

Etude

Le TRM en Allemagne

conduite par

Laurent Guih ry

Maître de Conférences   l'Université Lum re Lyon 2

Enseignant - Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports (LET-ISH, Lyon)

Pour le compte du



Comité National Routier

10 villa Bosquet
75007 PARIS

Mars 2007
Edition complète n 1

Globalement, ce rapport reflète des investigations menées de mai à juillet 2006, pour une rédaction réalisée en octobre et novembre 2006.

Trois approfondissements, mentionnés comme tels, ont été conduits en février 2007, puis intégrés au corpus.

Table des matières

INTRODUCTION.....	6
1) L'ECONOMIE ALLEMANDE ET LES ECHANGES EXTERIEURS : UNE APPROCHE COMPAREE	9
2) LA POLITIQUE ALLEMANDE EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	25
3) LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET LEUR ACTIVITE ...	33
4) REGLEMENTATION, CONTROLES ET NOUVEAUX PEAGES AUTOROUTIERS	47
5) LES COUTS D'EXPLOITATION	59
A) LES COUTS D'EXPLOITATIONS COMPARES ENTRE OUEST (ALLEMAGNE, AUTRICHE) ET EST : UNE VISION SYNTHETIQUE	60
B) LES COUTS DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN ALLEMAGNE	67
C) LES COUTS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE : UNE VISION ACADEMIQUE	74
D) LES COUTS D'EXPLOITATION DU TRM LONGUE DISTANCE EN ALLEMAGNE : UNE VISION DE GESTIONNAIRE.....	77
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS AUX TRANSPORTEURS FRANÇAIS	84
BIBLIOGRAPHIE.....	86
ANNEXES :	89
1) QUELQUES ELEMENTS DE VOCABULAIRE SUR LE PARC DE POIDS LOURDS EN ALLEMAGNE :	89
2) TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE 2002/15 DANS LE DROIT ALLEMAND (JUILLET 2006) .	90
3) EXEMPLE D'UNE ENTREPRISE EN RESEAU : ROLL	92
4) BALANCES COURANTES, COUTS RELATIFS, SALAIRES EN EUROPE	95

Introduction

L'observation attentive du marché allemand du transport routier de marchandises longue distance est riche d'enseignements, fondamentalement parce que les entreprises de ce secteur se trouvent engagées, au cœur de l'Europe et en longue distance, dans une compétition rude avec les entreprises des NEM (Nouveaux Etats Membres). Ces nouveaux entrants à l'Est font ainsi preuves en terme commercial **d'un hyper dynamisme**. Plus replié sur ses frontières, le secteur du TRM en France semble *a priori* à l'abri des grandes manœuvres en développement aujourd'hui, à l'Est comme au Sud d'ailleurs (Espagne et Maghreb), mais cette affirmation n'est aujourd'hui plus qu'une illusion : en ce sens, l'analyse du secteur allemand du TRM longue distance est intéressante pour voir comment un secteur entier, bien organisé et structuré (réglementairement et socialement) a réagi à ce choc externe des NEM. La pertinence de cette étude est aussi renforcée par le fait que le secteur allemand du TRM allemand est, en fin de compte, assez proche du secteur français de TRM :

- en termes de structures générales des entreprises, avec des grands groupes leaders et de nombreux petits exploitants, familiaux par exemple.
- en termes de dynamisme et d'innovation (électronique embarquée, GPS, ...)
- en termes de structures des coûts, même s'il conviendra ici de prendre en compte DEUX Allemagne, une à l'Ouest avec des entreprises très comparables aux entreprises françaises et l'autre à l'Est avec des coûts qui se rapprochent plus de ceux pratiqués en Europe de l'Est !
- en termes de réflexions stratégiques, surtout face aux NEM, en termes de positionnement (choix devenu primordial de la rentabilité dans le contrat de transport), de création de valeur (rôle clé de la logistique et des services associés au transport).

L'analyse attentive du marché allemand conforte d'emblée l'idée que des « grandes manœuvres » sont à l'œuvre en Europe, en particulier du côté de l'Europe de l'Est qui peu à peu est en train d'acquérir une spécialisation « Transport » forte, comme en Pologne, voire même à terme en Ukraine. Notre rapport tentera de détailler les stratégies des opérateurs allemands face à « cette déferlante » de poids lourds est-européens très impressionnante sur les autoroutes allemandes et proposera des pistes de positionnement stratégique pour les entreprises françaises.

Si l'on observe dans un premier temps l'espace géographique européen et le transport routier de marchandises, le TRM français est confronté à un « double front » à l'international, mais aussi pour le transport national lorsque les limitations du cabotage tomberont. De plus ce « front » est loin d'être statique et c'est plutôt dans le contexte d'une « offensive en provenance de l'Est » mais aussi d'une « offensive en provenance du Sud », de l'Espagne et à terme des pays du Maghreb, qu'il faut replacer, de manière dynamique, le cas du TRM longue distance en France.

En poussant à l'extrême le trait de ces évolutions, on peut légitimement se demander ce qu'il restera à terme du TRM longue distance en France dans sa configuration actuelle. Quelles pistes de réflexions stratégiques peut-on proposer pour tirer partie de cette « européanisation » du TRM sur le continent européen : stratégies de réseaux comme semblent le vouloir les PME allemandes, concentration et recherche d'une masse critique autour de grands groupes intermodaux routes/fer/transport maritime, repli sur des marchés de niches, spécialisation sur des transports haut de gamme plus rentables, ...

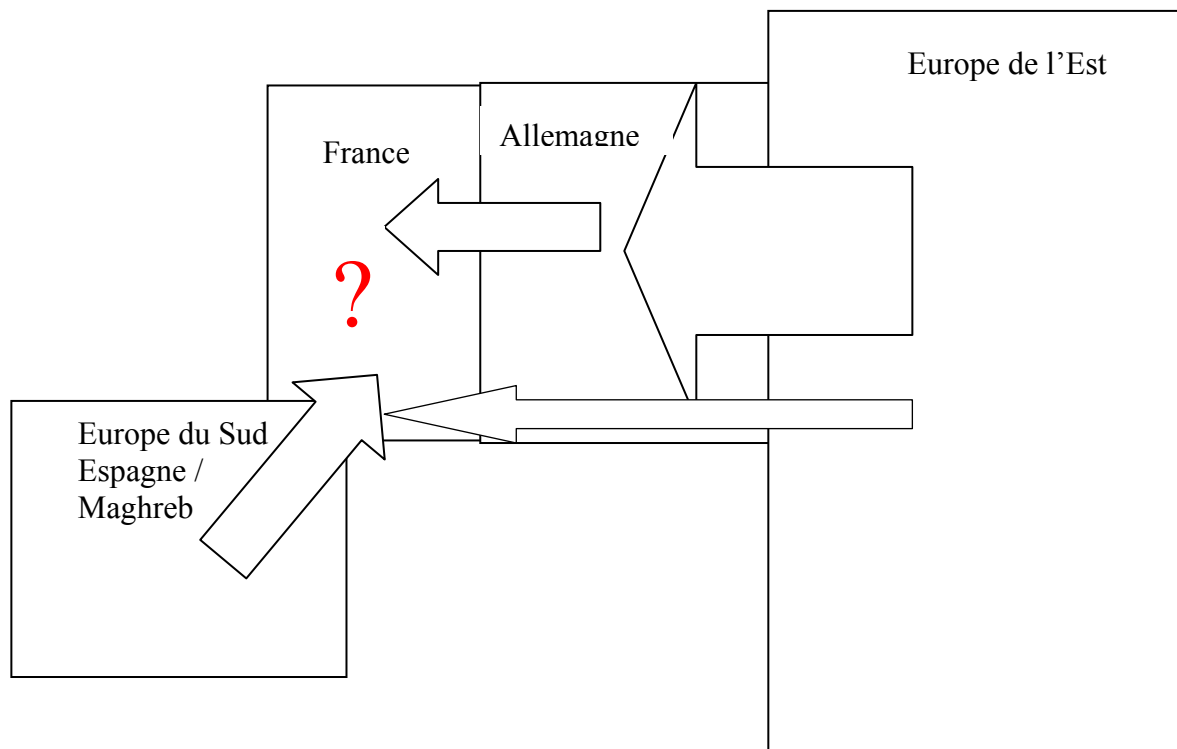
Le schéma suivant, volontairement épuré, résume le cadre géographique de notre pays placé aux centres des flux de TRM longue distance en Europe : il montre aussi que les entreprises d'Europe de l'Est sont déjà largement présentes sur le marché allemand où elles concurrencent directement les transporteurs allemands qui voient donc d'un nouvel œil ... les perspectives de marché en France comme nouvel espace de développement. Cette stratégie a d'ailleurs été soutenue explicitement par l'Office Fédéral pour le Transport de Marchandises (BAG - Cologne) qui appelle, dans son rapport annuel, les entreprises allemandes à considérer avec intérêt le marché français :

« Depuis l'introduction du péage, les entreprises françaises s'engagent moins en Allemagne, ce qui donne plus d'espace de développements pour les entreprises allemandes ».

Citation Rapport Annuel du BAG, 2006, p. 13

Nous nous interrogerons par la suite sur les mécanismes explicatifs (péages et surcoût, flux, concurrence forte, difficultés linguistiques et culturelles) de cette perte d'attractivité du marché allemand pour les transporteurs français.

Dans les divers entretiens menés pour cette étude, auprès des professionnels, en entreprise, comme auprès des spécialistes du monde universitaire et de la recherche, il a été très souvent mentionné l'intérêt pour les transporteurs allemands d'un développement en France, en termes de transport mais surtout en termes logistique, la France étant placée idéalement au cœur du triangle Italie – Espagne - Allemagne - Benelux. Dans cette perspective, on peut imaginer que des fusions franco-allemandes d'envergure devraient voir rapidement le jour dans ce secteur du TRM longue distance ...



D'un point de vue méthodologique, la difficulté principale rencontrée pour cette étude du marché allemand du TRM longue distance réside dans l'absence, en Allemagne, d'institutions telles que le CNR en France. Nous avons d'un côté les professionnels organisés autour du BGL (le syndicat professionnel fédéral des transporteurs allemands et logisticiens) et, dans

une moindre mesure, autour du DLSV (le syndicat professionnel de la logistique et des commissionnaires) et les centres de recherche universitaires de l'autre. Le Ministère Fédéral des Transports (dont dépend le BAG, l'Office Fédéral Allemand pour le Transport de Marchandises) semble un peu en retrait, fondamentalement pour des raisons constitutionnelles car les Länder ont des prérogatives fortes du côté des entreprises et de l'économie.

Le BGL a d'ailleurs exprimé de réelles réserves quand à l'opportunité d'échanges d'informations et de pilotage commun d'études entre nos deux pays pour des raisons de concurrence forte et de protection des intérêts des transporteurs allemands, ce qui est compréhensible mais triste pour le renforcement de la coopération franco-allemande.

1) L'économie allemande et les échanges extérieurs : une approche comparée

Le transport routier de marchandises en Allemagne, au-delà des contraintes de concurrence très vive avec l'Europe de l'Est et dans une moindre mesure avec l'Espagne ou l'Italie, se porte, de l'avis même des spécialistes, plutôt bien¹ car il s'appuie sur un vaste tissu industriel de chargeurs qui ne sont pas uniquement des grands groupes (cas français) mais plutôt sur une base de PME / PMI dynamiques et exportatrices. L'Allemagne est en effet en Europe un cas à part avec une place du secteur secondaire encore très forte alors que la France se place maintenant fondamentalement comme un pays de service (secteur tertiaire). Tous les spécialistes reconnaissent que les PME / PMI en Allemagne sont « la colonne vertébrale » de l'économie allemande : ces « *Mittelstandunternehmen* » emploient 72 % des quelques 22 millions de personnes travaillant dans le secteur privé et drainent 50 % des investissements (Le monde, 12.09.2006, p. II). Elles génèrent aussi 75 % des brevets et emploient 80 % des apprentis.

Deux mouvements vont avoir des conséquences importantes sur le TRM en Allemagne :

1) une forte spécialisation sur les biens industriels plutôt haut de gamme qui fonde la compétitivité de l'économie allemande ; cette économie bénéficie à plein régime de la croissance en Amérique du Nord et en Europe de l'Est, cette croissance étant fortement dépendante des biens d'équipements produits en Allemagne... « CQFD » pour le TRM longue distance allemand !

2) des délocalisations massives en Europe de l'Est, ce qui explique, malgré le dynamisme des exportations allemandes, le maintien d'un chômage élevé en Allemagne. Dans nos entretiens, il est apparu que les entreprises de TRM suivent souvent leurs chargeurs dans leur délocalisation et continuent donc de les approvisionner. De nombreux chargeurs insistent d'ailleurs fortement, dans nos entretiens, pour garder leur prestataire traditionnel, plus fiable (ponctualité, service, logistique) que les nouveaux opérateurs est-européens ou étrangers.

Les entreprises de TRM en Allemagne (à l'international par exemple) profitent donc à plein du « boom » des exportations et du dynamisme des PME/PMI mais aussi de la grande industrie traditionnelle, automobile en particulier (Tableau 1).

Tableau 1 : excédents de la balance commerciale allemande des biens et services en milliards d'euros (2000-2004)

2000	59,1
2001	95,5
2002	132,8
2003	129,9
2004	156,1

Source : BGL Jahresbericht, octobre 2005, p. 1

Du côté des trafics, on peut observer une croissance des trafics du TRM en Allemagne (2004/2005) qui révèle le rôle de plus en plus important de la distance (en croissance) par rapport au tonnage (en baisse) :

2005/2004 : - 0,3 % en tonnes

¹ Certains interlocuteurs parlent même d'une pénurie de camions pour l'automne 2006 et l'hiver 2007... Intéressant pour les transporteurs français !

2005/2004 : +1,8 en tonnes.kilomètres

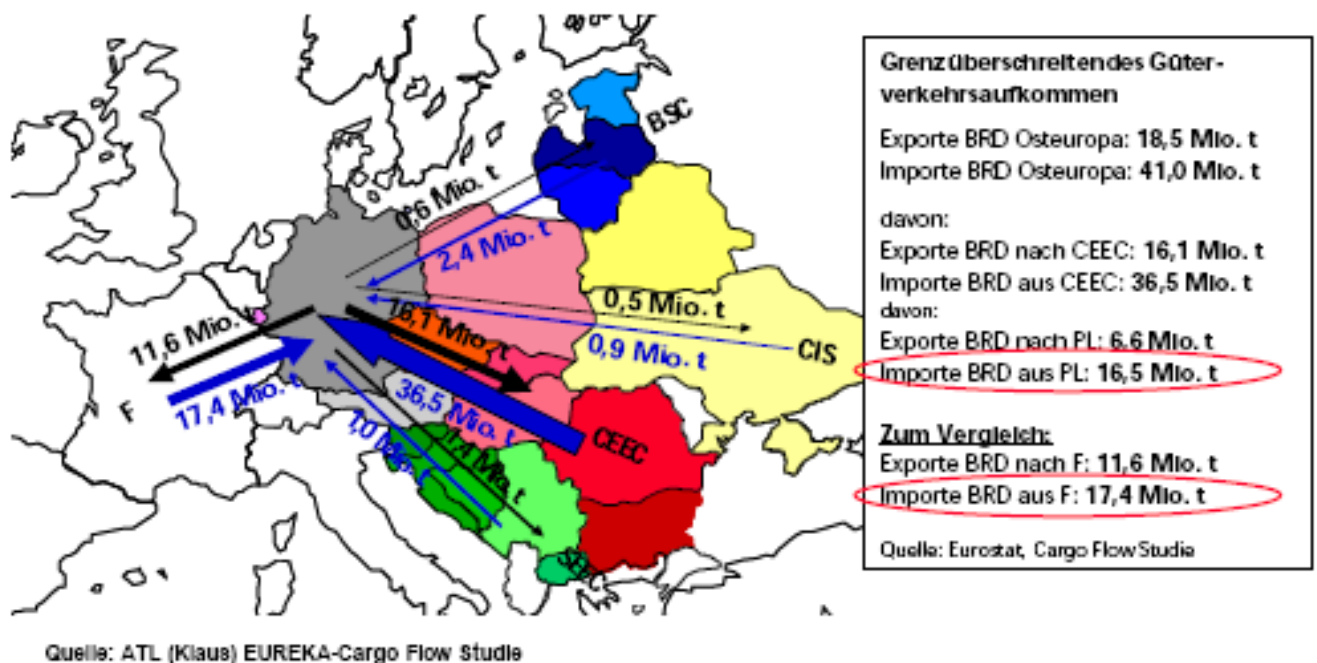
A ce stade de l'analyse, on peut déjà observer une rupture avec le marché français, la France vivant une lente mais semble-t-il irréversible désindustrialisation qui fait évoluer l'économie française vers le secteur des services et du tourisme impliquant une autre forme de TRM (messagerie express par exemple).

a) Structure du commerce extérieur allemand et transport : une forte présence en Europe de l'Est

La structure du commerce extérieur allemand est aussi intéressante à analyser pour mesurer le positionnement des principaux partenaires commerciaux de l'Allemagne et l'impact qui en découle sur le TRM.

Il est ainsi intéressant d'observer que les exportations de l'Allemagne vers les pays d'Europe de l'Est (CEEC soit 16,1 millions de tonnes) dans le graphique suivant sont 30 % supérieures aux exportations de l'Allemagne vers la France (11,6 millions de tonnes). Plus surprenant encore, les importations de l'Allemagne en provenance de la Pologne (16,5 millions de tonnes) sont presque équivalentes aux importations en provenance de France (17,4 millions de tonnes)... ce qui amène à relativiser la place de notre pays dans cette nouvelle Europe à 25 !

Graph 1 : les principaux partenaires européens de l'Allemagne en transport international de marchandises (2001)



Notes : BRD : RFA

CEEC : Bulgarie, Roumanie, Pologne (PL), Slovaquie, République Tchèque, Hongrie

SEEC : Bosnie Herzégovine, Croatie, Macédoine, Slovénie, Yougoslavie

BSC : Etats de la Baltique (Estonie, Lituanie, Lettonie)

CIS : Ukraine, Biélorussie

Source : Herry, 2001

Les tableaux 2 et 3 révèlent le décrochage français dans les relations franco-allemandes, ce décrochage s'étant aggravé depuis l'instauration des péages autoroutiers en Allemagne, selon l'avis même du ministère fédéral des transports allemands. Ainsi les tonnages entrant en

France en provenance d'Allemagne ont baissé en 2003 par rapport à 1995 et cette chute devrait s'accélérer en 2005 avec l'entrée en vigueur des péages ! De même les tonnages sortants ont aussi reculé. La part de marché des transporteurs allemands dans les relations franco-allemandes s'établit à 66 % !

Tableau 2 : Evolution des tonnages entrant et sortant d'Allemagne (x 1 000 t.)

Pavillon	Entrées en Allemagne (sans transit)					Sorties d'Allemagne (sans transit)				
	1970	1980	1990	1995	2003	1970	1980	1990	1995	2003
Allemand	9 193	19 450	29 670	40 802	48 788	6 319	19 162	32 039	31 035	63 772
Français	1 992	6 084	9 132	11 229	7 048	1 422	4 337	9 128	9 316	6 147

Source : BGL, 2006, p. 53, 2006

Tableau 3 : Relations franco-allemandes dans les échanges entre les deux pays (en % des tonnages transportés)

	Part de marché allemande / française			
	1985	1990	1995	2003
Vers la France	52,8	43	45,2	66,2
Vers l'Allemagne	43,3	51	49,6	-----

Source : BGL, 2006, p. 55

Concernant les flux entrant et sortant d'Allemagne (1995), 21,6% des tonnes transportées vers la France le sont par des transporteurs étrangers, les Allemands résistant bien avec un niveau de 17,7 %. Avec les Pays-Bas, ce taux s'élève à 36,2 % de véhicules étrangers alors que les transporteurs allemands ne réalisent que 12,7 % des échanges, ce qui est assez faible (BGL, 2006, p. 56).

b) Le commerce extérieur français comparé à celui de l'Allemagne

La différence fondamentale entre la France et l'Allemagne tient dans son positionnement vis-à-vis des marchés extérieurs, cela ayant un impact évidemment sur le transport routier de marchandises. Avec un déficit record historique de 26 milliards d'euros en 2005, la France est confrontée ces dernières années à un affaiblissement préoccupant de ses relations extérieures². Ainsi la France était à l'origine de 6,5 % des échanges mondiaux en 1999 (P. Artus, 2006, p. 36). Aujourd'hui, elle se positionne à un niveau de 4,5 % et on observe maintenant un décrochage de nos exportations depuis 1999-2000.

Si nos exportations depuis 1999 s'étaient inscrites sur le rythme des échanges mondiaux, alors elles connaîtraient aujourd'hui un niveau de 20 % plus élevé et la France bénéficierait de 1 % de PIB en plus ! Si la France exportait comme l'Allemagne, alors, selon P. Artus, nos exportations seraient de 30 % plus élevées en volume !

Contrairement à la France et sans que les coûts salariaux, qui diffèrent très peu des coûts allemands, puissent être mis en cause, l'Allemagne a gagné des parts de marché à l'international³, comme le Japon et la Corée d'ailleurs. Le positionnement géographique des exportations françaises par rapport aux exportations allemandes n'explique pas plus ce

² En juillet 2006, le déficit commercial français a atteint 3,7 milliards d'euros, le plus mauvais résultat depuis au moins dix ans. Sur douze mois, il avoisine désormais les 27 milliards d'euros.

³ Entre 1999 et 2005, l'Allemagne est passée de 100 à 300 milliards d'excédents commerciaux alors que la France a stagné à une trentaine de milliards (P. Artus, 2006, p. 36).

décrochage et il est anormal de n'avoir pas pu profiter, comme les Allemands, des opportunités liées à la nouvelle richesse des producteurs de matières premières et des pays émergents (Chine en particulier).

Ainsi, contrairement à la France, on assiste en Allemagne à une accélération des flux commerciaux dans les deux sens avec les pays émergents (croissance des exportations comparable à la croissance des importations venant de ces pays), ce qui n'est pas le cas de la France : par exemple, lorsque la Chine triple ses importations, les exportations de la France stagnent et les exportations de l'Allemagne triplent instantanément, ce qui révèle une inadaptation de l'offre, en particulier du côté du tissu des PME-PMI qui est fondamental en Allemagne, et du côté des entreprises de croissance, qui restent trop peu généralisées (P. Artus, 2006, p. 37). Ainsi, les PME, qui sont aussi les chargeurs, sont au cœur de cette analyse du TRM en Allemagne : « les Allemands ont trois fois plus de PME exportatrices que nous, et trois fois plus d'exportations, il ne faut pas chercher plus loin », clame P. Artus (P. Artus, 2006, p. 37). La croissance des PME françaises est aussi problématique, en révélant là encore une faiblesse du positionnement à l'exportation : alors qu'en moyenne, 5 ans après leur création, les entreprises françaises ont la même taille qu'au début, les entreprises américaines ont triplé de taille et les entreprises allemandes ont doublé de taille.

Le trompe-l'œil de l'économie française reste ses grandes entreprises : ainsi sur les 1000 géants du commerce mondial, on trouve 56 Français et 40 Allemands, ce qui révèle la forte internationalisation des grandes entreprises françaises mais paradoxalement révèle aussi la faiblesse de la localisation « France »⁴... car ces 56 géants sont d'abord des entreprises mondiales : si le taux de profit de ces grandes entreprises a augmenté considérablement, il n'est pas de même du taux de profit « de l'économie française » dans ses frontières nationales qui « n'arrête pas de baisser » (P. Artus, 2006, p. 36).

c) Allemagne – France et TRM : des pertes de part de marché inquiétantes pour la France

70 % du TRM est assuré en Europe par 5 pays : Allemagne, Espagne, France, Italie, Royaume-Uni. Cette vision cache néanmoins de profondes divergences dans les tendances nationales. La part de marché du pavillon français connaît ces quatre dernières années une baisse constante à l'international (SESP, 2006). A l'inverse, le pavillon espagnol est en plein essor avec la croissance la plus rapide de l'UE à 15. Les nouveaux pays de l'Est représentent déjà plus de 20 % des échanges internationaux routiers en Europe. Encore plus menaçant, le cabotage de pavillons étrangers sur les marchés français et belge se développe rapidement.

Le pavillon allemand est le plus important d'Europe en termes national et international. Il semble mieux résister, à l'inverse du pavillon français : avec le pavillon espagnol, il est celui, qui bénéficie d'un fort accroissement de ses parts de marché à l'international, ce qui est à relier au premier paragraphe sur le bon positionnement des PME PMI allemandes à l'exportation.

⁴ Ainsi 85 % des résultats consolidés du CAC sont obtenus hors de France alors que les sociétés cotées américaines réalisent 85 % de leur chiffre d'affaires aux Etats-Unis.

Tableau 4 : TRM des pavillons français et allemand

	Année 2004			Evolution du nombre de TK		
	Millions de tonnes	Milliards de TK	Part du transport international en TK (%)	2002 à 2004	2002 à 2003	2003 à 2004
Allemagne	2 945	295 - Dont national 224 - Dont international 71	24 %	7,3 % National : 4 % International : 18,7 %	2,2 % National : 1,2 % International : 5,9 %	4,9 % National : 2,8 % International : 12,2 %
France	2 076	212 - Dont national 179 - Dont international 33	16 %	3,8 % National : 5,6 International : -4,6 %	-0,4 % National : 0,7 % International : -5,5 %	4,2 % National : 4,9 % International : 0,9 %
Total (UE 24)	15 210	1 677	31 %	-	-	-

Source : SESP, 2006

Du côté des flux entre France et Allemagne, les transporteurs allemands tirent un large avantage de leur présence en France⁵ : ils se placent en seconde position derrière l'Espagne avec une part de marché du pavillon allemand de 59 % en France contre 23,3 % pour le pavillon français et 18 % pour des pavillons tiers. Le recul du pavillon français vers l'Allemagne est ainsi « net » et « très important » (SESP, 2006, p. 11). L'Allemagne, comme la France, voit la part de marché des transporteurs étrangers progresser fortement : moins d'un quart des échanges internationaux avec la France est ainsi effectué par le pavillon français. Pour l'Allemagne, environ 30 % des échanges internationaux de l'Allemagne sont effectués par des transporteurs allemands ce qui n'est pas si mal. Selon nos diverses rencontres et discussions, ce chiffre est en baisse rapide et à terme, la question se pose même de la survie du pavillon allemand à l'international. Sur cette question, les réflexions stratégiques en France et en Allemagne devraient être assez convergentes.

L'Allemagne bénéficie, vers la France, mais aussi vers ses autres partenaires européens, de la croissance des exportations allemandes vers ces pays. On peut préciser que les entreprises allemandes de TRM savent plus que les entreprises françaises capter les gains liés à la croissance des échanges entre les deux pays (+ 9,1 % entre 2000 et 2004 des échanges internationaux avec la France), pour des raisons d'ordre culturel (vive réactivité du tissu de PME PMI, flexibilité, plus grande ouverture à l'international). On peut aussi relever l'amélioration de la compétitivité des entreprises allemandes de TRM.

⁵ Seuls les échanges avec l'Italie et le Royaume-Uni sont plus équilibrés.

Tableau 5 : 2000-2004 : échanges internationaux de la France avec l'Allemagne

	Allemagne
Part en 2004 de ses échanges avec la France	20 %
Part de marché du pavillon français en 2000	37 %
Part de marché du pavillon français en 2004	24 %
Variation 2000-2004 de la part de marché	-12,5 %
Contribution de l'Allemagne à la croissance du pavillon français	-6,2 %
Evolution 2000-2004 des échanges internationaux avec la France	9,1 %
Evolution 2000-2004 du pavillon français	-28,2 %

Source : SESP, 2006, p. 12

Concernant le cabotage⁶, l'Allemagne, placée au centre de l'Europe, est un pays très « caboté » (1,7 %) mais moins que la France (2,6 %). Le pavillon allemand est en deuxième position sur le territoire français après le pavillon néerlandais. Autre éléments du recul de la part de marché des transporteurs français en Allemagne, le cabotage effectué en Allemagne, qui était le principal pays caboté par le pavillon français en 2000, a été divisé par trois depuis cette date (SESP, 2006, p. 18).

Si l'on poursuit cette comparaison franco-allemande, l'ouvrage de Peter Klaus et Christian Kille - « Die Top 100 der Logistik 2006 », 4ème édition, Deutscher Verkehr Verlag Hambourg, 2006 – propose une vision d'ensemble du secteur transport et logistique en Europe. Il détaille dans le tableau 6 suivant des éléments plus macro-économiques mais aussi plus ciblés transport / logistique permettant une première comparaison franco-allemande. Pour la plupart des indicateurs, l'Allemagne se positionne devant la France.

⁶ Dans 7 ans, le cabotage devrait être libéralisé dans l'Union, ce qui suscite déjà les angoisses des transporteurs allemands.

Tableau 6 : Le secteur comparé logistique / TRM en Allemagne et en France en 2004 selon l'étude « Die Top 100 der Logistik 2006 »

	Données	En % du PIB	Moy.EU25+CH et Norv
PIB en milliards €			
ALL	2 178	100 %	601
FR	1 625	100 %	601
Population (millions)			
ALL	82,5		23,2
FR	60,4		23,2
PIB/hb (1000 €)			
ALL	26,4		26
FR	26,9		26
Actifs (millions)			
ALL	35,7		10
FR	24,1		10
Superficie (1000 km²)			
ALL	357		206,1
FR	544		206,1
Densité de population (Hb/ km²)			
ALL	231,1		104,7
FR	111,1		104,7
Coût du travail (€/h)			
ALL	26,22		23,6
FR	27,7		23,6
Transport en valeur absolue (millions de tonne)			
ALL	3 618,7		1 021
FR	2 442,6		1 021
Intensité du transport (tonne/hb)			
ALL	43,9		44,1
FR	40,4		44,1
Marché logistique (milliard €)			
ALL	170	7,8 %	7,1 %
FR	105,9	6,5 %	7,1 %
dont marché transport marchandises (M €)			
ALL	73,5	3,4 %	3,1 %
FR	45,8	2,8 %	3,1 %
TRM routier, distance moyenne (km)			
ALL	77,4		
FR	89,3		
TRM routier (milliards €)			
ALL	61,9	2,8 %	2,2 %
FR	36,2	2,2 %	2,2 %
Fer, distance moyenne (km)			
ALL	199,6		
FR	358,3		
Fer (milliards €)			
ALL	3,5	0,2 %	0,1 %
FR	1,8	0,1 %	0,1 %
CA Logistique (€/tonne)			
ALL	46,98		32,79
FR	43,36		32,79
dont transport marchandises (€/t)			
ALL	20,31		13,98
FR	18,76		13,98
dont stockage (€/t)			
ALL	12,30		30,12
FR	11,36		30,12

Source : « Die Top 100 der Logistik 2006 », p. 174 ; p. 157 -164

Ce rapport de synthèse des métiers du transport et de la logistique en Europe, publié en allemand – « Die Top 100 der Logistik 2006 » - offre même un niveau de détail supplémentaire et permet des premières comparaisons en terme de coûts que nous affinerons en 4^{ème} partie.

Tableau 7 : Transport routier de marchandises et logistique comparée entre France et Allemagne en 2004

TRM en France et en Allemagne		
CA €/tonne		
	ALL	21,36
	FR	18,02
CA €/Tkm		
	ALL	0,28
	FR	0,20
Millions de tonnes exportation (2004)		
	ALL	3 076
	FR	2 113
CA flux sortant		
	ALL	61 milliards €
	FR	33 milliards €
CA FER marchandises (2004, milliards €)		
	ALL	3 532
	FR	1 821
CA fer €/tonne		
	ALL	14,35 €
	FR	19,71 €
CA €/tkm fer		
	ALL	0,09
	FR	0,07
FER tonnages		
	ALL	246
	FR	92

Source : « Die Top 100 der Logistik 2006 », p. 174 ; p. 157-164

Note : recette (CA) moyenne européenne estimée à 16,80 euros/ tonne (soit 0,21euro/tkm)

Du côté de la fiscalité

Sur le terrain de la fiscalité comparée, le tableau suivant offre la vision de la fiscalité comparée France-Allemagne-Pays-Bas proposée par le plus grand syndicat allemand des transporteurs routiers et logisticiens (BGL).

Tableau 8 : Fiscalité en Allemagne (comparée à la France et aux Pays-Bas) observée par le BGL (Francfort)

	Taxe sur les véhicules	Taxe sur le diesel en €/lit (remboursement compris)	TVA sur le diesel *	Taxe sur les assurances liées au transport *	Taxe professionnelle *	Taxe sur les entreprises*	Taxe sur la propriété*
Allemagne	EURO 0 : 2646 € EURO 1 : 1879 € EURO II : 1521 €	0,4704	16 % (ndla : 19 % depuis le 1er janvier 2007)	16 % Pas de taxe pour les expéditions internationales	1 à 5% du résultat net (exonération en dessous de 24 500€ de résultat net)	26,5% des bénéfices, plus 5,5 % pour l'unité allemande	-
France	Sans suspension pneumatique : 670,76 € suspension pneumatique : 548,80 €	0,38	19,6%	-	1,5 à 3,5 % de la valeur locative des immobilisations corporelles jusqu'à 21,35 millions d'€ ; max. 4%	34,33 % des bénéfices pour CA inf. à 7,63 millions d'€ (15,45 % sur les 1 ^{er} 38.125 €)	-
Pays-Bas	Sans suspension pneumatique : 948 € suspension pneumatique : 720 €	0,3599	19%	7 %	-	34,5 % (29% sur les bénéfices jusqu'à 22.689 €)	0,55%

Source : BGL, 2006, p. 72-73 ; valable août 2004 ; * = août 2003

Sur les questions de fiscalité, les Allemands ne sont pas les mieux placés, par exemple pour la taxe à l'essieu. Il est en effet délicat de dresser un tableau complet incluant toutes les facettes de la fiscalité (taxe professionnelle,...). Un bilan global resterait à faire.

La prise en compte des atteintes à l'environnement est fondamental en Allemagne, dans l'opinion public et chez les hommes politiques, le Parti Vert étant très influent dans de nombreux Länder comme au niveau fédéral. Ainsi en 2004, 56 milliards d'euros ont été collectés comme recettes liées à la fiscalité sur l'environnement (41,9 mrd euros de taxe sur les carburants, 7,7 mrd euros de taxe sur les véhicules, 6,6 mrd euros impôt sur l'énergie électrique). Face à ces recettes, les investissements en infrastructures ont baissé en 2005 de 9,4 mrd euros prévus à 8,7 mrd euros, ce qui a amené le BGL à prendre une position très critique, d'autant plus que les prévisions de croissance du trafic sont très fortes à l'horizon 2015 (cf. graphe 3 en synthèse de ce chapitre).

- 1997 : 302 milliards de tonnes.kilomètres.
- Prévisions 2015 : 484,6 milliards de tonnes.kilomètres soit plus de 60 % de croissance.

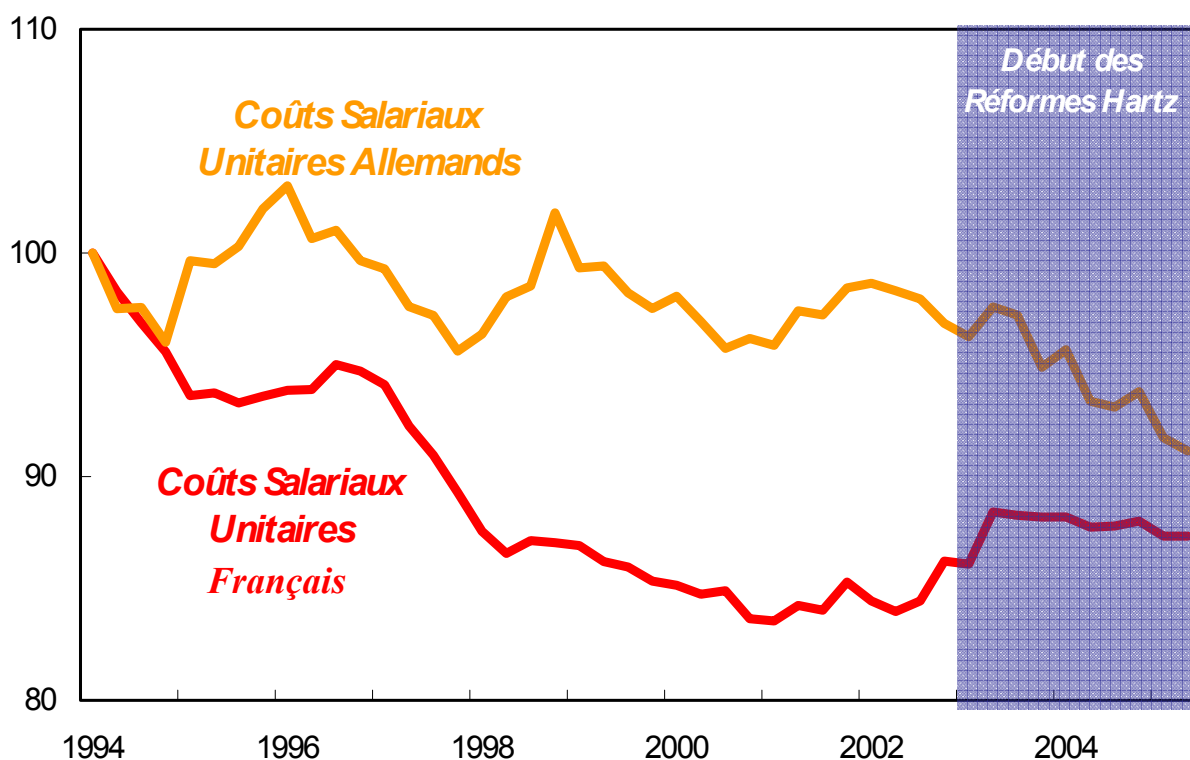
Eu égard à ces analyses, le BGL s'interroge pour savoir si les programmes d'infrastructures vont suivre. Rien n'est moins sûr vu l'état des finances publiques en Allemagne et la grande sensibilité de la population face aux atteintes à l'environnement.

d) L'Allemagne en 2005-2006 : une politique sévère de désinflation compétitive

Enfin, une particularité de l'économie allemande ces dernières années concerne la limitation de la pression à la hausse des salaires, qui se sont même réduits en moyenne (par exemple avec des accords dans certaines branches d'augmentation du temps de travail sans contrepartie sur les salaires). Ce constat s'applique évidemment au transport routier. Afin de tenter de réduire le mouvement des délocalisations, les Allemands ont mis en œuvre une politique de compression des coûts et de réduction des salaires. Macro-économiquement, la consommation et le dynamisme de la demande intérieure ont été sacrifiés sur l'autel de la compétitivité – essor sans précédent des exportations - mais l'Allemagne a pu en partie tenter d'envoyer des signaux forts aux investisseurs concernant le haut niveau de coûts en Allemagne qui devrait donc se réduire. Il reste cependant très élevé par rapport à ses voisins est-européens comme nous le verrons par la suite.

Ainsi, l'Allemagne se caractérise par une politique de désinflation compétitive menée depuis le début des années 2000. En 2007, elle devrait être renforcée par la baisse des cotisations sociales financée pour un tiers par la hausse de la TVA (OFCE, 2006, p.33). Certains parlent ainsi d'une politique économique non coopérative menée par l'Allemagne, par exemple vis-à-vis de la France qui souffre de la faiblesse de la demande intérieure allemande.

Graphe 2 : tableau des coûts salariaux unitaires français et allemands : une réelle baisse du côté allemand



Source : Strassel (CEPII), 2006 ; en rouge : coût unitaire français : Réformes Harz : vaste ensemble de réformes de droit social

D'un point de vue plus macro-économique, le tableau suivant nous offre une lecture précise des tendances de l'économie allemande pour les prochaines années. Les statistiques publiées en fin d'année 2006 ont montré une accélération de la croissance économique avec une

croissance effective de 2,7 % en 2006, ce qui place l'Allemagne devant la France pour la première fois depuis 10 ans.

Tableau 9a : aperçu de l'économie allemande et tendances

Variations par rapport à la période précédente, en %

	2005				2006				2007				2004	2005	2006	2007
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4				
PIB	0,6	0,3	0,6	0,0	0,5	0,4	0,5	0,5	0,3	0,2	0,4	0,4	1,1	1,1	1,6	1,4
Consommation des ménages	-0,4	0,0	0,3	-0,6	0,4	0,3	0,1	0,2	-0,3	-0,3	0,0	0,0	0,2	0,2	0,4	-0,3
Consommation publique	0,5	1,5	0,4	-1,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6	0,1	-0,4	0,1
FBCF totale	-1,2	0,4	1,9	0,7	0,6	0,5	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,7	-1,6	0,3	2,9	2,4
Dont																
Productive privée	-0,4	-0,5	2,7	1,6	0,9	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,2	1,0	-0,1	2,8	4,6	3,9
Logement	-2,5	-0,3	2,4	1,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	-3,0	-2,9	2,4	0,3
Publique	-2,1	10,1	-5,4	-6,5	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,6	-5,2	-7,3	-1,2
Exportations de biens et services	2,1	1,1	4,9	0,5	2,1	2,0	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	8,3	6,6	8,3	7,6
Importations de biens et services	-1,1	2,1	5,2	0,9	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,2	6,1	5,5	7,8	5,3
Variations de stocks, en points de PIB	-0,1	0,2	0,0	0,9	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,2	0,0	0,3	0,5	0,3
Contributions																
Demande intérieure hors stocks	-0,4	0,4	0,6	-0,5	0,4	0,3	0,2	0,2	-0,1	-0,1	0,1	0,1	-0,5	0,2	0,7	0,3
Variations de stocks	-0,3	0,3	-0,1	0,8	-0,2	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,5	0,3	0,3	-0,2
Commerce extérieur	1,3	-0,3	0,1	-0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	1,0	0,6	0,6	1,3
Prix à la consommation (IPCH)*	1,7	1,6	2,1	2,2	2,1	1,9	1,8	1,7	2,4	2,4	2,4	2,4	1,8	1,9	1,8	2,4
Taux de chômage, au sens du BIT	9,4	9,3	8,9	9,0	8,9	8,9	8,9	8,8	8,8	8,7	8,7	8,7	9,2	9,1	8,9	8,7
Solde courant, en points de PIB													3,8	4,1	4,6	5,2
Solde public, en points de PIB													-3,7	-3,3	-3,2	-2,7
Impulsion budgétaire													-0,3	0,0	-0,2	-0,7
PIB zone euro	0,3	0,4	0,6	0,3	0,6	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	1,8	1,4	2,1	1,9

* Pour les trimestres, glissement annuel. Pour les années, moyenne annuelle.
Sources : Bundesbank, Statistisches Bundesamt, prévision OFCE avril 2006.

Source : Revue de l'OFCE, fiche pays Allemagne, n°97, septembre 2006

e) Peut-on considérer les Länder de l'Est comme une arrière-cours low-cost ?

Cette partie a été écrite en février 2007, dans le cadre de l'approfondissement de certaines questions.

Bien que les deux parties de l'Allemagne soient réunifiées depuis plus de dix ans, il reste encore aujourd'hui de profondes disparités entre l'Est et l'Ouest de l'Allemagne.

D'abord, c'est du côté du taux de chômage que l'on peut observer des différences de rythmes économiques : en février 2005, le taux de chômage à l'Ouest s'est établi à 10,4 % contre 20,7 % à l'Est. Il est en baisse dans les deux régions ces derniers mois mais plus nettement à l'Ouest.

Du côté des salaires et du patrimoine, les différences sont tout aussi considérables : en 2003, chaque ménage à l'Ouest possède en moyenne un patrimoine estimé à 149 000 € alors qu'à l'Est, ce patrimoine est évalué à 60 000 € environ (Ministère Fédéral de l'Emploi, 2005a, xxv). Sur la question des salaires, on observe en 1998 une moyenne de revenu brut d'un employé allemand salarié de 28 747 € alors, qu'à l'Est, ce montant s'élève à 21 950 € annuellement soit environ 25 % de moins ! Ainsi de nombreuses petites entreprises est-allemandes ne s'inscrivent pas dans le cadre des conventions collectives fixant les salaires et pour les plus grosses, les conventions collectives à l'Est proposent des salaires inférieurs. Les conventions professionnelles protègent-elles moins les salariés est-allemands ? Tout porte à le croire : contrairement à l'Ouest, les salariés est-allemands sont moins protégés que les homologues ouest-allemands : 28 % des salariés est-allemands ne sont pas salariés dans une convention collective (radio publique nationale MDR, 28.08.2006). 19 % appartiennent à des conventions collectives qui permettent de payer en dessous du salaire conventionné, avec l'accord du Comité d'Entreprise (Betriebsrat). A l'Est la négociation individuelle est plus répandue qu'à l'Ouest ce qui permet, avec le niveau élevé du chômage, de revoir à la baisse les salaires et renforce néanmoins cette perspective de région « low cost » avancée dans la

première version du rapport. Il n'est pas rare de trouver de petites entreprises où l'employeur fait pression pour une baisse des salaires ou une augmentation du temps de travail (Cas à Sömmerda en Thuringe (MDR, 28.08.2006) : renoncement à 3 jours de congé par an et augmentation du temps de travail d'une heure par semaine avec en plus une suppression de primes de Noël / Primes de Vacances !). Dans certains petits commerces, on peut observer des niveaux de salaires de 5,5 € de l'heure soit 700 € net par mois ! Certains cas ont été aussi répertoriés sur des bases de temps partiel proche de 3,66 € de l'heure (600 € net par mois). Dans le secteur du textile et de l'habillement qui est considéré comme le secteur exprimant les plus fortes disparités, le salaire de base affiché par la convention collective à l'Ouest est de 9 € : il n'est pas rare de voir à l'Est de l'Allemagne des salaires égaux à 59 % voire même 43 % du niveau de l'Ouest ! Certains économistes font d'ailleurs remarquer que l'analyse simple des différences de salaires n'est pas pertinente et qu'il convient d'observer aussi les écarts de niveau de vie qui sont importants. Ainsi une maison à Munich est trois fois plus chère qu'une maison à Chemnitz.

Quelques chiffres plus synthétiques sont également disponibles par secteur d'activité. Dans les industries de transformation, les écarts de salaires Ouest-Est ont un rapport de 0,7. Une étude plus fine récente a fait apparaître pour tous les actifs, sur la base des salaires nets en 2004, un écart de 1 à 0,86 (Ministère Fédéral pour la Santé et la Sécurité Sociale, recueil statistique 2005, tableau 5.13 et 5.13 A). Pour les retraites, l'écart s'établit à 1 : 0,88. Cette inégalité sur les retraites doit être de plus revue à la hausse car il y a très peu de retraités de la fonction publique à l'Est par rapport à l'Ouest, ce qui a pour conséquence une hausse non négligeable des inégalités.

Face à ce constat, de nombreux spécialistes indiquent que le processus de rattrapage Est-Ouest est « mort », à l'exception peut-être pour les employés du secteur public qui doivent atteindre un point commun de convergence en 2009. **Pourtant peu de spécialistes considèrent à long terme que l'Allemagne de l'Est puisse durablement s'affirmer comme une région « low costs »** (Prof. Dr. Klaus Lange).

Il n'empêche que les difficultés persistantes de l'Allemagne de l'Est et sa désindustrialisation sont une opportunité pour les entreprises ouest-allemandes implantées à l'Est et parfois, mais plus difficilement, étrangères d'autant plus que les infrastructures routières ferroviaires et téléphoniques ont été modernisées. Ainsi il s'agit plus d'opportunisme lorsque les chefs d'entreprise s'implantent à l'Est, cherchant à bénéficier d'une période de transition un peu favorable (localisation vers l'Est, main d'œuvre disponible, foncier moins cher qu'à l'Ouest) plutôt que de choisir une zone « low costs »... plus facile à trouver à quelques kilomètres de là, du côté polonais ou tchèque!

Les rapports scientifiques les plus récents considèrent que l'Allemagne de l'Est est bien une région à faible salaire plutôt qu'une région à low costs (Wochenbericht des DIW Berlin 44/04) : comme nous l'avons vu, de forts écarts résident encore entre Est et Ouest de l'Allemagne. Une des raisons concerne le paiement de nombreuses heures supplémentaires à l'Ouest et le peu de salaires fixés sur la base des conventions collectives à l'Est. La synthèse de l'étude du très respectable DIW (Berlin) est sans appel :

« A l'intérieur de l'Allemagne les nouveaux Länder se sont développés comme une région à bas salaire de manière structurelle. Au premier abord, les avantages de ces bas salaires sont à rechercher du côté de la compétitivité pour la localisation dans la concurrence internationale. A plus long terme cela

soulevra des problèmes. Seule une spécialisation sur des productions à haute valeur ajoutée (capital humain) (...) peut garantir une place dans la concurrence mondiale au « Standort Ostdeutschland » (localisation en Allemagne de l'Est) ».

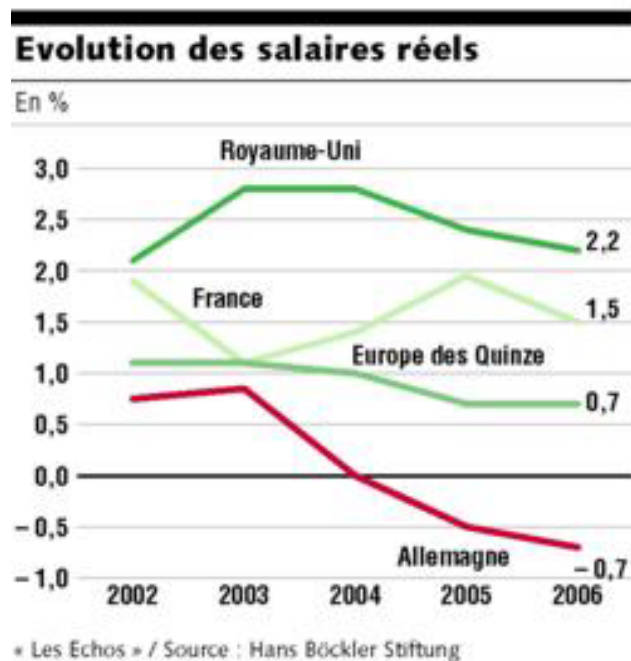
Source : Wochenbericht des DIW Berlin 44/04, p. 8

Mais cette situation ne devrait pas durer et ne peut être que passagère. D'un côté, la Loi Fondamentale de la R.F.A. oblige les pouvoirs publics à mener une politique qui vise à « l'homogénéisation des conditions de vie sur le territoire de la RFA » (« Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse ») : c'est un principe constitutionnel qui est mentionné deux fois dans la Constitution. Faire d'une région, ici l'Allemagne de l'Est, une zone « low cost » est donc fondamentalement anticonstitutionnel. Il n'y a aucun doute sur ce point. De même l'article 20 de la Constitution précise que la République Fédérale d'Allemagne est un « Etat fédéral, démocratique et social » ce qui oblige les pouvoirs publics à agir sur le plan social et redistributif vis-à-vis de l'Allemagne de l'Est.

Cette situation est donc transitoire mais il est bien impossible de savoir quand cette convergence interviendra... Elle se fait désirer à l'Est qui enregistre le record des votes extrêmes (à l'extrême droite comme à l'extrême gauche). Les tendances ne sont pas favorables et tout nous porte à croire que cette situation devrait durer encore un certain temps... : depuis 1990, l'Allemagne de l'Est a perdu 1,4 millions d'habitant soit environ 9,5 % de sa population. Ce sont les jeunes femmes qui désertent le plus la partie orientale de l'Allemagne. Sur la tranche d'âge des 18-29 ans, la plus dynamique, on recense à l'Est 74 femmes pour 100 hommes (L'Espresso, 2007, p. 52). Le taux de fécondité à l'Est s'est aligné sur le niveau ouest-allemand et il reste un des plus faibles d'Europe (1,36 enfants par femme ; il était de 1,9 enfant à la chute du mur et 0,8 au début des années 1990).

En synthèse, comme nous l'avons noté dans la première partie du rapport, c'est fondamentalement du côté des coûts du travail que l'Allemagne a montré ses dernières années un choix de politique publique favorable à l'implantation industrielle et à la compétitivité : cette **désinflation compétitive** est profondément ancrée dans la mentalité des employés et ouvriers qui, tout en étant mécontents, ont le sentiment de participer à la défense du « Standort » et à faire de l'Allemagne une base industrielle attractive dans un environnement globalisé et hyperconcurrentiel. Ainsi, à l'inverse de la France, la globalisation est bien acceptée en Allemagne, qui en bénéficie fortement (premier exportateur mondial) mais les citoyens sont aussi très conscients de sa dynamique et de ses contraintes. Le graphe 1, tiré des Echos, résume très clairement ce choix de mener une politique de désinflation compétitive, à l'Ouest comme à l'Est.

Graph 3a : Evolution des salaires réels dans certains pays européens



Source : Les Echos, 2007

f) Synthèse :

Dans l'esprit de cette étude, on peut tirer de l'économie allemande les enseignements suivants:

- 1) Leader à l'exportation au détriment d'un marché intérieur déprimé car le partage de la valeur ajoutée se fait au détriment du facteur travail.
- 2) Très faible croissance économique (1,1% en 2005) plaçant l'Allemagne en queue de peloton des pays européens (mais 2,6 % attendu et atteint en 2006)
- 3) Hausse annoncée de la TVA de 3 points (dont 1/3 financerait en partie la baisse des cotisations sociales ce qui améliorerait la compétitivité-coût – 2 points sur les cotisations « chômage » partiellement compensés par 0,4 % de hausse sur les cotisations « retraite » - ce qui équivaut à une dévaluation réelle : amélioration des termes de l'échange mais affaiblissement renforcé de la demande des ménages (-0,6% de recul de la consommation des ménages au quatrième semestre 2005 et +0,2% sur l'année malgré une baisse de 0,2 % du taux de prélèvement obligatoire sur les ménages) ; frein aux importations, en particulier françaises.
- 4) Très grande modération salariale (+0,1% de hausse du revenu disponible réel en 2005) voire pression à la baisse des salaires⁷ ; baisse du taux d'épargne
- 5) Baisse pour la première fois de la population active (-0,4%, vieillissement de la population) et baisse du taux de chômage en 2001 (-0,1%)
- 6) Optimisme des chefs d'entreprises, hausse du taux de marge dans l'industrie en raison principalement de la baisse des coûts salariaux unitaires (3,5%) ce qui a permis la poursuite de la décélération des prix à la fin 2005 (OFCE, 2006) ; progression de la

⁷ Seul le secteur des services a créé des emplois dont 1/3 sont des emplois à 1 € : ces emplois ont été créés pour favoriser un retour à l'emploi des chômeurs en fin de droit (en complément des allocations) et interviennent dans les communes et en milieu associatif.

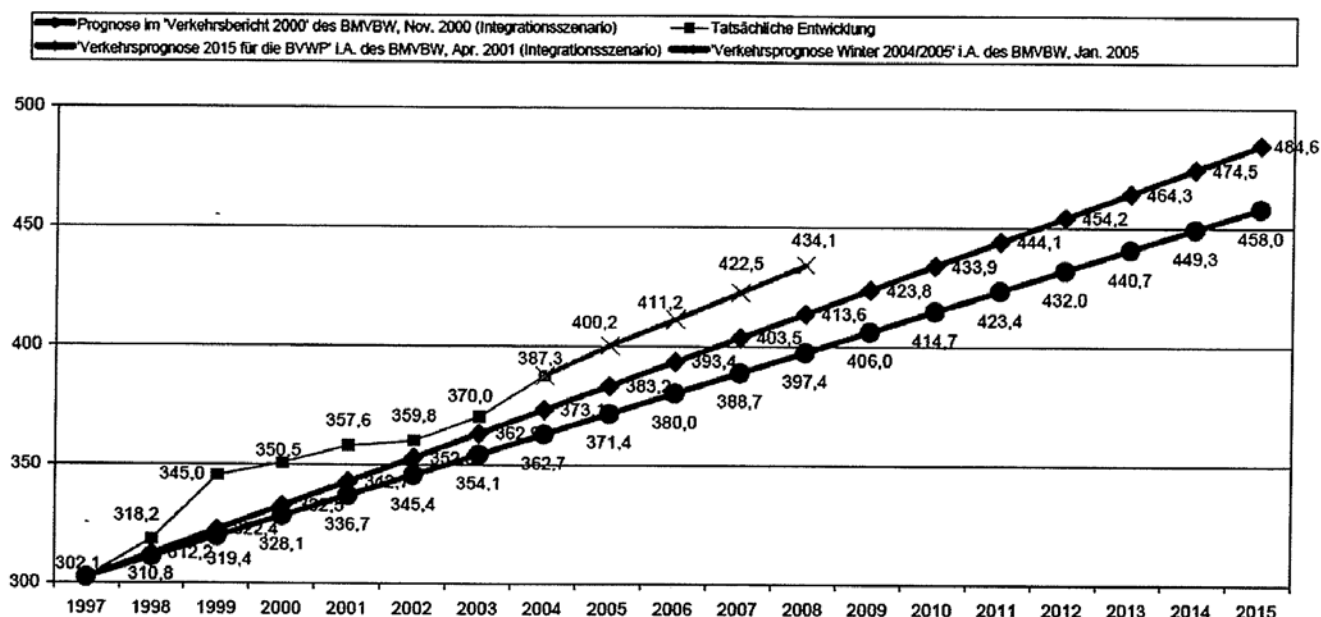
productivité (+4,8%) qui n'est pas le fait des seules destructions d'emplois car la production augmentait en 2005 3,2% en glissement annuel.

- 7) L'Allemagne reste le premier pays en termes de dépôts de brevets en Europe (près de 20 % des brevets déposés).
- 8) **Les experts prédisent que l'Allemagne sera en 2007 le seul des grands pays européens à gagner des parts de marché.**

Du côté allemand, on peut observer que « les échanges internationaux assurés par le pavillon allemand sont en hausse de 36,7 % entre 2000 et 2004. Cette croissance provient pour 16 % de l'augmentation des échanges internationaux de l'Allemagne, notamment à l'export, pour 11,4 % de l'amélioration de ses parts de marché et pour 10 % de la hausse du transport effectué entre pays tiers. La part de marché du pavillon allemand dans les échanges internationaux passe de 34,8 % en 2000 à 38,6 % en 2004 et progresse face à tous les pays, à l'exception de l'Espagne. L'Allemagne améliore de 10 points sa part vis-à-vis de la France (60,5 % en 2004) tandis que le pavillon français perd 12 points (24 % en 2004) dans ses échanges avec l'Allemagne » (SESP, 2006, p. 13).

Dans une logique à plus long terme, les perspectives de croissance du TRM en Allemagne sont bonnes selon diverses études présentées dans le graphe 3 suivant :

Graphe 3b : différentes estimations de croissance du trafic TRM en Allemagne à l'horizon 2015



Source : BGL, Prognos, BAG 2006 ; légende : différentes évaluations (2000, 2004-2005, 2015) su Ministère Allemand des Transports

Du côté français, alors que les échanges internationaux de la France entre 2000 et 2004 ont progressé de 17 % avec ses 15 partenaires, l'activité du pavillon français a baissé de 17 %. Voilà la problématique centrale de notre étude : comment les transporteurs allemands, proches de nous dans leur organisation sociale et économique, se sont organisés pour contrer ce « déclin » ?

2) La politique allemande en matière de transport de marchandises

Ce chapitre a été écrit en février 2007, dans le cadre de l'approfondissement de certaines questions.

Comme pour le reste de l'économie, l'Allemagne place la défense du « Standort » - c'est-à-dire la localisation « Allemagne »⁸ - comme l'élément central qui va définir la politique allemande de transport de marchandises (Ministère Fédéral des Transports de l'Aménagement et de l'Habitat, BMVBS, version courte, p. 15). Par exemple, le Bund (gouvernement fédéral) a développé un programme anti-embouteillage de 7,4 milliards d'€ (période 2003-2007) destiné à réduire au maximum les goulots d'étranglements les plus importants sur le réseau autoroutier et ferroviaire. L'objectif est d'aller vite et de renforcer l'attractivité de l'espace allemand, de répondre aux attentes et critiques des industriels et des acteurs économiques.

Appuyons-nous sur un document de synthèse stratégique présentant cette politique publiée par le Ministère Fédéral des Transports de l'Aménagement et de l'Habitat (BMVBS) : « Politique des transports intégrée : notre conception pour un avenir mobile » (2000). Selon l'avis de nombreux experts, ce document reste d'actualité.

Le premier paragraphe de ce document est clair concernant le cadrage sur la politique allemande du transport en plaçant d'emblée l'Allemagne dans un contexte international en précisant que « **pour exister dans la compétition mondiale, il faut développer ses points forts et les sécuriser** » ! Du côté du transport routier de marchandises, ce cadrage va entraîner tout un programme, comme nous le verrons ! Cette politique tient aussi compte d'un environnement particulièrement favorable avec une croissance particulièrement forte ces dernières années du côté de TRM et de l'aérien. La voie d'eau et le ferroviaire, malgré de grandes réformes en cours, progressent mais n'arrivent pas à prendre une part importante de cette croissance (BMVBS, p. 5). C'est pourtant dans ces modes, malgré un lobby puissant du mode routier, que le gouvernement fédéral veut faire porter son effort... nous verrons qu'il est en passe de réussir....

a) Tendances du transport de marchandises

Toutes les estimations tablent sur une poursuite de la croissance des flux sur la base d'une croissance économique proche de 2% par an jusqu'en 2015 (BMVBS, version courte, p.5). Les estimations pour le transport de marchandises montrent une croissance de 64 % depuis 1997, et 20 % pour le transport de voyageurs. 600 milliards de tonnes.kilomètres sont attendues en 2005 pour le transport de marchandises. Les dépenses totales en infrastructures (nouvelles infrastructures, remise à niveau, rénovation,...) sont estimées à 600 milliards d'€ sur cette période.

Les estimations de trafic amènent rapidement à la conclusion que le système de transport en Allemagne atteindra rapidement ses limites de capacité sans un engagement fort des pouvoirs publics, du côté des investissements comme de la politique des transports. La voie d'eau et le

⁸ On l'a vu récemment avec les déboires du Président d'Airbus / EADS pour mettre en œuvre un plan d'austérité et répartir les « coupes » entre la France et l'Allemagne. L'Allemagne développe actuellement un syndrome classique des pays à coûts de travail et coûts d'implantation élevés, d'autant plus que ce pays est fondamentalement industriel : l'objectif n°1 des pouvoirs publics vise donc à maintenir une base industrielle en Allemagne et à freiner aussi longtemps que possible toutes délocalisations.

fer doivent être privilégiés au nom de la prise en compte de la protection de l'environnement et de la difficulté d'étendre les infrastructures routières en raison du fort niveau de densité de la population. Les choix d'investissements du Bund sont consignés dans le programme fédéral de planification des infrastructures décidées sur une échelle assez longue (8 ans environ), qui s'appuie sur une triple méthodologie : environnement, aménagement du territoire et place des villes.

Trois scénarii sont proposés :

- un scénario « laisser-faire » (pas de volonté de changement et de modification des parts modales). Ce premier scénario s'inscrit au fil de l'eau sans intervention du Bund et la mise en œuvre d'une forte politique des transports. La route voit ses trafics passer de 236 milliards de tonnes.kilomètres à 422 milliards de tonnes.kilomètres ce qui est très important et peu soutenable pour l'Allemagne contemporaine. Le ferroviaire connaîtrait une hausse limitée de 26 milliards de tonnes, passant de 73 à 99 milliards de tonnes seulement. La part de marché du TRM, selon ce scénario au fil de l'eau, passerait de 64 % à 70 % et celle du fer de 20 à 16 % : une politique active des pouvoirs publics est jugée indispensable dans un espace allemand qui atteint ses limites en termes d'extension des infrastructures routières : l'avenir des transports en Allemagne passerait donc par « **l'utilisation maximale des forces internes à chaque mode de transports** » et par une mise en « **réseau efficace des modes et par l'appel à de nouveaux concepts logistiques** ». Nous y reviendrons.

- un scénario « dépassement » (forte tarification des infrastructures pesant sur le mode routier et du mode aérien). Ce scénario est politiquement peu soutenable vu le poids du lobby routier et automobile en Allemagne.

- un scénario « intégration » (proposant une politique active et intégrée de transport). Les choix du gouvernement fédéral s'inscrivent bien entendu dans ce scénario « intégration ». Pour le transport de marchandises, le tableau suivant offre une lecture de l'évolution des trafics et des parts modales entre 1997 et 2015 :

Tableau 9b : Trafics et part modale estimées pour le transport de marchandises (comparaison estimations officielles 1997 et 2015)

	1997		Laisser- faire 2015		Intégration 2015		Dépassement 2015	
	Mrd tkm	Part	Mrd tkm	Part	Mrd tkm	Part	Mrd tkm	Part
Route	236	63,6 %	422	69,5 %	374	61,5 %	353	58,1 %
Fer	73	19,6 %	99	16,3 %	148	24,3 %	169	27,8 %
Voie d'eau	62	16,8 %	87	14,3 %	86	14,1 %	86	14,1 %
Total	371	100 %	608	100 %	608	100 %	608	100 %

Source : BMVBS, version courte, p. 25

b) Quelle stratégie globale ?

L'objectif du gouvernement allemand est donc la mise en œuvre d'une politique des transports intégrée entre tous les modes avec des infrastructures optimisées. Le gouvernement fédéral ne veut pas s'orienter vers une augmentation de l'offre infrastructurelle mais plutôt tente de renvoyer les conséquences de la forte hausse des flux du côté des modes de transport, routier en particulier : optimisation des tournées, meilleure gestion du parc, concentration, multimodalité, ...

Deux raisons expliquent cette stratégie :

- a) peu de marge de manœuvre budgétaire pour le financement de nouvelles infrastructures
- b) des contraintes environnementales réelles en Allemagne et une forte densité de population : peu d'espace pour des infrastructures de manière extensive...(BMVBS, p. 6)

La voie choisie pour le transport de marchandises est un engagement fort du côté de la voie d'eau, du transport ferroviaire, une optimisation des interconnexions et du transport combiné. Selon le BMVBS, on observe **une augmentation des demandes de politique publique permettant de la mobilité mais limitant le transport...** Nous avons dans cette phrase un élément central de la stratégie du Bund pour le transport de marchandises : optimiser et accroître l'intensivité du transport..

Les éléments constitutifs de cette stratégie intégrée du transport de marchandises en Allemagne (« *integrierte Verkehrspolitik* ») sont les suivants :

- **Affirmation d'un renforcement de la politique européenne des transports :**
transfert modal de la route vers le fer et la voie d'eau, soutien affirmé au fer surtout sur longue distance, poursuite de la libéralisation du fer, renforcement de la coopération européenne en matière ferroviaire (interopérabilité), lutte contre le dumping social et fiscal en matière de TRM, renforcement de la sécurité. Le Gouvernement Fédéral défend une politique visant à augmenter la sécurité dans le TRM et l'amélioration des conditions de concurrence et de travail dans le secteur.
Vis-à-vis des pays de l'Est, le Bund propose une politique soutenant de hauts standards de sécurité et des conditions de concurrence « justes ». Là où cela est indispensable, des périodes transitoires peuvent être proposées.
- **Poursuite de la mise à niveau à l'Est**
Priorité des investissements en infrastructures dans l'axe Ouest-Est et à l'Est.
- **Coordination entre aménagement du territoire et plan de transport**
Créer une offre de transport « économe » en termes de comportement de mobilité.
« La ville de l'avenir est la ville du parcours le plus court (BMVBS, version courte, p. 10).
- **Mise à disposition d'infrastructures compétitives et efficaces**
Soutien à la mise en réseau des chargeurs, soutien actif au fer et à la voie d'eau, optimisation des interfaces entre les chargeurs et amélioration du transport combiné.
Plus précisément, voici les champs d'action des pouvoirs publics :
 - a) maintien à niveau et agrandissement de l'offre infrastructurelle pour la route sur la base des infrastructures existantes
 - b) renforcement de la position concurrentielle du fer
 - c) Amélioration de la position concurrentielle de la voie d'eau

- d) Soutien des plates-formes intermodales portuaires
- e) Poursuite du développement du concept multimodal autour de l'aéroport (intégration au système global de transport)
- f) Lancement du train à sustentation magnétique
- g) Amélioration de l'attractivité du transport ferroviaire régional de voyageurs
- h) Promotion du transport non motorisé

- **Mise en réseau des chargeurs**

Promotion d'une chaîne de transport intégrée en TRM.

- **Environnement propice à la concurrence**

Mise en œuvre d'un système de transport avec un contexte concurrentiel juste, comparable et réciproque : par exemple mise en œuvre d'un péage pour les poids lourds sur autoroutes depuis 2005 avec l'objectif d'un report modal vers le fer, soutien actif à la politique européenne des transports.

Dans ce cadre, les pouvoirs publics affichent un engagement sans faille pour un report modal de la route vers le fer et la voie d'eau. Le Gouvernement Fédéral souhaite que ce transfert modal se réalise dans le cadre d'ajustements liés au marché, dans le cadre de la réforme ferroviaire :

d'abord 1) via une augmentation de la productivité du mode ferré par la transformation en une entreprise privée de la DB AG (l'entrée en bourse de la DB AG est à l'étude en ce début 2007) et 2) via une introduction de la concurrence entre les opérateurs ferroviaires par l'accès ouvert au réseau à de nouveaux entrants. Cette réforme est en cours et de premiers succès sont enregistrés en transport de voyageurs (hausse des trafics fer de + de 40 % ces dix dernières années pour le transport ferroviaire régional de voyageurs consécutivement à la régionalisation). Pour le transport de marchandises, il est encore trop tôt pour pouvoir se prononcer (on observe même entre 1991 et 1999 une baisse qui semble se stabiliser depuis). Dans ce cadre, le Gouvernement Fédéral projette de lourds investissements dans les infrastructures ferroviaires. En 2002 a été ainsi décidé un paquet « ferroviaire spécial » (env. 4,6 milliards d'€ / an). En parallèle le Gouvernement Fédéral exige une rationalisation et des gains d'efficacité de la DB AG (cf. analyse détaillée à la suite).

- **Augmentation de la sécurité dans les transports**

- **Amélioration de la protection de l'environnement**

Participe à l'objectif général de réduction des émissions de polluants, réduction des nuisances sonores (bruit en particulier)

- **Soutien aux technologies innovantes**

Du côté des carburants non polluants et des nouvelles technologies de motorisation

- **Soutien à la recherche sur la mobilité**

c) Le choix du mode ferré pour les marchandises : concurrence et ouverture sur l'Europe

Concernant le fer, la politique allemande en termes de transport de marchandises repose largement sur la DB AG qui a connu ces dernières années une modernisation à marche forcée. Avec les rachats de l'Allemand Schenker et de l'Américain Bax Global, la DB AG s'est hissée au deuxième rang mondial pour le fret aérien et à la troisième place pour le fret maritime⁹. Elle réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires dans le transport et la logistique (soit 14,8 milliards d'€ en 2005 contre 11,3 milliards d'€ pour le transport de voyageurs, 1,2 milliards d'€ pour les infrastructures et les services et 0,2 milliard d'euros en autres activités, pour un total de 27,5 milliards d'euros). La **DB AG a de grandes ambitions dans le fret** : soit en se développant seul (exemple : en Italie) soit en coopérant. En France, face au problème de qualité de service de la SNCF, la DB AG « entend préparer une offre alternative pour ses clients » (Le Monde, 13 février 2007).

Rappelons que le programme de libéralisation a été lancé en 1994 et que 2004 marque, après le désendettement de la DB AG par le gouvernement Fédéral, le retour de la DB AG aux bénéfices. **La part du transport ferroviaire progresse : 21 % en 2006 des tonnes transportées contre 17 % en 2003.** 200 nouveaux entrants sont présents depuis 13 ans sur le marché du fret ferroviaire (dont Veolia Transport) : **ils représentent 15 % environ du fret ferroviaire, les restants étant le fait du puissant Railon, la filiale fret de la DB AG (qui s'est associée aux chemins de fer néerlandais et danois). Le ferroviaire fret se redresse donc en Allemagne : l'année dernière (en 2006 donc) les tonnes.kilomètres ont progressé de 11 %** (Le Monde, 13 février 2007) et Railon devrait annoncer des bénéfices pour 2006 (200 millions d'euros environ selon les dernières rumeurs). Pour 2006, le chiffre d'affaires total de la DB AG devrait s'établir à 30 milliards d'€, avec pour 2007 une stratégie de croissance dynamique, en particulier, du côté du voyageurs avec la nouvelle ligne à grande vitesse Paris – Strasbourg – Francfort : 570 millions d'€ ont été investis par la DB AG¹⁰ sur le tronçon Paris – Francfort (sur une masse totale d'investissements de 6,4 milliards d'€).

⁹ La DB AG est aussi leader allemand pour le transport urbain et numéro 1 européen pour le transport de voyageurs. Elle affiche un bénéfice opérationnel de l'ordre de 2 milliards d'€.

¹⁰ La DB AG fait preuve d'un réel modernisme. Concernant le transport de voyageurs, son système de billetterie est bien moins contraignant que celui de la SNCF (pas d'obligation de réservation) et il est maintenant possible de prendre son billet au dernier moment avec son téléphone portable et de le valider ensuite dans le train avec le contrôleur (Le Monde, 13 février 2007). Elle dessert 80 villes étrangères avec 170 liaisons journalières et transporte environ 35 000 voyageurs par jour. Sa stratégie est claire du côté du transport de voyageurs : développement de transports internationaux à partir du marché allemand dans un espace de 50 à 100 km autour de l'Allemagne. Plus loin, la DB AG n'hésite pas à envisager une croissance externe en participant à des appels d'offre dans des entreprises de transport privées ou communales. Un débat est ouvert en Allemagne sur sa privatisation et sa cotation en bourse : le Gouvernement Fédéral semble choisir cette option prévue pour 2008.

d) A propos des infrastructures

Les mots-clé de l'action du Gouvernement Fédéral en termes de transport de marchandises peuvent se résumer ainsi : transparence (des coûts), efficacité des moyens publics mis en œuvre (le contexte étant marqué par la limitation des ressources budgétaires) et choix d'un mode de régulation fondée sur la concurrence. Comme nous l'avons vu en introduction, l'objectif ultime des pouvoirs publics allemands est la préservation du « **Standort Deutschland** » - ou localisation en Allemagne. Les spécialistes font remarquer que la qualité de services des infrastructures a baissé ces dernières années et qu'à l'inverse les usagers sont de plus en plus mis à contribution. De surcroît, plus de 5 millions de personnes dépendent plus ou moins directement du secteur des transports et sont donc directement liées à la qualité de service des infrastructures.

Les points noirs du transport, en particulier pour les marchandises, en Allemagne sont :

- la congestion : l'Allemagne compte plus de 200 000 embouteillages par an dans lesquels sont gaspillés 14 milliards de litres de carburant dont le coût est évalué à 100 milliards d'€. Près de la moitié des automobilistes passe chaque jour du temps dans des embouteillages.
- La qualité des infrastructures se dégrade rapidement ce qui augmente les risques d'accidents : des travaux importants doivent être accomplis, 15 % des ponts sur les autoroutes ont un état classé de « critique » à « insuffisant » .
- Explosion du trafic aérien, forte croissance prévue à l'horizon 2015.
- Nécessité de développement d'un réseau européen de transport pour soutenir le mode ferré afin qu'il s'affirme comme une alternative crédible au mode routier (TEN). Mise en réseau indispensable du réseau ferroviaire (interopérabilité, interconnexion).
- Le transbordement de containers dans les ports atteint en 2005 un niveau qui était prévu ... en 2015. Puisque 2/3 des containers quittent les ports via le transport routier de marchandises, les capacités des ports fluviaux dans « l'hinterland » sont insuffisantes.

Sur la question des infrastructures, la priorité est donnée non pas à des constructions nouvelles, pour des questions de coût budgétaire, de préférences pour l'environnement et de densité de population, mais à l'optimisation et l'extension des infrastructures existantes. L'optimisation du réseau des infrastructures (interconnexions, intermodalité) est fondamentale, en particulier pour le transport routier de marchandises.

Les trois piliers de la politique du Gouvernement fédéral peuvent se résumer de la façon suivante :

- plus de transparence par l'introduction d'un système de comptabilité claire et économique des coûts : les coûts d'infrastructure doivent être directement liés aux recettes provenant de ces mêmes infrastructures (Péage pour les poids lourds, impôt sur les véhicules personnels, tarification de l'infrastructure ferroviaire,...)
- une meilleure répartition des compétences entre Bund, Länder et communes dans la planification des infrastructures : le temps moyen entre le lancement et l'achèvement d'une infrastructure est de 15 à 20 ans environ pour les autoroutes. Ce délai doit être réduit de moitié prochainement.
- recours assez systématique au marché : développement de projets de type « *public private partnership* ».

Un nouveau plan fédéral d'action dans le transport de marchandises et la logistique « Masterplan Logistik/Güterverkehr » est en cours de discussion au niveau fédéral. Il devrait être rendu public à l'automne 2007. Dans ce cadre, le Gouvernement Fédéral lance actuellement un grand débat avec tous les chargeurs et les opérateurs.

Conclusion et avis de l'expert

Concernant la politique du transport de marchandises en Allemagne, il ne faut pas oublier tout d'abord la force du lobby routier (la puissante ADAC ou automobile-club allemand) et des intérêts de l'industrie automobile (représenté par le VDA ou « Verband Deutscher Automobilindustrie » à Francfort) dans ce pays où la voiture est reine ! Ainsi 25 % des industries de transformations travaillent pour l'industrie automobile, ce qui est très important. Leur engagement dans le transport routier de marchandises ne faiblit pas et il faudra compter encore longtemps sur un TRM puissant en Allemagne : pour faire face à la forte demande de transport, les constructeurs, plutôt que d'accroître les fréquences s'orientent plutôt vers une augmentation du tonnage. Des tests sont en cours sur des véhicules de 60 tonnes de charge utile !

Il est important, du côté du transport de marchandises, que le fret ferroviaire se mette en réseau avec un maillage du territoire serré autour de gares relais de façon à augmenter la capacité de desserte de proximité et être plus flexible, ce qui constitue l'avantage du mode routier. Le « dernier kilomètre » reste évidemment du ressort du mode routier. Un système totalement intégré existait avant la chute du mur de Berlin ... en Allemagne de l'Est. Il était obligatoire de transporter les marchandises par mode ferré au-delà de 50 kilomètres et au delà d'un certain tonnage évidemment. La part du fer en RDA dépassait alors largement les 50 % !... Aujourd'hui on a parfois l'impression que le Gouvernement Fédéral souhaite revenir au système est-allemand, mais sans les contraintes modales imposées à l'époque ! ! !

Il est enfin important de noter que l'entrée des pays d'Europe de l'Est dans notre sphère d'influence économique s'accompagne sur les autoroutes allemandes d'un boom des trafics de poids lourds, en provenance d'Europe de l'Est mais aussi de Turquie et d'Ukraine. Cette croissance semble difficilement contrôlable aujourd'hui et de réels problèmes de saturation se poseront très rapidement.

3) Les entreprises de transport routier de marchandises et leur activité

Revenons aux traits significatifs de l'économie allemande pour notre étude. Le tableau suivant propose une lecture macro-économique des principaux agrégats de l'économie allemande. Les éléments les plus saillants de l'économie allemande peuvent être résumés en 3 points :

- faiblesse de la demande intérieure et anticipations assez négatives des ménages allemands malgré un réel effet « coupe du monde » sur la confiance des ménages.
- dynamisme à l'exportation et délocalisation assez avancée des entreprises allemandes qui jouent maintenant à fond le jeu de la globalisation (et au minimum du marché européen) ce qui pousse certains à qualifier l'économie allemande de « bazar » (H.W. Sinn), mettant ainsi au centre le transport et les flux comme éléments centraux, ce qui est loin d'être négligeable pour notre étude.
- tensions sur les finances publiques et réforme profonde en cours de l'économie sociale de marché, du modèle rhénan de capitalisme et du fédéralisme coopératif à l'allemande

Tableau 10 : bilan macro-économique de l'Allemagne

	2003	2004	2005	2006 Est.	2007 Est.
PIB (croissance d'une année sur l'autre)	-0,2	1,6	0,9	2,7	1,2
Emplois (millions)	38 722	38 868	38 783	38 889	39 073
Chômage (millions)	4 377	4 381	4 861	4 580	4 440
Taux de chômage en %	10,2	10,1	11,2	10,6	10,2
Inflation en % (prix à la consommation ; croissance d'une année sur l'autre)	1,1	1,6	2	1,6	2,5

Source : Rapports 2005 des Instituts de Conjoncture, BGL, rapport d'activité 2006

Prenons un « cliché instantané » des flux du transport entre 2003 et 2004 (Tonnes tableau 11 et tkm tableau 12) pour les différents modes de transport. La croissance est soutenue sauf pour le TRM compte propre qui recule. Notons que l'international progresse fortement (+15 % en compte d'autrui), ce qui confirme les enseignements de notre première partie sur l'ouverture de l'Allemagne vers l'Est en particulier, mais aussi la forte croissance du mode ferré.

Tableau 11 : évolution du transport de marchandises 2004-2003 en Allemagne (millions de tonnes)

	2004	2003	2004/2003 (%)
TRM	3 043,4	3006	1,2
En compte d'autrui	1 572,0	1 526,8	3
- national	1 461,5	1 430,8	2,1
- international	110,5	96	15,1
En compte propre	1 178,4	1 201,8	-1,9
- national	1 163,5	1 188,1	-2,1
- international	14,9	13,7	8,8
Véhicules étrangers	293	278	5,4
FER	310	303,7	2,1
VOIE NAVIGABLE	236	220	7,3
PIPELINE	93,8	92,3	1,6 %
Total	3 683	3 622	+1,7 %

Source : BGL, VWZ 2003/2004, p. 37, 2006

Les mêmes résultats s'observent du côté des tonnes.kilomètres qui augmentent fortement (+6%) : l'international en compte d'autrui progresse fortement (+21 %). Le fer progresse de 8,3 %, premier signe d'une réforme ferroviaire en voie de réussir.

Tableau 12 : évolution du transport de marchandises 2004-2003 en Allemagne (milliards de tonnes.kilomètres)

	2004	2003	2004/2003
TRM	383,7	365,8	4,9
En compte d'autrui	204,2	192,8	5,9
- national	171,6	165,8	3,5
- international	32,6	27	20,7
En compte propre	62,7	63	-0,5
-national	60,5	61,2	-1,1
- international	2,2	1,8	22,2
Véhicules étrangers	116,8	110	6,2
FER	86,4	79,8	8,3
VOIE NAVIGABLE	63,7	58,2	9,5
PIPELINE	16,2	15,4	0
Total	550	519,2	+5,9 %

Source : BGL, VWZ 2003/2004, p. 37, 2006

Sur longue tendance, le transport international de marchandises en compte d'autrui en Allemagne connaît une forte croissance ces dernières années, particulièrement du côté des tonnages (tableau 13). Cette croissance se vérifie très nettement sur les autoroutes allemandes avec de forts niveaux de congestion qui poussent les organisation professionnelles à demander des investissements urgents du côté des infrastructures.

Tableau 13 : transport international de marchandises compte d'autrui 1960 – 2004 sur le territoire allemand : évolution des kilométrages, des tonnes et t.km

	1960	1970	1980	1990	2000	2004
Tonnage (millions tonnes)	71,3	104,8	140,9	186,5	396,5	473,3
Mrd t.km	18,5	28,7	41,1	55,5	136,6	161,5
Distance moyenne (km)	259	274	292	298	345	341

Source : BGL, VWZ 2003/2004, p. 35

a) Structure du TRM en Allemagne

Entrons maintenant dans le secteur du TRM en Allemagne. Il s'agit ici du TRM au sens large, comprenant donc en plus du secteur au sens strict, les commissionnaires, les entreprises de logistique, les entrepôts et les messagers. Le tableau suivant donne un bref aperçu du secteur du TRM au sens large en Allemagne. Les données sont extraites de différents rapports, en particulier la synthèse statistique du BGL qui vient d'être publiée en 2006 (publication échelonnée tous les 3 ans). Ces données concernent principalement 2004 et 2005. Un demi million de personnes travaillent dans ce secteur pour un CA global de 30 milliards d'€ environ.

Tableau 14 : la secteur TRM au sens large en Allemagne en quelques chiffres

Chiffre d'affaires (2004)	28 milliards d'€
Employés	575 848 Dont 425 443 conducteurs
Nombre d'entreprises	53 486
Véhicules de plus de 3.5 tonnes (total)	674 614
camions	229 869
tracteurs routiers	135 509
Total	365 378
Remorques routières	121 417
Remorques bâchées	170 724
Total	292 141
Divers camions	17 095
Capacité de chargement	8 032 743 t.
Tonnes transportées (2005)	1,666 milliards de tonnes
TK transportées (2005)	249 milliards TKM
TK transportées (2005) en Allemagne	213 milliards TKM

Source : BGL, VWZ 2003/2004, Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg, Statistisches Bundesamt

Le tableau 15 suivant donne une lecture plus détaillée des différents types de transport – local, régional, international - en Allemagne (compte d'autrui)/ En tonnes.kilomètres, le transport de marchandises longue distance représente plus de 80 % des tonnes.kilomètres. 75 % des t.km appartiennent au transport national et 25 % en international.

Tableau 15 : activité du TRM au sens large : local, régional et international en 2005

2005	Distance en millions de km	%	Tonnes (millions)	%	T.km (millions de T.km)	%
Local (jusqu'à 50km)			1 586	57,7 %		
Entreprises allemandes						
- Tr. nat.	934,8	5,4	801,5	48,5	13 520,6	5,4 %
- Tr. intern.	7,4	0,1	3,8	0,2	107,5	0,1 %
- TOTAL	942,2	5,5	805,3	48,7	13 628,1	5,5 %
Régional (51-150 km)			555	20,2 %		
Entreprises allemandes						
- Tr. nat.	2 297	13,5	334	20,2	3 0964	12,6
- Tr. intern.	84,1	0,5	12,4	0,8	1 283,6	0,5
- TOTAL	2 382	14	346,4	21	32 247,7	13,1
Longue distance (151 km et plus)			607	22,1 %		
Entreprises allemandes						
- Tr. nat.	9 721,7	56,9	398,6	24,1%	136 009,9	55,2%
- Tr. intern.	4 036,3	23,6	102,5	6,2%	64 621,8	26,2%
- TOTAL	13 758	80,5	501,1	30,3 %	200 631,7	81,4%
Total entreprises allemandes			2 748	100 %		
- Tr. nat.	12 954,4	75,8	1 534,1	92,8 %	180 494,6	73,2 %
- Tr. intern.	4 127,8	24,2	118,7	7,2 %	66 012,9	26,8%
- TOTAL	17 082,2	100	1 652,8	100 %	246 507,5	100 %

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 48 ; DSLV, Jahresbericht 2005, p.13 ; sans le cabotage des entreprises allemandes à l'étranger.

Les trafics locaux régressent au profit du régional et de l'international (tableau 16).

Tableau 16 : évolution des trafics longue distance, régional, local 2001- 2005

2001-2005	2001	2002	2003	2004	2005
Local (jusqu'à 50km)	-6,9 %	-7,5 %	- 0,9 %	- 0,8 %	-2,3 %
Régional (51- 150 km)	-2,5 %	-5,7 %	3,6 %	2 %	2,3 %
Longue distance (151 km et plus)	4,5 %	0,1 %	3,5 %	4 %	3 %

Source : BAG, Marktbeobachtung 2005, p. 8

On observe une progression du compte d'autrui et un certain recul du compte propre, dans les tableaux suivants : les firmes allemandes externalisent donc de plus en plus leur activité de transport / logistique. Néanmoins de nombreux entretiens ont fait apparaître que cette stratégie pouvait être remise en cause ces derniers mois, en raison d'une volonté de tenir absolument les délais et de garantir une fiabilité à 100 %, amenant certains opérateurs à développer leurs flottes.

Tableau 17 : TRM des entreprises allemandes : évolution du compte propre et du compte d'autrui

	2001	2002	2003	2004	2005
Compte d'autrui	-3,7	-1,7	5	2,9	4,8
Compte propre	-4,5	-9,9	-4	-2	-7,1

Source : BAG, Marktbeobachtung 2005, p. 7

Le tableau 18 décrit l'évolution du TRM en Allemagne par type de produits : le marché de niches des bouteilles consignées (+15 % en 2005 par rapport à 2004) nous offre un des visages de l'économie allemande, fortement préoccupée par les atteintes sur l'environnement et sa protection. **Le recyclage, la collecte et les consignes** ont donc un fort impact en termes de transport. Même si c'est déjà le cas en France, ce marché devrait s'accroître fortement dans les prochaines années, les Allemands se plaçant en Europe largement devant leurs principaux partenaires sur ces questions de recyclage.

Tableau 18 : évolution des transports par produit, effectués par les transporteurs allemands (cabotage compris)

Types de produits	2004 x 1 000 t.	2005 x 1000 t.	Variation X 1 000 t.	Variation En %
Agriculture	149 176	160 166	+10 990	+ 7,4 %
Autres alimentaires	310 486	319 746	+ 9 260	+3 %
Minéraux combustibles (charbon)	15 229	11 970	- 3 260	-21,4 %
Pétrole et dérivés	104 852	106 573	+ 1720	+1,6 %
Déchets (métaux) et minerais	31 588	30 502	-1 086	-3,4 %
Métaux	79 121	75 904	- 3 217	-4,1 %
Terre et pierre, et matériaux	1 337 219	1 291 801	- 45 419	-3,4 %
Engrais	21 148	20 421	- 727	- 3,4 %
Chimie	214 429	214 369	- 60	0
Machines outils, pièces détachées, produits finis	428 427	446 665	+18 238	+4,3 %
Bouteilles consignées	75 492	86 868	+ 11 377	+15,1 %
TOTAL	2 767 167	2 764 983	- 2 185	-0,1 %

Source : BAG, Marktbeobachtung 2005, p. 7

Un effet loupe sur un élément du parc fait apparaître une évolution intéressante du parc avec l'explosion des ventes de véhicules utilitaires inférieurs à 12 tonnes pour la bonne raison que, depuis 2006, ces véhicules ne paient pas de péage sur les autoroutes allemandes !

Tableau 19 : Ventes de véhicules neufs par classe de PMA

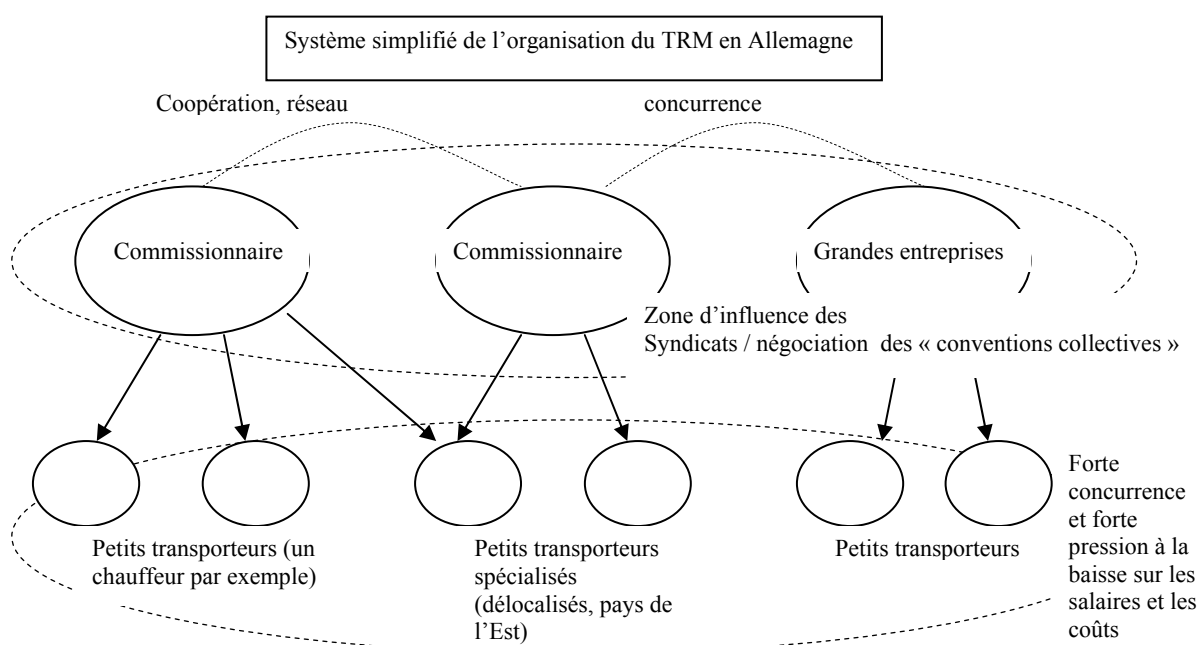
PMA (poids maximum autorisé)	Nombre 1 semestre 2005	Part en %	Changement en % par rapport au premier semestre 2004
Jusqu'à 3 500 kg	82 828	75,8 %	+3,3 %
De 3 501 à 7 500 kg	11 090	10,1 %	+9,6 %
De 7 501 à 12 000 kg	4 115	3,8 %	+36,9 %
Plus de 12 001 kg	11 302	10,3 %	+2 %
Total	109 335	100 %	+ 4,7 %

Source : Prof. dr. Babette Dorner, Hochschule Heilbronn, 2006-07-19

b) Les entreprises de TRM en Allemagne : une schématisation

Ce coup de projecteur nous amène alors à tenter de schématiser – cf. graphe 4 – le secteur du TRM en Allemagne. Il s'organise autour de grands groupes de transport/logistique (comme Schenker que nous avons rencontré à de nombreuses reprises) mais aussi de commissionnaires qui sont très influents en Allemagne (*Spediteure* en allemand). Autour de ces deux groupes structurants, on observe un ensemble de petites et moyennes entreprises¹¹ qui fonctionnent pour les plus grosses d'entre elles en réseau comme nous le verrons par la suite. Ce qui est à noter est d'une part la forte marge de manœuvre des grands groupes (Schenker comme des commissionnaires) qui font intervenir tout un ensemble de sous-traitants, parfois de manière très dure en ce qui concerne les tarifs ou les contraintes de livraison. Ainsi, les salaires conventionnels négociés (au niveau de chaque Land), c'est-à-dire le niveau précis des salaires dans le secteur, s'appliquent-t-ils d'abord aux grandes entreprises...et évidemment moins aux petites entités, comme le résume le schéma suivant.

Graphe 4 : structure du TRM en Allemagne



71 % des véhicules engagés sur les routes allemandes le sont par des entreprises de transport (compte d'autrui) représentant 75 % de la capacité totale de chargement. Les commissionnaires¹² (*Spediteure*) réalisent seulement 2,7 % des transports eux-mêmes, soit 3,1% des capacités et les services de messagerie express atteignent 26,3 % des véhicules mis en services (soit 22,3 % de la capacité).

Le tableau suivant recense la population par type d'activité des entreprises du secteur de transport routier de marchandises au sens large.

¹¹ 80 % des entreprises de TRM en compte d'autrui ont moins de 5 véhicules. La concurrence est qualifiée de « très dure » selon tous les avis des personnalités rencontrées.

¹² Une différence importante entre les commissionnaires en France et en Allemagne est qu'en France les commissionnaires sont aussi souvent transporteurs ce qui est moins le cas en Allemagne.

Tableau 20 : Nombre d'entreprises de TRM au sens large par type d'activité (2003-2004)

	Nombre	En %
Entreprises de TRM	43 994	79,6 %
Artisan	(159)	0,3 %
Commissionnaire, logistique, entrepôts	1 185	2,1 %
Messagerie (express - colis)	9 922	18 %
TOTAL	55 260	100 %

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

Les entreprises sont principalement unipersonnelles (65 % des cas) mais peuvent avoir plusieurs employés. 60 % des entreprises de TRM en Allemagne ont moins de 5 employés. Le paysage TRM en Allemagne est donc un paysage de petites entreprises.

Tableau 21 : Nombre d'entreprises de TRM au sens large selon la structure juridique (2003-2004)

	Nombre	En %
Entreprises unipersonnelles	35 469	64,2 %
Entreprises en société de personnes	6 206	11,2 %
Entreprises à capital social	13 415	24,3 %
Divers	170	0,3 %
TOTAL	55 260	100 %

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

La structure plus précise des entreprises de transport allemandes est détaillée dans les tableaux suivants : on observe une place très importante des petites entreprises. 86 % des entreprises ont moins de 10 véhicules.

Tableau 22 : Nombre d'entreprises de TRM au sens large en fonction du nombre de véhicules (2003-2004)

Nombre de véhicules	Fréquence	En %
1	16 195	29,3 %
2 à 3	14 536	26,3 %
4 à 10	16 878	30,5 %
11 à 50	7043	12,7 %
51 et plus	608	1,1 %
TOTAL	55 260	100 %

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

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.

Tableau 23 : Structure du parc détenu par les entreprises de TRM au sens large (2003-2004)

	Nombre	En %	Capacité de chargement (tonnes)	En %
Camions	223 733	35,5 %	1 783 075	24,3 %
Tracteurs routiers	121 758	19,3 %		
Remorques routières de camion	116 120	18,4 %	1 395 954	19 %
Remorques bâchées (Sattelanhänger)	154 378	24,5 %	4 160 158	56,7 %
Divers	14 841	2,4 %		
Total	630 830	100	7 339 187	100 %

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

60 % des entreprises allemandes de TRM au sens strict ont moins de 5 employés (Tableau 24).

Tableau 24 : Nombre d'entreprises de TRM en fonction du nombre d'employés (2003-2004)

Nombre d'employés	Nombre d'entreprises de TRM au sens large	En %	Dont entreprises de TRM au sens strict	En %
De 0 à 1	10 853	19,6 %	8 751	19,9 %
De 2 à 3	13 893	25,1 %	11 070	25,2 %
De 4 à 5	8 039	14,5 %	6 273	14,3 %
De 6 à 9	8 532	15,4 %	6 743	15,3 %
De 10 à 19	8 047	14,6 %	6 455	14,7 %
De 20 à 49	4 320	7,8 %	3 540	8 %
50 et plus	1 576	2,9 %	1 162	2,6 %
TOTAL	55 260	100	43 994	100 %

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

Du côté de la structure des emplois, les conducteurs représentent près de 74 % des emplois, ce qui est important. Ils sont plutôt classés du côté des ouvriers.

Tableau 25 : Dénomination des emplois dans les entreprises de TRM au sens large (2003-2004)

Types d'emplois	Entreprises de TRM au sens large		Employés dans des entreprises comprenant véhicules				
			1	2 à 3	4 à 10	11 à 50	51 et plus
Conducteurs	407 902	74,2 %	21 058	39 900	115 756	161 455	69 733
Personnels en entrepôts	34 506	6,3 %	663	2 444	6 842	16 556	8 001
Mécaniciens	15 541	2,8 %	395	987	2 809	1 533	3 817
Administratif	92 134	16,7 %	6 134	10 169	26 854	35 916	13 061
Dénominations							
Propriétaires et personnes non rémunérées	42 853	7,8 %	15 414	12 979	11 499	2 829	134
Employés	102 553	18,6 %	4 771	12 191	32 707	39 315	13 567
Ouvriers	397 654	72,3 %	7 989	28 050	107 192	175 338	79 085
En formation	7 023	1,3 %	76	280	863	3 978	1 826
TOTAL	550 083	100 %	28 250	53 500	152 261	221 460	94 612

Source : BGL, VWZ 2003-2004, correctif reçu en juillet 2006

Du côté du chiffre d'affaires, on peut observer une réelle atomisation du marché du TRM en Allemagne avec un grand nombre d'entreprises d'une ou deux personnes (tableau 26). De nombreux interviewés parlent d'une entreprise familiale avec le « chef de famille au volant et l'épouse à la comptabilité et aux commandes ». Sur le tableau suivant, on observe que 42 % des entreprises réalisent moins de 100 000 euros de chiffre d'affaires mais ces entreprises n'interviennent pas dans le TRM longue distance et font plutôt du transport léger (messagerie, entreprises artisanales).

Tableau 26 : Nombre d'entreprises de TRM, en fonction du chiffre d'affaires (2003 - 2004) – secteur NACE 60.24

CA compris entre... €	Nombre d'entreprises		Chiffre d'affaires total		
	Nombre	En %	x1000 €	En %	Par entreprise en moyenne x1000€
17 500 – 100 000	20 420	42,1	1 062 094	3,7	52
100000-250 000	11 796	24,3	1 877 381	6,5	159
250 000 – 500 000	6 673	13,7	2 371 618	8,2	355
500 000 – 1 000 000	4 781	9,8	3 356 591	11,7	702
1 000 000 – 2 000 000	2 716	5,6	3 778 330	13,1	1 391
2 000 000 – 5 000 000	1 532	3,2	4 628 427	16,1	3 021
5 000 000 et plus	630	1,3	11 684 379	40,6	18 547
TOTAL	48 548	100	28 758 820	100	592

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

c) Détails des performances des transporteurs allemands

L'objectif de cette partie est de tenter de prendre la mesure des transporteurs allemands en particulier du côté de leurs performances. La liste suivante, proposée là encore par l'étude « Die Top 100 der Logistik » présente les plus grands acteurs du transport de marchandises à l'international (route et fer) en Allemagne sur la base des chiffres d'affaires en TRM international (pour la route et le fer). Ce segment de chiffre d'affaires vaut environ 9 milliards d'euros pour 307 millions de tonnes. Le poids lourds est évidemment le mode de transport dominant. On peut le segmenter en 140 millions de tonnes par les transporteurs étrangers, 70 millions de tonnes par les transporteurs allemands et environ 10 millions de tonnes en compte propre. La voie d'eau réalise 51 millions de tonnes et le fer 46 millions de tonnes.

Quelques études européennes font apparaître les grandeurs suivantes, à comparer avec la France (Die TOP 100 der Logistik 2006) :

CA par tonne : environ 30 €
CA/salarié : environ 80 000 €
CA/contrat : environ 300 €
Tonnage / contrat : environ 10

Le classement des plus grands transporteurs s'établit comme suit :

DHL Express (Deutsche Post)	700 Mio. €
Deutsche Bahn	450 Mio €
Schenker	450 Mio €
Dachser	350 Mio €
Elix (Coopération)	280 Mio €
Kombiverkehr	257 Mio €
Panalpina	240 Mio €
TNT Express	236 Mio €
Betz	190 Mio €
IHG	146 Mio €
Hoyer	140 Mio €
Alpha Management	130 Mio €
Gefco	115 Mio €
Kühne + Nagel	112 Mio €

Hellmann	110 Mio €
Volkswagen Transport	100 Mio €
SystemPlus (Coopération)	96 Mio €
WM	70 Mio €

Source : Die TOP 100 der Logistik 2006, p. 144

Du point de vue plus stratégique, on observe un développement de réseaux européens (SCHENKER, DACHSER, DHL, TNT, KÜHNE et NAGEL) mais aussi l'arrivée de nouveaux réseaux étrangers : ABX, WALTER, VOS, GEFCO, Création de SYSTEM ALLIANCE EUROPE. Le niveau de concentration de ce segment est assez fort et assez proche de 43 % ce qui est élevé, avec une poursuite de cette forte hausse en perspective (Die TOP 100 der Logistik 2006).

L'élément essentiel qui ressort le plus des entretiens est cette réaction des entreprises moyennes et intermédiaires qui développent un réseau dense de partenariats stratégiques afin de concurrencer plus efficacement à l'international les plus grands opérateurs. En annexe, nous présentons par exemple une copie de la page internet de Roll présentant l'un des ces grands réseaux de transporteurs, présent à la fois en national et international : *rollspeed* (cf. annexes).

Plus généralement et malgré la présentation plutôt optimiste de l'économie allemande et de son dynamisme à l'exportation exposée en première partie, on peut observer une rentabilité assez faible des transporteurs allemands qui tentent de réagir autour de nouvelles orientations :

- Une stratégie systématique de baisse des transports à vide
- Une élimination du parc non rentable
- Un transfert des transports non rentables vers de plus petits opérateurs
- Une concentration des entreprises du secteur à l'image de ce qui se passe en France.
- Le basculement vers de nouveaux carburants comme le Biodiesel et les investissements vers de nouveaux véhicules
- La recherche de marchés de niches
- Une spécialisation accrue
- Le report d'investissements ou le basculement des investissements sous de nouvelles formes d'investissements (leasing,...), renforcement de la logistique
- La flexibilisation du parc

Le niveau de faillites en 2005 (928) reste élevé, aussi du côté des « Spediteure » (702) indiquant bien le très fort niveau d'intensité concurrentielle du marché allemand de transport de marchandises. Dans ses différents rapports, le BGL est très virulent sur la mise en œuvre du péage sur les autoroutes allemandes par le gouvernement fédéral. La hausse du prix du diesel vient aussi envenimer les débats alors que la concurrence des transporteurs est-européens se fait de plus en plus intense.

Les réactions des entreprises allemandes face à ce contexte délicat sont alors exemplaires : développement des réseaux et partenariats, délocalisation et implantation à l'Est, développement d'une offre de services et logistique, recherche de marchés de niches, positionnement sur le haut de gamme avec une garantie de fiabilité et une assurance 100 % satisfaction de la part du client,...

Le tableau 27 suivant détaille une des stratégies des entreprises de transport en Allemagne, à savoir la meilleure optimisation des tournées. Le taux de charge sur parcours global en longue

distance est en hausse (tableau 27) car les entreprises doivent s'adapter face aux nouvelles contraintes de coûts (péage, carburants) et cherchent donc à optimiser les tournées

Tableau 27 : meilleure optimisation des tournées en Allemagne : une façon de lutter contre la hausse des coûts (en millions de km)

	1997	2000	2003	2005
Pleine charge	18 783	21 449	21 579	22 885
A vide	7 156	7 045	6060	5 628
Taux de parcours en charge	72,4 %	75,3 %	78,1 %	80,3 %

Source : BAG, Marktbeobachtung, p.11

Si l'on poursuit cette analyse des transporteurs allemands, on peut observer sur le tableau 28 suivant le rapport entre transport à vide et transport avec un chargement. Il est assez fort en longue distance (88 %), ce qui renforce là encore la recherche d'une grande efficacité des transporteurs dans la gestion des tournées afin de minimiser les coûts. Cette recherche d'une maîtrise voire d'une baisse des coûts dans un contexte hyper-concurrentiel (Europe de l'Est) est une des caractéristiques des transporteurs allemands. Nous verrons qu'ils n'hésitent pas par exemple à délocaliser à l'Est de l'Allemagne certaines activités, où les coûts du travail peuvent être 50 % inférieurs. En général, ces pratiques concernent des contrats « limites » en termes de rentabilité. Par contre en Allemagne de l'Est, certaines entreprises reconnaissent que les chargeurs ne sont pas fondamentalement préoccupés par les coûts mais bien plus par une fiabilité, une qualité de services¹³ et une ponctualité du service de transport et de logistique.

Tableau 28 : Taux de charge des transporteurs allemands (2004)

2003	Distance en milliards de km	En charge (%)	A vide (%)	Tonnage (Mrd T.)	Taux de charge (%)
Local (jusqu'à 50km)	3,8	55,7	44,3	1,6	70,8
Régional (51-150 km)	5,9	64	36	0,5	64,2
Longue distance (151 km et plus)	17,9	87,6	12,4	0,6	58,6
Total	27,6	78,1	21,9	2,7	66,6

Source : DSLV, Zahlen – Daten – Fakten aus Spedition und Logistik, 2005, p. 12

¹³ A ce propos, certains experts observent que de plus en plus de logisticiens et de « spéditeurs » reconstituent des flottes afin de garantir une qualité de service parfaite à leurs clients. Cette tendance, si elle s'avère, serait à étudier plus en détail.

d) Synthèse autour du pavillon allemand

De manière synthétique, il est alors possible de dresser le tableau 30 suivant nous précisant les performances générales du pavillon allemand en 2003-2004. Le transport international concerne quasi exclusivement le compte d'autrui. Il a progressé de 4 % entre 2004 et 2005 (tableau 29). Ainsi, pour 2004, le pavillon allemand a acheminé 70 milliards de tonnes.km en TRM international. Cela représente 130 millions de tonnes pour le TRM international des transporteurs allemands en 2004.

Tableau 29 : performance du pavillon TRM allemand en 2003-2004 en fonction des types de transport

	Tonnes		T.km	
	1 000 t.	%	Mio t.km	%
TRM en compte d'autrui	1 587 343,2	57,4	238 856,4	78,6
- national	1 461 499,3	52,8	171 728,4	56,5
- international	115 148,2	4,2	65 319,8	21,5
- cabotage à l'étranger	10 695,7	0,4	1 808,2	0,6
TRM en compte propre	1 179 824,2	42,6	64 887,6	21,4
- national	1 163 507,3	42	60 566,8	19,9
- international	14 961,7	0,5	4 184,5	1,4
- cabotage à l'étranger	(1 355,2)	0	(136,3)	0
TOTAL	2 767 167,4	100	303 744	100
- dont national	2 625 006,6	94,9	232 295,2	76,5
- dont international	130 109,9	4,7	69 504,3	22,9
- dont cabotage	12 050,9	0,4	1 944,5	0,6

Source : BGL, VWZ 2003/2004, p. 39, 2006

Le pavillon allemand bénéficie pleinement de l'intégration de l'Allemagne avec les économies est-européennes (tableau 30) : le transport par un transporteur allemand d'un pays tiers vers un autre pays tiers de l'UE a progressé de 21,8 % entre 2005 et 2004. Le transit en Allemagne a progressé lui de 19,3 % (BAG, Marktbeobachtung, p. 10).

Tableau 30: évolution du transport international des transporteurs allemands

	2004 x 1 000 t.	2005 x 1000 t.	Variation X 1 000 t.	Variation En %
EXPEDITION vers				
U.E.	62 687	65 475	+2788	4,4
Autres	7680	7 711	+31	0,4
Total	70367	73185	+2819	4
PROVENANCE de				
U.E.	48 820	50 371	+1551	3,2
Autres	3 405	2 630	-775	-22,7
Total	52 225	53 001	+776	1,5
Transit et transport entre pays tiers	7 519	9158	1640	+21,8
TOTAL	130 110	135345	+ 5235	4

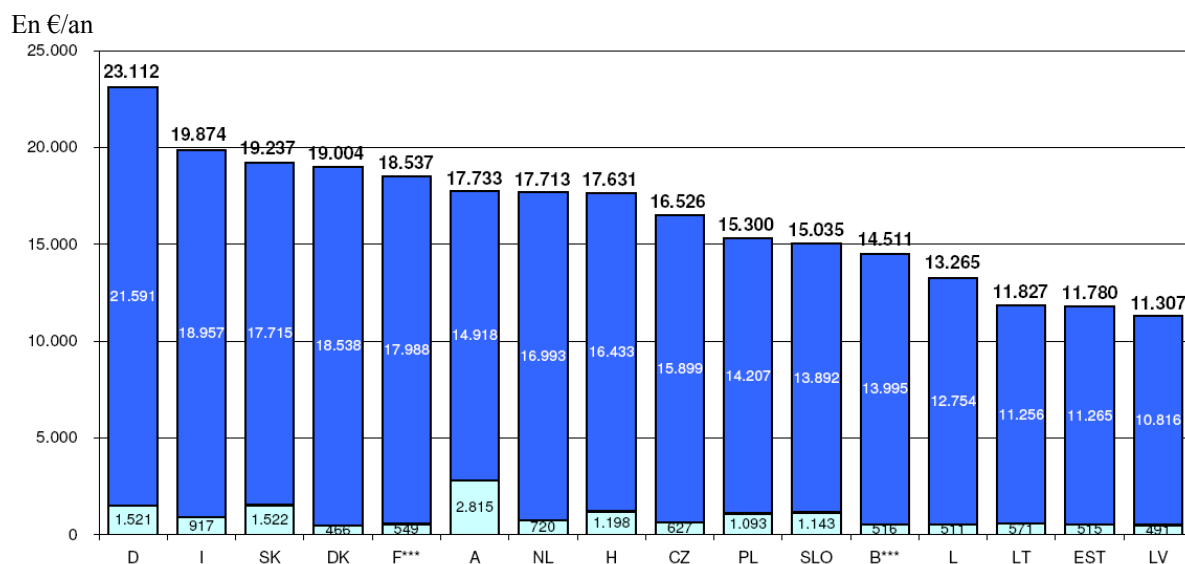
Source : BAG, Marktbeobachtung, p. 10

En tendance, on observe plutôt une baisse du TRM allemand à l'international : elle est importante à noter car elle révèle bien l'intensité concurrentielle qui agite le marché allemand sous la pression des transporteurs est-européens. La distance moyenne à l'international s'établit à 515 km. Toutes distances confondues, la distance moyenne TRM est de 100,1 km (145,1 km pour le compte autrui et 52,3 km pour compte propre).

Les transporteurs allemands, dans de nombreuses interviews, considèrent d'ailleurs qu'il y a, à long terme, peu d'espoir de résister à la concurrence est-européenne, particulièrement si l'Union Européenne s'ouvre à l'Ukraine et la Biélorussie. Très clairement, ils considèrent, à l'exception d'activités de niches¹⁴ ou en fonction de la très forte valeur temps/prix des marchandises transportées, qu'il n'y a pas d'avenir à long terme pour le TRM en Allemagne et indique que des flottes imposantes de véhicules haut de gamme sont en train d'être constituées en Ukraine par exemple et ne sont qu'à quelques années d'un déferlement en « Europe de l'Ouest ». Ainsi, en 2006, la part de marché des pays de l'Est dans le transport international avec l'UE est supérieure à 90 %, ce qui préfigure bien de la configuration du TRM en Europe dans quelques années, selon les interlocuteurs allemands rencontrés.

Dans cet environnement très concurrentiel, un des premiers griefs des transporteurs comme du BGL concerne le niveau de la fiscalité comparée qui est évidemment très défavorable pour l'Allemagne : sur le tableau suivant, nous observons que les transporteurs allemands doivent trouver, du côté de la qualité de service, de la fiabilité les ressorts nécessaires pour tenter de « sauver » leur part de marché. Ils y arrivent plutôt bien jusqu'à présent... dans l'attente d'une montée en gamme de nos voisins est-européens.

Graph 5 : charges fiscales comparées d'un poids lourds de 40 tonnes en Europe



Source : BGL, Jahresbericht, 2006

Note : pour un PL de type EURO 2 avec suspension air pour une exploitation en Allemagne ; sur la base de : 135 000 km/an et d'une consommation de 34 l./100 km ;

Pour la France, tient compte de la prime diesel pour les transporteurs : F = 2,5 cent/l.

En Belgique : B = 3,64 cent/l. de ristourne gazole.

En bleue : taxe sur les carburants (janvier 2006) ; En bleu clair : taxe sur les véhicules (août 2004)

¹⁴ Cette recherche de « niche » - et d'un service de qualité - est une préoccupation essentielle des transporteurs allemands, selon plusieurs observations et rencontres.

Le tableau final de cette partie nous offre la vision d'un grand transporteur allemand, EXEL, en ce qui concerne les facteurs explicatifs pour le choix d'un transporteur lié à une concurrence de plus en plus accrue en Europe. On observe qu'à la fois les logiques de réduction des coûts et de flexibilité (lead-time¹⁵) sont à l'origine d'une concurrence de plus en plus vive, suivie par la recherche d'un niveau de performance du service.

Tableau 31 : Critères de choix du transporteur : enquête de la firme EXEL en 2003 et 2005 auprès de ses clients; critères classés par ordre d'importance

	2003	2005
Réduction de coûts	22 %	24 %
Flexibilité/optimisation inventaires	22 %	22 %
Niveau de performance du service	12 %	19 %
Livraison on time	12 %	10 %
Lead time réduite	7 %	8 %

Source : Andrea Warning, 2006, p. 120-121

¹⁵ Soit l'écart de temps entre le placement d'un ordre et la réception de ce produit.

4) Réglementation, contrôles et nouveaux péages autoroutiers

Du côté de la réglementation et des contrôles, l'Allemagne se caractérise par un positionnement « au Nord » de l'Europe, dans un environnement où les règles édictées sont en général bien suivies et bien acceptées par le corps social dans son ensemble. A ce titre, il est important de rappeler, sans entrer dans les détails, que la société allemande fonctionne traditionnellement de manière très communautaire et consensuelle et que les règles et les normes, si elles sont longtemps mûries et débattues, sont en général partagées par tous car fondamentalement validées par un très grand nombre de parties. C'est d'ailleurs le pays en Europe de la co-gestion - *Mitbestimmung* en allemand - qui associe salariés, syndicats et employeurs aux décisions stratégiques de l'entreprise. Ce partenariat n'est pas simplement formel ou un affichage : il fonctionne réellement dans l'entreprise où les syndicats peuvent avoir un pouvoir de blocage. L'Allemagne se caractérise ainsi par un certain taux de civisme : c'est un pays qui pratique la délation avec une certaine transparence (appels publics des forces de police par exemple), mais dans un sens moins systématique que la Suisse. Le graphe 6, qui est indicatif, nous indique bien que les Allemands se situent du côté des pays nordiques avec le refus par plus de 60 % de la population de « tricher pour obtenir des avantages sociaux ». La France se situe par contre en bas de l'échelle avec 60 % de personnes interrogées prêts à « tricher » pour obtenir des avantages sociaux (graphe 6).

Graphe 6 : taux civisme par pays



Source : l'Express, 2005

a) Organisation des contrôles du TRM en Allemagne

Cette partie a été écrite en février 2007, dans le cadre de l'approfondissement de certaines questions.

L'Allemagne se caractérise par une organisation complexe, précise et rigoureuse des contrôles du transport routier de marchandises. Plusieurs organismes participent à ce contrôle :

- le BAG principalement : Office fédéral pour le transport de marchandises : c'est l'organisme principal basé à Cologne. 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 50.

- 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)
- Eventuellement des autorités sanitaires (pour les aliments) ou vétérinaires (pour les animaux)

Face à cette liste exhaustive d'autorités susceptibles d'agir sur le TRM, le BAG se place au centre des procédures de contrôle pour les contrôles sur routes qu'il organise très souvent, mais apparaît plus en retrait, semble-t-il, pour les contrôles en entreprises qui renvoie plus à l'inspection du travail, autorité de compétence régionale (Land). Ainsi seulement 225 contrôles en entreprises ont été recensés en 2005 en Allemagne par les services du BAG (BAG, Geschäftsbericht 2005).

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, 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.

A l'origine le contrôle des poids lourds était l'apanage des Länder qui, devant les difficultés de sa mise en oeuvre, ont lentement transféré cette compétence au Bund. La Loi Fédérale sur le Transport de Marchandises valide cette nouvelle compétence du Bund et crée le BAG en 1952. Il faut bien se rappeler que le fédéralisme allemand a confié aux Länder fondamentalement la compétence des contrôles et de la sécurité (La Police en particulier). Chaque Land a donc une relation particulière avec la BAG, le Land le plus autonome étant la Bavière. Aujourd'hui la plupart des Länder délèguent totalement les missions de contrôle au BAG. Seule la Bavière exige, semble-t-il, d'être associée à tous les contrôles du BAG sur le terrain. Dans tous les Länder, **à l'exception de la Bavière**, la BAG peut aussi contrôler les bus.

Dans la pratique et de manière générale, le contrôle se résume donc à un processus complexe mêlant le Bund, via le BAG, et les Länder. Nous avons là un exemple de fédéralisme coopératif à l'allemande qui est devenu un modèle enseigné dans les manuels théoriques de management public dans les pays fédéraux. On observe donc sur le terrain une imbrication complexe des missions, plusieurs autorités fédérales (BAG, Police Fédérale) pouvant agir en coordination avec les autorités du Land pour les contrôles.

Comme nous l'avons analysé dans le rapport principal, le BAG est aussi en charge du contrôle du paiement du nouveau péage autoroutier pour les poids lourds (*Maut*). Nous concentrerons notre analyse dans cet avenant sur les contrôles sur routes et sur les contrôles en entreprises.

Dans la pratique, l'engagement du BAG est classique sur routes mais plus complexe en entreprises : là, il est en charge du contrôle des licences, des licences CEMT et de certaines assurances obligatoires. Il faut différencier deux cas :

- Pour les **transporteurs de nationalité allemande** : le BAG constate l'infraction et il transmet les preuves aux différentes autorités du Länder qui vont appliquer les contraventions. Le document ci-joint détaille les différentes autorités en charge des amendes dans chaque Land : inspection du travail,... Les Länder se sont néanmoins mis d'accord pour établir un seul catalogue d'amendes commun. Il est important de noter que, pour les transporteurs allemands, la contravention est donc dressée par l'autorité compétente du Land sur avis du BAG.
- Pour les **infractions des transporteurs étrangers**, le BAG a la compétence de lancer des poursuites et d'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.

Pour résumé, de manière générale, le BAG travaille en collaboration avec la Police des Länder et les diverses autorités compétentes (coopération obligatoire dans « l'Etat Libre de Bavière ou *Freistaat Bayern* »). Il peut agir seul sur l'ensemble du réseau routier, fédéral ou régional (à l'exception, nous l'avons vu, de la Bavière). Des contrôles sont organisés en collaboration avec les pays frontaliers (France ou Pologne par exemple). 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 la faire. Les forces de Police transmettent souvent aux BAG des présomptions d'infractions lors de contrôles routiers.

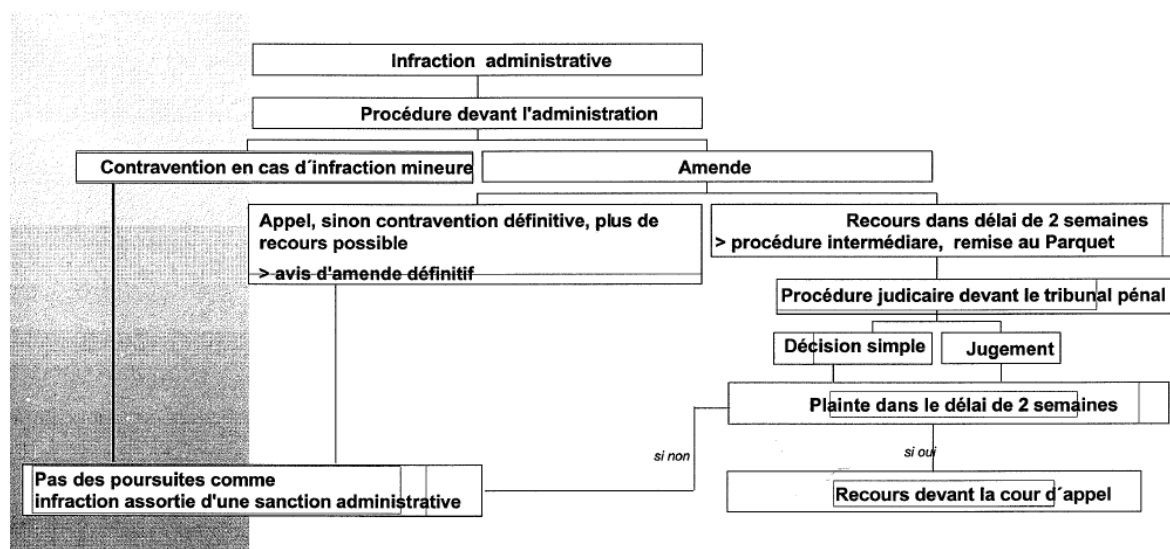
Particularités des contrôles en entreprises :

Les contrôles en entreprises sont possibles de manière assez large et l'accès à l'entreprise est libre pour les fonctionnaires du BAG. La seule contrainte inscrite dans les textes concerne les heures d'intervention du BAG qui doivent correspondre aux heures de bureaux des 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 caractère fédéral de l'Allemagne est ici essentielle et l'action du BAG en entreprise va s'intéresser d'abord aux poids lourds mais moins aux conditions de travail, qui relèvent d'une compétence du Land. Les contrôles en entreprise sont donc fondamentalement du ressort des Länder, en particulier du service de l'inspection du travail et de la protection du droit du travail des Länder. Le BAG intervient donc peu, seulement sur la question des péages, des licences et des obligations d'assurance. 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. Ainsi de nombreux problèmes apparaissent car chaque Länder a une façon propre de procéder et l'instauration des chronotachygraphes électroniques rend l'échange de données difficiles entre Bund et Länder, car chaque Land possède sa propre Loi de protection de la vie privée et des données personnelles à laquelle s'ajoute encore une Loi Fédérale. Un groupe de travail pour tenter de solutionner ce problème d'harmonisation des contrôles électroniques a été constitué entre le Bund, le BAG et les Länder.

Procédures

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



Source : BAG, 2007

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.

b) Les statistiques de contrôles réalisés par le BAG

Concernant les contrôles, ils sont mis en œuvre par le *Bundesamt für Güterverkehr* (BAG) localisé à Cologne, et ont lieu sur les routes en majorité mais aussi en entreprise¹⁶. Ainsi, 615 689 véhicules ont été contrôlés en 2005, soit une petite baisse par rapport à 2004 due à l'instauration de nouveaux contrôles concernant les péages (cf. tableaux ci-dessus). En 2005, 20,3 % des véhicules contrôlés ont fait l'objet d'une procédure d'infraction. En 2004, ce chiffre s'est élevé à 22,3 %. Sur ces 125 190 véhicules incriminés, 183 001 infractions ont été relevées. Plus précisément, 118 751 ont relevé d'infractions à la législation sur le temps de conduite (Temps de conduite et temps de repos), ce qui représente 65 % des infractions, en baisse de 4 points par rapport à 2004. A l'inverse, le nombre des infractions à l'encontre des règles de chargement et de transport est passé de 30 864 (14,4%) en 2004 à 32 217 (17,6%) en 2005. L'explication de cette hausse est à trouver du côté du renforcement des contrôles.

Les contrôles liés au transport de matière dangereuse ont entraîné le contrôle de 31 506 véhicules en 2005, en baisse par rapport à 2004 mais le taux d'infraction sur ce type de transport est inchangé à 14,6 %. 43 % des infractions ont entraîné un avertissement.

Pour 17 270 cas, une interdiction de poursuivre le voyage a été prononcée, ou une interdiction d'entrée sur le territoire de la RFA pour les véhicules étrangers (13,8 % des véhicules incriminés). L'augmentation enregistrée de 70 % par rapport à 2001 est liée au renforcement des contrôles, du côté des chargements et de l'état des véhicules.

¹⁶ En 2005, le BAG a conduit 225 contrôles en entreprises.

L'organisation du BAG a été revue en 2002 et se compose aujourd'hui de deux services : un en charge des péages et un en charge du contrôle routier. En 2005, 272 postes sont prévus pour le contrôle routier (259 pour le contrôle et 13 pour l'encadrement mais seulement 241 postes sont réellement occupés). La structure en action est assez flexible : deux contrôleurs forment un groupe de contrôle et 10 groupes de contrôle forment une unité de contrôle. 140 véhicules de contrôle et de bureaux mobiles entièrement équipés sont au service des groupes de contrôle.

L'Allemagne est intégrée avec la France et le Benelux depuis 2001 dans « l'Euro-Contrôle-Route » qui permet une coopération renforcée en termes de contrôle. Cette coopération est à renforcer absolument selon l'avis de nos partenaires officiels allemands du BAG.

Les différents tableaux suivants, extraits des rapports d'activité du BAG, nous donnent une lecture précise des infractions et des niveaux de sanctions en Allemagne.

Tableau 32 : Mesures prises en 2005 contre les transporteurs étrangers

	Abandon des poursuites	Avertissements sans avances	Avertissements avec avances	Amendes	Mesures prises totales
Loi sur le Transport Routier de Marchandises	850	144	84	3 268	4 346
Loi sur le Transport de Personnes	10	1		47	58
Loi de lutte contre l'emploi illégal dans le TRM	42	6	3	225	276
Loi sur le personnel de conduite	2 312	229	269	27 055	29 865
Droit sur le transport des marchandises dangereuses	738	172	42	3 600	4 552
Droit sur le transport des déchets	164	51	3	1 097	1 315
Container sécurisé (CSC)	18			17	35
TOTAL	4 134	603	401	35 309	40 447

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 25

Tableau 33 : Mesures prises en 2005 contre des transporteurs allemands

	Abandon des poursuites	Avertissements sans avances et caution	Avertissements avec avances et cautions	Amendes	Transferts aux autorités du Land et aux procureurs	Mesures prises totales
Loi sur le Transport Routier de Marchandises	1 345	84	1 410	47	11 223	14 109
Loi de lutte contre l'emploi illégal dans le TRM	716	32	3	553	17	1 321
Loi sur les Statistiques Fédérales	3 542	231	639	3 711		8123
TOTAL	5 603	347	2 052	4 311	11 240	23 553

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 25

Le tableau 34 nous offre une lecture des sanctions prises en 2005 par le BAG. Le montant moyen de l'amende notifiée aux transporteurs nationaux et étrangers s'élève à 227 euros en 2005.

Tableau 34 : Sanctions totales en 2005 (nationaux et étrangers)

	Nombre	Montant (€)
Amendes	36 620	9 515 945,75
Avertissements avec amendes (seulement Services Internes)	2 453	67 119
TOTAL	42 073	9 583 064,75
Calcul du montant moyen de l'amende		227 €

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 25

Ainsi 53 % de véhicules contrôlés sont étrangers et 47 % de véhicules contrôlés sont allemands (BAG, Geschäftsbericht). Peu d'information sont disponibles auprès du BAG pour les contrôles en entreprises car, l'Allemagne étant un pays fédéral, le BAG est associé aux différentes administrations des Länder pour les contrôles en entreprises (inspection du travail, police régionales,...). Les fonctionnaires régionaux des Länder, qui ont la charge du recouvrement de l'amende, s'associent donc aux fonctionnaires du BAG pour intervenir en entreprise, ce qui peut arriver mais apparemment moins souvent qu'en France. Cet élément est très différent du cas français où les contrôles en entreprises sont nombreux.

Ainsi les contrôles en Allemagne sont beaucoup ciblés sur l'ensemble du réseau routier. Les transporteurs allemands considèrent néanmoins que les contrôles sont courants et sont nombreux. Ils parlent en fait très peu du BAG.

Tableau 35 : Détails des contrôles (a)

	2001	2002	2003	2004	2005
Total	634 325	609 078	649 148	642 436	615 689
- Aux frontières de l'UE	116 292	107 970	107 760	53 545	18 299
- Aux frontières des Etats Membres de l'UE (de 25 km à l'intérieur)	66 057	59 870	63 311	74 223	79 754
- A l'intérieur (Allemagne)	451 976	441 238	478 077	514 658	517 636
Contrôle fixe	361 825	337 757	327 308	312 478	325 143
Contrôle mobile	272 500	271 321	321 840	329 958	290 546
Contrôle véhicules allemands	282 199	277 158	294 827	296 716	290 545
Contrôle véhicules étrangers	352 126	331 920	354 321	345 720	325 144

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 14

Tableau 36 : Détails des contrôles (b) (les recouvrements correspondent uniquement à ceux réalisés directement par le BAG)

	2001	2002	2003	2004	2005
Avertissements / contraventions (millions €)	1,6 millions	1,5 millions	1,6 millions	1,7 millions	1,8 millions
Prestations de sécurité / Travail de sécurité	1,6 millions	1,5 millions	1,7 millions	1,7 millions	1,3 millions
Rapports de contrôle	77 436	81 507	83 398	84 785	74 444
Immobilisations du véhicule	10 691	10 965	13 711	15 861	17 250
Refoulement	459	365	251	90	20

Source : BAG, Geschäftsbericht 2005, p. 16

Le tableau suivant nous renseigne sur les contrôles de chauffeurs originaires d'autres pays que l'UE à 15¹⁷. Si on croise les deux périodes proposées et qu'on ne considère que les pays pour lesquels un nombre significatif de contrôles a eu lieu, on remarque que les entreprises de TRM d'Autriche, d'Espagne et d'Italie font intervenir de façon non négligeable des conducteurs hors Union Européenne à 15.

¹⁷ Les transporteurs allemands ont indiqué, lors de quelques entretiens, que « le BAG est sévère avec les allemands et gentil avec les étrangers »... Rien ne semble cependant fonder cette affirmation !

Tableau 37 : Conducteurs des pays candidats (NEM) et de pays tiers au service d'entreprises des 15 anciens membres de l'Union Européenne

	Véhicules contrôlés (total)	Véhicules avec des conducteurs des pays candidats (NEM)	Part en %	Véhicules avec des conducteurs de pays tiers	Part en %	TOTAL en %
Mois de mai et juin 2005						
Belgique	2 666	5	0,2	7	0,3	0,5
Allemagne	52 273	25	0	71	0,1	0,2
France	1 700	1	0,1	0	0	0,1
Danemark	2 202	17	0,8	5	0,2	1
Pays-Bas	7 918	43	0,5	13	0,2	0,7
Italie	2 896	35	1,2	94	3,2	4,5
Autriche	4 238	77	1,8	71	1,7	3,5
Suède	695	6	0,9	5	0,7	1,6
Portugal	396	4	1	10	2,5	3,5
Espagne	1 564	13	0,8	39	2,5	3,3
Luxembourg	893	2	0,2	0	0	0,2
Grande-Bretagne	311	0	0	0	0	0
TOTAL	78607	242	0,3	317	0,4	0,7
Mois de décembre 2005 et janvier 2006						
Belgique	1 700	87	5,1	50	2,9	8,1
Allemagne	34 850	103	0,3	121	0,3	0,6
France	1 100	21	1,9	14	1,3	3,2
Danemark	1 300	49	3,8	15	1,2	4,9
Pays-Bas	5 450	215	3,9	71	1,3	5,2
Italie	2 350	130	5,5	218	9,3	14,8
Autriche	2 850	255	8,9	174	6,1	15,1
Suède	410	53	12,9	19	4,6	17,6
Portugal	300	31	10,3	93	31	41,3
Espagne	1 100	109	9,9	275	25	34,9
Luxembourg	550	46	8,4	20	3,6	12
Grande-Bretagne	170	15	8,8	6	3,5	12,4
TOTAL	52 695	1139	2,2	1078	2	4,2

Source : BAG, Markbeobachtung Güterverkehr : zwei Jahre Ost-Erweiterung, avril 2006, p. 13

c) Usages du chronotachygraphe

De manière synthétique, les discussions menées avec nos différents intervenants sur cette question font apparaître le réel changement de règles dû à l'introduction du tachychronographe électronique (prévu depuis le 1er janvier 2006) qui va accompagner le changement des règles 3820 / 85 et 88/599/EG. On observe déjà une explosion des ventes des véhicules inférieurs à 3,5 tonnes de PMA, ces derniers n'étant pas pris en compte dans le nouveau règlement. Les experts prédisent ainsi une réduction importante de fraudes par l'introduction de ces nouveaux contrôleurs électroniques, ces fraudes restant aujourd'hui limitées en Allemagne (petits transporteurs familiaux,...) selon les avis partagés par le plus grand nombre des experts et praticiens interviewés.

Dans la pratique, les conducteurs allemands jouent globalement le jeu de l'entreprise et tentent de réduire les coûts induits par une utilisation « à leur avantage » des

chronotachygraphes. Cet élément est intéressant car il renvoie à un modèle de co-gestion de l'entreprise à l'allemande où les salariés sont intégrés aux processus de gestion de l'entreprise et participent à son développement. Ainsi, il a été souvent évoqué que les positions « autres temps de travail » et « temps de disponibilité » sont assez peu utilisées par les conducteurs. Il est même mentionné parfois que des périodes d'attentes de chargement et d'inspection du véhicule sont comptabilisées comme pause dans le travail et repos (position 4).

Ainsi, on peut classer dans le tableau suivant les différentes pratiques des conducteurs allemands. Ce tableau est indicatif et se fonde sur divers entretiens. Il est très difficile d'avoir plus de précisions sur ces pratiques. Ainsi on observe un certain flou pour l'occupation des périodes de chargement. En tout cas, tous les professionnels ont indiqué que la mise en œuvre des nouveaux contrôleurs électroniques va changer profondément la pratique des conducteurs allemands. Il serait donc intéressant pour le CNR de mener une étude complémentaire dans quelques mois. Plus généralement, les professionnels nous indiquent qu'il va y avoir des changements importants dans les mois à venir dans l'organisation du temps de travail dans le TRM en Allemagne en janvier 2007 (directive 2002/15). Ainsi le BGL négocie en ce moment (août 2006) avec Verdi une nouvelle organisation des salaires conventionnés (Rhénanie du Nord Westphalie) qui ne m'a pas été communiquée pour l'instant.

On observe principalement sur le tableau 38 la bi-polarité des transporteurs allemands : les petits transporteurs ont tendance à utiliser de manière importante la position 4 (interruption dans le travail et période de repos) de façon à réduire les coûts directs de conduite que supportent les petites PME, surtout familiales. Ce comportement va bien dans le sens d'une grande « communauté » d'intérêt entre le chauffeur et son patron dans les petites entreprises : nous avons là une application du modèle de co-gestion (« Mitbestimmung ») à l'allemande. Par contre, ces comportements semblent moins perceptibles du côté des gros transporteurs bien que, là encore, les chauffeurs tentent de maximiser le temps de conduite par rapport aux autres périodes de disponibilité et aux autres périodes de travail.

Tableau 38 : Estimations et interprétations des usages du chronotachygraphe par les conducteurs allemands

	Conduite	Pause	Repos lors d'un trajet	Attente lors de chargement	Chargement opéré par le conducteur	Maintenance du véhicule	Attente à la frontière	En équipe
Position : conduite	X							X conduite pour l'un
Position : autres temps de travail				X rarement semble-t-il (grandes entreprises)	X (grands groupes)	X		
Position : temps de disponibili té								
Position : interruptio n dans le travail et période de repos		X	X	X parfois (petites entreprises)	X parfois pour gagner du temps (petites entreprises)	X parfois	X souvent là encore pour réduire les coûts (petites entr.)	X pour l'autre

Source : entretiens, résultats indicatifs

Nous retrouvons dans ce tableau 38 cet élément présent tout au long de ces trois premiers chapitres, à savoir cette volonté commune, bien que douloureuse pour les salariés (chauffeurs en particulier) de limiter les coûts de l'entreprise afin de ne pas perdre un pouce de terrain en termes de compétitivité face aux autres partenaires européens de l'Allemagne. Ne pas comptabiliser du temps de travail revient pour les chauffeurs, comme les salariés d'Opel ou Volkswagen, à accepter une baisse des salaires pour maintenir l'emploi et le « *standort Deutschland* » (ou localisation Allemagne) !

Concernant les contrôles, l'Allemagne prépare aussi l'application des règles communautaires sur l'augmentation des contrôles décidée par le Parlement européen :

1% au 1^{er} janvier 2006

2% au 1^{er} janvier 2007

3% au 1^{er} janvier 2009

4% au 1^{er} janvier 2011

En revanche, vu la complexité des contrôles en entreprises (tâches communes des autorités du Land et du BAG (Bund / fédéral), il est difficile de dire si 50 % des contrôles liés au temps de travail pourront être faits en entreprises comme cela est prévu dans les textes.

Concernant la transposition de la **Directive sur le temps de travail (2002/15/EG)**, certaines difficultés ont été rencontrées, exprimées par un refus du Bundesrat – la Chambre représentant les intérêts des Länder - en mars 2005 de valider ce texte. Néanmoins, le gouvernement fédéral a réussi en août à modifier le code du travail pour intégrer la nouvelle directive. En annexe se trouve le document § 21a ArbZG validant cette transposition de la nouvelle directive dans le droit allemand. Dans ce document l'essentiel est exprimé dans l'article 4 qui stipule que l'Allemagne plafonne le temps de travail à 48 heures mais cela est accompli en moyenne sur une période très longue, sur 4 mois calendaires, ce qui les autorise à ne pas transformer profondément le temps de travail hebdomadaire autour de 56,5 h. On observe donc peu de changement du côté du temps de travail en Allemagne.

ENCADRE : le cas Willi BETZ

Source : Flash d'Information Lamy, 25/09/06

Le cas de l'entreprise Willy Betz est intéressant par l'ampleur de la face cachée que semble avoir cette entreprise. Ainsi son PDG, Thomas Betz est en accusation – et en détention préventive – pour un ensemble de pratiques « peu recommandables » selon l'accusation. Le procès s'est ouvert à Stuttgart le 20 septembre 2006.

Certains des éléments de l'accusation sont déroutants : corruption de fonctionnaires à l'étranger, et même en Allemagne, allant, selon le flash information Lamy, jusqu'au Vice-Président du BAG, falsification de documents, fraude à la sécurité sociale, obtention abusive de permis de séjour pour des étrangers (900 bulgares sous visas touristiques) et infraction à des règlements douaniers, fraude aux licences CEMT,...

Son « modèle économique » s'appuyait sur l'engagement de doubles équipages de conducteurs de l'Est payés moins de 1000 euros par mois avec des camions immatriculés en Europe de l'Ouest qui ont rapidement éliminé toute concurrence vers les pays de l'Est et le Moyen-Orient (33 000 voyages par an vers la Russie). Les conditions de vie de ses conducteurs sont très « austères » puisque « deux conducteurs doivent cohabiter durant trois mois, sans réel repos, au sein d'une petite cabine de Mercedes 1838 » (Lamy, 2006).

Malgré ces déconvenues, le groupe Willy Betz reste très dynamique et « a réussi à surmonter les crises qu'il a traversées » (Lamy, 2005). Selon diverses sources, ce groupe reste incontournable dans l'industrie automobile ainsi que sur certaines destinations à risques !

d) Le nouveau péage

Concernant les péages, le transport routier de marchandises en Allemagne a connu en 2006 une modification importante de son environnement avec l'instauration d'un péage sur le réseau autoroutier. Le BGL s'est très explicitement engagé contre cette mesure du Gouvernement Fédéral et a porté plainte contre divers organismes en charge de la gestion du péage. La lecture des différents rapports du BGL présente une position très dure du BGL qui a effectué ses propres tests en montrant les limites du système tout automatique de prélèvement des péages en Allemagne, des poids lourds étant comptabilisés sur une autoroute qu'ils n'ont pas empruntée (l'expression utilisée en allemand est « *Erschreckend* bis « *katastrophal* » ce qui signifie « effroyable » jusqu'à « catastrophique »), ce qui est loin d'être un euphémisme. Le BGL part ainsi « en guerre » contre le péage (Rapport annuel BGL, p. 30). Il semblerait qu'une plainte ait été déposée auprès des autorités anti-trust allemandes. On peut dire que globalement les relations entre les pouvoirs publics et les transporteurs allemands ne sont pas simples et semblent plutôt conflictuelles, en particulier sur la question de compétitivité – coût des transporteurs allemands face aux transporteurs est-européens. Par exemple, le BGL milite pour la mise en œuvre en Allemagne d'une « prime diesel » à l'instar de ce qui se fait pour les transporteurs français (Belgique = 3,64 cent/l. ; France = 2,5 cent/l).

1) Montants :

- par kilomètre : jusqu'à 3 essieux :

1. 0,09 Euro catégorie A (Euro 5),
2. 0,11 Euro catégorie B (Euro 3 et 4),
3. 0,13 Euro catégorie C (Euro 0, 1 et 2).

- par kilomètre pour 4 essieux ou plus :
1. 0,10 Euro catégorie A (Euro 5),
 2. 0,12 Euro catégorie B (Euro 3 et 4),
 3. 0,14 Euro catégorie C (Euro 0, 1 et 2).

Les catégories A,B et C concernent les véhicules en fonction des émissions. Elles évoluent dans le temps (changement en septembre 2006) pour inciter à utiliser des véhicules moins polluants. Ce montant dépend aussi de l'autoroute utilisée et donc du type de véhicule (essieux) et de la classe d'émissions.

En résumé, les professionnels indiquent clairement, comme le montre de manière plus théorique W. H. Schulz dans la partie liée aux coûts d'exploitation en fin de rapport, que ces péages vont entraîner un regain de concentration dans le secteur. **Ils « repoussent » aussi une petite partie de la concurrence (du côté des français) qui voit ses coûts d'engagement en Allemagne croître fortement et délaissent donc ce marché.** Autre conséquence : un rôle accru des « *Spediteure* » qui permettent d'optimiser les transports et donc les coûts : les « *spediteure* » sont donc en développement en Allemagne.

Globalement, ces coûts ont été à 80/90 % supportés par les chargeurs sans difficultés particulières selon la plupart de nos entretiens auprès des professionnels. Peu de problèmes sont apparus de ce côté : la prise en compte de l'environnement, implicite derrière l'instrument du péage, est en effet en Allemagne, une valeur largement partagée par l'ensemble des acteurs économiques et sociaux.

2) Mise en œuvre :

Le système de péage en Allemagne est entré en fonction le 1^{er} janvier 2005 (*Toll collect*). D'emblée 300 000 véhicules étaient équipés de systèmes électroniques automatiques ce qui représente 75 % des recettes en janvier ont été obtenues de manière automatique, ce qui a évité les engorgements. A la fin 2005, 480 000 véhicules sont équipés soit 86 % des recettes perçues de manière automatique. Le CA du péage s'établit à 2,87 milliards d'euros pour 24 milliards de kilomètres accomplis sur le réseau autoroutier. 33 % des recettes proviennent de camions immatriculés à l'étranger.

Le système peut être automatique ou manuel (3500 terminaux manuels ont été installés). Le contrôle des péages est effectué par le BAG (département péage). Il se base sur les 300 bornes de contrôle mises en place sur le réseau autoroutier. 500 fonctionnaires sont actifs, dont 21 avec un statut d'encadrement. 275 véhicules de contrôles sont dédiés au contrôle des péages. 480 000 équipements automatiques embarqués liés au péage ont été installés dans les camions (plus de 310 000 dans les camions allemands et 170 000 dans des camions étrangers (4100 pour la France, 8^{ème} rang derrière les Pays-Bas, la Pologne, la République Tchèque, l'Autriche, ...).

En 2005, 7 113 712 véhicules ont été contrôlés par les fonctionnaires du BAG affectés au péage. 78 620 véhicules ont été considérés en infraction (env. 1,1 %). En y ajoutant le contrôle électronique, on obtient 17 558 599 contrôles avec 282 171 véhicules en infraction (1,6 %). Ce taux de 1,6 % est en baisse en 2006.

Un service de contrôle en entreprises lié au contrôle des péages a été mis en place par le BAG (34 centres ont été installés sur le territoire de la R.F.A.) : 223 contrôles ont été effectués concernant 275 920 déplacements : 299 971 euros ont été perçus comme péage et des amendes d'un montant de 149 264 euros ont été notifiées.

Il est maintenant clair que c'est aussi du côté plus micro-économique des coûts d'exploitation que les particularités du transport routier de marchandises en Allemagne devraient apparaître.

5) Les coûts d'exploitation

Cette dernière partie s'attache à entrer dans l'analyse plus micro-économique des coûts d'exploitation et de personnel de conduite dans le transport routier de marchandises longue distance en Allemagne. Cette tâche est d'emblée délicate car elle touche un élément central de la compétitivité des entreprises allemandes de TRM. Il est clair qu'il ne fut pas facile de rentrer dans le compte d'exploitation des transporteurs allemands. Aussi, cette partie va-t-elle proposer un ensemble de scénarii plus ou moins opérationnels, fondés sur un ensemble d'entretiens et d'analyse de documents comptables et financiers. Il est indispensable de bien garder à l'esprit le nécessaire tâtonnement et les incertitudes face à une telle approche aux carrefours de multiples évaluations et avis. Nous proposerons néanmoins une synthèse finale.

De nombreux éléments peuvent d'ores et déjà être mis en valeur.

1) Le premier concerne la relation des chargeurs au prix du transport : il est apparu que, selon de nombreux transporteurs, le prix n'est pas l'élément central de choix du transport de la part des chargeurs, en particulier pour les grandes entreprises « globalisées » (automobiles) ou en situation de leader sur un marché (grande PME/PMI). Ce qui est important pour les chargeurs allemands est la totale fiabilité et l'assurance d'un service de haut niveau pour le transport. Ces entreprises évoluent en effet dans une logique de juste à temps, dans un environnement globalisé et ne peuvent donc se permettre une interruption des flux d'input et d'output. Le prix est ici secondaire. Ainsi, certains opérateurs exigent, pour un prix plus élevé, une offre de service « allemande » c'est-à-dire effectuée par des transporteurs et chauffeurs allemands et non pas confiée à des opérateurs est-européens : ce point a été souvent mentionné lors de nos entretiens.

2) Le second point concerne les disparités de coûts sur le territoire allemand entre l'Est et l'Ouest : ce fut la grande surprise de cette étude, avec des écarts salariaux pour les chauffeurs de poids lourds qui peut être de 50 % entre Est-Ouest¹⁸. Les transporteurs jouent « à fond » sur ces disparités pour « affecter » à l'Est de l'Allemagne des transports peu rentables ou mal négociés alors que les transports les plus rentables ou les plus stratégiques restent à l'Ouest. De nombreux transporteurs vont même plus loin en délocalisant de manière progressive, par étapes, vers l'Europe de l'Est – et en suivant de fait les chargeurs.

3) Le dernier point très souvent abordé par nos interlocuteurs à propos des coûts d'exploitation concerne une hausse des coûts de transport due essentiellement aux nouveaux péages et au carburant... On retrouve ici l'expression des choix environnementaux du gouvernement fédéral et cette évolution des coûts du TRM va à l'inverse de la tendance plutôt la baisse des coûts en Allemagne afin de regagner des marges de manœuvre en termes de compétitivité. Cet objectif de baisse des coûts, qui est par contre atteint dans d'autres secteurs de l'économie (coûts salariaux dans l'automobile par exemple), n'est donc pas validé pour le TRM. Le constat du BGL est très sévère sur ce point : toujours selon le BGL (BGL VWZ 2003-2004, p. 25), la croissance des coûts entre 1991 et 2003 a été de l'ordre de 39,9 % en ce qui concernent les coûts salariaux dans le transport, les véhicules (+17,8%) et le carburant (+54,7%).

Il est évident que l'entrée des nouveaux Etats-membres dans l'Europe (NEM) a été au centre des entretiens. Nous nous attarderons donc d'abord sur ce « champ de bataille Est-Ouest ».

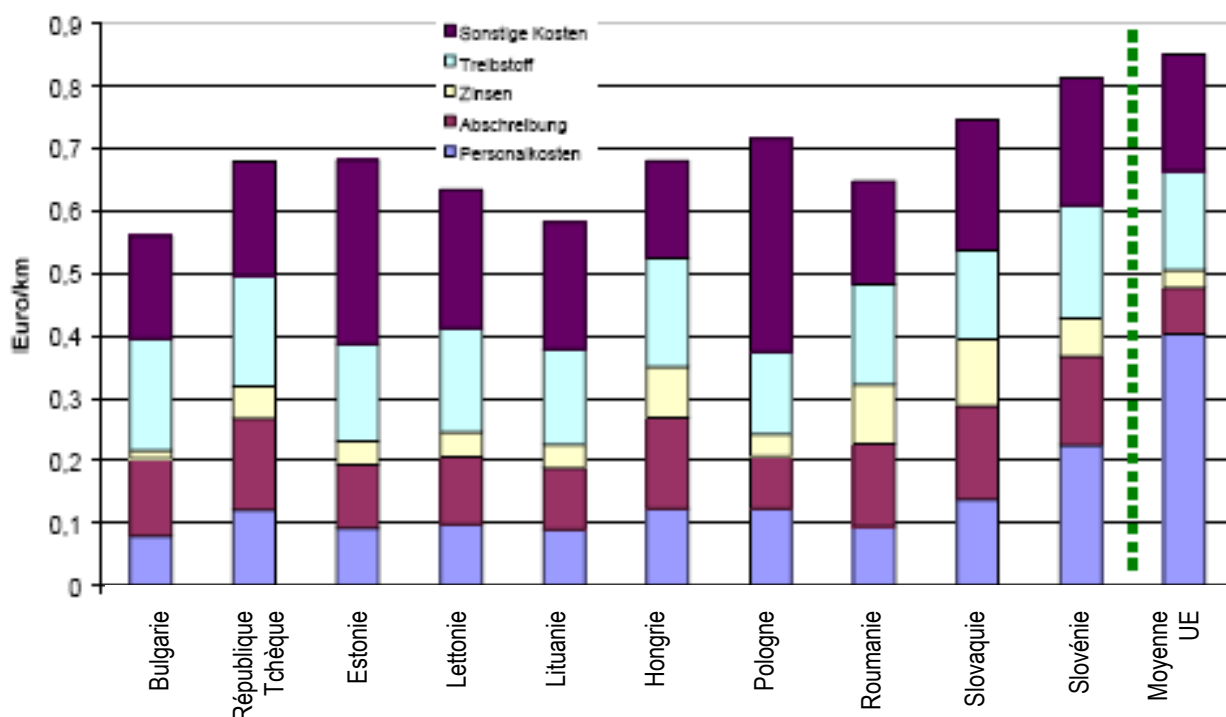
¹⁸ Le SMIC n'existant pas en Allemagne, certains experts évoquent l'existence de salariés, en entrepôts, payés env. 4 € de l'heure net (A l'Est). A cela s'ajoute les opportunités d'emploi « 1 € job » à 1 € de l'heure, surtout à l'Est de l'Allemagne (emploi spécifique avec co-financement par l'aide sociale de l'Etat).

a) Les coûts d'exploitations comparés entre Ouest (Allemagne, Autriche) et Est : une vision synthétique

De nombreux travaux, en Allemagne mais aussi en Autriche, ont été menés sur cette question des coûts d'exploitations comparés Est-Ouest. L'intérêt de ces travaux et de leur méthodologie est qu'ils nous permettent d'y voir plus clair sur les coûts d'exploitation en Allemagne. On observe qu'en Europe de l'Ouest, les salaires correspondant à environ 30 à 50 % des coûts totaux de transport alors que dans les nouveaux Etats-membres, les salaires représentent 15 % environ des coûts. C'est donc sur le poste des salaires que l'on peut observer une différence significative. Nous y reviendrons.

Graph 7 : Structure des coûts en transport routier international longue distance dans les pays d'Europe de l'Est en comparaison avec la moyenne européenne en €/km (publié en 2001)

Traduction :
Sonstige Kosten : divers coûts
Treibstoff : carburant, lubrifiant
Zinsen : intérêts
Abschreibung : amortissement
Fahrpersonal : coûts du personnel de conduite



Source : Herry, 2001.

En écho avec cette même étude (Herry, 2001), le tableau suivant confirme que les coûts de personnels constituent le poste de dépenses le plus élevé en Europe de l'Ouest.

Tableau 39 : Coûts comparés pour 1000 véh.km : poids lourds allemands, autrichiens et hongrois (en % des coûts totaux)

	Vienne-Istanbul-Vienne <i>PL autrichiens</i>	Vienne-Istanbul-Vienne <i>PL hongrois</i>	Vienne-Moscou – Vienne <i>PL autrichiens</i>	Rotterdam Budapest -Rotterdam <i>PL autrichiens</i>	Rotterdam -Budapest-Rotterdam <i>PL allemands</i>	Rotterdam-Budapest-Rotterdam <i>PL hongrois</i>
Coûts fixes	17	30,9	18,5	20,1	21,3	35,5
Coûts d'infrastructures	16,7	19	12,2	3	2,5	3,4
Coûts variables	24,1	34,6	22,4	32,3	32,5	45,7
Coûts de personnel de conduite	42	15,6	44,5	44,5	43,7	15,5
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Henry, 2001

De manière synthétique, le tableau suivant nous offre une vision d'ensemble du rapport des coûts comparés entre l'Europe de l'Est et l'Ouest : les coûts du personnel de conduite sont 3 fois plus importants à l'Ouest qu'à l'Est en valeurs absolues (47 contre 11). Les transporteurs allemands rencontrés sont très sensibles à cette différence et misent soit sur une réduction des coûts de leurs conducteurs (via une baisse des *Spesen* (défraiements), un recul primes,...) soit sur des gains de productivité, soit sur un positionnement haut de gamme avec une qualité de service irréprochable.

Tableau 40 : Structure comparée de coûts en TRM compte d'autrui entre l'UE à 15 et le groupe « Pologne/République Tchèque/Hongrie » (Indice 100 = UE à 15)

	Europe à 15	Pologne, République Tchèque Hongrie
coûts du personnel de conduite	47	11
carburant, lubrifiant	19	15
Amortissement, intérêts	12	17
Coût d'administration (et autres coûts de personnel)	11	5
Réparation, pneus	7	6
Impôts, Assurance	4	9
Total	100	63

Source : Andrea Warning, 2006, p. 96 ; données base 1999

De manière synthétique, hormis les fraudes, il n'y a pas de conducteurs étrangers (hors U.E) sur les routes allemandes car ces conducteurs n'ont pas d'autorisation de travail délivrée par les pouvoirs publics¹⁹. Cela n'empêche pas à Leipzig par exemple que 50 % des transports internationaux de la plate-forme logistique de Leipzig soient effectués par des NEM²⁰. Le problème central dans les NEM reste, pour les transporteurs ouest-européens, l'éclatement terminal des trafics car seuls les grands groupes ont des filiales sur place capables de réaliser ces transports terminaux²¹.

¹⁹ Par contre, rien n'empêche des polonais employés en Allemagne de rouler entre l'Allemagne et la Pologne !

²⁰ Coût salarial d'un conducteur polonais proche de 260 €/mois.

²¹ L'absence de réseaux locaux des entreprises à l'Est peut expliquer leur faiblesse dans la conquête de ces nouveaux marchés.

Commençons d'abord par une vision d'ensemble du secteur, en plaçant l'analyse des coûts totaux de transport et logistique au centre de la problématique.

La vision du DLSV

L'Union Allemande des Entreprises de Logistique et de Transport (DLSV) est la deuxième organisation professionnelle en Allemagne. Elle s'intéresse plus que le BGL aux compétences proches de la logistique et elle semble très régionalisée. L'analyse du DLSV est très globale et offre ainsi une vision d'ensemble.

Tableau 41 : Coût global logistique et transport en Allemagne 2005

Type de coût	En part
Transport	42 %
Chargement et déchargement, TVA, divers transport	25,5 %
Sous total TUL = Transport, Chargement, Entrepôt	67,5 %
Transaction / logistique	5,4 %
Planification / administration	5,2 %
Dépréciation d'actif, taux d'intérêt, gardiennage	21,7
Sous total autres	32,3 %
Total	100 %

Source : DSLV, Zahlen – Daten – Fakten aus Spedition und Logistik, 2005, p. 20

Concernant le DLSV, nous n'avons pu obtenir plus de précisions sur leurs analyses micro-économiques de coûts.

La vision du BGL

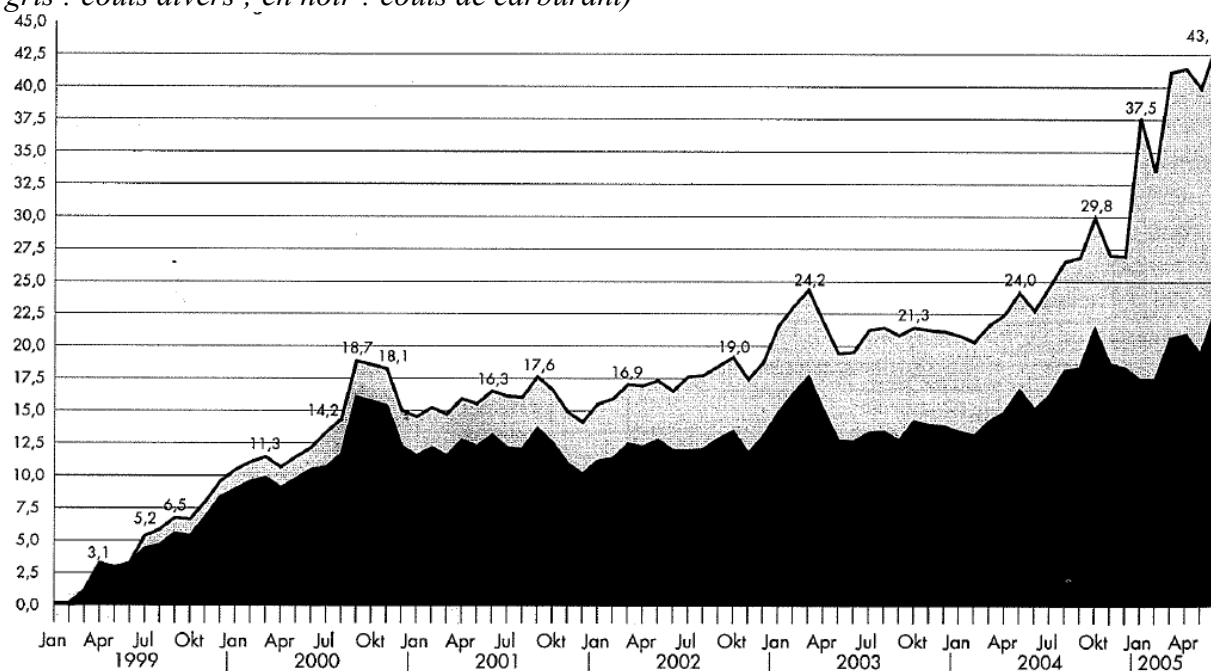
Sur la question des coûts, le BGL se positionne comme le syndicat professionnel incontournable pour une analyse fine du secteur. Nous ne pouvons que reprocher le manque d'entrain, malgré un accueil très convivial et précis, pour mettre en œuvre une coopération étroite et enrichissante entre le CNR et le BGL. On ne peut qu'espérer que, dans un avenir proche, le BGL revienne sur sa position de ne pas entrer dans une logique coopérative avec le CNR²².

En s'appuyant sur les travaux du BGL, le graphe suivant propose une première analyse de l'évolution des coûts de carburant dans le secteur du TRM longue distance en Allemagne en 2005. Les prix du gazole suivis par le BGL correspondent aux prix facturés par les groupes pétroliers aux entreprises grands comptes du TRM, desquelles le BGL a fait un panel.

²² A ce propos, le BGL s'inscrit dans une autre philosophie que celle du CNR qui n'est pas celle « d'une transparence des coûts et des prix » (une « utopie » selon les responsables du BGL qui sert avant tout les chargeurs). Le BGL reproche fondamentalement « aux français », semble-t-il, une envie de régulation du secteur. La BGL cultive donc la culture du secret et du « chacun pour soi », ce qui *in fine* (et bien malheureusement) semble être la logique du grand marché européen à 25 !

Graph 8 : évolution des coûts totaux (en %) et des coûts de carburant en Allemagne 1999-2005 / Longue distance

(en chiffre sur le graphe : évolution en % des coûts totaux par rapport à janvier 1999 ; en gris : coûts divers ; en noir : coûts de carburant)

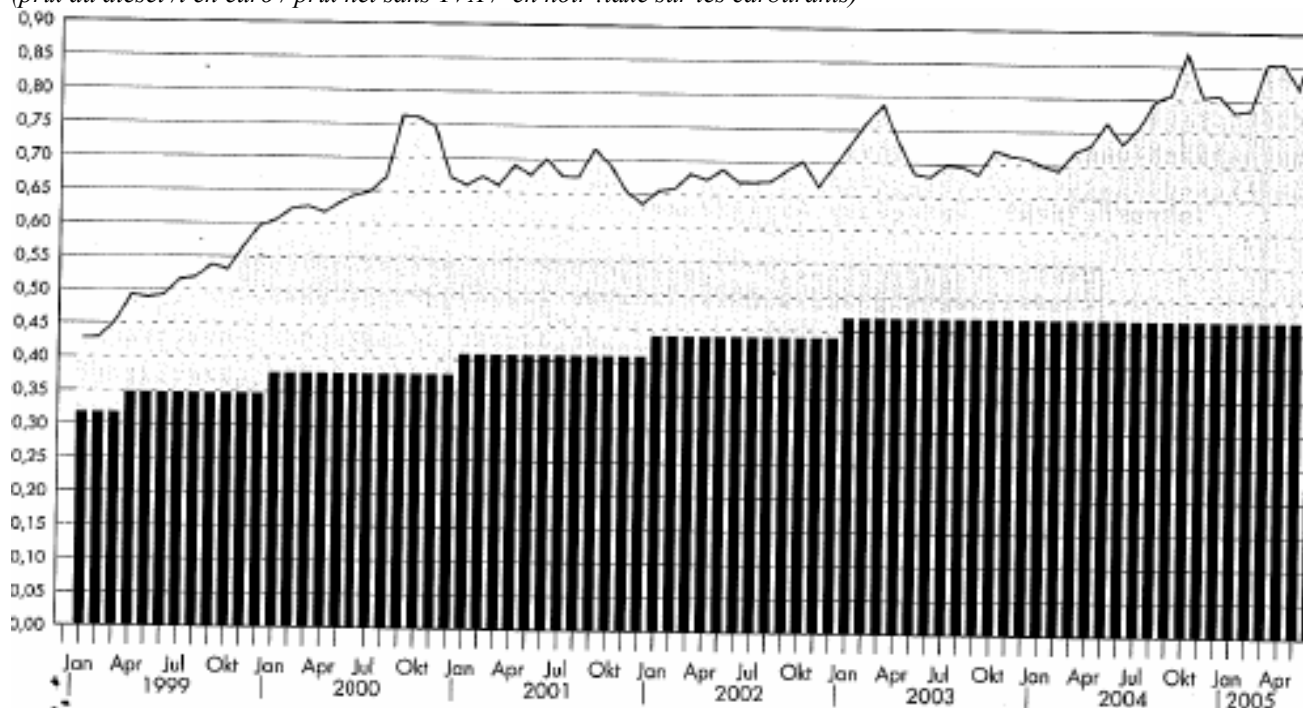


Source : BGL, Jahresbericht 1995, p.144

Plus précisément, l'évolution des coûts du carburant (taxe et prix hors fiscalité) est présentée dans le tableau suivant :

Graph 9 : évolution du prix du diesel pour l'usage professionnel entre janvier 1999 et juin 2005

(prix du diesel /l en euro / prix net sans TVA / en noir :taxe sur les carburants)



Source : BGL, Jahresbericht 2005, p.145

Le BGL analyse très précisément, comme le CNR, l'évolution des coûts de carburant. Le tableau suivant offre une vision de l'évolution de ces coûts en référence à un indice de 100 en 2000. L'avis du BGL est très sévère sur cette question avec une croissance des coûts de carburant de +35 % par rapport à 2000 et de + 22,3% entre juin 2004 et juin 2005

Tableau 42 : évolution des coûts de carburant (diesel) d'une année sur l'autre (2005/2004)

	Juin 2005	Juin 2004	Changement
Index 2000 = 100	134,3	109,8	+ 22,3 %
Eur/ 100 l.	89,61	73,28	

Source : BGL, 2005

Le BGL propose ensuite une analyse plus fine des coûts du TRM longue distance présentée dans le tableau suivant. Il est dommage que nos entretiens et nos nombreux échanges avec le BGL n'aient pas permis d'avoir accès aux valeurs absolues en euro. Nous proposerons par la suite une tentative d'évaluations de ces valeurs liées à nos entretiens avec les professionnels du secteur.

Tableau 43 : évolution des coûts du TRM en Allemagne entre janvier 1999 et mars 2006
- (base de calcul : longue distance)

Type de coût	Structure de coût en 2000 (en moyenne et en proportion du coût global)	Variation des coûts de janvier 1999 à mars 2006	Impact de cette variation des coûts sur les coûts totaux
Coûts de conduite sans défraiements (<i>Spesen</i>)	30,82		+5,45
Salaires	24,6	+17,54 %	+4,31
Protection sociale	6,02	+18,68 %	+1,12
Divers	0,2	+11,96 %	+0,02
Indemnités pour le conducteur	3,41		+0,01
Indemnités pour le conducteur (moyenne)	3,41	+0,2 %	+0,01
Coûts liés au véhicules (coûts liés au kilométrage)	36,38		+26,12
Amortissement	4,64	+10,75 %	+0,5 %
Carburant	21,36	+112,03 %	+23,93 %
Lubrifiant	0,34	+58,37 %	+0,2 %
Coûts de maintenance	7,68	+15,56 %	+1,2%
Nettoyage	0,5	+14,93 %	+0,07%
Coûts de pneumatiques	1,86	+12,08 %	+0,22%
Coûts fixes liés aux véhicules	14,55		+12,02
Amortissement	4,64	+10,75	+0,5
Coûts de financement externe	1,09	-	+0
Frais de tests/certification	0,16	+25,13 % %	+0,04
Taxes/ Frais de péages	2,03	+526 %	+10,68
Assurance	4,58	+8,45 %	0,39
Divers	2,05	+19,94 %	+0,41
Coûts administratifs	14,84		+2,23
Gestion des salaires et protection sociale	7,86	+17,77	1,4
Divers	6,98	+11,96	+0,83
TOTAL	100 %		+45,83

Source : BGL, site web, 2006 et Rapport d'activité 2005

Note : pour le calcul des péages – avec l'introduction du péage sur les autoroutes allemandes le 1^{er} janvier 2005 – une moyenne de 107 000 km effectués sur les autoroutes allemandes a été utilisée.

Le tableau 48 en fin d'étude nous proposera une lecture monétaire chiffrée de ces différents postes de coûts.

Synthèse

Dans de nombreuses études, il apparaît que l'Allemagne se classe au premier rang pour le niveau de ses coûts d'exploitation (fiscalité, coûts du travail) selon le rapport du BGL, mais comme nous le verrons par la suite, de fortes différenciations de salaires et de coûts existent en Allemagne entre l'Est et l'Ouest et les opérateurs utilisent fortement ces différences.

Le BGL estime en 2004-2005 le niveau des taxes à 23 112 euros/an pour un véhicule qui a fait 135 000 km et consomme 34 litres pour 100 km, dont 21 591 euros de taxes sur les carburants et 1 521 euros de taxes sur le véhicule.

Entre décembre 2004 et décembre 2003, les coûts d'exploitation du TRM longue distance ont progressé de +4 %. Avec le péage, le BGL évalue cette hausse à +24,6 % (01/05-01/04). Toujours en longue distance, la hausse des coûts de personnel a été limitée : seulement 15 % de la croissance des coûts ; 75 % de la croissance est due à l'activité directement liée au tonne.km (coûts variables ; 70 % liés au diesel) ; 5 % restant de la hausse sont liés aux coûts administratifs.

Entre janvier 2005 et janvier 2004, 85 % de la hausse des coûts sont liés à l'introduction des péages. Pour lutter contre la hausse des coûts, les entreprises allemandes de transport tentent de transférer une partie des coûts sur les clients via des prestations de qualité, une flexibilité et une adaptation aux demandes des clients. Ce transfert des coûts des péages sur les entreprises a été globalement bien accepté par les chargeurs.

Pour la BAG, cette hausse des coûts aura deux conséquences :

- transfert d'entreprises vers l'étranger
- suppression des véhicules non rentables

Ce niveau de coût est évidemment très élevé par rapport aux entreprises de transport en Europe de l'Est. Le BGL a mené, avec le gouvernement fédéral, une étude comparée des coûts d'exploitation Est-Ouest (Allemagne / République Tchèque) : pour un PL de 40 t. Euro III (120 000 km/an, 34 l/ 100km) mis en activité en Allemagne : la différence de coûts est de 37 à 40 % environ. Si un deuxième conducteur est en activité, alors la différence est plus importante. Autre élément significatif rapporté par des professionnels, les poids lourds est-européens ne font pas le plein en Europe de l'Ouest car le carburant est moins cher en Europe de l'Est.

Face à cette forte concurrence, les entreprises allemandes, aux dires de nombreux praticiens, font preuve d'une grande « imagination » pour rechercher des gains d'efficacité et réduire les coûts :

- 1) baisse des coûts d'assurance (meilleur chargement, sécurisation)
- 2) formation à une conduite souple (éviter la surconsommation)
- 3) refus de temps d'attente trop long et transfert des transports « à problème » et « non-rentables » sur des sous-traitants, plutôt de petites tailles.
- 4) Baisse des coûts liés aux chauffeurs : réduction des jours de congés, suppression des primes annuelles exceptionnelles et suppression de certains « *Spesen* » (défraiements).
- 5) Gestion plus optimisée des flottes et contrôle de gestion
- 6) « Faire le plein à l'étranger »²³

²³ On observe du côté du carburant le développement fort du bio diesel (déjà 10 % du parc) qui est 30 cents moins cher que le diesel (absence de taxe sur le bio-diesel pour l'instant). On observe aussi une augmentation de la capacité des réservoirs (900 l. voire 1200 l. et même 1500 l. pour des PL est-européens).

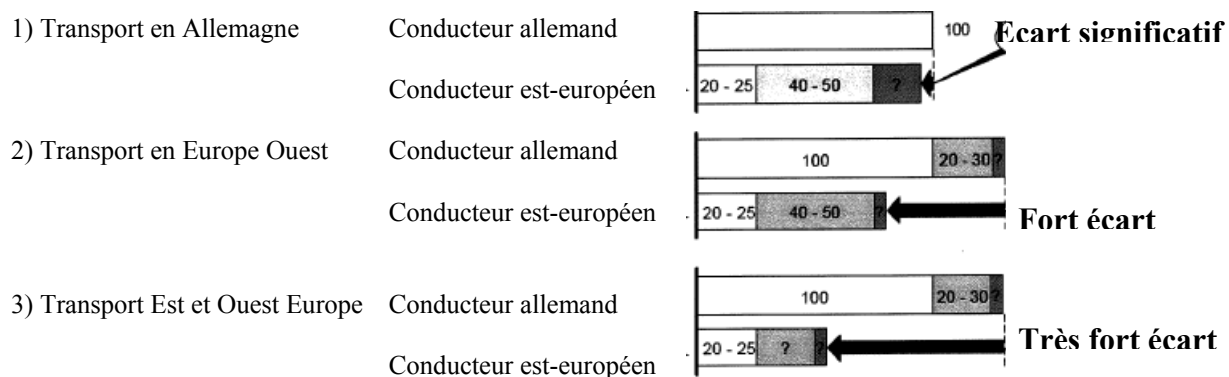
b) Les coûts du travail des conducteurs routiers en Allemagne

Là encore, nous trouvons face à des sources variées et à de nombreuses analyses des coûts comparés du travail en Allemagne. Nos entretiens directs avec les professionnels ont permis de valider ou d'invalidier certains résultats. Concernant le cas précis des conducteurs routiers, il est vraiment difficile d'y voir clair.

Le premier contact avec cette question passe par le BGL qui là encore ne peut que confirmer que les coûts du travail dans l'industrie sont très élevés, au deuxième rang de l'Europe à 25 (cf. annexe). Si le salaire direct est le plus élevé, par contre les frais supplémentaires sont assez réduits, par rapport à la France par exemple. On comprend alors une des volontés des autorités allemandes de baisser le coût direct du travail, soit en allongeant le temps de travail soit en baissant le salaire horaire au nom d'une sauvegarde de la compétitivité (« *Standort* » en allemand). Les salariés allemands, plus que leurs homologues français, sont très conscients des risques de délocalisations et, semble-t-il, sont plus prêts à entrer – ont-ils vraiment le choix ? - dans le jeu concurrentiel, du côté de la compétitivité-coûts.

Le graphe suivant nous offre une lecture plus graphique de ce différentiel de coût Est-Ouest qui est très présent dans les discussions que nous avons eues avec les professionnels. On observe d'emblée un écart significatif pour un transport en Allemagne entre un conducteur allemand et un conducteur est-européen bénéficiant de défraiement en Allemagne (barres n°1). Cet écart devient très fort surtout sur des transports internationaux en Europe de l'Ouest (cabotage, barres n°2) ou entre l'Est et l'Ouest de l'Europe (barres n°3).

Graphe 10 : Comparaison de coûts salariaux en pourcentage du salaire réel allemand (incluant les cotisations sociales patronales)



Source: Warning, 2006, p. 101 (Prof. Peter Klaus, IHK, « Go East Logistik »)

Barre en blanc : salaire brut ; barre grisée : défraiements à l'étranger ; barre noire : coûts complémentaires (hébergement, retour à la maison, assurance).

L'étude plus fine encore des coûts de conduite en Allemagne est délicate. D'abord parce qu'il n'y a pas en Allemagne de salaire minimum puisque les salaires relèvent d'une approche fondamentalement décentralisée, au niveau des Länder. Le Gouvernement Fédéral n'a aucune légitimité constitutionnelle pour mettre en œuvre un salaire minimum. C'est donc au niveau régionalisé des Länder que les différentes conventions collectives sont négociées. Plus généralement, l'Allemagne se caractérise par deux univers « salariaux » très différents :

- les rémunérations définies dans le cadre des conventions collectives (employeurs/employés ou « tarifs » en allemand (chaque Land possède donc sa propre convention) qui sont négociées chaque année entre les employeurs et les syndicats pour un secteur donné (TRM longue distance dans notre exemple). Les employeurs et salariés peuvent suivre ou pas cette convention salariale très précise²⁴. Notre étude se fonde d'abord sur ces conventions collectives générales. Les grandes entreprises du TRM allemande – pour des raisons politiques - ainsi que les plus petites qui bénéficient de soutien et de formation (par exemple de la part du BGL) adoptent les « tarifs » en général (env. 75 % des entreprises selon divers témoignages).
- un univers purement libre de toutes conventions où les relations salariés/employeurs fonctionnent de manière très décentralisées, hors « tarifs ». Hors « Tarif », l'Allemagne possède alors une législation du travail plus réduite qu'en France (pas de SMIC par exemple). Nous avons eu du mal à observer précisément ce secteur peu ouvert sur l'extérieur. De nombreux spécialistes du secteur nous ont indiqué que les entreprises fonctionnant « hors tarif » étaient en croissance. Ces entreprises sont plutôt de taille moyenne (env. 25 % des entreprises selon divers témoignages). Néanmoins le turnover des conducteurs est très important dans ce secteur très libéralisé.

Il est clair que si les grands groupes de TRM rencontrés suivent le premier modèle (« tarifs »), ils n'hésitent pas à faire supporter les ajustements – rapidité extrême, faible rentabilité du contrat de transport, particularités – sur le deuxième secteur plus atomisé des entreprises de TRM, en sous-traitant des acheminements vers de petits opérateurs de transport qui restent en dehors du cadre du « Tarif ».

Nous avons pu avoir accès à trois conventions collectives ce qui est exceptionnel, ces documents étant réservés à un cercle très restreint. On observe sur ces trois conventions une différence de salaires de près de 30 % entre l'Ouest et l'Est. Une analyse plus fine menée à la suite peut même faire apparaître des différences de salaires allant de 1 à 2,4 entre Ouest et Est de l'Allemagne.

²⁴ Pour les grands transporteurs comme Schenker, suivre le « tarif » est fondamental en termes « politique » car cette entreprise est une filiale de la DBAG. A l'Ouest et en données brutes, les salaires peuvent varier d'une fourchette de 2800 €/mois avec « tarif » à 1700 €/mois hors « tarif ». Nous verrons qu'en Allemagne de l'Est ces salaires sont bien plus réduits.

1) Conventions collectives (ou « Tarif » en allemand) dans un des Länder les plus riches à l'OUEST, la Hesse, signé en 2003 et valable en 2006 valable pour des conducteurs en longue distance :

Cette convention très courte (3 pages) a été négociée dans un Land de l'Ouest de l'Allemagne, la Hesse (capitale : Wiesbaden et ville principale : Francfort sur le Main). Elle décrit fondamentalement des règles de droits et peu d'éléments sur les salaires.

Salaire horaire négocié : 10,10 euros / heure pour un conducteur longue distance

Prime vacances : 9,20 euros par jour de congé

Prime de Noël : 153,39 euros pour une année d'ancienneté ; avec 2 années d'ancienneté, on obtient 204,52 euros (payé en novembre)

Dans ce Land, une grande latitude de négociation est laissée entre employeurs et employés. C'est un des plus riches d'Allemagne où les salaires ouvriers et employés sont les plus élevés.

2) « Tarif » dans un des Länder les plus pauvres à l'EST, en Thuringe (conducteur longue distance :

- prime annuelle : 400 euros
- salaire au 1^{er} avril 2005 sur la base de 173 heures de travail légale par mois (environ 40,2 heures par semaine) :
 - o 6,14 euros/heure soit 1062 euros/mois avec une année d'ancienneté
 - o 6,39 euros/heure soit 1105 euros avec au moins 3 années d'ancienneté
 - o 6,66 euros/heure soit 1152 euros / mois avec au moins 5 années d'ancienneté
- Salaire au 1^{er} avril 2005 sur la base de 180 heures de travail :
 - o 1116 euros/mois avec une année d'ancienneté
 - o 1161 euros/mois avec au moins 3 années d'ancienneté
 - o 1210 euros/mois avec au moins 5 années d'ancienneté
- Salaire au 1^{er} avril 2005 sur la base de 200 heures de travail :
 - o 1269 euros/mois avec une année d'ancienneté
 - o 1321 euros/mois avec au moins 3 années d'ancienneté
 - o 1377 euros/mois avec au moins 5 années d'ancienneté
- Salaire au 1^{er} avril 2005 sur la base de 240 heures de travail par mois (soit environ 56 heures par semaine)
 - o 1576 euros/mois avec une année d'ancienneté
 - o 1641 euros/mois avec au moins 3 années d'ancienneté
 - o 1710 euros/mois avec au moins 5 années d'ancienneté

Au-delà de 174 heures de travail, un supplément de 25 % est pris en compte.

3) « Tarif » en Sarre, à quelques encablures de la frontière française, pour des chauffeurs routiers sur longue distance

Les « tarifs » présentés pour la Sarre sont les plus récents, ils sont aussi les plus significatifs car ce Land est un des plus « pauvres » de l'Allemagne de l'Ouest. En plus, il est à proximité de la France et les entreprises sarroises de transport sont en concurrence directe avec leurs homologues français.

Valable au 1^{er} septembre 2005

Activité	Salaire horaire en euro ancienneté			Nombre d'heures par semaine maximale
	Base	≥ 6 ans + 4 %	≥ 9 ans + 8 %	
Transport longue distance				
1. chauffeur	9,22	9,59	9,96	56,5
2. chauffeur professionnel	9,42	9,80	10,17	56,5

Salaire mensuel en euro pour 56,5 heures / semaine Par ancienneté			Supplément pour heures supplémentaires à partir de (en heures)	Heure supplémentaire en euro/heure Par ancienneté		
Base	≥ 6 ans + 4 %	≥ 9 ans + 8 %		Base	≥ 6 ans + 4 %	≥ 9 ans + 8 %
2 430,75	2 528,10	2 625,45	41	2,31	2,40	2,49
2 483,45	2 583,28	2 680,63	41	2,36	2,45	2,54

Source : BGL Sarre, 2006

Valable au 1^{er} juillet 2006

Activité	Salaire horaire en euro ancienneté			Nombre d'heures par semaine maximale
	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 pour 56,5 heures / semaine Par ancienneté			Supplément pour heures supplémentaires à partir de (en heures)	Heure supplémentaire en euro/heure Par 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 »

On observe de grandes différences entre les Länder. Chez les opérateurs, on observe ainsi des stratégies visant à transférer vers les filiales de l'Allemagne de l'Est les transports les moins rentables pour se concentrer à l'Ouest sur les contrats stratégiques, très rentables mais pour lesquels la qualité de service, la fiabilité (incidents) et le ponctualité doivent être absolument irréprochables. C'est sur ces trois compétences que les transporteurs allemands comptent se positionner à l'avenir. Il est vrai que, pour une grande partie de l'industrie allemande, le prix du transport n'est pas un facteur déterminant à l'inverse de la France qui, malgré de vrais efforts et de grandes réussites, reste encore positionnée en milieu (plutôt milieu-haut) de gamme.

Sur les temps de travail, une réelle flexibilité, voire une sur-activité est observée en Allemagne. Elle passe par une gestion orientée « entreprise » du chronotachygraphe, dans une optique de réduction des coûts. L'important est de rouler²⁵ : certains professionnels indiquent qu'il n'est pas rare de voir des véhicules – double conducteurs (30 à 40 % du parc pour les grandes entreprises) – rouler 11 h par jour (départ maison, retour maison). Il n'est pas rare dans certains cas d'atteindre 60 h par semaine. Sur une base 55h par semaine et 50 semaines par an, on obtient 2750 h d'activité par an pour un véhicule, ce qui est beaucoup.

Ainsi, sur cette gestion du chronotachygraphe, il apparaît que les « *schaublätter* » - les feuilles de relevé – servent à contrôler le temps de conduite mais se servent pas, en Allemagne, à éditer le salaire, contrairement à la France. C'est une différence essentielle entre les deux pays.

Cette « sur-activité »²⁶ s'observe surtout à l'Est de l'Allemagne car, comme le disent les allemands de l'Est eux-même : « Qui a un emploi à l'Est peut être heureux ! »... Et c'est du côté des coûts salariaux que se situe cette particularité forte de l'Allemagne de l'Est.

Le tableau suivant propose une synthèse des salaires bruts **horaires les moins élevés** proposés dans le secteur du TRM en Allemagne. Ce tableau montre que dans certains Länder, souvent à l'Est, les salaires des conventions collectives n'ont apparemment pas été renégociés depuis 10 ans. Cela ne veut pas automatiquement dire que les salaires ont été figés en l'état, mais cela signifie que la pratique de négociations individuelles s'étend.

Le secteur décrit dans ce tableau concerne 569 700 employés dans toute l'Allemagne. Il révèle des disparités salariales très importantes entre l'Est et l'Ouest de l'Allemagne : ainsi le salaire de base minimal conclu en Mecklembourg Poméranie Antérieure (3,91 euros/heure soit 676 euros par mois en 1997) est 2,4 fois inférieur à celui affiché au Bade-Wurtemberg (10,68 euros/heure soit 1762 euros/mois) ou en Bavière (9,44 euros./heure en 1997). Ces salaires horaires n'intègrent évidemment ni primes, ni défraiements.

Là encore, on peut observer que, 7 années après la réunification de l'Allemagne, les différences entre Est et Ouest de l'Allemagne sont toujours très marquées.

²⁵ Coût estimé à 400 €/jour si le PL ne roule pas.

²⁶ Certains parlent même « d'une exploitation » (au sens marxiste) du conducteur routier en Allemagne de l'Est car les salariés sont fondamentalement en position de faiblesse par rapport à l'employeur. Le *turnover* à l'Est est important, les meilleurs conducteurs partant pour l'Ouest où les salaires sont plus élevés.

Tableau 44 : synthèse des accords négociés au niveau régional (Länder) concernant les salaires horaires et mensuels du travail les moins élevés dans le secteur du transport en Allemagne ; E = Est / O = Ouest, recensés par WSI en mars 2006

Région	Type de contrat	€ / heure	€ / mois	Date de la dernière convention signée et recensée par le WSI
Baden-Württemberg ohne Südbaden O	Employé de bureau	9,48	1564	10/2005
Baden-Württemberg ohne Südbaden (Bereich Speditionen) O	Manutention/chauffeurs	10,68	1762	10/2005
Baden-Württemberg: Südbaden O	Employé de bureau	8,65	1428	01/2005
Baden-Württemberg: Südbaden O (Bereich Speditionen)	Manutention/chauffeurs	9,96	1643	01/2005
Bayern O	Employé de bureau	7,49	1251	08/2005
Bayern (Bereich Speditionen) O	Manutention/chauffeurs	9,44	1576	08/2005
Berlin-Ost E	Employé de bureau	7,25	1254	10/2005
Berlin-Ost (Bereich Speditionen) E	Manutention/chauffeurs	7,43	1285	10/2005
Berlin-West O	Employé de bureau	7,60	1254	10/2005
Berlin-West (Bereich Speditionen) O	Manutention/chauffeurs	7,43	1226	10/2005
Brandenburg E	Employé de bureau	6,60	1142	10/2005
Brandenburg (Bereich Speditionen) E	Manutention/chauffeurs	6,77	1171	10/2005
Bremen O	Ouvrier	8,64	1440	08/2001
Hamburg O	Employé de bureau	7,36	1214	02/2006
Hamburg (Bereich Speditionen) O	Manutention/chauffeurs	6,49	1071	02/2006
Hessen O	Manutention/chauffeurs	9,45	1555	08/2004
Hessen O	Employé de bureau	8,61	1421	08/2004
Mecklenburg-Vorpommern E	Manutention/chauffeurs	3,91	676	07/1997
Mecklenburg-Vorpommern E	Employé de bureau	4,23	731	07/1997
Niedersachsen O	Employé de bureau	7,35	1272	10/1997
Niedersachsen (ohne Fernfahrer) O	Manutention/chauffeurs	7,84	1358	10/1997
Nordrhein-Westfalen O	Manutention / chauffeurs	8,96	1513	04/2005
Nordrhein-Westfalen O	Employé de bureau	7,71	1303	04/2005
Rheinland-Pfalz O	Employé de bureau	6,61	1124	01/2006
Rheinland-Pfalz (Bereich Speditionen) O	Ouvrier	8,29	1406	01/2006
Saarland O	Employé de bureau	6,99	1211	09/2005
Saarland (Bereich Speditionen) O	Manutention/chauffeurs	8,80	1683	09/2005
Sachsen E	Manutention/chauffeurs	5,68	984	01/1998
Sachsen E	Employé de bureau	4,32	749	01/1998
Sachsen-Anhalt E	Manutention/chauffeurs	5,46	946	07/2000
Sachsen-Anhalt E	Employé de bureau	5,11	886	07/2000
Schleswig-Holstein O	Manutention/chauffeurs	8,65	1442	09/2005
Schleswig-Holstein O	Employé de bureau	7,69	1285	09/2005
Thüringen (Bereich Speditionen) E	Employé de bureau	5,12	886	04/2005

Source : WSI-Tarifarchiv, mars 2006, p. 33 (WSI : institut de recherche en économie et en sciences sociales)

Sur la base de ce document, on peut observer des coûts salariaux dans le TRM en Allemagne de l'Est qui pourraient être « compétitifs » avec ceux pratiqués en Europe de l'Est ! Cette particularité « allemande » est peu connue en dehors de l'Allemagne de l'Est car elle ne correspond pas au modèle fondamental de l'Economie Sociale de Marché qui fonde l'Allemagne contemporaine : ainsi ces salaires sont qualifiés - en 1997 - de « salaires de

misère » par le très réputé magazine d'études économiques « *Informationen zur Tarifpolitik* » (WSI, Hans Böckler Stiftung ; Nr 61, p. I). Mais ces salaires très faibles sont aussi une issue possible – mais socialement douloureuse - au risque de désindustrialisation massive qui menace la partie orientale de l'Allemagne. Bref, « plutôt un emploi peu rémunéré que le chômage » : ainsi peut-on résumer l'état d'esprit des rapports employeurs – employés dans certaines régions d'Allemagne de l'Est.

Nous avons donc là un élément « un peu secret » de la « compétitivité - coût » de l'Allemagne car ces niveaux de salaires sont peu évoqués en Allemagne même, pays se définissant comme un modèle « d'Economie Sociale de Marché » ! Ces niveaux de salaires pourraient expliquer la résistance du secteur TRM allemand et le maintien de sa compétitivité-prix. De nombreux professionnels, sans entrer dans le détail, ont en effet confirmé qu'ils s'appuyaient sur des entreprises à l'Est de l'Allemagne pour se « maintenir à niveau » en termes de compétitivité-prix en Europe pour certains types de transport (faibles marges, transport vers l'Europe de l'Est, mauvaises négociations de départ, pas d'intérêt stratégique,...) ! A cela s'ajoute le faible coût du foncier à l'Est qui permet de réduire les coûts fixes.

Cependant les « salariés est-allemands à faibles coûts²⁷ » sont plutôt moins bien formés que leurs confrères ouest-allemands mais ils ont un avantage qui apparaît dans de nombreux entretiens : ils parlent russe ce qui leur permet d'être engagés dans l'ex empire soviétique. Par contre, de nombreux praticiens allemands pointent la faiblesse des conducteurs français en termes de langue étrangères, ce qui constitue un point faible en transport routier international. De manière générale, le transport et la logistique en Allemagne, du côté des conducteurs comme des employés en entrepôts, exigent aujourd'hui un bon niveau de qualification. Nous avons donc là un arbitrage efficacité-modernité / coût.

De manière synthétique, on pourrait conclure par l'idée qu'il n'est pas nécessaire de se rendre en Europe de l'Est pour observer des différences de coûts salariaux importants... L'Allemagne offre *grosso modo* dans sa diversité un champ d'étude de l'impact de la concurrence dans le secteur du TRM largement comparable à celui de l'Europe à 25 !

²⁷ Ainsi un grand transporteur allemand a récemment créé une filiale TRM destinée à baisser les coûts en employant des conducteurs est-allemand hors « tarif » (soit environ 1600 €/mois), un peu comme les « low costs » dans le transport aérien. En guise de comparaison, il a été montré que Willy Betz employait des conducteurs étrangers sur le marché allemand à 1000 €/mois environ.

c) Les coûts d'exploitation du transport routier de marchandises en Allemagne : une vision académique

L'intérêt de cette partie concerne l'analyse qui est proposée de la performance des entreprises en fonction de leur taille. Néanmoins de telles études d'ensemble doivent être maniées avec prudence, certains résultats étant peu réalistes. Observons d'abord l'analyse empirique proposée par W. H. Schulz, spécialiste du TRM en Allemagne. Ses travaux, publiés en 2005, se basent sur des données 1998 du TRM en Allemagne et ont le mérite d'être particulièrement fiables au prix d'un certain recul. Selon Wolfgang H. Schulz, le secteur du TRM en Allemagne, caractérisé par une structure non-oligarchique, a su « réagir de manière très rapide et flexible aux nouveaux besoins des chargeurs en introduisant des réseaux internationaux d'échanges et de nouveaux concepts logistiques » (Schulz, 2005, p. 207).

On observe ainsi en Allemagne une baisse de la vitesse moyenne des camions en raison d'une dégradation des conditions de circulation, due en particulier à la congestion (Schulz, 2005, p. 208).

Selon diverses études, on peut différencier la structure du TRM longue distance en Allemagne selon 6 classes :

- A : une seule personne
- B : petite entreprise
- C : medium entreprise
- D : medium-large
- E : large entreprise
- F : très large entreprise

Le tableau suivant offre une vision d'ensemble des entreprises TRM en Allemagne. La méthodologie s'appuie sur des enquêtes de panels et une analyse fine du secteur. Ces données sont précieuses même si elles datent un peu.

Tableau 45 : la structure des coûts des entreprises de TRM en Allemagne en 1998

	A	B	C	D	E	F	TOTAL
Nombre d'employés par entreprise	1,5	4	7,5	14,5	34,5	74,5	12,14
Nombre d'entreprises	2442	3064	2195	2580	1528	335	12144
Nombre total de véhicules	3 275	12 328	14 720	31 143	45 086	21 566	128118
Nombre moyen de véhicules par entreprise	1,34	4,02	6,71	12,07	29,51	64,38	10,55
Nombre total d'employés	3 663	12 256	16 463	37 410	52 716	24 958	147466
Capacité totale de transport en milliards de TK	8,02	30,18	36,03	76,24	110,37	52,79	313,63
Part de marché	2,6 %	9,6 %	11,5 %	24,3 %	35,2 %	16,8 %	100 %
Coûts par entreprise en euro							
Coût du travail (par entreprise de cette classe)	19 828	96 191	210 325	538 239	1 280 583	2 805 407	419 138
<i>Coût du travail / employé</i>	<i>13 219</i>	<i>24 048</i>	<i>28 043</i>	<i>37 120</i>	<i>37 118</i>	<i>37 656</i>	<i>33 531</i>
Coût du carburant	32 772	52 468	131 186	265 150	577 593	987 087	
<i>Coût de carburant / véhicule</i>	<i>24 457</i>	<i>13 052</i>	<i>19 551</i>	<i>18 286</i>	<i>19 573</i>	<i>15 332</i>	
Coût de maintenance	17 763	25 921	25 921	93 676	231 797	311 712	
<i>Coût de maintenance / véhicule</i>	<i>13 256</i>	<i>6 448</i>	<i>3 863</i>	<i>7 761</i>	<i>7 855</i>	<i>4 842</i>	
Coût d'assurance	9 776	14 991	32 796	68 272	136 798	207 808	
Taxe sur les véhicules	3305	5934	14259	28579	56999	72733	
Coûts pour services externes	2066	17177	25667	88913	478794	3439221	
Péages	1677	5030	8384	15090	36886	80477	
Coût total /entreprise (€)	87 188	217 711	448 538	1097919	2799450	7904445	955 200
Coût total / entreprise.véhicule (€)	65 066	54 157	66 846	90 963	94 864	122 778	90 718
Recettes / entreprise (€)	137699	312307	712966	1587725	3799950	10390395	
<i>Recettes / entreprise et par véhicule (€)</i>	<i>102760</i>	<i>77 688</i>	<i>106254</i>	<i>131543</i>	<i>128812</i>	<i>161392</i>	
Profits / entreprise (€)	50512	94596	264428	489806	1000501	2485951	
<i>Profits / entreprise et par véhicule (€)</i>	<i>37695</i>	<i>25531</i>	<i>39408</i>	<i>40580</i>	<i>33904</i>	<i>38601</i>	
Véhicule. kilomètre par entreprise	141 259	423 799	706 371	1271440	3107440	6780799	
Véhicule. kilomètre par entreprise et par véhicule	105418	105422	105428	105338	105336	105291	
Nombre de tournées par entreprise	399	1197	1995	3591	8777	19149	
Nombre de tournées par entreprise et par jour	1,56	4,69	7,82	15,49	34,42	75,09	
Performance du transport (1000 t.km / entreprise)	1,108	3,323	5,538	9,968	24,366	53,161	

Source : Schulz, 2005, p. 210-211, plus recoupements et calculs de l'auteur

Wolfgang H. Schulz élabore deux scénarii pour une simulation jusqu'en 2023 (25 ans) en imaginant l'introduction d'un péage sur les autoroutes allemandes (effectif le 1^{er} janvier 2005) :

1) avec une capacité routière suffisante : scénario 1

2) avec une capacité routière insuffisante due à un sous-investissement des pouvoirs publics dans les infrastructures routières : scénario 2

- réduction de la vitesse moyenne des véhicules de 10 % sur les 25 ans.

- péage d'environ 15 cents par kilomètre

Il observe les outputs suivants :

- augmentation des prix du transport entre 20 et 37 % selon les classes d'entreprises si application d'un péage (scénario 1)
- dans l'éventualité d'une absence d'investissements en infrastructures (scénario 2), alors on peut observer une hausse supplémentaire des prix du transport entre 3 et 6 %

Le tableau suivant nous offre un bilan économique de la simulation jusqu'en 2015

Tableau 46 : bilan macro-économique pour 2015

	Estimation officielle	Scénario 1	Scénario 2
Performance T.km	160,7 milliards de TK	152,7	148,8
Véhicules.kilomètres	16,7 milliards de km (V.K)	17,9	19,8

Source : Schulz, 2005, p. 218

Les résultats de son analyse permettent de tirer les enseignements suivants :

- observation d'un fort processus de concentration du marché dans les deux scénarii : les grandes entreprises passent de 17 % de part de marché à 30 % environ dans les 2 scénarii. Les grandes entreprises sortent gagnantes. **La mise en œuvre d'un péage accélère la concentration des firmes. Ce résultat est important : il permet d'entrevoir l'avenir du secteur du TRM en Allemagne avec une accélération de la tendance à la concentration.**
- Pression sur les petites entreprises pour une sortie du marché.
- Forte baisse de profitabilité des petites entreprises, faible baisse pour les plus grandes entreprises.

L'analyse de W.H. Schulz est intéressante car elle offre une vision prospective du secteur TRM en Allemagne et ouvre la voie à une concentration du secteur liée à l'introduction des péages. Mais elle est trop globale pour avoir une vision précise et fine du secteur d'autant plus qu'elle s'appuie sur des données 1995.

d) Les coûts d'exploitation du TRM longue distance en Allemagne : une vision de gestionnaire

1) Vue globale des coûts d'exploitation

Le BGL mène un travail précis et intéressant d'analyse des coûts que nous détaillons dans la partie suivante. Les chiffres indiqués doivent être considérés comme des valeurs de référence à prendre à titre d'exemple dans un souci pédagogique (BGL, « *Anhaltswerte* », p. XII-9). Nous prendrons en compte le cas d'un poids lourds de 40 t. en transport longue distance en 2005.

D'emblée cette évaluation concernant le véhicule se place dans un cadrage plutôt bas, avec 120 000 km et 240 jours. En effet, les observations terrain témoignent plus d'un niveau d'activité proche de 135 000 km par an et 240 jours d'activités, souvent effectuées avec plus d'un chauffeur.

On observe au final un coût total de 1,52 euros/km ce qui est important, le marché en Europe tournant plus autour de 1 euro/km.

Tableau 47 : structure des coûts d'exploitation du TRM longue distance en Allemagne en 2005 (avec un chauffeur)

Données de base (en €)	Camion	Remorque	Ensemble camion remorque
Type de véhicule / fabricant, immatriculation	SZM	<i>Curtainsider</i>	
Puissance en KW/PS	213		213
Année de fabrication			
Poids Total	18		40
Charge utile en tonnes	10	28	27,3
Types pneus	315/70 R 22,5	385/65 R 22,5	
Nombre Axes/Pneus	2/6	3/6	
DONNEES DE CALCUL			
Kilométrage annuel	120 000	120 000	120 000
Engagement / an	240	240	240
Durée d'utilisation en années	5	8	
Durée d'utilisation en km	600 000	960 000	
USURES			
Pneus avant	80 000	120 000	
Pneus arrière	80 000	120 000	
Consommation litre/100km	42		42
Carburant			0,86€/l
COMPTE DE CAPITAL			
Amortissement / valeur à neuf	97 948	25 360	123308
Valeur nette			
Prix d'achat net ²⁸			
Prix d'achat sans pneumatique	95 620	23 200	118 820
Moitié prix avec pneumatique	48 974	12 680	61 654
Fonds de roulement	16360		16360
Actif indispensable à l'entreprise	65 334	12 680	78 014

²⁸ A ce propos, de nombreux entretiens ont fait apparaître que le coût d'acquisition du matériel roulant pouvait être 10 % moins cher en France... il y a donc là des opportunités par les « vendeurs » français.

Evaluation des coûts d'exploitation

	Camion €/an	Remorque €/an	Ensemble Camion Remorque €/an	Cent/km	€/jour
Usure (50%)	9562	1450	11 012	9,18	45,88
carburant	43 344		43 344	36,12	180,6
lubrifiant	1 300		1 300	1,08	5,42
Pneus	3 492	2160	5 652	4,72	23,55
Réparation	8 860	1580	10 440	8,7	43,5
Divers couts d'exploitation	250		250	0,2	1,04
COUTS DEPENDANT DES KILOMETRES (1)	66 808	5 190	71 998	60	299,99
Salaires	28280		28 280	0,24	117,83
Primes liées aux congés (« Urlaubsgeld »)	480		480	-	2
Prime Noël					
Intérimaire	5750		5750	0,05	23,96
Charges sociales	8826		8826	0,07	36,78
Frais de déplacement (« Spesen »)	4100		4100	0,03	17,08
Divers					
COUTS PERSONNEL CONDUCTEURS (2)	43 586		43 586	0,36	181,61
Pour un chauffeur					
Dévalorisation / dépréciation	9 562	1450	11 012	0,09	45,88
Intérêts (11,5%)	7 513	1458	8 971	0,07	37,38
Impôt sur l'immatriculation	1 054	845	1899	-	7,91
Responsabilité civile	4 730	75	4 805	0,04	20,02
Vol, assurance divers (« Kasko »)	1 596	280	1 876	0,02	7,82
Assurance transport	870		870	-	3,63
Frais autoroutiers	1 340		1 340	0,01	5,58
COUTS FIXES VEHICULES (3)	26 665	4 108	30 773	0,26	128,22
COUTS EXPLOITATION (1) + (2) + (3)	137 059	9 298	146 357	1,22	309,83
Coûts administratifs			14 065	0,12	58,6
Salaire entrepreneur			18 284	0,27	76,18
Risque entreprise (2,5%)			3 516	0,03	14,65
Bénéfices (pas pris en compte)					
Droits					
FRAIS GENERAUX			35 865 €	0,3	149,44
COUTS TOTAUX			182 222 €	1,52 €/km	759,26

Source : Fachwissenschaft für Spedition und Logistikkauflaute, Heft 11-12-13-14-15, Berufsbildungswerk der Spedition in Hessen e.V., 2006 ; hors coût du péage (cf. à la suite) ; d'après des données BGL (*Kosteninformationssystem*) ; calculs et recoupements de l'auteur

Ces analyses ont été en partie confirmées par la plupart des rencontres et discussions mais nos partenaires allemands restent cependant discrets sur ces questions.

Le BGL a par ailleurs développé un système d'information des coûts très complexe et bien construit²⁹ qui sert d'aide au calcul des coûts (« *Kosteninformationssystem der BGL* ») qui est mis en œuvre dans de nombreuses entreprises. Par contre, il est très délicat de voir, sur le terrain, auprès des entreprises, la mise en œuvre de ce système d'aide au calcul des coûts. Il serait vraiment pertinent pour le CNR de se rapprocher du BGL pour tenter de développer un système commun, ou du moins pour voir les correspondances et les différences.

La mise en œuvre des péages en 2005 amène certaines évolutions de coûts qui ne sont pas intégrées dans le tableau précédent.

Selon le Professeur Dr. Klaus Helbig, de la Technische Fachhochschule Berlin, et d'après divers interviews, le péage kilométrique pèse sur environ 85 % du kilométrage en longue distance. Le péage supporté est en moyenne (d'après le gestionnaire du péage) de 12 centimes d'euro par kilomètre. Sur la base des coûts et conditions d'exploitations présentés par le BGL (120 000 km/an), le péage en Allemagne coûte 12 240 euros par an. C'est 6,7 % du coût complet ou encore 17 % des coûts kilométriques tels que les présentent le BGL.

Rappelons néanmoins qu'en fin de compte, la « facture » est assez neutre pour les transporteurs car ils ont largement reporté cette hausse sur les chargeurs.

Nous allons maintenant nous concentrer sur le coût du personnel de conduite en longue distance internationale en Allemagne en 2005.

²⁹ Disponible en version réduite de démonstration sur internet

2) Les coûts du personnel de conduite longue distance en international en 2005

Dans cet exemple, nous allons détailler la méthode de calcul des coûts de personnel de conduite en Allemagne. Cet exemple permet aussi d'étudier la législation sociale du TRM en Allemagne appliquée au personnel de conduite. Le profil choisi est un conducteur longue distance, rémunéré au "tarif" de la Sarre – Land de l'ouest, frontalier du département français de la Moselle, où les revenus sont moyens pour l'Allemagne de l'ouest – d'ancienneté moyenne et travaillant à l'année un temps standard. Les évaluations suivantes doivent être considérées comme un exemple même si elles restent proches d'une valeur médiane selon divers commentaires et interviews.

- Coûts salariaux directs impliquant des charges sociales (base un conducteur) :

Salaire :	30 999 euros/an
« <i>Urlaubsgeld</i> », primes de vacances :	448 euros/an
Primes Noël et exceptionnelles :	700 euros/an
Bonus absence d'accidents :	600 euros/an
Prime de fidélisation :	55 euros/an
Sous-total primes :	1803 euros/an

Soit un coût salarial direct hors charges sociales de : 32 802 euros/an

Il n'existe pas fondamentalement de temps de travail maximum légal en Allemagne (au premier semestre 2006). Le temps de travail en TRM correspond au maximum conventionnel, à savoir 56,5 heures par semaine. Il est bien entendu possible de dépasser le maximum conventionnel.

- Les charges sociales des salariés et entreprises se décomposent de la façon suivante :

Assurance générale :	3,25 %
Retraite :	9,75 %
Maladie :	7,40 %
Assurances obligatoires :	0,85 %
Contributions spécifiques :	3,75 %
Taux de charge patronale :	25 %

Sur une base de 32 802 euros : 8 201 euros/an de charges sociales

- Coûts divers sans charges sociales

Assurance accidents :	70 euros/an
Vêtements professionnels :	30 euros/an
Formation / Formation continue :	160 euros/an
Défraiements (20€/j * 210 jours) :	4 200 euros/an

Soit un niveau de coûts divers sans charges sociales de 4 460 euros/an

- Concernant les défraiements (ou « *Spesen* ») :

De nombreux transporteurs alignent les frais de déplacement sur le plafond d'exonération proposé par l'administration fiscale allemande, soit 20 euros par jour en moyenne. Le système allemand fonctionne sur la base d'une franchise avec exonération jusqu'à un plafond : ces plafonds sont difficiles à prendre en compte car ils dépendent de la destination : on peut considérer que les entreprises ne dépassent quasiment jamais le plafond d'exonération donc le total de 4 200 euros ne subit pas de charges sociales.

Généralement, comme on peut le voir, les salaires sont assez libres en Allemagne, hors conventions collectives. On observe l'existence de salaires « au forfait » (*pauschalbeiträge*). Il a été difficile d'entrer dans le détail de la formation des salaires en Allemagne vu les nombreuses variantes.

On obtient au total :

- **Coûts totaux de personnel de conduite en euros/an :**

32 802+8 201+4 460 = 45 463 euros/an

Retenons cette base de calcul de 45 463 euros /an pour le coût de conducteur en Allemagne. Rappelons enfin qu'il n'existe pas de salaire minimum en Allemagne et que deux systèmes existent : un système dominant et traditionnel de conventions collectives (« tarifs ») et un système plus libre de négociations individuelles du contrat de travail. Il convient enfin de noter, comme nous l'avons vu précédemment, que de fortes différences existent entre Est et Ouest de l'Allemagne. Deux autres profils chiffreront ci-après cette dualité.

- Temps de travail et temps de conduite en Allemagne

Du côté de temps de travail, notre étude a pu mettre en évidence que les entreprises de TRM en Allemagne, à l'international, cherchaient à optimiser le temps de conduite et l'utilisation optimale des véhicules. Et en termes d'optimisation, les Allemands excellent. Nous retiendrons donc une base de 56,5 heures de travail par semaine. D'ailleurs, cette observation est supérieure au temps de travail de 48 heures par semaine maximum prévu par la Directive 2002/15 mais ce calcul est effectué sur une moyenne très longue de 4 mois calendaires. Il est même précisé au point 6) alinéa 2 de l'annexe 2 que, en raison de circonstances « objectives et techniques » ou en « fonction de raisons liées à l'organisation du travail », cette moyenne sur base calendaire est portée à 6 mois calendaires, ce qui devrait amener peu de modifications autour d'une durée maximale de travail de 56,5 h. Comme il a été mentionné à plusieurs reprises lors des entretiens, la mise en œuvre de la nouvelle directive sur le temps de travail ne devrait donc pas profondément changer la donne en Allemagne.

Nous pouvons alors proposer l'évaluation suivante du temps de travail annuel :

Les congés payés légaux en Allemagne se montent à au moins 24 jours ouvrables, ce qui correspond à 5 semaines. Il est d'usage d'accorder jusqu'à 30 jours ouvrables aux employés soient 6 semaines.

- Congés payés : 6 semaines

- Jours fériés : 11 jours soient 2 semaines environ

- Maladie et autres congés exceptionnelles : 2 semaines en moyenne

- Temps de travail par semaine : 56,5 heures

Total : chauffeur standard = 42 semaines x 56,5 = 2 373 heures de travail par an (en France, on arrive à un niveau d'environ 2 100 heures).

Du côté du temps de conduite, la référence est de 90 heures sur deux semaines (sur la base du règlement 3820/85CE), soit 45 h/semaine en moyenne de long terme. 45 heures de conduite sont réalisables sur une semaine de travail de 56,5 h. Les transporteurs allemands vont utiliser évidemment au maximum ce cadre du temps de conduite en raison d'un fort niveau de productivité.

En se fixant sur cette norme, on considère que les chauffeurs allemands conduisent 45 h x 42 semaines en tout, soit 1 890 heures de conduite, ce qui est largement plus qu'un conducteur français qui fait environ 1544 heures.

Si l'on reprend notre coût total de personnel, on peut calculer un coût horaire :

45 463 euros / 2373 heures = 19,2 euros/heure de travail (contre environ 19,3 €/h en France)

45 463 euros / 1890 heures = **24,1 euros/heure de conduite** en Allemagne contre 26,1 euros par heure de conduite du côté français (Source : CNR).

- Temps de travail et temps de conduite à l'Est et à l'Ouest de l'Allemagne (valeurs 2005)

Afin de prendre en compte les diversités Est-Ouest en Allemagne, nous proposons deux scénarii de synthèse sur une base de 56,5 h par semaine et dans le respect des "tarifs" : un premier scénario MAXIMUM à l'OUEST et un deuxième scénario MINIMUM à l'EST.

1) cas d'un chauffeur en Allemagne de l'Ouest, avec des coûts élevés : 2800 euros/mois pour le salaire de base d'un chauffeur ouest-allemand avec beaucoup d'ancienneté et 42 semaines de travail, durée considérée comme standard.

2) cas d'un chauffeur en Allemagne de l'Est, avec des coûts plus réduits : 1576 euros pour le salaire de base d'un chauffeur à l'Est (Thuringe) sans ancienneté et 44 semaines de travail.

Ces 44 semaines correspondent à des congés payés réduits au minimum admis (5 semaines), 2 semaines de jours fériés et à 1 seule semaine de congés maladie ou absences diverses.

Coût du temps de travail :

Ouest	Est
Salaire : 2 800 €	Salaire : 1576 €
sur 12 mois	sur 12 mois
Primes : 2 000 / an	Primes : 1700 /an
Charges sociales : 25 %	Charges sociales : 25 %
Total : 44 500 €	Total : 25765 €
« Spesen » : 4200 €(cf. à la suite)	« Spesen » : 4400 €(cf. à la suite)
Coût complet MAX : 48 700 €	Coût complet MIN : 30 165 €
42 semaines de travail	44 semaines de travail

Pour le calcul des « Spesen » (défraiements), nous prendrons le taux quotidien de 20 € comme montant moyen.

« Spesen » OUEST : $42 \times 5j = 210$ jours donc $\text{Spesen } 20 \times 210 = 4200 \text{ €}$

« Spesen » EST : $44 \times 5j = 220$ jours donc « Spesen » = $20 \times 220 = 4400 \text{ €}$

Déterminons le nombre de d'heures d'exploitation :

OUEST : 42 semaines effectives x 56,5 heures/semaine = 2373 heures / an

EST : 44 semaines effectives x 56,5 heures/semaine = 2486 heures / an

Cout complet MAX d'une heure de travail d'un chauffeur à l'Ouest : 20,5 € / heure

Coût complet MIN d'une heure de travail d'un chauffeur à l'Est : 12,1 € / heure

Coût du temps de conduite :

Soit une base de 45 h par semaine. On obtient donc pour le calcul du temps de conduite :

OUEST : 42 semaines x 45h/semaine soit 1890 heures/an

EST : 44 semaines x 45 h/semaine soit 1980 heures/an

On obtient donc :

Cout complet MAX par heure de conduite d'un chauffeur à l'Ouest : 25,8 €/heure

Coût complet MIN par heure de conduite d'un chauffeur à l'Est : 15,2 €/heure

On rappelle à titre indicatif que selon les statistiques du CNR, un conducteur longue distance français coûtait, en moyenne en 2005, 19,3 euros de l'heure de travail ou 26,1 euros de l'heure de conduite.

La grande disparité entre l'Est et l'Ouest de l'Allemagne qui ressortait des nombreux entretiens et investigations sur le terrain apparaît bien ici dans les chiffres. Opérer avec un conducteur longue distance d'un Land de l'Est permet de réaliser jusqu'à 40 % d'économies (sur le poste coût de personnel de conduite) par rapport à un conducteur d'un Land de l'ouest. Précisons que ces scénarii sont basés sur des salaires respectant les "tarifs" et sur des temps de travail standards. Des pratiques plus extrêmes encore peuvent être conçues en Allemagne, dans le respect de la légalité.

Conclusions et recommandations aux transporteurs français

Le marché du transport routier de marchandises (TRM) en Allemagne est en plein essor et les experts observent même l'apparition de goulots d'étranglement : **ils estiment qu'il manquera 5000 poids lourds pour l'automne 2006 !** Cette photographie cache cependant une situation qui se dégrade en longue distance ... et qui, à plus long terme, s'avère très problématique, le cabotage de transporteurs des NEM (Nouveaux Etats Membres) constituant la menace la plus apparente.

Pourtant le secteur du TRM en Allemagne se porte plutôt bien car il bénéficie du « boom » à l'exportation des entreprises allemandes et des délocalisations massives vers l'Europe de l'Est. Mais à terme, cette situation pourrait être remise en cause...

En effet, le marché allemand du transport routier de marchandises longue distance fait directement face aux nouveaux entrants est-européens. Il se caractérise en Europe, depuis une dizaine d'années, par un positionnement « **pionnier** » **dans la réaction et les stratégies** développées par les transporteurs allemands pour faire face aux NEM. A l'inverse, le marché français³⁰ est plus éloigné *a priori* des NEM et il est donc sensiblement moins réactif à cette très forte concurrence sur les coûts et les prix. **Il est donc clair que les attitudes et tactiques adoptées par les transporteurs allemands peuvent servir de points de repère pour les transporteurs français.**

En écho avec les nombreux avis recueillis en Allemagne, il en va à long terme de la survie du transport routier de marchandises longue distance en Europe de l'Ouest. L'entrée de la Roumanie et de la Bulgarie dans l'Europe au 1^{er} janvier 2007 ne peut qu'aggraver les difficultés du TRM longue distance en France. La Turquie et l'Ukraine se positionnent déjà comme des prétendants redoutables.

Stratégies et positionnement des transporteurs allemands

Face à cette nouvelle donne, les transporteurs allemands ont réagi de la manière suivante :

- compressions fortes des coûts, en particulier de conduite (personnels) s'inscrivant en cela dans la politique actuelle du gouvernement allemand de désinflation compétitive et de restauration d'une compétitivité coût. Ce modèle est peu applicable en France,
- recherche tout azimut de gains de productivité,
- mise en réseau des entreprises moyennes afin de gagner en lisibilité et recherche d'une masse critique (cf. annexe avec l'exemple de l'entreprise ROLL).
- filialisation pour les entreprises plus grandes en Allemagne de l'Est (coût de conduite de 30 à 50 % inférieur) ou en Europe de l'Est avec le rachat d'entreprises locales (coûts d'exploitation inférieurs de 40 % selon une étude non communiquée du BGL et de gouvernement fédéral). En ce sens, les transporteurs allemands suivent aussi leurs clients dans leur délocalisation à l'Est,
- spécialisation haut de gamme où le prix est moins essentiel, positionnement sur des marchés de niches, et vente d'un label « *Verkehr made in Germany* » (savoir-faire « transport » effectué en Allemagne) qui est synonyme pour les entreprises de

³⁰ De nombreux spécialistes ont indiqué que, fondamentalement, le secteur français du TRM n'était pas si différent du secteur allemand (grandes entreprises de TRM, messagerie, logistique, mise en réseau des opérateurs, concentration...), si ce n'est le rôle accru des commissionnaires en Allemagne.

fiabilité, de ponctualité, de service (qualité de conditionnement, manutention, faiblesse des chutes et des dommages) et de savoir-faire,

- externalisation des transports non rentables à de petits transporteurs familiaux ou locaux.

Recommandations pour les transporteurs français

L'analyse du secteur allemand du transport routier de marchandises nous permet de proposer quatre pistes stratégiques pour les transporteurs français :

- Développer des partenariats, des rapprochements, des fusions d'entreprises de transport françaises et allemandes en s'appuyant sur la recherche d'une masse critique en Europe : les avantages informationnels et opérationnels des transporteurs allemands en Europe de l'Est pourraient favorablement se combiner avec une grande ouverture au Sud de l'Europe, voire en Méditerranée et au Maghreb, des entreprises françaises et des facilités de stockage et de gestion logistique dans ce pays central entre Sud et Nord qu'est devenue la France.
- Monter en gamme sur les prestations « transport » et « logistique » et, en écho avec les expériences allemandes, scinder l'offre de TRM entre le transport « low cost » à effectuer depuis les NEM et le transport de qualité à effectuer par les opérateurs français avec un label de « qualité ».
- La qualité de service est devenue un élément incontournable du transport et les opérateurs allemands ont fait de gros progrès dans ce sens (suivi en temps réel grâce aux technologies GPS,...). Il est clair que tenter d'entrer en concurrence sur les coûts (de travail en particulier) avec les NEM est illusoire.
- Pour les petits opérateurs, bâtir des réseaux en Europe afin de garder une marge de manœuvre face aux « gros » transporteurs. « Naviguer en escadre (franco-allemande si possible) » à l'exportation comme le recommande le ministère des PME/PMI³¹ est une bonne chose au lieu de s'aventurer seul sur des marchés « lointains ».

³¹ Par exemple en faisant référence au guide du développement des PME à l'exportation : http://www.premier-ministre.gouv.fr/chantiers/tpe_pme_540/les_grands_axes_542/pme_mieux_armees_pour_54856.html

Bibliographie

“Information zur Tarifpolitik, WSI-Tarifarchiv, avril 2006, Nr. 61

Andrea Warning, Diplomarbeit : die Wettbewerbsfähigkeit von Logistik- und Transportunternehmen nach der EU-Osterweiterung, 2006

BAG, Geschäftsbericht 2005, Cologne

Berthold N, Fehn R., « Unemployment in Germany : Reasons and Remedies », CESifo Working Paper N° 871, Munich

BMVBS, Divers documents à partir du site Web du BMVBS, 2007

BMVBS, Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den ausbau der Schienenwege des Bundes 2006 bis 2010, Projektliste, octobre 2006

Broyer Sylvain, « l’Allemagne en chantier : que fait la grande coalition ? », Flash information économiste IXIS, 2006

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Geschäftsbericht 2005 : Aufgaben – Organisation – Tätigkeiten, 2005

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Markbeobachtung 2005, 2005

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Markbeobachtung Güterverkehr : Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe, avril 2006

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Markbeobachtung Güterverkehr : zwei Jahre Osterweiterung, avril 2006

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs“, novembre 2004

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), Jahresbericht, octobre 2005

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), représentation pour la Sarre, « Lohntarifvertrag 2006 für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Transport- und Verkehrsgewerbes in Hessen Représentation in Sarreland / Tarifs 2006 », 2006

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), Etude Transcare, mars 2006

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), site Web : „www.bgl-ev.fr“, 2006

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), Verkehrswirtschaftliche Zahlen (VWZ) 2003/2004, 2006

Bus and Bahn, novembre 2006

CEPII, l’économie mondiale 2007, La découverte, 2006

Christophe Strassel, Conférence au CEPII sur l’économie allemande, septembre 2006

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Lohntarifvertrag 2006 für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Transport- und Verkehrsgewerbes in Hessen (“Tarifs”), 2006

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Zahlen – Daten –Fakten aus Spedition und Logistik, 2005,

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Jahresbericht 2005 et 2004, Francfort

Différents articles : MDR, 28.08.2006, Die Welt, 15.09.2004, Le Monde, 13 février 2007, Les Echos, 13.02.2007, L'Espresso, février 2007

Discours du Secrétaire d'Etat au Transport, M. Hennerkes, BMVBS, 1 février 2007-03-04

Fachwissenschaft für Spedition und Logistikkaufleute, Heft 12-12-13-14-15, Berufsbildungswerk der Spedition in Hessen e.V., 2006

Francine Lafontaine, Laura Malaguzzi Valeri, « The Deregulation of International Trucking in the European Union : Form and Effect, working paper, Avril 2005

Herry M., « Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr. 2001

Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique / DRE Alsace, „Etude des distorsions de concurrence dans le transport routier de marchandises entre la Région Alsace et les Länder allemands limitrophes », juillet 2002

Laufer Yves, de Santiago Susana, Lexique quadrilingue du transport et de la logistique, CELSE, 2002

Ministère Fédéral des Transports, de l'Aménagement et de l'Habitat (BMVBS) : « Politique des transports intégrée : notre conception pour un avenir mobile », 2000, Berlin

Ministère Fédéral des Transports, de l'Aménagement et de l'Habitat (BMVBS), Bunverkehrswegeplan 2003, 2003, Berlin

Ministère de l'Équipement du Transport et du Logement, “Réglementation sociale européenne dans les transports routiers, DTT, 20005

Ministère de l'Équipement, du Transport et du logement, SESP, « La transport routier de marchandises en Europe en 2004 : forte croissance du pavillon espagnol » 2006

NEA Transport Research and Training, Cost comparison and costs developments in the European Road Haulage Sector, 2005

Peter Klaus, Christian Kille, « Die Top 100 des Logistik 2006 », 4ème édition, Deutscher Verkehr Verlag Hambourg, 2006

Prof. Dr. Peter Klaus, “Go East-Logistik”, Transparents de la Conférence, septembre 2004

Prognos, « Regulations in the transport market and personnel costs of driving staff in Germany, january 2003

Rapport de la Commission au Conseil sur l'application par les états-membres de la directive 2000/30 du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, 2006

Rencontre avec la Prof. Dr. Babette Dorner, Hochschule Heilbronn

Revue de l'OFCE, « France : le coût d'Outre-Rhin : perspectives 2006-2007 pour l'économie française », avril 2006, Nr. 97

Revue de l'OFCE, fiche pays Allemagne, n°97, septembre 2006

Sinn H.-W., Westermann F., „Two Mezzogiornos“, NBER working paper series, Cambridge (USA), 2001

Transparents de présentation des compétences du BAG, BAG, 2007

Wochenbericht des DIW, Berlin, 44/04, 2004.

Wolfgang H. Schulz, „Industrieökonomik und Transportsektor. Marktdynamik und Marktanpassungen im Güterverkehr“, Kölner Wissenschaftsverlag, 2004

Wolfgang H. Schulz, « Application of systems Dynamics to Empirical Industrial Organization – The Effects of the New Toll Systems », Jahrbuch für Wirtschaftswissenschaften, Band 56, 2005, Heft 2

Et tout un ensemble d'entretiens avec des entreprises localisées dans trois Länder : Hesse, Saxe et Bade-Wurtemberg principalement.

ANNEXES :

1) Quelques éléments de vocabulaire sur le parc de poids lourds en Allemagne :

Der Fuhrpark

	Hängerzüge mit 2 Wechselbrücken, Plane und Spiegelolader Taut-Liner mit EDSCHA-Verdeck, teilweise mit Ladebordwand	- Länge i.L. 7,05, 7,30 m - Breite i.L. 2,43 m, 2,50 m - Höhe i.L. 2,50 m - Beladung von der Seite, von oben und von hinten - 34 bis 36 Palettenstellplätze - Gefahrgutausrüstung
	Hängerzüge mit 2 Wechselbrücken, Koffer, teilweise mit Ladebordwand	- Länge i.L. 7,05, 7,30 m - Breite i.L. 2,45 m - Höhe i.L. 2,40 m - 36 Palettenstellplätze - Gefahrgutausrüstung
	Nahverkehrsfahrzeuge Plane und Spiegel oder Koffer	- Länge i.L. 5,00 - 7,00 m - Breite i.L. 2,43 m - Höhe i.L. 2,40 m - plus Tandem-Hänger - Hydraulische Hebebühne zur Be- und Entladung mit Handhubwagen - Gefahrgutausrüstung - Scanner

	Sattelzüge "Taut-Liner EDSCHA-Verdeck"	- Länge i.L. 13,60 m - Breite i.L. 2,45 - 2,50 m - Höhe i.L. 2,70 m - Beladung von der Seite, von hinten und von oben - 34 Palettenstellplätze - Gefahrgutausrüstung
	Sattelzüge mit Plateauauflieger, "Containerchassis für 20', 40' und 45' Container	- Länge i.L. bis 13,60 m - Breite i.L. 2,45 m-2,50 m - Höhe i.L. 2,60 m - Beladung von hinten - Gefahrgutausrüstung
	MEGA-Liner "Taut-Liner" Speziell für den Transport von Maschinen, sperrigen und voluminösen Gütern	- Länge i.L. 13,60 m - Breite i.L. 2,50 m - Höhe i.L. 3,00 m - Ladevolumen 102 cbm - Beladung von der Seite, von oben und von hinten - 34 Palettenstellplätze - Gefahrgutausrüstung
	Schwerlastzüge mit Semitrailer	- in der Länge ausziehbar - bis 20 m Tragfähigkeit bis 45 t - Beladehöhe 80 bis 90 cm - Ausnahmegenehmigung für Maßüberschreitungen - Hydraulische Auffahr-rampen - Container Verriegelung

nach oben

2) Transposition de la Directive 2002/15 dans le droit allemand (juillet 2006)

Ce qui est important dans le document suivant est le point 4, à savoir le fait que les transporteurs allemands s'orientent vers un temps de travail de 48 heures par semaine qui ne doit pas être dépassé mais ce calcul est effectué sur une moyenne très longue de 4 mois calendaires. Il est même précisé au point 6) alinéa 2 que, en raison de circonstances « objectives et techniques » ou en « fonction de raisons liées à l'organisation du travail », cette moyenne mobile sur base calendaire est portée à 6 mois calendaires, ce qui devrait amener peu de modifications autour d'une durée maximale de travail de 56 h. Comme il a été mentionné à plusieurs reprises lors des entretiens, la mise en œuvre de la nouvelle directive sur le temps de travail ne devrait pas profondément changer la donne en Allemagne.

§ 21a ArbZG

Beschäftigung im Straßentransport

(1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Fahrer oder Beifahrer bei Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1, 1986 NT. L 206, S. 36) oder des Europäischen Übereinkommens "Über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (BGBl. II 1974 S. 1473) gelten die Vorschriften dieses Gesetzes, soweit nicht die folgenden Absätze abweichende Regelungen enthalten:

Die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und des AETR bleiben unberührt.

(2) Eine Woche im Sinne dieser Vorschriften ist der Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.

(3) Abweichend von § 2 Abs. 1 ist keine Arbeitszeit:

1. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,

2. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;

3. für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit

Für die Zeiten nach Satz 1 Nr. 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist.

Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.

(4) Die Arbeitszeit darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden.

(5) Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Kraftfahrer und Beifahrer sowie nach dem AETR. Dies gilt auch für Auszubildende und Praktikanten.

(6) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden

1. nähere Einzelheiten zu den in Absatz 3 Satz 1 Nr. 1, 2 und Satz 2 genannten Bedingungen Voraussetzungen zu regeln)

2. abweichend von Absatz 4 sowie den §§ 3 und 6 Abs. 2 die Arbeitszeit festzulegen, wenn objektive oder technische Gründe oder Gründe im Zusammenhang mit der Arbeitszeitorganisation vorliegen. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich im Durchschnitt von sechs Kalendermonaten nicht überschreiten.

§ 7 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2a gelten nicht. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend.

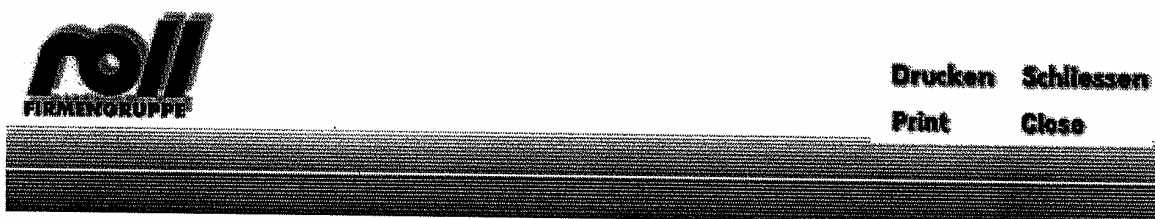
(7) Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Arbeitszeit der Arbeitnehmer aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren. Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Aufzeichnungen seiner Arbeitszeit auszuhändigen.

(8) Zur Berechnung der Arbeitszeit fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auf ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben schriftlich vor.

3) Exemple d'une entreprise en réseau : ROLL

Présentation sur Internet des partenaires de ROLL et de leur lieu d'implantation (Ort)

National (1)



Partner	Ort
Schmidt Gevelsberg	Schwelm
VTA	Aschaffenburg
Mönkemöller&Riek	Dietzenbach
Müller	Saarlouis
MTG Bayer GmbH	Mannheim
Wackler Spedition & Logistik	Stuttgart
Wackler Spedition & Logistik	Göppingen-Holzheim
Spedition Kunze GmbH	Karlsruhe
SWS	Karlsruhe
Klumpp + Müller	Kehl
H. Maier Spedition	Singen
A. S. Steinen	Steinen
Hinterberger Spedition	Altötting
Südkraft	Karlsfeld
Zufall GmbH&Co.KG	Göttingen
Andreas Schmid	Gersthofen
Zufall GmbH&Co.KG	Fulda
Lebert Spedition	Kempten
Lebert & Co. GmbH	Baienfurt
Franz Lebert & Co. Int. Sped.	Erbach
Amm GmbH	Schwaig
Streit Cargo GmbH	Obertraubling
Grassl Spedition GmbH	Plattling
A. Schäflein GmbH	Schweinfurt
Wackler Sped. & Logistik	Dresden
Finsterwalder Transporte	Halle
Balter&Zimmermann Sped.	Gera-Korbußen

Amm GmbH	Oettersdorf
Spetra Spedition GmbH	Großbeeren
Emons Spedition GmbH	Ludwigsfelde
Emons Spedition GmbH	Groß-Nemerow
Brand Logistik GmbH HUB	Neustadt-Glewe
Bursped GmbH	Hamburg
G. Petersen GmbH HUB	Kiel
BHS	Bremen
Kunze GmbH	Bielefeld
Pracht Spedition HUB	Lohfelden
John Spedition GmbH	Eichenzell
Geis	Bad Neustadt
Köster & Hapke	Hannover
Nellen & Quack	Mönchengladbach
BTG GmbH & Co. KG	Bocholt-Industriepark
Koch GmbH & Co. KG	Osnabrück
Thiel & Partner GmbH HUB	Luxemburg
Helmrath GmbH HUB	Bad Kreuznach
Balter Spedition	Mühlheim-Kärlich
L. Schäfer GmbH	Neunkirchen
K+M	Köln

nach oben

A l'international (2)



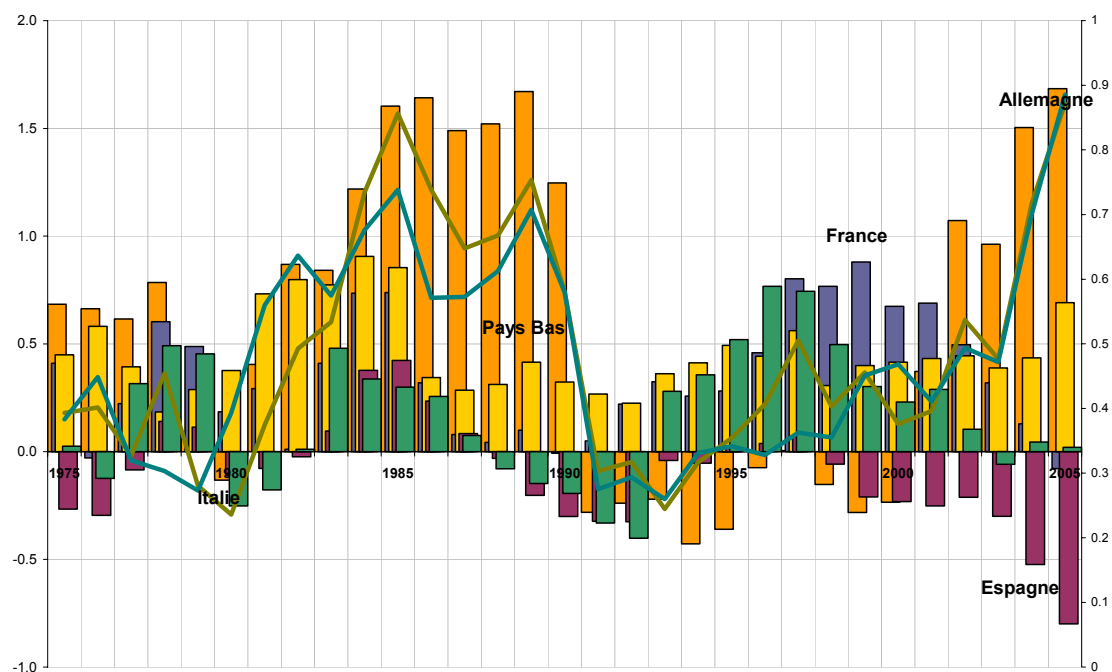
Drucken Schliessen
Print Close

Land	Partner	Ort	Abfahrt
Belgien	Gillemot	B-Kampenhout	täglich
Luxemburg	Gillemot	B-Kampenhout	täglich
Niederlande	Rotra	NL-Doesburg	täglich
Dänemark	Lemann	DK-Vejle	Di/Fr
Schweden	Roadlink	S-Norsberg	Di/Fr
Norwegen	Universal	N-Oslo	Fr
Finnland	Oy Hacklin	FIN-Helsinki	Fr
Großbritannien	Cavewood	GB-High Wycombe Bucks	Di/Fr
Frankreich	TK	F-Paris	täglich
Österreich (PLZ 60-69)	Lebert	D-Baienfurt + D-Kempten	täglich
Österreich (PLZ 8 + 9)	Jöbstl	A-Wundschuh	täglich
Österreich (PLZ 1 - 6 + 7)	Englmayer	A-Wels + A-Wien	täglich
Ungarn	Englmayer	A-Wels	täglich
Schweiz (Ost)	Maier	D-Singen	täglich
Schweiz (West)	Interfracht	CH-Basel	täglich
Italien (Nord)	Brigl + Gruber	I-Bozen + I-Verona	täglich
Italien (Süd)	DeAngelis	I-Rom	Di/Fr
Spanien	Hamann	E-Barcelona	Di/Fr
Portugal	Transcarga	P-Porto/P-Lissabon	Di/Fr
Tschechien + Slowakei	Setto	CZ-Prag + SK-Bratislava	täglich
Polen	Labatra	PL-Orzesze	Di/Fr
Slowenien	Jöbstl	A-Wundschuh	täglich
Litauen + Lettland	Transimeksa	LT-Vilnius + LV-Riga	Do

4) Balances courantes, coûts relatifs, salaires en Europe

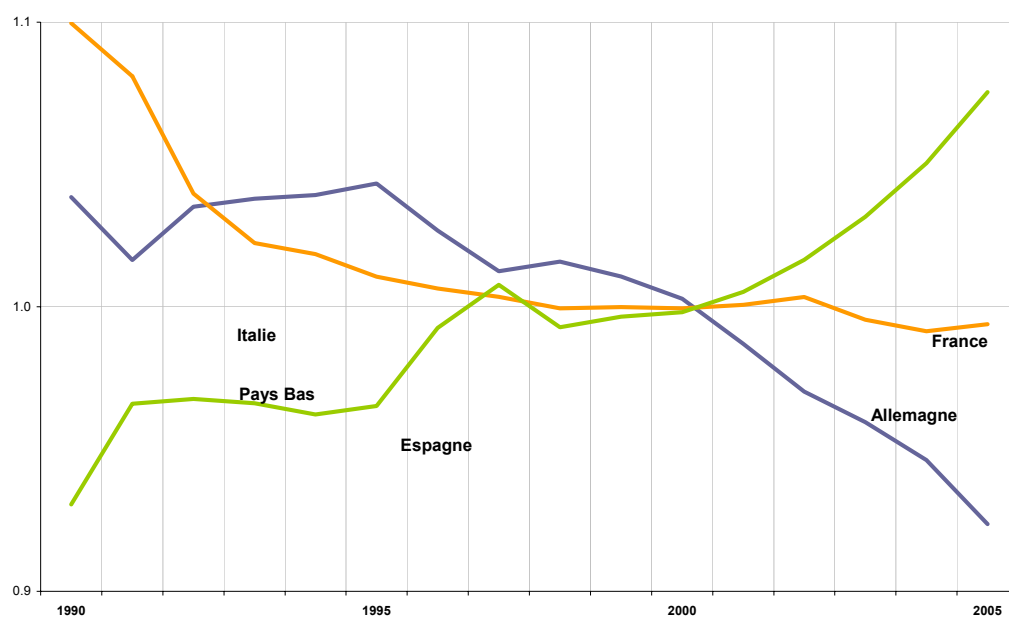
Balances courantes

Source : OFCE, 2006



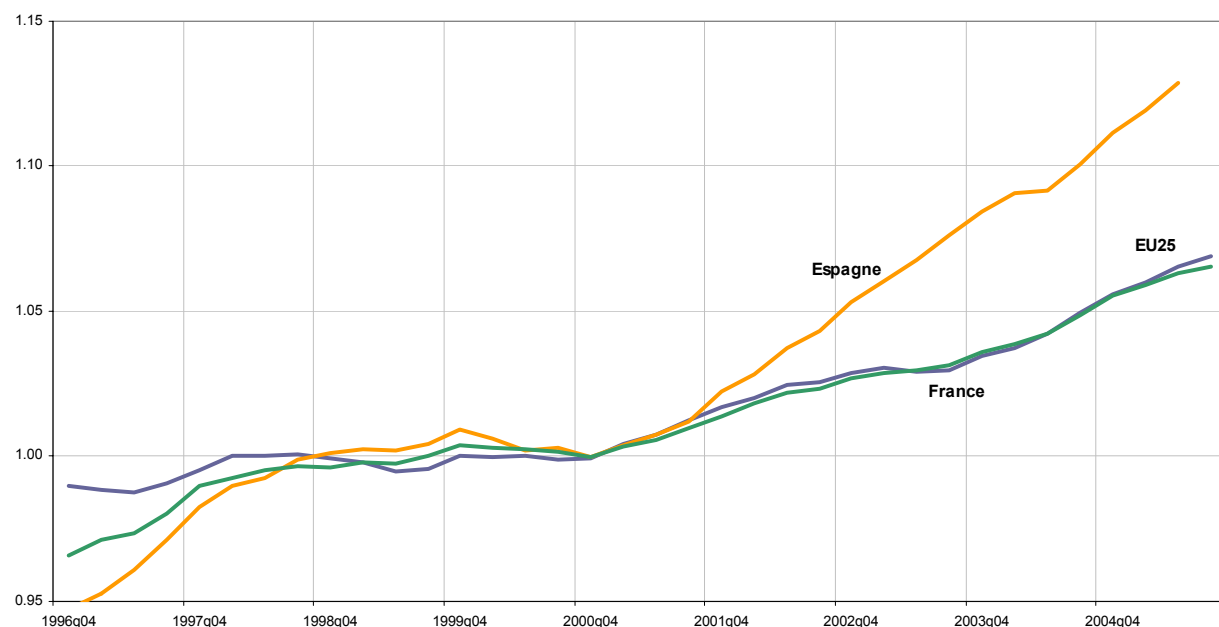
Coûts relatifs Allemagne reste de la zone

Source : OFCE, 2006

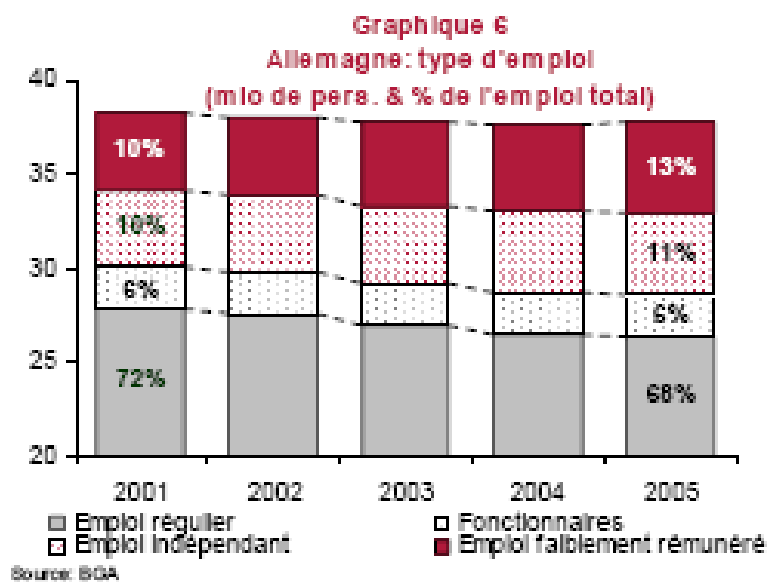


Salaires allemands par rapport à ses proches partenaires

Source : OFCE, 2006

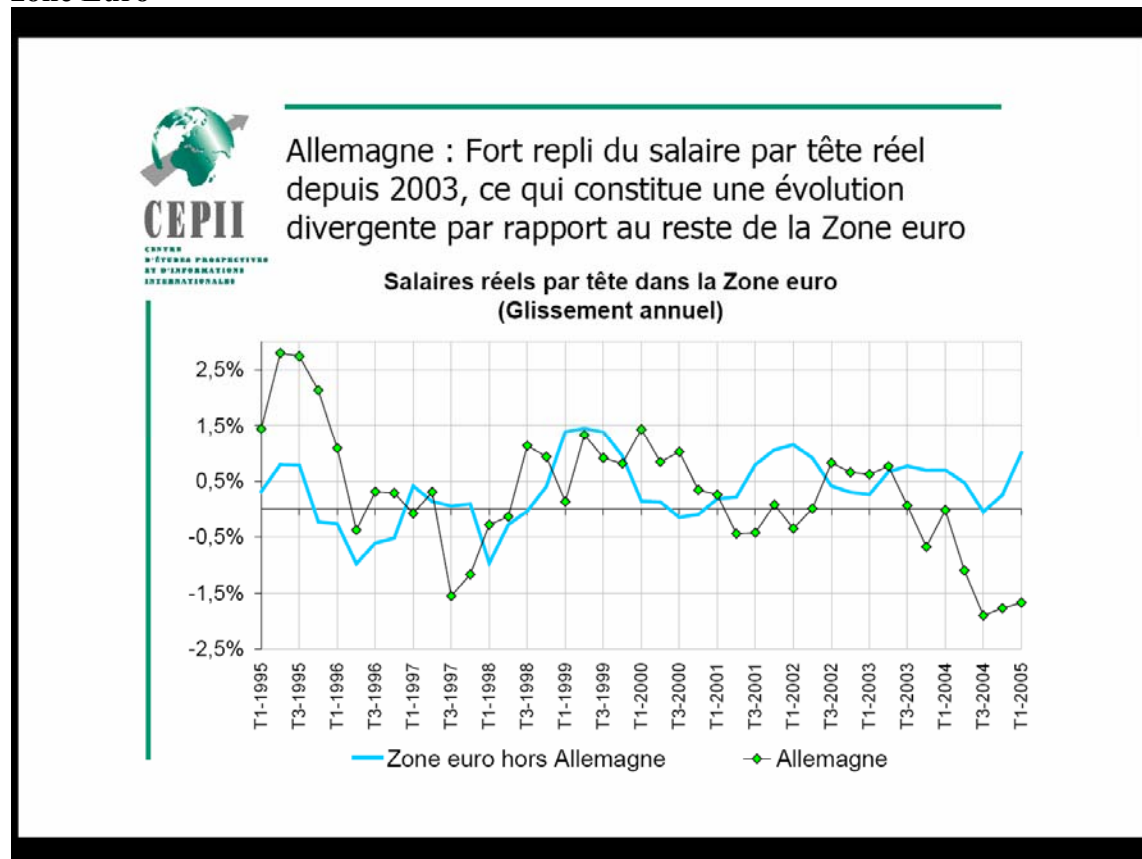


Type d'emploi : vers une flexibilisation accrue !



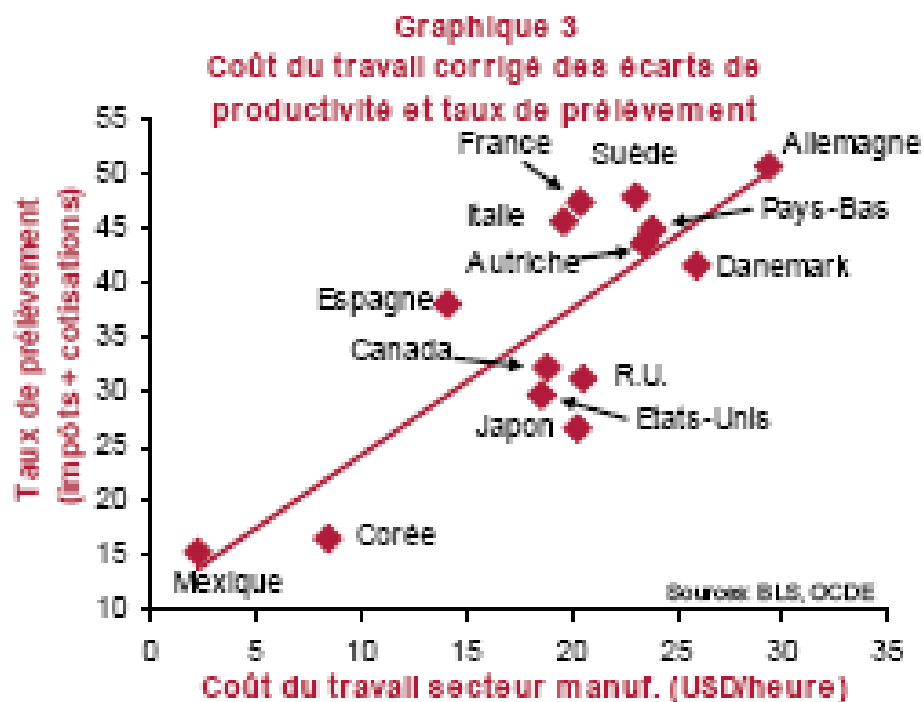
Source : Boyer, 2006

Evolution des salaires allemands : une évolution divergente par rapport au reste de la zone Euro



Source : CEPII, Borgy 2006

Comparaison européenne des coûts de travail en fonction de la fiscalité



Source : Boyer, 2006

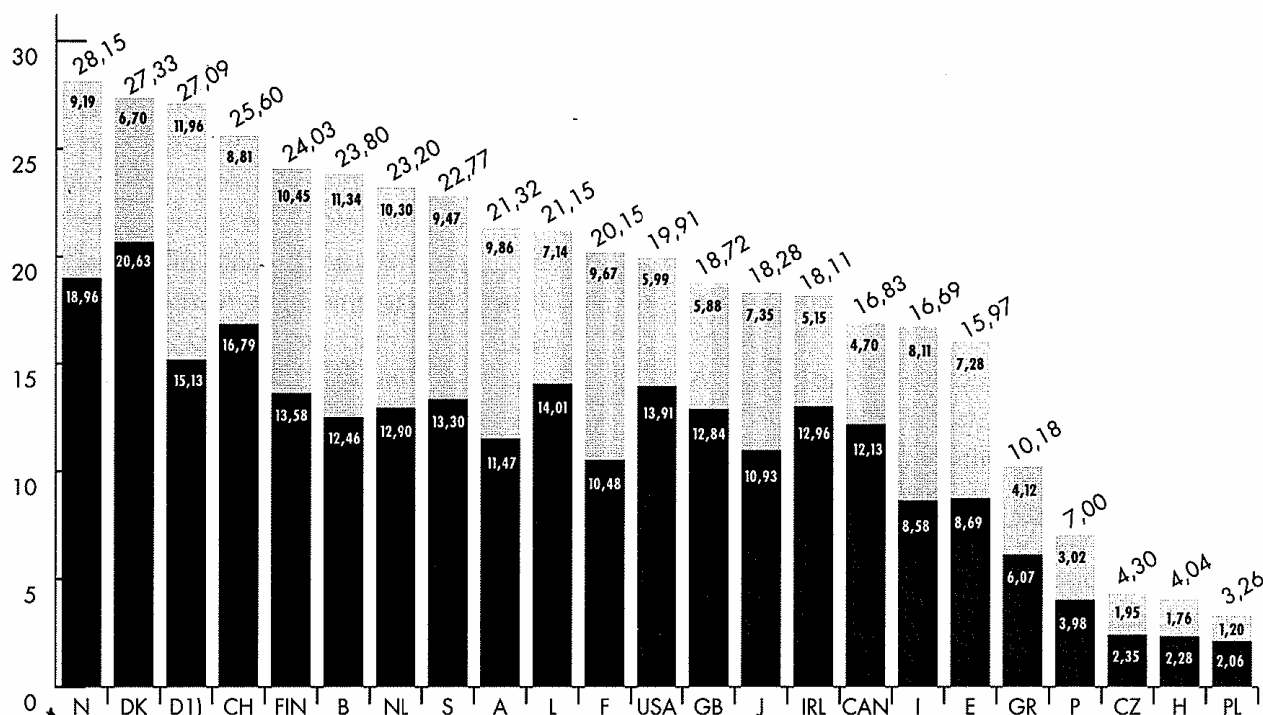
A propos des stratégies de délocalisation des entreprises allemandes

Le contenu en emplois domestiques des exportations allemandes tend à baisser (Hypothèse de « l'économie de bazar » de H.W. Sinn) : les entreprises allemandes ont eu recours de façon plus massive que les entreprises françaises aux délocalisations vers les PECO : le ratio VA/exportations est passé de 6,7 en 1991 à 4,3 en 2002.

De 2001 à 2004, le taux de croissance cumulé des exportations allemandes a été supérieur de 16 points à celui de la France.

Coûts du travail comparés dans l'industrie en 2003 dans les principaux pays industrialisés

En noir : salaire direct en €/heure / En gris : frais supplémentaires de personnel en €/heure



Source : BGL, *Jahresbericht* 2005, p. 7 ; D : Allemagne

1) Allemagne (seulement Ouest ce qui pousse fortement vers le haut les coûts)