

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises allemand

Résumé

Version du 14 mai 2019

État central dans l'Union européenne, l'Allemagne se positionne, dès les Trente Glorieuses, parmi les premières puissances mondiales, et ce grâce à une activité économique tournée vers l'international. Côté transport routier de marchandises (TRM) européen, son pavillon est classé premier à l'international jusqu'en 2007 avant d'être devancé par le pavillon polonais.

En 2009, l'Allemagne est sévèrement touchée par la crise économique mondiale, mais le pays se relève rapidement et enregistre une croissance de + 4,1 % dès 2010. L'économie allemande peut en effet compter sur les exportations de produits à forte valeur ajoutée comme l'automobile et d'autres produits industriels. De plus, la hausse de la consommation des ménages a permis à l'Allemagne de conserver son économie florissante.

Le TRM allemand reste également dynamique. En 2016, le pavillon conserve la première place du classement sur l'activité totale suivi de très près par la Pologne, grâce, notamment, à une activité nationale soutenue.

Afin de mieux comprendre la place du pavillon allemand dans le paysage européen, le CNR a réalisé en 2017 et 2018 une étude sur le TRM allemand. Elle a été menée en collaboration avec Monsieur Laurent Guihéry, professeur des universités à l'Université Cergy-Pontoise, expert en sciences des Transports. La version complète est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr/, rubrique Publications CNR/Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service des études Europe au CNR.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Avec une population de plus de 82,8 millions d'habitants, l'Allemagne est le pays le plus peuplé de l'Union européenne. En 2016, le pays est la première économie européenne et la cinquième au niveau mondial. Le tissu d'entreprises de tailles moyennes et intermédiaires, innovantes et exportatrices, le *Mittelstand*, permet à l'économie allemande de rester tournée vers l'international.

Après avoir connu une contraction forte, - 5,6 % lors de la crise économique mondiale de 2009, la croissance repart. Elle s'élève à + 1,4 % en 2018, mais semble fragilisée par les tensions internationales en 2019. Le taux de chômage est soumis aux mêmes variations. Il connaît une hausse significative en 2009 à 7,6 %, avant de baisser de façon continue jusqu'en 2018 pour atteindre 3,3 %. Les prévisions pour 2019 annoncent un taux de croissance en baisse, voire en stagnation.

En matière d'infrastructures, des investissements sont prévus dans le cadre du plan fédéral de développement des infrastructures allemand. Un budget de 264,5 milliards d'euros est alloué pour l'ensemble des infrastructures de transports terrestres : routier, ferroviaire et voies navigables. Des investissements publics sont ainsi en cours pour améliorer le réseau routier allemand (voir détails page 10 de l'étude). Sur le rail, le gouvernement fédéral a sélectionné 29 projets et entame des travaux de modernisation et de remise à niveau des lignes en vue d'accroître le nombre de trains de marchandises. Au niveau portuaire, l'Allemagne se distingue avec le port de Hambourg, troisième plus grand port de conteneurs d'Europe. En 2018, 135,1 millions de tonnes de fret y ont transité.

Évolution de l'activité du TRM en Allemagne

Leader de l'international jusqu'en 2007, le transport routier de marchandises allemand est désormais majoritairement tourné vers le national, qui pèse pour 86 % de l'activité totale du pavillon. Le pavillon semble ne plus pouvoir concurrencer les pavillons de l'est de l'Europe. La hausse des salaires et la pénurie de conducteurs pèsent sur l'activité des transporteurs.

Evolution du TRM* des pavillons français et allemand										
Transport Total										millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	70
Allemagne	341 532	307 547	313 104	323 833	307 009	305 744	310 142	314 816	315 774	100
Transport National										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	65
Allemagne	264 545	245 568	252 462	265 025	254 499	256 721	263 032	269 650	271 679	86
Transport International										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	5
Allemagne	76 987	61 979	60 642	58 807	52 510	49 022	47 110	45 166	44 095	14

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Ainsi, le pavillon allemand enregistre une légère diminution de son activité TRM, soit - 0,98 % par an, sur la période 2008-2016. C'est sur l'activité nationale que le pavillon allemand parvient à se maintenir, en enregistrant une hausse de + 0,33 % par an sur 8 ans. L'Allemagne reste ainsi championne du national et conserve la première place sur l'activité totale, suivie de très près par la Pologne. La baisse, prononcée à l'international, ressort à - 6,73 % par an sur la même période. Le pavillon allemand semble résister en se repliant notamment sur certaines niches, comme le haut de gamme.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2017 et 2018, le CNR a rencontré une dizaine de représentants d'entreprises lors d'entretiens en face à face et une vingtaine de conducteurs sous contrat allemand sur des parkings et aires de repos en Sarre, à Saint-Priest et à Flensburg.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2018			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Allemagne <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	115 320	130 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	240
Ratio semi-remorque/tracteur		1,44	1,25
Coût d'un conducteur	€/an	47 925	42 756
Ratio conducteur/tracteur		1,05	1,12
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 810	16 327
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,40	29,80
coût unitaire du carburant, moyenne 2018*	€/litre	1,0200	1,073
Coût du carburant	€/an	36 935	41 556
Pneumatiques	€/an	3 114	2 700
Entretien-réparations	€/an	9 185	7 800
Péages et vignette	€/an	10 016	15 725
Assurance (véhicule)	€/an	2 367	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	929
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		128 264	135 924
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,11	1,05
Base 100 France		100	94

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour la France

Source : études CNR Europe

Pour mémoire, dans les études précédentes, le CNR avait relevé des écarts notables sur les coûts et conditions d'exploitation selon que les entreprises allemandes de TRM se trouvaient dans les Länder de l'Ouest ou de l'Est. Or, le CNR constate, dans cette nouvelle étude, une harmonisation importante notamment due à l'introduction du salaire minimum au niveau national. Une distinction entre les Länder de l'Ouest et ceux de l'Est n'est plus nécessaire.

Le kilométrage annuel par véhicule, comme relevé lors de l'étude 2012 du CNR, demeure plus important en Allemagne qu'en France. Toutefois, le nombre de kilomètres réalisés ainsi que le nombre de jours d'exploitation a diminué depuis la précédente étude.

En ce qui concerne le financement des véhicules, le crédit-bail est aujourd'hui le mode de financement le plus utilisé par les transporteurs allemands. Il s'étale désormais sur 5 ans, souvent sans option d'achat. L'importante baisse des taux d'intérêt des dernières années aurait beaucoup joué sur le comportement des entrepreneurs. Les constructeurs proposent des contrats intéressants, tout service compris (pneumatiques, entretien, assurance) à moins de 2 000 € par mois pour un tracteur neuf toutes options.

Le poste carburant en Allemagne est aussi plus élevé qu'en France, 41 556 €/an contre 36 935 €/an. Il y a deux raisons à cela, le kilométrage annuel, 130 000 km/an, et le coût unitaire du carburant, 1,073 €/litre, supérieurs à la France. Pour mémoire, aucun mécanisme de remboursement partiel de droit d'accises n'est mis en place en Allemagne.

En outre, les pratiques concernant l'assurance des véhicules sont très variées en Allemagne et dépendent beaucoup de la taille de l'entreprise. À dire d'expert, le coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 3 000 €/an, montant en forte baisse par rapport à 2012. Deux raisons expliquent cette chute : la concurrence sur le marché de l'assurance et l'intégration de primes d'assurance dans les contrats de crédit-bail.

Des baisses sont également constatées sur les postes pneumatiques et entretien-réparations par rapport à l'étude précédente. Là encore, plusieurs raisons expliquent ces chiffres comme le renouvellement plus fréquent de la flotte, la baisse du kilométrage annuel, l'amélioration de l'état des routes et la généralisation des contrats de constructeurs.

Un des plus gros postes de coût reste les péages qui s'élèvent à 15 725 €/an. Pour mémoire, le péage kilométrique allemand (la Maut) représente près de 50 % du coût des péages des transporteurs allemands opérant à l'international. En ce qui concerne la partie internationale, le montant des péages dépend beaucoup de la localisation du transporteur et du chargeur. Ceux spécialisés sur le marché des ports maritimes ont un avantage important grâce à l'Eurovignette aux Pays-Bas tandis que les autres subissent les péages élevés en Autriche, en Suisse ou en France.

Enfin, la taxe à l'essieu en Allemagne reste la même qu'en 2012, soit 929 €/an pour un ensemble articulé 40 tonnes 5 essieux.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Les conducteurs allemands ont droit à minimum 4 semaines de congés payés pouvant s'étendre jusqu'à 30 jours de congés payés selon le profil. La plupart déclarent en avoir entre 24 et 26 jours et les prendre en totalité.

Les conventions collectives sont définies sur une base régionale en Allemagne et sont réajustées régulièrement, mais non obligatoires. Pour mémoire, certaines conventions collectives, surtout dans les Länder de l'Est, sont obsolètes et ne sont donc pas utilisées. Dans ces cas, la règle du marché prime. Il semblerait que les salaires soient orientés à la hausse, notamment à l'Est, sans que cela ne s'observe du côté des indemnités de déplacement. Les salaires entre les conducteurs des Länder de l'Est et ceux de l'Ouest se sont sensiblement rapprochés ces dernières années suite à l'instauration du salaire minimum national en 2015. Ainsi, le salaire des conducteurs allemands de l'ouest de l'Allemagne est en moyenne de 2 350 € brut par mois contre 2 200 € brut par mois pour ceux de l'est de l'Allemagne.

Le planning type pour un conducteur allemand se composerait de quatre découchés par semaine et un retour à la base chaque week-end, de façon systématique dans 80 % des cas.

En outre, le CNR a pu observer que certains conducteurs de l'est de l'Europe sous contrat allemand accepteraient de réaliser des tournées de plusieurs semaines dans l'Union européenne. En effet, un phénomène de recrutement de conducteurs européens venus des pays à l'est de l'Europe prend de l'ampleur avec le

vieillesse des conducteurs allemands et leur départ à la retraite. Dans la plupart des cas, ces conducteurs « de l'Est » sont d'abord assignés au marché international longue distance. Contrairement aux conducteurs d'origine allemande, ils acceptent de réaliser des tournées de plusieurs semaines sans prétention salariale très élevée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'activité internationale allemande subsiste encore. Toutefois, il convient de souligner que ce recours à des conducteurs étrangers ne peut être généralisé à l'ensemble du pavillon dont l'activité principale est le national à 86 %. Il concerne uniquement le cas des entreprises ayant une forte activité internationale.

De fait, c'est aujourd'hui entre les conducteurs allemands et les conducteurs de nationalité étrangère que des écarts salariaux importants sont constatés. D'après les entretiens réalisés auprès des conducteurs routiers, les conducteurs étrangers sous contrat allemand percevraient un salaire compris entre 1 550 € et 1 800 € brut par mois, soit une rémunération bien en deçà de celle observée chez les conducteurs locaux.

Ainsi, les transporteurs disent facilement avoir eu recours à l'embauche de conducteurs venant de l'est de l'Europe sans même que ces derniers parlent allemand. Les salaires, a priori plus élevés en Allemagne, et la proximité avec la Pologne et la République tchèque auraient incité les conducteurs de ces pays à s'expatrier.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Allemagne, valeurs 2018			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Allemagne <i>Simulation</i>
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	30 552	29 100
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 765	7 392
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,9%	21,5%
Cotisations employeur en valeur absolue**	€/an	7607	6 264
Coût total annuel	€/an	47 925	42 756
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	218	217
Temps de conduite annuel	h/an	1 602	1 720
Kilométrage annuel		109 829	116 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,92	24,86
Base 100 France		100	83
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,37
Base 100 France		100	84

* après les réductions Fillon en France

Source : études CNR Europe

** CICE déduit pour la France

En conclusion, les transporteurs allemands continuent de profiter d'un coût de main d'œuvre plus avantageux qu'en France. Pour mémoire, l'heure de conduite d'un conducteur allemand représente 83 % de l'heure de conduite de son homologue français. Toutefois, les coûts d'exploitation restent plus élevés et atténuent en partie cet avantage. Sur le marché international, le pavillon allemand compte désormais sur une main d'œuvre étrangère peu onéreuse et continue à tirer avantage des grands pôles industriels allemands auprès desquels les entreprises de TRM ont fait le choix de s'implanter. Le manque de conducteurs, la hausse des péages, les contraintes environnementales et la fragilité du commerce international sont des éléments qui détermineront le futur proche du pavillon allemand.