération partielle des droits d'accises	1,120 €	1,155 €	-0,035
Prix hors taxes	0,558 €	0,482 €	0,076
Prix hors TVA, avant récupération partielle des droits d'accises	0,926 €	0,963 €	-0,037
Prix hors TVA, après récupération partielle des droits d'accises	0,888 €	0,914 €	-0,026

\* d'après les données de la commission européenne

## 2.3. La réglementation sociale

### 2.3.1. La réglementation générale du travail et les contrats de travail

#### **Droit du travail**

La « Guía Laboral », le code du travail qui s'applique à l'ensemble du territoire espagnol constitue, avec le statut des travailleurs (*Estatuto de los Trabajadores*), le socle de la législation du travail qui s'impose à l'ensemble des parties prenantes et auquel il ne peut être dérogé.

Des conventions collectives entre les organisations patronales et syndicales de chaque secteur d'activité sont signées au niveau des Communautés autonomes. Enfin, des accords sur les conditions de travail des employés peuvent être passés au sein des entreprises.

Cette organisation décentralisée génère une inflation de textes (ex : 54 Conventions Collectives différentes dans le seul secteur du TRM espagnol).

#### **Les conditions salariales**

Les salaires sont versés mensuellement au salarié. Des primes obligatoires, dont le montant total équivaut à environ deux mois supplémentaires, doivent être payés aux salariés en mars, juin et décembre, ou bien ramenées au mois, si la convention collective le prévoit, en douze mensualités. Les salaires sont versés après retenue des cotisations sociales et de l'impôt.

#### **Montant du salaire**

Il existe un Salaire Minimum Interprofessionnel (SMI) dont le montant est révisé chaque année.

- Salaire minimum brut par jour: 21,62 €
- Salaire minimum brut mensuel: 648,60 €
- Salaire minimum brut annuel: 9 080,40 € (14 mois de salaire)

#### **Durée du travail**

La durée légale du travail de droit commun est de 9 heures par jour maximum et de 40 heures par semaine. Cette durée peut être inférieure et une certaine flexibilité sur la répartition annuelle de ces heures est possible dans certaines limites et si la convention collective ou le contrat de travail le prévoit.

Les heures supplémentaires n'ayant pas fait l'objet d'un repos compensateur sont plafonnées à 80 heures par année calendaire. Elles doivent être compensées par un temps de repos équivalent ou rémunérées en fonction de la convention collective ou à défaut du contrat de travail. Contrairement à ce qui existait avant la crise de 2008, la majoration des heures supplémentaires qui atteignait 75 % n'est plus aujourd'hui obligatoire.

## **Congés payés et jours fériés**

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

## **Les contrats de travail**

Les contrats doivent en principe être écrits. Si le contrat est seulement verbal, il est supposé être à durée indéterminée (sauf dans l'hypothèse où ce contrat aurait une durée inférieure à quatre semaines). Il existe quatre grands types de contrats de travail :

### **Le contrat à durée indéterminée**

C'est le contrat de référence, en cas de non-respect des textes dans l'élaboration et/ou la conclusion du contrat, c'est le CDI qui sera retenu. La période d'essai est généralement de 2 mois.

Les préavis imposés aux salariés ne peuvent excéder 15 jours. Si la décision de licenciement émane de l'employeur, ce dernier est tenu de respecter un préavis dont la durée dépend de la cause du licenciement. Il sera le plus souvent payé, la pratique étant de ne pas conserver l'employé dans l'entreprise dès lors qu'il est licencié. Des indemnités de licenciement sont équivalentes à 45 jours par année d'ancienneté dans l'entreprise avant le 11/02/2012, puis de 33 jours pour la période travaillée à partir du 11/02/2012. L'ensemble est plafonné à 24 mois de salaire, sauf si ce licenciement survient du fait du salarié.

De son côté, l'employé peut démissionner sans avoir à se justifier ni effectuer de préavis, sauf stipulation contraire dans la convention collective. Les enquêtes en entreprises ont permis de constater que le CDI était largement répandu dans le secteur du TRM.

### **Les contrats temporaires**

Ces contrats s'apparentent à des contrats à durée déterminée. Ils répondent donc à un certain nombre de critères et ne peuvent excéder trois années au total pour un même salarié au sein d'une seule entreprise. Les différents types de contrats sont consultables sur le site du SEPE (servicio de empleo). Ils sont utilisés également, comme dans beaucoup d'autres pays, pour allonger la période d'essai, après quoi ils sont transformés en CDI.

### **Le contrat fixe - discontinu**

C'est un contrat qui permet, dans le cas de forte saisonnalité de l'activité, de libérer pendant une période contractuellement définie le salarié tout en maintenant son lien avec l'entreprise. Le salarié reprend donc sa liberté et peut exercer une activité rémunérée pendant cette période. Il bénéficie d'une priorité de réembauche au terme de la période définie.

L'utilisation de ce type de contrat est très courante dans le TRM. En effet, certaines entreprises n'embauchent les conducteurs que 9 mois par an, leur laissant donc 3 mois de liberté. Pendant cette période, le conducteur trouve un autre travail saisonnier ou se met au chômage.

## Le contrat de formation et d'apprentissage

Ce contrat vise à favoriser l'insertion et la formation des jeunes. Il est effectué dans un régime d'alternance entre des périodes d'activité rémunérée en entreprise et de formation reçue dans le cadre de la formation professionnelle pour l'emploi ou du système éducatif espagnol.

## Le contrat de stage

Il existe également des contrats destinés à faciliter l'insertion des jeunes diplômés sur le marché de l'emploi. Dans ce cadre, il est important d'effectuer une distinction entre le *contrato en prácticas* et *las prácticas*, qui s'apparentent au contrat de qualification pour le premier et à la convention de stage pour le deuxième en droit français.

Synthèse des principales dispositions

Age minimum légal pour travailler	18 ans (16 ans si autorisation parentale)
Durée légale du travail	40 heures hebdomadaires - 9 h/jour max.
Heures supplémentaires/an	Max. 80 h/an si non compensées en repos
Jours chômés	Samedi et Dimanche
Durée des congés	22 jours ouvrés/an
Nombre de jours fériés	13 jours nationaux + 1 à 4 jour locaux
Age légal de départ à la retraite	65 ans
Salaires minimum (depuis le 01/10/2014)	648,50 € sur 14 mois soit 756,58 € sur 12 mois

### 2.3.2. Les charges sociales<sup>12</sup>

Plusieurs organismes interviennent dans la gestion de la Sécurité sociale espagnole :

- La Trésorerie Générale de la Sécurité Sociale (TGSS) est chargée du recouvrement des cotisations.
- L'Institut National de la Sécurité Sociale (INSS) est chargé du versement des prestations sociales, il gère entre autres la vieillesse, la maternité, l'invalidité et les accidents du travail.
- L'Institut National de Gestion Sanitaire (INGESSA) s'occupe du remboursement des soins.
- Le Service public d'Etat pour l'emploi (SEPE) est l'équivalent du Pôle Emploi français.
- L'Institut National des Personnes Agées (IMSERSO) s'occupe des retraites.

---

<sup>12</sup> D'après le Cleiss

## Cotisations patronales et salariales

Depuis le 01/01/2014, les charges sociales se répartissent comme suit :

### Charges sociales obligatoires du Régime Général

Objet	Taux employeur	Taux salarié	Total
Cotisation générale	23,60%	4,70%	28,30%
Chômage			
CDI	5,50%	1,55%	7,05%
CDD ou autre contrats	6,70%	1,60%	8,30%
Accidents de travail et maladies professionnelles AT & EP *	6,70%		6,70%
Fond de garantie salariale	0,20%	-	0,20%
Formation professionnelle	0,60%	0,10%	0,70%
<b>Total (CDI)</b>	<b>36,60%</b>	<b>6,35%</b>	<b>44,45%</b>
<b>Total (CDD)</b>	<b>37,80%</b>	<b>6,40%</b>	<b>45,70%</b>

Sources : Cleiss

\*Les cotisations en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles sont supportées par l'employeur selon un tarif fixé par le gouvernement en fonction du risque propre à chaque activité. Ce taux de 6,70 % correspond au taux pour les entreprises du TRM issu des données recueillies en entreprise

### Recouvrement des cotisations

L'employeur est responsable du paiement mensuel des cotisations patronales et salariales auprès de la TGSS dont dépend l'entreprise.

### Le régime spécial des travailleurs indépendants (Autonomos)

Le travailleur indépendant verse une cotisation globale au titre des assurances sociales. L'assiette correspond au salaire réel, avec un plancher obligatoire de 844,40 € et un plafond de 3 606 €. Le taux global est égal à 29,80 % du revenu mensuel, hors protection pour une incapacité temporaire. Une autre cotisation obligatoire de 0,10 % sert à financer les risques professionnels durant la grossesse.

### 2.3.3. La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises

S'ajoutent à la réglementation européenne sur les transports de marchandises :

- la législation nationale,
- les conventions collectives.

#### Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux conducteurs<sup>13</sup>

Objets visés dans la législation	Textes européens	Textes de transposition dans la législation Espagnole
Temps de conduite, de repos et chronotachygraphe digital	Règlement UE n. 561/2006	Loi 16/87 (LOTT)
	Règlement UE n.581/2010	Loi 9/2013
	Directive UE n.22/2006	
Temps de travail des conducteurs	Directive UE n. 15/2002	Loi 16/2013
Classification des risques	Directive UE n. 22/2006	DR 1256/2003
Qualification des conducteurs	Directive UE n. 509/2003	DR 1032/2007

#### Les conventions collectives (CC)

Ce chapitre est important dans la mesure où il illustre l'environnement du TRM espagnol de par la diversité des 54 conventions collectives existant en Espagne. C'est de plus une situation unique dans l'UE où, même si dans certains pays il existe plusieurs conventions collectives (ex : Allemagne), aucun n'en possède autant avec de si grands écarts.

Pour faciliter la comparaison entre les conventions collectives, la CETM (Confederacion Española de Transporte de Mercancías) a élaboré un document de synthèse intitulé : « La negociación colectiva en el transporte de mercancías por carretera ». Ce document donne une compréhension complète de l'état de la négociation collective dans le secteur du TRM espagnol. Ce travail a été rendu nécessaire car, sous l'effet de la crise économique et de l'évolution de la législation sociale générale en découlant, nombre de conventions sont aujourd'hui caduques.

Les données et informations contenues dans ce document sont reprises très largement dans ce chapitre :

En avril 2014, 27 CC étaient en vigueur et 27 caduques, dont 12 depuis 2013. A noter que 11 autres maintiennent les textes existants en attendant leur substitution et 3 sont définitivement annulées.

<sup>13</sup>[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_TERRESTRE/\\_INFORMACION/NORMATIVA/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/_INFORMACION/NORMATIVA/)

Pour ces dernières, comme dans tous les cas où il y a des vides juridiques ou des litiges, c'est l'Accord Général II (texte national) qui s'applique. Au moment de la rédaction de cette étude, les négociations étaient en cours entre partenaires sociaux afin de signer l'Accord Général III qui devrait se substituer au II, ce dernier expirant au 31/12/2015.

Enfin, des accords d'entreprises peuvent venir améliorer les textes généraux et conventionnels.

### **La rémunération des conducteurs**

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

- du salaire de base,
- d'une prime d'ancienneté,
- des majorations conventionnelles,
- des primes annuelles (2 mois de salaire payés en mars, juin et décembre ou mensualisé),
- de primes et gratifications exceptionnelles diverses,
- des indemnités de déplacements (appelées Dietas),

Il est par ailleurs courant que la rémunération du conducteur évolue en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Ces « primes au kilomètre » peuvent déterminer le montant mensuel des frais de déplacements (dietas). Les enquêtes « terrains » ont permis de relever des taux au kilomètre allant de 0,055 € à 0,096 €, dépendant surtout du salaire fixe obligatoire.

Le principe des primes au kilomètre est interdit par les textes européens selon la lecture française. Mais il semble toutefois qu'elles soient admises officiellement dans certaines conventions collectives en Espagne, dans la mesure où les règles sur les temps de conduite et de repos sont respectées. Ces indemnités kilométriques « majorées » viendraient parfois en compensation d'heures supplémentaires ou d'heures de nuit généralement non rémunérées de façon officielle.

Selon le document de la CETM :

« Petit à petit, certaines conventions collectives font apparaître des compléments de salaire en fonction des kilomètres effectués par les conducteurs. Sauf erreur, la première convention qui a initié cette pratique a été celle de Murcie il y a plus de dix ans.

Actuellement, il y a sept conventions collectives qui reconnaissent ce complément salarial, qui correspond aux « *compléments pour la quantité et la qualité de travail* » prévus à l'Accord général II.

Les compléments salariaux pour le kilométrage sont souvent établis pour compenser la réalisation des heures supplémentaires ou des heures complémentaires (heures de nuit), étant donné les



difficultés qu'entraîne le contrôle de l'activité des conducteurs pour l'entreprise. Dans le cas de Murcie (2014), un pourcentage du complément sert à majorer le montant des « dietas ».

Il est important de noter que l'Accord Général II a renforcé l'existence de compléments de cette nature et prévoit expressément dans son article 28.2 que les conventions collectives provinciales ou les accords d'entreprise, « ... peuvent établir des contreparties salariales spécifiques comme les augmentations pour la prolongation de la journée de travail ordinaire et/ou pour la réalisation des heures de présence, fixées selon les critères objectifs », faisant donc une mention aux primes de kilométrage. »

### **Le salaire de base conventionnel**

Le salaire de base conventionnel mensualisé, incluant les primes annuelles versées en mars, juin ou décembre, est compris entre 821,33 € et 1 363 € brut suivant la convention collective de la province où se trouve l'entreprise.

### **L'ancienneté**

Les primes d'ancienneté (Antigüedad) sont prévues par les conventions collectives. Leur montant varie là aussi en fonction de la convention collective, de 0 € à 273 €/mois brut. Dans son rapport de 2013, l'Observatoire Social des Transports Routiers estime à environ 120 €/mois la prime moyenne accordée pour des conducteurs ayant entre 7 et 9 ans d'ancienneté dans l'entreprise.

### **Les majorations conventionnelles (Plus convenio) et primes exceptionnelles**

Les paiements exceptionnels ont différentes appellations : « Extra, Paga Unica, Gratificaciones etc.. », et se réfèrent aux 54 conventions collectives et parfois aux accords d'entreprises.

### **Le travail de nuit, dimanche et jours fériés**

Les textes ne prévoient pas de majorations pour les heures de nuit ou le travail du dimanche ou des jours fériés. Ces temps de travail sont en général compensés par des heures ou jours de récupération ou bien financièrement dans les gratifications exceptionnelles ou les frais de déplacements. Certaines feuilles de paye ont un intitulé « Varios CC (Convention Collective) » dont le contenu n'est pas clairement indiqué.

Dans le tableau suivant, le salaire brut inclut le salaire de base, le « plus convenio » (majoration conventionnelle), les « Pagas extraordinarias (paiements exceptionnels) ainsi que l'Antigüedad (l'ancienneté).

Il est important de constater les distorsions existantes entre les conventions collectives des différentes provinces espagnoles. Il y a 111 % d'écart entre le salaire brut le plus élevé, soit 26 019,60 € brut par an dans les Asturies et le plus faible, soit 12 321,00 €/an dans la province de Soria. Les compléments de rémunération, loin de compenser les différences constatées sur le salaire de base, viennent au contraire les amplifier.

## Table des salaires bruts selon les 54 Conventions Collectives

(Provincia = Province de la CC, Tabla = l'année de négociation, SB Ano = Salaire brut annuel, ANT/Ano = Prime d'ancienneté annuelle pour 10 ans d'ancienneté, PC Ano = Majoration conventionnelle pour les conducteurs routiers « longue distance », Extras = Autres compléments de rémunération couvrant les majorations des heures supplémentaires et le travail de nuit)

PROVINCIA	TABLA	SB ANO	ANT/ANO	PC ANO	EXTRAS	BRUTO ANUAL
ASTURIAS	2.014	16.365,60	3.273,12	1.471,20	4.909,68	26.019,60
BARCELONA	2.010	14.245,95	2.810,16	3.744,90	5.138,64	25.939,65
VIZCAYA	2.014	15.581,04	1.558,10	2.990,64	5.032,45	25.162,23
GUIPÚZCOA	2.009	16.610,40	1.661,04	0,00	4.567,86	22.839,30
I. BALEARES	2.010	15.255,00	0,00	2.288,28	3.813,75	21.357,03
NAVARRA	2.008	15.420,96	0,00	1.189,92	4.152,72	20.763,60
BURGOS car.Frac	2.013	14.734,56	1.473,46	442,68	4.052,00	20.702,70
LA RIOJA (Extr)	2.014	15.663,60	1.566,36	402,24	2.871,66	20.503,86
ÁLAVA	2.014	11.054,04	1.105,40	3.998,28	4.039,43	20.197,16
MADRID	2.010	12.157,20	1.559,04	2.412,36	4.032,15	20.160,75
VALENCIA	2.014	14.976,72	986,76	0,00	3.990,87	19.954,35
TARRAGONA	2.011	9.713,88	1.942,78	4.245,96	3.975,65	19.878,27
GERONA	2.011	12.015,48	2.403,10	1.152,48	3.892,76	19.463,82
ZARAGOZA	2.014	11.642,40	1.047,82	2.797,20	3.871,85	19.359,27
ALBACETE	2.014	10.677,60	1.067,76	4.593,60	2.936,34	19.275,30
CEUTA	2.011	8.539,68	1.707,94	5.375,64	3.372,08	18.995,34
BURGOS	2.014	13.053,60	1.170,00	1.074,36	3.555,90	18.853,86
CORUÑA (Extr)	2.012	14.215,20	1.161,12	0,00	3.203,40	18.579,72
GUADAL. (OL)	2.012	10.765,32	2.153,06	2.308,92	3.229,60	18.456,90
ALICANTE	2.014	13.752,11	959,04	0,00	3.677,79	18.388,93
GRANADA	2.014	11.746,80	2.349,36	0,00	3.524,04	17.620,20
SEGOVIA	2.013	13.081,08	0,00	878,76	3.489,96	17.449,80
SEVILLA (OT)	2.013	12.690,12	1.269,01	0,00	3.489,78	17.448,92
PONTEVEDRA	2.013	12.265,20	1.226,52	360,00	3.068,30	16.918,02
ALMERIA	2.013	10.151,28	1.924,08	1.439,04	3.378,60	16.893,00
MÁLAGA	2.013	11.782,20	0,00	1.177,44	3.922,32	16.881,96
CIUDAD REAL	2.014	10.569,60	2.113,92	1.140,00	2.994,72	16.818,24
ZAMORA	2.014	13.431,24	0,00	0,00	3.357,81	16.789,05
SALAMANCA	2.014	11.058,36	1.105,84	1.544,40	3.041,05	16.749,65
LÉRIDA	2.014	10.490,40	1.573,56	1.428,00	3.173,61	16.665,57
LUGO	2.014	11.559,60	432,72	1.403,16	2.998,08	16.393,56
TOLEDO	2.013	11.123,16	1.819,20	0,00	3.235,59	16.177,95
MURCIA	2.014	10.749,84	0,00	1.946,40	3.174,06	15.870,30
CASTELLÓN	2.010	9.520,20	952,02	2.134,80	3.151,76	15.758,78
GUADALAJARA	2.011	9.519,84	1.427,98	2.041,80	2.736,95	15.726,57
HUESCA	2.014	10.558,80	895,56	0,00	3.759,46	15.213,82
SEVILLA (OL)	2.013	11.385,84	738,84	0,00	3.031,17	15.155,85
CÁDIZ	2.010	10.090,80	2.018,16	0,00	3.027,24	15.136,20
PALENCIA	2.014	12.032,16	0,00	0,00	3.008,04	15.040,20
JAÉN	2.013	9.831,60	983,16	1.215,60	3.007,59	15.037,95
CANTABRIA	2.014	11.953,44	0,00	0,00	2.988,36	14.941,80
VALLADOLID	2.009	11.029,56	793,32	755,00	2.955,72	14.778,60
CÓRDOBA	2.013	10.357,20	856,80	432,36	2.911,59	14.557,95
BADAJOZ	2.013	9.495,48	649,08	1.185,36	2.832,48	14.162,40
TERUEL	2.014	8.488,80	1.027,56	2.113,20	2.379,09	14.008,65
ÁVILA	2.011	9.797,52	979,75	0,00	2.694,32	13.471,59
HUELVA	2.014	7.747,20	0,00	3.002,40	2.687,40	13.437,00
CÁCERES	2.013	9.610,68	695,28	314,88	2.655,21	13.276,05
CUENCA	2.006	8.690,52	1.738,10	0,00	2.607,16	13.035,78
ORENSE	2.014	9.480,00	0,00	1.184,28	2.370,00	13.034,28
SEVILLA	2.014	8.128,80	812,88	1.475,00	2.604,42	13.022,10
LEÓN	2.014	9.489,60	0,00	999,60	2.372,40	12.861,60
LAS PALMAS	2.007	8.399,40	839,94	880,80	2.309,84	12.429,98
SORIA	2.012	9.856,80	0,00	0,00	2.464,20	12.321,00

**Nota:** Extr.: Extraestatutario, OL: Operadores Logísticos, OT: Operadores de Transporte, Carga Fracc: Fraccionada.

## Les indemnités de déplacements (Dietas)

Comme pour les salaires, les frais de déplacements connaissent des variations importantes d'une province à l'autre. Pour un conducteur national, les écarts maximum constatés sont de 26,26 €/jour entre la Convention collective des Asturies et celle de Tolède.

La moyenne des frais de déplacement au national s'établit à 43,01 €/jour.

Pour l'international, l'écart est de 41,60 € entre Pontevedra (86,05 €) et Jaen (44,45 €), quasiment du simple au double. La moyenne se situant à environ 65 €/jour.

### Synthèse des frais de déplacements prévus dans les conventions collectives

PROVINCIA	TABLA	NACIONAL	INTERNACIONAL
SEVILLA OL	2013	57,00	57,00
ASTURIAS	2014	55,28	85,30
VIZCAYA	2014	53,44	53,94
CÁCERES	2013	51,14	64,48
ALMERIA	2013	50,00	50,00
ÁLAVA	2014	47,71	59,61
BARCELONA	2010	47,00	80,07
PONTEVEDRA	2013	46,92	86,05
LUGO	2014	46,28	57,49
VALENCIA	2014	45,46	60,46
CORUÑA(Extr)	2012	45,02	55,85
LEÓN	2014	44,72	59,94
CANTABRIA	2014	44,00	50,00
I. BALEARES	2010	43,29	46,75
ZAMORA	2012	42,85	Según gastos
VALLADOLID	2009	42,34	54,65
MADRID	2010	41,57	77,61
HUELVA	2014	41,10	70,40
ALBACETE	2014	40,66	77,02
GUIPÚZCOA	2009	40,47	53,81
LA RIOJA (Extr)	2014	40,00	70,00
TARRAGONA	2011	39,88	68,18
GRANADA	2014	39,71	70,00
SALAMANCA	2014	39,54	49,02
SORIA	2011	39,41	44,49
ZARAGOZA	2014	39,09	54,75
GERONA	2011	38,89	55,81
ÁVILA	2011	38,82	A convenir
SEVILLA OT	2013	38,43	A convenir
MÁLAGA	2012	37,85	62,96
LAS PALMAS	2013	37,84	A convenir
ORENSE	2011	37,00	52,00
LÉRIDA	2014	36,98	65,04
BURGOS	2014	36,68	66,20
JAÉN	2013	36,44	72,87
MURCIA	2014	36,10	44,45
HUESCA	2014	36,07	61,53
SEGOVIA	2011	36,05	62,74
CÓRDOBA	2013	35,33	Según gastos
TERUEL	2014	35,17	54,23
ALICANTE	2014	34,88	52,70
CASTELLÓN	2010	34,79	46,97
GUADALAJARA	2011	34,47	48,66
CIUDAD REAL	2014	34,40	52,57
BADAJOS	2013	34,32	45,82
NAVARRA	2008	33,99	49,43
PALENCIA	2014	32,30	A convenir
CÁDIZ	2010	31,68	62,85
GUADALAJARA (OL)	2012	31,02	43,77
TOLEDO	2013	30,94	Según gastos
SEVILLA	2014	30,44	A convenir
CUENCA	2006	29,02	50,24

(Segun gastos : selon les dépenses)

## Le temps de travail dans les conventions collectives

Le nombre d'heures travaillées annuellement est fixé par les conventions collectives et s'inscrit dans une fourchette comprise entre 1 684 h et 1 826,27 h, soit ramené en durée hebdomadaire entre 37 h et 40 h, hors heures supplémentaires.

### Les congés et jours fériés

Les congés en Espagne sont de 22 jours ouvrés, plus 14 à 17 jours fériés suivant les régions. Les conventions collectives en vigueur dans le TRM ont là aussi des approches différentes. On y trouve des périodes de congés exprimées en jours ouvrés, d'autres en « mois naturel », d'autres enfin précisent le nombre de jours calendaires (30,31,32). Une notion de « jour libre » vient ensuite compléter ces différentes approches.

### Les heures supplémentaires

Les heures supplémentaires dans le secteur du TRM ne dérogent pas aux pratiques générales. Leur traitement est celui indiqué dans le paragraphe 2.3.1 qui précise que les heures supplémentaires n'ayant pas fait l'objet d'un repos compensateur sont plafonnées à 80 heures/an. Elles doivent être compensées par un temps de repos équivalent ou rémunérées en fonction de la convention collective, ou à défaut, du contrat de travail. Dans la pratique, elles ne sont plus majorées et rarement récupérées.

### Les temps de conduite et de repos

Ils sont régis, comme dans les autres pays de l'UE, par le règlement UE n. 561/2006 dont le tableau ci-après :

#### Règles sur les temps de conduite et de repos

<b>Temps de conduite journalier</b>	9h (10h 2 fois par semaine)
<b>Temps de conduite hebdomadaire</b>	56h maximum
<b>Temps de conduite sur 2 semaines</b>	90h maximum
<b>Temps de conduite ininterrompu</b>	4h30'
<b>Pause</b>	45' (ou 15' + 30')
<b>Temps de repos journalier 1 chauffeur</b>	11h/24h (9h 3 x/semaine) ou 12h/24h (3h + 9h)
<b>Temps de repos hebdomadaire</b>	45h (réduction à 24h avec compensation dans les 3 semaines)
<b>Nombre de jours de conduite consécutifs</b>	6

### Le chronotachygraphe

L'Administration de la monnaie nationale fabrique les cartes de chronotachygraphe. Les transporteurs peuvent les commander soit directement, soit en utilisant le site du Ministère. Le montant perçues pour ces taxes est de 34 €/carte.

Le chronotachygraphe en Espagne est régi par les règlements (561/2006, 581/2010) et les directives européennes (n°22/2006).

## 2.4. Contrôles, sécurité et amendes

### 2.4.1. Les contrôles

Les contrôles routiers sont réalisés par la Guardia Civil sur l'ensemble du territoire, à l'exception du Pays Basque et de la Navarre qui ont leur propre police.

La **SGITC** (Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera) contrôle l'application des textes en matière de transports terrestres tels les conditions d'accès à la profession, les poids et mesures etc.

**L'ITSS** (Inspección du Travail et de la Sécurité Sociale) peut intervenir dans les entreprises afin de vérifier le respect des règles édictées par le Ministère de l'emploi et de la sécurité sociale dont elle dépend, ainsi que **L'INSHT (Institut National pour la Sécurité et la Santé au Travail)**.

Les contrôles fiscaux et douaniers sont effectués par les administrations nationales et les Communautés autonomes.

### 2.4.2. La sécurité routière

Chaque année, « l'Observatorio Social de transporte por carretera » consacre un chapitre sur l'accidentologie. Ses conclusions pour 2013 (parution 12/2014) sont les suivantes :

« Le nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport de marchandises ou de voyageurs a diminué en 2013, passant de 363 accidents en 2012 à 328 en 2013. Les véhicules transportant des marchandises et particulièrement les véhicules articulés pèsent pour 63,38 % dans le total. Le nombre de victimes découlant de ces accidents a lui aussi baissé de 21,65 % (2012 vs 2013).

Plus de 38 % des accidents incluant un poids lourds sont signalés comme étant de la responsabilité du conducteur professionnel, dont l'âge se situe principalement entre 35 et 40 ans. Ces accidents ont fait 298 victimes en 2013, dont 69 décès et 45 blessés graves. Les accidents ont majoritairement lieu sur les routes du réseau secondaire. Les causes principales relevées sont la distraction du conducteur et le non-respect du code de la route ayant entraîné des sorties de routes et des collisions frontales.

### 2.4.3. Le contrôle technique

Le contrôle technique annuel des véhicules est organisé et supervisé par l'Etat et les Communautés Autonomes. Il s'effectue dans des centres agréés, dont la liste est disponible sur le site du Ministère de l'Intérieur. Son coût moyen en Espagne est de 90 €.

# 3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40T du TRM Espagnol à l'international

## 3.1. Analyse des coûts d'exploitation

En Espagne, aucune indication sur la constitution des prix de revient des entreprises de transport n'est centralisée à des fins réglementaires ou statistiques.

Toutefois, « l'Observatoire des coûts de transports de marchandises par la route » (OCTMR), qui regroupe les représentants des transporteurs et des chargeurs sous l'égide de la Direction des transports terrestres du Ministère des transports, détermine pour différents véhicules, les conditions économiques de transport et entend maintenir un niveau de transparence propice au bon développement de ce secteur d'activité (RD 1225/2006 du 27/10). La mise à jour des données est effectuée mensuellement (cf. page 57).

### 3.1.1. Résultats de l'enquête « entreprises »

#### Conditions de réalisation de l'enquête

Les enquêtes ont été réalisées en face à face, dans des entreprises de tailles variées, situées dans les régions de Madrid, Barcelone, Valence et Tarragone. Les entretiens ont été très ouverts et la qualité des informations récupérées entièrement satisfaisante. Pour cette étude sur le TRM espagnol, onze entreprises ont été visitées. Ceci ne constitue pas un échantillon représentatif au sens statistique du terme, mais apporte une sensibilité « terrain » et semble suffisant pour dégager des tendances représentatives. Les « Autonomos » ne figurent pas dans les enquêtes réalisées, ce qui devra être pris en compte dans la lecture de cette restitution.

#### Typologie des entreprises interrogées

Entreprise	Nature de l'activité	% international	Chiffre d'affaires (K€)	Nb de salariés	Taille de la flotte
E1	Plateau	100%	5 000	42	7
E2	Citerne	20%	30 000	275	200
E3	Frigo	90%	11 000	99	80
E4	Frigo	55%	82 500	400	254
E5	Tautliner	80%	87 000	303	185
E6	Frigo	90%	9 000	60	72
E7	Frigo	100%	NC	12	0
E8	Tautliner	100%	2 600	13	1
E9	Tautliner	90%	2 950	31	25

Pour compléter la connaissance du secteur et les informations concernant le personnel de conduite, une enquête terrain en face à face avec 20 conducteurs a été réalisée après les entretiens en entreprise.

## **Données relatives au personnel de conduite**

Les informations obtenues lors des entretiens en face à face réalisés avec les entreprises permettent d'éclairer les informations obtenues au cours des phases précédentes de l'étude, notamment le recours intense à la sous-traitance, en grande partie à l'aide des « autonomos ».

Le CDI est le contrat de travail le plus utilisé. Il intervient après une période d'essai de 15 jours, fréquemment allongée par le recours à des CDD. L'ancienneté moyenne des conducteurs dans les entreprises interrogées est de 10,5 ans. Le recours à des conducteurs étrangers est courant, majoritairement en provenance des pays de l'Est de l'Europe, plus particulièrement d'origine roumaine ou bulgare. Ces derniers travaillent sous contrat espagnol et respectent donc entièrement la législation espagnole.

Le salaire minimum moyen constaté est de 1 169 € brut par mois, primes et compensations non incluses. L'analyse des indemnités de déplacement est difficile dans la mesure où leur contenu inclut souvent des compensations diverses, telle que définies dans la partie 2.3.3 du rapport. Les entreprises restent souvent floues dans l'explication des conditions d'attribution des indemnités de déplacement, « dietas ». Le coût annuel d'un conducteur indiqué par les personnes interrogées se situe dans la fourchette de 32 000 € à 40 000 €. Le kilométrage annuel des conducteurs, entre 120 000 et 130 000 km par an, tel qu'annoncé par les entreprises, semble sous-estimé.

L'enquête avec les conducteurs travaillant sous contrat espagnol détaille davantage les conditions de travail et de rémunération des conducteurs. Ces derniers déclarent un kilométrage allant de 5 000 km par semaine, soit plus de 20 000 km par mois, à un minimum de 10 000 km par mois. La concentration se situe entre 3 100 et 3 300 km par semaine sur 10,5 mois de travail effectif.

Les entreprises et les conducteurs disent respecter la réglementation européenne en matière de temps de travail. Résultat des deux enquêtes, un conducteur espagnol moyen travaille 43,5 semaines effectives par an, après déduction des congés payés, des jours fériés et des périodes creuses sans activité. Selon les calculs basés sur les informations collectées, le kilométrage annuel moyen ressort à plus de 135 000 km.

Côté conducteurs, il est important de noter que ces derniers indiquent ne pas rentrer à la base pour plusieurs semaines. Ils travaillent autant que la réglementation européenne leur permet. Ils se plaignent de leur temps de travail et de la non-rémunération, parfois, des heures de nuit. 12 conducteurs sur 20 déclarent avoir une rémunération fixe, le minimum conventionnel, complétée par un complément de salaire basé sur le kilométrage mensuel. 4 conducteurs ne répondent pas à la question, tandis que 3 autres disent recevoir des indemnités de déplacement journalières sans pouvoir expliquer le calcul. Un seul conducteur déclare avoir un salaire fixe mensuel forfaitaire.

En ce qui concerne la rémunération, les conducteurs touchent en général le minimum conventionnel de leur province complété par des frais de déplacement sur la fiche de paye. Les frais de déplacement sont très souvent liés à un calcul de prime kilométrique de près de 0,08 € par kilomètre, soit environ une partie variable de près de 1 000 €/mois de travail effectif.

## **Données relatives à la constitution des prix de revient hors personnel de conduite**

Avertissement : les chiffres et informations communiqués ci-dessous proviennent uniquement des entretiens réalisés en entreprises.

### **Financement du matériel**

Le coût d'acquisition moyen d'un tracteur Euro 6 se situe à 82 500 €. Son kilométrage annuel atteint 145 000 km. Les types de remorques rencontrés lors des enquêtes sont trop variés pour pouvoir dégager une moyenne. Les prix pour les semi-remorques fluctuent entre 25 000 € et 27 000 € pour une Tautliner, à 60 000 € pour une frigorifique et près de 100 000 € pour une citerne acier inoxydable.

Les transporteurs utilisent majoritairement le leasing pour le financement de leurs véhicules sur des durées de location entre 36 à 60 mois. Toutefois le recours à l'autofinancement est assez présent. La durée de conservation des tracteurs, 5 ans, (6 à 8 ans selon l'OCTMR), semble calée sur la durée de leasing. Les petites entreprises et les « Autonomos » gardent leur véhicule beaucoup plus longtemps, soit près de 10 ans. Une durée de conservation de 8 ans paraît plus proche de la pratique.

### **Le gazole**

La consommation moyenne constatée est de 31 litres pour 100 kilomètres. Ce poste est le second après les coûts de personnel. Le poids relatif du gazole dans le prix de revient d'un transporteur observé est proche de 28 %, selon leur déclaration. Le recours à la cuve n'est pas systématique, sauf pour les entreprises ayant une taille importante, de plus de 100 véhicules.

### **Les pneumatiques**

Il a été difficile d'obtenir des données précises sur ce poste. Les valeurs suivantes sont donc purement indicatives, à titre de « dire d'expert ».

Le prix d'un pneu pour un tracteur est compris entre 470 € et 580 €. La gestion des pneumatiques varie en fonction de l'âge du véhicule, du contrat d'entretien et de la pratique de rechapage.

Le coût annuel de ce poste semble se situer aux alentours de 3 800 € par an.

### **Les coûts d'entretien**

L'entretien des véhicules est effectué soit dans un atelier intégré, soit au coup par coup chez un prestataire. Les contrats de maintenance avec des concessionnaires sont peu développés. Le coût d'entretien constaté est de 0,04 €/km. Le coût de la main d'œuvre en Espagne explique pour partie la différence importante des coûts d'entretien avec la France.

Sur la base de ce coût kilométrique moyen constaté, l'estimation du coût de l'entretien-maintenance ressort à près de 5 500 €/an.



## Les assurances

Le montant d'une assurance au tiers pour un ensemble 40 T est inférieur à 1 000 €/an (fourchette 700 € à 1250 €). En « tous risques », les primes annuelles sont légèrement supérieures à 2 500 €. L'assurance marchandises transportées se situe entre 200 et 300 €/an, inférieure ou égale à 2 % du chiffre d'affaires par véhicule.

## Les péages

Les péages sont un poste important du prix de revient kilométrique d'un ensemble 40 T à l'international. Le coût au kilomètre est compris entre 0,11 et 0,13 €/km dépendant des pays traversés. L'estimation annuelle retenue pour ce poste de coût est de 15 200 €/an.

## Exemple d'analyse des coûts de revient d'exploitation chez un transporteur espagnol

Le tableau ci-dessous reprend les coûts d'exploitation pour 100 kilomètres réalisés par un ensemble 40 T sur un voyage à l'international. Ce sont des données réelles issues du « reporting » d'un transporteur représentatif.

### Exemple de constitution du prix de revient d'un voyage à l'international

Postes de coûts	Montant estimé en €/100 km	Estimation kilométrage de 140 000 km/an	% du coût total
Conducteur	30,49 €	42 686 €	33,29%
Gazole	27,64 €	38 696 €	30,17%
Crédit-bail/location	11,20 €	15 680 €	12,23%
Péages + Ferries	11,08 €	15 512 €	12,01%
Maintenance & Entretien	2,80 €	3 920 €	3,01%
Pneus	1,42 €	1 988 €	1,55%
Assurances	1,00 €	1 400 €	1,09%
Coût de communication	0,20 €	280 €	0,22%
Coût de structure	5,77 €	8 078 €	6,29%
<b>Coût de revient</b>	<b>91,60 €</b>	<b>128 240 €</b>	<b>100,00%</b>

Les autres données collectées pour le prix de revient kilométrique s'approchent du montant ci-dessus. Elles se situent entre 0,90 et 0,98 €/km, dépendant de la façon dont on évalue les coûts de structure. En effet, le poste « coût de structure » cache en général une partie du coût d'entretien (atelier) et des pneumatiques (rechapage en atelier intégré). Selon les témoignages, les prix de transport atteignent, en période de forte saison, entre 1 € et 1,15 € au km. En basse saison, des prix largement inférieurs peuvent être proposés, soit près de 0,90 € au km.

## Constitution du prix de revient d'après « l'Observatoire des coûts du transport de marchandises par la route » (Cf. annexe 6 - Page 16 & 17)

Les données de l'Observatoire se fondent sur des moyennes. Elles n'ont pas vocation à servir de tarif pour les entreprises, mais plutôt à donner une méthodologie dans le calcul des prix. Un outil en ligne est mis à la disposition des transporteurs afin de personnaliser leurs données.

Les résultats de l'OCTMR, pour un véhicule articulé de général cargo de 40 tonnes, d'une charge utile de 25 tonnes (5 essieux), ayant réalisé 120 000 km dans l'année dont 85 % en charge, sont les suivants :

### Coûts d'exploitation d'un ensemble de 40 tonnes selon l'OCTMR

	Coûts directs annuels (Base 04/2015)	
	Euros (€)	Poids relatif (%)
<b>Coûts directs (total)</b>	<b>127 503,97</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Coûts fixes</b>	<b>70 089,04</b>	<b>55,0 %</b>
Amortissement du véhicule	14 042,06	11,0 %
Financement du véhicule	892,32	0,7 %
Personnel de conduite	31 505,99	24,7 %
Assurances (véh., marchand. locaux)	7 144,65	5,6 %
Fiscalité	1 010,02	0,8 %
Frais de déplacements	15 494,00	12,2 %
<b>Coûts variables</b>	<b>57 414,93</b>	<b>45,0 %</b>
Carburant	43 718,18	34,3 %
Pneumatiques	7 360,75	5,5 %
Maintenance	2 280,00	1,8 %
Réparations	4 056,00	3,2 %
Kilométrage annuel	120 000	
Kilométrage annuel en charge	102 000	
<b>Coûts unitaires</b>		
Directs (Km parcourus)	1,063	
Directs (en charge)	1,250	

Le poids relatif des postes de coût principaux (personnel, carburant et matériel) est en ligne avec les données recueillies dans les enquêtes en entreprises. Toutefois, les valeurs exprimées en euros semblent surévaluées. Le kilométrage ne représente pas non plus une activité typique à l'international.

## 3.2. Observation des coûts du personnel de conduite

Les données présentées ci-dessous sont issues des entretiens en entreprise et de l'enquête avec les conducteurs réalisée à la frontière franco-espagnole, à La Jonquièrre (La Jonquera). Le rapprochement des données obtenues en entreprises avec les informations communiquées par les conducteurs permet de mettre en perspectives les résultats.

### Résultats comparés des enquêtes entreprises et conducteurs

	Entreprises	Conducteurs
Nombre de jours de travail par an	235 jours	Entre 218 et 260 jours
Nombre d'heures de travail par mois	215 heures	225 heures
Nombre de kilomètres par mois	Entre 11 200 et 12 500 km	13 000 km
Nombre de kilomètres par an		136 000 km
Nombre d'heures de conduite par mois	160 h	185 h
Nombre d'heures de conduite par an	1 680 h	1 941 h
Ancienneté moyenne des conducteurs	11,6 ans	nc
Salaire brut moyen mensuel (hors primes et frais de déplacement)	1 450 €	1 401 €

#### Commentaires :

Les écarts constatés ci-dessus proviennent de la façon de traiter les données relatives au travail effectué par les conducteurs. En effet, la lecture d'une feuille de paie d'un conducteur salarié fournie par des entreprises ne permet pas d'approcher précisément le nombre d'heures ou de jours effectués, ceci pour plusieurs raisons :

- Le salaire brut minimum correspond à un « forfait mensuel » conventionnel. Le nombre de jours indiqués sur la feuille de paie est de 30 jours calendaires. Les jours de compensation n'y apparaissent pas.
- Les heures supplémentaires ne sont pas majorées et ne figurent donc pas en tant que telles sur la feuille de paie.
- Les primes au kilomètre ne sont pas identifiées comme telles sur les fiches de paie.

Ces deux derniers points font l'objet de primes et gratifications reprises sous des vocables variés provenant des conventions collectives ou des accords d'entreprises.

### 3.2.1. Rappel de la composition des coûts du personnel de conduite

La rémunération fixe annuelle d'un conducteur routier international est constituée, d'après les conventions collectives:

- du salaire brut minimum mensuel conventionnel compris entre 821,40 € et 1 363,80 € selon la province,
- des primes d'ancienneté comprises entre 0 € et 272,75 €/mois,

- des primes conventionnelles entre 0 € et 5 373 €/an,
- des « Extras » compris entre 197,50 € et 428,17 €/mois.

La rémunération fixe mensuelle moyenne découlant de la moyenne arithmétique des 54 conventions régionales atteint 1 654 € bruts. Si l'on considère trois régions, Madrid, Barcelone et Valence, elle atteint respectivement : 1 440 €, 1 853 € et 1425 €.

### La rémunération variable d'un conducteur routier international

La rémunération variable des conducteurs n'apparaît pas comme telle sur les fiches de paies obtenues lors des entretiens. Elle est le plus souvent reprise dans une rubrique plus générale « Varios », variables, ou encore dans « Dietas », frais de déplacement, ce qui complique l'analyse. Les frais de déplacement ne sont pas, en principe, considérés comme une rémunération et ne sont, de fait, soumis ni aux charges sociales ni à l'impôt dans la limite des montants prévus aux conventions collectives. Les rémunérations variables constatées lors de l'enquête conducteurs sont en moyenne de 977 €/mois. Pour la plupart, il s'agit d'un complément salarial basé sur le kilométrage. Des primes de voyages existent également.

Les charges sociales sont de 36,60 % pour l'entreprise et de 6,35 % pour un salarié en CDI.

### 3.2.2. Définition d'un profil type de conducteur espagnol international

Le coût annuel présenté ci-après est basé sur un profil type travaillant sous la convention collective de la province de Tarragone, tel que présenté dans la partie 3.2.3.

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur travaillant à 100 % à l'international</li> <li>- 15 découchés par mois</li> <li>- Retour à la base un week-end sur deux</li> <li>- Salaire fixe calculé sur la base des minimas conventionnels</li> <li>- Ancienneté de 10 ans</li> <li>- Indemnités de déplacement remplacées par prime au kilomètre sur la base de 0,08 € du km</li> <li>- Temps de service de 225 heures par mois</li> </ul>
Kilométrage annuel réalisé	136 000
Nombre de jours de travail par an	242
Nombre de semaines d'activité par an	45
Nombre d'heures de conduite par an	1 941
Coût annuel pour l'employeur en €	37 892,07 €
Coût horaire de conduite en €	19,52 €
Coût kilométrique en €	0,28 €

### 3.2.3. Reconstitution du coût d'un conducteur (CC Tarragona)

La définition d'un profil issu des entretiens est possible en ce qui concerne les conditions et heures de travail. En revanche, dans la complexité des conventions collectives, il est impossible de réaliser une moyenne des 54 variantes. Il nous semble donc judicieux de présenter un profil type en lien avec la convention collective de Tarragone (Catalogne) où se concentrent beaucoup d'entreprises qui opèrent à l'international, notamment en France. Les données sur la rémunération issues de cette convention collective semblent se rapprocher du profil de conducteur international qui a pu être observé lors de la réalisation de cette étude.

Décomposition du coût d'un conducteur					
EMPLOYEUR			EMPLOYE		
<b>Salaire Brut</b>		<b>1 656,52 €</b>	<b>Salaire Brut</b>		<b>1 656,52 €</b>
Salaire Brut minimum conventionnel (Tarragona)		809,49 €	Salaire Brut minimum conventionnel (Tarragona)		809,49 €
Ancienneté	10 ans	161,90 €	Ancienneté		161,90 €
Prime conventionnelle		353,83 €	Prime conventionnelle		353,83 €
Extras pour les heures supplémentaires et les heures de nuit		331,30 €	Extras pour les heures supplémentaires et les heures de nuit		331,30 €
<b>Cotisations sociales de l'employeur</b>	<b>Taux</b>	<b>606,29 €</b>	<b>Cotisations sociales de l'employé</b>	<b>Taux</b>	<b>105,19 €</b>
Cotisation générale	23,6%	390,94 €	Cotisation générale	4,7%	77,86 €
Chômage (CDI)	5,5%	91,11 €	Chômage (CDI)	1,6%	25,68 €
Accidents de travail	6,7%	110,99 €	Accidents de travail	0,0%	0,00 €
Fond de garantie salariale	0,2%	3,31 €	Fond de garantie salariale	0,0%	0,00 €
Formation professionnelle	0,6%	9,94 €	Formation professionnelle	0,1%	1,66 €
<b>Rémunération brute chargée hors indemnités de déplacement</b>		<b>2 262,81 €</b>	<b>Salaire net avant impôt hors indemnités de fin de déplacement</b>		<b>1 551,33 €</b>
			- Impôt sur le revenu (IRS) mensualisé*		383,95 €
			<b>Salaire net après impôt</b>		<b>1 167,38 €</b>
<b>Indemnités de déplacement (68,18€ pour l'international, CC Tarragone)</b>	<b>15 jours</b>	<b>1 022,70 €</b>	<b>Indemnités de déplacement (68,18€ pour l'international, CC Tarragone)</b>		<b>1 022,70 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant 10,5 mois de travail effectif</b>		<b>3 285,51 €</b>	<b>Revenu mensuel disponible moyen sur 10,5 mois de travail effectif</b>		<b>2 190,08 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant le 1,5 mois (congés payés, fériés, inactivité)</b>		<b>2 262,81 €</b>	<b>Revenu mensuel disponible pendant le mois de congés payés</b>		<b>1 167,38 €</b>
<b>Coût annuel d'un conducteur : 37 892,07 €</b>			<b>Revenu annuel net : 24 746,89 €</b>		

\*conducteur sans enfant

## 4. Annexes

Annexe 1 : Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (pitvi 2012-2024)

Ce document de 348 pages est mis en ligne sur le site du Ministère du développement en PDF dans sa version intégrale : [www.fomento.gob.es/MFOM/LANG.../PITVI/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG.../PITVI/)

Les annexes suivantes sont disponibles sous format électronique sur le site internet du CNR.

Annexe 2 : Estrategia logistica de espana (23/11/2013)

Annexe 3 : Observatorio social de transporte por carretera 2013

Annexe 4 : Décret royal 1032/2007 du 20 juillet 2007

Annexe 5 : La negociacion colectiva en el transporte de mercancías por carretera. Publiée dans le n° 339 de juin 2014 du magazine : « transporte profesional »

Le document suivant est consultable sur internet à l'adresse ci-dessous.

Annexe 6 : Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera (04/2015)

<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/6025AE24-AD2F-48E9-B3AB-DCDBC2DA4795/131306/Abril2015.exe>

## 5. Bibliographie et références internet

### Ouvrages :

- Histoire de l'Espagne de 1808 à nos jours, Jordi Canal, Ed. Armand Colin- 2<sup>nd</sup> Ed. 09/2014
- Article de François Le Moal dans la revue électronique Diploweb.com
- Les Echos data
- Notes du Service Economique Régional de l'Ambassade de France en Espagne – juin 2014  
©DG Trésor
- « L'Espagne et son organisation territoriale », Anne-Laure Panicali, 2010
- Comparative study on road transport labour/ Law regimes in the EU-28 – 12/2014  
Fundacion Fransico Corell/Alonso Asociados

## Sites Internet :

- Ministerio de fomento, [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)
- Journal « El Economista » (Classement des entreprises),  
<http://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-4941.html>,
- Instituto Nacional de estadísticas (INE), [www.ine.es](http://www.ine.es)
- Site pour la création des entreprises du Ministère de l'Industrie, de l'Énergie, et du Tourisme, [www.circe.es](http://www.circe.es)
- Eurostats, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/main-tables>
- Banque mondiale, [www.banquemondiale.org](http://www.banquemondiale.org)
- France diplomatie, [www.diplomatie.gouv.fr](http://www.diplomatie.gouv.fr)
- Agencia tributaria, <http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio.shtml>
- Cleiss, [www.cleiss.fr](http://www.cleiss.fr)
- Puertos de Estado, [www.puertos.es/en-us/estadisticas/Pages/estadistica\\_mensual.aspx](http://www.puertos.es/en-us/estadisticas/Pages/estadistica_mensual.aspx)