



Comité National Routier



# Le transport routier de marchandises allemand



Étude 2018

Comité national routier - Paris

[cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr) – [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

Cette étude a été réalisée en 2018 en collaboration avec Monsieur Laurent Guihéry, professeur des universités à l'Université Cergy-Pontoise, expert en sciences des Transports.

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION GENERALE</b>	<b>4</b>
<b>1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE</b>	<b>4</b>
GEOGRAPHIE	4
REPERES HISTORIQUES	4
ORGANISATION POLITIQUE	4
ORGANISATION TERRITORIALE	5
<b>1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES</b>	<b>6</b>
ALLEMAGNE EN BREF	6
CONJONCTURE ECONOMIQUE	6
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	7
DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES	7
COMMERCE EXTERIEUR	8
<b>1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>	<b>9</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS	9
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	9
<b>1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES</b>	<b>12</b>
CONJONCTURE 2016 – 2018 DU SECTEUR DE TRM	12
LE TRM EN ALLEMAGNE EN 2016	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM ALLEMAND	15
<b>2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE</b>	<b>19</b>
<b>2.1. ORGANISATION DU SECTEUR</b>	<b>19</b>
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	19
CREATION D'ENTREPRISE	21
ACCES A LA PROFESSION	22
ACCES AU MARCHÉ	23
FORMATION DES CONDUCTEURS ALLEMANDS	23
MANQUE DE CONDUCTEURS EN ALLEMAGNE	23
<b>2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES</b>	<b>24</b>
FISCALITE GENERALE	24
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	25
<b>2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE</b>	<b>27</b>
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	27
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	31
<b>2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES</b>	<b>34</b>
CONTROLES	34
SECURITE ROUTIERE	36

<b>3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>37</b>
<b>3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM</b>	<b>37</b>
<b>3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGEEES</b>	<b>37</b>
VEHICULES	38
CARBURANT	38
PNEUMATIQUES	38
MAINTENANCE & ENTRETIEN	38
FINANCEMENT DES VEHICULES	39
PEAGE	39
ASSURANCES	40
TAXE DE CIRCULATION (TAXE A L'ESSIEU)	40
<b>3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>40</b>
CONDITION DE TRAVAIL	40
REMUNERATION	41
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ALLEMAND AFFECTE A L'INTERNATIONAL	43
<b>3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>45</b>
<b>4. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>46</b>

# 1. PRESENTATION GENERALE

## 1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

### GEOGRAPHIE

Pays situé au cœur de l'Europe, l'Allemagne, d'une superficie de 357 167 km<sup>2</sup>, s'étend des Alpes bavaroises à la mer du Nord et à la mer Baltique et sur 600 km du Rhin à l'Oder. Les paysages allemands sont diversifiés, passant des plaines du Nord aux différents massifs montagneux de l'Allemagne centrale (Harz, Hunsrück, Rothaargebirge) et méridionale (Forêt noire, Jura souabe). Le pays est parcouru par trois grands bassins fluviaux, le Danube, le Rhin et l'Elbe. L'Allemagne est le pays le plus peuplé de l'Union européenne avec plus de 82,8 millions d'habitants.

Le territoire est organisé autour de plusieurs métropoles comme Berlin, Munich, Hambourg et Francfort. Une concentration de la population est observée dans la Ruhr autour de Düsseldorf et de Dortmund, une région très industrialisée.

### REPERES HISTORIQUES

Le Saint Empire romain germanique a été créé en 962. S'en est suivie une longue lutte avec la papauté qui aboutit au concordat de Worms en 1122. Les Traités de Westphalie signés en 1648 ont mis fin à la guerre de Trente Ans, assurant ainsi la coexistence des confessions chrétiennes tout en rénovant le Saint Empire avec un renforcement des principautés territoriales. C'est entre 1740 et 1786, sous Frédéric II, que la Prusse a accru son influence tant territoriale que militaire. Elle a ainsi accédé au statut de grande puissance européenne, rivale directe des États des Habsbourg au sein du Saint Empire.

La fin de l'occupation napoléonienne entre 1813 et 1814, marquée par la victoire de Leipzig, a insufflé un sentiment national allemand. Mais ce n'est qu'en 1871 que l'Allemagne est unifiée sous l'égide de la Prusse.

Le Traité de Versailles, signé le 11 novembre 1918 à la suite de la Première Guerre mondiale, a marqué la défaite de l'Empire allemand. Il a mis fin à la politique impérialiste et coloniale allemande et a amputé le pays d'une part importante de son territoire. De cette défaite est née la République de Weimar. Dès 1933, les crises économiques et l'humiliation du Traité de Versailles ont favorisé l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler et de la NSDAP. S'en est suivie une dictature sanglante, basée sur des principes bellicistes et racistes, qui a mené à la Seconde Guerre Mondiale. A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, en 1949, sont créées la République fédérale d'Allemagne à l'ouest du pays et la République démocratique d'Allemagne à l'est. Le territoire est ainsi divisé jusqu'à la fin de la guerre froide en 1989, date de la chute du mur de Berlin. Le pays est réunifié le 3 octobre 1990.

### ORGANISATION POLITIQUE

L'Allemagne est une République fédérale qui repose, depuis 1949, sur une Constitution appelée « la loi fondamentale » (*Grundgesetz*), assurant une répartition des compétences et de leur financement entre les différents niveaux de pouvoir du fédéralisme. La réunification allemande, le 3 octobre 1990, a ouvert une nouvelle page de l'histoire européenne et a encouragé l'élargissement de l'Union européenne aux nouveaux États membres à l'est en 2004.

La démocratie allemande repose sur deux chambres, le Bundestag où siègent les députés, et le Bundesrat, la chambre des représentants des gouvernements des seize Länder. Au Bundestag, le représentant de la majorité parlementaire devient alors le chancelier. Le rôle du Bundesrat, où siègent les représentants des ministres – Présidents des Länder élus dans les scrutins régionaux – est important, en particulier en matière fiscale pour toutes les lois et dispositions qui concernent les compétences dévolues aux Länder ou partagées avec le Bund, le gouvernement fédéral.

Les partis politiques institutionnalisés fondent la vie politique allemande, en particulier la CDU (les chrétiens-démocrates), le SPD (les sociaux-démocrates), le FDP (les libéraux) et les Verts. Les scrutins sont proportionnels et intègrent la représentation des petits mouvements, et ce à partir d'un certain niveau de voix exprimées. Pour mémoire, la protection de la classe moyenne est un élément fondamental de la démocratie allemande pour s'éloigner des choix extrêmes. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre la grande résistance de l'industrie dans l'économie allemande et la présence de nombreuses PME-PMI de tailles intermédiaires. Ces entreprises offrent, en effet, un nombre très important d'emplois pour tous les niveaux de qualification, évitant ainsi l'existence d'un chômage persistant susceptible de déstabiliser le corps social comme ce fut le cas dans les années 1930.

Le président de la République fédérale, actuellement Frank-Walter Steinmeier, élu par un collège de grands électeurs, possède un rôle non négligeable dans la promulgation des lois votées par le Bundestag avec l'accord éventuel du Bundesrat. Sa fonction reste néanmoins honorifique.

## ORGANISATION TERRITORIALE

D'un point de vue plus opérationnel, le fédéralisme allemand se caractérise par un niveau fort de coopération et d'imbrication entre le Bund, les Länder et les communes appelées les « *Gemeinde* ». Les experts parlent de fédéralisme coopératif, avec des compétences (soutien économique, universités et recherche, gestion des côtes et du littoral ...) et des impôts partagés entre les différents niveaux de pouvoir. De nombreuses dispositions de redistribution des recettes fiscales existent entre les Länder (le *Länderfinanzausgleich*), surtout de l'Ouest (Hesse, Bavière, Bade-Wurtemberg, Hambourg principalement) vers l'Est, mais aussi entre communes riches et pauvres (*Gemeindefinanzausgleich*).

Ces mécaniques complexes de péréquation sont un élément unique de fédéralisme fiscal par le fort niveau de redistribution et de solidarité qui les fondent, mais aussi par leur sophistication (calcul mis à jour chaque année, clé de répartition des recettes fiscales ...).

## 1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

### ALLEMAGNE EN BREF

Capitale	Berlin
Superficie	357 167 km <sup>2</sup>
Population	82 850 000 habitants (Eurostat, 2018)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Allemand
Régime politique	République fédérale
Chef d'État	Frank-Walter Steinmeier
Chancelière fédérale	Angela Merkel
Ministre fédéral des Transports et des Réseaux numériques	Andreas Scheuer, depuis le 14 mars 2018
Date d'adhésion à l'UE	1957
Sièges au Parlement européen	96 sièges
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Günther Oettinger, Économie et société numériques
Produit intérieur brut (PIB)	3 386 milliards d'euros (Eurostat, 2018)
Croissance PIB (%)	+1,4 % (Eurostat, 2018)
Inflation (%)	2,1 % (Eurostat, 2018)
Dette publique	61,5 % (Eurostat, T2 2018)
Taux de chômage (% de la population active)	3,4 % (Eurostat, 2018)
Salaire minimum brut	1 557 € brut mensuel (1 <sup>er</sup> janvier 2019)
Salaire moyen brut	2 208 € brut mensuel (2018)
Balance commerciale	Excédent de 248,9 milliards d'euros (Eurostat, 2017)

### CONJONCTURE ECONOMIQUE

Dès les Trente Glorieuses, l'Allemagne a su se positionner parmi les premières puissances économiques mondiales. En 2016, le pays est la première économie européenne et la cinquième au niveau mondial. Grâce à des secteurs économiques dynamiques comme la construction automobile, l'industrie chimique ou encore les biens d'équipement et des exportations importantes, l'Allemagne conforte sa position. Pour mémoire, le pays est le troisième exportateur et importateur mondial. Outre ses secteurs d'activité historiques, le pays s'est ouvert à d'autres secteurs comme la haute technologie ou les biotechnologies.

En 2009, le PIB a chuté à - 5,6 % en raison de la crise économique mondiale. Dès 2010, le PIB allemand a augmenté à + 4,1 %, hausse qui s'est poursuivie depuis pour atteindre + 2,1 % en 2018, grâce notamment aux exportations de produits à haute valeur ajoutée (technologies de pointe, automobile ou encore la pharmaceutique). En parallèle, la hausse de la consommation des ménages a permis à l'Allemagne de conserver une économie florissante. Aussi, après avoir atteint 7,6 % en 2009, le taux de chômage enregistre une forte baisse entre 2010 et

2018 pour atteindre 3,4 % fin 2018, deuxième taux le plus bas dans l'Union européenne après la République tchèque<sup>1</sup>.

Les prévisions pour 2019 annoncent un taux de croissance en légère baisse, voire une stagnation en raison d'un environnement économique international moins favorable et d'une croissance mondiale moins vigoureuse.

## PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

2017	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	1,3%	27,3%	71,5%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	0,6%	27,6%	61,9%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-1,2%	2,6%	2,2%

Source : Banque mondiale

Le secteur tertiaire est prédominant en Allemagne, représentant à lui seul près de 62 % du PIB et employant plus de 71 % de la population active. Le secteur secondaire reste toutefois important en employant plus du quart de la population active et comptant pour près de 28 % du PIB, un niveau relativement élevé pour un pays développé. Pour mémoire, la production de véhicules automobiles représente à elle seule 10 % du PIB. Enfin, le secteur primaire reste minime en n'employant que 1,3 % de la population active pour 0,6 % du PIB.

## DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES

L'Allemagne reste encore marquée par la séparation entre Allemagne de l'Ouest et Allemagne de l'Est<sup>2</sup>. Les disparités se sont toutefois atténuées ces dernières années dans les domaines économiques et sociaux, en grande partie grâce à l'instauration du salaire minimum en 2015<sup>3</sup>. En outre, les hausses de salaire les plus importantes et les baisses les plus fortes du taux de chômage ont été observées à l'Est. C'est sur le terrain politique que des divisions font jour. Elles ont été particulièrement visibles lors des dernières élections au Bundestag où le parti d'extrême droite AfD est arrivé en tête en Saxe alors qu'il est, à l'ouest de l'Allemagne, peu représenté.

Du côté de la démographie allemande, des disparités persistent également. Alors que la population allemande devrait progresser légèrement d'un million d'habitants d'ici à 2035<sup>4</sup>, l'Allemagne de l'Est reste en déclin démographique. Entre 1990 et 2015, la population est-allemande a baissé de 2,2 millions,

<sup>1</sup> <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/explorer/allemande/apprehender-le-contexte-economique>

<sup>2</sup> Au niveau politique, la surreprésentativité de l'Allemagne de l'Ouest reste forte : selon une étude du « Mittel deutsche Zeitung », il n'y a aucun chef de service est-allemand (Abteilungsleiter) dans 11 des 14 ministères. Dans les trois autres, ils ne sont que 4 sur 17 en provenance de l'Allemagne de l'Est. Cela donne un taux de 4 % alors que la population est-allemande représente 17 % de la population totale.

<sup>3</sup> Le salaire minimum, institué en Allemagne en janvier 2015, est passé de 8,50 € à 8,84 € brut de l'heure au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Il concerne plus de 1,9 million de salariés (Destatis, avril 2015). Il bénéficie d'abord aux femmes qui représentent 61 % des salariés employés au salaire minimum. Il a réduit la précarité puisque près d'un emploi rémunéré au « Mindestlohn » sur deux était auparavant un emploi de type précaire ou « minijob ». Les revenus des 10 % de salariés les plus modestes ont ainsi progressé de 15 %. Néanmoins, une étude du DIW indique qu'il est assez contourné. Au premier semestre 2016, près de 1,8 million de salariés étaient en dessous du salaire minimum, en général en raison d'heures supplémentaires non comptabilisées et de contrats mensualisés. Avec les exceptions fixées pour certains secteurs (agriculture, sylviculture et horticulture, industrie textile de l'Est, livraison de journaux), ce nombre pourrait atteindre 3,3 millions de personnes (Saarbrücker Zeitung, 7.12.2017). Ces exemptions ont été supprimées le 1<sup>er</sup> janvier 2017. L'Allemagne de l'Est, qui regroupe environ un quart des emplois payés au « Mindestlohn », reste plus concernée que l'Ouest. Ces emplois représentent environ 11 % des emplois à l'Est contre 4 % à l'ouest de l'Allemagne.

<sup>4</sup> DIW



passant de 14,8 à 12,6 millions d'habitants.

La Saxe-Anhalt a perdu 22 % d'habitants. La Thuringe et la Saxe-Anhalt devraient encore perdre des habitants, de même que la Sarre, avec un recul estimé à 6,8 %. A contrario, à l'Ouest, la population a progressé de 7 %. La part des étrangers à l'Ouest s'établit à 12 % en 2015 contre 4 % à l'Est. Les grandes villes allemandes (Hambourg, Munich, Berlin) devraient voir leur population progresser encore, et même fortement.

En Allemagne de l'Est, un habitant sur 4 a plus de 65 ans, ce ratio passerait à 1 sur 3 en 2030. A l'ouest de l'Allemagne, ce niveau ne serait atteint qu'en 2060. Aujourd'hui, à l'Est, 59 % de la population entre 20 et 65 ans est active, en 2030, ils seraient la moitié (52 %).

En termes de risque de pauvreté, l'Allemagne de l'Est et l'Allemagne de l'Ouest se rapprochent (seuil de 60 % du revenu moyen soit 969 € net par mois). Le taux de pauvreté augmente, passant de 14 % en 2006 à 15,7 % en 2016. Cette hausse, dans une économie de quasi-plein-emploi, suggère une relative précarité sur le marché du travail allemand. Les écarts entre l'Ouest et l'Est tendent également à se resserrer, 18,4 % à l'Est contre 15 % à l'Ouest.

Pour mémoire, des flux financiers importants sont intégrés aux mécanismes des finances publiques allemandes afin de résorber les inégalités régionales. Ainsi, en plus des recettes fiscales récoltées dans leur Land, les Länder de l'Est bénéficient de la solidarité fédérale définie par un ensemble de dispositions de la loi fondamentale. Cette dernière garantit une certaine homogénéité des conditions de vie sur le territoire allemand et met en place un dispositif de redistribution des recettes fiscales entre les Länder. Les quatre principaux Länder de l'Allemagne de l'Ouest reversent aux Länder de l'Est près de 10 milliards d'euros. Berlin est le premier bénéficiaire de cette manne financière, du fait de son niveau d'endettement et de ses nombreux besoins liés à son statut de capitale. Les autres Länder de l'Est reçoivent en totalité 3,2 milliards d'euros, dont 1 milliard pour la seule Saxe.

D'autres transferts de redistribution existent comme les *Bundesergänzungszuweisungen* (BEZ, art. 107 GG) ou des transferts complémentaires du gouvernement fédéral. Là encore, Berlin est surdotée avec une somme totale en 2013 de 2,3 milliards d'euros, payée par le Bund. Les Länder peuvent prétendre à ces transferts spécifiques s'ils ont des charges spéciales ou pour faire face à des problèmes structureux de chômage.

## COMMERCE EXTERIEUR

En 2016, l'Allemagne est le troisième exportateur et importateur mondial. Les exportations allemandes ainsi que les importations atteignent des niveaux records, respectivement 1 207 milliards d'euros et 955 milliards d'euros. L'excédent commercial est de 252 milliards d'euros. Cette hausse du solde commercial résulterait principalement de la chute du prix de l'énergie.

La force de l'économie allemande repose aussi sur un tissu d'entreprises de tailles moyennes et intermédiaires innovantes et exportatrices, « le Mittelstand ».

Concernant les partenaires commerciaux de l'Allemagne, il convient de noter que la Chine prend la tête du classement devant la France<sup>5</sup>. L'Allemagne exporte majoritairement des produits de l'industrie automobile et pharmaceutique et le pays importe principalement des produits automobiles ainsi que les produits énergétiques.

---

<sup>5</sup> <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/437154>

Principaux clients (% des exportations) 2017		Principaux fournisseurs (% des importations) 2017	
Etats-Unis	8,7%	Chine	9,8%
France	8,2%	Pays-Bas	8,1%
Chine	6,7%	France	6,2%
Royaume-Uni	6,5%	Etats-Unis	6,1%
Pays-Bas	6,3%	Italie	5,4%

Source: Comtrade

### 1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

#### POLITIQUE DES TRANSPORTS

En termes d'infrastructures, le Bund définit les grands axes de développement des infrastructures dans un document qui synthétise les discussions entre les Länder, les communes, la société civile et les nombreuses organisations professionnelles, du patronat comme des syndicats. C'est un document de planification fondamental édité tous les 15 ans environ. Il ne s'agit toutefois ni d'une loi ni d'un plan de financement. Le nouveau BVWP 2030, qui couvre la période allant de 2016 à 2030, a été validé par le gouvernement fédéral le 3 août 2016. Il a ensuite été soumis au Bundestag le 2 décembre et au Bundesrat le 16 décembre 2016<sup>6</sup>. Les investissements prévus dans ce plan fédéral de développement des infrastructures s'élèvent à 264,5 milliards d'euros. Ce montant est supérieur de 91 milliards au BVWP de 2003. De très nombreux financements concernent les accès à Berlin, par voies navigables, ferrées, routières et autoroutières. Ainsi, récemment, la rénovation de la liaison ferroviaire Berlin – Frankfurt / Oder a été achevée, de même que celle de Berlin - Görlitz. Les interconnexions ont été modernisées (Ostkreuz à Berlin ; Nordkreuz – Karow sur l'axe Berlin Nordbahnhof et Stralsund). De nombreux projets concernent les axes ferroviaires menant à Berlin comme l'ABS Hanovre –Berlin avec un développement des zones à 250 km/h.

#### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
<b>Allemagne</b>	<b>72,4%</b>	<b>18,8%</b>	<b>8,8%</b>

Source : Eurostat

<sup>6</sup> 29.12.2016: Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes; 31.12.2016: Sechste Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes.

## Le réseau routier

En 2010, d'après le rapport sur la compétitivité du Forum économique mondial de 2009-2010, l'Allemagne était le premier pays pour la qualité de son réseau routier. Elle est passée à la 8<sup>e</sup> place en 2016-2017<sup>7</sup> suite à des mesures d'austérité adoptées lors de la crise économique mondiale. Une reprise des investissements publics est en cours aujourd'hui.

Dans les années 1990, les dépenses fédérales pour les infrastructures de transport s'élevaient à 1 % du PIB. En 2013, le niveau n'était plus que de 0,7 %<sup>8</sup>. Une accélération est en cours depuis 2017.

Le Plan fédéral pour les Infrastructures de Transport prévoit une répartition précise des financements en fonction des différents Länder.

### Investissement pour la rénovation et la construction d'autoroutes et routes fédérales - Programme 2030

Land	Montant (mrd. Euro)
Nordrhein-Westfalen	7,9
Bayern	7,8
Baden-Württemberg	7,5
Niedersachsen	7
Hessen	5,5
Schleswig-Holstein	2,4
Rheinland-Pfalz	2
Sachsen-Anhalt	2
Hamburg	1,8
Brandenburg	1,4
Thüringen	1,4
Sachsen	1
Berlin	0,8
Bremen	0,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,4
Saarland	0,1
<b>Total</b>	<b>49,5</b>

Source: BVWO 2030, ministère fédéral pour le Transport et les Infrastructures numériques

## Le réseau ferroviaire

La fin d'année 2017 a été marquée par la mise en service de la nouvelle ligne TGV Munich – Berlin (projet pour l'Unité allemande nr. 8). Ce projet, le plus grand en termes d'infrastructures, relie depuis décembre 2017 Berlin à

<sup>7</sup> BNP Paribas

<sup>8</sup> F. Heinitz, 2017

Munich en moins de 4 heures, avec des vitesses supérieures à 300 km/h. L'ouverture de cette ligne<sup>9</sup> devrait modifier considérablement l'accessibilité de Berlin en provenance du sud de l'Allemagne et de l'Italie.

En termes de fret ferroviaire, l'Allemagne a voté un budget annuel de 350 millions d'euros par an entre 2018 et 2023, afin d'aider les opérateurs de fret ferroviaire à prendre en charge la gestion du transport de fret allemand. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, les opérateurs ferroviaires de fret se voient rembourser jusqu'à 45 % du montant des redevances d'accès aux voies, redevances que les opérateurs doivent payer pour accéder aux infrastructures du réseau ferroviaire allemand. En contrepartie, ces économies devront se répercuter sur les tarifs appliqués.

Le gouvernement fédéral a sélectionné 29 projets ferroviaires afin d'entreprendre des travaux de modernisation et de remise à niveau des lignes. Les projets choisis devront aussi permettre d'accroître le nombre de trains de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferré allemand. Un budget de 6,35 milliards d'euros a été débloqué à cette fin<sup>10</sup>.

## Les ports

L'Allemagne se distingue au niveau européen avec le port de Hambourg, troisième plus grand port à conteneurs d'Europe et 19<sup>e</sup> au niveau mondial. Fort de quatre terminaux à conteneurs et de 43 kilomètres de quai pour les navires de haute mer, le port de Hambourg est considéré comme l'un des ports les plus performants. En 2018, 135,1 millions de tonnes de fret ont transité depuis le plus grand port maritime d'Allemagne dont 8,7 millions de conteneurs standard (EVP). Ce dernier peut également compter sur les quelque 7 300 entreprises de logistique situées aux abords<sup>11</sup>.

## Les aéroports

Concernant le transport aérien, l'Allemagne est dans l'attente de l'ouverture de l'aéroport international de Berlin Brandebourg, toujours fermé 11 ans après le démarrage des travaux en raison d'une mauvaise conception anti-incendie. Une ouverture a été annoncée pour 2019 ou 2020.

Ce retard a favorisé le développement de l'aéroport de Leipzig. Celui-ci occupe aujourd'hui une place particulière en Allemagne, avec un positionnement sur le transport de marchandises très prometteur. En 2017, le million de tonnes de fret a été atteint grâce à la proximité des zones industrielles de Leipzig – Nord le long de l'A14, de Halle, mais aussi du tissu très actif d'Erfurt avec une spécialisation très marquée en logistique<sup>12</sup>.

En 2009, une compagnie aérienne de fret basée à Leipzig a été créée. Il s'agit d'une joint-venture entre Lufthansa Cargo et DHL Cargo : Aerologic (trafic proche de 2 000 tonnes par semaine vers une vingtaine de destinations dans le monde). DHL occupe toujours une place centrale dans le positionnement européen de Leipzig. Ainsi, depuis son installation à Leipzig, en 2008, 510 millions d'euros ont été investis et 3 900 personnes y travaillent. En novembre 2014, de nouveaux investissements ont été programmés à hauteur de 150 millions d'euros. Ils devraient permettre d'accroître de 50 % la capacité de traitement des colis et d'atteindre 150 000 colis par heure. Avec une croissance proche de 10 % par an, l'aéroport de Leipzig occupe donc la seconde place des aéroports de fret en Allemagne, derrière l'aéroport de Francfort.

---

<sup>9</sup> 2006: achèvement de la partie Leipzig / Halle – Berlin; 2015: Leipzig / Halle – Erfurt; 2017: Ebensfeld (Nuremberg) – Erfurt.

<sup>10</sup> <https://www.railfreight.com/railfreight/2018/11/20/germany-takes-big-steps-towards-more-competitive-railway/?gdp=accept>

<sup>11</sup> <https://www.hafen-hamburg.de/en>

<sup>12</sup> <https://www.leipzig-halle-airport.de/en/business-and-partners/cargo-173.html>

## 1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

### CONJONCTURE 2016 – 2018 DU SECTEUR DE TRM

L'activité de TRM a été très soutenue en Allemagne entre 2016 et 2017 et poursuit son développement en 2018, et ce malgré les goulets d'étranglement déjà identifiés qui se sont renforcés : manque avéré et persistant de conducteurs, parkings insuffisants obligeant les conducteurs à s'arrêter dès 17 h pour trouver une place, perte de ces créneaux d'arrivée dans les entrepôts sur des traversées de longue distance en Allemagne en raison d'une forte congestion du réseau autoroutier. Mais la capacité d'endurance des acteurs de l'économie allemande reste forte.

Différents événements importants sur le TRM allemand survenus entre 2015 et 2018 doivent être rappelés :

- Janvier 2015 : la loi sur le salaire minimum a été mise en place et s'applique au transport routier de marchandises.
- Octobre 2015 : les péages routiers (Maut) incluent les véhicules de + de 7,5 tonnes (auparavant seuls les véhicules de plus de 12 tonnes étaient concernés). Les tarifs sont par ailleurs réduits.
- Juillet 2016 : la Commission européenne a sanctionné les constructeurs de poids lourds pour constitution d'une entente entre 1997 et 2011 (amende de 2,93 milliards d'euros).
- Septembre 2016 : le nombre de zones « low emission » est relevé à 79. Six nouvelles étaient en cours de validation en 2018.
- Mai 2017 : la loi allemande du 16 mai 2017 précise que la prise du repos hebdomadaire normal dans la cabine est interdite<sup>13</sup>.
- Juillet 2018 : extension du péage autoroutier (Maut) à 53 000 km de routes (36 000 km auparavant), cette mesure devrait rapporter près de 2 milliards d'euros de recettes supplémentaires.

Le transport de marchandises a connu une croissance de + 1,9 % en 2016. Le TRM a tiré son épingle du jeu : + 2,8 % alors que le fret ferroviaire a baissé de - 0,4 % et le fret par voies navigables de - 1,8 %. Face à un transport ferroviaire de marchandises, qui a fait sienne la grande réforme européenne des chemins de fer (concurrence intermodale, ouverture des marchés, nombreux opérateurs), et un TRM, très dynamique, le transport par voies navigables a du mal à suivre le rythme.

---

<sup>13</sup> [www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBl&jumpTo=bgbl117s1214.pdf](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl117s1214.pdf)

## LE TRM EN ALLEMAGNE EN 2016<sup>14</sup>

Le transport routier de marchandises allemand est majoritairement tourné vers le national, qui pèse pour 86 % de l'activité totale du pavillon. L'Allemagne a perdu sa place de 1<sup>er</sup> pavillon du TRM international au profit de son voisin polonais dès 2007.

**Structure du TRM sous pavillon allemand en 2016**

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>3 111 858</b>	<b>315 774</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>23 732</b>
Transport national	2 985 996	271 679	86,0%	91	20 873
Transport international	125 862	44 095	14,0%	350	2 859
<i>dont transport international marchandises chargées en Allemagne</i>	64 200	22 320	7,1%	348	1 416
<i>dont transport international marchandises déchargées en Allemagne</i>	45 730	16 660	5,3%	364	1 089
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	6 016	3 500	1,1%	582	229
<i>dont cabotage</i>	9 916	1 614	0,5%	163	125

Source : Eurostat

## Évolution du TRM sous pavillon allemand

**Evolution du TRM sous pavillon allemand en millions de tonnes-kilomètres**

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>341 532</b>	<b>307 547</b>	<b>313 104</b>	<b>323 833</b>	<b>307 009</b>	<b>305 744</b>	<b>310 142</b>	<b>314 816</b>	<b>315 774</b>	<b>-0,98%</b>
Transport national	264 545	245 568	252 462	265 025	254 499	256 721	263 032	269 650	271 679	0,33%
Transport international	76 987	61 979	60 642	58 807	52 510	49 022	47 110	45 166	44 095	-6,73%
<i>dont transport international marchandises chargées en Allemagne</i>	36 089	30 261	29 387	28 985	26 352	24 404	23 326	22 902	22 320	-5,83%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Allemagne</i>	29 525	23 539	23 460	22 476	20 030	18 864	18 198	17 095	16 660	-6,90%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	8 592	6 395	5 819	5 319	4 365	3 965	3 811	3 377	3 500	-10,62%
<i>dont cabotage</i>	2 781	1 785	1 975	2 028	1 764	1 789	1 775	1 792	1 614	-6,58%

Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

Le pavillon allemand enregistre une légère diminution de son activité TRM, - 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 légère de + 0,33 % par an sur 8 ans. L'Allemagne reste ainsi championne du national. La baisse est plus prononcée à l'international, - 6,73 % par an. Le pavillon allemand semble résister en se repliant notamment sur certaines niches, comme le haut de gamme. Dans le classement européen, sur l'activité totale, l'Allemagne conserve, en 2016, la 1<sup>ère</sup> place, suivie de très près par la Pologne, et ce grâce à son activité nationale.

<sup>14</sup> Statistiques 2017 disponibles mais non définitives au jour de la rédaction.

## TRM du pavillon allemand selon la nature du transport en 2016

Structure du TRM sous pavillon allemand en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>3 111 858</b>	<b>315 774</b>	<b>100,0%</b>	<b>101</b>	<b>23 732</b>
<b>COMPTE D'AUTRUI</b>	<b>2 377 107</b>	<b>274 444</b>	<b>86,9%</b>	<b>115</b>	<b>19 575</b>
Transport national	2 263 085	232 788	73,7%	103	16 916
Transport international	114 022	41 656	13,2%	365	2 660
<i>dont transport international marchandises chargées en Allemagne</i>	57 270	20 883	6,6%	365	1 302
<i>dont transport international marchandises déchargées en Allemagne</i>	41 834	15 800	5,0%	378	1 017
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 921	3 457	1,1%	584	225
<i>dont cabotage</i>	8 996	1 516	0,5%	169	115
<b>COMPTE PROPRE</b>	<b>734 751</b>	<b>41 330</b>	<b>13,1%</b>	<b>56</b>	<b>4 157</b>
Transport national	722 911	38 891	12,3%	54	3 958
Transport international	11 840	2 439	0,8%	206	199
<i>dont transport international marchandises chargées en Allemagne</i>	6 300	1 437	0,5%	228	114
<i>dont transport international marchandises déchargées en Allemagne</i>	3 896	860	0,3%	221	72
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	95	43	0,0%	453	3
<i>dont cabotage</i>	920	98	0,0%	107	10

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent près de 87 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon allemand. Le transport routier de marchandises du pavillon à l'international représente un peu plus de 13 % de l'activité de TRM totale. Ceci conforte l'analyse du CNR sur l'affaiblissement régulier du pavillon dans les échanges internationaux par route.

En outre, le kilométrage réalisé à l'international par les transporteurs allemands reste faible. Le transport routier de marchandises à l'international se concentre donc sur les pays limitrophes, à savoir la France, l'Italie, le Danemark ou encore les Pays-Bas.

## Le cabotage

Le cabotage sous pavillon allemand dans les cinq principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
<b>Cabotage sous pavillon allemand</b>	<b>2 781</b>	<b>1 785</b>	<b>1 975</b>	<b>2 028</b>	<b>1 764</b>	<b>1 789</b>	<b>1 775</b>	<b>1 792</b>	<b>1 614</b>	<b>-6,58%</b>
<i>en France</i>	820	555	504	540	447	479	438	453	415	-8,16%
<i>en Italie</i>	385	250	363	386	322	368	383	406	287	-3,61%
<i>au Danemark</i>	275	211	255	224	215	169	183	187	165	-6,19%
<i>en Suède</i>	295	197	178	191	190	242	183	173	157	-7,58%
<i>aux Pays-Bas</i>	153	97	143	124	121	94	124	132	169	1,25%
<b>Part du cabotage dans le transport allemand</b>	<b>0,81</b>	<b>0,58</b>	<b>0,63</b>	<b>0,63</b>	<b>0,57</b>	<b>0,59</b>	<b>0,57</b>	<b>0,57</b>	<b>0,51</b>	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les cinq pays où le pavillon allemand cabote le plus sont la France, l'Italie, le Danemark, la Suède et les Pays-Bas. En 2016, les transporteurs allemands cabotent à près de 26 % en France. La France reste le pays où le cabotage allemand est le plus pratiqué, suivi par l'Italie où les entreprises allemandes cabotent à hauteur de 18 % du cabotage total allemand. Plus de 43 % de l'activité de cabotage du pavillon allemand est ainsi réalisée dans ces deux pays.

Il convient de noter toutefois, la baisse de l'activité de cabotage du pavillon allemand, entre 2008 et 2016, - 6,58 % par an sur la période. La baisse est observée sur les principaux pays cabotés par l'Allemagne hormis les Pays-Bas, où l'activité de cabotage du pavillon allemand progresse de + 1,25 % par an sur 8 ans.

Le cabotage en Allemagne

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage en Allemagne	4 049	4 572	6 046	6 717	8 338	9 976	12 158	12 458	16 203	<b>18,93%</b>
Taux de pénétration du cabotage*	1,51%	1,83%	2,34%	2,47%	3,17%	3,74%	4,42%	4,42%	5,63%	
Part de marché du cabotage**	1,94%	2,35%	2,82%	2,96%	3,77%	4,42%	5,21%	5,15%	6,51%	

Source : Eurostat

TCAM: Taux de croissance annuel moyen

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

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

En revanche, la croissance du cabotage étranger sur le territoire allemand est très forte : + 30,1 % entre 2015 et 2016 (16,2 milliards de tonnes-kilomètres). Le pavillon polonais réalise 57,2 % des opérations de cabotage en Allemagne<sup>15</sup>. Il apparaît que le cabotage est effectué majoritairement au profit de chargeurs et commissionnaires allemands et souvent de manière régulière. La part des entreprises qui font appel au cabotage plus de 5 fois par mois progresse. Ces opérations de cabotage sont effectuées souvent par une entreprise étrangère appartenant à une maison-mère en Allemagne.

## ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM ALLEMAND

### Parc de véhicules

Parc de véhicules en Allemagne

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tracteurs routiers	1 959 861	1 991 099	2 028 071	2 052 739	2 081 763	2 111 149	2 141 495
Remorques et semi-remorques	5 910 737	6 057 273	6 213 903	6 358 577	6 500 419	6 674 250	6 854 193

Source: Eurostat

<sup>15</sup> BAG, 2017



## Entreprises de transport du TRM allemand

### Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur du TRM allemand

Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2008	35,8	309 557
2009	30,9	303 646
2010	32,7	306 911
2011	36,0	334 890
2012	37,1	344 089
2013	38,3	356 058
2014	39,2	363 113
2015	40,3	375 446
2016	40,6	377 707

Source: Eurostat

Après avoir connu une baisse entre 2009 et 2010, en raison de la crise économique mondiale, le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises allemand retrouve son niveau d'avant-crise et connaît une hausse continue entre 2011 et 2016, passant de 36 milliards d'euros à 40,6 milliards d'euros, soit un taux de croissance annuel moyen de + 2,4 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente de manière progressive sur la même période, hormis en 2009 où l'activité TRM est en légère baisse. Le nombre d'employés croît dans les mêmes proportions, + 2,4 % sur 5 ans.

### Nombre d'entreprises de TRM pour compte d'autrui suivant la structure juridique en 2015

	Nombre	En %
Entreprises unipersonnelles	25 600	56%
Entreprises en société de personnes	5 467	12%
Entreprises à capital social	13 727	31%
Divers	257	1%
TOTAL	45 051	100%

Source : BGL, VWZ 2015-2016

Les entreprises allemandes de TRM sont principalement unipersonnelles, dans 56 % des cas, mais peuvent avoir plusieurs employés. 50 % des entreprises de TRM en Allemagne ont moins de 5 employés. Le paysage du TRM en Allemagne est donc atomisé.

**Nombre d'entreprises de TRM en fonction du nombre d'employés (2015)**

Nombre d'employés	Nombre d'entreprises de TRM au sens large	En %
De 0 à 1	7 754	17
De 2 à 3	9 348	21
De 4 à 5	5 646	13
De 6 à 9	6 693	15
De 10 à 19	7 721	17
De 20 à 49	5 624	12
50 et plus	2 266	5
<b>TOTAL</b>	<b>45 051</b>	<b>100</b>

Source: Source : BGL, VWZ 2015-2016

Principales entreprises de TRM opérant sur le territoire allemand

**Top 10 des entreprises de transport, logistique et commissionnaires opérant sur le territoire allemand (classement 2015-2016)**

Rank	Company	Data Quality	Logistics revenue 2014 in m. €	National employees	Logistics revenue 2014 in Europe in m. € (excluding «Mall»)	Notes
1	DEUTSCHE POST DHL (DE)	*	7,340	170,596	25,840	diversified
2	DB MOBILITY LOGISTICS (DE)	***	7,121	122,970	15,107	div., via DB SCHENKER LOGISTICS and DB SCHENKER RAIL
3	DACHSER (DE)	***	2,850	13,058	4,895	forw. / LTL / food log.
4	KUEHNE + NAGEL (CH)	***	2,623	n/a	11,745	forwarder / net forw. rev.
5	RHENUS (DE)	***	2,300	n/a	4,135	forwarder
6	VOLKSWAGEN KONZERNLOGISTIK (DE)	*	1,800	n/a	2,400	VOLKSWAGEN owned contract logistics
7	UPS EUROPE (BE)	*	1,700	18,000	6,000	CEP service provider
8	HERMES EUROPE (DE)	*	1,650	n/a	2,230	CEP, forwarding
9	GEOPOST (FR)	***	1,585	7,500	4,921	CEP, via DPD
	<i>CARGOLINE (cooperation) (DE)</i>	***	<i>1,415</i>	<i>n/a</i>	<i>2,054</i>	<i>LTL cooperation</i>
	<i>E.L.V.I.S. (cooperation) (DE)</i>	***	<i>1,388</i>	<i>n/a</i>	<i>2,018</i>	<i>part load network</i>
10	HELLMANN WORLDWIDE (DE)	***	1,364	n/a	1,810	forwarder
	<b>Sum Top 10</b>		<b>30,333</b>			

Source : Fraunhofer, M. Schwemmer, octobre 2015

### Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Allemagne, 2016

Nombre d'entreprises	35 046
CA - millions €	40 613
Coût du personnel salarié - millions €	10 875
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	8 845
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	2 030
Taux de charges patronales apparent (b/a)	23,0%
Nombre de personnes occupées	413 817
<i>dont personnes occupées non salariées</i>	36 110
<i>dont salariés</i>	377 707
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	91,3%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	12
Coût moyen du personnel salarié en €	28 800
Valeur ajoutée par salarié en €	45 900
CA par personne occupée	98 100
Investissement par personne occupée en €	8 300
Taux d'investissement (Investissement/CA)	19,8%

Source : Eurostat

## 2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE

### 2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

#### INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

##### Administrations

###### Au niveau fédéral

Le gouvernement fédéral joue un rôle non négligeable dans la politique allemande des transports, notamment pour Berlin. En effet, ces questions nécessitent une coordination très forte entre les différents niveaux de pouvoir du fédéralisme allemand, en particulier entre le Bund et les Länder. Le Bund s'occupe davantage du cadre stratégique et définit, conjointement avec les Länder et toutes les parties prenantes (organisations professionnelles, syndicats, associations d'utilisateur, partis, ...), les grands axes de développement de l'économie allemande, comme les infrastructures de transport (le *Bundesverkehrswegeplan* (BVWP) ou le plan fédéral de développement des infrastructures. Sont concernées les autoroutes fédérales, les voies ferrées nationales et à grande vitesse (via DB Netz, filiale à 100 % de la holding Deutsche Bahn détenue à 100 % pour le Bund) ou encore les voies navigables.

Dans une vision à long terme, le Bund définit aussi les axes stratégiques de développement de l'économie allemande vers une économie ouverte et globalisée. Ceci est notamment défini dans le Masterplan Logistique. L'objectif affiché par le Bund est de devenir le leader mondial de la logistique.

###### Au niveau des Länder

Les Länder sont, quant à eux, plus impliqués dans les charges d'exécution et de planification régionale et locale des grandes infrastructures décidées conjointement par la Bund et les Länder. Les questions d'aménagement du territoire et de développement local sont gérées au niveau des Länder et des communes. Le financement provient du gouvernement fédéral.

###### BAG, agence fédérale des Transports Routiers de Marchandises

L'Agence Fédérale des Transports Routiers de Marchandises (le BAG, localisé à Cologne) est chargée des contrôles et des infractions, des études de marché, des questions de sécurité routière et de la supervision du système de péage PL (Maut). C'est un acteur incontournable du transport routier de marchandises en Allemagne<sup>16</sup>.

###### Autres acteurs et programmes d'incitation dédiés au secteur

- Les douanes, l'administration fiscale, l'inspection du travail (*Gewerbeaufsichtsamt*), le contrôle technique (TÜV).
- La Police relève de la compétence des Länder. Pour les frontières, la Police fédérale (*Bundespolizei*), anciennement Police des Frontières (BGS), a été créée.
- Éventuellement des autorités sanitaires pour les aliments, ou vétérinaires pour les animaux.

<sup>16</sup> [https://www.bag.bund.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html)

## Organisations professionnelles

### BGL

Le BGL<sup>17</sup> est l'organisation professionnelle la plus représentative du secteur des transports et de la logistique en Allemagne. Son siège social fédéral est à Francfort. Elle regroupe une délégation par État fédéré ce qui lui assure une proximité avec les entreprises. Elle participe également au débat politique et défend les intérêts de ses membres.

Elle publie chaque année un rapport, en général pour son assemblée générale en octobre, sur la situation du transport routier de marchandises en Allemagne mais aussi en Europe. Ce rapport est étayé de statistiques (description de la branche, bilan des émissions, fiscalité, trafic, accidentologie, transport international) et de perspectives macro-économiques sur la zone euro et les principaux partenaires en Europe<sup>18</sup>. Une partie du site est dédié aux conducteurs et leur délivre différentes informations : réunions de discussion avec la police sur des aires de repos ou encore des informations sur les pays visités.

Le BGL est très présent au niveau européen pour accompagner les travaux du Parlement européen et de la Commission européenne autour du transport routier.

### DLSV

Le DLSV<sup>19</sup> s'oriente davantage vers la protection des grandes entreprises du transport et de la logistique. Il est composé de 16 représentations fédérales regroupant 3 000 entreprises pour près de 580 000 employés. Ces entreprises réalisent 90 % du chiffre d'affaires de la branche, soit environ 94 milliards d'euros. Le DLSV fédère aussi d'autres associations professionnelles de branche, plus spécialisées comme pour la logistique et l'automobile. Il se positionne aussi comme un acteur influent auprès de l'IRU. Il mène également une action forte au niveau de la formation et du recrutement. Dans un de ses rapports annuels, le DLSV fait état d'un manque de près de 45 000 conducteurs, avec une tendance à la hausse. Il met à la disposition des professionnels de nombreuses statistiques.

## Syndicats de salariés

### VER.DI

Ver.di<sup>20</sup> est le principal syndicat de salariés en Allemagne. Il intègre différents secteurs d'activité, dont le transport. Ver.di est l'acronyme de *Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft* (Unions des syndicats des prestataires de service). Il regroupe près de 1 000 filières professionnelles et se divise en 13 branches avec une organisation assez autonome. Ver.di comptabilise environ 2 millions d'adhérents.

Ses missions sont les suivantes :

- Veiller au respect des conditions de travail.
- Négocier les conventions collectives par branche.
- Conseiller lors des comités d'entreprises.

---

<sup>17</sup> <https://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>

<sup>18</sup> <https://www.bgl-ev.de/web/medien/index.htm>

<sup>19</sup> <https://www.dslv.org>

<sup>20</sup> <https://www.verdi.de>

- Intervenir auprès des instances nationales et européennes.

Pour le transport, c'est la section « *Postdienste, Speditionen und Logistik* » qui est en charge de la représentation des intérêts des conducteurs et des salariés des entreprises de la logistique.

## CREATION D'ENTREPRISE

### Cadre juridique

Il existe différentes formes de sociétés en Allemagne<sup>21</sup> :

- **Société à responsabilité limitée :**
  - o Nombre de partenaires et associés : pas de minimum, 1 ou plus.
  - o Capital : 25 000 € minimum avec libération d'au moins la moitié à la création.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports des actionnaires.
- **Société anonyme :**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : pas de minimum.
  - o Capital : 50 000 € minimum avec libération au minimum d'un quart à la création.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports des actionnaires.
- **Société en nom collectif :**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : au minimum 2 mais il n'y a pas de maximum.
  - o Capital : il n'y a pas de capital minimum.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est solidaire et indéfinie sur les obligations et dettes de la société.
- **Société en commandite :**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : au minimum 2 mais il n'y a pas de maximum. Il y a deux types d'associés, les commandités et les commanditaires.
  - o Capital : 500 €.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité des commandités est personnelle et indéfinie. La responsabilité des commanditaires est limitée au montant des apports.

### Modalités de création d'une entreprise en Allemagne

La procédure d'enregistrement d'une société en Allemagne prend en moyenne 10,5 jours. Une partie du processus d'enregistrement est géré au niveau local. Chaque Land a ses spécificités, exposées sur le portail EUGO. Le postulant doit s'inscrire auprès du bureau de la commune dans laquelle il souhaite exercer. Le site internet du

---

<sup>21</sup> <https://www.objectif-import-export.fr/fr/marches-internationaux/fiche-pays/allemande/entreprise-formes>

ministère fédéral de l'Économie et de l'Énergie fournit un guide regroupant l'ensemble des formalités. Les documents ci-après sont obligatoires :

- Une photo en cours de validité ou passeport.
- Un permis ou une attestation (selon le type de société).
- Un justificatif de domicile.
- Des frais doivent être acquittés, d'un montant de 40 €.

En outre, les entreprises doivent être inscrites dans le registre fédéral des sociétés, *Bundesanzeiger*. Les frais associés dépendent du type et de la taille de l'entreprise. L'enregistrement d'une société à responsabilité limitée s'élève à 400 € environ et celui d'une société anonyme autour de 500 €<sup>22</sup>.

### Spécificités pour la création d'une entreprise de transport routier de marchandises

La société à responsabilité limitée (*GmbH*) est la forme d'entreprise de transport routier la plus répandue en Allemagne. Une inscription préalable doit être effectuée auprès du *Gewerbeamt* (*bureau de la commune*). La Direction des Impôts renvoie alors automatiquement une série de formulaires pour l'enregistrement fiscal. Si des salariés sont recrutés, un numéro d'immatriculation propre à l'entreprise est délivré par l'Agence pour l'Emploi (*Arbeitsamt*).

L'entreprise de transport doit ensuite s'enregistrer auprès du registre des sociétés et les statuts constitutifs doivent être déposés auprès d'un notaire qui finalise l'enregistrement. Une fois ces démarches finalisées, l'activité peut commencer.

En complément, l'entreprise doit :

- s'inscrire auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie (*Industrie- und Handelskammer* (IHK)) et payer une cotisation dépendant de sa taille,
- s'inscrire auprès d'une société d'assurance professionnelle (*Berufsgenossenschaft*), et s'acquitter d'une cotisation établie en fonction de sa taille et du nombre de salariés,
- inscrire ses salariés aux caisses d'assurance maladie,
- déposer une demande d'enregistrement de licence européenne pour les poids lourds supérieurs à 3,5 tonnes. Pour cela, le transporteur doit obtenir une attestation de capacité professionnelle, délivrée suite à la réussite d'un examen organisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie.

## ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, l'Allemagne a soumis la profession à la détention d'une attestation de capacité professionnelle.

Selon l'activité concernée, quatre types différents d'attestations de capacité professionnelle sont délivrés :

- Transport national de personnes
- Transport international de personnes
- Transport national de marchandises
- Transport international de marchandises

---

<sup>22</sup> <https://transferwise.com/gb/blog/start-a-business-in-germany>

En vertu de l'article 8 du règlement CE n°1071/2009, une attestation de capacité professionnelle est délivrée aux candidats allemands ayant réussi des examens écrits et oraux. Il est organisé et remis par les autorités compétentes, à savoir la Chambre de Commerce et d'Industrie. Selon la réglementation européenne, confirmée par la loi allemande sur le transport de marchandises, une attestation de capacité professionnelle pour le transport international peut être délivrée pour une période de 10 ans. Une copie de ce document doit être disponible dans chaque poids lourd pour les contrôles.

## ACCES AU MARCHÉ

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Allemagne sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009. La loi nationale allemande définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est la loi sur le transport routier (*Fachkraft im Fahrbetrieb im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)*) qui s'applique.

Les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'Union européenne.
- Satisfaire aux critères d'honorabilité (casier juridique vierge).
- Avoir la capacité financière appropriée, 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € par véhicule supplémentaire.
- Avoir la capacité professionnelle requise.

L'entreprise doit aussi souscrire à une assurance obligatoire pour les dommages sur la marchandise. L'autorisation d'exercer une activité de transport routier de marchandises n'est plus valable en cas de disparition ou d'arrêt de l'activité de l'entreprise ou du chef d'entreprise. Si des infractions graves sont constatées, l'autorisation peut être retirée.

## FORMATION DES CONDUCTEURS ALLEMANDS

Pour devenir conducteurs, les candidats doivent suivre une formation de 3 ans, dans le cadre d'une alternance. L'âge minimum requis est de 16 ans<sup>23</sup>. A la fin de la formation, vers l'âge de 18 ans, le conducteur peut accéder à la classe de 40 tonnes.

Les jeunes en alternance, dans les entreprises de transport comme au sein des centres de formation, reçoivent la première année, à l'ouest de l'Allemagne, 767 € par mois, puis 827 € dans la deuxième année de formation, et enfin 884 € par mois la dernière année. Dans les Länder de l'Est, cette rémunération est plus faible, soit respectivement 712 € par mois, 763 € par mois et 822 € par mois.

## MANQUE DE CONDUCTEURS EN ALLEMAGNE

Le manque de conducteurs est le premier goulet d'étranglement du TRM allemand, compensé par une augmentation importante des prestations de transporteurs internationaux. Pour mémoire, 43 % des conducteurs en Allemagne ont plus de 50 ans. 20 000 conducteurs doivent être recrutés chaque année.

---

<sup>23</sup> Le permis B et E sont obtenus à partir de 17 ans. Les permis de classe C1 et E à partir de 18 ans. Le permis autocar est accessible à 21 ans.



Pour y faire face, certaines entreprises rappellent leurs conducteurs récemment partis en retraite, sur la base du contrat Minijob (450 €/mois<sup>24</sup>), pour effectuer quelques prestations ponctuelles. Pour mémoire, sur la base de 9,19 € par heure (salaire minimum horaire), un conducteur embauché sous contrat Minijob peut effectuer jusqu'à 49 heures de travail par mois. A partir de la 50<sup>e</sup> heure, son contrat est requalifié en contrat à temps partiel sur lequel les cotisations sociales habituelles s'appliquent. Cette pratique est évidemment soumise aux exigences de visite médicale des conducteurs.

Des incitations ont aussi été mises en œuvre. Le gouvernement fédéral subventionne la formation des conducteurs. A titre d'exemple, le programme De-minimis permet le remboursement de 70 à 80 % des coûts de formation avec un plafond fixé à 2 000 € par conducteur.

## 2.2. La fiscalité des entreprises

### FISCALITE GENERALE

#### Impôt sur le revenu des personnes physiques

##### Tranches de l'impôt sur le revenu en Allemagne en 2018 - pour un célibataire

Barème de base	Revenu imposable	Taux en %
Tranche I	0 à 9 000€	0%
Tranche II	9 001 € à 54 949 €	14% à 42%
Tranche III	54 950 € à 260 532 €	42%
Tranche IV	260 533 € et plus	45%

Source: [https://europa.eu/youreurope/citizens/work/taxes/income-taxes-abroad/germany/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/work/taxes/income-taxes-abroad/germany/index_en.htm)

##### Tranches de l'impôt sur le revenu en Allemagne en 2018 - pour un ménage

Barème de base	Revenu imposable	Taux en %
Tranche I	0 à 18 000 €	0%
Tranche II	18 001 € à 109 898 €	14% à 42%
Tranche III	109 899 € à 521 064 €	42%
Tranche IV	521 065 € et plus	45%

Source: <https://www.howtogermy.com/pages/germantaxes.html>

La tranche II est soumise à un taux progressif. Un coefficient équivalent à un dix millième du revenu imposable après abattements est appliqué au taux minimal de la tranche pour obtenir un taux d'imposition personnalisé.

<sup>24</sup> A verser par l'entreprise : 13 % pour l'assurance maladie et 15 % pour l'assurance retraite au centre d'administration des mini-jobs.

## Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne les personnes morales qui doivent acquitter cette taxe sur leurs bénéfices. Le taux standard est de 15 % (15,825 % si l'on inclut la contribution de solidarité en vigueur dans la plupart des Länder).

Toutefois, le taux réel de l'impôt sur les sociétés varie entre 30 et 33 % en incluant la taxe professionnelle (évaluée indépendamment par chaque municipalité, elle fluctue entre 7 % et 17,5 %). Pour mémoire, la taxe professionnelle concerne les entreprises et les personnes exerçant des activités commerciales par l'intermédiaire d'une filiale ou d'un établissement stable en Allemagne. Elle se fonde également sur les bénéfices de l'entreprise. Le taux moyen de la taxe professionnelle est en moyenne de 15 %, avec un maximum à 19 %<sup>25</sup>.

## TVA

Le taux standard de la TVA en vigueur en Allemagne est fixé à 19 % et s'applique à la majorité des biens et services. Un taux réduit à 7 % est valable sur certains produits et services comme l'eau, certains produits alimentaires ou encore les livres et journaux<sup>26</sup>.

## FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

### Droits d'accises

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, l'Allemagne a mis en place un système de droits d'accises. Les droits d'accises sont des taxes indirectes perçues par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

Le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 47,04 €/hl au 31 octobre 2018<sup>27</sup>.

Il n'y a pas de remboursement partiel des droits d'accises en Allemagne.

### Taxe sur les véhicules à moteur (taxe à l'essieu)

La taxe à l'essieu est déterminée suivant la classe d'émissions du véhicule et le poids total. Elle s'élève à 556 €/an pour un tracteur et à 373 €/an pour une semi-remorque, soit 929 €/an pour un ensemble 40 tonnes type Euro V<sup>28</sup>.

### Péages (Maut)

En Allemagne, tous les poids lourds à partir de 7,5 tonnes de PTAC doivent payer des redevances, en fonction du trajet, à Toll Collect pour l'utilisation des autoroutes et de la plupart des routes nationales.

Les tarifs de péage sont déterminés en fonction du trajet parcouru par un poids lourd, de la catégorie de la route et du tarif kilométrique qui regroupe les coûts d'infrastructures et ceux liés à la pollution de l'air générée par le

---

<sup>25</sup> <https://www.objectif-import-export.fr/fr/marches-internationaux/fiche-pays/allemande/entreprise-impot-sur-les-societes>

<sup>26</sup> [https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user\\_upload/eu-consommateurs/PDFs/publications/etudes\\_et\\_rapports/TVA-FRANCE-ALLEMAGNE-2014.pdf](https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-consommateurs/PDFs/publications/etudes_et_rapports/TVA-FRANCE-ALLEMAGNE-2014.pdf)

<sup>27</sup> CNR – Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe – octobre 2018

<sup>28</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html)

véhicule. Concernant les coûts liés à l'infrastructure, il faut différencier les poids lourds à deux essieux, trois essieux, quatre essieux ou cinq essieux.

Concernant la pollution de l'air, les catégories sont classées en fonction du type et de l'âge de la motorisation. Ainsi, les poids lourds les plus récents - catégorie de pollution de type Euro 6 / A - ne sont soumis à aucune tarification liée à la pollution de l'air. Ils ne paient que la partie relative aux infrastructures du tarif kilométrique.

A noter, une exonération totale est accordée aux moteurs GNV jusqu'à fin 2020. Ceux-ci bénéficient aussi de subventions à l'achat.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, l'extension du péage autoroutier est effective à 53 000 km de routes, soit toutes les routes fédérales (autoroutes, voies rapides et routes nationales à double voie), contre 36 000 km auparavant. Ceci devrait rapporter près de 2 milliards d'euros de nouvelles recettes<sup>29</sup>. En 2018, le gouvernement allemand a examiné la possibilité d'étendre la redevance aux nouveaux autocars interurbains et aux camions à partir de 3,5 tonnes. Ce projet n'a, toutefois, pas abouti et reste en suspens jusqu'à fin 2020.

Afin de bénéficier d'une meilleure connaissance du TRM en Allemagne, des statistiques sont réalisées sur le réseau autoroutier allemand. La question des pavillons est notamment étudiée. Ainsi, en 2016, la part des véhicules étrangers s'établissait à 41 %, chiffre connaissant une croissance rapide. Le pavillon allemand réalise donc 59 % des flux soumis à péages<sup>30</sup>. Les poids lourds en provenance de Lituanie, de Roumanie, de Pologne et de Bulgarie connaissent une croissance plus forte que la croissance moyenne des poids lourds étrangers. 14,8 % des recettes de péages concernent les poids lourds polonais (4,8 milliards de km).

Tarifs des péages en Allemagne suivant la classe Euro  
(au 1er janvier 2019) en €/km

Catégorie	Tarifs 2019
<b>3 essieux</b>	
Euro 0/I	0,247
Euro II	0,236
Euro III	0,226
Euro IV	0,194
Euro V	0,184
Euro VI	0,173
<b>4 essieux</b>	
Euro 0/I	0,261
Euro II	0,250
Euro III	0,240
Euro IV	0,208
Euro V	0,198
Euro VI	0,187
<b>5 essieux et plus</b>	
Euro 0/I	0,261
Euro II	0,250
Euro III	0,240
Euro IV	0,208
Euro V	0,198
Euro VI	0,187

Source: BGL

<sup>29</sup> <https://www.dkv-euroservice.com/fr/prestations/peage/peage-par-pays/allemande/>

<sup>30</sup> La part des véhicules sous pavillon allemand a progressé de 7,8 % en 2015 (19,2 milliards). La croissance des véhicules étrangers a été supérieure avec une hausse de 11,3 % à 13,3 milliards de km.

## 2.3. La réglementation sociale

### REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

#### Durée hebdomadaire

La loi sur le temps de travail, *Arbeitszeitgesetz, ArbZGla*, indique que la durée légale de travail ne doit pas dépasser 8 heures par jour et 48 heures par semaine. Ainsi, en règle générale, la durée de temps de travail est de 40 heures pour une semaine de 5 jours et de 48 heures pour une semaine de 6 jours.

#### Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

En Allemagne, la durée minimale des congés payés est fixée à 20 jours ouvrables si le salarié travaille 5 jours par semaine et à 24 jours ouvrables s'il travaille 6 jours par semaine. Ces dispositions sont prévues dans la loi sur les congés payés (*Bundesurlaubgesetz, BUrlG*). Plusieurs conventions collectives donnent également droit à davantage de congés payés, pouvant dépasser 30 jours. Une prime de vacances, ajoutée au salaire mensuel, est souvent accordée aux salariés en accord avec les conventions collectives et les accords d'entreprise en vigueur<sup>31</sup>. Il existe, en outre, 9 jours fériés en moyenne, mais leur nombre varie suivant les Länder.

#### Contrats de travail

Le droit du travail allemand n'impose aucune obligation concernant la forme des contrats de travail à durée indéterminée. Ils peuvent ainsi être oraux ou écrits. Toutefois, la loi (*Nachweisgesetz – NachwG*) impose à l'employeur de remettre dans un délai de 4 semaines à son salarié un document écrit récapitulant les éléments essentiels du contrat, à savoir :

- Noms et adresses des parties
- Date de début de contrat
- Lieu du travail
- Description courte du poste et des activités
- Montant de la rémunération y compris les majorations, indemnités et primes
- Temps de travail
- Durée des congés payés annuels
- Préavis en cas de rupture du contrat
- Informations concernant les conventions collectives et accords d'entreprise en vigueur<sup>32</sup>

#### Période d'essai

La période d'essai n'est pas obligatoire en Allemagne, mais elle est très fréquente puisqu'elle est souvent prévue dans les conventions collectives. Il faut toutefois qu'elle soit prévue dans les termes du contrat de travail. Sa durée dépend également des dispositions introduites dans le contrat de travail ou dans la convention collective applicable dans l'entreprise. Il n'existe pas de durée maximale, mais en règle générale, la période d'essai est

<sup>31</sup> <http://www.gesetze-im-internet.de/burlg/index.html>

<sup>32</sup> <https://www.infobest.eu/fr/themes/article/travail/le-droit-du-travail-en-alleagne/>

comprise entre 1 et 6 mois. Pendant cette période, l'employeur et le salarié peuvent mettre fin à la relation de travail. Dans ce cas, un préavis de deux semaines doit être respecté<sup>33</sup>.

### Contrat à durée déterminée

Le contrat à durée déterminée (CDD) doit impérativement être formalisé par écrit (*Teilzeit- und Befristungsgesetz-TzBfG*). S'il ne l'est pas, il sera considéré comme à durée indéterminée.

En complément des éléments présentés ci-dessus, le contrat doit également indiquer la durée prévisible de la durée de travail, la durée éventuelle de la période d'essai et une clause de renouvellement du contrat si celui-ci est possible.

Il existe deux types de CDD :

- Avec une raison objective, dans ce cas l'employeur doit indiquer un motif justifiant l'embauche en CDD. Ce motif doit figurer dans le contrat de travail. Il peut s'agir d'un remplacement d'un salarié temporairement absent ou encore d'un besoin provisoire dans l'entreprise.
- Sans raison objective, l'employeur peut ainsi proposer des CDD dont la durée ne peut excéder deux ans et qui ne peuvent être reconduits plus de trois fois. Si le travail dépasse 2 ans, le contrat sera requalifié en CDI. Des exemptions existent pour les entreprises pendant les quatre années suivant leur création. Elles peuvent ainsi employer une personne en CDD avec des renouvellements successifs pour une durée maximale de 4 ans.

### Concertation sociale

Les conventions collectives ainsi que les contrats d'entreprises viennent compléter ces dispositions. Il est important de bien comprendre que les accords de branches peuvent modifier, en l'améliorant, la règle générale.

Différentes conventions collectives existent suivant les Länder, mais ne sont pas obligatoires. C'est le cas pour le TRM. La convention collective appliquée en Sarre est présentée ci-après. Il s'agit en effet d'une des plus récentes. Ce Land est aussi un des plus industriels et ouvriers de l'Allemagne de l'Ouest. Plusieurs entretiens auprès de transporteurs allemands ont été réalisés dans la zone. Sont exposés, ci-après, les salaires applicables par la profession.

#### **Convention collective en Sarre, valable au 1<sup>er</sup> septembre 2018 (salaire horaire en €)**

Activité	Salaire horaire en euro			Nombre d'heures par semaine maximale
	Selon ancienneté dans l'entreprise			
	Base	≥ 6 ans	≥ 9 ans	
Transport longue distance : absence de plus de 24h.				
1. chauffeur (jusqu'à 4 ans d'expérience dans le métier)	12,89	13,41	13,92	48
2. chauffeur professionnel (plus de 4 ans d'expérience dans le métier)	13,16	13,69	14,21	48

Source: BGL Sarre 2018

Deux catégories de chauffeurs sont présentés dans la convention collective : les chauffeurs jusqu'à 4 ans d'expérience dans le métier et les chauffeurs avec plus de quatre ans d'expérience et ayant suivis une formation (3 ans) de conducteur. Dans le cadre d'une reconversion, un chauffeur ayant moins de 4 ans d'expérience dans le

<sup>33</sup> <https://www.infobest.eu/fr/themes/article/travail/le-droit-du-travail-en-allemande/>

métier mais travaillant depuis plus longtemps dans l'entreprise, à des fonctions différentes, verra son salaire fluctuer en fonction de son ancienneté dans l'entreprise.

**Convention collective en Sarre, valable au 1<sup>er</sup> septembre 2018 (salaire mensuel en €)**

Salaire mensuel en euro pour 56,5 heures / semaine			Seuil de déclenchement des heures supplémentaires (en heures)	Majoration pour une heure supplémentaire en €/heure		
Ancienneté dans l'entreprise				Par ancienneté		
Base	≥ 6 ans	≥ 9 ans	49	Base	≥ 6 ans	≥ 9 ans
	4%	8%			4%	8%
2 690	2 799	2 905	49	3,22	3,35	3,48
2 747	2 857	2 966	49	3,29	3,42	3,55

Source: BGL, 2018

Pour la Bavière, la convention collective valable au 1<sup>er</sup> septembre 2018 établit un salaire de base à 2 025 € brut par mois ou 11,70 € de l'heure.

Pour le Bade-Wurtemberg, Land très industrialisé avec une forte concentration de PME-PMI, la convention collective pose le salaire horaire de base à 10,62 € de l'heure.

Certaines conventions collectives dans les Länder de l'Est sont désuètes. Ainsi, pour le Brandebourg, au 1<sup>er</sup> septembre 2018, la convention indique un tarif de base de 6,14 € de l'heure et 5,53 € de l'heure pour les jeunes salariés jusqu'à leur 21<sup>e</sup> anniversaire, tarifs en dessous du salaire minimum. Pour la Saxe, le constat est le même avec 6,03 € de l'heure pour un salaire de base, là encore en dessous du salaire minimum fixé à 9,19 € de l'heure au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Ces conventions collectives non obligatoires ne sont donc pas forcément appliquées et les salaires s'établissent en fonction du jeu de l'offre et de la demande. La loi sur le salaire minimum harmonise le salaire au niveau fédéral et les acteurs économiques, plutôt libéraux, laissent les lois du marché régler le reste.

## Rémunération

Le 1<sup>er</sup> janvier 2015, un salaire minimum a été introduit en Allemagne, fixé à 8,50 € brut de l'heure. En 2018, le salaire minimum allemand était de 8,84 € brut de l'heure. Il a été réévalué, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, à 9,19 € brut de l'heure, soit une augmentation de 2 % par an entre 2015 et 2019.

## Cotisations sociales

**Taux de cotisations patronales et salariales au 1er janvier 2018**

Cotisations	Part patronale	Part salariale	Total
Maladie - maternité	8,20%	8,20%	16,40%
Vieillesse, invalidité, décès	9,30%	9,30%	18,60%
Accidents du travail	1 % pour les conducteurs		
Chômage	1,50%	1,50%	3,00%
Assurance dépendance	1,275%	1,275%	2,55%
<b>TOTAL</b>	<b>21,28%</b>	<b>20,275%</b>	<b>41,55%</b>

Source: Cleiss

Un taux de 1 % est souvent appliqué pour les accidents de travail concernant les conducteurs routiers.

En 2018, une contribution supplémentaire exceptionnelle de 0,9 % s'ajoute au taux de l'assurance maladie tant sur la part patronale que salariale, portant ainsi le taux de cotisation à 8,2 %.

Taux de cotisations patronales et salariales au 1er janvier 2019

Cotisations	Part patronale	Part salariale	Total
Maladie - maternité	8,20%	8,20%	16,40%
Vielllesse, invalidité, décès	9,30%	9,30%	18,60%
Accidents du travail	1 % pour les conducteurs		
Chômage	1,25%	1,25%	2,50%
Assurance dépendance	1,525%	1,525%	3,05%
<b>TOTAL</b>	<b>21,28%</b>	<b>20,275%</b>	<b>41,55%</b>

Source: Germany Trade and Invest

#### Explications issues du site du Cleiss pour 2018

(1) L'obligation d'affiliation à l'assurance maladie légale ne s'applique pas aux salariés dont la rémunération annuelle dépasse 59 400 € (53 100 € pour les membres d'une assurance privée au 31 décembre 2002). Ils doivent obligatoirement contracter une assurance maladie auprès d'un assureur privé s'ils n'optent pas pour une assurance volontaire dans le régime d'assurance maladie légale.

(2) Les salariés ayant des rémunérations mensuelles comprises entre 450,01 € et 850 € bénéficient d'un allègement des cotisations sociales (proportionnel au salaire). La cotisation patronale reste inchangée. Les apprentis ne sont pas concernés par cette mesure. S'acquitter d'un taux de cotisations réduit ayant une incidence sur le futur montant de sa pension, le salarié peut demander à verser des cotisations sur l'intégralité de ses revenus afin d'accumuler des droits à pension plus importants.

(3) Les caisses maladie peuvent appliquer une contribution individuelle supplémentaire à la charge de l'assuré (*Zusatzbeitrag*). Les taux, variables, peuvent être consultés à titre indicatif sur le site de l'Association nationale des caisses maladie. En 2018, la cotisation supplémentaire moyenne s'élève à 1 %. Pour les salariés, elle est directement prélevée par l'employeur sur leur rémunération.

(4) Pour les salariés exerçant une activité marginale (rémunération mensuelle brute inférieure à 450 €), la répartition des cotisations entre employeurs et employés est différente. Si l'activité est exercée au sein d'un ménage privé, la cotisation patronale s'élève à 5 % tandis que la part salariale est fixée à 13,6 %. Dans les autres cas, l'employé doit s'acquitter d'un taux de 3,6 % et son employeur verse les 15 % restants. Le salarié peut demander – par le biais de son employeur – à être exempté de cotisations (voir ci-dessus). Cette exemption n'est pas possible pour les personnes présentant un handicap, les apprentis et certains autres groupes de salariés. Enfin, l'exemption entraîne une restriction des droits à pension.

(5) - Une cotisation supplémentaire à l'assurance dépendance de 0,25 % est versée par les assurés sans enfant, âgés de 23 ans ou plus.

- Dans le *Land* du Saxe, les salariés cotisent au taux de 1,775 % et les employeurs au taux de 0,775 %<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/allemande.html>

# REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

## Durée du travail

### Temps de travail

Les relations professionnelles sont réglementées par la loi sur le travail en Allemagne. Concernant le temps de travail, cette loi indique que la durée moyenne de travail journalière ne doit pas dépasser 8 heures. De cette manière, on obtient une durée moyenne hebdomadaire de travail de 48 heures pour 6 jours travaillés par semaine. Ces règles s'appliquent aussi aux conducteurs dans le transport routier de marchandises.

Dans le droit allemand du temps de travail (ArbZG), l'article § 21a (« Beschäftigung im Straßentransport ») indique que le temps de travail hebdomadaire habituel pour un conducteur est de 48 heures avec un maximum de 60 heures à réguler sur une période de 4 mois.

Le temps de travail pour les jours ouvrables (6 jours ouvrables par semaine) est de 8 heures (cf. article des dispositions générales §2). La durée maximale de travail par jour peut s'élever à 10 heures avec un rééquilibrage sur 8 heures en moyenne.

Il est possible de demander à un conducteur de travailler deux fois consécutivement 10 heures de conduite par semaine, sans rééquilibrage. Néanmoins, le droit du travail exige un rééquilibrage au-delà de 8 heures de travail. Par conséquent, un temps maximal de conduite de 56 heures est possible, mais un rééquilibrage est indispensable. Après un temps de travail ininterrompu de 6 heures, une pause de 30 minutes doit être prise. Pour une période de travail de 9 heures, une pause de 45 minutes est prévue dans les textes.

### Temps de conduite

Concernant le temps de conduite, selon la loi nationale et les règlements européens s'appliquant au personnel de conduite, le conducteur ne doit pas dépasser 9 heures au volant. Cette limite peut être portée deux fois par semaine à 10 heures. Le temps de conduite hebdomadaire ne doit pas dépasser 56 heures et 90 heures sur deux semaines consécutives.

### Temps de disponibilité

Le temps de disponibilité, selon la définition indiquée par l'article 21a, n'est pas considéré comme du temps de travail, mais doit être payé à un taux spécifique suivant les Länder.

L'influence du droit des conventions collectives agit sur la perception du temps de disponibilité. Ce n'est pas un temps de travail selon le droit du travail allemand et il doit être compensé, soit en temps libre soit en salaires. Dans la convention collective en Sarre, un accord a été trouvé. Le temps de disponibilité est payé sur la base de 50 % du salaire horaire.

### Pauses et repos

Le règlement européen 561/2006 définit le temps de pause comme « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ». Ainsi, comme le stipule la directive 2002/15/CE, une pause est obligatoire pour les conducteurs ayant travaillé plus de 6 heures consécutives. Au-delà, le temps de travail doit être interrompu par une pause d'au moins



30 minutes, voire 45 minutes si le temps de travail dépasse 9 heures. Les pauses peuvent être découpées en tranches de 15 minutes.

Le règlement européen 561/2006 définit le repos comme « toute période pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ». Les temps de repos journalier ininterrompu sont ainsi de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompus de 45 heures.

Le temps de repos hebdomadaire régulier ne doit pas être pris dans la cabine de son poids lourd. Par contre, le temps de repos hebdomadaire réduit peut être pris en cabine. L'enregistrement des temps de travail et de conduite est obligatoire sur le chronotachygraphe.

### Heures supplémentaires

Concernant les heures supplémentaires, il n'y a pas de législation particulière. Elles sont intégrées aux conventions collectives et leur montant est clairement explicité. Au 1<sup>er</sup> septembre 2018, un supplément de 25 % est appliqué, valable dans tous les Länder.

Les 24 décembre et 31 décembre après 12 h, ce supplément passe à 50 %. Le dimanche, la majoration est de 50 % pour tous les Länder, sauf au Brandebourg et à Berlin où des majorations de 80 % et 70 % sont appliquées. En Bavière, la majoration est de 100 % pour les nuits le dimanche et pour les fêtes religieuses ayant lieu un dimanche (auquel il faut ajouter le Nouvel An et le 1<sup>er</sup> mai). Pour le travail de nuit, une majoration de 25 % est appliquée dans quasiment tous les Länder (50 % en Bavière). Enfin, pour les jours fériés, le supplément passe de 100 % (Sarre) à 150 % (Hambourg, Saxe-Anhalt) voire à 165 % (Bade-Wurtemberg).

### Indemnités de déplacement

Les indemnités de déplacement sont tirées vers le haut en raison du manque de conducteurs. Certaines entreprises décident de les augmenter individuellement afin d'attirer de nouveaux conducteurs.

Les indemnités de déplacement et les frais de repas ne sont pas assujettis à l'impôt sur le revenu en Allemagne.

Dans le cadre du transport domestique, les conducteurs allemands perçoivent une indemnité de déplacement de 24 € par jour pour une absence d'au moins 24 heures et de 12 € par jour pour une absence de plus de 8 heures.

Les indemnités de déplacement pour l'international dépendent de la destination. Elles sont données dans le tableau ci-après.

**Indemnités de déplacement suivant la destination - valables en 2018 (en €)**

2018	Pour une absence d'au moins 24h. (€)	Pour une absence de plus de 8h. (€)
Belgique	42	28
Danemark	58	39
Finlande	50	33
France (Lyon)	53	36
France (Marseille)	46	31
France (Paris / 92/93/94)	58	39
France (Strasbourg)	51	34
France (divers)	44	29
Grèce (Athènes)	46	31
Grèce (divers)	36	24
Irlande	44	29
Italie (Milan)	39	26
Italie (Rome)	52	35
Italie (divers)	34	23
Croatie	28	19
Luxembourg	47	32
Pays-Bas	46	31
Pologne (Wroclaw)	33	22
Pologne (Gdansk)	29	20
Pologne (Cracovie)	28	19
Pologne (Varsovie)	30	20
Pologne (divers)	27	18
Portugal	36	24
Roumanie (Bucarest)	32	21
Roumanie (divers)	26	17
Suède	50	33
Suisse (Genève)	64	43
Suisse (divers)	62	41
Espagne (Barcelone)	32	21
Espagne (Madrid)	41	28
Espagne (divers)	29	20
République tchèque	35	24
Turquie (Istanbul)	35	24
Turquie (Izmir)	42	28
Turquie (divers)	40	27
Royaume-Uni (Londres)	62	41
Royaume-Uni (divers)	45	30
Russie (Moscou)	30	20
Russie (Ekaterinbourg)	28	19
Russie (Saint Pétersbourg)	26	17

Source: BGL, 2018

## 2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

### CONTROLES

Le contrôle routier du TRM relève de la compétence du BAG. Le contrôle en entreprises est plus complexe et relève de la compétence des Länder, donc de l'inspection du travail. Le BAG est aussi en charge du contrôle des licences, des licences CEMT et de certaines assurances obligatoires. Il faut différencier deux cas :

- Pour **les transporteurs de nationalité allemande** : le BAG constate l'infraction et il transmet les preuves aux différentes autorités du Land qui appliqueront les contraventions. Les Länder se sont néanmoins mis d'accord pour établir un catalogue d'amendes commun. Pour mémoire, la contravention est dressée par l'autorité compétente du Land sur avis du BAG.
- Pour **les infractions des transporteurs étrangers** : le BAG a compétence pour lancer des poursuites et imposer des amendes. Pour s'assurer du paiement de l'amende, il peut exiger un dépôt de sécurité (« Sicherheitsgeld ») ou décider d'une immobilisation. Il peut également exiger une visite complémentaire et accompagner les poids lourds incriminés.

De manière générale, le BAG travaille en collaboration avec la Police des Länder et les diverses autorités compétentes des Länder. Il peut agir seul sur l'ensemble du réseau routier, fédéral ou régional (à l'exception, semble-t-il, de la Bavière). Des contrôles sont organisés en collaboration avec les pays frontaliers comme avec les autorités françaises ou polonaises.

Contrôles routiers du TRM allemand en 2015

	Total	Allemand	Etranger
Total contrôles	511 592	203 019	308 573
Infractions	243 452	135 244	108 208
Loi TRM	12 650	7 212	5 438
Travail illégal	511	133	378
Personnels de conduite	181 046	113 760	67 286
Transport de produits dangereux	5 289	1 928	3 361
Code de la route	39 442	10 385	29 057
Déchets	4 426	1 770	2 656
Divers	88	56	32

Source: BAG, 2015

**Contrôles routiers du TRM allemand en 2015 sur le personnel de conduite**

Transport de marchandises			
	Allemand	Etranger	Total
1. Contrôlé dans le cadre de la Loi sur le Personnel de Conduite	69 057	108 585	177 642
2. Infractions 561/2006, 3820/85 et AETR	34 082	27 635	62 437
2a) Temps de conduite	9 562	8 633	18 195
2b) Temps de conduite journalier	8 017	5 915	13 932
2c) Temps de conduite hebdomadaire	57	215	272
2d) sur deux semaines	1 488	2 503	3 991
2e) Pause	9 540	3 733	13 273
2f) Repos	15 698	15 269	30 967
2g) Non respect de l'organisation du temps de travail	2	0	2
3. Infractions 3821/85 et AETR	71 426	35 197	106 623
3a) pas d'appareil de contrôle	258	143	401
3b) appareil de contrôle défectueux	4 692	2 704	7 396
3c) non présentation de documents / carte conducteur	1 190	1 115	2 305
3d) documents non conformes	57 010	26 981	83 991
3e) documents non présentés	8 276	4 254	12 530

Source: BAG, 2015

## SECURITE ROUTIERE

En 2016, le nombre d'accidents progresse en Allemagne, + 0,8 % pour les personnes blessées gravement ou légèrement, soit 396 240 cas. Toutefois, les décès par accident de la route continuent à diminuer, - 7,3 % par rapport à 2015 avec 3 206 décès.

Le nombre total d'accidents matériels progresse, 2 585 327 en 2016 (+ 2,7 %). Les problèmes de congestion sur les routes et autoroutes allemandes sont avancés.

Enfin, le nombre de poids lourds impliqués dans des accidents mortels continue de diminuer en 2016 (- 5,3 %). Il s'agit du chiffre le plus bas depuis la réunification. Le constat est le même pour les accidents graves.

### 3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

#### 3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM

Cette partie de l'étude, réalisée à cheval sur 2017 et 2018, présente les conditions économiques et sociales de 2018.

Pour la réalisation de cette partie, 10 entreprises allemandes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes. Les détails ne sont pas affichés pour des soucis de confidentialité statistique.

Forme juridique	Régions	Kilométrage annuel	Chiffre d'affaires	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs
GmbH (SARL) dans la plupart des cas	Sarre, Bade-Wurtemberg, Saxe, Thuringe, Brandebourg	Entre 100 et 120 000 km	De 7 à 98 millions d'€ de CA.	De 23 à 350 PL	De 20 à 250 chauffeurs

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international. Elles réalisent également des activités de logistique et d'affrètement. Les entreprises rencontrées, surtout les plus grandes, ont des filiales en France, à Metz par exemple, mais aussi à l'est de l'Europe.

#### 3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules des entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Les opérations de transport de longue distance à l'international sont souvent combinées avec d'autres activités, plus spécifiques ou du transport national.

Les résultats de ces enquêtes ne peuvent avoir une valeur statistique, toutefois ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs.

## VEHICULES

Les véhicules sont très peu exploités pendant les week-ends, à l'exception des départs le dimanche soir et des retours dans la nuit de vendredi à samedi, voire le samedi matin. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 240 jours d'exploitation avec une concentration autour de 240 jours.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs interrogés demeure relativement élevé, mais en retrait par rapport à 2012. Il est compris entre 120 000 km et 150 000 km, avec une concentration autour des 130 000 km. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 5 et 7 ans, avec une concentration autour de 5 ans pour une grande majorité des entreprises participant à l'étude qui déclarent acquérir leurs véhicules en crédit-bail de 5 ans, sans option d'achat.

## CARBURANT

Les entreprises ont soit un contrat d'achat en gros soit elles possèdent une cuve sur leur site. Elles offrent parfois des bons de carburant aux chauffeurs pour éviter les vols de carburant. La consommation moyenne est estimée à 29,8 l/100 km, dépendant notamment du chargement et de la qualité de la voirie.

La moyenne des prix du carburant en Allemagne pour l'année 2018 issue des publications de la Commission européenne est de 1,073 €/litre. Aucun mécanisme de remboursement partiel de droit d'accises n'est mis en place en Allemagne.

## PNEUMATIQUES

Le prix d'un pneu neuf varierait entre 350 et 640 € dans les entreprises allemandes interrogées. Le fait que les contrats manufacturiers sont souvent négociés au moment de l'achat et que les véhicules sont très fréquemment renouvelés rend opaque ce poste de coût.

Afin d'harmoniser avec les autres études, et à dire d'expert, les calculs internes du CNR donnent un résultat de près de 2 700 € par an et par ensemble, ce qui semble cohérent avec les analyses du BGL. Ce poste de coût, en baisse par rapport à 2012, s'explique par un renouvellement de la flotte plus fréquent, une baisse du kilométrage annuel, l'amélioration de l'état des routes et la généralisation des contrats de constructeur pour l'entretien des pneumatiques.

## MAINTENANCE & ENTRETIEN

Sur la base des entretiens menés, les entreprises réalisent, souvent avec une rotation des conducteurs, la gestion de la maintenance et de l'entretien des véhicules de manière équilibrée entre ateliers intégrés et prestataires externes. Le coût moyen de la maintenance d'un véhicule au kilomètre se situe entre 0,05 € et 0,07 €. Le coût annuel retenu est de 7 800 €/an.

Des disparités fortes sont observées sur ce poste de coût :

- A l'Est de l'Allemagne, certaines entreprises sont incitées à signer un contrat d'entretien avec un prestataire PL local, afin de renforcer l'emploi et le développement industriel à l'est de l'Allemagne.

- A l'Ouest, c'est notamment le réseau du constructeur qui prend le relais puisque, dans la majorité des cas, les véhicules sont obtenus à l'aide d'un crédit-bail. Comme sur le poste des pneumatiques, le renouvellement plus fréquent de la flotte et la baisse du kilométrage expliquent la légère baisse constatée par rapport à 2012.

## FINANCEMENT DES VEHICULES

Pratique courante en Allemagne, les entreprises privilégient les véhicules les mieux dotés en options. Les marques privilégiées sont les marques allemandes, souvent les plus chères du marché. Par conséquent, les prix d'achat sont plus élevés qu'ailleurs en Europe. En ce qui concerne le financement, les contrats de crédit-bail s'étalent 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. Avec des taux d'intérêt annuels dépassant rarement 1 %, les constructeurs proposent des contrats intéressants, tout compris (pneumatiques, entretien, éventuellement assurance dans certains cas) à moins de 2 000 € par mois pour un tracteur neuf toutes options.

Dans le cas d'une acquisition plus classique, la durée de détention des véhicules dépasse rarement les 6 ans.

Les véhicules dont le kilométrage atteint en moyenne 600 000 à 700 000 km à la fin de la durée de détention sont retournés au constructeur pour être vendus sur le marché polonais et sur d'autres marchés de l'Est afin d'être exploités pendant 4 à 5 années supplémentaires.

Le raccourcissement de la durée de détention se répercute sur les coûts d'exploitation :

- D'un côté, le coût de détention des véhicules est élevé.
- De l'autre, le coût de l'entretien-réparation ainsi que celui des pneumatiques sont en deçà de la moyenne européenne et en baisse par rapport à la précédente étude de 2012.

Le prix d'un tracteur s'oriente avec options, très appréciées des conducteurs allemands, autour de 98 000 €. Les modes de financement utilisés sont le crédit-bail, l'emprunt bancaire et la location financière. Le prix de la remorque s'établit à 25 000 €. Les transporteurs conservent leurs tracteurs pour une durée moyenne de 5 ans.

## PEAGE

Le péage kilométrique allemand (le Maut) représente près de 40 à 50 % du coût des péages des transporteurs allemands interrogés même si ces derniers ont une forte activité à l'étranger. Le montant des péages dépend beaucoup de la localisation du transporteur sur le territoire allemand.

En ce qui concerne la partie internationale, 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, en France ou en Belgique.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages dépasse les 15 700 € pour une entreprise type ayant une activité internationale variée.



## ASSURANCES

Les pratiques concernant l'assurance des véhicules sont très variées et dépendent beaucoup de la taille de l'entreprise. Les transporteurs allemands n'hésitent pas à renégocier leur contrat d'assurance dans le cadre d'un contrat de crédit-bail avec d'autres services intégrés. D'autres acceptent des franchises importantes pour baisser le coût annuel de l'assurance véhicule.

Dans tous les cas, le marché de l'assurance allemand est très concurrentiel pour les assurés les mieux notés. Ces derniers arrivent à baisser le coût annuel de ce poste à moins de 2 000 €. A l'autre extrême, une jeune entreprise peut payer jusqu'à plus de 4 000 €/an d'assurance véhicule ces premières années.

À dire d'expert, le coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 3 000 €, en forte baisse par rapport à 2012 en raison de la concurrence importante sur le marché de l'assurance et l'intégration des primes d'assurance dans certains contrats de crédit-bail.

## TAXE DE CIRCULATION (TAXE A L'ESSIEU)

Elle s'élève à 556 €/an pour un tracteur et 373 €/an pour une semi-remorque, soit 929 €/an pour un ensemble 40 tonnes.

### 3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Allemagne ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec une vingtaine de conducteurs sur des parkings et aires de repos situés près de Saint-Priest en France, en Sarre et à la frontière germano-danoise près de Flensburg.

## CONDITION DE TRAVAIL

### Volume d'activité et kilométrage

Les conducteurs allemands ont droit à minimum 4 semaines de congés payés pouvant s'étendre jusqu'à 30 jours de congés payés. La plupart déclarent en avoir entre 24 et 26 jours et prendre la totalité de leurs congés payés, généralement pour les vacances d'été et de fin d'année.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 220 jours par an, soit 43 à 44 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 100 000 km et 130 000 km avec une concentration autour des 116 000 km.

Le planning type pour un conducteur allemand se composerait de quatre jours de découchés par semaine et un retour à la base, de façon systématique, chaque week-end dans 80 % des cas. 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, le phénomène de recrutement de conducteurs européens venus des pays à l'est de l'Europe prend de l'ampleur avec le vieillissement 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.

Lors des entretiens avec les conducteurs, la différence de niveau de salaire et des conditions de travail des conducteurs étrangers semble flagrante et systématique, ce qui a incité le CNR à définir un second profil low cost, certes secondaire mais bien réel. Il est important de noter ici que ce profil 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, étudiées dans le cadre de ce rapport. Dans les années à venir, le manque de conducteurs pourrait soit favoriser le développement de ce second profil, soit son harmonisation avec le profil type standard.

## REMUNERATION

Les CDI restent les contrats de travail type. Les conventions collectives sont définies sur une base régionale comme évoqué précédemment et sont réajustées régulièrement mais non obligatoires. Il semblerait que les salaires soient à la hausse, notamment à l'Est, sans que cela ne s'observe du côté des indemnités de déplacement.

Selon les entrepreneurs allemands, la moyenne d'âge des conducteurs augmente significativement en raison de départs à la retraite de plus en plus tard et du manque de formation de jeunes conducteurs. Le recours à des contrats types « mini-jobs » comme cité plus haut est devenu courant.

A noter également, les conducteurs des Länder de l'Est et ceux de l'Ouest ont vu leurs salaires se rapprocher sensiblement ces dernières années, et ce notamment grâce à l'instauration du salaire minimum national en 2015. Ainsi, le salaire des conducteurs allemands à l'ouest de l'Allemagne est en moyenne de 2 350 € brut par mois contre 2 200 € brut par mois pour ceux à l'Est de l'Allemagne. Ce rapprochement des salaires et des conditions de travail justifie la présentation d'un profil type unique au niveau fédéral pour le pavillon allemand contrairement au double profil type Ouest et Est qui avait été défini dans la précédente étude de 2012.

En revanche, c'est aujourd'hui entre les conducteurs allemands et les conducteurs de nationalité étrangère que des écarts salariaux importants sont constatés, notamment pour les trajets internationaux. 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 allemands, mais au-dessus du salaire minimum allemand ou équivalent au triple du salaire fixe déclaré dans leur pays d'origine.

Ainsi, les transporteurs disent 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.

Les salaires sont souvent complétés de primes diverses telles que les primes de fidélité, d'éco-conduite ou encore la prime de Noël. En moyenne, les conducteurs allemands touchent autour de 125 € par mois contre 80 € par mois en moyenne pour les conducteurs d'origine étrangère. A noter que la prime de Noël est très souvent versée aux conducteurs, elle s'élève généralement à 1 000 €.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ALLEMAND AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Pour prendre en compte les écarts de salaires observés entre les conducteurs allemands et les conducteurs d'origine étrangère dits conducteurs low-cost sous contrat allemand, le CNR a recomposé le profil type et le coût d'un conducteur pour les deux cas de figure.

Profil Type Standard - Allemagne- 2018	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 nuitées par semaine passées à l'international</li> <li>- Retour à la base chaque week-end de façon systématique pour 80 % des conducteurs rencontrés.</li> <li>- Salaire brut fixe et forfaitisé de près de 2 300 €. L'écart des salaires semble considérablement réduit entre l'Ouest et l'Est du pays depuis la dernière étude CNR de 2012, notamment en raison de l'introduction du salaire minimum à l'échelle nationale.</li> <li>- Conducteurs ont souvent une importante ancienneté, ce qui influe sur le salaire des conducteurs travaillant dans des entreprises qui appliquent la convention collective, notamment dans les Länder de l'Ouest.</li> <li>- Salaires souvent complétés par de nombreuses primes (prime de Noël, prime de fidélité, prime d'éco-conduite,...) de l'ordre de 1 000 € par an.</li> </ul>
Kilométrage annuel réalisé	116 000 km
Nombre de jours de travail par an	217
Nombre de semaines d'activité par an	43
Nombre d'heures de conduite par an	1 720

Recomposition d'une fiche de paie de profil standard en 2018			
EMPLOYEUR		SALARIE	
<b>Salaire Brut</b>	<b>2 425,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	<b>2 425,00 €</b>
Salaire brut fixe	2 300,00 €	Salaire brut fixe	2 300,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	125,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	125,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>521,98 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>513,69 €</b>
Maladie - maternité	198,85 €	Maladie - maternité	198,85 €
Vieillesse, invalidité, décès	225,53 €	Vieillesse, invalidité, décès	225,53 €
Accidents du travail	24,25 €	Accidents du travail	0,00 €
Chômage	36,38 €	Chômage	36,38 €
Assurance dépendance	36,98 €	Assurance dépendance	36,98 €
		Supplément de solidarité	15,96 €
		<b>Salaire net avant impôt</b>	<b>1 911,31 €</b>
		Impôt sur le revenu	290,25 €
		Impôt d'Eglise	26,12 €
<b>Salaire brut chargé</b>	<b>2 946,98 €</b>	<b>Salaire net d'impôt</b>	<b>1 594,94 €</b>
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (10,5 mois dans l'année)	704,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (10,5 mois dans l'année)	704,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	3 650,98 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	2 298,94 €

Récapitulatif			
Coût employeur		Revenu Conducteur	
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	29 100,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	29 100,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	6 263,78 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	9 960,74 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	35 363,78 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois	19 139,27 €
Indemnités * 10,5 mois	7 392,00 €	Indemnités * 10,5 mois	7 744,00 €
<b>Coût total annuel</b>	<b>42 756 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>	<b>26 883 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>	<b>24,86 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>	<b>2 240 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>	<b>0,37 €</b>		

L'emploi de conducteur « low-cost » est une pratique minoritaire, mais suffisamment observée pour qu'elle soit mentionnée. Il a été observé, lors des enquêtes auprès des conducteurs travaillant pour les entreprises allemandes, que près de 30 % des conducteurs longue distance internationale affichent un profil low-cost.

Profil Type Low-Cost - Allemagne - 2018	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur international de longue distance.</li> <li>- Conducteurs originaires des pays à l'Est de l'Europe (souvent Pologne, Roumanie, Pays Baltes ou la République tchèque) travaillant pour des entreprises allemandes. Ils acceptent d'effectuer des tournées de plusieurs semaines.</li> <li>- 21 nuitées par mois à l'étranger. Retour à la base une fois par mois, avec une semaine de repos, souvent utilisé pour retourner dans le pays d'origine. 11 mois de travail effectif.</li> <li>- Décalage de salaire par rapport aux conducteurs d'origine allemande. Les conducteurs reçoivent un salaire entre 1 550 € et 1 800 € brut par mois.</li> <li>- Faible ancienneté.</li> <li>- Salaires souvent complétés par de faibles primes notamment en fin d'année.</li> </ul>
Kilométrage annuel réalisé	130 000 km
Nombre de jours de travail par an	228
Nombre de semaines d'activité par an	40
Nombre d'heures de conduite par an	1 857

Recomposition d'une fiche de paie de profil low-cost en 2018			
EMPLOYEUR		SALARIE	
<b>Salaire Brut</b>	<b>1 780,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	<b>1 780,00 €</b>
Salaire brut fixe	1 700,00 €	Salaire brut fixe	1 700,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	80,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	80,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>383,15 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>373,07 €</b>
Maladie - maternité	145,96 €	Maladie - maternité	145,96 €
Vieillesse, invalidité, décès	165,54 €	Vieillesse, invalidité, décès	165,54 €
Accidents du travail	17,80 €	Accidents du travail	0,00 €
Chômage	26,70 €	Chômage	26,70 €
Assurance dépendance	27,15 €	Assurance dépendance	27,15 €
		Supplément de solidarité	7,72 €
		<b>Salaire net avant impôt</b>	<b>1 406,94 €</b>
		Impôt sur le revenu	140,50 €
		Impôt d'Eglise	12,64 €
<b>Salaire brut chargé</b>	<b>2 163,15 €</b>	<b>Salaire net d'impôt</b>	<b>1 253,80 €</b>
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (11 mois dans l'année)	924,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (11 mois dans l'année)	924,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	3 087,15 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	2 177,80 €

Récapitulatif			
Coût employeur		Revenu Conducteur	
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	21 360,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	21 360,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	4 597,74 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	6 314,46 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	25 957,74 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois	15 045,54 €
Indemnités * 11 mois	10 164,00 €	Indemnités * 11 mois	10 164,00 €
<b>Coût total annuel</b>	<b>36 122 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>	<b>25 210 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>	<b>19,45 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>	<b>2 101 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>	<b>0,28 €</b>		

### 3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Il est très difficile d'estimer les coûts de structure. Ils sont souvent évalués à 9 à 10 % pour un ensemble 40 tonnes effectuant de la longue distance<sup>35</sup>.

<b>Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2018</b>		
	unité	<b>Allemagne</b> <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	130 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	240
Ratio semi-remorque/tracteur		1,25
Coût d'un conducteur	€/an	42 756
Ratio conducteur/tracteur		1,12
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	16 327
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2018	€/litre	1,0727
Coût du carburant	€/an	41 556
Pneumatiques	€/an	2 700
Entretien-réparations	€/an	7 800
Péages et vignette	€/an	15 725
Assurance (véhicule)	€/an	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	929
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>135 924</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,046

Source : études CNR Europe

<sup>35</sup> Paul Wittenbrink, „Transportmanagement: Kostenoptimierung, Green Logistics und Herausforderung an der Schnittstelle Rampe“, 2. Vollständig neu bearbeitete und erweiterte Auflage, Springer Gabler, 2014, p. 73 et suivantes.

## 4. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat <https://www.eurostat.com>

Direction générale du Trésor <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/437154>

BGL, <https://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>

DSLVL, <https://www.dslv.org>

VERDI, <https://www.verdi.de>

BAG, Marktbeobachtung 2016, Cologne, 2017

BAG, Mautstatistik 2016, Cologne, 2017

BAG, Straßenkontrollen 2015, Cologne, 2017

BAG, Kabotage im Strassengüterverkehr 2016, Cologne, 2017

BGL, Jahresbericht 2005-2017, Francfort / le Main

BGL, Statistiknotebook, 2015-2016, Francfort / le Main

BGL, Représentation de la Sarre, Sarrebruck

BGL, Représentation de la Saxe, Dresde

Paul Wittenbrink, Transportmanagement: Kostenoptimierung, Green Logistics und Herausforderung an der Schnittstelle Rampe“, 2. Vollständig neu bearbeitete und erweiterte Auflage, Springer Gabler, 2014