

ETUDES CNR EUROPE

## Le TRM allemand - résumé

Version du 12 avril 2013

Dans un climat économique morose en Europe, l'Allemagne fait figure d'exception depuis plusieurs années. Elle suscite la curiosité et ses succès, tantôt critiqués, tantôt admirés, sont souvent comparés aux politiques économiques menées en France. Dans un marché européen de plus en plus ouvert et concurrentiel, mais profitant du patriotisme économique du pays, le TRM allemand supporte-il aussi bien la comparaison ?

Pour répondre à cette question, le CNR a réalisé en 2012 une étude de terrain, non seulement pour mettre en lumière les caractéristiques du pavillon allemand et analyser son activité, mais aussi pour faire ressortir les différences structurelles entre deux pavillons voisins.

L'étude complète réalisée en partenariat avec Laurent Guihéry, enseignant à l'Université Lyon 2 et chercheur au LET est disponible sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) rubrique Publications CNR Europe. Le présent document en propose une synthèse des points importants et fait une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre Alex Ugurlu au CNR, [a-ugurlu@cnr.fr](mailto:a-ugurlu@cnr.fr).

### Cadrage économique et infrastructures de transport

L'économie allemande, exportatrice, a subi de nombreuses réformes au début des années 2000 afin d'accroître sa compétitivité. Ces réformes semblent avoir servi de bouclier contre les effets néfastes de la crise économique de 2009, grâce notamment à une flexibilité accrue du marché du travail et des finances publiques rigoureusement tenues sous contrôle.

Forte de ses 82 millions d'habitants, l'Allemagne est la première économie européenne. Son taux de chômage est parmi les plus bas (près de 5 %, contre plus de 10 % en France fin 2012). En termes de PIB, l'Allemagne a franchi la barre de 2 600 milliards d'euro, soit près de 32 000 € par habitant et par an. Bien que le niveau du PIB/habitant soit comparable à celui qu'on trouve en France, l'indice du pouvoir d'achat des Allemands est de 121 (indice 100 = UE27) contre 108 pour la France.

Malgré une dégradation exceptionnelle en 2009, les finances publiques de l'Etat allemand se portent globalement bien. Les mesures de réduction des dépenses publiques lancées au début des années 2000 ont porté leurs fruits. A noter que la TVA sociale a été mise en place en 2007 pour permettre une diminution des cotisations employeurs en soutenant la compétitivité de l'économie. Depuis, la baisse du taux de chômage s'est amplifiée et les comptes des organismes sociaux sont excédentaires (11 milliards d'euros d'excédent en 2012).

Côté infrastructures, l'Allemagne est un des pays les mieux dotés au monde. En revanche, ses autoroutes, notamment dans les Länder de l'Ouest, ont longtemps été négligées au profit de la construction de nouvelles autoroutes à l'Est. Selon les experts, 20 % des autoroutes allemandes seraient dans un état nécessitant des travaux de maintenance importants, et 15 % des ponts devraient être immédiatement rénovés. Ces travaux, dont les coûts sont pharaoniques, suscitent des débats quotidiens chez les Allemands qui réfléchissent à la mise en place d'une vignette ou de péages pour les véhicules légers jusqu'alors dispensés.

Concernant les autres modes de transport, le bilan demeure mitigé. Côté ferroviaire, l'Allemagne dispose d'un réseau de voies ferrées dense et la longueur de ses LGV atteint 1 500 km (2 037 km pour la France). Pourtant, l'exploitation des ICE (TGV allemands) diffère de ce qu'on connaît en France avec des arrêts plus fréquents et la vitesse de pointe ne dépassant pas les 250 km/h. En outre, certains grands projets de développement des LGV rencontrent régulièrement l'hostilité des habitants (e.g. la gare de Stuttgart).

Dans le transport aérien, le retard de livraison de l'aéroport de Berlin-Brandebourg, en raison de la non-conformité de l'architecture du terminal de voyageurs aux normes techniques et de sécurité, a tourné en une crise politique entraînant la démission du maire de Berlin. D'ailleurs, les deux principaux aéroports allemands, à

Francfort et à Munich, ont suspendu leurs travaux en raison d'une forte mobilisation des citoyens contre les projets d'élargissement de ces derniers.

Malgré ses atouts évidents, l'Allemagne fait aujourd'hui face à de nombreux défis. D'un côté, le vieillissement démographique pèse sur l'économie et les nombreuses aides familiales généreuses n'ont pas résolu le problème. Le pays devrait perdre entre 5 et 20 millions d'habitants d'ici 2050. Un autre problème est la précarité de certains actifs. La mise en place des mini et midijobs a dynamisé le marché du travail en créant des emplois à mi-temps largement défiscalisés, mais des salaires de 400 € à 800 € par mois ne permettent pas à ces actifs de subvenir à leurs besoins. La pression salariale se fait sentir de plus en plus. Comme expliqué ci-dessus, l'Allemagne est dotée d'un réseau dense d'infrastructures de transport. Elles sont cependant vieillissantes et souvent congestionnées. Les blocages face aux grands projets persistent dans un contexte de réduction des dépenses de l'Etat qui ne cesse de diminuer le budget des investissements en la matière.

### L'organisation et l'évolution du secteur de TRM en Allemagne

Il existe en Allemagne 50 532 entreprises dans le groupe « TRM », dont 39 312 entreprises avec une activité de transport de longue ou courte distance, le reste étant partagé en grande partie par des commissionnaires et messagers. Le pavillon compte au total 219 710 camions porteurs, 154 591 tracteurs routiers et 9 000 véhicules spéciaux, soit au total plus de 383 000 véhicules moteurs. Le nombre de conducteurs est évalué à 447 197 conducteurs, y compris les chefs d'entreprise ne conduisant qu'occasionnellement. Les organismes locaux estiment un total de 400 000 conducteurs à titre exclusif, soit 1,05 conducteurs par véhicule. Leur nombre semble avoir fortement augmenté dans les statistiques depuis 2004 mais cette évolution serait due à un afflux de conducteurs provenant des pays de l'Est et à une rupture statistique (certains chefs d'entreprise considérés comme conducteurs à mi-temps).

Le secteur du TRM est actuellement en phase de restructuration, notamment à cause d'une pénurie de conducteurs liée à l'augmentation des départs à la retraite et à la fin du service militaire obligatoire mi-2011. L'entrée complète en vigueur du texte harmonisant le temps de travail et de conduite<sup>1</sup> des conducteurs en Europe a également diminué le nombre d'heures de travail, fragilisant la compétitivité des entreprises.

Evolution du TRM* des pavillons français et allemand						
Transport Total <span style="float:right">millions de t-km</span>						
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685
Allemagne	330 016	343 447	341 532	307 547	313 104	323 833
Transport National <span style="float:right">millions de t-km</span>						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242
Allemagne	251 379	261 440	264 545	245 568	252 462	265 025
Transport International <span style="float:right">millions de t-km</span>						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443
Allemagne	78 692	82 006	76 987	61 979	60 642	58 807

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Concernant l'évolution de son activité totale, le pavillon allemand semble avoir amorti la crise avec une activité nationale qui a atteint un niveau record en 2011. La hausse des exportations industrielles et le patriotisme économique ont certainement contribué à ce résultat. Pourtant, cette hausse peine à compenser la perte de l'activité internationale en chute libre depuis 2007. La part de l'activité internationale est passée de 24 % à 18 % entre 2007 et 2011 et le pavillon a perdu son leadership en Europe au profit du pavillon polonais.

### Les conditions et coûts d'exploitation

La réalisation de l'étude TRM allemand a permis une analyse des coûts objective grâce à deux types d'entretiens :

- Un premier avec des entreprises à l'Ouest comme à l'Est pour comprendre leur fonctionnement et évaluer leurs coûts d'exploitation.
- Un deuxième avec des conducteurs dans de grands parkings autoroutiers à la frontière franco-allemande portant sur leur revenu et leurs conditions de travail.

Etant donné les différences remarquables entre les Länder à l'Ouest et ceux à l'Est, le tableau suivant récapitule les résultats des entretiens (hors frais de structure) en proposant deux profils distincts pour l'Allemagne.

<sup>1</sup> L'article 21a de la « ArbZG » (Code du travail allemand), adopté en juillet 2006 et modifié plusieurs fois depuis, transpose concomitamment dans la loi allemande la directive européenne CE 15/2002 et reprend certains éléments du règlement CE 561/2006.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes, valeurs 2012				
	unité	France	Allemagne Länder de l'Ouest	Allemagne Länder de l'Est
Kilométrage annuel du véhicule	km	112 700	134 800	150 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	244	274
Ratio semi-remorque/tracteur		1,36	1,28	1,15
Coût d'un conducteur	€/an	44 616	41 948	30 510
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,07	1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 577	14 825	14 271
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,9	32,5	33,0
prix du carburant, moyenne 2012 (1)	€/litre	1,12	1,25	1,25
Coût du carburant	€/an	42 794	54 844	61 967
Pneumatiques	€/an	3 381	3 550	4 000
Entretien-réparations	€/an	8 227	8 400	7 500
Péages	€/an	8 644	16 420	19 800
Assurance (véhicule)	€/an	2 639	3 665	3 800
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	929	929
Aides De-minimis (2)	€/an		-2 000	-2 000
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>127 517</b>	<b>145 517</b>	<b>143 828</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13	1,08	0,96
Base 100 France		100	95	85

(1) après récupération partielle de la TICPE pour la France

Source : études CNR Europe

(2) aide plafonnée à 2 000 € par véhicule et 33 000 € par entreprise

La principale différence qui ressort de l'analyse concerne le kilométrage annuel des véhicules. En Allemagne, les véhicules sont exploités 20 à 38 % de plus qu'en France. En outre, les entreprises allemandes bénéficient d'une main d'œuvre moins onéreuse qu'en France et dont la productivité semble meilleure.

Dans une logique de comparaison de la compétitivité des deux pavillons, certains postes de coûts se démarquent en faveur du pavillon français. Par exemple, le coût du carburant au kilomètre est bien inférieur en France après la récupération partielle de la TICPE (0,39 €/km contre 0,44 €/km en Allemagne). Quant aux péages, les transporteurs allemands utilisent prioritairement les autoroutes qui sont lourdement taxées depuis la mise en place de la taxe kilométrique appelée la LKW-Maut. Les péages supportés par des entreprises allemandes représentent plus du double du montant annuel payé par les entreprises françaises. Les autres postes de coût en faveur des entreprises françaises sont les assurances et la taxe à l'essieu.

Une particularité du secteur allemand est l'existence d'une aide publique spécifiquement destinée aux entreprises du TRM. Cette aide, appelée De-minimis, a été mise en place pour compenser les surcoûts de la LKW-Maut. Vu les montants limités en jeu, De-minimis ne s'oppose pas à la législation européenne qui surveille de près ce type de procédures. Le montant maximum de l'aide s'élève à 2 000 euros par véhicule d'une charge utile d'au moins 12 tonnes. Elle est conçue comme un financement complémentaire d'une dépense de l'entreprise et peut représenter au maximum 90 % des coûts de certains équipements, dont les filtres à particules, les pare-vents, l'informatique embarqué avec le GPS, certains logiciels, ... Selon les organismes locaux, cette aide aurait permis d'augmenter le taux de renouvellement du parc de véhicules du pavillon allemand. La hausse des immatriculations de 18,5 % en 2011 semble le confirmer.

Selon les estimations du CNR, le coût de revient (hors coûts de structure) rapporté au km dans les Länder à l'Est de l'Allemagne est de 15 % inférieur au coût français. Cet écart n'est que de 5 % pour les Länder de l'Ouest.

### Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

En Allemagne, le temps de travail et les dispositifs concernant la conduite ont été harmonisés très tardivement avec la réglementation européenne. L'entrée en vigueur de nouvelles règles aurait créé un choc pour le secteur du TRM qui profitait auparavant d'une productivité du travail bien supérieure. Avant 2009, le temps de travail hebdomadaire pouvait aller jusqu'à 56,5 heures par semaine en moyenne. Il est désormais limité à 48 heures en moyenne comme partout dans l'UE. Concernant la rémunération, la nouvelle loi a engendré un véritable bouleversement : l'article qui fixe le temps de travail des conducteurs à 48 heures par semaine prévoit, de facto, la majoration des heures supplémentaires uniquement à partir de ce seuil, la 49<sup>ème</sup> heure au lieu de la 41<sup>ème</sup> précédemment.

Côté social, la flexibilité du travail permet d'embaucher et de licencier facilement. L'usage des CDD n'est donc plus d'actualité. Les salariés allemands bénéficient légalement de 25 jours par an de congés payés. Jusqu'à 5 jours de congés payés supplémentaires sont souvent accordés pour récompenser l'ancienneté. Pour des raisons de compétitivité, l'augmentation des salaires comme moyen d'incitation des conducteurs a été laissée de côté par les employeurs. Donc, ce sont les retours fréquents à la base ou une épargne-retraite qui sont désormais les arguments principaux pour fidéliser les conducteurs.

Il n'y a pas de salaire minimal en Allemagne, ni au niveau fédéral, ni au niveau des Länder. Les entreprises sont donc libres de fixer le taux horaire ou de choisir un salaire mensuel forfaitaire. Les conventions collectives, établies au niveau des Länder, existent mais ne sont pas obligatoires. Elles sont régulièrement mises à jour à l'Ouest où près d'un quart des entreprises les suivraient. A l'Est, elles ne sont pas mises à jour et ne sont utilisées qu'exceptionnellement. A titre de comparaison, au Pays de Bade, le taux horaire conventionnel est fixé à 13,16 € tandis qu'en Saxe, dont la convention date de 1996, il est à 6,22 €. Par conséquent, les salaires, qu'ils soient conventionnels ou non, subissent des écarts importants entre les Länder.

La tendance générale dans le secteur du TRM est la forfaitisation des salaires. Ce phénomène est plus répandu à l'Est qu'à l'Ouest. Il consiste à fixer un salaire mensuel quelque soit le volume de travail. En règle générale, dans le TRM, les salaires forfaitaires sont négociés pour 48 heures de travail hebdomadaire en moyenne. Les autres travaux et la conduite sont comptés comme des heures de travail. Le temps de disponibilité n'y est inclus et rémunéré que très exceptionnellement. Récemment, les conventions collectives, lorsqu'elles ont été réécrites, ont dû s'adapter à ce phénomène de forfaitisation en indiquant un salaire forfaitaire conventionnel pour 48 heures de travail hebdomadaire en moyenne. Conformément à la loi, les nouvelles conventions collectives ne prévoient la majoration des heures supplémentaires qu'à partir de la 49<sup>ème</sup> heure.

Un montant minimal d'indemnités journalières de déplacement est fixé par la loi pour l'ensemble des salariés (tous secteurs confondus) en fonction du temps passé en dehors de son lieu de travail. Il est de 24 euros (non soumis aux charges, ni imposé) pour un déplacement sur le territoire national de 24 heures. En cas de majoration, les frais de déplacement ne sont pas soumis aux charges jusqu'au double du montant minimal, mais la partie majorée est imposée forfaitairement à 25 % pour le salarié. Pour les déplacements à l'international, le Ministère des Finances établit chaque année une grille des indemnités maximales par pays. Les indemnités de déplacement ne sont ni chargées ni imposées jusqu'à ces plafonds.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Allemagne, valeurs 2012				
	unité	France	Allemagne Ouest	Allemagne Est
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	27 300	29 100	20 620
Indemnités de déplacement	€/an	8 826	5 292	4 536
Cotisations employeur (aides Fillon déduites)	%	31,1%	26,0%	26,0%
Coût total annuel	€/an	44 616	41 948	30 510
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	228	249
Temps de conduite annuel	h/an	1 572	1 806	1 980
Kilométrage annuel		105 327	126 000	140 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,38	23,23	15,41
Base 100 France		100	82	54
Coût kilométrique	€/km	0,42	0,33	0,22
Base 100 France		100	79	51

Source : études CNR Europe

En conclusion, si les entreprises du TRM allemandes profitent d'un coût de main d'œuvre avantageux, les autres postes de coût comme les péages ou encore le carburant annulent en partie cet avantage. Pourtant, le pavillon allemand, dont les coûts sont très hétérogènes selon les Länder, garde une réserve de compétitivité à l'Est où les coûts sont minimisés et la productivité optimisée. Sur le marché international, cette particularité ne suffit pas à faire face aux pavillons des pays voisins de l'Est comme la Pologne ou la République Tchèque. En revanche, l'activité nationale est préservée grâce au patriotisme économique et au caractère industriel et exportateur de l'économie allemande, les transporteurs se positionnant près des grands pôles industriels.