



**Comité National Routier**

## Le TRM en Allemagne

### L'essentiel de l'étude CNR - Laurent Guihéry

Avec les mêmes camions, les mêmes lois européennes sur le temps de conduite, de travail et de repos, le même marché international, la même monnaie, des chauffeurs mieux payés à l'Ouest, des concurrents occidentaux plus proches, l'Allemagne réussit là où la France décline. L'étude "Le TRM en Allemagne", réalisée pour le compte du CNR par Laurent Guihéry, enseignant-chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports et spécialiste de l'Allemagne, explique cette réussite.

Le présent document propose un relevé des points essentiels en 3 pages. L'étude complète de 98 pages est téléchargeable sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) rubrique Les fondamentaux/Europe Allemagne.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre Alexis Giret au CNR, 01.53.59.12.93.

#### **Cadrage**

L'étude ouvre sur plusieurs chapitres qui traitent de l'économie allemande et de ses échanges extérieurs, de la politique allemande en matière de TRM, de la réglementation et des contrôles concernant le TRM, ainsi que du récent péage kilométrique. Très riches et nuancées, ces parties se prêtent mal au résumé. Ce relevé d'informations essentielles se concentrera donc sur le secteur du TRM en Allemagne.

Il apparaît que le secteur et le marché sont organisés de façons comparables à ce qu'on connaît en France sur de nombreux aspects : poids des très petites entreprises, force de quelques grands groupes, dualisme sous-traitants / commissionnaires, poids du compte d'autrui, etc. En revanche, le TRM allemand pèse plus de deux fois le TRM français sur les marchés internationaux, où de plus il connaît la croissance.

<b>Données de cadrage 2004</b>			
	France	Allemagne	unité
t.km TRM sur le territoire	296	384	milliards t.km
dont pavillon national	219	267	milliards t.km
Pavillon national en t.km internationales	33	71	milliards t.km
t.km fer marchandises	45	86	milliards t.km
t.km voies navigables	7	64	milliards t.km
Entreprises secteur TRM	36 205	48 500	
Tracteurs et camions TRM+OTF	226 000	345 500	(plus de 3,5 T)

## Coûts d'exploitation

Le rapport propose une vue complète des coûts, en structure et en niveau. Notamment, le tableau des coûts absolus du BGL a pu être obtenu, ce qui est très rare. Cette organisation professionnelle majoritaire en Allemagne oppose en effet un véritable secret sur ces informations et a refusé toute offre de coopération avec le CNR. Ils voient l'Europe comme un espace de concurrence entre les nations. Ils s'organisent autour d'un sentiment de compétition économique aiguë contre des concurrents (les transporteurs français par exemple), avec des territoires à investir (le marché français notamment). Le vocable français de "partenaires" utilisé à l'endroit des autres Etats membres leur est bien étranger.

On relève dans le rapport que la plupart des coûts allemands semblent plus élevés que ceux connus en France. Les véhicules seraient environ 10 % plus cher qu'en France, principalement en raison de pratiques de remises commerciales moins développées. Le gazole, également plus cher (+6,6 %, source CNR), supporte des droits d'accises 20 % supérieurs. Les assurances coûteraient le double en Allemagne. Le péage kilométrique sur le réseau principal revient en moyenne à 12 centimes d'euro par kilomètre payant et il affecte environ 90 % des distances parcourues en Allemagne. Mais ce surcoût apparu brutalement en Allemagne le 1<sup>er</sup> janvier 2005 a quasiment toujours pu être intégralement répercuté sur le prix de transport. C'est une des conclusions fortes des nombreux entretiens menés. Signalons également à ce sujet que les allemands estiment que leur péage, avec ses conditions de paiement embarrassantes, a dissuadé certaines catégories de transporteurs étrangers d'opérer sur leur territoire, à commencer par les français.

Néanmoins, ces comparaisons de coûts ne prennent réellement de sens que dans la mesure où l'on sait à quelle quantité de production on peut les associer. Si cette information est maîtrisée en France, elle supporte un flou évident en Allemagne. Celle de la France est le résultat d'une enquête statistiquement rigoureuse menée par le CNR. En Allemagne, on s'en remet aux estimations du BGL. On pense comprendre qu'il pratique des enquêtes, mais ses méthodes ne sont pas évaluables et certaines valeurs sont évidemment normatives. C'est par exemple le cas du kilométrage annuel fixé arbitrairement à 120 000 km, alors que la pratique généralement citée en Allemagne est de 135 000 km/véh.an. Une autre entrave à la comparaison vient du véhicule de référence. En France, il s'agit d'un tracteur attelé à une semi-remorque de type savoyarde, en Allemagne d'un camion-remorque. Pour toutes ces raisons, le rapport ne propose donc pas de mise en parallèle de l'ensemble des coûts d'exploitation allemands et français. Cet exercice ne sera proposé que pour les coûts de personnel de conduite, car c'est le premier poste de coût, il est identifié depuis longtemps comme le vecteur par lequel se joue la compétition des TRM européens, et il convenait d'y concentrer les efforts d'investigations.

## Conditions d'emploi du personnel de conduite

Concernant la gestion du personnel de conduite, les fondamentaux sont bien établis :

- Il n'y a pas de salaire minimum national, ni régional, ni par métier.
- Les salaires conventionnels, négociés au niveau des Länder, ne sont pas obligatoires. On peut descendre en dessous.
- Il existe une très forte disparité Ouest–Est.
- La rémunération se pratique au forfait mensuel. Le temps de travail mesuré par le chronotachygraphe n'est pas pris en compte pour établir la fiche de paie.
- Le temps de disponibilité n'est pas rémunéré.
- Les positions autres travaux et temps à disposition sont très peu utilisées. Les temps d'attente passent souvent en temps de repos. Ceci est affirmé dans les petites entreprises, au nom de la co-gestion. Les représentants des grands groupes affichent un grand respect des règles européennes, mais on sait qu'elles ne sont pas interprétées et contrôlées de la même façon dans tous les pays.

## Coûts de personnel de conduite

Il semble que le salaire annuel d'un conducteur d'Allemagne de l'Ouest soit tout à fait comparable à celui d'un Français, voire supérieur (jusqu'à 3 000 €/mois). L'écart se creuse en faveur de l'Allemagne avec les charges sociales (25 %) et dans une moindre mesure avec les frais de déplacements. L'avantage principal vient de la gestion des temps. La forfaitisation du salaire et l'application stricte de la législation sociale européenne permettent à un conducteur allemand longue distance de conduire près de 22 % de plus qu'un français. Rapporté au coût complet de ce poste, à peu près équivalent pour les Länder de l'Ouest, le ratio "coût de l'heure de conduite" montre bien où se niche l'avantage concurrentiel des Allemands.

Enfin, on découvre que les conducteurs des Länder de l'Est sont payés environ 30 % de moins qu'à l'Ouest, lorsque les conventions sont appliquées. Le taux horaire de base recommandé en Thuringe est de 6,14 €/heure (sans ancienneté) !

De nombreux transporteurs de l'Ouest développent donc une structure bis à l'Est et proposent à leurs clients deux tarifs pour deux prestations différentes : le haut de gamme dans la tradition germanique et le low-cost. Il ressort en effet de ce rapport que de très nombreux chargeurs, notamment industriels, placent le prix en critère secondaire et privilégient absolument le respect des délais et la sécurité du fret. D'autres, comme partout, font la course aux prix.

Coûts de personnel de conduite longue distance en 2005					
		France moyenne enquête CNR	Allemagne standard type Land de l'Ouest	Allemagne max : Land cher à l'Ouest	Allemagne min : Land de l'Est et temps de travail un peu supérieur
Salaire (heures supplémentaires incluses) + primes rapporté au mois	€/mois	2 173	2 734	2 967	1 718
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	38	25	25	25
Indemnités de déplacement en moyenne par jour	€/jour	38	20	20	20
Coût total annuel	€/an	44 173	45 463	48 960	30 425
Temps de travail hebdomadaire*	h/sem	49,6	56,5	56,5	56,5
Nombre de semaines de travail par an	sem/an	42	42	42	44
Temps de travail annuel	h/an	2 100	2 373	2 373	2 486
Temps de conduite annuel	h/an	1 554	1 890	1 890	1 980
Coût de l'heure de travail	€/h	21,0	19,2	20,6	12,2
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,4	24,1	25,9	15,4
Base 100 France sur l'heure de conduite		100	85	91	54

\* Pour la France, il s'agit de la moyenne observée. Pour l'Allemagne, il s'agit de la référence servant à la paie.

Les temps de conduite annuels sont les valeurs les plus comparables entre la France et l'Allemagne.

## La transposition de la directive 2002/15 CE

Elle s'est achevée en Allemagne au cours de la réalisation de cette étude. Elle est applicable depuis septembre 2006. Le rapport doit être considéré comme étant antérieur à la transposition. Toutefois, son analyse permet de penser qu'elle ne devrait rien changer. L'essentiel est dans l'article 4 de loi de transposition qui prévoit que le temps maxi de travail de 48 heures par semaine se calcule en moyenne sur 4 mois calendaires (et exceptionnellement sur 6 mois dans l'article 6). Ces périodes très longues connaissent évidemment des semaines d'inactivité (congés payés, maladies, etc.) comptant pour zéro et elles permettent de faire rapidement baisser la moyenne. Le calcul à l'année montre que les 56,5 heures hebdomadaires habituelles sont encore réalisables sur 42 ou 44 semaines de travail effectif (cela fait en moyenne 45,6 et 47,8 heures par semaines).