

Ministère des Transports et de la Mer

Direction des Transports Terrestres
244 Bd Saint Germain - 75007 Paris
Tél : 45 49 61 62

Observatoire
Economique et Statistique
des Transports
55 rue Brillat Savarin - 75013 Paris
Tél. : 45 89 89 27

Marché n° 87 01 062T

REGLEMENTATION DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN EUROPE

ANNEXE 2

Comparaison des coûts des personnels

Traduction de l'étude N.E.A.

Analyse de N.I.W.O. sur les études NEA et Prognos

Septembre 1988

les traductions ont été réalisées par
Jean Marie GUGENHEIM
Paul MORSINK
Christophe POUTHIER



Transports Etudes Recherches
8, Rue de Richelieu
75001 Paris
Tél : 42 96 88 29

**COMPARAISON DES COUTS DES
TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX
DE MARCHANDISES
A L'INTERIEUR DE LA C.E.E.**

**Etude réalisée
pour le compte de :
L'Association Néerlandaise des Transports Internationaux de
Marchandises**

**par N.E.A.
Nederlands Centrum voor Onderzoek, Advisering et Onderwijs op het
gebied van Verkeer en Vervoer
Polakweg 13
2280 DZ - RIJSWIJK**

RESUME DES RESULTATS DE L'ETUDE SUR LA COMPARAISON DES COÛTS

Compte tenu des données géographiques, des distances et des tonnages utilisés à la date du 1.1.87, les prix de revient des transports routiers internationaux de marchandises effectués par les entreprises réalisant des transports pour compte autrui sont quasiment identiques en R.F.A.,
en Belgique,
au Danemark,
en Italie
et aux Pays-Bas.

En paramétrant le coût du transport routier néerlandais à l'indice 100, et en comparant une relation internationale prédéterminée de 500 Km entre les Pays-Bas et la R.F.A., il ressort que les coûts du transport
des entreprises italiennes et danoises s'établissent à 100, 8
ceux de la R.F.A. à 99, 2
et ceux de la Belgique à 98, 2.

Les coûts des transporteurs français et britanniques sont inférieurs de 6 % aux coûts des transporteurs néerlandais.

En raison de moindres charges salariales et de frais de déplacements inférieurs, les prix de revient des transporteurs routiers grecs et espagnols se placent respectivement à 16 % et 15 % au dessous de ceux des transporteurs des Pays-Bas.

En utilisant les mêmes critères, la présente étude a également analysé un voyage entre les Pays-Bas et la France sur une distance de 1000 km. Les coûts supportés par les transporteurs français, britanniques et espagnols diffèrent en ce cas légèrement de la relation Pays-Bas-R.F.A. Sur cette distance les transporteurs britanniques et français se situent à 5 % au dessous des coûts du transport néerlandais. Les transporteurs espagnols affichent sur cette distance un coût moindre de 14 %.

L'étude montre que les écarts de coûts les plus importantes dans les coûts se situent au niveau des postes " salaires et frais de déplacements" qui pèsent lourdement sur le prix de revient des transports.

C'est aux Pays-Bas que les salaires et les frais de déplacements sont les plus élevés. Le Danemark et l'Italie se situent respectivement à 6 et 7% en dessous des Pays-Bas. Ces mêmes postes se situent en R.F.A. et en Belgique à - 11%, et en France à - 12%. Quant à la Grande Bretagne, l'Espagne et la Grèce, les salaires et les déplacements sont respectivement 32 %, 40 % et 49 % moins chers qu'aux Pays-Bas.

Les taxes fiscales sur les véhicules sont d'un montant très variable, même si cette rubrique ne dépasse jamais 5 % du total des coûts.

C'est en R.F.A. et en Grande Bretagne que ces charges sont les plus élevées, tandis que l'Espagne se situe en dernière position. En effet les transporteurs de la R.F.A. et de la Grande Bretagne sont imposés 2, 5 fois plus que les transporteurs néerlandais et 25 fois plus que les transporteurs espagnols.

1. INTRODUCTION

1.1. Introduction.

Mission confiée à N.E.A. par NIWO fin 1986.

1.2. Information.

Information initiale restreinte : les informations recueillies n'étant pas toujours utilisables parce que basées uniquement sur des indications de trafic intérieur ou sur des méthodes d'analyses différentes.

1.2. Pays concernés.

R.F.A., France, Belgique, Italie, Grande Bretagne, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal et Pays-Bas. Il n'a pas été possible de mener à terme l'enquête au Portugal, les renseignements nécessaires n'ayant pu être obtenus.

Les renseignements demandés ont été obtenus auprès des organisations suivantes:

R.F.A.	Bundesverband des Deutschen Güternfernverkehrs (B.D.F.)
France	PROGNOS (institut de recherche à Bâle - Suisse) Fédération Nationale des Transports Routiers (F.N.T.R.) Comité National Routier (C.N.R.) Centre de Productivité des Transports (C.P.T.)
Belgique	Fédération Nat. Belge des Transporteurs Routiers (F.N.B.T.R.) Institut du Transport Routier (I.T.R.)
Italie	Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici (A.N.I.T.A.)
Grande Bretagne	Road Haulage Association (R.H.A.) The Polytechnic School of Central London (P.C.L.)
Danemark	Landsforeningen Dansk Vognmaed (L.V.D.)
Grèce	Aristotle University of Thessaloniki. Division of Transport.
Espagne	Planificacion y Transportes Integradas s.a. (SENDA)

Filiales d'entreprises néerlandaises à l'étranger qui ont collaboré à la collecte des renseignements:

R.F.A. 2	France: 4
Belgique: 3	Italie: 1
Grande Bretagne: 4	Danemark: 1
Grèce: 0	Espagne: 1.
Total 16.	

1.4. Méthode de la recherche.

L'étude des coûts a été limitée par le nombre de renseignements recueillies.

Au sens statistique du terme, on ne peut donc pas dire que les résultats sont représentatifs .

Néanmoins les résultats sont fiables compte tenu de la méthode de comparaison utilisée entre les données des coûts totaux entre les différents pays.

De plus les renseignements obtenus dans les différents pays ont été comparés avec les renseignements fournis par les filiales des entreprises néerlandaises à l'étranger.

En analysant les données récoltées, il est apparu que les spécifications techniques des véhicules retenus pour le calcul des coûts ne sont pas identiques (poids, dimension, carrosserie). Afin de retenir un seul type de véhicule, l'étude a procédé à une harmonisation des différentes données.

L'étude a également harmonisé les trajets en appliquant à chaque pays un voyage "test" sur deux distances. Dans le cas contraire l'étude aurait dû procéder à 144 voyages.

Les deux distances types retenues ont été :

. un voyage Pays-Bas - R.F.A. de 500 km.

. un voyage Pays-Bas - France de 1 000 km.

Type de véhicule retenu:

tracteur: type 4 x 2

puissance: 315 CV

essieux: 2

pneus: 6

poids à vide 6 T.700

type pneumatiques 12 R 22.5

P.T.A.C. 40 t.

semi-remorque: modèle savoyarde

charge utile 26 t.

essieux 3

pneus 6

poids à vide 7 T.300

type pneumatiques 15 R 22.5

1.6 Différences entre l'enquête et la méthode de K.T.O. et celle de N.E.A.

L'enquête annuelle de K.T.O. (institut néerlandais) n'a pas été retenue pour les mêmes raisons que les enquêtes annuelles sur le trafic intérieur dans les autres pays (voir n° 1.2.)

II. ACHAT DE VEHICULE

Il s'agit de valeur marchande.

L'enquête n'a pas tenu compte des subventions gouvernementales belges (-13 %) et néerlandaises (prime dite "WIR")

La valeur marchande en France est souvent de - 13 %, du fait des efforts promotionnels consentis par les constructeurs français.

Par contre, dans les autres pays européens, mises à part les variations temporaires de changes, une enquête N.E.A. réalisée auprès des entreprises néerlandaises ayant des filiales à l'étranger a montré qu'il n'y a guère de différences entre les prix d'achat d'un véhicule .

Ce constat est confirmé par une enquête faite par N.E.A. auprès des constructeurs montrant que leurs prix de vente dans les différents pays de la C.E.E. ne diffèrent guère.

Enfin il est possible que certaines grandes entreprises de transports routiers soient avantagées par des remises en cas d'achat massif auprès d'un seul constructeur.

Prix d'achat en florins d'un tracteur, d'un semi -remorque et pneumatiques (indice Pays-Bas = 100)

	R.F.A.	Fr.	B.	It	G.B.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
tr.	158.249	130.134	160.239	157.983	163.934	167.990	148.718	159.360	159.320
sr.	46.344	53.039	49.956	35.286	52.936	59.879	39.658	52.970	52.506
T.	204.593	183.173	210.195	193.269	216.870	227.869	188.376	212.330	211.826
ind.	96.6	86.5	99.2	91.2	102.4	107.6	88.9	100.2	100.0

III. AMORTISSEMENTS

Référence d'utilisation du matériel : moyenne des données techniques fournies par les constructeurs

Pourcentages annuels d'amortissement

Km par an	% fixe	% variable	% total	durée (en années)
100.000 km.	10.0	5.0	15.0	5.7
120.000 km.	10.0	6.0	16.0	5.3
135.000 km.	10.0	6.8	16.8	5.1

Tracteur :

- . pour un tracteur : 120.000 km sur 5,3 ans
- . amortissement moyen d'un tracteur : 10 % par an.
- . valeur restante d'un tracteur après 135.000 km. : 15 %

Semi-remorque :

- . 9 % par an
- . utilisation 11 ans
- . valeur restante : 10 %

Amortissement d'un tracteur et semi-remorque en centimes par km. (Indice Pays-Bas = 100)

pays km.	RFA	Fr.	B.	It.	G.B.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
100.000	26.7	22.8	27.1	25.5	28.1	29.2	24.8	27.3	27.5
index	97.1	82.8	98.6	92.7	102.2	106.2	90.2	99.3	100
120.000	23.5	20.1	23.9	22.5	24.7	25.7	21.9	24.0	24.2
index	97.1	83.1	98.8	93.0	102.1	106.2	90.5	99.2	100
135.000	21.8	18.5	22.1	20.8	22.9	23.7	20.3	22.2	22.3
index	97.8	83.0	99.1	93.3	102.7	106.3	91.0	99.6	100

IV. INTERETS DES EMPRUNTS

Les frais financiers ont été calculés d'après l'encours moyen du capital investi et les taux d'intérêts appliqués dans les divers pays européens.

Taux d'intérêt

ALLEMAGNE	6,11 %	DANEMARK	7,33 %
FRANCE	8,28 %	GRECE	22,35 %
BELGIQUE	8,14 %	ESPAGNE	13,50 %
ITALIE	13,65 %	PAYS-BAS	6,35 %
Gr.BRETAGNE	10,32 %		

*Constat de différences appréciables entre les pays, dues souvent aux taux d'inflation.
Pour les Pays-Bas : base : 30 % de capital propre et 70 % d'emprunts.
Données : C.E.E.*

Intérêts annuels (à exclusion des actifs circulant) par pays (en florins).

	R.F.A.	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
Valeur de remplacement									
.tracteur	158.249	139.134	160.239	157.983	163.934	167.990	148.718	159.360	159.320
.semi.rem.	46.344	53.039	49.956	35.286	52.936	59.879	39.658	52.970	52.506
.total	204.593	183.173	210.195	193.269	216.870	227.869	188.376	212.330	211.826
Valeur restante : tracteur 15 % ; semi-remorque-10 %									
.tracteur	23.737	19.520	24.036	23.697	24.590	25.199	22.308	23.904	23.898
.semi.rem.	4.634	5.304	4.996	3.529	5.294	5.988	3.966	5.297	5.251
.total	28.372	24.824	29.032	27.226	29.844	31.187	26.274	29.201	29.149
Moyenne du capital investi									
.tracteur	90.993	74.827	92.137	90.840	94.262	96.594	85.513	91.632	91.609
.semi.rem.	25.489	29.171	27.467	19.407	29.115	32.934	21.812	29.134	28.878
.total	116.482	103.998	119.613	110.248	123.377	129.528	107.325	120.766	120.487
Coût des Intérêts									
	7.117	8.611	9.737	15.049	12.732	9.494	23.987	16.303	7.651
Indice (Pays-Bas = 100)									
	93.0	112.5	127.3	196.7	166.4	124.1	313.5	213.1	100.0

Tableau 3

La moyenne des capitaux investis et des frais financiers induits font l'objet d'un récapitulatif dans le tableau 3.

Des écarts apparaissent dans les montants de frais financiers; ils résultent des différences de taux d'intérêt et de taux d'inflation qui prévalent en Europe.

La répartition entre capitaux propres et emprunts s'est faite selon la proportion 30% / 70%.

Le coût d'opportunité des capitaux propres a été établi d'après le taux effectif appliqué sur les emprunts d'Etat.

V. CARBURANTS ET LUBRIFIANTS

Malgré des différences de prix, parfois importantes, le coût des carburants a relativement peu de poids dans la détermination des coûts globaux.

Les transporteurs internationaux chargent souvent leur carburant dans les pays où les prix sont les plus avantageux.

Les transporteurs néerlandais ont en matière de carburant un léger avantage dans la mesure où le prix du gas-oil est relativement plus bas dans leur pays.

Dans le cas du transport en "cabotage" entre un pays à prix bas et un pays à prix élevé pour les carburants les différences de prix peuvent avoir une influence notable sur les coûts

Pour les lubrifiants, les prix de l'enquête ont été basés sur les prix réels du pays de provenance du véhicule.

Prix des Lubrifiants en centimes par km. par pays (indice: Pays-Bas = 100)

	R.F.A.	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
prix	1.04	1.07	0.98	0.89	1.11	0.86	0.64	0.90	0.83
indice	125.3	128.9	118.1	107.3	133.7	103.6	77.1	108.4	100.0

VI. ENTRETIEN

Les coûts d'entretien sont composés

- . du coût des pièces détachées,
- . des coûts de garage,
- . des coûts salariaux du personnel d'entretien.

Les coûts attachés à ce poste sont basés sur des enquêtes réalisées pour le transport routier en 1987/88 pour des liaisons routières en direction de la R.F.A. et de la France.

On peut remarquer que ces coûts sont plus bas aux Pays-Bas que dans les pays suivants: France, Belgique, et Grande Bretagne.

On pourra noter plus loin que dans ces pays les coûts du personnel roulant sont au contraire plus faibles.

Ceci ne veut pas dire que les coûts du personnel d'entretien aux Pays-Bas sont inférieurs à ceux des pays mentionnés, mais que les transporteurs néerlandais, emploient des solutions plus performantes; ils font exécuter les tâches d'entretien soit à l'extérieur soit au sein de leurs entreprises dans de meilleures conditions que les autres pays européens.

Entretien par km. (index Pays-Bas = 100)

	R.F.A.	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
entretien	18.7	19.8	19.5	18.6	20.5	15.3	12.6	14.4	18.0
indice	103.9	110.0	108.3	103.3	113.9	85.0	70.0	80.0	100.0

VII. PNEUMATIQUES

Le calcul des coûts a été effectué sur la base de l'utilisation de pneumatiques neufs.

Le tableau ci-dessous fait apparaître que c'est en France que le prix des pneus est le plus élevé (une différence de 24 % avec les Pays-Bas) et que c'est en Grèce qu'il est le plus bas (-11% avec les Pays-Bas).

1. Tracteur: pneu 12R22.5; nombre de pneus 6; durée 130.000 km.

(a) prix par pneu

(b) en centimes / kilomètre

2. Semi-remorque: pneu 15R22.5; nombre de pneus 6; durée 180.000 km.

(a) prix par pneu

(b) en centimes / kilomètre

3. total en centimes / kilomètre

4. indice : Pays-Bas = 100

	R.F.A	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
1 (a)	778	942	912	827	820	925	673	888	757
(b)	3.6	4.3	4.2	3.8	3.8	4.3	3.1	4.1	3.5
2 (b)	934	1123	1087	1241	979	1110	807	1080	908
(b)	3.1	3.7	3.6	4.1	3.3	3.7	2.7	3.6	3.0
3.	6.7	8.0	7.8	8.0	7.1	8.0	5.8	7.7	6.5
4.	103.1	123.1	120.0	123.1	109.2	123.1	98.2	118.5	100.0

VIII. SALAIRES ET FRAIS DE DEPLACEMENTS

Le poste de charges qui a le poids le plus important dans la comparaison des coûts est à l'évidence celui des salaires et des déplacements.

Dans le domaine des salaires et des déplacements la présente enquête a essayé d'obtenir une image réelle; ce qui veut dire que l'approche a été effectuée sur la base des pratiques effectivement constatées dans les pays et les entreprises.

Les salaires et déplacements aux Pays-Bas sont très proches des chiffres fournis par la Convention Collective des Transports Routiers de Marchandises. Mais la même approche entre les barèmes conventionnels et la réalité des salaires et des déplacements pour les autres pays n'a pas été effectuée.

Pour quelques pays les frais du personnel roulant diffèrent sensiblement d'enquêtes établies précédemment. Afin de rendre la comparaison plus claire, l'enquête a convertie les salaires et déplacements en frais horaires.

Les chiffres fournis ne se basent donc pas uniquement sur le nombre d'heures travaillées.

En effet, en Allemagne les salaires des conducteurs internationaux sont calculés sur une période fixe (4 semaines / le mois).

En Italie, en Espagne et en Grande Bretagne la détermination du salaire est en plus basée sur le nombre de kilomètres parcourus.

En outre, il arrive que dans le même pays on remarque des différences notables entre les entreprises. Par delà les différences de modes de rémunération, on constate des écarts de niveaux importants. L'enquête reflète dans ce cas une moyenne.

C'est surtout en France et Grande Bretagne que l'on observe des écarts par rapport à la moyenne ainsi établie.

On peut observer l'emploi de méthodes de rémunération très différentes dans les entreprises d'outre Manche: dans certaines entreprises les frais de déplacements sont payés sur la base de fl. 40 par heure, tandis que dans d'autres entreprises les déplacements constituent plus de la moitié de la rémunération d'un conducteur.

Etant donné que les entreprises et les conducteurs ne payent pas de charges sociales sur les remboursements de frais de déplacements, il s'en suit que les entreprises qui menent ce type de politique, supportent un coût total moindre pour le personnel roulant, même si le revenu net du conducteur demeure identique.

Dans le calcul des coûts des salaires et des déplacements, l'enquête est partie du coût d'un seul conducteur par tracteur / semi-remorque, le coût horaire du conducteur seul étant important dans le cas présent.

La comparaison "nombre de conducteurs / par pays / par an" était sans intérêt technique et statistique.

Le tableau ci-dessous montre les différences par pays.

Il parait ainsi que c'est aux Pays Bas que les salaires et les déplacements sont les plus élevés; . le Danemark et l'Italie se situent respectivement à - 6 % et - 7 % au-dessous des Pays-Bas . la R.F.A., la Belgique et la France respectivement à - 11 %, - 11 % et - 12 % . la Grande Bretagne, l'Espagne et la Grèce respectivement à - 32 %, - 40 % et - 49 %.

Salaires et Déplacements par heure en fl. (Indice Pays-Bas = 100)

	R.F.A.	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
Sal+Dépl.	28.77	28.47	28.92	29.98	22.11	30.28	16.38	19.49	32.34
Indice ₀	89.0	88.1	89.5	92.8	68.4	93.7	50.7	60.3	100.0

IX. ASSURANCES

Etablissement des taux : pratique habituelle des entreprises c.a.d. que seulement 2/3 du temps d'utilisation d'un véhicule est assuré "tous risques"

Coûts des assurances annuelles en fl. (véhicule + chargement) (Indice Pays-Bas = 100)									
	R.F.A.	Fr.	B.	It.	G.Br.	Dk.	Gr.	Esp.	P.B.
assurances	11.553	11.081	11.769	11.746	8.077	12.559	8.566	11.288	9.948
indice	116.1	111.4	118.3	118.1	81.2	126.2	86.1	113.5	100.0

X. TAXES ET IMPOTS

Afin d'arriver à une harmonisation communautaire, le sujet "taxes" a beaucoup préoccupé la Commission C.E.E.

Les tableaux ci-dessous montrent que de grandes différences existent encore.

Les bases des taxes / véhicule par pays sont actuellement les suivantes :

PAYS	SUR POIDS VIDE DU VEHICULE	SUR POIDS VIDE DE L'ENSEMBLE	SUR LA CAPACITE DU CHARGEMENT
R.F.A.		X	
Belgique	X		
Italie	X		
Gr.Bretagne	X		
Danemark		X	
Grèce			X
Espagne			X
Pays-Bas	X		

Complexité et différences des taxes en France (vignette) : régions, poids des véhicules, prise en compte des essieux.

Remises en France : par la pratique des autoroutes et par l'âge du matériel roulant.

Remises en Belgique : importance du parc de véhicules et par l'âge du matériel roulant.

Remises au Danemark : en transport international.

Le tableau suivant montre que les différences des taxes sont importantes entre les pays de la C.E.E. : la R.F.A. et la Grande Bretagne ont les taxes les plus élevées, l'Espagne les plus basses. En R.F.A. et en Grande Bretagne les taxes sont 2,5 fois plus fortes qu'aux Pays-Bas et 25 fois plus fortes qu'en Espagne.

PAYS	TAXES ANNUELLES (*)	INDICE (**)
R.F.A.	10.585	254,5
France	906	21,8
Belgique (***)	1.578	37,9
Italie	680	16,3
Gr.Bretagne	11.181	268,8
Danemark (****)	6.183	148,6
Grèce	6.280	151,0
Espagne	415	10,0
Portugal	1.026	24,7
Pays-Bas	4.160	100,0

(*) en florins

(**) indice Pays-Bas = 100

(***) abattement compte tenu de l'abattement pour l'importance du parc de véhicules (20 unités)

(****) abattement compte tenu du transport international

XI. CALCUL DES COÛTS DE TRANSPORT SUR DEUX RELATIONS INTERNATIONALES

A partir des renseignements obtenus, l'étude a établi les coûts sur deux relations internationales, à savoir une relation Pays-Bas - Allemagne et une relation Pays-Bas - France. A partir de deux exemples concrets englobant toutes les données l'étude a ainsi essayé de vérifier les positions concurrentielles des pays étudiés. (.....)

Le tableau suivant montre les données prises en compte dans les deux relations "type" choisies.

	PAYS-BAS / R.F.A.	PAYS-BAS / FRANCE
Distance tarifaire	500 km.	1.000 km.
Kilométrage annuel	120.126 km.	135.394 km.
Heures effectives annuelles d'utilisation	2.680 h.	2.680 h.
Degré d'occupation de la distance	0.83	0.88
Kilomètres en charge par voyage	515 km	1.030 km.
Kilomètres à vide par voyage	104 km	143 km
Total des km. par voyage	619 km	1.173 km
Temps du chargement/déch. par voyage	3.58 h.	3.85 h
Temps de conduite à vide par voyage	1.74 h	2.54 h
Temps de conduite à charge par voyage	7.39 h	15.11 h
Temps de passage en douane par voyage	0.84 h	1.61 h
Durée totale du voyage	13.55 h	23.11 h

Les détails des différentes relations par pays sont disponibles en annexe (n° 1 à 18). Les coûts étrangers ont été exprimés en comparaison des coûts néerlandais paramétrés à l'indice 100.

Dans le tableau ci-dessous les résultats obtenus pour la relation PAYS-BAS / R.F.A. montrent :

- 1) .que les prix de revient des transport sont quasiment identiques pour la R.F.A., la Belgique, le Danemark, l'Italie et les Pays-Bas
Pour l'Italie et le Danemark, le prix de revient est plus élevé de 1 %, Il est inférieur de 1% et 2 % pour la R.F.A. et la Belgique.
- 2). que pour la même relation les prix de revient en France et en Grande Bretagne sont 6 % inférieurs à ceux relevés aux Pays-Bas.
- 3) Du fait de coûts très bas dans le poste "salaires et déplacements", les transporteurs de la Grèce et de l'Espagne sont respectivement 16% et 15% moins chers que les transporteurs néerlandais.

ANNEXE 1.

R.F.A. relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.010		619.12	6.41
C. PNEUMATIQUES	0.07		619.12	41.49
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.187		619.12	115.47
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.24		619.12	145.70
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.77	13.55	389.83
H. ASSURANCES		4.31	13.55	58.41
I. TAXES		3.95	13.55	53.52
J. INTERETS		2.66	13.55	35.98
. véhicule			0.77%	7.76
. actif en circulation				
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	152.39
TOTAL				1168.35

ANNEXE 2.

R.F.A. relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.010		1172.90	12.14
C. PNEUMATIQUES	0.07		1172.90	78.60
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.187		1172.90	218.76
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.22		1172.90	255.36
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.77	23.11	664.87
H. ASSURANCES		4.31	23.11	99.62
I. TAXES		3.95	23.11	91.28
J. INTERETS				
. véhicule		2.66	23.11	61.37
. actif en circulation			0.77%	13.77
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	270.22
TOTAL				2071.72

ANNEXE 3.

FRANCE relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.011		619.12	6.64
C. PNEUMATIQUES	0.08		619.12	50.09
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.198		619.12	122.51
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.20		619.12	124.26
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.47	13.55	385.77
H. ASSURANCES		4.13	13.55	56.03
I. TAXES		0.34	13.55	4.58
J. INTERETS				
. véhicule		3.21	13.55	43.54
. actif en circulation			1.04%	9.93
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	144.71
				<u>1109.42</u>
TOTAL				

ANNEXE 4.

FRANCE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.		Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26	1172.90			305.72
B. LUBRIFIANTS	0.011	1172.90			12.59
C. PNEUMATIQUES	0.08	1172.90			94.89
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.198	1172.90			232.08
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.19	1172.90			217.36
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.47	23.11		657.94
H. ASSURANCES		4.13	23.11		95.55
I. TAXES		0.34	23.11		7.81
J. INTERETS					
. véhicule		3.21	23.11		74.25
. actif en circulation			1.04%		17.66
K. FRAIS GENERAUX			15.00%		257.38
TOTAL					1973.24

ANNEXE 5.

ITALIE relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.009		619.12	5.51
C. PNEUMATIQUES	0.08		619.12	49.25
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.186		619.12	114.90
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.22		619.12	139.24
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		29.98	13.55	406.24
H. ASSURANCES		4.38	13.55	59.39
I. TAXES		0.25	13.55	3.44
J. INTERETS . véhicule		5.62	13.55	76.09
. actif en circulation			1.72%	17.47
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	154.93
TOTAL				1187.83

ANNEXE 6.

ITALIE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26	1172.90		305.72
B. LUBRIFIANTS	0.009	1172.90		10.43
C. PNEUMATIQUES	0.08	1172.90		93.31
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.186	1172.90		217.68
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.21	1172.90		244.45
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		29.98	23.11	692.85
H. ASSURANCES		4.38	23.11	101.29
I. TAXES		0.25	23.11	5.86
J. INTERETS				
. véhicule		5.62	23.11	129.77
. actif en circulation			1.72%	30.98
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	274.85
				<u>2107.20</u>
TOTAL				2107.20

ANNEXE 7.

BELGIQUE relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.010		619.12	6.05
C. PNEUMATIQUES	0.08		619.12	48.49
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.195		619.12	121.03
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.24		619.12	147.93
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.92	13.55	391.87
H. ASSURANCES		4.39	13.55	59.50
I. TAXES		0.59	13.55	7.98
J. INTERETS				
. véhicule		3.63	13.55	49.23
. actif en circulation			1.03%	10.23
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	150.55
TOTAL				1154.22

ANNEXE 8.

BELGIQUE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.010		1172.90	11.46
C. PNEUMATIQUES	0.08		1172.90	91.86
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.195		1172.90	229.28
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.22		1172.90	259.19
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		28.92	23.11	668.34
H. ASSURANCES		4.39	23.11	101.48
I. TAXES		0.59	23.11	13.61
J. INTERETS				
. véhicule		3.63	23.11	83.96
. actif en circulation			1.03%	18.18
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	267.46
TOTAL				2050.54

ANNEXE 9.

GRANDE BRETAGNE relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26	619.12		161.38
B. LUBRIFIANTS	0.011	619.12		6.85
C. PNEUMATIQUES	0.07	619.12		43.63
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.205	619.12		127.04
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.25	619.12		153.12
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		22.11	13.55	299.59
H. ASSURANCES		3.01	13.55	40.84
I. TAXES		4.17	13.55	56.53
J. INTERETS				
. véhicule		4.75	13.55	64.38
. actif en circulation			1.30%	12.39
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	144.86
TOTAL				1110.61

ANNEXE 10.

GRANDE BRETAGNE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.011		1172.90	12.97
C. PNEUMATIQUES	0.07		1172.90	82.66
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.205		1172.90	240.68
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.23		1172.90	268.21
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		22.11	23.11	510.96
H. ASSURANCES		3.01	23.11	69.65
I. TAXES		4.17	23.11	96.42
J. INTERETS				
. véhicule		4.75	23.11	109.79
. actif en circulation			1.30%	22.06
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	257.87
TOTAL				1976.99

ANNEXE 11.

DANEMARK relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.009		619.12	5.32
C. PNEUMATIQUES	0.08		619.12	49.33
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.153		619.12	94.93
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.26		619.12	158.81
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		30.28	13.55	410.29
H. ASSURANCES		4.69	13.55	63.50
I. TAXES		2.31	13.55	31.26
J. INTERETS				
. véhicule		3.54	13.55	48.00
. actif en circulation			0.92%	9.41
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	154.83
TOTAL				1187.07

ANNEXE 12.

DANEMARK relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.009		1172.90	10.09
C. PNEUMATIQUES	0.08		1172.90	93.45
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.153		1172.90	179.84
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.24		1172.90	278.01
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		30.28	23.11	699.77
H. ASSURANCES		4.69	23.11	108.30
I. TAXES		2.31	23.11	53.32
J. INTERETS . véhicule		3.54	23.11	81.87
. actif en circulation			0.92%	16.66
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	274.05
TOTAL				2101.08

ANNEXE 14.
GRECE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26	1172.90		305.72
B. LUBRIFIANTS	0.006	1172.90		7.50
C. PNEUMATIQUES	0.06	1172.90		67.98
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.126	1172.90		148.01
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.20	1172.90		237.77
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		16.38	23.11	378.43
H. ASSURANCES		3.20	23.11	73.87
I. TAXES		2.34	23.11	54.15
J. INTERETS		8.95	23.11	206.84
. véhicule			2.82%	41.75
. actif en circulation				
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	228.30
				<u>1750.33</u>
TOTAL				

ANNEXE 15.

ESPAGNE relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.009		619.12	5.55
C. PNEUMATIQUES	0.08		619.12	47.67
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.144		619.12	89.24
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.24		619.12	148.74
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		19.49	13.55	264.09
H. ASSURANCES		4.21	13.55	57.07
I. TAXES		0.15	13.55	2.10
J. INTERETS		6.08	13.55	82.43
. véhicule			1.64%	14.08
. actif en circulation				
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	130.85
TOTAL				1003.19

ANNEXE 16.

ESPAGNE relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.009		1172.90	10.51
C. PNEUMATIQUES	0.08		1172.90	90.31
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.144		1172.90	169.06
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.22		1172.90	260.51
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		19.49	23.11	450.41
H. ASSURANCES		4.21	23.11	97.34
I. TAXES		0.15	23.11	3.58
J. INTERETS				
. véhicule		6.08	23.11	140.59
. actif en circulation			1.64%	25.06
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	232.96
				<u>1786.05</u>
	TOTAL			

ANNEXE 17.

PAYS-BAS relation Pays-Bas / R.F.A. (500 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		619.12	161.38
B. LUBRIFIANTS	0.008		619.12	5.11
C. PNEUMATIQUES	0.07		619.12	40.36
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.180		619.12	111.13
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.24		619.12	149.82
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		32.34	13.55	438.21
H. ASSURANCES		3.71	13.55	50.30
I. TAXES		1.55	13.55	21.03
J. INTERETS				
. véhicule		2.85	13.55	38.68
. actif en circulation			0.80%	8.13
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	153.59
TOTAL				1177.54

ANNEXE 18.

PAYS-BAS relation Pays-Bas / France (1000 km)

POSTES	Coût par Km.	Coût par Heure.	Km./ Heure/ %	Coût par Relation
A. CARBURANT	0.26		1172.90	305.72
B. LUBRIFIANTS	0.008		1172.90	9.68
C. PNEUMATIQUES	0.07		1172.90	76.47
D. ENTRETIEN et REPARATION	0.180		1172.90	210.54
E/F. AMORTISSEMENT (fixes et variables)	0.22		1172.90	262.04
G. SALAIRES et DEPLACEMENTS		32.34	23.11	747.38
H. ASSURANCES		3.71	23.11	85.79
I. TAXES		1.55	23.11	35.87
J. INTERETS				
. véhicule		2.85	23.11	65.98
. actif en circulation			0.80%	14.40
K. FRAIS GENERAUX			15.00%	272.08
				<u>2085.93</u>
	TOTAL			

Analyse de N.I.W.O. des rapports sur

**"LES COUTS DES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX
DE MARCHANDISES DANS LA CEE"**

réalisés par les bureaux N.E.A. et PROGNOS

I. INTRODUCTION

Dans le cadre des discussions relatives à l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports internationaux de marchandises par route à l'intérieur de la C.E.E., le Conseil d'Administration de N.I.W.O. a donné mission au bureau N.E.A. d'effectuer un rapport comparatif sur les prix de revient des transports dans les états membres de la communauté.

En 1986 le Ministère des Transports de l'Allemagne Fédérale avait confié une mission identique au bureau suisse PROGNOS.

Dans le rapport du bureau PROGNOS, édité en 1987 sous le titre "Les causes, l'étendue et les effets des conditions de concurrence différentes dans les transports routiers de marchandises à l'intérieur de l'Europe" les auteurs affirment que les transporteurs néerlandais sont favorisés en terme de coûts par rapport à un certain nombre de transporteurs étrangers. Ce constat ne concorde pas avec celui du bureau N.E.A. qui démontre que les coûts des transporteurs néerlandais sont quasiment équivalents à ceux de la R.F.A., de la Belgique, du Danemark et de l'Italie.

Etant données les contradictions qui sont apparues entre les deux études, il a semblé nécessaire d'approfondir les méthodes utilisées.

Les hypothèses de départ des deux études n'étant pas identiques, les résultats ne sont pas comparables. C'est pourquoi un premier effort consistera à montrer dans cette note les divergences d'hypothèses de départ des deux études.

Après une rapide comparaison du poste "achat de matériel", la présente note examinera les différentes postes de coûts en comparant les résultats obtenus après une harmonisation des hypothèses de départ.

Dans une dernière partie la note produira un tableau permettant une lecture comparative des prix de revient et des différences relevées dans les deux études.

II. LES HYPOTHESES DE DEPART.

Le tableau suivant donne un aperçu des différences entre les hypothèses de départ qui ont été retenues par l'étude N.E.A. et celle de PROGNOSES.

	N.E.A.	PROGNOS
Tracteur + semi-remorque	40 T	38 T
Kilométrage annuel	120 126	115 000
Heures effectives annuelles	2 680	2 640
Durée d'utilisation du tracteur	5.3 ans	6 ans
Amortissement basé sur la valeur de remplacement =	valeur d'achat actuel	valeur d'achat actuel + taux d'inflation attendue
Utilisation pneumatiques tracteur	130 000 Km	160 000 à 185 000 km
Utilisation pneumatiques semi	180 000 Km	220 000 km
Subvention d'achat	pas de soustraction	soustraction P.B. (WIR) et Belgique (voir note page 9)
Frais généraux	(15 %) incluant l'autorisation d'exploitation, la contribution à une organisation professionnelle, le salaire de l'exploitant.	(6 %) non compris l'autorisation d'exploitation, la contribution à une organisation professionnelle, le salaire de l'exploitant. Ces frais sont calculés à part.
Lubrifiants	prix d'achat dans le pays d'origine	3% du prix d'achat carburants
Assurances :	2/3 de la durée d'utilisation du matériel à risques intégraux	1/3 de la durée d'utilisation du matériel à risques intégraux
	Calculs effectués sur deux trajets identiques d'où coûts identique pour le carburant et non prise en compte des couts des infrastructures	Calculs effectués sur des trajets spécifiques d'où écarts dans les coûts des carburants et les coûts d'infrastructures.
Bénéfices et Risques	inclus	non inclus

On constate en plus des différences dans :
 les modes de calcul de l'actif immobilisé et de l'actif circulant
 les taux de rentabilité retenus

Afin de comparer les prix de revient, un réajustement des hypothèses de départ retenues par N.E.A. et PROGNOSES a été effectué pour le kilométrage annuel, le nombre d'heures effectives, la durée d'utilisation du matériel roulant et des pneumatiques.

III. DETERMINATION DES COUTS.

a. Le prix d'achat du matériel roulant.

Avant d'analyser séparément les différents postes de charges, il est intéressant d'examiner attentivement le prix d'achat du matériel roulant.

Le prix d'acquisition d'un ensemble routier a en effet une influence appréciable sur les amortissements fixes et variables, les remboursements d'emprunts et le coût des assurances. Le tableau suivant permet de comparer le prix d'achat du matériel roulant, intégrant le coût des pneumatiques.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	204.593	183.173	210.195	193.269	227.869	211.826
PROGNOS	184.247	187.638	183.117	178.595	192.160	178.595
Indice N.E.A.	97	87	99	91	108	100
Indice PROGNOS	103	105	103	100	108	100

A partir de ce tableau on constate que les différences entre le rapport N.E.A. et PROGNOS sont importantes. (remarque: il n'a pas été possible de déterminer dans quelle mesure la valeur résiduelle du matériel joue un rôle dans le rapport PROGNOS).

La position favorable des Pays-Bas a été renforcée dans le rapport PROGNOS par la prise en compte de la subvention WIR attribuée à l'occasion de la réalisation d'investissements en matériel roulant. Par cette mesure, le prix d'achat du matériel se trouve diminué de 32.373 fl. (voir note page 9)

En Belgique les subventions d'équipement font diminuer le prix de 20.143 fl.

La suppression des subventions WIR est relevée ultérieurement dans le rapport PROGNOS.

b. Autres Coûts.

Tableau 1. Taxes annuelles sur les véhicules (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	10.585	906	1.578	680	6.183	4.160
PROGNOS	10.585	973	1.596	680	6.183	3.559
Indice N.E.A.	255	22	38	16	149	100
Indice PROGNOS	297	27	45	19	174	100

La différence constatée en matière de taxes perçues aux Pays-Bas provient du fait que PROGNOS prend comme véhicule de référence un 38 T. et N.E.A. un 40 T.

Tableau 2. Coût annuel des assurances (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	11.553	11.081	11.769	11.746	12.559	9.948
PROGNOS	10.512	9.212	13.677	8.715	12.931	7.749
Indice N.E.A.	116	111	118	118	126	100
Indice PROGNOS	136	119	177	112	167	100

Pour la détermination du coût des assurances le rapport N.E.A. estime que les transporteurs assurent leurs véhicules "tous risques" durant les 2/3 de leur durée d'utilisation, tandis que PROGNOS estime qu'ils ne font appel à ce type d'assurances que durant le 1/3 de leur durée d'utilisation.

Tableau 3. Amortissements fixes annuels (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	19.025	16.615	19.386	17.808	21.035	19.713
PROGNOS	19.135	22.427	18.099	22.900	21.174	14.021
Indice N.E.A.	97	84	98	90	107	100
Indice PROGNOS	136	160	129	163	151	100

Les amortissements fixes ne sont pas mentionnés de façon explicite dans le rapport N.E.A., mais les taux pratiqués peuvent être déduits des dotations pratiquées.

Les taux utilisés par N.E.A. sont basé pour un tracteur sur une durée d'utilisation de 5,3 ans et pour PROGNOS de 6 ans.

Pour un semi-remorque les deux bureaux s'appuient sur une durée d'utilisation de 10 ans.

De plus, PROGNOS tient compte dans la dotation aux amortissements de la diminution d'assiette due aux subventions (WIR) et de l'augmentation à venir des taux d'inflation sur l'achat du matériel alors que N.E.A. ne prend pas en compte ces éléments.

En résumé, les différences constatées dans le tableau n°3 sont essentiellement dues aux différences découlant :

- de la durée d'utilisation du matériel,
- de la prise en compte des subventions WIR,
- des modes d'amortissement
- et des valeurs d'achat.

Tableau 4. Coûts liés aux autorisations de transport, aux contrôles techniques et aux cotisations aux organisations professionnelles.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
PROGNOS	2.137	469	170	2.474	1.232	509
Indice	420	92	33	486	242	100

Dans ce tableau les données du rapport N.E.A. ne sont pas mentionnées, parce que les coûts rattachés à ces postes sont pris en compte dans les frais généraux.

Tableau 5. Frais d'emprunts et actifs circulants.

En analysant les frais financiers, on constate que les divergences des deux bureaux proviennent du montant des capitaux investis et des capitaux circulants.

Dans le tableau ci-après sont définis les montants des capitaux investis qui ont servi aux calculs des frais financiers.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	116.482	103.998	119.613	110.248	129.528	120.487
PROGNOS	110.548	112.583	97.784	107.157	115.296	87.733
Indice N.E.A.	97	86	99	92	108	100
Indice PROGNOS	126	128	111	122	131	100

Les différences les plus fortes se produisent en Belgique et aux Pays-Bas, les causes en étant les subventions gouvernementales (cf précédemment).

Le tableau suivant compare les taux d'intérêts des emprunts .

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	6.11	8.28	8.14	13.65	7.33	6.35
PROGNOS	8.75	16.38	10.44	14.26	12.70	8.75

Les différences de taux retenus par les bureaux d'études sont surtout sensible pour la France et le Danemark.

On remarque de plus que, systématiquement, les taux utilisés par PROGNOS sont nettement supérieurs à ceux employés par N.E.A.

A la lecture des deux rapports, il apparaît que les emprunts (et les taux utilisés) retenus par le rapport PROGNOS sont des emprunts à court terme alors que ceux retenus par le rapport N.E.A. sont à long moyen terme. Cette dernière hypothèse semble plus réaliste.

Pour les actifs circulants les taux retenus par les deux rapports montrent un raisonnement identique.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	8.680	10.575	11.760	18.504	11.355	9.259
PROGNOS	12.184	22.795	13.343	18.993	18.262	10.363
Indice N.E.A.	94	114	127	200	123	100
Indice PROGNOS	118	220	129	183	176	100

Tableau 6. Amortissements variables annuels (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	9.215	7.469	9.286	9.181	9.747	9.287
PROGNOS	10.608	10.814	9.291	10.339	11.008	8.305
Indice N.E.A.	99	80	100	99	105	100
Indice PROGNOS	128	130	112	124	133	100

Les écarts peuvent s'expliquer par des différences dans la valeur d'achat (diminuée des subventions) et par des différences dans la durée d'utilisation.

Tableau 7. Carburant : coût annuel (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	26.452	26.452	26.452	26.452	26.452	26.452
PROGNOS	36.219	38.734	32.225	39.239	27.564	30.519
Indice N.E.A.	100	100	100	100	100	100
Indice PROGNOS	119	127	106	129	90	100

Ce tableau marque une différence essentielle entre les comparaisons de PROGNOS et de N.E.A. D'après le bureau N.E.A. le coût du carburant n'a une influence que marginale sur les coûts des transports internationaux, étant donné que les transporteurs peuvent se ravitailler en carburant dans les pays où les prix sont les plus bas.

L'indice a donc été mis pour cette raison pour tous les pays au niveau 100.

Le bureau PROGNOS part du principe que dans la pratique, cette situation ne peut être que toute relative. Pour ces raisons le bureau PROGNOS calcule le coût du carburant d'après les prix pratiqués dans les pays d'origine.

Tableau 8. Lubrifiants : coût annuel (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	1.196	1.231	1.127	1.023	989	954
PROGNOS	1.086	1.162	996	1.177	827	916
Indice N.E.A.	125	129	118	107	104	100
Indice PROGNOS	119	127	105	128	90	100

Pour le bureau PROGNOS le coût des lubrifiants est estimé à 3 % du coût du carburant ; pour N.E.A. le coût pris en compte est le coût réel pratiqué dans le pays d'origine.

Tableau 9. Entretien : coût annuel (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	21.505	22.770	22.452	21.390	17.595	20.700
PROGNOS	22.358	20.148	22.748	9.427	17.939	21.318
Indice N.E.A.	104	110	108	103	85	100
Indice PROGNOS	105	95	107	44	84	100

A l'exception de l'Italie, les différences entre les deux rapports sont minimales. L'écart relevé pour l'Italie dans le rapport PROGNOS semble irréaliste.

Tableau 10 : Coûts d'utilisation des infrastructures.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
PROGNOS	11.257	12.294	6.650	18.482	3.576	3.492
Indice	322	352	190	529	102	100

Les observations faites pour le tableau "carburant" s'appliquent ici également: le bureau PROGNOS calcule les prix sur les taux applicables dans chaque pays. Le rapport N.E.A. ne retient aucun coût pour les infrastructures.

Tableau 11 : Coût des autorisations communautaires.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
PROGNOS	147	0	113	0	303	700
Index	21	0	16	0	43	100

Le rapport PROGNOS a pris en compte le coût des autorisations communautaires par pays. Pour le rapport N.E.A. ces coûts sont compris dans les frais généraux.

Tableau 12. Pneumatiques : coûts annuels (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	5.982	7.218	6.988	7.137	7.105	5.818
PROGNOS	4.645	5.558	5.379	5.815	5.743	5.236
Indice N.E.A.	103	124	120	123	122	100
Indice PROGNOS	89	106	103	111	110	100

Afin de ajuster la comparaison entre les deux rapports, la durée des pneumatiques a été harmonisée entre les chiffres N.E.A. et PROGNOS. Malgré cette harmonisation des différences dues en toute probabilité aux prix pris en compte demeurent néanmoins. Il est encore possible que PROGNOS emploie un autre mode de calcul.

Tableau 13 : Coûts annuels du personnel (en florins)

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	75.953	75.160	76.348	79.147	79.939	85.378
PROGNOS	73.197	70.688	74.903	83.961	76.776	88.300
Indice N.E.A.	89	88	89	93	94	100
Indice PROGNOS	83	80	85	95	87	100

Les deux études indiquent que les Pays-Bas ont des coûts salariaux relativement élevés.

IV. PRIX DE REVIENT

a. Les coûts "harmonisés"

Le tableau en annexe récapitule les prix de revient globaux déterminés d'après les études de N.E.A. et de PROGNOS.

La présente note a appliqué les corrections suivantes aux calculs des deux bureaux:

1. Les taxes sur les véhicules retenues sont celles déterminées par le rapport PROGNOS. Les chiffres de N.E.A. ont donc été adaptés.
2. Le kilométrage annuel a été corrigé sur les bases des données PROGNOS. Les chiffres N.E.A. ont donc été adaptés.
3. Le rapport N.E.A. inclue dans les frais généraux les coûts suivants : autorisations d'exploitation, contrôles techniques, cotisations aux organisations professionnelles et autorisations de transports communautaires. La présente note harmonise ces frais en imputant les coûts "frais généraux" de N.E.A. selon la méthode PROGNOS. En conséquence les "frais généraux" de N.E.A. ont été diminués de 6 %.
4. Etant donné que le rapport PROGNOS retient les spécificités des coûts nationaux mais constatant que ces éléments n'ont pas d'influence directe sur la concurrence internationale, la présente note a harmonisé les coûts des carburants relevés par les deux rapports, et a écarté les coûts d'infrastructures.

Le tableau produit en annexe montre ainsi que les différences entre les six pays sont surtout occasionnés par les coûts fixes et les salaires et charges du personnel.

Quant aux taxes fiscales sur les véhicules, aux assurances et aux frais financiers il apparaît que les Pays-Bas sont réellement favorisés. Le rapport PROGNOS montre en plus que cet avantage est accentué dans les calculs par la prise en compte des subventions WIR. Les frais de personnel néerlandais élevés réduisent néanmoins considérablement cet avantage.

Le tableau ci-dessus récapitule les prix de revient ainsi obtenus.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	207.631	194.469	202.320	210.929	209.819	207.460
PROGNOS	208.284	205.795	201.596	206.045	214.415	202.329
Indice N.E.A.	100	94	98	102	101	100
Indice PROGNOS	103	102	100	102	106	100

b. La subvention WIR.

Les rapports PROGNOS et N.E.A. diffèrent profondément en ce qui concerne la subvention WIR. D'après le rapport N.E.A. il ne faut pas inclure cette subvention dans les coûts d'exploitation ; le rapport PROGNOS au contraire voit dans cette subvention, un élément à l'origine d'une diminution du prix d'achat du matériel roulant. La subvention WIR étant récemment supprimée, il a été intéressant d'observer l'influence de cette subvention sur les résultats du rapport PROGNOS.

PAYS - BAS / PROGROS (en florins) :

	avec WIR	sans WIR	différence
Amortissements fixes	14.021	17.293	3.272
Coûts des emprunts	10.363	12.062	1.699
Amortissements variables	8.305	10.240	1.935
Total			6.906

La suppression de la subvention WIR a donc comme conséquence d'augmenter les coûts aux Pays-Bas de fl. 6.906. En ce cas il n'a pas été tenu compte de la diminution des primes d'assurance, bien qu'il semble que le rapport PROGROS ait tenu compte dans la détermination des coûts d'assurance de la subvention WIR en diminuant le montant des capitaux investis assurés.

En corrigeant les chiffres PROGROS par la nouvelle situation ainsi créée, le tableau suivant récapitule les prix de revient après suppression des subventions WIR.

	R.F.A.	France	Belgique	Italie	Danemark	Pays-Bas
N.E.A.	207.631	194.469	202.320	210.929	209.819	207.460
PROGROS	208.284	205.795	201.596	206.045	214.415	209.235
Indice N.E.A.	100	94	98	102	101	100
Indice PROGROS	100	98	96	98	102	100

Note sur la subvention WIR.

" La W.I.R. (Wet op de Investerings Regeling) hollandaise est supprimée depuis le 28 février dernier. La W.I.R. était une subvention à l'investissement accordée par le gouvernement néerlandais à tous les acquéreurs de biens d'équipement, et qui représentait entre 12,5 et 18 % du montant de l'acquisition, récupéré sous forme de déduction fiscale.

Cette aide était régulièrement dénoncée par les différents pays de la Communauté comme facteur important de distorsion des conditions de concurrence dans le transport routier à propos notamment d'achats de véhicule. "

(L'Officiel des Transporteurs n° 1506 du 26.3.1988. page 6)