



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ALLEMAND



Source : www.europa.eu

Dernière mise à jour 29 janvier 2013

Sommaire

1.	PRESENTATION GENERALE	1
1.1.	CADRAGE GEOGRAPHIQUE ET POLITIQUE	1
1.2.	CADRAGE ECONOMIQUE	2
1.2.1.	<i>Excédent des caisses d'assurance sociale et du budget à la mi-2012.....</i>	<i>3</i>
1.2.2.	<i>Taux de chômage.....</i>	<i>3</i>
1.2.3.	<i>Croissance soutenue par les exportations et la consommation intérieure</i>	<i>4</i>
1.2.4.	<i>Assombrissement des perspectives à venir</i>	<i>5</i>
1.2.5.	<i>Inquiétudes allemandes face à un risque de décrochage français.....</i>	<i>6</i>
1.3.	SITUATION ENERGETIQUE DE L'ALLEMAGNE	7
1.4.	LES DEFIS DU TRANSPORT ALLEMAGNE	8
1.5.	LES INFRASTRUCTURES ET LEUR UTILISATION	10
1.5.1.	<i>Blocages face aux mégas projets de grandes infrastructures de transport.....</i>	<i>10</i>
1.5.2.	<i>Financement des infrastructures.....</i>	<i>11</i>
1.6.	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR DU TRM EN ALLEMAGNE	12
1.6.1.	<i>Parts modales</i>	<i>13</i>
1.6.2.	<i>Le pavillon de TRM allemand en 2010 - 2011</i>	<i>14</i>
1.6.3.	<i>Cabotage en Allemagne et cabotage du pavillon allemand</i>	<i>17</i>
2.	PRESENTATION SPECIFIQUE DU TRM EN ALLEMAGNE.....	18
2.1.	L'ORGANISATION DU SECTEUR.....	18
2.1.1.	<i>Syndicats professionnels et syndicats de salariés</i>	<i>18</i>
2.1.2.	<i>Entreprises de TRM en Allemagne</i>	<i>18</i>
2.1.3.	<i>Les conducteurs indépendants.....</i>	<i>22</i>
2.1.4.	<i>Analyse sectorielle du chiffre d'affaires et de la rentabilité</i>	<i>22</i>
2.1.5.	<i>La formation professionnelle</i>	<i>24</i>
2.1.5.	<i>Les soutiens au secteur</i>	<i>25</i>
2.2.	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU MARCHE	27
2.2.1.	<i>Les conditions d'accès au marché</i>	<i>27</i>
2.2.2.	<i>Panorama des entreprises leader</i>	<i>29</i>
2.2.3.	<i>Temps de travail et mode de transposition de la directive 2002/15/CE, heures supplémentaires</i>	<i>30</i>
2.3.	LE CONTROLE ET LES INFRACTIONS, CONTROLE TECHNIQUE	32
2.4.	FISCALITE GENERAL ET SPECIFIQUE S'APPLIQUANT AU TRM ET PEAGES AUTOROUTIERS	36
2.4.1.	<i>Charges sociales.....</i>	<i>36</i>
2.4.2.	<i>Fiscalité spécifique du TRM en Allemagne (2010).....</i>	<i>37</i>
2.4.3.	<i>Fiscalité des salaires en Allemagne.....</i>	<i>37</i>
2.4.4.	<i>Les péages.....</i>	<i>39</i>
2.5.	REGLEMENTATION DU TRAVAIL, CONVENTIONS COLLECTIVES	42
2.5.1.	<i>Conventions collectives</i>	<i>43</i>
2.5.2.	<i>Primes, défraiements et autres avantages</i>	<i>45</i>
3.	COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES DU TRM ALLEMAND A L'INTERNATIONAL ..	48
3.1.	METHODE ET PERIMETRE DE L'ENQUETE AUPRES D'ENTREPRISES DE TRM ALLEMANDES.....	48
3.2.	CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGEEES	48
3.3.	OBSERVATION DES COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE	50
3.3.1.	<i>Etat du marché.....</i>	<i>51</i>
3.3.2.	<i>Conditions de travail</i>	<i>51</i>
3.4.	PRESENTATION DE PROFILS TYPE	52
3.4.1.	<i>Länder de l'Ouest</i>	<i>53</i>
3.4.2.	<i>Länder de l'Est.....</i>	<i>54</i>
4.	REFERENCES.....	55
	BIBLIOGRAPHIE	55

1. Présentation Générale

1.1. Cadrage géographique et politique

L'Allemagne est une république fédérale qui repose, depuis 1949, sur une Constitution très précise appelée « la loi fondamentale » (*Grundgesetz*), régissant une répartition explicite des compétences, et leur financement, entre les différents niveaux de pouvoir du fédéralisme. La réunification allemande, le 3 octobre 1990, ouvre une nouvelle page de l'histoire européenne et a encouragé l'élargissement de l'UE aux nouveaux Etats 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 au niveau des Länder, est important en particulier en matière fiscale pour toutes les lois et dispositions qui concernant 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, mais à partir d'un certain niveau de voix exprimées. De plus, la protection de la classe moyenne est un élément fondamental de la démocratie allemande, afin de s'éloigner de choix extrêmes. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre la grande résistance industrielle du tissu économique allemand 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 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 M. Joachim Gauck), 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 mais elle s'apparente aussi à celle d'une clef de voute. Le fédéralisme allemand consacre la règle de la loi et, dans ce cadre, donne un pouvoir d'évaluation et de contrôle, sans équivalent en Europe, à la Cour Constitutionnelle de Karlsruhe qui tranche les litiges liés à l'interprétation de la Constitution. Son rôle a été central dans l'ensemble de mesures prises pour la sauvegarde de l'Euro en 2011 et 2012.

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 exemplaire et unique de fédéralisme fiscal par le fort niveau de redistribution et de solidarité qui les fondent, mais aussi par leur sophistication (place faite aux incitations pour réduire le niveau de redistribution sur longue tendance, calcul mis à jour chaque année, clé de répartition des recettes fiscales,...).

- Superficie : 357 026 km²
- Densité : 229 hab. /km²
- Population : 81 751 602 habitants au 1^{er} janvier 2011
- Capitale : Berlin
- Nature du régime : République fédérale
- Chef d'Etat : M. Joachim Gauck (président fédéral)
- Chancelière fédérale : Mme Angela Merkel
- Ministre des transports : M. Peter Ramsauer, ministre fédéral des transports, des travaux publics et du développement urbain
- Commissaire européen : M. Günther Oettinger, commissaire à l'énergie
- Nombre de députés européens : 99 sur 750 (96 sur 751 à partir de 2014)

1.2. Cadrage économique

- Monnaie : Euro
- PIB (au prix du marché) : 2 644 G€ en 2012 (prévision fin 2012)
- PIB/hab. en SPA : 121 (standard de pouvoir d'achat avec base 100 = UE27)
- Taux de croissance du PIB : 3,1 % en 2011 ; +0,7 en 2012
- Taux d'inflation annuel moyen : 2,1 % en 2012
- Taux de chômage (BIT) : 5,3 % en décembre 2012
- Salaire minimum brut : Il n'y a pas de salaire minimum en Allemagne
- Salaire moyen : 3 533 €/mois brut dans l'industrie et services marchands, 2 925 €/mois brut dans le secteur des transports
- Formation brute de capital fixe : 512 G€ en 2011
- Exportations de biens et services : 1 289 G€ en 2011
- Importations de biens et services : 1 161 G€ en 2011
- Balance commerciale : 159 G€ en 2011
- Flux des IDE – solde : 35 G\$ en 2010

Tableau : Comparaison franco-allemande

	Allemagne	France
Population totale (millions) 2011	81,8	65,5
Densité (hab. /km ²)	229	97 (115 en métropole)
PIB - prévision 2012 (mds d'€)	2 644	2 030
Croissance économique	2009 : - 5,1 % 2010 : 4 % 2011 : 3,1 %	2009 : - 2,6 % 2010 : 1,4 % 2011 : 2 %
IDH (2010)	10 ^{ème} rang	14 ^{ème} rang
Taux de chômage (fin 2012)	5,3 %	10,5 %
Taux d'inflation (2012)	2,1 %	2,2 %
Dette publique (% du PIB) (T2 2012)	82,8 %	91 %
Répartition du PIB par secteur (2006)	Agriculture : 0,9 % Industrie : 29,8 % Services : 69,3 %	Agri. : 2 % Industrie : 20,5 % Services : 77,5 %
Part des échanges dans le PIB (2008)	44,1 %	27,7 %

Source : Conférence Lyon 1 - Lyon 2, Goethe Institut, 50^{ème} anniversaire du Traité de l'Elysée, nov. 2012

L'économie allemande se caractérise, en cette année 2012, par une forte réactivité à l'économie mondiale et, en Europe, par un réel dynamisme mais aussi un déphasage avec ces principaux partenaires, en particulier la France et les pays du Sud de l'Europe.

1.2.1. Excédent des caisses d'assurance sociale et du budget à la mi-2012

Ainsi, signe de son dynamisme, en particulier grâce à l'export, l'Allemagne réalise en septembre 2012 plus de 10 milliards d'excédents des caisses d'assurance sociale et affiche un excédent budgétaire.

Les caisses d'organismes sociaux enregistrent en effet un excédent de 11,6 milliards d'Euros (Spiegelonline, 23 août 2012) qui compensent les déficits du Bund, Länder et communes (-3,3 milliards d'Euros). Les recettes de l'impôt sur le revenu ont progressé de 6,3 % à 109,1 milliards. Les recettes des cotisations sociales ont, elles, progressé de 2,8 % à 217,9 milliards d'euros. Les dépenses publiques ont connu une croissance plus modérée de 0,8 % sur les douze premiers mois. Pour les six premiers mois de 2012, l'Allemagne a ainsi dégagé un excédent de ses finances publiques de 0,6 % du PIB (8,3 milliards d'euros) : ce résultat constitue une très grande surprise à la sortie de l'été 2012 pour l'économie allemande. Il s'inscrit aussi dans les choix d'équilibres budgétaires et règles d'or des finances publiques en zone Euro qui avaient été fixés par la coalition actuellement au pouvoir autour d'Angela Merkel et ses alliés du parti libéral (FDP), mais cela se concrétise plus tôt que prévu. En effet, le déficit en 2011 des comptes publics s'établissait à 1% du PIB.

Le tableau suivant issu du rapport d'activité du BGL présente les principales données macro-économique pour l'Allemagne depuis 5 ans. Les données diffèrent légèrement de celles d'Eurostat.

Tableau : Bilan macro-économique de l'Allemagne

	2008	2009	2010	2011	2012 (estimation)
Croissance annuelle du PIB	1,0%	-4,7%	3,6%	2,8%	1,0%
Emplois (millions)	40,3	40,3	40,5	40,9	41,2
Chômage (millions)	3,3	3,4	3,2	2,9	2,7 à 2,9
Taux de chômage en %	7,8%	8,1%	7,7%	6,9%	5 % à 7 %
Inflation annuelle	2,6%	0,4%	1,1%	2,4%	2,0%

Source : BGL, rapport d'activité 2011, p. 49

1.2.2. Taux de chômage

Avec un taux de chômage légèrement au-dessus de 5 % en 2012, l'Allemagne se classe au troisième rang européen. L'Autriche affiche la meilleure performance des vingt-sept en 2012 avec 4,7 % suivi par le Luxembourg avec 5,2 %. Le taux allemand est le plus bas depuis la réunification. Une pénurie de main d'œuvre est observée même dans certains secteurs, comme pour les conducteurs routiers. Eric Le Boucher (Le Monde) note très ironiquement :

« Portugais, Grecs, Espagnols commencent à s'y déplacer. Jeunes Français en manque de travail : traversez le Rhin ! » (Les Echos, 3 février 2012).

En Allemagne, pays de l'alternance et de l'apprentissage avec une imbrication forte de l'entreprise et des établissements d'enseignement supérieur, le taux de chômage des jeunes se limite à 7,8 % contre plus de 20 % en France. En Allemagne, 400 000 postes d'encadrement sont non pourvus à la mi-2012. Cette bonne santé du marché du travail en Allemagne masque néanmoins une vraie précarité, un recours au temps partiel et de petits, voire très petits, salaires issus des mini- et midijobs.

1.2.3. Croissance soutenue par les exportations et la consommation intérieure

L'économie allemande bénéficie du dynamisme des économies émergentes, en particulier avec la Chine, avec laquelle elle entretient des relations privilégiées depuis les années 1980. La Chine est devenue le premier partenaire commercial de l'Allemagne devant la France (L'Express, nr. 3162, 8 février 2012, p. 138). 5 000 entreprises allemandes sont implantées en Chine.

L'export constitue un effet d'entraînement pour la plupart des secteurs industriels, une des spécialités allemandes : automobile, machines-outils, biens d'équipements. En effet, l'économie allemande garde une forte spécialisation dans le secteur secondaire, ce qui lui permet de garder un tissu industriel innovant et réactif au niveau national, mais aussi de sous-traiter et délocaliser partiellement en Europe de l'Est et en Asie. Ce moteur des exportations lointaines a tiré ces dernières années la croissance allemande. Les indicateurs témoignent aujourd'hui d'un ralentissement éventuel, notamment dû à la baisse de la croissance de la production chinoise.

Tableau : Excédent de la balance commerciale allemande des biens et services en milliards d'€

Année	Milliards d'€
2000	59
2001	96
2002	133
2003	132
2004	154
2005	159
2006	162
2007	199
2008	180
2009	135
2010	153
2011	158
2012	174*

Source : BGL Jahresbericht, 211, p. 3 ; * estimation

La force de l'économie allemande se caractérise d'abord par le maintien d'une forte spécialisation industrielle sur le territoire (30 % du PIB dans l'industrie et 69 % pour les services, contre près de 20 % en France dans l'industrie et 78 % dans les services). Ensuite, le moteur de cette croissance est un tissu de PME-PMI exportatrices (400 000 PME contre 200 000 PME en France et 300 000 en Italie), avec environ 2 000 champions mondiaux qui réalisent 40 % des exportations allemandes. Ce sont ces entreprises qui offrent à l'Allemagne son titre d'« *Exportweltmeister* » ou championne du monde des exportations. Les entreprises exportatrices s'appuient d'abord sur ce que l'Europe a de plus régénérateur : le grand marché commun, véritable tremplin vers le marché mondial.

Le tissu industriel allemand permet d'offrir un vaste éventail d'emplois, diversifiés, à la population, repoussant le spectre du chômage et, par voie de conséquence, l'attraction pour des choix politiques plus extrêmes. Le TRM allemand s'adosse naturellement à ce tissu industriel, mais il voit ses parts de marché baisser ces dernières années au profit des transporteurs est-européens (voir partie 1.6.).

Alors que les grands groupes français jouent la carte de la délocalisation, les hommes politiques allemands défendent le « Standort » - localisation en Allemagne - en vantant les mérites du « Made in Germany »¹, label qui fonctionne très bien pour le TRM allemand (Guihéry, Etude CNR 2007), la fiscalité réduite (TVA sociale), les coûts salariaux contenus et des externalités positives avec les

¹ Le « made in Germany » a été en fait inventé ... au Royaume-Uni au XIX^{ème} siècle pour tenter de protéger l'industrie britannique face à une concurrence envahissante à l'époque des produits allemands (Benichi, 2009).

Universités (Recherche-Développement). L'Allemagne se positionne sur un modèle économique en quête permanente d'efficacité et de cohérence juridique, proche en tout cas des recommandations des intellectuels et des universitaires : qualité et insensibilité au prix, innovation et orientation vers les exportations. Il est intéressant de voir, en Allemagne, la forte influence des milieux scientifiques et universitaires sur la classe politique allemande².

Enfin, côté financement des PME-PMI, la forte préférence pour l'autofinancement en Allemagne (100 % en Allemagne contre 70 % en France) renforce la place centrale des entreprises, en toute indépendance des banques.

1.2.4. Assombrissement des perspectives à venir

Si l'Allemagne a réussi à décriper son marché du travail, en exerçant une pression forte sur les prix et les salaires, une certaine précarité a émergé et elle commence à poser des problèmes. Il n'y a en effet pas de salaires minimum en Allemagne. Le recours très courant au travail à temps partiel, parfois contraint, limite le pouvoir d'achat des ménages les plus modestes. 7 millions de salariés bénéficient du contrat de mini-job, emploi rémunéré à 400 € pour 15 heures de travail et largement défiscalisé du côté de l'employeur comme de l'employé.

Il faut néanmoins éviter de surévaluer l'importance des coûts salariaux dans la compétitivité allemande en raison d'une forte externalisation de sa production industrielle en Europe de l'Est. Les coûts salariaux *Inland* incorporés dans les produits allemands sont finalement relativement faibles. Certaines études évaluent cette sous-traitance vers les pays émergents comme un bond de + 20% de compétitivité.

Les disparités Est-Ouest se sont évidemment réduites depuis l'unité allemande (cf. tableau ci-jointe) mais de fortes disparités restent observables, loin des centres villes ou des régions les plus dynamiques. Cette disparité se fait sentir dans le secteur du TRM.

Tableau : Disparités Est-Ouest avant la crise

Productivité et salaire	Anciens Länder	Nouveaux Länder
PIB par actif - 1991	45 235 €	20 150 €
PIB par actif - 2008	64 273 €	50 785 €
Salaire brut par salarié - 1991	21 763 €	12 676 €
Salaire brut par salarié - 2008	28 727 €	23 408 €

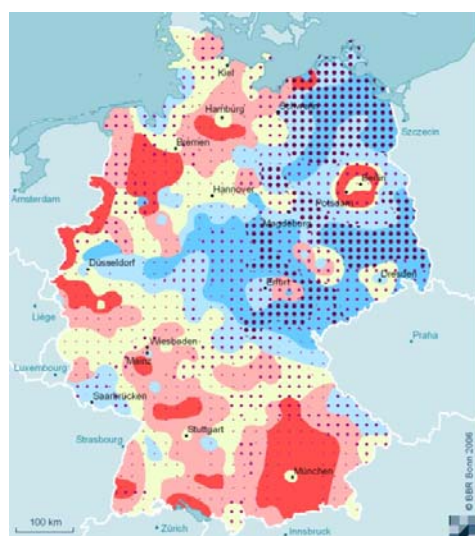
Source : Allemagne Faits et réalités, 2010, p. 13

Le défi à venir pour l'Allemagne est bien celui de son vieillissement démographique : quelques soient les scénarii retenus, l'Allemagne devrait avoir perdu des habitants en 2050. Dans le cas le plus grave, de 85 millions d'habitants en 2000, l'Allemagne pourrait compter 65 millions en 2050. Le scénario intermédiaire affiche un recul de 5 millions à 75 millions en 2050. Le scénario le plus favorable propose un recul de quelques millions de personnes avec 82 millions de personnes en 2050. Ce vieillissement attendu de la population devrait amener tout un ensemble de modifications de la dynamique du secteur des transports, comme en témoigne la carte ci-dessous : l'Est de l'Allemagne

² C'est une tradition très ordo-libérale (cf. les travaux de W. Eucken et l'Ecole de Freiburg). Une exception intéressante concerne l'euro qui a subi dès 2010-2011 une critique en règle d'une certaine partie des économistes allemands les plus influents. Après quelques flottements au niveau fédéral en 2011, ces critiques n'ont pu réellement s'immiscer dans le débat politique allemand à ce jour. La pétition de plus de 150 économistes allemands de renom contre les orientations de la politique monétaire de la BCE et les mécanismes de solidarité (MES) en zone euro, atteste encore à la mi-2012 de cette rupture très inquiétante entre le monde académique et politique, une première au pays de l'ordo-libéralisme depuis la deuxième guerre mondiale.

devrait encore se dépeupler (et les gros points indiquent une population plutôt vieillissante). La région de Munich affiche un vrai dynamisme.

Carte : dynamisme démographique et vieillissement de la population allemande



Légende :

Dynamisme démographique :

- Bleu : baisse
- Rouge : hausse

Age : les points représentant le vieillissement de la population

Source : BBR, *Bevölkerungsprognose 2002-2020*

Tout porte à croire qu'un marché du travail unifié en Europe et une diffusion de la croissance et du dynamisme allemand auprès de ses voisins pourraient apporter des solutions à ces perspectives. Un approfondissement de la construction européenne semble donc incontournable de ce point de vue.

Tableau : Comparaison démographique France-Allemagne

	Allemagne	France
Nombre moyen d'enfants par femme	1,4 (2008)	2 (2008)
Part des personnes de 65 ans et plus	20,2%	16,7%
Part des personnes de moins de 15 ans	13,5%	18,4%

Source : INSEE, Destatis

1.2.5. Inquiétudes allemandes face à un risque de décrochage français

La situation économique allemande à la mi-2012 est marquée par de réelles incertitudes. Au deuxième trimestre 2012, les exportations ont progressé de 2,5 % par rapport au premier trimestre 2012. La consommation des ménages a progressé de 0,4 % par rapport au premier semestre ainsi que les dépenses publiques (+0,2%). Anticipant néanmoins un essoufflement de la croissance pour la fin 2012, les entreprises réduisent leur investissement (-0,9 %). Certains secteurs sont plus touchés, comme les dépenses de voiture et les machines-outils (-2,3 %). *Les Echos* (23 août 2012) citent un indice PMI Flash composite (47 points) du cabinet Markit qui est, en août 2012, au plus bas depuis 38 mois.

L'Allemagne anticipe donc une situation économique qui se complexifie en zone Euro³. Ainsi le 4 novembre 2012, Mme Merkel a indiqué que la crise de l'Euro pouvait encore se prolonger 5 années ou plus et qu'il fallait « retenir notre souffle pendant cinq ans ou plus » (*Les Echos*, 5 novembre 2012). Le gouvernement table pour 2012 sur un déficit public de 0,5 % du PIB. La croissance a été moindre au deuxième trimestre (0,3 %), contre 0,5 % au premier trimestre 2012, ce qui confirme le ralentissement de l'activité observé en zone Euro à la mi-2012. De nombreux experts attendent une petite récession

³ Par exemple Opel a annoncé le jeudi 23 août des mesures de chômage partiel pour une durée de 20 jours sur deux sites allemands, Rüsselsheim et Kaiserslautern (*Spiegelonline*, 23.08.2012).

pour le troisième trimestre, dans la foulée de l'Italie, l'Espagne ou le Portugal, voire une stagnation comme en France.

L'Allemagne, anticipant donc une dégradation de la situation économique en 2012 et une rechute des déficits publics, se refuse à intervenir pour soutenir de grandes entreprises en difficulté : le droguiste Schlecker n'a pas été aidé, tout comme Opel. Ces derniers mois, des faillites retentissantes ont secoué le monde économique allemand, comme par exemple le chantier naval Sietas à Hambourg, ou Manroland, un symbole de l'Allemagne puisque c'est le 3^{ème} fabricant de matériel d'imprimerie, une des spécialités allemandes dans les biens d'équipement. Même en Allemagne de l'Est, après une visite spectaculaire de la Chancelière Angela Merkel sur place fin août, le chantier P+S Werften de Stralsund et Wolgast a été abandonné à son sort dans une région le Mecklembourg Poméranie Occidentale qui a beaucoup perdu de son assise industrielle.

L'évaluation faite par les milieux économiques allemands de la situation économique en France n'est pas tendre : ainsi le puissant président de la Fédération Allemande de l'Industrie (BDI) confirme que le décrochage entre la France et l'Allemagne s'accélère (Les Echos, 4 septembre 2009). L'économie allemande réalise aujourd'hui 1/4 du PIB de la zone Euro alors que la France est tombée à 15 %. Il semble que la croissance en France pourrait s'établir à 0,2 % en 2012 alors que l'Allemagne, pourtant en ralentissement pour cette fin d'année 2012, devrait atteindre 1 %. La zone Euro devrait afficher une vraie récession avec -0,3 % (Les Echos, 4 septembre 2009).

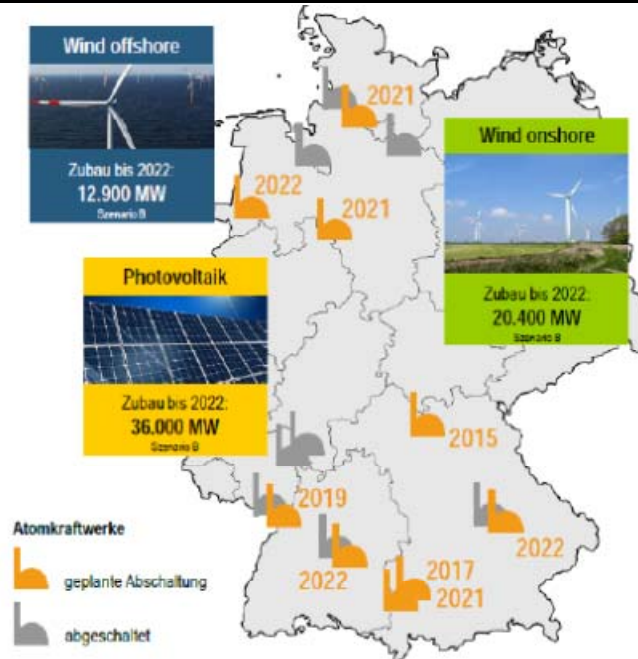
Ce décrochage français – politique et économique – face à une accélération allemande inquiète les Allemands car c'est une première depuis la seconde guerre mondiale. Les risques du décrochage français sont clairement posés par le Président du BDI : « je crois que ce serait la fin de l'Eurosystème si la France était mise sous tension et parvenait à des conditions de refinancement comparables à ce que connaissent aujourd'hui l'Espagne et l'Italie » (Les Echos, 4 septembre 2012).

1.3. Situation énergétique de l'Allemagne

D'un point de vue énergétique, l'Allemagne appartient, de manière classique en Europe continentale, aux pays très dépendants de leurs approvisionnements énergétiques, surtout pour le pétrole. Elle a néanmoins réussi, pour le gaz, à bâtir un partenariat stratégique avec Gazprom, cette grande entreprise russe jouant un rôle de plus en plus important en Allemagne. Le Gazoduc *Northstream* reliant la Russie à l'Allemagne s'inscrit dans cette volonté d'ouverture vers l'Est de ses approvisionnements énergétiques.

Mais l'Allemagne s'est fixée un objectif ambitieux pour les 10 prochaines années avec l'abandon du nucléaire et le saut dans les énergies renouvelables : de 55 Gigawatt en 2010 produite à partir d'énergies renouvelables, l'Allemagne prévoit de passer à 85 Gigawatt en 2015, 110 Gigawatt en 2020 et à 141 Gigawatt en 2030 (dans l'ordre d'importance : photovoltaïque, éolien, éolien offshore, biomasse (Financial Times Deutschland, 17.11.2011, p.1). Ce choix de société, bien accepté et soutenu par la population allemande, amène des défis à relever importants, qui soulèvent de nouvelles interrogations et incertitudes, en particulier pour la reconstruction des réseaux de distribution de l'énergie, en particulier électrique (centre de production éolien au Nord et consommation au centre ou au Sud de l'Allemagne).

Carte : Programme de fermeture des centrales nucléaires



En orange : date prévue de fermeture de la centrale

En gris ; centrale fermée

Fenêtre bleue : EOLIEN en mer : 12 900 MW à mettre en service d'ici 2022

Fenêtre jaune : SOLAIRE : 36 000 MW à mettre en service d'ici 2022

Fenêtre verte : EOLIEN terrestre : 20 400 MW à mettre en service d'ici 2022

Source : 43^{ème} séminaire de recherche sur les transports et la régulation, Université de Freiburg, Sept. 2012

1.4. Les défis du transport Allemagne

Le secteur des transports en Allemagne occupe une place centrale dans les préoccupations des pouvoirs publics allemands. En effet, ce secteur se place en appui et en soutien des très nombreuses entreprises en Allemagne, pour le transport intérieur mais aussi pour l'exportation. Il se doit donc d'être tout aussi efficace et ouvert que les acteurs de l'économie allemande, et il est fait une grande place à l'intervention publique, dans la régulation ex ante du secteur, les investissements en infrastructures ou les orientations stratégiques (développement durable, renforcement du mode ferré, tarification d'usage de l'infrastructure). Les niveaux décentralisés de pouvoir - les Länder - jouent aussi un rôle important, dans la formation et la qualification de conducteurs et des chefs d'entreprises du TRM, mais aussi pour les contrôles en entreprises. Actuellement, le secteur des transports en Allemagne fait face à cinq grands défis :

- La rénovation des infrastructures, en particulier routières, devient urgente, certaines infrastructures ne répondant bientôt plus aux normes de sécurité en vigueur (ponts en particulier). Et c'est maintenant en Allemagne de l'Ouest, qui a vu ses infrastructures vieillir ces vingt dernières années, que se porte l'attention du gouvernement fédéral.
- La congestion dans certains nœuds du réseau routier et ferroviaire : DB Schenker estime que le budget des transports en Allemagne doit être augmenté de 20 % pour répondre aux besoins de la demande de transport (DB Schenker, Conférence lors de l'Université d'été Transport Logistique, HTW, Saarbrücken, 3.09.2012).
- La segmentation du réseau, plutôt du côté des infrastructures ferroviaires : actuellement, les trains de voyageurs empruntent les mêmes voies que les trains de marchandises et les trains plus lents, comme en transport régional ferroviaire. Cela pose un problème à DB Netz pour assurer une fiabilité du réseau. La France, à l'inverse, est enviée pour son réseau ferroviaire

dédié à la grande vitesse. Ainsi l'objectif allemand de grande vitesse ferroviaire est d'atteindre sur son réseau 200 - 250 km/h et non 300 - 330 km/h comme en France. Il faut comprendre la reconstruction de la gare de Stuttgart dans ce sens.

- Les ressources humaines, par exemple le personnel de conduite : lors d'une réunion avec le CNR, le BAG a dressé un constat en insistant sur une certaine « rareté qualitative » du marché des conducteurs routiers. En fait, les besoins en recrutement sont importants. La DB recherche actuellement 80 000 collaborateurs. Cette situation tranche avec les forts niveaux de chômage en Europe du Sud et maintenant en France, qui a dépassé le chiffre symbolique des 3 millions de chômeurs.
- Le renforcement des logiques concurrentielles dans le secteur des transports : les récentes prises de positions de l'Agence Fédérale de Régulation des Réseaux vont dans ce sens (FAZ, 5. 09. 2012). Dans le même esprit, le gouvernement fédéral étudie l'ouverture à la concurrence de ligne autocars interurbaines, comme cela existe au Royaume-Uni (National Express).

Pour motiver les acteurs du transport de marchandises en Allemagne le Gouvernement Fédéral (Ministère des Transports) a lancé un plan-cadre de développement stratégique : le *Masterplan logistik* (2009). Il définit en introduction le rôle central des transports et de la logistique dans l'épanouissement personnel, la liberté et « la participation sociale » de la population. Il relève comme défis la globalisation et la division internationale du travail, le changement climatique et le développement durable, le risque démographique, la sécurité. Il fixe alors les objectifs des politiques publiques :

1. Efficacité dans la gestion des infrastructures et positionnement des trafics de façon optimale.
2. Réduction des transports « inutiles » de manière intelligente (city-logistique, plateforme multimodale).
3. Report modal vers les chemins de fer (soutien affirmé aux corridors européens, à l'ERTMS ou à l'European Train Control System (ETCS) (p. 33) et les voies navigables, soutien aux modes plus favorable à l'environnement.
4. Renforcement et rénovation des nœuds logistiques importants et des axes principaux.
5. Recherche d'une meilleure performance environnementale face au bruit et à la pollution.
6. Incitation pour de bonnes formations et un cadre de travail favorable dans le transport.

Derrière ce plan d'action, qui détaille aussi les mesures et les acteurs impliqués, est fixé l'objectif de placer l'Allemagne comme un des premiers centres logistiques mondiaux.

Fin 2011 a aussi été adopté en Allemagne un code du développement durable (*The German Sustainability Code, GSC*). Il regroupe les recommandations d'un groupe de travail très large regroupant des acteurs du monde des affaires, de la finance et de la société civile. Il liste un ensemble de mesures volontaires permettant une meilleure prise en compte environnementale. Ce code a été testé auprès de 28 entreprises représentant 643 milliards d'euros de capitalisation boursière et un total de 3 160 481 salariés (GSC, p. 2).

Il développe tout un éventail d'indicateurs (20 points d'investigation) autour de la stratégie, du processus productif et de la vie en entreprise ainsi que sur l'environnement et la vie des salariés (diversité, formation, absentéisme, actes de discrimination). L'esprit de ce code dépasse parfois la simple analyse environnementale et se positionne plutôt comme un code éthique. Il s'intéresse ainsi au montant des aides que les entreprises auraient versées aux partis politiques (GSC, p. 15), mais aussi au risque de corruption (GSC, p.15) comme aux questions de droits de l'homme (GSC, p. 13). Le lien qu'entretiennent ces questions plutôt éthiques et les questions environnementales ne nous semblent pas évidents à première lecture, mais ce code révèle une perception très allemande, globale et codifiée d'une question essayant d'intégrer tous les paramètres, même les plus lointains à première lecture.

Une évaluation du code de développement durable allemand devrait être entreprise en 2013.

1.5. Les infrastructures et leur utilisation

Autoroutes :	12 645 km d'autoroutes au 31/12/2010 ; 231 000 km de réseau routier
Densité d'autoroutes :	35,9 m/km ²
Voies ferrées :	37 934 km ouvertes dont 20 497 km électrifiées
Voies navigables :	7 707 km dont 2 163 km de canaux navigables

Les grands projets actuels dans le domaine des infrastructures de transport concernent la gare de Stuttgart, la liaison TGV Nuremberg-Stuttgart, la vallée du Rhin supérieure (Freiburg – Karlsruhe en grande vitesse et remise à niveau de l'autoroute A5) et les liens avec la Suisse, la route Y (axe ferroviaire grande vitesse entre Hanovre-Brême et Hambourg, mis en sommeil ces derniers temps) et les connections au réseau TGV français.

A cette liste, il convient de rajouter les projets secondaires suivants :

- Le port à haut tirant d'eau de « Jade Weser Ports »,
- L'agglomération logistique de Hambourg,
- Le nouvel aéroport de Berlin Brandebourg International (ouverture repoussée deux fois et prévue à la mi-2013),
- L'extension de l'aéroport de Francfort,
- Les corridors frets vers la Suisse et l'Est de l'Europe.

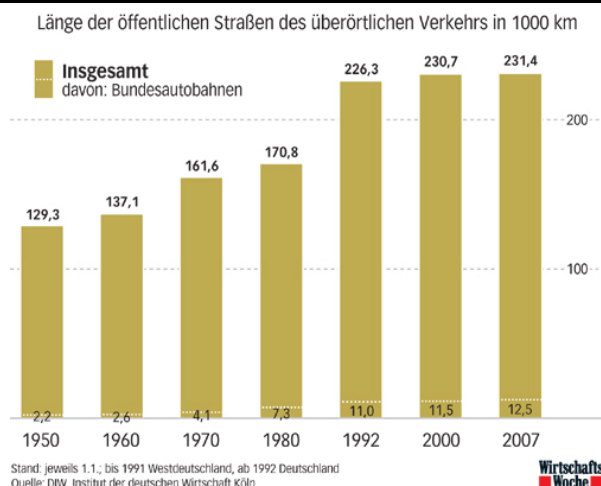
1.5.1. Blocages face aux mégaprojets de grandes infrastructures de transport

La population allemande a manifesté à plusieurs reprises son refus ferme de soutenir de grands projets d'infrastructure (ou mégaprojets) :

- Retard dans la livraison de l'aéroport Berlin-Brandebourg, plutôt pour des considérations technique et de sécurité.
- Refus des vols de nuit à l'aéroport de Francfort, ce qui pénalise le développement du premier aéroport allemand.
- Les habitants de Munich s'opposent à la construction d'une 3^{ème} piste sur l'aéroport de la ville, le second en termes d'importance en Allemagne. À l'occasion d'un référendum, 54 % des Munichois ont dit non à la construction de la piste, un coup dur pour le développement du trafic aérien en Bavière, une zone économique cruciale de l'Allemagne.
- Vifs débats sur l'impact environnemental des éoliennes.

Face à ce blocage persistant dans les grands projets d'infrastructure en Allemagne, la question de la congestion des réseaux reste donc un vrai goulet d'étranglement de l'économie allemande. En effet, les investissements autoroutiers se sont réduits (cf. graphe suivant) et il est devenu extrêmement complexe de lancer de nouveaux programmes, vu la grande sensibilité de la population aux grandes infrastructures.

Graphique : Evolution de la longueur du réseau routier et autoroutier en Allemagne (milliers de km)



Source: KIT-IWW, G. Liedtke, 2012

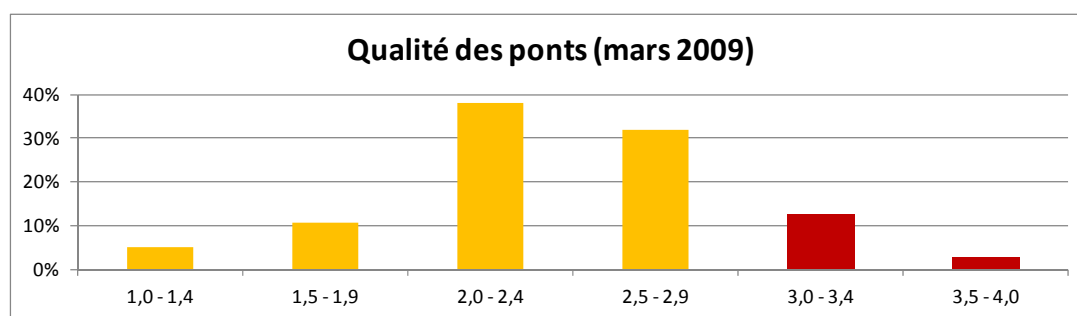
1.5.2. Financement des infrastructures

Le tableau suivant présente la contribution financière nette positive, hors effets externes négatifs, du transport routier à la collectivité (33 milliards d'€ d'excédents du routier). Le BGL en a fait un de ses chevaux de bataille pour exiger plus d'investissement dans les infrastructures routières.

Emplois (en €, 2009)	Ressources (en €, 2009)
Dépenses nettes pour les infrastructures routières : 17 milliards	Taxe sur les carburants routiers : 33 milliards
	Impôt sur les véhicules: 8,2 milliards
	Péage camions autoroutes: 4,4 milliards
	Divers (contributions riverains aux infrastructures locales routières) : 5 milliards
Total : 17 milliards	Total : 50,6 milliards
Soit un taux de couverture de 289 % (sans la prise en compte des effets externes négatifs du transport routier).	

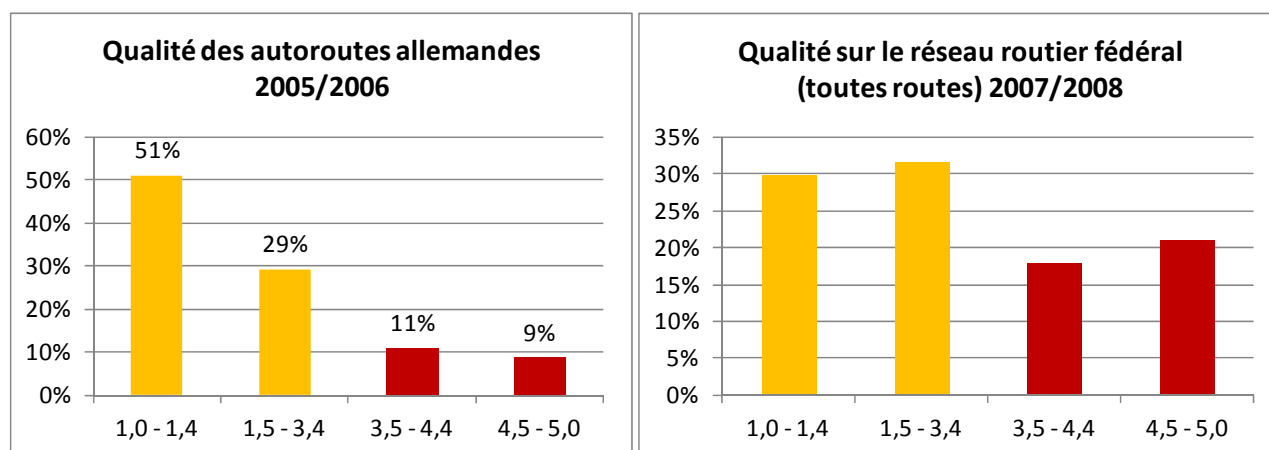
Source ; BGL, Verkehrswirtschaftliche Zahlen 2011, p. 70 ; propre recouplement

Face au vieillissement de ses infrastructures, en particulier autoroutières, le Bund est obligé de mettre en œuvre actuellement des programmes spécifiques pour faire face aux rénovations urgentes. Des besoins très importants de rénovations des infrastructures existantes ont ainsi été identifiés. Le graphique suivant dresse un bilan de l'état des ponts dont 15 % doivent être rénovés (légende : classement de 1 à 5 en fonction de l'état de la voirie : 1 est très bon ; 5 très mauvais, en rouge : rénovation impérative).



Source : Verkehrsinvestitionsbericht 2009 et 2012 ; G. Liedtke, KIT-IWW, 2012

Du côté des autoroutes, de grands chantiers sont en cours, par exemple sur l'A5 qui remonte de Freiburg vers Francfort, en particulier dans la région de Karlsruhe où certaines aires de repos et de détente n'ont pas changé depuis les années 1960. Aujourd'hui, 20 % des autoroutes allemandes sont dans un état nécessitant des travaux de maintenance importants (en rouge sur le graphe suivant). Sur l'ensemble du réseau fédéral, ce niveau atteint près de 40 % (graphe ci-dessous ; légende : classement de 1 à 5 en fonction de l'état de la voirie : 1 : très bon ; 5 ; très mauvais, en rouge : rénovation impérative).



Source : Verkehrsinvestitionsbericht 2009 ; G. Liedtke, KIT-IWW, 2012

Un programme d'un milliard d'euros d'accélération des investissements a récemment été lancé. Le réseau routier est reconnu comme prioritaire (600 millions d'euros : 400 millions d'euros en 2012 et 200 millions d'euros en 2013) devant la voie d'eau (300 millions d'euros) et le fer (100 millions d'euros sur deux ans). Pour la première fois, le réseau routier est prioritaire.

Un débat couve en Allemagne sur la mise en place d'une vignette ou de péages sur les autoroutes allemandes pour les véhicules légers, mais les puissants lobbies du secteur automobile - le VDA, le Syndicat des Constructeurs Automobiles et l'ADAC, le club des automobilistes allemands - suivent de près ce sujet très risqué dans le pays de l'automobile.

1.6. Données de cadrage du secteur du TRM en Allemagne

Les données statistiques nous renseignent sur les grands équilibres de l'économie des transports en Allemagne. L'année 2011 témoigne d'une croissance du transport de marchandises par rapport à 2010 : + 8 % en tonnages et + 2,3% en tonnes.kilomètres. Par mode, le transport ferroviaire de marchandises croît plus vite que le TRM en tonnes.km (5,4 % contre 4,2 %). En tonnage, le transport routier atteint 9,2 % de croissance en 2011 contre 5,4 % pour le ferroviaire.

Le BAG observe, pour 2011, des goulets d'étranglement préoccupants du côté des entrepôts et des conducteurs (BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr, p. 6). Néanmoins, le niveau d'avant la crise n'a pas été encore atteint, en national comme en international.

C'est le compte d'autrui qui bénéficie le plus de cette croissance, de même que le transport régional (cf. tableau suivant). La croissance du TRM allemand à l'international reste modérée (+ 2,3 % en t.km), indiquant ce que nous observerons par la suite, à savoir une concurrence de plus en plus forte avec les transporteurs est-européens.

Après un recul fort en 2009 (- 12 %) et 2010 (- 4,5 %), le transport local, à moins de 50 km, progresse à nouveau en 2011 (+ 12,4 %) comme le transport régional (51-150 km), + 8,3 % en 2011 contre + 2,6 % en 2010 et - 5,2 % en 2009). Le transport international de marchandises croît moins qu'en 2010 : + 2,6 % en 2011 contre + 3,3% en 2010 et - 9 % en 2009.

La navigation intérieure enregistre une baisse de son activité en raison de difficultés climatiques liées au débit sur le Rhin et ses affluents et sur le Main-Danube qui ont entraîné des interruptions du trafic fluvial (niveau d'eau trop faible). En 2011, un chavirage sur le Rhin à St Goarshausen avait également interrompu le trafic.

1.6.1. Parts modales

Le tableau suivant présente l'évolution des parts modales des différents modes de transport en Allemagne entre 2007 et 2011 (sur la base des tonnes.km) :

Tableau : Parts modales dans les transports en Allemagne

	2007	2008	2009	2010	2011
Route	72,2%	71,9%	73,3%	72,0%	73,2%
Fer	17,8%	18,1%	16,9%	17,7%	18,0%
Voie d'eau	10,0%	10,0%	9,8%	10,3%	8,8%

Source : BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr 2011, p. 14

La « bataille des modes » est très intense en Allemagne : le ferroviaire réalise près de 18 % des t.km, le routier 73 % et la voie d'eau un peu moins de 9 %. Le ferroviaire est désormais en Allemagne un concurrent très sérieux du TRM. Plus d'une centaine d'opérateurs sont actifs sur le réseau de DB Netz avec un réel dynamisme commercial.

La priorité des politiques publiques reste l'essor du fret ferroviaire, en particulier autour de grands corridors fret partant des ports de la Mer du Nord et rejoignant l'Italie, le premier à l'Est de Hambourg jusqu'à Passau à la frontière autrichienne et l'autre de Rotterdam à Bâle via Karlsruhe.

Le tableau suivant, édité par le BGL, offre une vision d'ensemble du secteur du TRM en Allemagne. On peut observer que près d'un demi-million de conducteurs sont actifs sur le marché allemand avec près de 370 000 camions et semi-remorques. Les tonnages ont progressé de 20 % entre 2004 et 2010.

Tableau : Fiche signalétique de la branche TRM en Allemagne

Chiffre d'affaires (2010)	29,3 milliards d'€
Employés (2011)	581 642 dont 447 197 conducteurs (77 %)
Nombre d'entreprises (2011)	50 351
Structure des entreprises	
Jusqu'à 5 employés	57%
De 6 à 19 employés	29%
De 20 à 49 employés	10%
Plus de 50 employés	4%
Camions porteurs (2011)	219 710
Tracteur avec semi-remorques	154 591
Total	374 301
Remorques routières	115 232
Capacité de chargement	9 522 273 tonnes au 31.10.2010 (8 032 743 tonnes, fin 2004)
Tonnes transportées (national et international) en 2011	2,987 milliards de tonnes
T-km effectuées (national et international) en 2011	323,8 milliards de tonnes.km

Source : BGL, 2011

1.6.2. Le pavillon de TRM allemand en 2010 - 2011

En raison de la position centrale du territoire, 25 % du transport routier international de marchandises en Europe s'effectue sur les routes allemandes⁴. La France se place en deuxième position avec 19,5 % du TRM international sur son réseau, suivie par l'Espagne (8,3 %) (Eurostat, Statistiques in Focus, 13/2012).

La croissance totale du TRM international allemand a été assez faible (+0,9 % sur une base en tonnage), indiquant déjà que les transporteurs étrangers participent plus à l'expansion de l'économie allemande à l'export que les transporteurs allemands. Le BAG parle même d'une grande prudence des transporteurs allemands (Source : BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr 2011, p. 17). En t.km, le BAG observe même une baisse entre 2011 et 2010 de 2,7 %, à 29 milliards de t.km.

L'arrivée de flux de transport routier allemand en provenance d'Etats-membres de l'UE baisse (- 3%) mais les expéditions progressent, en particulier vers l'U.E. (+ 4 %).

Comme on peut l'observer en France, ces résultats témoignent du recentrage sur le marché allemand des transporteurs allemands, face à une concurrence est-européenne de plus en plus vive.

⁴ Cette position centrale s'observe aussi du côté du fret ferroviaire, de loin devant les autres pays. Notons, que pour le transport ferroviaire de marchandises, les chemins de fer polonais arrivent devant la France en 3ème position. **L'Allemagne réalise à peu près trois fois plus de fret ferroviaire que la France.** La part du trafic international et du transit est impressionnante par rapport au reste de l'Europe.

Tableau : Evolution du TRM international (uniquement la partie sur le territoire national) – 2010/2011

Type de transport sur le territoire allemand	2010 milliers de tonnes	2011 milliers de tonnes	Δ milliers de tonnes	Δ %
SORTIES				
vers les pays de l'UE	59.422,6	61.790,3	2.367,7	4,0%
vers les pays hors UE	8.479,3	8.515,1	35,8	0,4%
SORTIES TOTAL	67.901,9	70.305,4	2.403,5	3,5%
ENTREES				
en provenance des pays de l'EU	49.005,0	47.515,9	-1.489,1	-3,0%
en provenance des pays hors UE	3.177,0	3.502,1	325,1	10,2%
ENTREES TOTAL	52.182,0	51.018,0	-1.164,0	-2,2%
Transit	7.284,7	7.193,8	-90,9	-1,2%
TOTAL	127.368,6	128.517,2	1.148,6	0,9%

Source : BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr 2011, p. 17

Concernant le transport routier de marchandises au niveau européen, le pavillon allemand arrive à la première place avec 18 % des t.km (323 millions de t.km), derrière la Pologne (12 %), l'Espagne (11,6 %) et la France (10,5 %). Il est en croissance en 2011 par rapport à 2010 (3,4 %) comme la Pologne (+2,6 %) et la France (1,9 %). L'Espagne recule de -1,5 %. (Source Eurostat)

Au niveau allemand, le pavillon réalise 82 % des t.km en national (soit 265 millions de t.km, cf. tableau suivant). Cela représente 22 % par rapport à l'ensemble des activités nationales de TRM (1^{ère} place). Une forte croissance a été observée en 2011 par rapport à 2010 (5 %). Dans le même temps, le pavillon allemand conserve son transport international (18 % des t.km sont effectuées à l'international, soit 59 millions de t.km) au troisième rang derrière les transporteurs polonais, qui sont les plus actifs (20 % du total de l'U.E. soit 117 millions de t.km en 2011), et les transporteurs espagnols. Cela représente 10 % par rapport à l'ensemble des activités internationales de TRM.

Sur le territoire allemand, les cinq premiers pavillons sont ceux de la Pologne, des Pays-Bas, de la République Tchèque, de la Hongrie et de la Slovaquie, soit 79,7 % du trafic. A l'étranger, les transporteurs allemands se positionnent à la première place au Danemark, au Luxembourg et aux Pays-Bas.

Tableau : Structure du TRM sous pavillon allemand en 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Vehicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	2 986 736	323 833	100%	108	30 347
Transport national	2 844 577	265 025	81,8%	93	20 387
Transport international*	142 160	58 808	18,2%	414	16 034
dont transport international marchandises chargées en Allemagne	70 312	28 985	9,0%	412	1 699
dont transport International marchandises déchargées en Allemagne	51 023	22 476	6,9%	441	1 421
dont transport international entre pays tiers	7 194	5 319	1,6%	739	323
dont cabotage	13 630	2 028	0,6%	149	156

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Le tableau suivant, accompagné du graphique correspondant, représente l'évolution du TRM allemand ces sept dernières années. Le recul du TRM du pavillon allemand à l'international est net, il se replie peu à peu sur son marché national. Son activité dans le transport entre pays tiers est assez faible par rapport aux pavillons de l'Est. Le transport bilatéral occupe 16 % de son activité, malgré une baisse de 2,6 % en 2011 par rapport à 2010.

Tableau : Evolution du TRM sous pavillon allemand

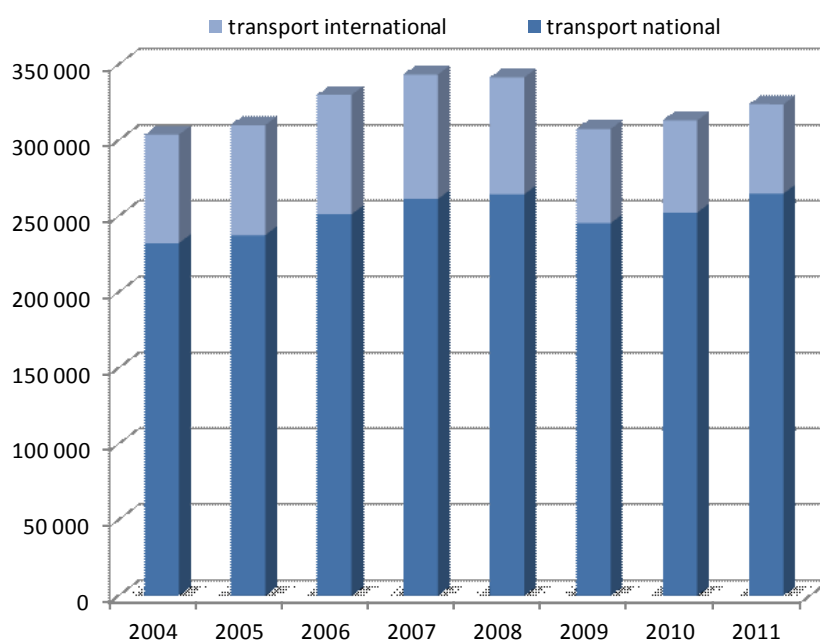
millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	303 752	310 103	330 016	343 447	341 532	307 547	313 104	323 833
transport national	232 303	237 617	251 379	261 440	264 545	245 568	252 462	265 025
transport international	71 449	72 487	78 637	82 006	76 987	61 979	60 642	58 808
dont transport international marchandises chargées en Allemagne	34 796	34 829	36 799	38 817	36 089	30 261	29 387	28 985
dont transport International marchandises déchargées en Allemagne	28 142	27 716	30 872	31 900	29 525	23 539	23 460	22 476
dont transport international entre pays tiers	6 566	7 685	8 693	8 743	8 592	6 395	5 819	5 319
dont cabotage	1 944	2 257	2 273	2 546	2 781	1 785	1 975	2 028

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

Graphique : Evolution du TRM sous pavillon allemand, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : 1,9 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : -2,7 %

Source : Eurostat

Tableau : TRM du pavillon allemand selon la nature du transport, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés	Distance à vide
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km	%
Total	2 986 736	323 833	100%	108	30 347	20,5%
Compte propre	819 489	47 939	14,8%	58	6 239	26%
dont transport national	805 811	44 746	13,8%	56	5 898	26%
dont transport international*	13 678	3 193	1,0%	233	342	29%
dont transport international marchandises chargées en Allemagne	8 569	1 937	0,6%	226	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Allemagne	4 241	1 036	0,3%	244		
dont transport international entre pays tiers	234	130	0,0%	556		
dont cabotage	633	89	0,0%	141		
Compte d'autrui	2 167 248	275 894	85,2%	127	24 109	19%
dont transport national	2 038 766	220 279	68,0%	108	20 057	20%
dont transport international*	128 482	55 614	17,2%	433	4 050	14%
dont transport international marchandises chargées en Allemagne	61 743	27 048	8,4%	438	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Allemagne	46 782	21 439	6,6%	458		
dont transport international entre pays tiers	6 960	5 188	1,6%	745		
dont cabotage	12 997	1 939	0,6%	149		

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

1.6.3. Cabotage en Allemagne et cabotage du pavillon allemand

Pendant de longues années, l'Allemagne fut un des premiers pays à caboter, mais il a récemment été dépassé par le pavillon polonais : le pavillon allemand se place en 2011 à la 3^{ème} place derrière les pavillons polonais et néerlandais et reprend près de 3 % en 2011 par rapport à 2010. Le premier du classement, le pavillon polonais a quadruplé son activité entre 2008 et 2010. Il est suivi par les Pays-Bas qui perdent à leur tour -10 %. Le cabotage ne représente désormais que 0,6 % de l'activité totale du pavillon. Si le cabotage des pavillons étrangers en Allemagne progresse, le pavillon allemand peine à retrouver son niveau de cabotage d'avant-crise.

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cabotage du pavillon allemand	1 944	2 257	2 273	2 546	2 781	1 749	1 975	2 028
Cabotage en Allemagne	3 790	3 675	3 479	3 600	4 070	4 572	6 565	6 803
Taux de pénétration du cabotage (1)	1,6%	1,5%	1,4%	1,4%	1,5%	1,9%	2,6%	2,6%
Part de marché du cabotage (2)	2,2%	2,0%	1,8%	1,8%	2,0%	2,4%	3,1%	3,1%

(1) Part du cabotage dans le TRM national total sur le territoire allemand

Source : Eurostat

(2) Part du cabotage dans le TRM national pour compte d'autrui sur le territoire allemand

2. PRESENTATION SPECIFIQUE du TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES en ALLEMAGNE

2.1. L'organisation du secteur

2.1.1. Syndicats professionnels et syndicats de salariés

Le secteur du TRM allemand se caractérise par une organisation très structurée autour d'organisations professionnelles puissantes et écoutées. Le BGL (<http://www.bgl-ev.de>) regroupe la majorité des entreprises du secteur. Ses adhérents sont plutôt les petites et moyennes entreprises. Il a été créé en 1947 et est organisé de manière décentralisée avec une représentation fédérale à Francfort. Il regroupe environ 10 000 entreprises de TRM. Il publie une série d'indicateurs et de méthodes de suivi et de gestion des coûts d'exploitation qui sont particulièrement bien suivis en Allemagne.

Le DLSV (*Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.*: <http://dslv.org>) est plus récent puisqu'il a été créé en 2003. Il défend beaucoup plus les intérêts des grands groupes et regroupe 4000 membres environ qui réalisent 90 % du chiffre d'affaires de la branche. Il est établi à Bonn avec une représentation à Berlin et, là encore, une organisation en agence fédérale, dont une des plus dynamiques est à Francfort (Hesse). Le DLSV est membre du European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (ou CLECAT).

C'est du côté de la formation et du recrutement de nouveaux collaborateurs, en particulier les conducteurs, que les organisations professionnelles font porter leurs plus grands efforts.

Une veille permanente concernant l'évolution réglementaire et juridique en Europe, et donc chez les principaux partenaires, constitue aussi une mission importante des syndicats professionnels.

Du côté des salariés, c'est la branche TRM/chauffeurs du puissant syndicat Verdi (www.verdi.de) qui est en charge de la négociation des conventions collectives allemandes.

2.1.2. Entreprises de TRM en Allemagne

La structure des entreprises TRM en Allemagne est assez équilibrée : 28 % sont des entreprises individuelles, 22 % des entreprises en nom propre impliquant que le patrimoine du dirigeant est confondu avec celui de l'entreprise. Le reste est composé de :

- SARL (ou GmbH en allemand) : 1 ou plusieurs associés, pas de nombre limite d'associés comme en France ; organes de direction : AG et gérant et éventuellement conseil de surveillance et autres mandataires sociaux.
- SA (ou AG en allemand) : 5 actionnaires au minimum mais possibilité de SA unipersonnelle et 50 000 euros de capital social pour démarrer ; Trois organes de direction : l'AG des actionnaires, le Directoire et le Conseil de Surveillance.

Les entreprises de transport peuvent être constituées de manière assez rapide, à condition de bénéficier des qualifications exigées pour faire du transport. L'enregistrement au registre du commerce est fondamental : il fixe la date de constitution de la société et donne la personnalité morale. Une particularité allemande pour les sociétés de capitaux allemandes est l'exigence de cogestion (*Mitbestimmung*) : les salariés de la société sont représentés par le biais de représentants, avec des droits comparables à ceux des représentants des actionnaires, au conseil de surveillance (les règles varient selon la taille de la société). Dans les entreprises de plus de 500 et de moins de 2 000 employés, un tiers des membres du conseil de surveillance doivent être des salariés. Dans les sociétés comprenant

plus de 2 000 salariés, le conseil de surveillance est composé à parts égales de représentants d'actionnaires et de représentants des salariés.

Il y a environ 50 fois plus de sociétés anonymes (SA) en France qu'en Allemagne (AG) et presque trois fois plus de GmbH en Allemagne qu'en France (SARL).

Sur la base de l'analyse large du secteur du TRM réalisée par le BGL, on observe que 78 % des entreprises du secteur en Allemagne sont des entreprises de TRM de longue ou de courte distance, 3% sont des commissionnaires et 19 % des entreprises de messagerie. Le nombre total des entreprises a baissé de 10 % depuis 2004.

Tableau : Nombre d'entreprises de TRM par type d'activité (2009)

	Nombre	%
Entreprises de TRM de longue ou courte distance	39 312	78,10%
Artisans (TRM avec voitures)	157	0,30%
Commissionnaire, logistique, entrepôts	1 190	2,40%
Messagerie (express - colis)	9 693	19,30%
TOTAL en 2009	50 352	100%
TOTAL en 2004	55 260	

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p. 3, 2006 et VWZ 2010-2011, p.3, 2011

Les entreprises sont principalement constituées d'indépendants (61 % des cas) mais peuvent avoir plusieurs employés. Cette part s'est fortement réduite depuis 2004. Le paysage du TRM en Allemagne est donc un paysage de petites entreprises.

Tableau : Nombre d'entreprises de TRM au sens large selon la structure juridique

	Nombre	%
Entreprises unipersonnelles		
en 2011	30 722	61,0%
en 2004	35 469	64,2%
Entreprises en société de personnes		
en 2011	5 171	10,3%
en 2004	6 206	11,2%
Entreprises à capital social		
en 2011	13 642	27,1%
en 2004	13 415	24,3%
Divers	816	0,3%
TOTAL en 2011	50 351	100%
TOTAL en 2004	55 260	

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p. 6, 2006 et VWZ 2010-2011, p. 6, 2011

La structure plus précise des entreprises de transport allemandes est détaillée dans les tableaux suivants : on observe une place très importante des petites entreprises. 83 % des entreprises ont moins de 10 véhicules. La part des plus petites entreprises s'est réduite depuis 2004.

Tableau : Nombre d'entreprises de TRM en fonction du nombre de véhicules

Classe de nombre de véhicules	Nombre d'entreprises	%
1 seul véhicule		
en 2011	13 879	27,6%
en 2004	16 195	29,3%
2 à 3 véhicules		
en 2011	13 149	26,1%
en 2004	14 536	26,3%
4 à 10 véhicules		
en 2011	14 592	29,0%
en 2004	16 878	30,5%
11 à 50 véhicules		
en 2011	7 870	15,6%
en 2004	7 043	12,7%
51 véhicules et plus		
en 2011	861	1,7%
en 2004	608	1,1%
TOTAL en 2011	50 351	100%
TOTAL en 2004	55 260	

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p. 5, 2006 et VWZ 2010-2011, p. 5, 2011

Du côté du parc, les entreprises allemandes utilisent des poids lourds différents des Français. Le camion remorque, qui permet une plus grande flexibilité, est privilégiée mais les semi-remorques progressent fortement depuis 2004, de même que les remorques bâchées, indiquant, semble-t-il, un alignement progressif du parc allemand sur les standards européens.

Tableau : Structure du parc détenu par les entreprises de TRM

	Nombre	%	Capacité de chargement (tonnes)	%
Camions porteurs				
en 2011	219 710	31,4%	1 881 492	20,6%
en 2004	223 733	35,5%	1 783 075	24,3%
Tracteurs routiers				
en 2011	154 591	22,1%		
en 2004	121 758	19,3%		
Remorques routières de camion				
en 2011	115 232	16,5%	1 352 346	14,8%
en 2004	116 120	18,4%	1 395 954	19,0%
Remorques bâchées (<i>Sattelanhänger</i>)				
en 2011	200 950	28,7%	5 919 461	64,7%
en 2004	154 378	24,5%	4 160 158	56,7%
Divers				
en 2011	8 984	1,3%		
en 2004	14 841	2,4%		
TOTAL en 2011	699 467	100%	9 153 299	100%
TOTAL en 2004	630 830	100%	7 339 187	100%

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p. 7, 2006 et VWZ 2010-2011, p. 7, 2011

60 % des entreprises allemandes de TRM au sens strict ont moins de 5 employés (Tableau 24). Cette part recule depuis 2004. La part des entreprises de plus de 50 salariés progressent. Le secteur se structure peu à peu.

Tableau : Nombre d'entreprises de TRM selon la classe du nombre d'employés

Classe de nombre d'employés	Nombre d'entreprises de TRM	%	Dont entreprises de TRM de longue et courte distance	%
1 employé				
en 2011	10 519	20,9%	8 443	21,5%
en 2004	10 853	19,6%	8 751	19,9%
De 2 à 3 employés				
en 2011	11 638	23,1%	8 908	24,7%
en 2004	13 893	25,1%	11 070	25,2%
De 4 à 5 employés				
en 2011	6 700	13,3%	5 005	12,7%
en 2004	8 039	14,5%	6 273	14,3%
De 6 à 9 employés				
en 2011	7 432	14,8%	5 830	14,8%
en 2004	8 532	15,4%	6 743	15,3%
De 10 à 19 employés				
en 2011	7 439	14,8%	5 864	14,9%
en 2004	8 047	14,6%	6 455	14,7%
De 20 à 49 employés				
en 2011	4 576	9,1%	3 639	9,3%
en 2004	4 320	7,8%	3 540	8,0%
50 employés et plus				
en 2011	2 047	4,1%	1 621	4,1%
en 2004	1 576	2,9%	1 162	2,6%
TOTAL en 2011	50 351	100%	39 311	100%
TOTAL en 2004	55 260	100%	43 994	100%

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p. 5, 2006 et VWZ 2010-2011, p. 6, 2011

Les conducteurs représentent près de 77 % des emplois, ce qui est important. Leur nombre a baissé depuis 2004 dans les petites entreprises et il a donc fortement progressé dans les entreprises de plus de 11 salariés et surtout de plus de 51 salariés.

Tableau : Dénomination des emplois dans les entreprises de TRM au sens large

Types d'emplois	Nombre	%	Employés ventilés selon la classe de véhicules				
			1 véhicule	2 à 3 véhicules	4 à 10 véhicules	11 à 50 véhicules	51 véhicules et plus
Conducteurs							
en 2011	447 197	76,9%	18 222	35 004	103 083	188 954	101 934
en 2004	407 902	74,2%	21 058	39 900	115 756	161 455	69 733
Personnels en entrepôts							
en 2011	38 967	6,7%	1 104	3 451	7 061	17 512	9 839
en 2004	34 506	6,3%	663	2 444	6 842	16 556	8 001
Mécaniciens							
en 2011	14 878	2,6%	224	835	2 342	7 076	4 402
en 2004	15 541	2,8%	395	987	2 809	1 533	3 817
Administratif							
en 2011	80 600	13,9%	3 184	8 810	18 621	34 172	15 814
en 2004	92 134	16,7%	6 134	10 169	26 854	35 916	13 061
TOTAL en 2011	581 642	100%	22 733	48 099	131 207	247 714	131 989
TOTAL en 2004	550 083	100%	28 250	53 500	152 261	221 460	94 612

Source : BGL, VWZ 2003-2004, correctif reçu en juillet 2006 ; VWZ 2010-2011, p. 12, 2011

2.1.3 Les conducteurs indépendants

Le statut de conducteur indépendant n'existe pas théoriquement en Allemagne. Soit ce sont des entrepreneurs, soit ils sont salariés et donc liés par un contrat de travail. Mais, dans la pratique, il arrive qu'un conducteur travaille quasi exclusivement avec un commissionnaire de transport (Spediteur) par exemple, sous la forme d'un « conducteur-entrepreneur » selon les dires d'experts allemands. Cette relation est risquée puisque l'administration peut tenter de prouver l'assujettissement du « conducteur-entrepreneur » et requalifier la relation en contrat de travail de salarié-conducteur avec des taxes et cotisations sociales conséquentes (prescription au-delà de 4 ans). Mais cela reste difficile à prouver. Les sites web des Chambres de Commerce en Allemagne⁵ publient, dans les sections liées au transport routier de marchandises, de nombreux jugements requalifiant des contrats de conducteurs indépendants en emploi salariés. Il ne fait pas de doute que ce genre d'activité est sous une étroite surveillance des pouvoirs publics

D'ailleurs, l'Europe a clarifié la situation des conducteurs indépendants : si la Directive 2002/15/CE prévoyait l'exclusion des conducteurs indépendants de son champ d'application jusqu'au 22 mars 2009, après cette date, les dispositions de la Directive 2002/15/CE deviennent entièrement applicables à cette catégorie de conducteurs. Il n'y a plus de différences.

Cette Directive a été transposée dans le Droit allemand (§ 21a de la Loi sur le Temps de travail modifiée le 11 juillet 2012, BGBl. Page 1479) : depuis le 1^{er} novembre 2012, les conducteurs indépendants sont assujettis à la Directive 2002/15/CE. Cette date est rappelée sur les sites allemands communautaires liés au transport routier, comme chez les pouvoirs publics (Chambre de Commerce et autres) :

- 48 heures de travail par semaine avec un maximum de 60 heures sans dépasser 48 heures par semaine sur une base de 4 mois (ou 6 mois selon certaines conventions collectives qui le permettent comme en Sarre).
- Certains temps d'attente, les temps de gestion administrative, et le temps comme deuxième conducteur par exemple, ne rentrent pas dans la comptabilisation du temps de travail des conducteurs indépendants, leur laissant ainsi plus de temps de conduite. De nombreux sites rappellent cette particularité⁶.

On évalue à 30 % environ le nombre d'entreprises avec un seul poids lourds en Allemagne possédant une licence communautaire. Nous détaillerons dans la partie sur les conditions d'accès au marché les démarches et le coût pour accéder à la profession de conducteur indépendant.

2.1.4 Analyse sectorielle du chiffre d'affaires et de la rentabilité

L'année 2011 a été plutôt bonne pour le TRM allemand (BAG, p. 24). Le chiffre d'affaires du secteur a progressé de 3 à 5 % (BAG, 2011, p. 24) dans un environnement de hausse des coûts importants, surtout pour le gasoil⁷ (et cela malgré l'intégration d'une clause de revalorisation du coût du diesel dans les contrats longue durée ou *Dieselpreisgleitklausel*)⁸. Rappelons que, en longue distance, le coût de carburant représente jusqu'à 33 % des coûts d'exploitation totaux du TRM : de nombreuses actions sont mises en place pour réduire ce poste de coût, en particulier le programme fédéral de soutien au secteur « De-minimis » qui sera présenté par la suite. L'indice du prix de production dans le TRM

⁵ Ex. : http://www.stuttgart.ihk24.de/Branchen/Verkehrswirtschaft/Gueterverkehr/980548/Selbstaendige_Kraftfahrer.htm

⁶ Ex. : http://www.ihk-ostbrandenburg.de/html/17513-Selbststaendige_Kraftfahrer

⁷ Hausse estimée du Gasoil de 15,9 % en 2011 par rapport à 2010 (BAG, 2011, p. 25). Pour les 4 premiers mois de 2011, le prix du gasoil s'est établi à 114,39 Euro pour 100 l. En Mars 2012, il est monté à 121,27 €

⁸ Cette clause se négocie directement avec les chargeurs. Les syndicats professionnels de transport proposent des modèles pour faciliter les calculs.

allemand⁹, calculé depuis 2006 par l'Office Fédéral des Statistiques¹⁰, se situe à un niveau de 107,1 en 2011 contre 100 en 2006. Il progresse sensiblement par rapport à 2010. A la mi-2012, il a reculé à un niveau de 104,3.

Le dynamisme du secteur de la construction et des matières premières a entraîné une forte hausse des trafics TRM pour les entreprises de ce secteur entre 2010 et 2011 (+14 % pour le charbon et le gaz, +4 % pour les minerais, +10 % pour le ciment et les composés du verre). Le secteur automobile a entraîné une hausse des trafics routiers de 4,9 % (et 5,1 pour le ferroviaire). L'année 2011 a en effet été une très bonne année avec une hausse des immatriculations de véhicules individuels de 9 % par rapport à 2010. La « reverse logistique » et les activités de recyclage ont entraîné une hausse des transports dans ce segment de 8,2 %. Les services postaux et la messagerie ont entraîné une hausse des flux de transport routier de 17 %.

Le BAG observe donc une amélioration de la rentabilité des acteurs en 2011. Les profits progressent (BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr 2011, p. 28), en particulier pour les opérateurs qui combinent logistique et transport. Les marges restent néanmoins sous pression. Ainsi, les faillites ont baissé de 11,5 % en 2011 pour les entreprises de transport de marchandises (855 procédures), par rapport à 2010, et de 13,4 % pour les commissionnaires de transport (472 procédures). En 2011, 7 172 emplois ont été supprimés, soit 14 % de moins qu'en 2010.

Du côté du chiffre d'affaires, on peut observer une réelle atomisation du marché du TRM allemand avec un grand nombre d'entreprises d'une ou deux personnes (cf. tableau suivant). On observe que 40,6 % des entreprises réalisent moins de 100 000 euros de chiffre d'affaires (contre 42 % en 2004) mais ces entreprises n'interviennent pas dans le TRM longue distance et font plutôt du transport léger (messagerie, entreprises artisanales). La part des grands comptes est assez stable (2 % des entreprises réalisent plus de 5 millions de CA).

Tableau : Nombre d'entreprises de TRM, selon la classe de CA (2011) - NACE 60.24

Classe de Chiffre d'Affaires	Nombre d'entreprises		Chiffre d'affaires total		
	nombre	%	milliers d'€	%	moyenne par entreprise milliers d'€
De 17 500 € à 100 000 €					
en 2011	17 076	40,6%	868 934	3,1%	50,9
en 2004	20 420	42,1%	1 062 094	3,7%	52,0
100000-250 000					
en 2011	9 785	23,3%	1 560 106	5,5%	159,4
en 2004	11 796	24,3%	1 877 381	6,5%	159,2
250 000 – 500 000	6 673	13,7%	2 371 618	8,2%	355,4
500 000 – 1 000 000	4 781	9,8%	3 356 591	11,7%	702,1
1 000 000 – 2 000 000	2 716	5,6%	3 778 330	13,1%	1391,1
2 000 000 – 5 000 000	1 532	3,2%	4 628 427	16,1%	3021,2
5 000 000 et plus					
en 2011	727	1,7%	11 823 443	41,8%	16263,3
en 2004	630	1,3%	11 684 379	40,6%	18546,6
TOTAL					
en 2011	42 072	100,0%	28 296 645	100,0%	672,6
en 2004	48 548	100,0%	28 758 820	100,0%	592,4

Source : BGL, VWZ 2003-2004, p.14, 2006 sur la base de données de l'administration fiscale

⁹ Un tout nouvel indice a été développé par l'Office Fédéral des Statistiques allemand (base 100 en 2006) : https://www.destatis.de/DE/Publikationen/WirtschaftStatistik/Preise/ErzeugerpreiseGueterverkehrLogistik.pdf?__blob=publicationFile

¹⁰ Un règlement européen (Règlement 1158/2005) oblige à publier maintenant ces informations.

Le risque de défaillance dans le secteur des transports est le plus élevé dans l'économie allemande (403 pour 10 000 entreprises en 2011). En deuxième position se trouve le secteur du bâtiment (281 faillites pour 10 000 entreprises en 2011).

Retour à vide et capacités

L'année 2011 se caractérise par une bonne croissance des kilométrages effectués par les poids lourds allemands en transport national et international, mais sans cabotage, soit 30,1 milliards de km (+ 3,7 % par rapport à 2010). Cette croissance s'observe sur tous les segments : + 9,7 % pour le transport local, + 6,4 % pour le transport régional et + 1,4 % pour la longue distance. C'est le compte d'autrui qui participe le plus à cette croissance (+ 4 % en 2011 contre + 2,3 % pour le compte propre).

La part des transports à vide s'établit comme les années précédentes à 20 %, ce qui semble marquer un seuil (6,2 milliards de km à vide contre 24 milliards de km en charge en 2011).

Deux tendances se compensent à ce niveau : le rythme d'activité soutenu qui entraîne parfois une hausse des retours à vide et les nombreuses sollicitations de transport qui amènent à leur réduction.

Immatriculations

L'année 2011 fut plutôt faste avec une hausse de 18,5 % des nouvelles immatriculations de poids lourds en Allemagne (toutes classes confondues ; BAG, p. 22). Une forte croissance des immatriculations au sein de la classe de poids lourds comprises entre 10 et 12 tonnes (12 tonnes étant une limite pour éviter de payer les péages sur autoroutes) peut être observée : 29,6 % de croissance avec 8 402 PL de cette classe immatriculée contre 6 481 en 2011 et 5 047 en 2010. A noter le niveau de 8 101 en 2007, année précédant la crise, dépassé en 2011 uniquement pour cette classe de véhicules.

Actuellement, les nouvelles immatriculations de poids lourds de plus de 12 tonnes n'ont pas atteint le niveau d'avant la crise et baissent de nouveau en 2012. Sur les six premiers mois de 2012, elles s'élèvent à 17 445 véhicules contre 17 958 pour les six premiers mois de 2011. Entre janvier et juin 2007, elles dépassaient les 20 000 véhicules (20 571). En 2008, un même niveau était observé : 20 486. Les années de crises avaient amené une division par deux de ces immatriculations : 11 503 en 2009 et 11 719 en 2010.

2.1.5 La formation professionnelle

L'Allemagne compte environ 800 000 conducteurs professionnels de toutes catégories dont 400 000 dans le secteur du TRM. La BGL considère que les besoins des entreprises se situent autour de 30 000 conducteurs par an. Les dernières réformes du service militaire, côté français (frontaliers) comme allemands, ont aussi réduit le nombre de jeunes titulaires du permis de conduire PL¹¹. Ainsi, malgré une augmentation des contrats de formation, ils n'étaient que 2 416 en 2010 pour toute l'Allemagne. De plus, 35 % des conducteurs ont plus de 50 ans et les nombreux départs à la retraite qui vont arriver dans les années à venir renforcent l'acuité de ce problème. Le coût de la formation et le désintérêt des jeunes générations n'arrangent pas les flux de candidats vers le TRM.

Le recrutement s'effectue de deux manières : dans les agences pour l'emploi (40 % par exemple en Sarre) et par des annonces (56 % par exemple en Sarre). La formation continue des conducteurs n'est pas optimisée, selon de nombreux experts (en Sarre, 2/3 des entreprises paient la formation continue de leurs conducteurs ; 1/4 des entreprises assurent elles-mêmes la formation). Et les petites entreprises de moins de 10 véhicules n'organisent pas les formations de conducteurs TRM.

¹¹ Coût de la formation au permis de conduire PL en Allemagne : environ 5 000 €

Avec les règles de formation des conducteurs dans l'Union Européenne (2003/59/CE), les Chambres de Commerce et d'Industrie assurent en Allemagne une mission importante de formation : 403 examens avec un taux de succès de 73 % ont été organisés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Sarre ces dernières années. La CCI de Sarrebruck prévoit un engorgement de ces formations avec les contraintes des formations décidées par les nouveaux textes européens, qui imposent avant le 9 septembre 2014 l'achèvement d'un premier stage de formation continue de 35 heures.

Examen du permis de conduire PL en Allemagne organisé au sein des CCI :

- Voie accélérée : 140 heures de cours et 90 minutes d'examen théorique.
- Voie normale : Pas d'obligation de cours ; 240 minutes d'examen théorique, 210 minutes d'examen pratique.

En 2012, un problème est apparu pour les Länder frontaliers. En effet, l'article 9 de la directive européenne 2003/59/CE du 15 juillet 2003 prévoit que la formation peut être assurée dans le pays de l'employeur. En Sarre, les entreprises allemandes emploient environ 600 conducteurs habitant en France. Or les conducteurs français effectuant leur formation en Allemagne ne parviennent pas à avoir une reconnaissance de leur certificat de formation allemand par l'autorité compétente française. En revanche, la Chambre de Commerce de la Sarre indique que les autorités allemandes reconnaissent les formations effectuées en France.

2.1.6. Les soutiens au secteur

Le Ministère Fédéral des Transports, via son Agence pour le Transport de Marchandises, nommée BAG en allemand, met en œuvre deux programmes de soutien au secteur du transport routier de marchandises en Allemagne : De-minimis (sécurité et environnement) et un programme de soutien pour la formation et la qualification des conducteurs et du personnel des entreprises de TRM.

De-minimis : une aide non négligeable pour les entreprises du secteur routier de marchandises

Pour compenser les inconvénients découlant de la mise en place du péage autoroutier allemand, le Gouvernement Fédéral, par l'intermédiaire de l'Agence Fédérale pour le Transport de Marchandises (BAG), a mis en place un programme de soutien au secteur routier ambitieux et bien accueilli par les professionnels : De-minimis. Au niveau communautaire, ce programme s'intègre aux procédures de simplifications des règles régissant les aides publiques au secteur privé, très surveillées par le Traité de Rome (Règlement De-minimis). Vu les montants limités en jeu, De-minimis ne s'oppose pas aux principes du Traité de Rome sur les aides publiques des Etats au secteur privé. Ce programme, spécifiquement destiné au TRM, a deux objectifs et peut concerner tout autant les véhicules que les conducteurs. Son but est de :

- augmenter la sécurité dans le TRM,
- favoriser une meilleure protection de l'environnement, en particulier par des gains d'efficacité du transport.

Les entreprises doivent remplir des conditions assez strictes (cf. §1 *Güterkraftverkehrsgesetz ou GüKG*), posséder leur siège en Allemagne et des véhicules immatriculés en Allemagne avant le 31.10.2012. Les dossiers ne sont pas systématiquement retenus et le BAG gère les procédures de sélection (Dépôt des dossiers du 01/10/2012 au 28/02/2013 : http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramm/Deminimis/Deminimis_2012/demin12_node.html).

Les programmes de soutien s'organisent autour de trois champs d'action pour des dépenses n'ayant pas débuté avant la période de soutien :

- Dépenses liées au véhicule et jusqu'à 3 600 €/mesure : acquisition d'une assistance à la conduite ; système de limitation des émissions de particules.
- Programmes liés au conducteur jusqu'à 1 400 €/dispositif (équipements de sécurité, vêtements de sécurité).
- Programmes destinés à une amélioration de l'efficacité du transport : maximum de 2 500 €/mesure (système télématique, logiciels, numérisation de données, amélioration administratives,...).

Le montant total maximum des aides s'élève à 2 000 euros par véhicule (réservé aux véhicules d'au moins 12 tonnes). Cette aide est conçue comme un financement complémentaire d'une dépense de l'entreprise et peut représenter au maximum 90 % des coûts de certains équipements. Un plafond annuel est fixé à 33 000 euros par entreprise. Le budget annuel du dispositif, limité à 350 millions d'euros en 2012, a été revu à la baisse à 294 millions d'euros pour 2013.

Les candidatures peuvent être reçues de manière électronique avec une page de soumission en ligne (<https://antrag-bvbs.bund.de>).

Exemple

Entreprise possédant un parc de 6 poids lourds

Montant demandé : 2000 € par PL maximum soit 12 000 € maximum (inférieur au plafond de 33 000 €).

Coût pour des améliorations du véhicule (max. 3 600 €/mesure)

Mesure Nr.	Mesure	Coût net estimé	Nombre	Coût total estimé	Subvention
1	Contrôle technique de l'OBU	300 €	6	1 800 €	1 620 €
2	Vérification climatisation	1 450 €	2	2 900 €	2 610 €
3	Système de limitation des particules	5 000 €	1	5 000 €	3 600 €
4	Pare-vent	260 €	4	1 040 €	936 €
Somme				10 740 €	8 766 €

Note 1 : pour les dépenses 1,2 et 4, la subvention est réduite à 90 % car les dépenses sont en dessous du plafond de 3 600 €/mesure. Pour la dépense 3, la subvention demandée est fixée au maximum du dispositif soit 3 600 €

Coût pour des améliorations liées au conducteur (max. 1 400 €/mesure)

Mesure Nr.	Mesure	Coût net estimé	Nombre	Coût total estimé	Subvention
5	Prime au conducteur pour conduite économique	200 €	8	1 600 €	1 400 €
6	Vêtement de sécurité pour le conducteur	250 €	2	500 €	450 €
Somme				2 100 €	1 890 €

Note 2 : la réduction pour la dépense n°5 est réduite à 90 % car la dépense unitaire ne dépasse pas individuellement le plafond maximal de 1 400 €

Coût des améliorations de service et d'efficacité (2 500 €/ mesure)

Mesure Nr.	Mesure	Coût net estimé	Nombre	Coût total estimé	Subvention
7	Système informatique embarqué et logiciel pour le positionnement	2 000 €	1	2 000 €	1 344 €

Note 3 : cette dernière disposition ne doit pas amener l'ensemble des aides à dépasser le montant maximal de 12 000 €. Elle est donc de $12\,000 - 1\,890 - 8\,766 = 1\,344$ €.

On obtient donc dans cet exemple une somme totale engagée de 14 840 € pour les améliorations du fonctionnement du véhicule ou pour un meilleur engagement de conduite plus environnemental du conducteur par exemple – et une subvention de 12 000 €².

Programme de soutien pour la formation continue et la qualification du personnel

Ce programme spécifique de soutien¹³ concerne exclusivement le personnel autour d'un cofinancement de formations sur plusieurs années (séminaires, modules, formation continue). La subvention dépend de la taille de l'entreprise (la première classe d'entreprise aidée est celle des entreprises de moins de 10 salariés et de moins de 10 millions d'€ de CA/an). La somme totale prise en compte pour la formation doit être inférieure à 50 000 € maximum (au forfait : par exemple 21 700 € pour la première année, 15 200 € pour la deuxième année, et 13 100 € pour la troisième année). Pour les petites entreprises, le montant de la subvention maximale est alors de 25 000 €/an, soit 50 % du montant total, pour le reste, il est de 21 500 €.

Des subventions existent aussi pour la qualification des conducteurs à des transports spécifiques (formation au transport de très lourds chargements par exemple, ...) : 600 €/jour par véhicule dédié. La subvention prend en compte les frais de déplacement (40 €/jour de formation) et de logement (20 €/nuit et par participant). Au maximum, les petites entreprises peuvent couvrir 70 % des coûts directs et les plus grosses 60 %.

Le montant total des subventions de formation dans les entreprises ne doit pas dépasser 2 millions d'€ par entreprise.

Le BAG qui gère ce programme a un budget annuel de 85 millions d'euros pour l'année 2013.

2.2. Présentation de l'organisation du marché

2.2.1. Les conditions d'accès au marché

Les dispositions européennes d'accès à la profession de transporteur routier ont été transposées dans le droit allemand fin 2012 (Loi Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) : "Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485) modifiée par l'Article 1a de la Loi du 25 novembre 2012 (BGBl. 2012 II S. 1381). Le système repose sur les mêmes principes que le cadre européen de référence (Règlements CE 1071, 1072 et 1073/2009).

Le transport en compte propre nécessite une simple déclaration (pas d'obligation d'enregistrement et ni d'assurance). Le transport pour compte d'autrui nécessite par contre une procédure plus complexe pour les véhicules au-delà de 3,5 tonnes. Le BAG insiste sur :

¹² Cet exemple provient d'un dépliant commercial de Scania « Allemagne » (2011). Pour 2013, le montant total de la subvention est porté à 25 500 € et chaque mesure doit être inférieure à 2 500 €.

¹³ http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/AW/AW_2013/aw13_node.html

- l'obligation d'honorabilité professionnelle (§31 GüKG),
- de capacité financière (garantie d'au moins 9 000 € pour le premier véhicule et de 5 000 € pour les suivants et pas d'endettement ni d'interdiction professionnelle d'exercer.)
- de capacité professionnelle (au moins 10 ans d'activité dans le secteur ; examen auprès des Chambres de Commerce et d'Industrie, cf. à la suite),
- l'obligation d'établissement (cette nouvelle condition consiste pour l'entreprise à disposer, dans l'Etat où elle est établie des locaux contenant les documents en rapport avec son activité et devant être mis à la disposition des agents de contrôle).

L'attestation de capacité professionnelle est du ressort des Chambres de Commerce (www.ihk.de). En 2011, 3 220 personnes ont tenté l'examen de capacité professionnelle et 1 624 l'ont obtenu, soit un taux de succès de 50 % (IHK Fachkundeprüfungen Straßenverkehr, Statistik 1992-2011).

Tableau : Evolution des candidats et réussites à la l'examen de capacité professionnelle TRM

Année	Nombre	Réussite	% de réussite
1992	11 620	7 746	67%
1993	8 726	5 478	63%
1994	7 511	4 765	63%
1995	7 315	4 794	66%
1996	6 474	3 983	62%
1997	6 381	4 096	64%
1998	7 377	4 820	65%
1999	6 072	3 878	64%
2000	5 570	3 482	63%
2001	4 578	2 702	59%
2003	4 334	2 421	56%
2004	4 877	2 654	54%
2005	4 371	2 462	56%
2006	3 899	2 215	57%
2007	5 156	2 857	55%
2008	4 255	2 370	56%
2009	3 713	1 918	52%
2010	3 335	1 569	47%
2011	3 220	1 624	50%

Source : IHK, 2012

Les obligations légales concernent aussi les assurances sur le transport (§ 7a GüKG). Une fois l'obligation de déclaration enregistrée, une licence communautaire – ou une autorisation d'exercer (§31 GüKG) si l'entreprise reste en Allemagne - et un certificat pour le conducteur sont aussi indispensables pour le transport dans l'U.E. A partir d'un établissement qui doit être en Allemagne, la capacité professionnelle est donnée pour 10 ans. Il ne semble pas y avoir de « particularités allemandes ».

Pour devenir transporteur en Allemagne, deux voies sont envisageables mais, dans tous les cas, il faut s'enregistrer et obtenir une autorisation :

Créer une société (GmbH par exemple ou SARL en français) permet de protéger son capital privé mais cela entraîne des coûts élevés : acte notarié, inscription au registre du commerce, contrat d'entreprises. Le conducteur indépendant évite l'acte notarié et le registre du commerce mais il doit s'enregistrer (coût : 45 € pour cet acte administratif). Le certificat d'honorabilité professionnelle s'obtient pour un

coût de 20 € environ. L'enregistrement auprès des autorités coûte 250 € auquel il faut ajouter 60 € pour chaque dossier, soit 360 € pour un conducteur indépendant. Le traitement du dossier nécessite environ 4 à 6 semaines et revient au final à environ 420 €, à condition de pouvoir justifier d'une solide expérience professionnelle dans le secteur, ce qui dispense de l'examen obligatoire. Si ce n'est pas le cas, comme évoqué précédemment, il faut réussir un examen de capacité auprès des Chambres de Commerce (200 € de frais d'inscription en général) et suivre des cours de préparation (1 000 € environ), en général le samedi. La formation dure 10 semaines en général.

Début 2013, alors que le registre électronique européen des entreprises de transport n'avait toujours pas vu le jour, les registres électroniques nationaux, qui sont en Allemagne gérés par le BAG, restent donc les bases de références.

2.2.2. Panorama des entreprises leader

DB Schenker se positionne comme leader sur le marché allemand et premier opérateur européen : le groupe logistique est le troisième mondial derrière DHL et RZD¹⁴ (Russie). Son chiffre d'affaires est passé de 3,5 milliards d'euros en 2001 à 19,8 milliards en 2011. Sur la route, DB Schenker Logistique affiche un chiffre d'affaires de près de 15 milliards d'euros. Le segment ferroviaire est plus réduit avec près de 5 milliards d'euros de chiffre d'affaire en 2011. Il détient 26,4 % du marché du fret ferroviaire européen en 2010¹⁵ devant PKP cargo (8,5 %) et la SNCF (7,8 %). En Allemagne, il occupe naturellement 74,9 % du marché devant la SNCF (5,2%) et Trenitalia (3,4 %). Son objectif pour 2020 est de multiplier son chiffre d'affaires par 2 et d'être le numéro 1 de la logistique dans le monde (R. Grube, Conférence Saarbrücken, 5.09.2012).

Le tableau suivant présente les dix premiers groupes de transport et logistique en Allemagne :

Tableau : Le top 10 du transport / logistique en Allemagne (2011)

Rang	Nom de l'Entreprise	CA Allemagne 2011 (millions d'€)	Employés	CA Monde consolidé (millions d'€)
1	Deutsche Post DHL	8 100	169 339	52 829
2	DB Mobility Logistics AG	7 070	130 000	36 371
3	Kühne + Nagel (AG & Co.) KG	3 226	10 000	16 100
4	Dachser GmbH & Co. KG	2 610	12 423	4 305
5	Rhenus AG & Co. KG	1 750	n/a	10 300
6	Deutsche Lufthansa AG	1 700	67 259	28 734
7	United Parcel Service Deutschland Inc. & Co OHG	1 500	16 000	1 500
8	Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG	1 500	n/a	159 337
9	DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG	1 466	7 500	21 341
10	Hermes Europe GmbH	1 450	3 680	10 011

Source : Die TOP100 des Logistik 2012-2013, Fraunhofer, 2012

¹⁴ RZD est leader en termes d'emplois : 1,2 millions d'employés.

¹⁵ Avec 50 filiales présentes en dehors d'Allemagne.

2.2.3. Temps de travail et mode de transposition de la directive 2002/15/CE, heures supplémentaires

Le temps de travail est déterminé en Allemagne par une loi fédérale, il n'y a pas de particularités régionales au niveau des Länder. La loi sur le temps de travail s'intitule « ArbZRG » dont la dernière modification date du 21 juillet 2012.

Le temps de travail hebdomadaire est aujourd'hui de 40 heures. Les Allemands peuvent prendre jusqu'à 40 jours de congés maximum par an et ont droit à 11 jours fériés. Le temps de travail moyen en Allemagne est évalué pour les salariés à plein temps à 1 626 heures par an en 2009 contre 1 677 en 2008 et 1 660 en 2001. En moyenne, le temps de travail par semaine est de 37,7 heures et donc inférieur à la moyenne européenne qui est de 38 heures. Les Allemands réalisent le plus d'heures supplémentaires (40,5 heures en moyenne par an, la moyenne européenne étant à 39,7 heures). En moyenne, le taux d'absentéisme s'élève à 12,3 jours par an, tous secteurs confondus.

L'Office Fédéral de Statistique observe que près de 24,5 % des salariés travaillent le samedi contre 20 % en 2006. Les emplois à temps partiel effectuent un temps de travail en moyenne de 18,2 heures. Ils sont 27 % employés à temps partiel.

La Directive européenne CE 2002/15 qui harmonise le temps de travail des conducteurs communautaires a bien été transposée sans modification en Allemagne en juillet 2006 mais avec une entrée en vigueur complète début 2009. C'est l'article 21 de la loi fédérale qui fixe le temps de travail hebdomadaire des conducteurs à 48 heures sans que les 8 heures supplémentaires ne soient majorées. Il peut être porté à 60 heures si, dans un espace de 4 mois calendaires ou 16 semaines, il ne dépasse pas 48 heures par semaine. Certains Länder, comme la Sarre, ont porté de quatre à six mois cette période de calcul de la moyenne dans les conventions collectives de branche. Cette période longue de six mois fait référence à l'article §8, dérogation n°2 de la Directive 2002/15/CE qui permet de passer de quatre mois calendaires à six mois.

Apportant des précisions sur le Règlement 2006/561/CE de l'UE, le droit allemand ne reconnaît pas comme temps de travail (§21a Alinéa 3 de la ArbZG) :

- le temps passé dans l'entreprise sans activité,
- le temps passé hors du lieu de travail dans l'attente d'instruction,
- le temps passé dans la cabine dans le cadre d'un double équipage en circulation. Si le camion est à l'arrêt, c'est même un temps de repos.

Des études ont montré que cette transposition du Règlement européen dans le droit allemand a amené une baisse importante du temps de travail de 56,5 à 48 h.

Le tableau suivant tiré de Wittenbrink (2011, p. 24) montre l'impact sur les coûts du TRM allemand de la transposition dans le droit allemand de la réglementation européenne.

Hausse des coûts en % du CA liée à la réglementation européenne	
Transport longue distance (réseau)	3%
Transport courte distance (réseau)	19%
Compte d'autrui courte distance	1,30%
Compte d'autrui longue distance	9,40%
Transport longue distance hors réseau	18%

Source : Wittenbrink P., 2011, p. 24 sur la base d'une étude du Fraunhofer Institut, Logistikzentrum

Les documents consultés dans les Chambres de Commerce comme dans les centres de formation affichent une parfaite similitude avec les Règlements 561/2006, 3820/85 et 3821/85 :

- Age minimum de 21 ans,
- Conduite : 9 heures par jour (deux pauses après 4h30 de conduite de 15 et de 30 minutes), deux fois par semaine, 10 heures de conduite sont autorisées avec un maximum de 56 heures par semaine ou 90 heures sur deux semaines,
- Repos de 11 heures avec quelques ajustements et repos hebdomadaire de 45 heures minimum,
- Temps de travail : un maximum de 10 heures. 48 heures/semaine en moyenne avec un maximum autorisé de 60 heures.

Il est intéressant de noter que l'Allemagne n'a pas été concernée par la mise en demeure de la Commission européenne qui a, dans un communiqué du 26 avril 2012, « émis des avis motivés invitant l'Autriche, la République tchèque, la Finlande, la France, la Pologne, le Portugal et l'Espagne à prendre des mesures appropriées pour appliquer aux conducteurs indépendants la directive 2002/15/CE sur le temps de travail. Si, dans un délai de deux mois, ces États membres ne l'informent pas des mesures prises pour assurer la conformité avec le droit de l'UE sur ce point, la Commission pourrait saisir la Cour de justice européenne ».

Gestion du temps de travail et de conduite

La gestion du temps de travail ne pose pas de problème pour les fonctions classiques « conduite » et « repos » (pause), à l'exception d'une gestion du temps placé en pause lorsque le camion est arrêté en situation de double équipage.

Les « autres travaux » concernent les temps « autour du camion » hors de la conduite mais avec une activité liée au TRM : contrôle avant le départ, chargement, déchargement, faire le plein, contrôle en douane, récupération des documents pour la route, planification du voyage. Ils sont payés au même taux que le temps de conduite.

Le temps de disponibilité concerne le temps sans activité, hors pauses. Il est défini très précisément par le droit du travail allemand (§21a Alinéa 3) : ce n'est pas du temps de travail. Par exemple, la présence sans activité sur le lieu de travail, les temps d'attente avant les chargements et les déchargements, le temps passé dans la cabine en situation de double équipage, les temps d'attente avant un ferry ou à la frontière sont des temps de disponibilité. En autoroute ferroviaire – Lorry Rail par exemple – le droit allemand du travail considère que le temps d'accompagnement de son camion placé sur le train est du temps de disponibilité. Les temps de disponibilité ne sont pas payés en Allemagne.

Les conducteurs peuvent néanmoins basculer en temps « autres travaux » mais cela a un impact sur le temps de travail et ne correspond donc pas à l'organisation du temps de travail voulue par l'employeur, ce qui peut amener des tensions.

Dans la pratique, les habitudes varient en fonction des matières transportées et des conducteurs : si les temps de disponibilité sont longs, alors ils peuvent être comptabilisés en « autres temps ». Pour des transports spécifiques (transport de voitures par exemple), ils peuvent être oubliés, en particulier si le salaire repose encore sur un forfait.

Contrôle

L'introduction des chronotachygraphes numériques en Europe avec le Règlement 3821/85/CE dont les dispositifs ont été adaptés au progrès technique avec le Règlement 1266/2009/CE a permis des gains importants d'efficacité lors des contrôles. Près de 70 % des infractions concernent en effet le temps de conduite et de repos. Certaines recherches mettent en évidence que les contrôles en entreprise peuvent

être déclenchés plus rapidement après la constatation d'infractions avec le lecteur numérique. Le BAG peut donc poursuivre son contrôle par des visites en entreprises soupçonnées d'être en infraction aux règles sur le temps de conduite et de repos. Les infractions sont répertoriées et les amendes ajoutées et peuvent aller d'une dizaine de milliers d'euros à près de cent mille euros.

Concernant le temps de travail, les contrôles en entreprises sont rares, les sanctions encourues sont peu connues. Le caractère fédéral de l'Allemagne joue ici un rôle puisque les entreprises relèvent de la compétence des Länder. Les agences en charge de cette mission en entreprise sont donc régionales et varient donc d'un Land à l'autre. Leurs effectifs sont contraints. En Sarre, c'est la « Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) » qui traite aussi de l'Environnement.

Heures supplémentaires

Comme évoqué précédemment, le temps de travail hebdomadaire est de 48 heures dans le TRM sur la base des négociations de branche. Au-delà de 48 heures et jusqu'à 60 heures, ce sont des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont soit payées, soit étalées sur des semaines de basse activité, soit compensées en congés. L'assiette de calcul de 4 mois a été étendue par la convention collective à 6 mois dans de nombreux Länder.

Un supplément de 25 % est appliqué sur les heures supplémentaires, lorsque celles-ci sont prises en congé ou payées. Le paiement intervient le mois suivant. Les conventions collectives peuvent définir un seuil de déclenchement inférieur à 48 heures.

Pour le travail de nuit, des compensations sont prévues, en termes monétaires ou en congé. En général un supplément de 25 % est appliqué sur le salaire de base. En Sarre, 2 € par heures sont prévues. La définition du travail de nuit est différente d'un Land à l'autre. En Sarre, le travail de nuit commence à partir de 2 heures de travail effectuées entre 22 heures et 6 heures.

Les versements liées aux heures supplémentaires - dimanche, jours fériés, et travail de nuit - sont en général exonérés de charges sociales et sont défiscalisées. Par exemple, cette disposition s'applique pour les heures supplémentaires liées au travail de nuit si elles ne dépassent pas 25 % du salaire de base.

Plus précisément, les heures supplémentaires sont exonérées de cotisations sociales employeurs jusqu'à hauteur de :

- Travail le dimanche : +50 % du salaire de base,
- Travail un jour férié et le 31 décembre à partir de 14 heures : +25 % du salaire de base,
- Travail le 1^{er} mai, le 24 décembre à partir de 14 heures, de même que le 25 et 26 décembre : +50 % du salaire de base,
- Travail de nuit : (de 20h à 6h du matin) : +25 % du salaire de base,
- Travail de nuit : (de 00h à 4h du matin, si le travail débute avant 00h00) : +40 % du salaire de base,
- Jusqu'à une heure de travail de base de 25 €

2.3. Le contrôle et les infractions, contrôle technique

De nombreux organismes participent au contrôle du transport de marchandises et gèrent les infractions constatées. Le plus important est l'Office Fédéral pour le Transport de Marchandises - le BAG -, basé à Cologne, qui a aussi une mission d'observations du marché. Il gère aussi les statistiques liées au péage mis en place en 2005 sur les autoroutes allemandes. Il dispose de larges compétences sur tous types de routes, fédérales comme régionales (Länder), mais aussi en entreprises. Les compétences du

BAG sont explicitées dans la *GüKG* ou Loi sur le Transport de Marchandises votée dans les années 1950.

A côté du BAG, nous trouvons :

- les douanes,
- l'administration fiscale,
- l'inspection du travail (*Gewerbeaufsichtsamt*),
- le contrôle technique (*TÜV*),
- la Police (relève de la compétence des Länder),
- la Police Fédérale (*Bundespolizei*), anciennement Police des Frontières (BGS),
- éventuellement des autorités sanitaires (pour les aliments) ou vétérinaires (pour les animaux).

Les contrôles en entreprise renvoient plus à l'inspection du travail, autorité de compétence régionale (Land) et non pas fédérale comme le BAG. Ainsi, seulement 235 contrôles en entreprises ont été recensés en 2010 en Allemagne par les services du BAG (BAG, *Geschäftsbericht* 2010, p. 21).

Sur routes, la plupart des contrôles sont effectués en collaboration avec la Police du Land, les douanes et l'inspection du travail. Les lieux de contrôle sont d'abord sur les routes où le trafic est plutôt longue distance, puis sur les aires de repos et les parkings mais aussi aux frontières. Le personnel du BAG porte un uniforme spécifique et est équipé d'un matériel de contrôle adéquat. Les manquements aux règles doivent être consignés dans un rapport de contrôle (« *Kontrollbericht* »). Pour les petites infractions, les contrôleurs du BAG peuvent infliger un avertissement avec ou sans contravention. Il faut différencier deux cas lors d'un contrôle :

- Pour les **transporteurs allemands** : le BAG constate l'infraction et il transmet les preuves aux différentes autorités du Länder qui vont appliquer les contraventions. Les Länder se sont néanmoins mis d'accord pour établir un seul catalogue d'amendes commun. Il est important de noter que, pour les Allemands, la contravention est dressée par l'autorité compétente du Land sur avis du BAG.
- Pour les **infractions des transporteurs étrangers**, le BAG a la compétence pour lancer des poursuites et imposer des amendes. Plusieurs solutions sont possibles : pour s'assurer du paiement à l'avenir de l'amende, il peut exiger un dépôt de sécurité (« *Sicherheitsgeld* »), il peut décider d'une immobilisation (de lourdes chaînes sont à sa disposition). Il peut exiger une visite complémentaire sur le champ et accompagner les poids lourds incriminés.

Le BAG met en avant aussi sa participation au groupe « Euro-contrôle-Route » (<http://www.euro-controle-route.eu/site/>) avec le Benelux et la France (BAG, *Geschäftsbericht* 2010). L'Irlande, la Royaume-Uni, l'Espagne, la Pologne et l'Autriche ont aussi rejoint ce groupe. Au niveau national, le BAG travaille en collaboration avec la Police des Länder et les diverses autorités compétentes. La coopération est très large : Police du Land, autorités de contrôle sanitaire des aliments, services vétérinaires et de protection des animaux, inspection du travail. Si un délit est constaté, il contacte les autorités compétentes du Land qui peuvent alors « prendre le relai ». Ces organismes ne peuvent cependant pas agir sur le trafic. Seul le BAG et la Police du Land sont habilités à le faire. Les forces de Police transmettent souvent aux BAG des présomptions d'infractions lors de contrôles routiers.

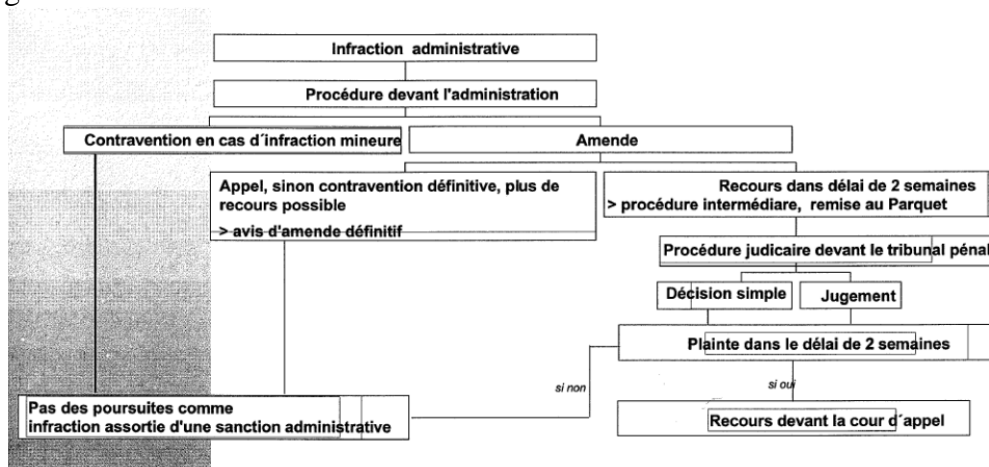
Particularités des contrôles en entreprises

Si le BAG est habilité à mener des contrôles en entreprise, son action ici est très limitée car ce genre de contrôle relève bien plus de la pratique de l'inspection du travail au niveau de Land. Le BAG ne contrôle donc pas le temps de travail des conducteurs routiers en entreprise. Seule l'inspection du

travail des Länder peut le faire. Cette répartition des compétences est typique d'un mode d'organisation fédérale. Une contrainte inscrite dans les textes concerne les heures d'intervention du BAG qui doivent correspondre aux heures de bureaux des entreprises.

- Procédures

Le schéma suivant dresse le cadre des procédures liées aux infractions sur le transport de marchandises en Allemagne.



Source : BAG, 2011

Ce schéma confirme bien la complexité du système d'infraction – amendes pour les transporteurs allemands. Rappelons que pour les transporteurs étrangers, le BAG a une compétence large de notification de l'infraction et de gestion du recouvrement des amendes.

- Synthèse des contrôles en 2010

L'année 2010 a été l'occasion pour le BAG d'une réorganisation de la production statistique concernant les contrôles routiers, ce qui rend les données 2011 peu comparables avec les années antérieures¹⁶.

En 2010, 633 541 véhicules nationaux et internationaux ont été contrôlés. 18 % ont fait l'objet d'une attention particulière. 180 000 infractions ont été constatées. Dans 8 300 cas, le niveau de dangerosité du véhicule ou son impact sur l'environnement ont entraîné une interdiction de poursuite l'activité. 73 % des infractions concernent la Loi sur le Personnel de conduite et 17 % le Code du Transport.

	Total 2010		Allemands 2010		Etrangers 2010		Inconnus	
Nombre de véhicules contrôlés	633 541	100%	292 941	46%	334 466	52,80%	6 134	1%

¹⁶ <http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Kontrollstatistik/strassenkontrollstatistik.html#6>

Infractions en 2010						
	Toutes		Allemands		Etrangers	
Total	179 883	100%	99 553	100%	80 330	100%
Loi sur le TRM	8 070	4,50%	4 752	4,80%	3 318	4,10%
Loi de lutte contre l'emploi illégal dans le TRM	362	0,2 %	228	0,2 %	134	0,20%
Loi sur le personnel de conduite	131 977	73,40%	80 300	80,7 %	51 677	64,30%
Loi sur le transport des matières dangereuses	5 109	2,80%	2 301	2,3 %	2 808	3,50%
Loi sur le transport des déchets	3 741	2,10%	1 356	1,4 %	2 385	3 %
Divers	505	0,3 %	335	0,3 %	170	0,2 %

Source : <http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Kontrollstatistik/uebersicht.html?nn=13156>

Concernant la Loi sur le Personnel de conduite, les infractions suivantes ont pu être constatées : les principales infractions concernent le temps de conduite et de repos.

Tableau : Infractions de la Loi sur le Personnel de Conduite

	Allemand	Etranger	Total
1) Contrôlé dans le cadre de la Loi sur le Personnel de Conduite	136 476	169 728	306 204
2) Infractions 561/2006, 3820/85 et AETR	61 522	35 884	97 406
2a) Temps de conduite	22 888	13 377	36 265
2b) Pause :	14 783	5 498	20 281
- Positionnement des pauses	8 833	3 443	12 276
- Pause trop courtes	5 950	2 055	8 005
2c) Repos	21 416	14 139	35 555
3) Infractions 3821/85 et AETR	17 809	14 423	32 232
3a) pas d'appareil de contrôle	186	172	358
3b) appareil de contrôle défectueux	5 636	4 885	10 521
3c) non présentation de documents	6 571	3 977	10 548
3d) documents non conformes	3 540	3 812	7 352
3e) documents non présentés	920	1 220	2 140

Source : BAG

30 000 véhicules ont été contrôlés dans le cadre du contrôle du transport des produits dangereux. Les principales infractions concernent les panneaux et les affichages de sécurité.

- **Contrôle technique des véhicules**

Les poids lourds sont soumis à un régime précis de contrôle technique. Il revêt deux formes : un contrôle complet tous les 12 mois, intégrant une analyse de l'échappement (tous les 12 mois aussi), et un contrôle de sécurité plus précis tous les 6 mois pour des poids lourds de plus de 10 tonnes.

Le coût du contrôle technique se décompose de la manière suivante :

- Contrôle complet au-delà de 32 tonnes : tracteurs : 156 € remorque : 93 €
(avec contrôle des émissions à l'échappement)
- Contrôle de sécurité au-delà de 32 tonnes tracteurs : 88 € remorque : 79 €

2.4. Fiscalité général et spécifique s'appliquant au TRM et péages autoroutiers

2.4.1. Charges sociales

En Allemagne, l'histoire sociale a amené un équilibre fort entre employeurs et employés dans le financement de la protection sociale. Les cotisations sociales pour la retraite, maladies, chômage et assurance dépendance sont quasi-équitablement réparties entre employeurs et salariés. Pourtant, le 1^{er} janvier 2005 marque une rupture dans ce système : les salariés sans enfants à 24 ans doivent payer une cotisation plus importante pour financer la dépendance : 1,225 % au lieu de 0,975 % (cf. note dans le tableau ci-dessous).

En 2006, un maximum de prélèvement a été atteint : depuis cette date-là, en raison d'une forte baisse des cotisations chômage, le taux de cotisation baisse en Allemagne, ce qui renforce la compétitivité des entreprises allemandes d'une manière générale. Les cotisations chômage employeurs et employés sont ainsi passées de 6,5 % à 3 %.

Le tableau suivant détaille les taux de charges sociales applicables pour le secteur du TRM. Le taux de cotisation employeurs pour les entreprises de plus de 30 salariés est ainsi de 23,435 % tandis que celui les entreprises de 30 salariés et moins est de 25,965 %. A noter que l'assurance pour les risques professionnels (accident) dans le secteur du TRM est une des primes les plus élevées en Allemagne.

Tableau : détail des charges sociales employeurs et employés dans le TRM allemand en 2012

Nature de la cotisation	Taux employeurs	Taux employés
Assurance retraite	9,80%	9,80%
Assurance maladie	7,30%	8,20%
Assurance chômage	1,50%	1,50%
Assurance dépendance (1)	0,975%	0,975%
Péréquation assurance maternité (le taux dépend du Land)	0,25%	-
Assurance faillite	0,04%	-
Assurance accident du travail	3,40 % (ou 3,57 % selon l'ancienneté du conducteur)	-
Sous-total employeurs	23,435%	-
Assurance complémentaire d'indemnités journalières appelée "rémunération continue en cas de maladie" (2)	2,70%	-
TOTAL	25,965%	20,475 %

(1) Le taux passe à 1,225 % pour les employés sans enfants à 24 ans. En Saxe : 1,475 % pour les employés et 0,475 % pour les employeurs : on notera le positionnement privilégiant les employeurs de la Saxe (0,475 % inférieur au taux fédéral de 0,975 %), sa proximité avec la Pologne et la République Tchèque poussant à une optimisation de la compétitivité « entreprises ».

(2) obligatoire pour les entreprises jusqu'à 30 salariés inclus. Voir l'encadré ci-dessous.

Source : BGL, Kosteninformationssystem, 2012

Vus les excédents de cotisations sociales perçus en Allemagne en 2012, le gouvernement fédéral étudie une nouvelle baisse de certains taux de cotisations à partir du 1^{er} janvier 2013.

Remarque : En cas de maladie, la rémunération du salarié est historiquement assurée par son entreprise pour une durée maximale de 6 semaines. Pourtant, une nouvelle loi de 2006 a mis à disposition des petites et moyennes entreprises une assurance d'indemnités journalières appelée « rémunération continue en cas de maladie » ou « Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall » en allemand. Dans la plupart des Länder, cette assurance, dont le taux est de 2,7 % du salaire brut, est obligatoire pour les entreprises n'ayant pas plus de 30 salariés. Les caisses de certains Länder permettent également l'accès optionnel à cette assurance pour les entreprises de plus de 30 salariés.

2.4.2. Fiscalité spécifique du TRM en Allemagne (2010)

Tableau : Charges fiscales des entreprises de transport allemandes

Taxe à l'essieu sur les véhicules (40 tonnes ; ensembles 2+3 axes)	Taxe sur le diesel €/ litre (remboursement déduit)	TVA sur le diesel	Taxe sur les résultats de entreprises	Taxe professionnelle
EURO 0 : 2 054 € EURO I : 1 287 € EURO II et plus : 929 € (baisse par rapport 2004 liée à l'instauration du péage)	0,4704	19 %	15 % des bénéfices + 5,5 % pour l'unité allemande	La TP se base sur deux éléments : un taux national (3,5 % du CA) auquel s'ajoute une part différente selon la commune (en général entre 3,5 à 4 fois le montant de l'impôt national). En moyenne, le taux de la TP s'établit à 15 % environ
<u>Synthèse : en moyenne, le taux nominal de ces impôts sur le bénéfice est proche de 31 %</u>				

Source : BGL, Kosteninformationssystem, 2012 ; Wittenbrink P., 2011 ; Site Web « Invest D » ; Cour des Comptes, 2011

La fiscalité sur les entreprises a été fortement réduite ces dernières années en Allemagne : Le taux nominal de l'ensemble de ces impôts sur le bénéfice des entreprises passe donc de 38,65 % avant la réforme de 2008 à environ 31 % après (Cour des Comptes française, 2011).

2.4.3. Fiscalité des salaires en Allemagne

Les salaires en Allemagne sont imposés de manière progressive, avec un niveau de taxation plaçant l'Allemagne dans les pays à forte fiscalité sur le revenu, supérieure à la France avant la mise en place des nouvelles dispositions du gouvernement élu en 2012.

Depuis le 1^{er} juillet 1991, pour financer la réunification allemande, les ménages et les entreprises sont soumis à un impôt de solidarité (actuellement 5,5 %, le taux était de 7,5 % entre 1991 et 1997 avec un taux 0 % entre le 1^{er} juillet 1992 et le 31 décembre 1994). Ce supplément de solidarité de 5,5 % est appliqué sur le montant de l'impôt sur le revenu. Par exemple, le salarié dont l'impôt sur le revenu est calculé à 1 000 €/ an selon les barèmes ci-dessous, voit son impôt majoré de 55 €

A cette contribution de solidarité s'ajoute un impôt du culte (*Kirchensteuer*), facultatif même si beaucoup d'allemands choisissent de le payer. Il s'applique là aussi sur le montant d'impôt calculé à partir des revenus bruts. Il représente moins de 10 % de ce montant d'impôt.

Le système allemand d'imposition sur le revenu combine un prélèvement à la source (acompte d'impôt sur les salaires de l'année en cours) avec une obligation de déclaration de ses revenus en fin d'année qui englobe tous les revenus de l'année. Les taux diffèrent selon les Länder mais les taux planchers et plafonds sont fixés par une loi fédérale.

Tranches d'impôt sur le revenu des personnes physiques, 2012	
Pour la part des revenus de 0 à 8 004 € / an	0 %
Pour la part des revenus comprise entre 8 005 € et 13 469 €	de 14 % à 23,97 %
Pour la part des revenus comprise entre 13 470 € et 52 881 €	de 23,97 % à 42 %
Pour la part des revenus comprise entre 52 882 € et 250 729 €	42 %
Pour la part des revenus supérieure à 250 729 €	45 %

Source : article 32a de l'EstG, la loi sur l'impôt sur le revenu

Les conducteurs indépendants doivent payer tous les trimestres un acompte d'impôt sur le revenu, calculé sur la base de leur chiffre d'affaires déclaré.

Les impôts sur le revenu sont partagés entre les communes (15 %), le Bund (42,5 %) et les Länder (42,5 %). Cette clé de répartition constitue un exemple très abouti de fédéralisme coopératif pour lequel les impôts les plus rémunérateurs, dont l'impôt sur le revenu, sont partagés entre les différents niveaux de pouvoir.

Tableau : Distribution des revenus des ménages en Allemagne

Decile	Revenu moyen annuel imposable (2007)	Part (%) dans les recettes de l'IR (2007)
1. décile	1 679 €	-
2. décile	7 557 €	0,1 %
3. décile	12 921 €	0,6 %
4. décile	17 145 €	2,0 %
5. décile	21 083 €	3,8 %
6. décile	25 210 €	5,8 %
7. décile	29 565 €	8,3 %
8. décile	34 816 €	11,3 %
9. décile	42 982 €	16,4 %
10. décile	88 948 €	51,8 %

Source : De-Statis

Défiscalisation de petits salaires

Pour 2013, les emplois dont le montant de la rémunération est inférieur à 450 € par mois (400 € en 2012) - « minijob » dans le langage courant - sont défiscalisés du côté des salariés. Ces emplois concernent en général 15 heures de travail par semaine et sont très prisés par les étudiants. Les employeurs sont exonérés de cotisations « chômage » mais ils doivent s'acquitter de la cotisation-maladie (13 % au lieu de 7 %) si le salarié ne cotise pas, et versent une cotisation-retraite majorée de 15 %.

Les salariés rémunérés entre 450,01 € et 850 € en 2013 (jusqu'en 2012 : 400,01 € à 850 €; « midijobs » dans le langage courant) sont imposés de manière linéaire à un taux progressif allant de 4 % à 20 %. 7 millions de personnes sont concernées par ces minijobs. Destinés à l'origine à favoriser un retour à l'emploi des chômeurs de longue durée, ils ont largement dépassé cet objectif et concernent maintenant la plupart des emplois à très faible qualification. Ils ouvrent la porte à une vraie précarité : 1 salarié sur 5 est un travailleur pauvre en Allemagne.

Divergence socio-fiscale

La particularité allemande est une fiscalité équilibrée comme le montre le tableau suivant présentant le coin fiscal allemand et français pour un célibataire sans enfant au niveau du salaire moyen. La spécificité allemande est une fiscalité limitée sur les entreprises et une fiscalité beaucoup plus lourde sur les salariés, en particulier sur le revenu. Au total, les deux systèmes sont assez comparables en taux mais leurs structures diffèrent fortement.

Tableau : Comparatif de la fiscalité France-Allemagne en 2011

En % du coût salarial global	Allemagne	France
Cotisations patronales	16,30%	29,70%
Cotisations salariales	17,30%	9,60%
Impôt sur le revenu	17,30%	9,90%
TOTAL	50,90%	49,20%

Source : Cour des Comptes, « Les prélèvements fiscaux et sociaux en France et en Allemagne », p. 102

2.4.4. Les péages

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'Allemagne a mis en place un système de tarification de l'usage de l'infrastructure pour son réseau autoroutier. Peu à peu, ce dispositif a été étendu à certains tronçons du réseau national et aux routes express 2x2 voies et routes de raccordement du réseau autoroutier :

- 12 800 km en 2005
- 42 km de routes nationales en janvier 2007
- 1 100 km de routes express et raccordement supplémentaires au 1^{er} août 2012.

Le péage concerne les poids lourds de 12 tonnes ou plus. Le coût de base des péages a été fixé le 21 mai 2003 par le Parlement allemand au sein d'une commission mixte du Bundestag et du Bundesrat, la Chambre des Représentants des Länder, à un niveau de 12,4 cents/km. Le 1^{er} septembre 2007, le niveau des péages a été porté à 13,5 cents/km soit une augmentation d'environ 10 % compensée par une réduction de la taxe à l'essieu d'un montant total de 250 millions d'euros (pour les poids lourds de plus de 12 tonnes). La dernière modification remonte au 1^{er} janvier 2009. Comme mesure de compensation, la taxe à l'essieu a été réduite progressivement et un programme de soutien au secteur, De-minimis, a été mis en place.

Péages (LkW-Maut) pour les poids lourds de plus de 12 tonnes		
Classe EURO	Jusqu'à 3 essieux	4 essieux et plus
EURO 0	0,274 €	0,288 €
EURO I	0,274 €	0,288 €
EURO II	0,274 €	0,288 €
EURO II avec filtre à particule	0,190 €	0,204 €
EURO III	0,190 €	0,204 €
EURO III avec filtre à particule	0,169 €	0,183 €
EURO IV	0,169 €	0,183 €
EURO V	0,141 €	0,155 €
Véhicule spécifique orienté environnement	0,141 €	0,155 €

Source : BGL, octobre 2011

Le système de péage est organisé autour d'une procédure d'enregistrement automatique ou manuelle :

- Soit un enregistrement de l'entreprise auprès de Toll Collect, le gestionnaire du système de péage, et l'acquisition d'un On Board Unit (OBU) qui automatiquement enregistre les trajets effectués par le poids lourd et transmet le péage correspondant au centre de traitement de Toll Collect. Le paiement s'effectue par facturation ex post, carte de flottes ou en partant d'un forfait de base prépayé.

- Soit un enregistrement manuel auprès de 3 500 terminaux de péage Toll Collect, présents aussi dans les pays frontaliers (en France par exemple, sur l'aire d'autoroute entre Metz et Forbach avant d'entrer en Sarre).

Contrôle et infractions

Le contrôle du péage sur les autoroutes allemandes s'effectue par le BAG (voir partie sur les contrôles). 300 ponts sont équipés de systèmes de vérification. Le BAG possède aussi un parc de 300 véhicules de contrôle automatique qui vérifie, directement en conduite sur la route, la bonne perception du péage en interrogeant à distance les OBU des poids lourds.

Les infractions peuvent concerner l'entreprise comme le conducteur. Le montant maximal prévu est de 20 000 €. En général, les procès-verbaux montent à 200 € du côté des entreprises et 100 € du côté des conducteurs. Un mauvais enregistrement des classes de véhicule entraîne une infraction réduite à moitié des sommes précédentes. Les petites erreurs entraînent un PV de 35 € en général. S'il y a préméditation, tous les montants précédents sont doublés.

Péages des ouvrages d'art

Certaines infrastructures en Allemagne font l'objet de tarification particulière :

- Herrentunnel à Lübeck (B 75) : 8,40 € pour un passage avec un véhicule de plus de 4 axes
- Warnowtunnel à Rostock (A19/ E55 et B103) : 10,67 € (hiver) à 12,10 € (été)
- Certains frais de passage de ferry existent aussi (Lac de Constance, franchissement de l'Elbe).

Statistiques liées au prélèvement du péage autoroutier

L'élément le plus structurant de la politique allemande des transports ces dernières années reste bien la mise en œuvre par Toll Collect depuis 2005 du péage autoroutier allemand. L'instauration du péage autoroutier en 2005 permet en effet un suivi très précis des poids lourds sur les autoroutes allemandes (à partir de 12 tonnes).

C'est aussi le sujet n°1 des discussions à venir car, en 2015, le contrat doit être renégocié. De plus, il est question de faire payer les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, ce qui constitue aussi un défi technologique. Enfin, ce système a soulevé de très nombreux débats en Allemagne, et a amené une plainte du Gouvernement Fédéral contre le consortium actuel pour retard dans la livraison du système (plainte en cours).

Le consortium actuel regroupe pour 45 % Deutsche Telekom, 45 % Daimler et pour 10 % Cofiroute. Toll Collect a mis en place et gère le système, reverse les recettes du péage à l'Etat et distribue un bénéfice à ses actionnaires qui investissent dans le système. Toll Collect, en course pour être à nouveau sélectionné comme gestionnaire du service, annonce de bons résultats d'exploitation :

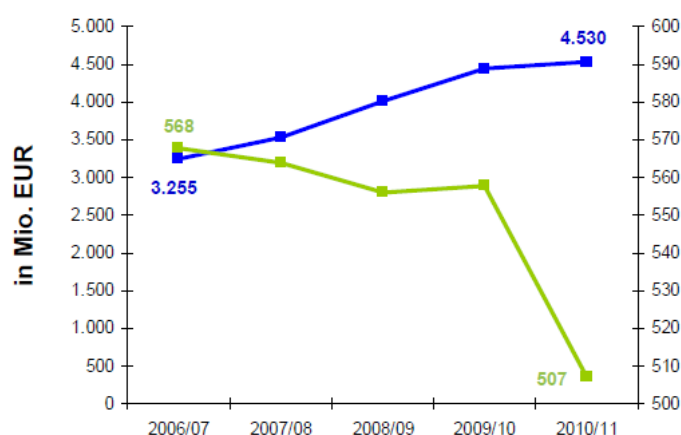
2005 : 482 300 OBU installés 2011 : 704 400 OBU installés.

En 2005, 99 % des poids lourds étaient repérés. En 2012, ce taux s'élève à 99,9 %. Les activations automatiques concernent 90 % des poids lourds contre 10 % pour les activations manuelles. Le système est donc très largement automatisé.

Avec un taux de collecte de 99,9 % en 2012, les recettes approchent les 4,5 milliards d'euros. En avril 2012, plus de 51 % des poids lourds enregistrés sont étrangers (453 249 poids lourds allemands sur un total de 944 605 au 31 mars 2012). Les poids lourds polonais sont moins de 100 000 (85 994), devant les hollandais (61 091), les tchèques (35 284) et les français (34 437).

L'interopérabilité du système entre l'Allemagne et l'Autriche est présentée comme un élément réussi de coopération européenne : une joint venture Toll2go a été créée à l'occasion entre TollCollect GmbH et ASFINAG Maut Service GmbH. Un seul équipement est nécessaire : ce système est considéré comme le plus gros projet d'interopérabilité pour les PL de plus de 12 tonnes. 41 445 PL sont enregistrés par Toll2Go au 26 avril 2012 après un démarrage en septembre 2011.

Concernant sa gestion, TollCollect affiche des gains importants en termes d'efficacité de la gestion des péages : les coûts de gestion des péages ont été réduits de 11 % depuis 2006-2007. De plus la demande de plus en plus importante de gestion satellitaire des péages pousse le prix des « On Board Units » vers le bas. Le taux actuel de contestation s'élève à 0,8 %.



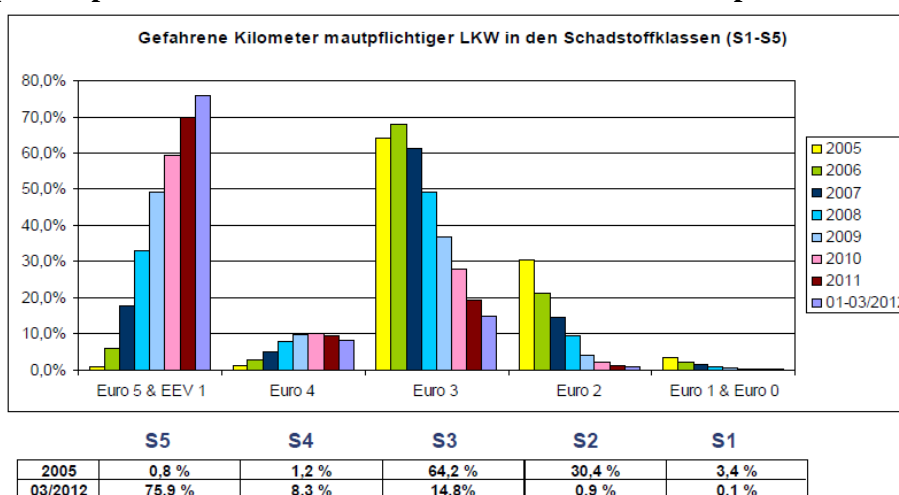
En bleu : recettes de péages ; en vert : coûts de gestion facturés par Tollcollect

Source : "Perspektiven für Straßenbenutzungsgebühren in Deutschland", Ein Erfahrungsbericht von Toll Collect, Frankfurt, 8. Mai 2012, Dr. Michael C. Blum, Toll Collect GmbH

Les coûts de gestion de Toll Collect s'élèvent à 11,2 % pour l'année fiscale 2010-2011.

L'instauration d'un péage poids lourds en Allemagne aurait eu un impact positif sur les émissions de polluants des poids lourds puisque des incitations tarifaires existent pour les classes de poids lourds dont la technologie réduit les émissions de polluants. Il est pourtant difficile de dissocier l'effet direct des péages sur l'évolution du parc de l'effet de renouvellement standard. Ainsi, selon TollCollect, 75 % du kilométrage des PL gérés par la société sont réalisés par les véhicules de classe Euro 5 et 15 % par ceux de classe Euro 3, le nombre de véhicules de classes inférieures ayant sensiblement diminué.

Graphique : Impact environnemental sur les classes de moteurs de poids lourds en Allemagne



Source: Dr. Michael C. Blum (Toll Collect GmbH), 08. Mai 2012 12

Les débats actuels en Allemagne à propos du péage s'orientent vers trois directions majeures :

- Elargissement du réseau pris en compte (rappel : au 1^{er} août 2012, 1 000 kilomètres de routes supplémentaires ont été intégrés).
- Abaissement de la classe de poids lourds concernés à 3,5 tonnes. Cet objectif n'a pas été encore officiellement décidé.
- Interopérabilité dans l'espace européen. Cet objectif est très clairement affiché par le BAG lors de nos entretiens et fonctionne déjà bien avec l'Autriche.

Une vision de l'activité du TRM européen via le suivi des péages

Les statistiques obtenues grâce au relevé de péages permettent une vision différente du TRM allemand. L'ouverture de l'économie allemande est évidente : sur la base des kilomètres de péages, entre janvier et mai 2012, 62,1 % des poids lourds sont allemands, 37,8 % sont étrangers. De ces 37,8 %, 24,7 points concernent des pays qui sont entrés dans l'Union Européenne après 2004. 10,3 points concernent les anciens Etats Membres de l'U.E. 2,8 points concernant des pays hors U.E.

Entre janvier et mai 2012, la seule part de marché des transporteurs polonais a dépassé les 10,5 %, soit plus que la part des péages payés par tous les anciens Etats membres de l'UE15. Les Pays-Bas représentent 4,2 %, autant que les Tchèques, 4,1 %. Viennent ensuite les Hongrois (2,3 %) et les Slovaques (1,9 %).

Les transporteurs allemands ont connu ces derniers mois un réel décrochage face à leurs homologues est-européens : entre janvier et mai 2012, comparativement à janvier – mai 2011, les kilomètres assujettis à péage sur le réseau taxé allemand ont baissé de 3 % (-207 millions de km). Ceux des transporteurs de l'UE15 ont baissé de 105 millions km (- 8,6 %). A l'inverse les km effectués par les transporteurs des nouveaux Etats membres ont progressé de 137 millions de km (+ 5,3 %).

Sur les cinq premiers mois de l'année 2012, les recettes de péages, tous transporteurs confondus, ont baissé en Allemagne. Les kilométrages réalisés dans les autoroutes assujetties au péage ont baissé voire stagné :

Tableau : Evolution des recettes de péage et du kilométrage sur les autoroutes allemandes

	Recettes de péage	Kilométrage
Janvier 2012	-3,70%	-0,70%
Février 2012	-6,30%	-3,30%
Mars 2012	-2,40%	0,40%
Avril 2012	-4,20%	-1,40%
Mai 2012	-1,50%	1,10%

Source : Entretien CNR au BGL, septembre 2012

2.5. Réglementation du travail, conventions collectives

Le secteur du TRM en Allemagne possède deux facettes : d'un côté, les relations du travail sont régies par des conventions collectives précises et suivies. Mais une facette plus difficile à appréhender reste celle des conducteurs indépendants et de très petites entreprises qui échappent majoritairement aux conventions collectives. Les petites entreprises fonctionnent hors convention et appliquent souvent, semble-t-il, un salaire forfaitaire. Ce système pose néanmoins des problèmes car il est peu compatible avec le code du travail allemand - les ruptures de contrat de ce type peuvent finir devant les tribunaux - mais, dans un environnement concurrentiel intense. Il est parfois incontournable « pour survivre », selon les dires d'experts allemands du secteur.

2.5.1. Conventions collectives

Les entreprises moyennes et les grands groupes de transports appliquent généralement la convention collective du secteur. Certains Länder, à l'Ouest, mettent à jour leur convention collectives, par exemple en Sarre qui l'a mise à jour en juin 2012 (la dernière convention remontait à 2003 : cf. ci-dessous avec les ajustements pour l'année 2006). A l'Est, de nombreux Länder n'ont pas mis à jour leur convention collective et fonctionnent donc, avec un objectif évident de rattrapage, plutôt sur une base décentralisée très libérale dans la négociation employeurs - employés.

L'ancienne et la nouvelle convention collective pour la Sarre sont présentées ci-dessous. La différence fondamentale est un ajustement du taux conventionnel en fonction du temps de travail (avec une absence de plus ou moins 24 heures du lieu de résidence ou de travail habituel). La nouvelle convention, en concordance avec la réglementation européenne, propose un forfait mensuel sur la base des 48 heures hebdomadaires, les heures supplémentaires étant majorées uniquement à partir de la 49^{ème} heure. Cette modernisation est intéressante et révèle le pragmatisme et la capacité d'adaptation du TRM sarrois, et plus largement allemand (Ouest).

Convention collective de la Sarre - Chauffeurs routiers longue distance - juillet 2006				
Activité	Taux horaire en euro			Nombre moyen d'heures par semaine maximal
	ancienneté			
	Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%	
Transport longue distance				
1. chauffeur	9,42 €	9,80 €	10,17 €	56,5
2. chauffeur professionnel	9,63 €	10,02 €	10,40 €	56,5

Salaire mensuel en euro (h. supp. Incluses) pour 56,5 heures / semaine			Supplément pour heures supp. à partir de (en heures)	Supplément pour 1 heure supplémentaire (en plus du taux horaire normal)		
ancienneté				ancienneté		
Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%		Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%
2 483,45 €	2 583,28 €	2 680,63 €	41	2,36 €	2,45 €	2,54 €
2 538,62 €	2 641,63 €	2 741,41 €	41	2,41 €	2,51 €	2,60 €

Source : BGL, Représentation en Sarre, « Tarifs 2006 »

Convention collective de la Sarre - Chauffeurs routiers longue distance - juin 2012				
Activité	Taux horaire en euro			Nombre moyen d'heures par semaine maximal
	ancienneté			
	Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%	
LD avec absence < 24 h (1)				
1. chauffeur	11,54 €	12,00 €	12,46 €	45
2. chauffeur professionnel	11,82 €	12,29 €	12,77 €	45
LD avec absence > 24 h				
1. chauffeur	11,27 €	11,72 €	12,17 €	48
2. chauffeur professionnel	11,52 €	11,98 €	12,44 €	48

Salaire mensuel en euro (h. supp incluses) pour 48 heures / semaine			Supplément pour heures supp. à partir de (en heures)	Supplément pour 1 heure supplémentaire (en plus du taux horaire normal)		
ancienneté				ancienneté		
Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%		Base	≥ 6 ans 4%	≥ 9 ans 8%
2 258,00 €	2 348,00 €	2 438,00 €	46	2,89 €	3,00 €	3,12 €
2 313,00 €	2 405,00 €	2 499,00 €	46	2,96 €	3,07 €	3,19 €
2 352,00 €	2 446,00 €	2 540,00 €	49	2,82 €	2,93 €	3,04 €
2 404,00 €	2 500,00 €	2 596,00 €	49	2,88 €	3,00 €	3,11 €

Source : Landesverband Saarland, 2012

- (1) Une nouvelle catégorie est apparue : PL de moins de 7,5 tonnes et absence de moins de 24h (10,94 €/h et 11,28 €/h pour la catégorie des chauffeurs (1) et chauffeur professionnel (2))

Disparités Est – Ouest : des écarts encore très importants

L'étude de terrain menée par le CNR met en lumière la persistance d'écarts toujours très importants entre l'Est et l'Ouest de l'Allemagne. Ainsi les conventions collectives de la plupart des Länder de l'Est n'ont pas été mises à jour (Mecklembourg Poméranie Occidentale, Saxe,...), selon les données de l'ASL, le syndicat professionnel des transporteurs et de la logistique (*Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland e.V.*, 2012).

Tableau : comparaison Est-Ouest des conventions TRM (les Länder de l'Est en rouge)

	Chauffeur professionnel	Validité
Hesse (jusqu'au 30.09.2011) A partir du 01.10.2011 A partir du 01.10.2012	10,87 € 11,21 € 11,43 €	01.07.11 - 30.09.13
Mecklembourg-Poméranie Occidentale	5,81 €	depuis 1997
Basse-Saxe A partir du 01.05.2012	9,60 € 9,84 €	01.01.11 - 30.04.13
Bade - Wurtemberg (sans Bade-Sud) A partir du 01.10.2010	13,46 €	01.05.10 - 31.03.12
Rhénanie du Nord-Westphalie A partir du 01.03.2012	11,11 € 11,30 €	01.12.10 - 28.02.13
Rhénanie du Nord-Palatinat A partir du 01.04.2012	de 10,04 € à 10,33 € de 10,25 € à 10,55 €	01.04.11 - 31.05.13
Sarre A partir du 01.05.2013	de 11,28 € à 12,31 € de 11,51 € à 12,56 €	01.06.12 - 30.04.14
Saxe	6,22 €	depuis 1996
Saxe-Anhalt	de 6,46 € à 7,00 €	depuis 1999
Schleswig-Holstein A partir de 01.09.2009	de 9,75 € à 10,40 €	01.08.08 - 30.06.10
Pays de Bade - Sud A partir de 01.04.2013	13,16 € 13,49 €	01.04.12 - 31.05.14
Thuringe	de 6,14 € à 6,66 €	depuis 2005

Source: Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland e.V., août 2012

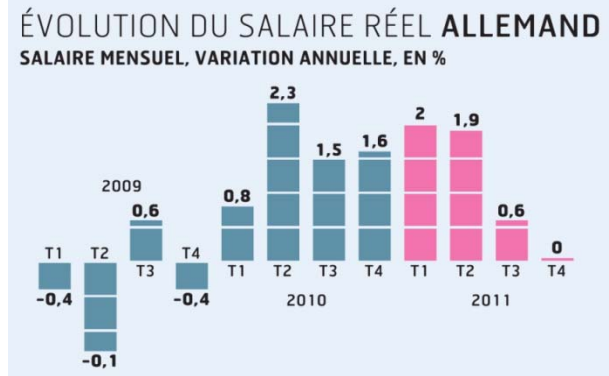
Une récente étude allemande, pour le transport routier de marchandises, pointait les écarts de salaire pour un conducteur entre l'Est et l'Ouest :

Salaire moyen en € (sans les primes et défraiements)	Ouest	Est
1 868	2 047	1 688

Source: Stat. Bundesamt, Hans-Böckler-Stiftung tiré de Bild Zeitung, 19.11.2011

A la lecture des conventions collectives allemandes du TRM, il est très intéressant de noter l'augmentation prévue des salaires du TRM dans tous les Länder ouest-allemands, confirmant cette tendance lourde de l'économie allemande que la décision de la BCE du 6 septembre 2012 devrait renforcer. L'Allemagne entre-t-elle dans une phase de rattrapage salarial (cf. graphe ci-dessous)?

Graphique : L'Allemagne sur la piste du rattrapage salarial ?



Source : les Echos, 27 mars 2012, p. 6

Nous sommes donc, semble-t-il, entre deux périodes : la modération salariale – gels de salaires contre garantie d'emploi - observée et acceptée par la plupart des partenaires sociaux depuis une dizaine d'années. Elle a assuré le succès du modèle économique allemand dans une économie ouverte et concurrentielle.

Aujourd'hui, beaucoup de signaux indiquent que les salariés allemands demandent des hausses de salaires et que l'on pourrait assister dans les prochains mois à un desserrement de la contrainte salariale.

2.5.2. Primes, défraiements et autres avantages

Déplacements en Allemagne

Les frais de déplacement (« Spesen » en allemand) sont organisés de la manière suivante pour les déplacements en Allemagne :

- 24 € pour une absence supérieure à 24 heures
- 12 € pour une absence comprise entre 14 heures et 24 heures
- 6 € pour une absence entre 8 et 14 heures

Si les « Spesen » (défraiements) sont indiqués dans la convention collective, ils sont obligatoires. Mais on peut aussi mettre en place un accord d'entreprise sur un montant fixé par les deux parties.

Les défraiements sont exonérés de charges sociales et d'impôts de manière complexe. Jusqu'aux montants ci-dessus, ils sont totalement exonérés. Jusqu'au double de ces montants, pour le salarié, ils sont imposés à 25 % de manière forfaitaire et, pour l'employeur, sont exonérés de charges sociales. Au-delà du double, ils sont imposés et sont soumis à des charges sociales.

Exemple 1 : absence de 12 heures du domicile et indemnisée à 15 € 6 € sont exonérés de toutes charges ; 6 € sont imposés (forfait de 25 %). Et les 3 € restant sont totalement imposés et soumis aux charges sociales.

Exemple 2 : absence de 7 heures indemnisée à 5 € Ces 5 € sont totalement soumis à l'impôt et aux charges sociales car ils ne correspondent pas aux catégories précédentes.

Les défraiements sont actualisés chaque année.

On observe souvent, dans les entreprises, des primes pour les conducteurs sous la forme de coupons pour un plein d'essence par mois (40 € par exemple). Un des objectifs de cette disposition est d'éviter les vols de gasoil.

Déplacements à l'international

Le tableau suivant détaille le niveau maximal des défraiements pour des déplacements à l'international (le minimum étant équivalent aux frais de déplacement sur le territoire national, soit 24 €/jour). Il est établi par le Ministère des Finances pour l'ensemble des secteurs et s'appliquent ainsi au TRM, seulement dans le cas où les conventions collectives sont respectées.

Dans le TRM longue distance, on considère qu'il n'y a pas d'indemnités d'hôtel et de nuitée. Par contre, le conducteur peut garder les justificatifs de ses dépenses à l'étranger qui seront remboursées sur la base d'un forfait (actuellement 20 €nuitée).

Pour les déplacements en France, les limites de défraiements concernent deux zones différentes :

France (hors Paris) :

- 39 €pour un voyage d'au moins 24 heures
- 26 €pour un déplacement compris entre 14 et 24 heures
- 13 €pour un déplacement compris entre 8 et 14 heures

France (Paris) :

- 48 €pour un voyage d'au moins 24 heures
- 32 €pour un déplacement compris entre 14 et 24 heures
- 16 €pour un déplacement compris entre 8 et 14 heures

Les frais de déplacement s'appliquent sur la base des conventions collectives mais peuvent être révisés par un accord d'entreprise. Ils peuvent donc fortement varier d'une entreprise à une autre. Ils sont considérés comme un complément de salaires par les salariés et ne sont pas imposés (dans la limite des plafonds publiés par le ministère).

Hors convention collective, les plafonds ministériels peuvent ne pas être reconnus et les montants peuvent être fixés au niveau que les deux parties souhaitent, en respectant bien évidemment un minimum de 24 €/jour et les mêmes obligations de charges sociales et d'impôts que les frais de déplacement sur le territoire national pour la partie majorée.

Tableau : Défraiements des transporteurs allemands dans les principaux pays européens

	Durée de l'absence		
	Au moins 24 h	De 14 à 24 h	De 8 à 14 h.
Belgique	42 €	28 €	14 €
Pays-Bas	60 €	40 €	20 €
Autriche	36 €	24 €	12 €
Italie	36 €	24 €	12 €
Pologne	24 €	16 €	8 €
- Varsovie et Cracovie	30 €	20 €	10 €
Portugal	33 €	22 €	11 €
Espagne	36 €	24 €	12 €
Roumanie	27 €	18 €	9 €
- Bucarest	26 €	17 €	9 €
Turquie	42 €	28 €	14 €
- Izmir, Istanbul	41 €	28 €	14 €
Royaume-Uni	42 €	28 €	14 €
- Londres	60 €	40 €	20 €
- Edinbourg	42 €	28 €	14 €
Slovaquie	24 €	16 €	8 €
République Tchèque	24 €	16 €	8 €
Russie	36 €	24 €	12 €
- Moscou	48 €	32 €	16 €
- Saint Petersburg	36 €	24 €	12 €

Source : BGL, janvier 2012

En conclusion, à part quelques exceptions, les entreprises de transport sont libres de fixer le montant des frais de déplacement par un accord. Lors des entretiens en entreprise, nous avons remarqué que les entreprises de l'Est se contentent du strict minimum ministériel, soit 24 €/jour. Dans les Länder de l'Ouest, les frais de déplacement sont bien au dessus de ce minimum en raison d'un nombre plus important d'entreprises qui respectent les conventions collectives et de la nature des déplacements (pays d'Europe de l'Ouest, donc chers).

D'autres mesures de défiscalisation concernent l'organisation de fêtes en entreprises (avec un maximum de deux évènements par an - montant maximum 110 €/personne) et l'achat de cadeaux (jusqu'à 40 €/par personne TVA incluse) sont défiscalisés.

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM allemand à l'international

Cette partie porte sur l'analyse fine des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes à l'international. A la fin de l'analyse, deux profils-type, Ouest et Est, pour les coûts de personnel de conduite associés à un PL de 40 tonnes à l'international seront présentés.

3.1. Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises de TRM allemandes

Pour mener à bien cette partie empirique, 10 entreprises de TRM allemandes effectuant des opérations longue distance à l'international ont été interrogées, 5 en Allemagne de l'Ouest (Sarre, Hesse, Rhénanie-Palatinat) et 5 à l'Est de l'Allemagne (Saxe, Thuringe, Brandebourg).

Tableau : Caractéristiques des entreprises interrogées

N°	Localisation	Taille de la flotte	Conducteurs	Kilométrage annuel d'un véhicule
Entreprise 1	Ouest	28	39	144 000 km
Entreprise 2	Ouest	confidentiel		130 000 km
Entreprise 3	Ouest	130	150	120 000 km
Entreprise 4	Ouest	confidentiel		150 000 km
Entreprise 5	Ouest	conducteur indépendant		130 000 km
Entreprise 6	Est	11	14	175 000 km
Entreprise 7	Est	15	17	150 000 km
Entreprise 8	Est	45	50	160 000 km
Entreprise 9	Est	60	85	130 000 km
Entreprise 10	Est	72	90	160 000 km

Les résultats chiffrés portés dans ce rapport ne sont pas des statistiques. Il s'agit de la synthèse « à dire d'expert » des informations issues des entreprises, de la littérature et de la réglementation.

3.2. Conditions d'exploitation des entreprises interrogées

Toutes les entreprises rencontrées effectuent des opérations de transport de longue distance à l'international, souvent combinées avec d'autres activités, plus spécifiques ou du transport régional.

La flotte des transporteurs interrogés va des conducteurs indépendants aux grandes entreprises de plus de 100 ensembles 40 tonnes classiques (un tracteur et une semi-remorque) avec, en règle générale, un ratio proche d'une semi-remorque par tracteur en raison de leur exploitation optimisée. Pendant la phase des entretiens, des grands opérateurs, mais aussi des commissionnaires de transport, très actifs en Allemagne, ont également été rencontrés, ce qui constitue une vraie différence avec la France. Les commissionnaires ont une vision fine du secteur du TRM en Allemagne et exercent une pression très forte sur les prix du TRM. A la différence de la France, où le marché est plus oligopolistique, dans lequel les transporteurs sont plus indépendants, organisés en agences, les commissionnaires allemands sont au centre du marché : ils garantissent directement l'atomicité de l'offre, et participent à l'ouverture européenne du secteur en contractant avec des opérateurs de transport en Allemagne, mais aussi avec des opérateurs à l'étranger, en Europe de l'Est par exemple.

Les véhicules sont très peu exploités durant les week-ends, à part des départs le dimanche soir et des retours dans la nuit de vendredi à samedi, voire samedi matin. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules est d'environ 244 jours par an à l'Ouest et de 274 à l'Est.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs interrogés est élevé. Il est compris entre 120 000 km et 175 000 km, avec une moyenne située plutôt autour des 145 000 km. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 5 et 7 ans, sachant que les véhicules sont souvent revendus avant d'atteindre 900 000 km au compteur.

Le prix d'achat des véhicules varie peu par rapport au prix français, la négociation se joue sur les options, pour fidéliser son personnel de conduite, et le contrat de maintenance et d'entretien. On observe tous modes de financement, y compris au comptant. A noter, les faibles niveaux des taux d'intérêt qui favorisent actuellement le montage de plan de financement pour l'acquisition de poids lourds. Depuis quelques années, les transporteurs recevraient des remises importantes en cas de paiement au comptant, pratique privilégiée par des petites et moyennes entreprises.

Carburant

La consommation des véhicules des transporteurs interrogés se situe entre 32 et 34 litres pour 100 km. Certaines entreprises réfléchissent à mettre en place une forme de compétition entre les conducteurs pour réduire la consommation de carburant (Öko-Fahrt ou éco-conduite). A noter que les conducteurs bénéficient souvent d'un bon d'achat de gasoil de 40 euros par mois environ, ce qui permet de contrôler au mieux les stocks de gasoil dans l'entreprise et d'éviter les vols.

Le prix des carburants observé pendant la réalisation de l'étude était proche de 1,20 €/l, ce qui amène un coût kilométrique du carburant proche de 0,4 €/km. Pour la période de l'étude, nous avons retenu le prix moyen 2012 de 1,2519 €/l net, c'est à dire hors TVA. Ce prix est de plus de 10 % supérieur au prix français après le remboursement de la TICPE et compte tenu des différentes mesures gouvernementales entreprises en France courant 2012.

Maintenance

Les coûts des entretiens et réparations sont proches de 8 000 €/an/véhicule (huile et lubrifiants ; maintenance ; nettoyage du poids lourds ; réparations). Cette évaluation varie fortement d'une entreprise à l'autre car beaucoup d'entreprises moyennes font elles-mêmes l'entretien, certains conducteurs ayant la double compétence « conducteur – réparateur » et se trouvent donc parfois affectés au service maintenance. On pourrait penser que ce poste de coût est moindre dans les Länder de l'Est, mais l'utilisation du véhicule dans les pays de l'Est et un kilométrage plus important limitent la baisse de ce coût. Ainsi, nous pouvons estimer que les transporteurs de l'Est bénéficient d'un avantage de 10 % de ce poste sur leurs homologues de l'Ouest.

Dans la majorité des cas rencontrés, les transporteurs disposent d'un contrat de service mensuel avec leur constructeur poids lourds (Mercedes, MAN, Volvo Renault,...). Le montant des contrats varie peu entre les Länder.

Le coût total de la maintenance est évalué entre 0,05 et 0,07 €/km.

Pneumatiques

Les transporteurs rencontrés font remarquer justement que les coûts des pneumatiques ont fortement progressé ces dernières années. Le coût des pneumatiques pour un ensemble varie de 2 500 à 4 300 €/an, selon le kilométrage du véhicule.

Acquisition des véhicules

La plupart des véhicules exploités par les transporteurs internationaux de marchandises allemands sont acquis neufs, par crédit, crédit-bail ou au comptant, une manière de procéder très classique en Allemagne. Il semblerait que le crédit-bail ait moins pénétré le secteur TRM allemand qu'en France.

Le prix d'achat d'un ensemble composé d'un tracteur et d'une semi-remorque se situe autour de 90 000 à 110 000 euros selon les transporteurs interrogés et les marques des véhicules citées et surtout les options retenues. Le choix des options et la marque du véhicule expliquent les principales différences de prix. Elles sont de plus en plus revendiquées par les conducteurs, mais aussi nécessaires à l'exploitation plus écologique du véhicule.

Péages

Le coût annuel des péages, y compris la taxe kilométrique allemande, la Lkw-Maut, pour les transporteurs interrogés, varie fortement en fonction de la proximité ou pas d'une frontière et des pays traversés. Une fourchette comprise entre 16 000 à 20 000 euros par an, soit un coût kilométrique de 0,15 €/km sur au moins 110 000 km, serait réaliste dans le cas d'un PL allemand utilisant en priorité les autoroutes, nationales ou étrangères. Ce poste de coût progresse graduellement ces dernières années et cela devrait se poursuivre, notamment en raison de l'expansion du réseau taxé allemand.

Assurance véhicule

Les assurances liées aux poids lourds, sont évaluées à près de 3 500 euros par an soit un coût kilométrique de 0,025 €/km environ.

Taxe à l'essieu

Elle s'élève à 929 €/an et par véhicule articulé 40T. Elle baisse ces dernières années en contrepartie d'une hausse des péages autoroutiers.

Coûts de structure

L'évaluation des coûts de structure s'avère difficile eu égard à la disparité des transporteurs rencontrés. Contradictoirement, ils sont en effet plus importants pour les gros transporteurs, qui sont souvent placés près de grandes villes industrielles, et donc souffrant de loyers et salaires plus élevés que la moyenne de leurs collègues. Sans pouvoir chiffrer précisément, on considère néanmoins que ces coûts de structure à l'Ouest soient comparables aux coûts de structure français et qu'ils soient 20 à 30 % moins élevés à l'Est.

A partir de recherches universitaires (Wittenbrink P., 2011) et de nos entretiens, on peut les estimer dans une fourchette comprise entre 9 000 et 15 000 € pour les plus grands transporteurs.

3.3. Observation des coûts de personnel de conduite

Les conditions d'embauche et le niveau de rémunération des conducteurs en Allemagne ont été observés lors de deux phases d'entretiens. Une première se déroule dans les entreprises de TRM où les chefs d'entreprises ont expliqué, parfois prouvé par des fiches de paie, les relations entre employeurs et employés et les modes de rémunération pratiqués dans le secteur. La deuxième phase a été réalisée sur des aires de parking, à la frontière franco-allemande. Elle consiste à l'interrogation volontaire d'une vingtaine de conducteurs pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des cocontractants.

3.3.1. Etat du marché

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. En effet, le récent passage à l'armée « professionnelle » aurait aggravé la situation.

Les entrepreneurs disent facilement avoir eu recours à l'embauche de conducteurs venant de l'Est de l'Europe sans même que ces derniers parlent allemand. Les salaires, a priori plus élevés en Allemagne et la proximité avec la Pologne et la République Tchèque auraient incité les conducteurs de l'Est à s'expatrier. La situation est complètement assumée dans le secteur.

Le marché du travail dans le secteur du TRM en Allemagne est donc divisé entre des conducteurs très compétents et avec une certaine ancienneté, demandant des salaires de plus en plus élevés, et des conducteurs venus de l'Est de l'Europe, dont le niveau de formation et de capacité linguistique est « discutable ». Ces derniers auraient tendance à demander des niveaux de salaire certes plus importants que chez eux mais moindre que les anciens conducteurs allemands.

3.3.2. Conditions de travail

Mois d'activité

Les conducteurs allemands bénéficient de 25 à 30 jours de congés payés selon leur ancienneté. Les entretiens auprès des entreprises ont montré que le nombre de jours de congés payés a tendance à augmenter dans les Länder de l'Ouest. Une fois les jours fériés et les congés payés déduits, les conducteurs allemands travaillent près de 43 semaines ou 228 jours par an dans les Länder de l'Ouest, et plus de 43 semaines ou 249 jours dans les Länder de l'Est.

Heures de conduite et de travail

Les positions « conduite », « autres travaux » et « pause » sont correctement utilisées par les conducteurs allemands. La position de « disponibilité », n'étant pas comptée comme du temps de travail, n'est pas utilisée dans la plupart des cas. Certains conducteurs dont l'activité nécessite un grand nombre d'heures de disponibilité négocient parfois le paiement de cette dernière comme du temps de travail, mais la pratique reste exceptionnelle.

Avant l'introduction de la réglementation européenne, la loi allemande permettait de travailler et de conduire plus qu'actuellement. C'est bien la raison pour laquelle la productivité des conducteurs est poussée à l'extrême par les employeurs sans que les conducteurs soient mécontents de leurs conditions de travail. On essaie de maximiser le nombre d'heures de conduite. Lors des entretiens avec les conducteurs, rare sont ceux qui ont annoncé un volume de conduite inférieur à 9 heures par jour, auquel ils ajoutent quelques heures d'autres travaux.

Ce qui semble être primordial pour les conducteurs est le retour à la base les week-ends. Différemment des pavillons des pays de l'Est, les conducteurs allemands, peu importe la localisation de la base, disent systématiquement privilégier les entreprises de TRM leur permettant de rentrer chez eux le plus souvent. Par conséquent, les conducteurs se déplaçant à l'international rentrent chez eux au moins 3 fois par mois. Cette organisation du travail diminue le rayon d'action du pavillon allemand. C'est même un de ses points faibles face à la concurrence des pavillons de l'Est.

Kilométrage

Les kilométrages mensuels ou annuels différencient beaucoup selon la nature de marchandise et la destination. Les retours à la base le week-end empêchent des grandes tournées de plusieurs semaines.

L'utilisation quasi-systématique des autoroutes ainsi que l'étendue de celles-ci en Allemagne et dans la plupart des pays de destination (Belgique, Pays-Bas, France, Autriche...) sont des facteurs qui améliorent la productivité en augmentant le kilométrage réalisé.

Lors des entretiens, nous avons remarqué que les conducteurs des Länder de l'Ouest réalisent près de 126 000 km par an et ceux issus des Länder de l'Est plus de 140 000 km.

Rémunération

Il existe en Allemagne deux grandes catégories d'entreprises de TRM. Une première est constituée d'entreprises de taille moyenne à grande, qui ont un poids conséquent dans le secteur et qui sont plutôt actives dans la vie politico-économique de leur Land. Celles-ci rémunèrent leurs conducteurs selon des barèmes prévus dans les conventions collectives. Cependant, leur nombre tend à diminuer fortement face aux autres entreprises qui ne suivent pas la convention collective et accordent des salaires forfaitaires. De surcroît, les conventions collectives imitent parfois ce système de forfait en proposant un salaire mensuel collectif fixe pour un conducteur à partir du taux horaire prévu. A noter aussi que dans certains Länder de l'Est, les conventions collectives ne sont pas mises à jour depuis plusieurs années et ne correspondent plus du tout à la réalité du marché du travail.

Lors des entretiens, seule une entreprise de l'Ouest a déclaré suivre la convention collective de sa région. Toutes les autres entreprises ainsi que les conducteurs disent toucher un salaire forfaitaire mensuel qui correspondrait au maximum prévu par la réglementation européenne. Un mois de sous-activité peut être compensé par un autre mois où le conducteur réalise des heures supplémentaires.

Avec cette méthode, les heures supplémentaires sont rarement comptabilisées et majorées.

A part le salaire mensuel forfaitaire, les conducteurs touchent les frais de déplacement et des primes diverses. Les primes sont souvent accordées mensuellement sous forme d'incitation à l'éco-conduite, ou bien pour compenser le nombre un peu trop important d'heures supplémentaires dans le mois (pour éviter un calcul complexe des heures supplémentaires). Une prime de Noël ou de fin d'année est souvent accordée. Le montant des primes mensualisées tourne autour de 100 € par mois pour les Länder de l'Ouest et de 83 € pour ceux de l'Est.

3.4. Présentation de Profils Type

Pour permettre les comparaisons internationales, nous proposerons deux profils de conducteurs type pour l'Allemagne. Etant donné que les conditions de travail, le volume horaire et la rémunération sont particulièrement différents entre l'Ouest et l'Est du pays, les deux profils type proposent les conditions de travail et de rémunération qu'on rencontre le plus souvent dans ces deux grandes régions.

Les données présentées ci-dessous sont entièrement issues des entretiens menés sur le terrain par le CNR auprès des entreprises de transport et des conducteurs dont l'activité principale est le transport international avec des véhicules articulés 40T standards.

3.4.1. Länder de l'Ouest

Description du profil type - Ouest	
Kilométrage annuel	126 000 km
Nombre de jours de travail	225 à 230 jours
Nombre de semaines de travail	< 43 semaines
Nombre d'heures de conduite annuel	1 806 heures
Conditions de rémunération	<ul style="list-style-type: none"> - Bien que les convention collectives soient respectées dans les grandes entreprises, la tendance générale est la forfaitisation des salaires. - Les salaires les plus élevés (>2 600 €/mois) se trouvent autour des grands pôles industriels. - L'immigration et la concurrence des conducteurs venus de l'Est ont sensiblement fait diminuer les salaires dans certains Länder (<2 300 €/mois brut). - Les destinations à l'Ouest font augmenter frais de déplacement de près de 40 % par rapport au minimum ministériel.
Coût annuel pour l'employeur	41 947,82 €
Coût horaire de conduite	23,23 €
Coût kilométrique	0,33 €

Source : Enquêtes CNR

Tableau 1 : Coût mensuel d'un conducteur type à l'Ouest			
Salarié		Employeur	
Salaire brut	2 425,00 €	Salaire et primes	2 425,00 €
Salaire brut de base	2 300,00 €	Salaire brut de base	2 300,00 €
Primes diverses	125,00 €	Primes diverses mensualisées	125,00 €
Cotisations sociales pour le salarié	428,13 €	Cotisations sociales pour l'employeur	629,65 €
Retraite	237,65 €	Retraite	237,65 €
Assurance maladie	188,60 €	Assurance maladie	177,03 €
Assurance chômage	1,88 €	Assurance accident	82,45 €
Assurance Dépendance	0,00 €	Assurance chômage	36,38 €
Net fiscal	1 996,88 €	Dépendance - faillite - péréquation	30,68 €
- Impôt sur le revenu	367,01 €	Assurance Complémentaire	65,48 €
Salaire net après impôts et charges	1 629,87 €	Coût/mois avant frais de déplacement	3 054,65 €
Frais de déplacement	504,00 €	Frais de déplacement	504,00 €
Salaire net disponible	2 133,87 €	Coût moyen mensuel pour l'employeur	3 558,65 €
		Nombre de déplacements de 24 heures :	15
		Frais de déplacement majorés / mois :	+ 40%

Source : CNR

Tableau 2 : Coût annuel d'un conducteur type à l'Ouest			
Salarié		Employeur	
Salaire brut	29 100,00 €	Coût salarial	36 655,82 €
- Cotisations sociales pour le salarié	5 137,50 €	Salaires et primes	29 100,00 €
- Impôt sur le revenu	4 404,11 €	Cotisations sociales pour l'employeur	7 555,82 €
Frais de déplacement	5 292,00 €	Frais de déplacement	5 292,00 €
Salaire net disponible	24 850,39 €	Coût total annuel	41 947,82 €

Source : CNR

3.4.2. Länder de l'Est

Description du profil type - Est	
Kilométrage annuel	140 000 km
Nombre de jours de travail	249 jours
Nombre de semaines de travail	> 43 semaines
Nombre d'heures de conduite annuel	1 980 heures
Conditions de rémunération	<ul style="list-style-type: none"> - Les salaires dans les Länder de l'Est sont presque entièrement forfaitisés. - Il existe des différences remarquables selon le Land et le type d'activité. - Près des frontières, on rencontre un niveau de salaires proche de 1 500 €/mois brut. - Dans la région de Berlin, les salaires augmentent jusqu'à 2 000 €/mois brut. - Par souci d'économies, les frais de déplacement ne sont pas majorés mais constituent tout de même un complément de salaire important pour les conducteurs.
Coût annuel pour l'employeur	30 509,93 €
Coût horaire de conduite	15,41 €
Coût kilométrique	0,22 €

Source : Enquêtes CNR

Tableau 1 : Coût mensuel d'un conducteur type à l'Est			
Salarié		Employeur	
Salaire brut	1 718,33 €	Salaire et primes	1 718,33 €
Salaire brut de base	1 635,00 €	Salaire brut de base	1 635,00 €
Diverses primes	83,33 €	Diverses primes mensualisées	83,33 €
Cotisations sociales pour le salarié	303,72 €	Cotisations sociales pour l'employeur	446,16 €
Retraite	168,40 €	Retraite	168,40 €
Assurance maladie	134,07 €	Assurance maladie	125,44 €
Assurance chômage	1,25 €	Assurance accident	58,42 €
Assurance Dépendance	0,00 €	Assurance chômage	25,77 €
Net fiscal	1 414,61 €	Dépendance - faillite - péréquation	21,74 €
- Impôt sur le revenu	227,27 €	Assurance Complémentaire	46,39 €
Salaire net après impôts et charges	1 187,35 €	Coût/mois avant frais de déplacement	2 164,49 €
Frais de déplacement	432,00 €	Frais de déplacement	432,00 €
Salaire net disponible	1 619,35 €	Coût moyen mensuel pour l'employeur	2 596,49 €
		Nombre de déplacements de 24 heures :	18
		Frais de déplacement non majorés.	

Source : CNR

Tableau 2 : Coût annuel d'un conducteur type à l'Est			
Salarié		Employeur	
Salaire brut	20 619,96 €	Coût salarial	25 973,93 €
- Cotisations sociales pour le salarié	3 644,60 €	Salaires et primes	20 619,96 €
- Impôt sur le revenu	2 727,20 €	Cotisations sociales pour l'employeur	5 353,97 €
Frais de déplacement	4 536,00 €	Frais de déplacement	4 536,00 €
Salaire net disponible	18 784,17 €	Coût total annuel	30 509,93 €

Source : CNR

4. Références

Entretiens avec les représentants des institutions allemandes :

- Ministère Fédéral des Transports, BAG, Cologne – 1^{er} août 2012,
- Syndicat des Transporteurs et Logistique, BGL, Francfort – 22 août 2012,
- Missions en Sarre : 4-7 septembre 2012.

Quotidiens et hebdomadaires : Les Echos, 2009-2012 ; Nouvel Observateur, 15 mars 2012 ; L'express ; Spiegel online ; Wirtschaftswoche ; Financial Times Deutschland ; SDZ (Süddeutsche Zeitung) ; Bild Zeitung ; FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung)

Bibliographie

Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland e.V. (ASL), conventions collectives TRM en Allemagne, Août 2012

Bénichi R., Histoire de la mondialisation, Vuibert, 2009

BGL, Verkehrswirtschaftliche Zahlen (VWZ) 2010-2011, Francfort

BGL, Jahresbericht 2011 – 2005, Francfort

BGL, Kosteninformationssystem, Francfort, 2012

BGL, site Web, septembre 2012

Blanchard Olivier, the Economic Future of Europe, *Journal of Economic Perspectives, Volume 18, Nr. 4, 2004, p. 3–26*

Blum Dr. M.C., « Perspektiven für Straßenbenutzungsgebühren in Deutschland, Ein Erfahrungsbericht von Toll Collect », Présentation zur 11. Convent-Jahrestagung Public Private Partnership, Frankfurt, 8 mai 2012

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BRR), Bevölkerungsprognose 2002-2020, 2010

CAS, Panorama Transport, nr. 58, juillet 2012 (Christine Raynard)

Crozet Y., Raoul J-C, Laroche F., « Le transport ferroviaire en France : avis de tempête organisationnelle ? », Transports, n°468, juillet/août 2011

DB AG, Rüdiger Grube, Conférence à Sarrebruck, 5.09.2012

DB Schenker, Conférence lors de l'Université d'été Transport Logistique, HTW, Saarbrücken, 3.09.2012

European Commission, « A growth package for integrated European infrastructures », COM(2011) 676/2, Brussels, 2011

EUROSTAT, Eurostat, « Statistics in Focus », 13/2012 et 11/2012

Fraunhofer, Die Top 100 der Logistik 2012-2013, 2012

Guihéry L., « Etude CNR : le TRM en Allemagne », 2007

Institut für Arbeitswissenschaft, Die Beziehung zwischen der Arbeitszeit von Kraftfahrern und der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union, Universität Gesamthochschule Kassel, Juni 1997

Landesverband Saarland, convention collective 2012

Ministère Fédéral des Transports, « Verkehrsinvestitionsbericht », 2009 et 2012

Ministère Fédéral des Transports, BAG, « Marktbeobachtung 2011 », 2012
Ministère Fédéral des Transports, Masterplan Logistique, 2009
Mitusch K., Liedtke G., Conférences politique allemande des transports, KIT-IWW, Karlsruhe, juin 2012
Peter C., Arnold M., « Saarländischer Güterverkehr nimmt wieder Fahrt auf », Wirtschaft im Saarland, 10/2011
Petersen et Strauss, « die Kontrolle werden schärfer », Verkehrsrundschau, nr. 44 v. 31.10.2008, p. 54-57
The Economist, « France loses ground to Germany: Power Shift, 11 décembre 2010
The German Sustainability Code (GSC), 2011
Wittenbrink P., « Transportkostenmanagement im Strassengüterverkehr », Gabler, 2011

Contact

M. Alex Ugurlu, chargé d'études internationales au CNR
a-ugurlu@cnr.fr

M. Laurent Guihéry, expert, auteur du rapport, enseignant à l'Université Lyon 2 et chercheur au LET
Laurent.Guihery@let.ish-lyon.cnrs.fr