

#Compétitivité #Coûtdu travail #Entreprisesluxembourgeoises #Transport #Fret

Transport et coût du travail: compétitivité, rentabilité, investissements et avenir d'une priorité luxembourgeoise

L'Eco News Flash n°9 «Le coût du travail, (dés)avantage compétitif à venir», paru en septembre 2022, avait mis en avant l'importance du coût du travail au Luxembourg, qui est le 2^{ème} plus élevé de l'Union européenne. Alors que le coût horaire moyen du travail du secteur du transport luxembourgeois a fortement augmenté par rapport à celui des pays voisins au cours des dernières années, cette 2^{ème} publication sur le thème de la compétitivité-coût étudie plus en profondeur la situation d'un des secteurs qui se trouve au cœur de la stratégie de diversification économique.

L'analyse intersectorielle du coût du travail, de la productivité, de la rentabilité et des investissements des entreprises du transport permet d'appréhender plus en détails la dynamique de la compétitivité-coût du secteur, certaines inconnues demeurant toutefois du fait de la confidentialité des données. Il en ressort notamment que le transport routier de fret pourrait être pénalisé par un coût de la main-d'œuvre croissant au Grand-Duché, tandis que le faible niveau des investissements de l'ensemble du secteur du transport interroge sur sa croissance future.

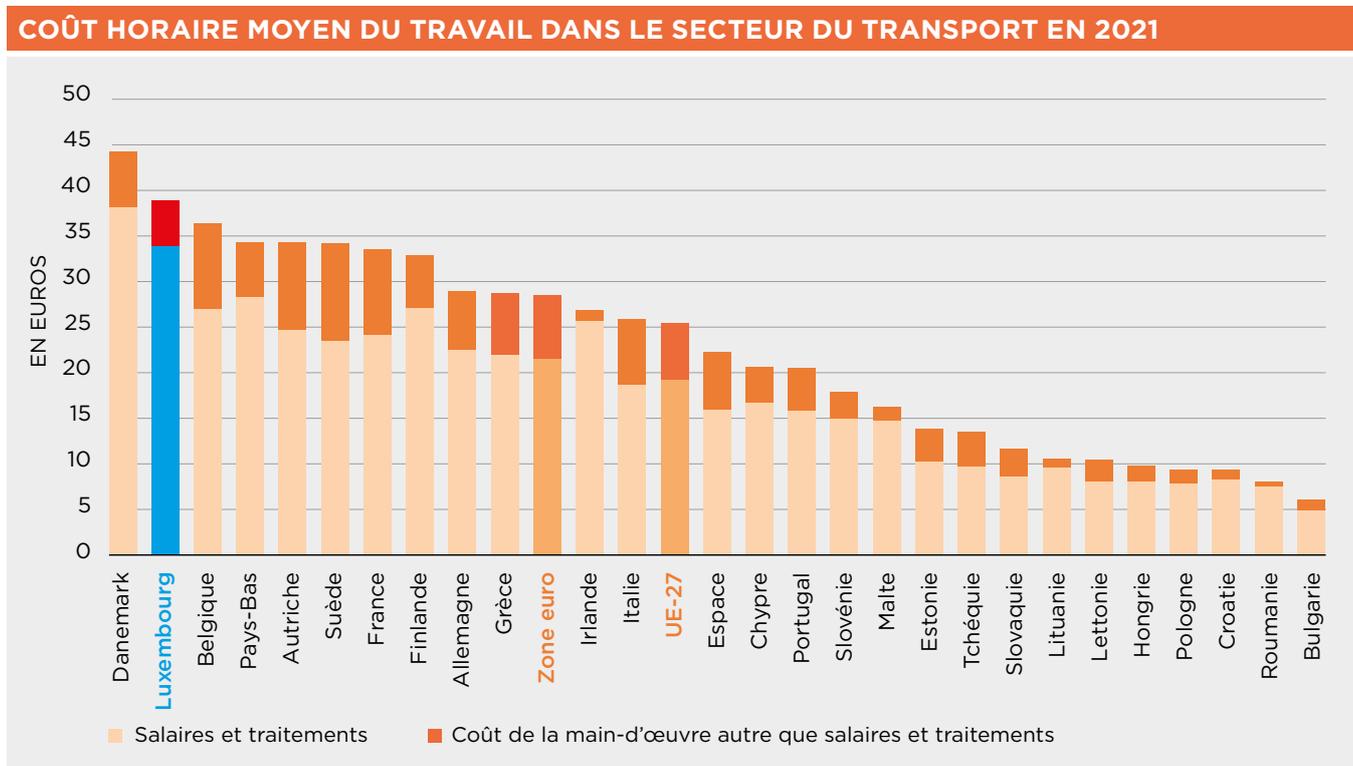
La logistique est l'un des secteurs prioritaires de diversification de l'économie luxembourgeoise. Elle est, à ce titre, essentielle à l'activité économique présente (le secteur du transport et entreposage représentant 28.800 emplois et 6,2% du PIB en 2021) et future du pays.

La compétitivité-coût, et plus particulièrement le coût du travail, ne sont pas les seuls critères de compétitivité du secteur, qui permettront ou non à celui-ci de se développer et prospérer dans les années à venir. Ce facteur exerce toutefois une influence importante sur la capacité du Luxembourg à concurrencer les autres pôles logistiques à proximité.

Cette étude se concentrera sur la situation et l'évolution du secteur du transport et entreposage luxembourgeois en rapport avec les trois pays voisins et l'Union européenne dans son ensemble.

Forte hausse du coût du travail dans le secteur du transport

Le coût horaire moyen du travail du secteur est de **39 € au Luxembourg**, soit sensiblement plus faible qu'au Danemark (44,2€), mais supérieur à celui de la **Belgique (36,3 €)**, de la **France (33,5 €)** et de **l'Allemagne (29 €)**. L'écart entre les coûts horaires moyens du travail des secteurs du transport luxembourgeois et allemand est ainsi de 34,5%.



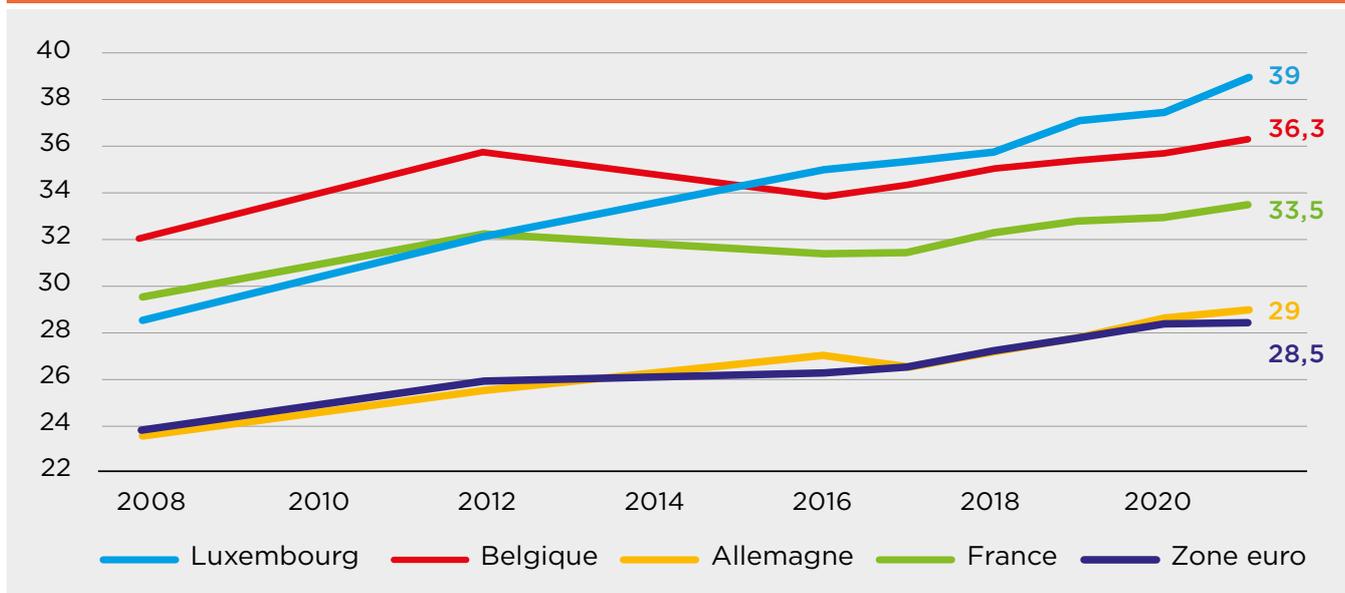
Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Aux Pays-Bas, plateforme logistique à proximité du Luxembourg qui dispose, avec Rotterdam, du plus grand port d'Europe, le transport représente 4,6% du PIB et le coût horaire moyen du travail atteint 34,6€. Ce coût atteint seulement 27,2€ en Irlande, pays qui accueille des compagnies aériennes européennes, et est égal à 6,2€ en Bulgarie et 7,9€ en Roumanie, les deux pays où le coût du travail dans le transport est le plus faible.

Le coût du travail est constitué des salaires et traitements versés aux salariés, et des coûts non-salariaux, essentiellement les cotisations sociales à la charge de l'employeur. Tout comme pour l'ensemble des secteurs, le coût du travail dans le transport se caractérise au Luxembourg par la **faiblesse des montants de cotisations sociales payés par les employeurs**, 12,2% du coût total du travail, par rapport au niveau élevé des salaires et traitements. Quatre États membres ont toutefois une part des coûts non-salariaux encore plus faible: l'Irlande (3,8%), la Roumanie (6,2%), la Lituanie (7,5%) et Malte (8,1%).

Entre 2008 et 2021, **le coût horaire du travail du secteur a progressé de 36,4% au Luxembourg**, contre 23,3% en moyenne dans l'Union européenne, 22,9% en Allemagne, 13,2% en France et 13,1% en Belgique. Ainsi, le secteur du transport luxembourgeois, qui était bien positionné en termes de coût du travail en 2008, est aujourd'hui en retrait dans ce domaine de la compétitivité.

ÉVOLUTION DU COÛT HORAIRE MOYEN DU TRAVAIL DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ENTRE 2008 ET 2021



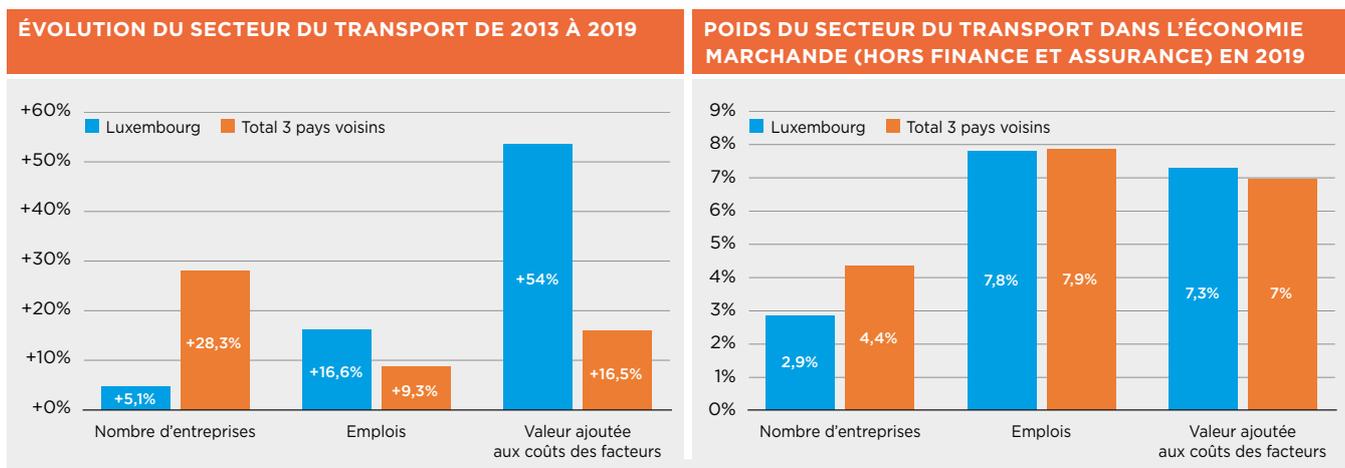
Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Au niveau des autres États membres, il est à noter la baisse du coût du travail sur la période en Irlande (- 3,9%) et la progression similaire à celle du Luxembourg au Danemark (33,5%).

Un secteur en croissance, particulièrement pour le transport non terrestre et la logistique

Les chiffres utilisés dans la suite de l'analyse proviennent essentiellement des statistiques structurelles des entreprises émises par le STATEC et Eurostat, la dernière année actualisée étant 2019. En raison d'une rupture de série statistique ayant eu lieu en 2013, les données d'évolution du secteur porteront sur la période allant de 2013 à 2019.

Les **1.018 entreprises luxembourgeoises** du secteur employaient **23.130 personnes** et ont créé **837 millions d'euros de valeur ajoutée** en 2019.



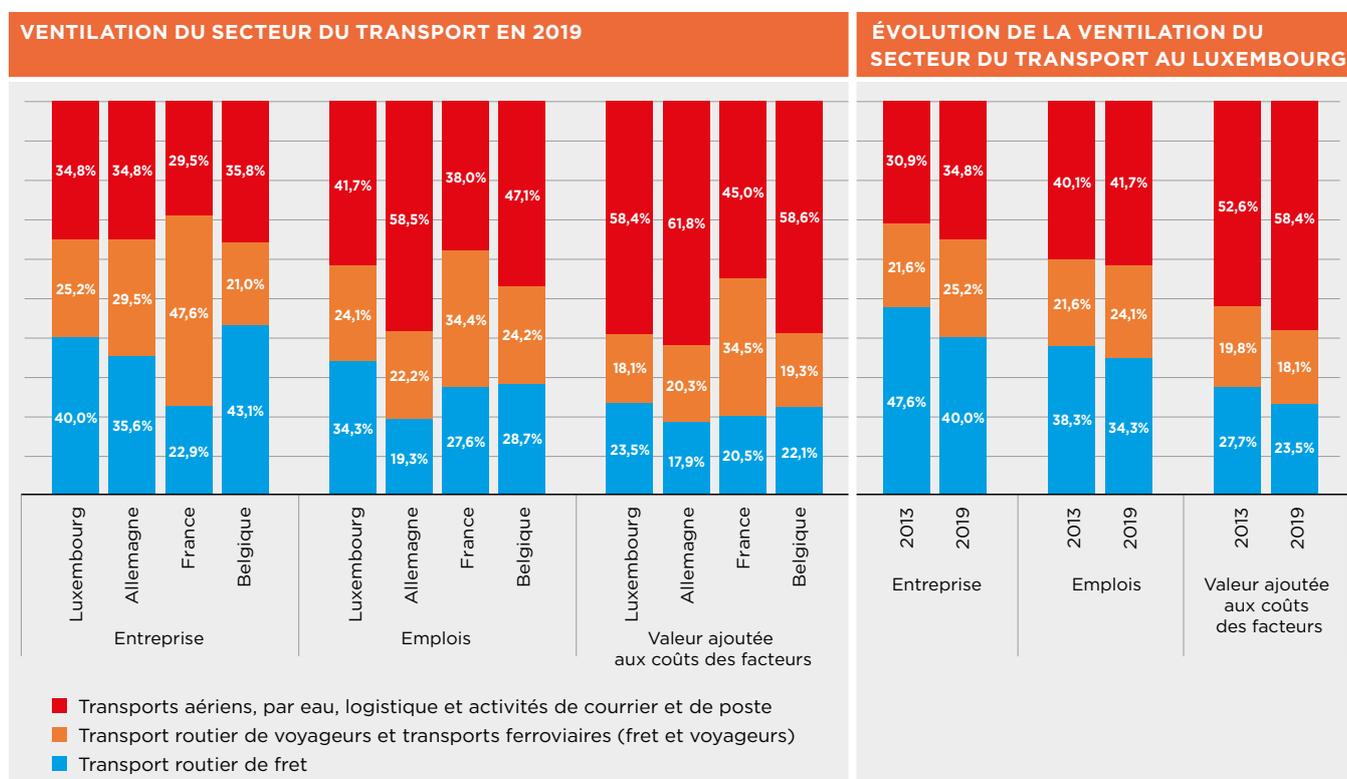
Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Le secteur du transport s'est développé entre 2013 et 2019. Si la croissance du nombre d'entreprises (+5,1%) est relativement faible, tant dans l'absolu qu'en rapport avec les pays voisins (+28,3%), il en est tout autrement de l'évolution des emplois et encore davantage de la valeur ajoutée qui a crû de 54% en six ans.

Le poids du secteur dans l'économie marchande (hors finance et assurance) est relativement équivalent entre le Luxembourg et les pays voisins s'agissant des emplois (7,8%) et de la valeur ajoutée produite (7,3%). Toutefois, le nombre d'entreprises est plus faible au Luxembourg (2,9%), les entreprises luxembourgeoises étant ainsi en moyenne plus grandes que leurs homologues des pays voisins, tant en nombre d'emplois que de richesse créée. Au niveau européen, les économies qui se démarquent par un important poids du secteur du transport dans l'économie marchande (hors finance et assurance) sont la Lituanie (16% de la valeur ajoutée), la Lettonie (13,6%), la Grèce (12,1%) ou encore le Danemark (9,0%).

Les 1.018 entreprises du transport luxembourgeoises sont réparties entre **407 entreprises du transport routier de fret, 256 spécialisées dans le transport routier de voyageurs, 221 dans la logistique, 78 d'activités de poste et de courrier, 29 de transports aériens, 26 dans les transports par eau et 1 entreprise de transport ferroviaire (CFL).**

Pour des raisons de confidentialité des statistiques, toutes les données économiques de ces sous-secteurs ne sont pas disponibles. Ainsi, le secteur du transport sera ventilé entre **trois sous-secteurs** pour la suite de cette analyse. Cette segmentation doit permettre de comprendre les spécificités du Luxembourg quant à sa spécialisation au sein du secteur du transport, afin de déterminer ensuite avec plus de précision l'évolution de la compétitivité-coût du secteur.



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Le secteur du transport routier de fret représente 40% des entreprises luxembourgeoises du transport et 34,3% de l'emploi, mais moins de 25% de la valeur ajoutée produite par le secteur dans sa totalité. Au niveau de la richesse créée, le sous-secteur regroupant les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste, est prépondérant (58,4%). C'est aussi le cas pour l'Allemagne et la Belgique, mais moins en France où ce sous-secteur ne représente que 45% de la valeur ajoutée produite. De fait, les comparaisons de statistiques économiques entre le Luxembourg et les deux pays voisins que sont l'Allemagne et la Belgique apparaissent plus pertinentes qu'avec la France.

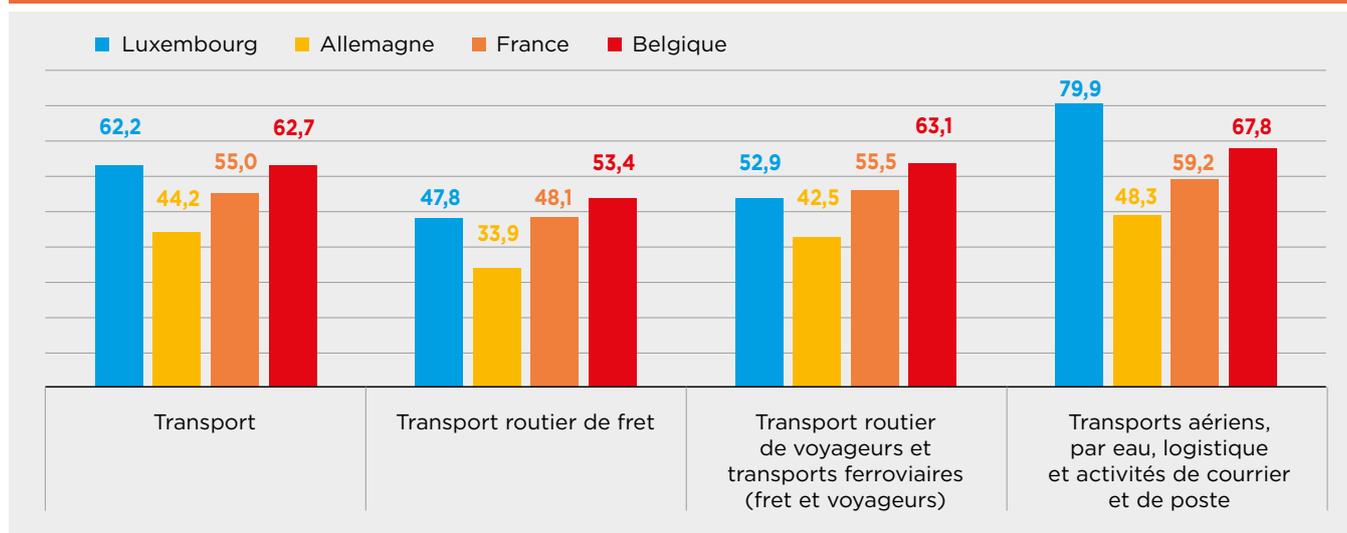
Le poids des transports non routiers et de la logistique s'est fortement accru au sein du secteur des transports luxembourgeois entre 2013 et 2019, tendance qui a pu être accentuée ou freinée par la Covid-19 lors des trois dernières années. Le nombre d'entreprises de la logistique a, par exemple, augmenté de 10% sur la période allant de 2013 à 2019.

Les différences significatives dans la ventilation sectorielle du secteur du transport observées sur une période de six ans ont pu avoir un impact important sur l'évolution du coût du travail dans le secteur, et notamment la forte hausse observée.

Le coût du travail élevé du transport non terrestre et de la logistique explique, en partie, la tendance luxembourgeoise

En raison de l'absence de données sur le coût horaire du travail par sous-secteur, l'indicateur utilisé dans cette sous-partie est le **ratio « dépenses de personnel par emploi équivalent temps plein (ETP) »**. Ce ratio atteint 62.200 € (ou 62,2 K€) au Luxembourg en 2019 dans le secteur du transport, soit un coût du travail légèrement plus faible qu'en Belgique (62,7 K€), mais plus élevé qu'en France (55 K€) et surtout qu'en Allemagne (44,2 K€).

DÉPENSES DE PERSONNEL PAR ETP DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT EN 2019 – EN K€

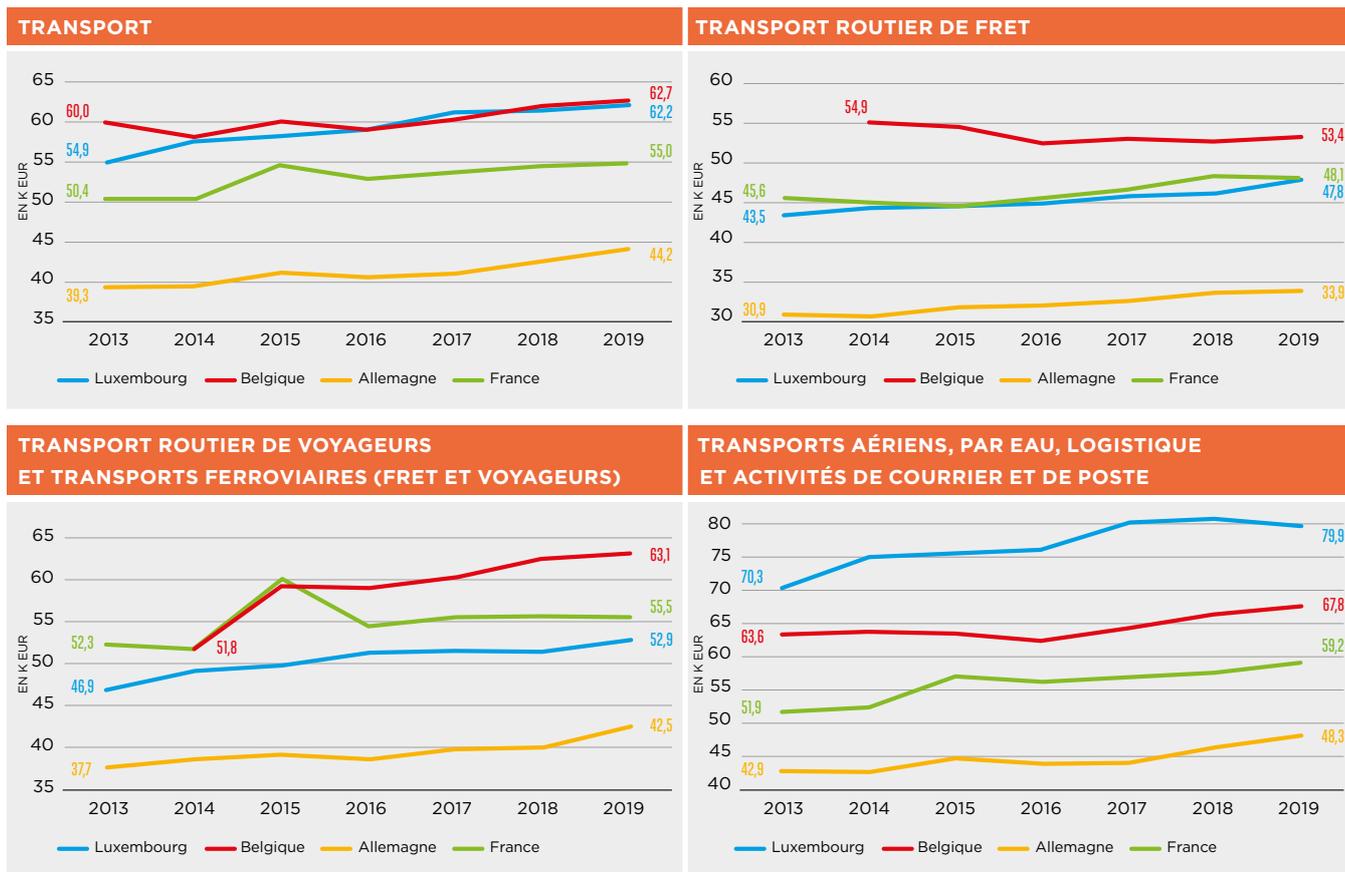


Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

S'agissant du **transport routier de fret**, le coût du travail luxembourgeois (47,8K€) est moins élevé qu'en Belgique (53,4K€) et qu'en France (48,1K€), mais bien plus qu'en Allemagne (33,9K€). Il en est de même pour le sous-secteur regroupant le **transport routier de voyageurs et les transports ferroviaires**. En revanche, le Luxembourg se démarque par un coût du travail de 79,9K€, notablement plus élevé, pour le **sous-secteur réunissant les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste**, contre 67,8K€ en Belgique, 59,3 K€ en France et 48,3K€ en Allemagne.

Comme pour l'indicateur du coût horaire du travail, les dépenses de personnel par ETP du secteur du transport ont augmenté de 2013 à 2019 au Luxembourg, de 54,9K€ à 62,2K€, soit une hausse de 13,2%. C'est la **plus forte augmentation des quatre pays de la Grande-Région**, puisque le coût du travail a augmenté dans le secteur de 12,3% en Allemagne, 9,0% en France et 4,5% en Belgique.

DÉPENSES DE PERSONNEL PAR ETP DE 2013 À 2019



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Peut-être en partie en raison du système d'indexation automatique des salaires, l'évolution du coût du travail au Luxembourg est relativement similaire pour les trois sous-secteurs. S'il en est de même pour l'Allemagne, de fortes disparités sont observables en Belgique (forte hausse pour le sous-secteur transport routier de voyageurs et transports ferroviaires) et en France (augmentation plus importante pour le sous-secteur transports aériens et par eau, logistique et activités de courrier et de poste).

Avec l'Allemagne, le Luxembourg est le pays où le coût du travail a le plus augmenté pour le transport routier de fret, avec un taux de croissance de +9,8% pour ces deux économies, contre +5,7% en France et -2,8% en Belgique (par rapport à 2014). L'évolution est aussi identique entre le Luxembourg et l'Allemagne s'agissant du sous-secteur regroupant le transport routier de voyageurs et les transports ferroviaires (12,7%). Cette hausse est moindre qu'en Belgique (+21,9% de 2014 à 2019) mais deux fois supérieure à l'augmentation du coût du travail en France (+6,1%). Enfin, c'est en France que le coût du travail a augmenté le plus pour le sous-secteur réunissant les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste (+14,2%), devant le Luxembourg (+13,6%), l'Allemagne (+12,7%) et la Belgique (+6,5%).

De fait, l'augmentation significative du coût du travail du secteur du transport luxembourgeois s'explique à la fois:

- par sa spécialisation de plus en plus grande sur le transport non terrestre et la logistique, activités pour laquelle le coût du travail est le plus élevé dans l'absolu et comparativement à ses concurrents de la Grande-Région;
- par la tendance à la hausse globale du coût du travail dans chaque sous-secteur du transport au Luxembourg.

Dans ce cadre, il convient de noter l'influence du niveau de rémunération dans le transport public au Luxembourg, qui concerne par exemple les conducteurs de bus et de trains. Il pourrait s'exercer dans les prochaines années une pression inflationniste sur les salaires de ces professions en raison des pénuries croissantes de main-d'œuvre.

Le coût du travail, frein important à la compétitivité-coût du transport routier et ferroviaire ?

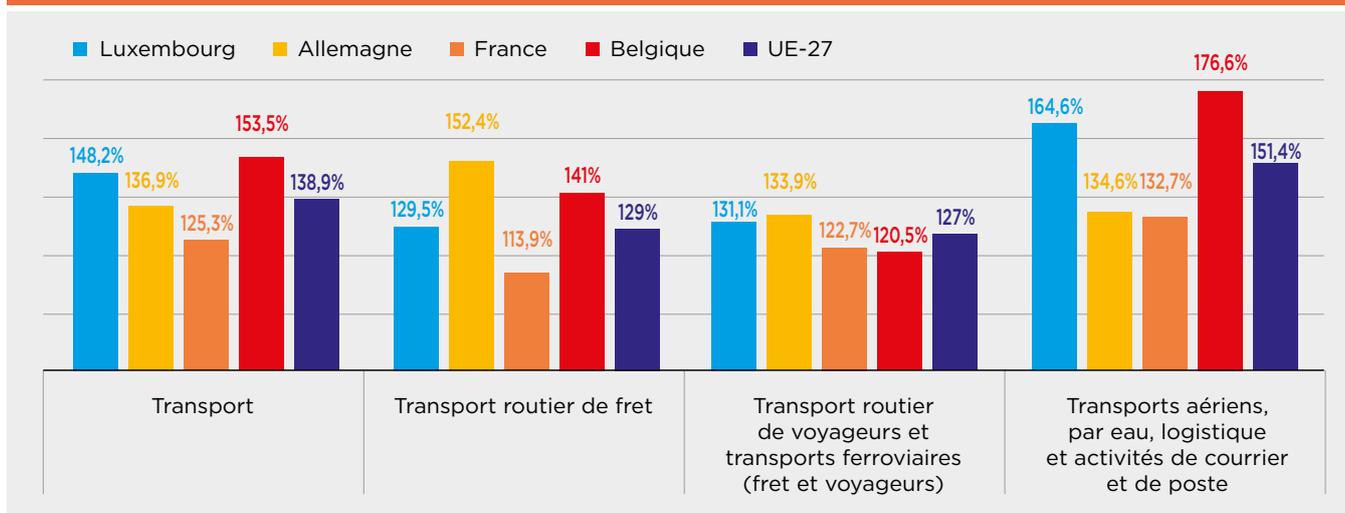
La hausse plus conséquente du coût du travail au Luxembourg par rapport à ses voisins pourrait avoir un impact relativement faible sur les entreprises, si, dans le même temps, leur productivité a augmenté dans des proportions similaires.

L'indicateur d'Eurostat « **Productivité du travail ajustée par les salaires** », défini comme la productivité du travail par coût moyen de personnel, permet d'observer une telle évolution et constitue, à ce titre, un précieux indice de la compétitivité-coût du secteur.

Au niveau de l'ensemble du secteur du transport, les deux pays au coût du travail le plus élevé, à savoir le Luxembourg et la Belgique, sont aussi ceux qui ont la productivité du travail ajustée par les salaires du secteur du transport la plus importante. Ils compensent le coût du travail élevé par une productivité significativement supérieure à celle de leurs voisins. L'indicateur atteint ainsi 153,5% en Belgique et 148,2% au Luxembourg, contre 136,9% en Allemagne et 125,3% en France. La moyenne européenne se situe à 138,9%. La France se retrouve ainsi dans la situation d'un coût du travail relativement élevé et d'une productivité faible.

Les deux États membres de l'Union européenne à la plus forte productivité du travail ajustée par les salaires pour le secteur du transport, sont le Danemark (188,7%) et la Bulgarie (179%), deux économies au coût du travail et à la productivité très différents, mais au ratio entre ces deux facteurs économiques proche. Ceci illustre les formes hétérogènes que peut prendre la compétitivité-coût.

PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL AJUSTÉE PAR LES SALAIRES DU SECTEUR DU TRANSPORT EN 2019



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

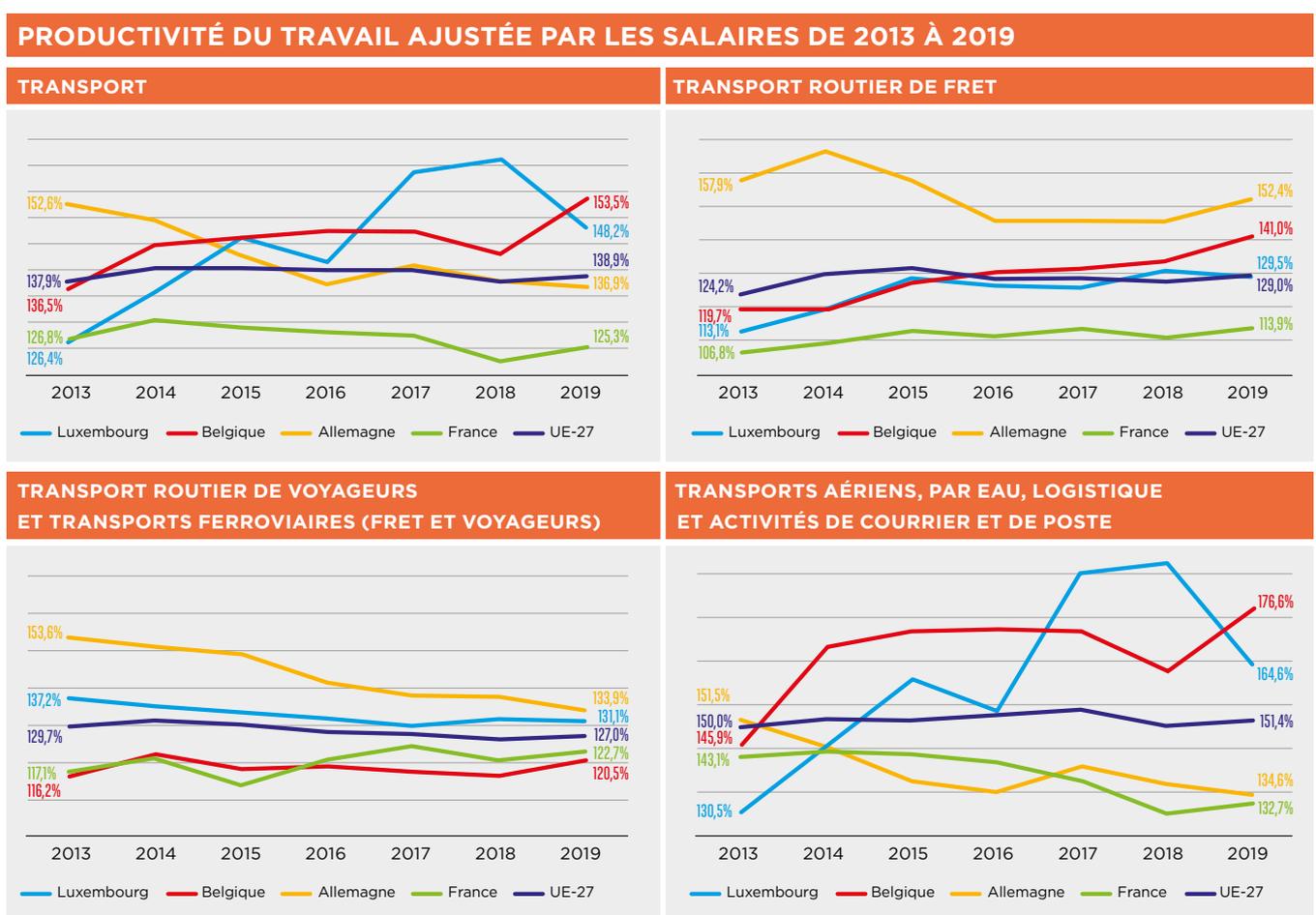
Toutefois, au niveau des entreprises, c'est leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents directs à l'étranger qui importe, et ainsi, au niveau de l'analyse ci-présente, le niveau de la productivité ajustée par les salaires selon les sous-secteurs.

Le Luxembourg se trouve dans la moyenne européenne (129%) pour la productivité du travail ajustée par les salaires du **transport routier de fret**. En revanche, le Grand-Duché (129,5%) est significativement moins compétitif que l'Allemagne (152,4%) et que la Belgique (141%) pour ce sous-secteur. Les pays de l'ouest de l'Europe rencontrent des difficultés à se montrer compétitifs sur l'activité de transport routier de fret vis-à-vis des pays de l'est de l'Europe: Roumanie (231%), Bulgarie (222,8%) ou Pologne (157,5%).

En revanche, le sous-secteur **du transport routier de voyageurs et des transports ferroviaires** luxembourgeois (131,1%) se retrouve parmi les plus performants en termes de productivité du travail ajustée par les salaires, derrière l'Allemagne (133,9%), mais devant la moyenne européenne (127%), la France (122,7%) et la Belgique (120,5%). Il est dommageable de ne pas bénéficier, pour des raisons de confidentialité statistique, des données séparées du transport routier de voyageurs et du transport ferroviaire.

Le sous-secteur regroupant les **transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste** est celui pour lequel la Belgique (176,6%) et le Luxembourg (164,6%) ont un avantage significatif en termes de productivité du travail ajustée par les salaires vis-à-vis des pays voisins et de la moyenne européenne (151,4%).

La **productivité du travail ajustée par les salaires** s'est fortement **améliorée sur la période allant de 2013 à 2019** au Luxembourg. Il s'agira, à nouveau, d'évaluer si cette évolution dépend ou non majoritairement de la transformation du tissu économique du secteur. L'évolution de la productivité du travail ajustée par les salaires du secteur du transport luxembourgeois fluctue, avec un pic atteint en 2018 avant une baisse en 2019. La Belgique est l'autre pays de la Grande-Région à connaître une amélioration de cet indicateur sur la période, tandis que la productivité du travail ajustée par les salaires a baissé en Allemagne, surtout, et en France. L'indicateur est stable de 2013 à 2019 au niveau européen.



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

La courbe représentant l'évolution de la productivité du travail ajustée par les salaires dans le secteur du transport suit fortement celle de ce même indicateur pour les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste, preuve de l'influence de ce sous-secteur sur les chiffres globaux du secteur du transport.

La progression de la productivité du travail ajustée par les salaires sur la période allant de 2013 à 2019 est disparate selon les sous-secteurs, tant au Luxembourg que dans les pays voisins. Si l'Allemagne est le pays le plus performant sur le sous-secteur du transport routier de fret, il a perdu en compétitivité durant la période, alors que la Belgique et le Luxembourg se sont améliorés. Toutefois, l'évolution de cet indicateur a connu deux tendances au Luxembourg, tout d'abord une hausse de 2013 à 2015, puis une stabilisation autour du niveau européen de 2015 à 2019, quand la situation belge n'a fait que s'améliorer. Ainsi, malgré la dynamique positive de la productivité du travail ajustée par les salaires du transport routier de fret au Luxembourg, les transporteurs se retrouvent face à une **forte concurrence allemande et belge**.

Concernant le sous-secteur du transport routier de voyageurs et des transports ferroviaires, la période allant de 2013 à 2019 a coïncidé avec une **convergence des niveaux de productivité du travail ajustée par les salaires** entre les pays de la Grande-Région vers la performance moyenne européenne. Ainsi, l'Allemagne et le Luxembourg ont vu leurs performances diminuer, quand celles de la Belgique et de la France s'amélioraient.

Enfin, le sous-secteur réunissant les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste luxembourgeois a vu sa productivité du travail ajustée par les salaires connaître de fortes variations entre 2013 et 2019, d'abord vers le haut, avant de se stabiliser en 2018 et de se détériorer en 2019. Cet **indicateur s'est globalement amélioré sur la période**, dépassant les performances de la France et de l'Allemagne notamment. La non-linéarité de l'évolution de la performance du Luxembourg sur ce sous-secteur pourrait s'expliquer, hors contexte de crise importante durant la période, par l'influence d'un ou quelques acteurs économiques majeurs, notamment les compagnies aériennes nationales de voyageurs et de fret. En raison de l'hétérogénéité à l'intérieur de ce sous-secteur, notamment entre les activités de logistique et de transports aériens, ces chiffres globaux pourraient masquer des gains ou des pertes plus affirmés de compétitivité pour des entreprises luxembourgeoises du secteur.

Les variations relativement importantes des résultats des pays sur l'indicateur de productivité du travail ajustée par les salaires peuvent avoir différentes explications. Les actions menées en termes de coût du travail, du type indexation ou allègement des cotisations sociales, peuvent exercer une influence. Ceci peut aussi être le cas d'effets exogènes ayant une influence sur la situation conjoncturelle du secteur. C'est notamment le cas s'agissant du transport, de la croissance des voyages touristiques ou encore du commerce international. De plus, le financement du transport de voyageurs par bus, tram et train est garanti par l'État. Ceci est d'autant plus vrai depuis l'instauration de la gratuité des transports publics au Luxembourg. Il existe ainsi potentiellement une déconnection entre l'évolution de la productivité des entreprises du transport de voyageurs sur le territoire luxembourgeois vis-à-vis des autres activités de transports.

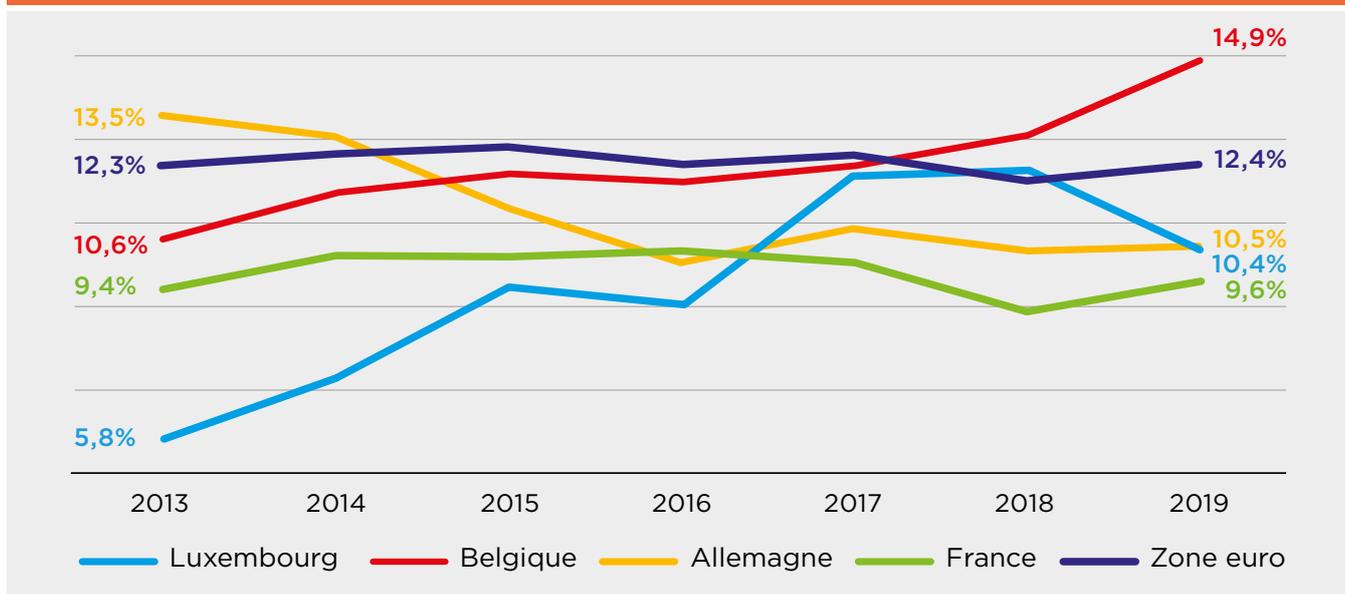
Le manque de données sur les années 2020 et 2021 est une limite à l'analyse présente, bien que ces données soient biaisées par la crise sanitaire. À ce titre, les indicateurs utilisés dans ce document seront à suivre dans les années à venir, selon le découpage sectoriel proposé ou une sectorialisation plus fine si cela s'avérait possible.

Disparité de la rentabilité et investissements en berne

Le coût du travail et la productivité sont des facteurs essentiels à la rentabilité de l'entreprise, elle-même source de la capacité d'investissement de celle-ci. Si la rentabilité est indispensable à la pérennité des entreprises du secteur, elle est aussi, en favorisant les investissements, à la base de son développement et des gains compétitifs futurs, ceci d'autant plus dans une période charnière de transitions environnementale et digitale nécessitant des investissements de grande ampleur.

La **courbe de la rentabilité du secteur du transport** se conforme à celle de la productivité du travail ajustée par les salaires, mais en partant d'un faible niveau luxembourgeois en 2013 pour arriver à une rentabilité inférieure (10,4%) à celle de la Belgique (14,9%) et de la moyenne européenne (12,4%) en 2019. Elle est équivalente à celle de l'Allemagne (10,5%) et supérieure à celle de la France (9,6%).

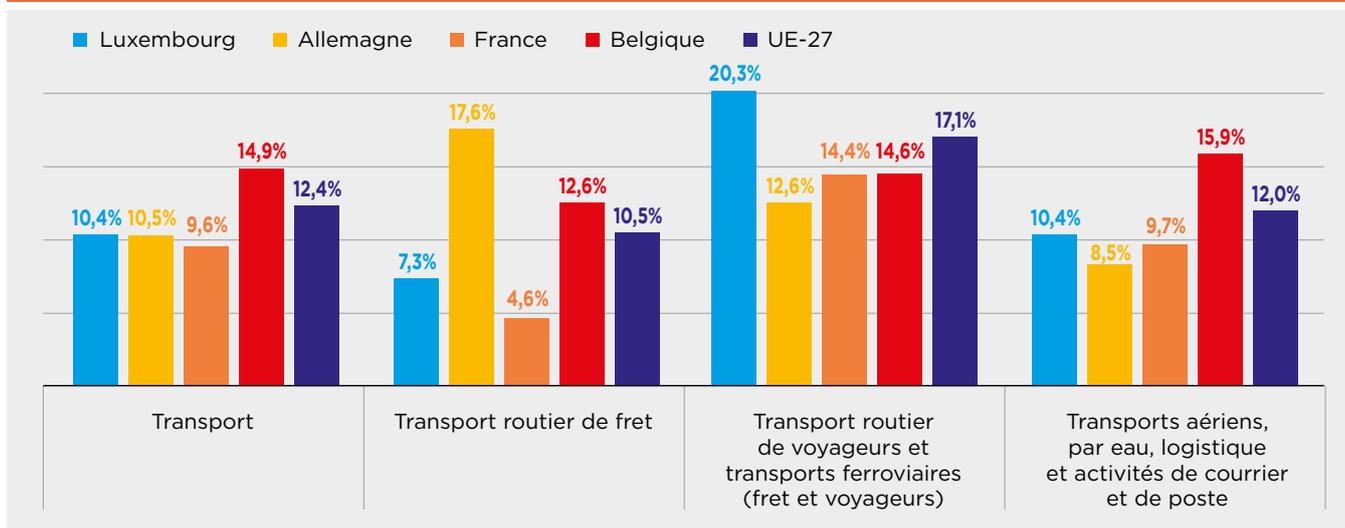
RENTABILITÉ MESURÉE PAR L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR DU TRANSPORT



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

En 2019, la rentabilité des trois sous-secteurs du transport luxembourgeois est fortement hétérogène, tant dans l'absolu que relativement aux pays voisins et à la moyenne de l'Union européenne.

RENTABILITÉ MESURÉE PAR L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR DU TRANSPORT EN 2019



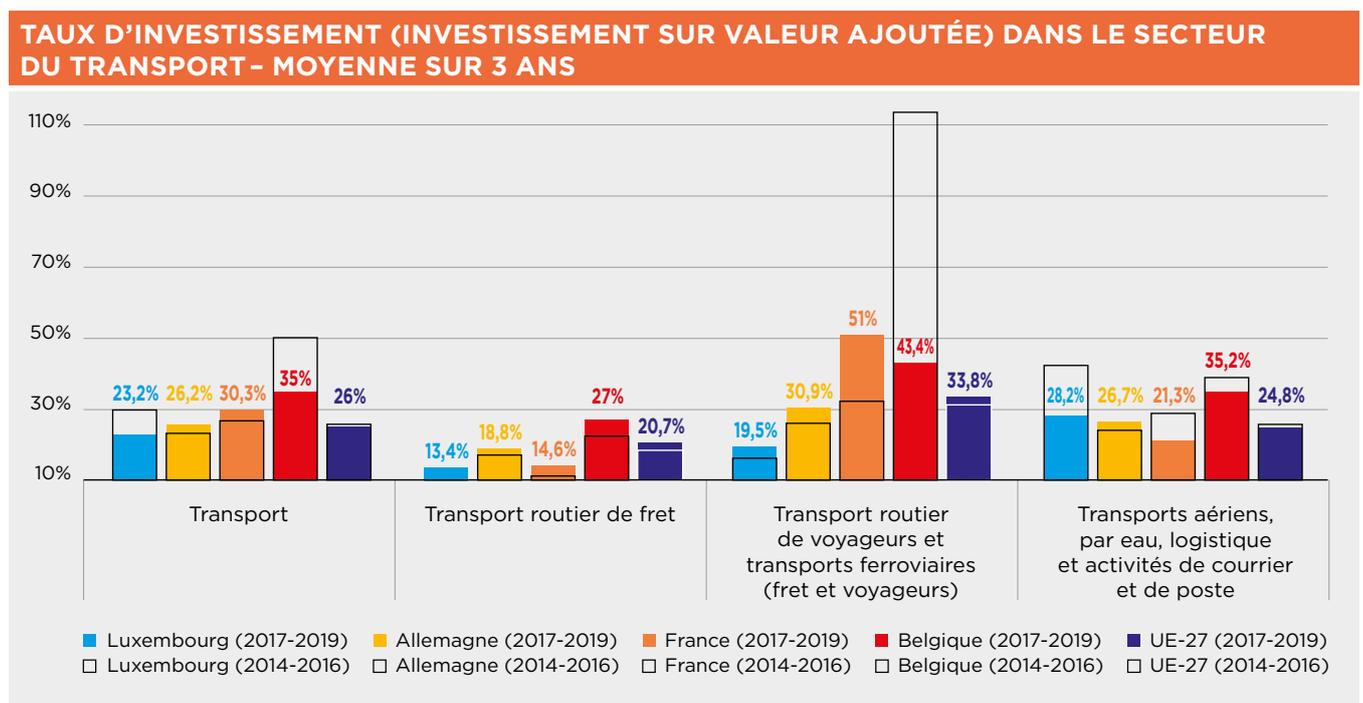
Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Malgré une progression de 3,7% en 2013 à 7,3% en 2019, la rentabilité des entreprises du transport routier de fret luxembourgeois demeure significativement inférieure à celle des entreprises concurrentes européennes (12,4%). Si les transporteurs routiers de fret français (4,6%) ont, eux-aussi, des difficultés de rentabilité, les entreprises du sous-secteur belges (12,6%) et allemandes (17,6%) disposent de capacités de financement bien supérieures à leurs concurrents luxembourgeois.

À l’opposé, et en relation avec une bonne performance en termes de productivité du travail ajustée par les salaires, les entreprises luxembourgeoises du sous-secteur du transport routier de voyageurs et des transports ferroviaires sont plus rentables que leurs homologues européennes, et plus particulièrement des pays voisins. La rentabilité des entreprises luxembourgeoises de ce sous-secteur est relativement stable sur toute la période allant de 2013 à 2019.

Enfin, les entreprises belges du sous-secteur regroupant les transports aériens et par eau, la logistique et les activités de courrier et de poste sont, de loin, les plus rentables de la Grande-Région (15,9%). Ce sous-secteur a une rentabilité plus faible que la moyenne européenne (12,0%) dans les trois autres pays du territoire.

Le **taux d’investissement** est mesuré par le ratio entre **les investissements bruts en biens corporels et la valeur ajoutée au coût des facteurs**. Il en ressort un pourcentage qui a été, pour cette étude, lissé sur trois ans, afin de limiter l’impact d’une année exceptionnelle d’investissements. Au cours des trois années allant de 2016 à 2019, les entreprises du secteur du transport luxembourgeois ont plus faiblement investi, en pourcentage de leur valeur ajoutée produite (23,2%), que leurs homologues des pays voisins et que la moyenne européenne (26,0%).



Source: Eurostat; Calculs Chambre de Commerce

Le **Luxembourg a le taux d’investissement le plus faible sur la période 2016-2019**, tant pour le transport routier de fret (13,4%) que pour le transport routier de voyageurs et les transports ferroviaires (19,5%). Si pour ces deux sous-secteurs, le taux d’investissement a augmenté entre 2013 et 2016 et les trois années suivantes, il demeure significativement plus faible que dans les pays voisins et que la moyenne européenne.

Le sous-secteur des transports aériens et par eau, de la logistique et des activités de courrier et de poste luxembourgeois est mieux positionné avec un taux d’investissement de 28,2%, supérieur à la moyenne européenne (24,8%) et aux performances allemande (26,7%) et française (21,3%). Le taux d’investissement luxembourgeois a toutefois régressé par rapport à la période 2013-2016 (42,8%).

Au regard des indicateurs de rentabilité et d'investissement, s'il est complexe de déterminer la situation de l'ensemble du secteur, il est possible d'affirmer que la **compétitivité du sous-secteur du transport routier de fret** luxembourgeois est **mise à mal** par une **rentabilité faible** et un **déficit d'investissement** important vis-à-vis de ses concurrents européens.

La question de l'évolution du coût du travail et de ses effets sur les entreprises du transport luxembourgeoises restera d'actualité dans les années à venir, notamment au regard des faiblesses apparues dans cette analyse. En outre, les transporteurs luxembourgeois sont affectés par les **critères de présence dans le pays de travail** de leurs **chauffeurs frontaliers**, qui pourraient remettre en cause l'application du taux de cotisation sociale luxembourgeois pour celui bien moins favorable des pays voisins de résidence de ces employés, s'ils travaillent plus de 25% du temps dans leur pays de résidence. La conjonction d'une base de salaire luxembourgeoise et de cotisations sociales patronales étrangères n'est pas économiquement viable. De plus, les performances en termes de rentabilité incitent à étudier les autres coûts que pourraient porter ces entreprises en comparaison de leurs concurrentes des pays voisins.

L'*International Transport Forum* est un laboratoire d'idées, intégré au sein de l'OCDE, qui couvre tous les modes de transport au niveau mondial. Dans ses **«Perspectives des transports du FIT»** pour l'année 2021, il dresse des projections à 2050 de la demande de transport de marchandises (par voies maritime, aérienne et terrestre) et de passagers (transport automobile, ferroviaire et aérien), et des émissions de CO₂ correspondantes, selon différents scénarios d'action des pouvoirs publics. Ce *think tank* anticipe un **doublage de l'activité totale des transports en 2050 par rapport à 2015, avec un volume du transport de voyageurs multiplié par 2,3 et celui de fret par 2,6.**

En outre, **la décarbonation sera au cœur des défis** auxquels le secteur sera confronté, alors que le transport représente, selon l'Agence internationale de l'énergie (IEA), 24% des émissions de CO₂ dans le monde et 31% en Europe. Les préoccupations environnementales incitent certains consommateurs à ne plus prendre l'avion et à chercher des alternatives à ce moyen de transport. Ce mouvement, connu sous le nom de *«flygskam»* (littéralement «la honte de prendre l'avion») se répand en Europe et aux États-Unis, et pourrait avoir un impact durable sur le transport aérien de passagers. Selon l'*International Transport Forum*, *«chaque composante du secteur des transports nécessite sa propre stratégie de décarbonation»* selon les principes *«éviter, changer, améliorer»*. Ceci passera notamment par un soutien à l'innovation pour accélérer les avancées technologiques nécessaires: véhicules et carburants moins polluants, transition vers l'électrique ou l'hydrogène, innovation par le numérique.

Actuellement, au sein de l'Union européenne, la volonté politique de transition environnementale du transport de fret se heurte à l'insuffisance des avancées technologiques et au manque de mesures fiscales incitatives pour l'investissement dans des véhicules verts. Les véhicules intégrant des technologies durables (électromobilité, pile à combustion...) ont un prix d'acquisition trois à quatre fois plus élevé que les véhicules au diesel, ce qui pose d'importants défis en termes de compétitivité-coût et de marges des entreprises. Le maintien de la compétitivité du secteur pourrait alors passer par des investissements importants dans des infrastructures énergétiques vertes sur des zones logistiques et un accès facilité à ces installations pour les entreprises du secteur.

Secteur prioritaire de la stratégie de diversification économique, le transport s'inscrit donc pleinement dans les ambitions de transition écologique du Grand-Duché et en constitue un secteur d'avenir. Si la mutation du secteur ces dernières années vers des activités à plus forte valeur ajoutée, comme les transports aériens ou la logistique, suit la volonté du Luxembourg d'une croissance plus qualitative, la plateforme logistique luxembourgeoise ne pourra fonctionner qu'en intégrant toutes les composantes multimodales de la filière. Certaines d'entre elles sont davantage affectées par une perte de compétitivité-coût, notamment du facteur travail. Réussir le développement du secteur du transport et de la logistique luxembourgeois passera donc par une prise en compte accentuée du désavantage compétitif que peut constituer un coût élevé du travail.

Messages clés

1. Les 1.018 entreprises luxembourgeoises du secteur du transport employaient 23.130 personnes et représentaient 7,3% de la valeur ajoutée produite par l'économie marchande (hors finance) en 2019. Le secteur a été en croissance de 2013 à 2019.
2. Entre 2008 et 2021, le coût horaire du travail du secteur a progressé de 36,4% au Luxembourg, contre 23,3% en moyenne dans l'Union européenne, 22,9% en Allemagne, 13,2% en France et 13,1% en Belgique.
3. Cette augmentation s'explique par une plus grande spécialisation du secteur dans le transport non terrestre et la logistique, activités pour lesquelles le coût du travail est le plus élevé dans l'absolu au Luxembourg et comparativement à ses concurrents de la Grande-Région, et par la tendance à la hausse globale du coût du travail dans chaque sous-secteur du transport.
4. La compétitivité du Luxembourg en termes de productivité du travail ajustée par les salaires diffère fortement selon les sous-secteurs du transport.
5. La faible productivité du travail ajustée par les salaires du transport routier de fret luxembourgeois affecte fortement la rentabilité et les investissements menés par les entreprises de ce sous-secteur.
6. Globalement, le faible niveau d'investissement du secteur crée une incertitude quant à son développement futur, ceci alors même que le transport doit opérer sa décarbonation et que les volumes de transports de voyageurs et de fret devraient plus que doubler dans les 30 années à venir au niveau mondial.

Auteur

Jean-Baptiste Nivet
Affaires Economiques

Contact

eco@cc.lu

Info

Pour plus d'informations sur la compétitivité:
<https://www.cc.lu/dossiers-thematiques/competitivite>