

Le transport routier de marchandises en Allemagne face à la concurrence est-européenne : une analyse des coûts de conduite

version provisoire 1

Laurent Guihéry
Université Lumière Lyon 2
Laboratoire d'Economie des Transports - LET-ISH

laurent.guihery@let.ish-lyon.cnrs.fr
<http://guihery.ish-lyon.cnrs.fr>

Dans le cadre de ses missions, le Comité National Routier (CNR) a mené en 2006-2007 des investigations approfondies sur le transport routier de marchandises et les coûts de conduite en Allemagne. Cet article propose un résumé synthétique de cette étude. Le point de départ de cette recherche vient de l'observation préoccupante en France d'une baisse des parts de marché du pavillon français pour le transport routier de marchandises à l'international (cf. tableau 1). Alors que les échanges internationaux de la France entre 2000 et 2004 ont progressé de 17 % avec ses 15 partenaires de l'Union Européenne, le pavillon français enregistre une chute de 17 %. Cette chute s'explique en grande partie par la baisse des parts de marché du pavillon français dans les échanges internationaux français. Le pavillon français a perdu environ 3 points de parts de marché chaque année, passant de 35,9 % en 2000 à 25,5 % en 2004. L'essor des importations, où le pavillon français se positionne plus difficilement, agit aussi fortement contre le pavillon français. Malgré une hausse modérée des échanges avec l'Allemagne (+9%) qui explique plus du tiers de la baisse du pavillon français (SESP, 2006, 12), le pavillon français enregistre une baisse de plus de 12 points de part de marché (tableau 1) et la pavillon allemand renforce sa position, mais également les pavillons tiers (dont le pavillon néerlandais) qui ont vu leur activité progresser de 50 % depuis 2000 (SESP, 2006, p. 12).

Par l'étude du marché allemand, peut-être pourra-t-on dégager des enseignements pour une amélioration de la compétitivité des entreprises françaises dans un environnement européen très concurrentiel, en particulier depuis l'élargissement ?

Tableau 1 : 2000-2004 ... entre la France et l'Allemagne

	Allemagne	Total Europe des 15
Part de marché avec la France en 2004	20 %	100
Part de marché du pavillon français en 2000	37 %	36 %
Part de marché du pavillon français en 2004	24 %	25,5
Variation de la part de marché 2000-2004	-12,5 %	-10,4 %
Contribution de l'Allemagne dans la hausse du pavillon français	-6,2 %	- 17 %
Augmentation du commerce international avec la France 2000-2004	9,1 %	16,7 %
Baisse du pavillon français 2000-2004	-28,2 %	- 17 %

Source : SESP, 2006, p. 12

L'économie allemande à plein régime : une chance pour les transporteurs allemands !

L'économie allemande est en cette fin d'été florissante : le nombre de chômeurs devrait fortement reculer en 2008 pour atteindre son plus bas niveau depuis 1993 ce qui représente un recul de 360.000 personnes par rapport à 2007. C'est d'abord la forte croissance économique qui explique ce bon résultat puisqu'elle sera proche de 3 % en 2007 (2,7 % selon les dernières estimations des instituts de conjoncture) et elle est estimée à 2,8 % en 2008. Cette forte croissance s'explique par la très forte demande extérieure en provenance de l'étranger, et beaucoup moins par la demande intérieure contrairement à la France dont la croissance repose d'abord sur la consommation des ménages. Ainsi au premier semestre 2007, l'Allemagne a enregistré 97,7 milliards d'euros d'excédents contre 76,1 sur les six premiers mois de 2006. Elle se positionne au premier rang mondial des pays exportateurs ! Une des raisons de ce succès à l'exportation est donc cette très bonne spécialisation sur les industries mécaniques et les machines-outils qui alimentent la forte croissance en Asie, et en Chine en particulier. Les transporteurs allemands en profitent pleinement et les chefs d'entreprises expriment un réel optimisme : ils prévoient même des goulots d'étranglement pour acheminer les expéditions de Noël vers les grandes surfaces... par manque de conducteurs ! Ce succès s'explique aussi par un vaste tissu de PME / PMI – les *Mittelstandunternehmen* – très engagées à l'exportation, bien plus qu'en France : nous avons là une réelle particularité allemande alors que la France s'organise bien plus autour de grands groupes qui attirent sur eux l'attention des médias, des pouvoirs publics et du grand public.

Mais l'élément le plus visible et le plus significatif de ce renouveau de l'économie allemande après 10 années « plombées » par le coût de la réunification allemande et caractérisées par une faible croissance est sans hésitation **le retour à l'excédent budgétaire des finances publiques allemandes au premier semestre 2007**, pour la première fois depuis l'unité allemande (1989) ! Incroyable alors qu'il y a quelques années la Commission Européenne menaçait l'Allemagne d'ouvrir une procédure de sanction pour le non respect des critères de Maastricht – voulus de surcroît par l'Allemagne - en particulier le critère de déficit public

inférieur à 3 % du PIB... Ce bon résultat des finances publiques allemandes propulse aussi la France « seule » au premier rang des mauvais élèves... La France a en effet repoussé à 2012 le retour à l'équilibre budgétaire !

Le surplus pour 2007 devrait avoisiner les 1,2 milliards d'euros (0,1 % du PIB). Sur la même période de l'an dernier, le déficit était de 23 milliards d'euros ! Cette bonne performance s'explique bien évidemment par les bonnes rentrées fiscales (+10 %) dues en partie par la mise en place d'une TVA sociale (hausse de 3 points du taux standard de TVA de 16 % à 19 % et baisse des charges sociales prélevées sur les salaires).

Une des préoccupations actuelles du gouvernement fédéral concerne la réelle pénurie de personnels qualifiés, de conducteurs en particulier, et d'ingénieurs en Allemagne : ce manque de personnel entraîne, selon diverses études, un manque de 20 milliards d'euros par an pour l'économie allemande soit 1 % de son PIB et pénalise les secteurs phares de la machine-outil, la métallurgie, l'électro-industrie, l'automobile et l'activité tertiaire. Du côté du transport routier de marchandises, les entreprises allemandes de transport connaissent ainsi une pénurie de conducteurs comme en témoignent de nombreux professionnels. Les premières réflexions du Gouvernement Fédéral sur cette question vont dans le sens d'une plus grande ouverture des frontières, en particulier pour les emplois qualifiés en provenance de l'Europe de l'Est et de l'Europe Centrale, associée à des hausses de salaires et des mesures incitatives.

Après des années de rigueur salariale et de désinflation compétitive – baisse des salaires et hausse de la productivité – pour réduire les coûts, renforcer la compétitivité, et favoriser la localisation industrielle en Allemagne (la défense du très sacré « Standort Deutschland », soit le « made in Allemagne »), les dernières négociations salariales attestent de la reprise à la hausse des salaires ce qui est bien légitime avec cette embellie de l'économie allemande.

Mais ce tableau optimiste ne doit pas faire oublier certaines zones d'ombre : l'Est de l'Allemagne qui a encore du mal à se réindustrialiser et qui bénéficie encore de transferts sociaux massifs plutôt orientés vers les ménages que l'investissement, une croissance démographique désespérément négative malgré une forte immigration : ainsi les experts prédisent que l'Allemagne devrait perdre 20 millions d'habitants d'ici à 2050 et être donc moins nombreux que les français à la même date. Ainsi l'arrivée à la retraite d'une classe d'âge importante qu'il faut financer a amené le Gouvernement à repousser à 67 ans de l'âge de départ à la retraite !

Le transport routier de marchandises en Allemagne : numéro 1 en Europe !

Le transport routier de marchandises en Allemagne se situe à la première place européenne, ce qui conforte bien la place centrale en Europe de l'Allemagne. Le TRM allemand pèse plus de deux fois le TRM français sur les marchés internationaux, où, de plus, il connaît une certaine croissance. Il est organisé grosso modo de façon comparable à ce qu'on connaît en France même si la dynamique est inversée : les transporteurs allemands progressent dans les échanges avec notre pays, ce que reconnaît même le Gouvernement Fédéral qui leur conseille de s'impliquer d'avantage en France car les transporteurs français rechignent à venir en Allemagne vu le nouveau péage en vigueur depuis 2005 sur les autoroutes allemandes. Entre 2000 et 2004, les transporteurs français ont vu leur part de marché dans les liaisons franco-allemandes se réduire de 28 %.

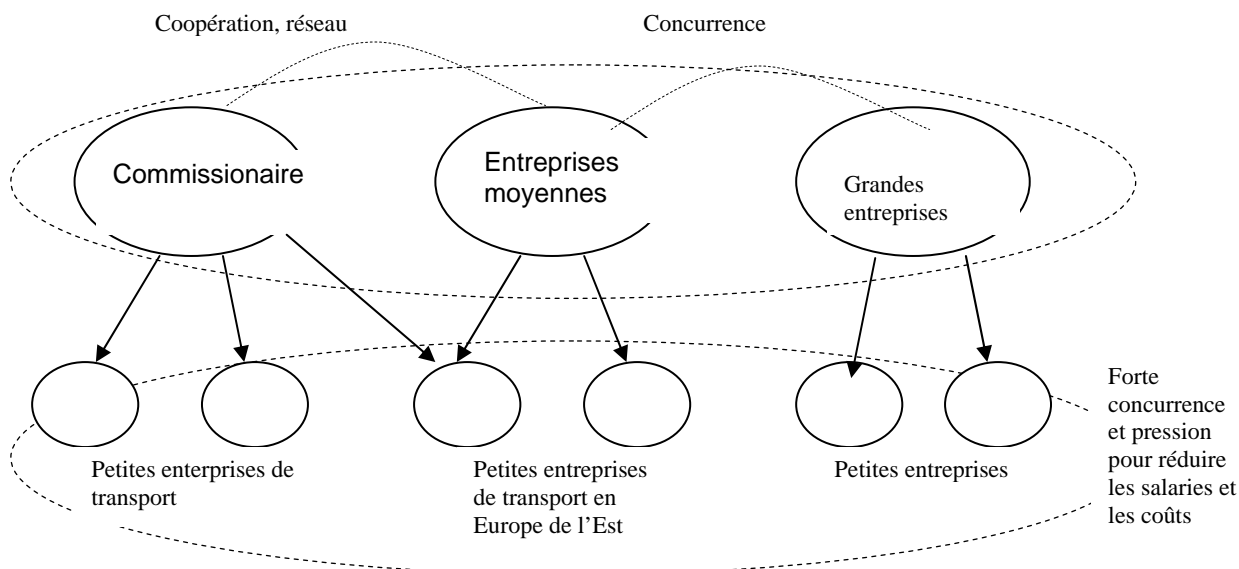
Tableau 2 : principaux indicateurs du TRM en Allemagne en 2007

	France	Allemagne	Unité
TRM sur le territoire national	296	384	Milliards t.km
Dont pavillon national	219	267	Milliards t.km
Pavillon national en t.km internationales	33	71	Milliards t.km
t.km fer marchandises	45	86	Milliards t.km
t.km voies navigables	7	64	Milliards t.km
Entreprises TRM	36 205	48 500	
Tracteurs et camions TRM+OTF	226 000	345 500	Plus de 3,5 T

Source : Alexis Giret, synthèse étude TRM Allemagne, CNR, mai2007

Le paysage allemand du TRM s’organise donc à partir de très petites entreprises mais on observe aussi la prédominance de quelques grands groupes. Un dualisme sous-traitants / commissionnaires et un réel poids du compte d'autrui sont aussi à noter (cf. graphe 1).

Graphe 1 : structure des entreprises de transport routier en Allemagne



Les transporteurs allemands tentent surtout d'accompagner la spécialisation manufacturière plutôt haut de gamme de leur industrie en développant une offre de transport « made in Germany » : fiabilité, ponctualité, rigueur, en particulier dans la gestion du personnel, et prise en compte de l'environnement (véhicules neufs, biodiesel, conduite souple et pro-environnemental). Il est vrai que, sur les segments les plus concurrentiels, les transporteurs allemands rencontrent une très forte concurrence, polonaise en particulier : ils tentent donc de se spécialiser sur des niches ou sur une offre transport / logistique haut de gamme.

Une autre particularité des transporteurs allemands est d'avoir suivi les entreprises allemandes qui se délocalisaient à l'Est de l'Europe. Ce mouvement a eu un impact réel sur les flux de transport qui se sont fortement accrus de l'Est vers l'Ouest de l'Europe. De nombreuses entreprises allemandes ont donc des filiales à l'Est de l'Europe et se sont donc renforcées par la constitution de grands groupes européens.

L'Allemagne se caractérise enfin par un niveau élevé de coût : ainsi le prix d'acquisition d'un poids lourds est 10 % plus élevé qu'en France, les coûts d'assurance sont doubles, le gasoil est en moyenne 7 % plus cher et les charges d'accès à l'infrastructure routière représentent depuis 2005 12 cents par km sur environ 90 % du réseau. Ce surcoût des péages a été néanmoins, selon l'avis des professionnels, quasi intégralement répercuté sans trop de difficulté dans le prix de transport. Ce n'est donc pas du côté des prix de transport que les transporteurs allemands pourront être compétitifs mais du côté de l'offre de transport – qualité - et des services, logistiques en particulier.

Stratégie des opérateurs allemands et coûts de conduite en Allemagne

« Limiter les coûts » : voici le mot d'ordre des transporteurs allemands mais aussi de l'ensemble des industriels, appuyés en cela par le Gouvernement Fédéral qui veut tout entreprendre pour renforcer le compétitivité du « Standort Allemagne » et limiter les délocalisations à l'Est. Les transporteurs allemands agissent donc dans ce sens : limitation à la hausse des salaires, limitation des dépenses de voyages, augmentation du temps de travail, hyper-productivité, tournées très optimisées... Les entreprises recherchent activement les gains de productivité à tous les niveaux de l'entreprise, s'organisent en réseau d'entreprise pour atteindre une masse critique et une meilleure visibilité, se concentrent.

C'est du côté de l'étude des coûts de conduite que l'on peut le mieux observer l'hyper-productivité des transporteurs allemands ; ils partagent d'ailleurs cette caractéristique avec les transporteurs néerlandais. L'étude des coûts de conduite est délicate en Allemagne car le BGL, organisation professionnelle majoritaire chez les transporteurs allemands, voit l'Europe comme un espace très concurrentiel entre les Etats-membres : elle pratique donc une politique de « secret » sur ces informations. Un camion-remorque (typique en Allemagne) effectue environ 135 000 km/an en Allemagne contre 120 000 km/an pour un PL français (classe semi-remorque de type savoyarde) selon les études du C.N.R. Certains poids lourds roulent près de 11h. par jour et 60 heures par semaines soit environ 2750 h. par an avec évidemment plus d'un conducteur impliqué.

Les coûts de conduite représentent le premier poste de dépense (45 % des coûts totaux). Ils suivent en général une convention collective précise qui s'applique à l'ensemble du secteur à l'exception de quelques petites entreprises peu influentes. Il n'y a pas de salaire minimum en

Allemagne et chaque Land fonctionne sur la base d'une convention collective régionale qui sert de référence. On observe ainsi de fortes disparités Est – Ouest : les écarts entre les salaires de l'Est et ceux de l'Ouest peuvent atteindre 30 %, ce qui est non négligeable et offre donc une double stratégie aux grands opérateurs allemands de transport : pour les transports à faible valeur ajoutée et peu rentables, ceux-ci sont externalisés vers leurs filiales est-allemandes. A l'inverse, les transports les plus stratégiques et les mieux rentables sont effectués par les transporteurs ouest-allemands, plus chers.

La pratique de la conduite est un différente des observations françaises : le temps de disponibilité est peu utilisé et il semble n'être pas rémunéré ; le temps d'attente est souvent considéré comme un temps de repos. Deux positions sont donc couramment utilisées : le temps de conduite et le temps de repos ce qui permet de maximiser le temps de travail.

Enfin, les heures portées sur la fiche de paye ne sont pas obligatoirement le reflet des heures enregistrées par le chronotachygraphe. Le chrono sert au respect de la législation européenne sur les temps de conduite et de repos, mais le salaire se négocie de gré à gré entre le conducteur et son employeur sur la base de son activité moyenne annuelle. Il en résulte des salaires significativement plus élevés qu'en France, pour des volumes de travail certes plus élevés mais respectant la législation européenne. Au final, le coût de l'heure de conduite est inférieur à celui connu en France.

Plus précisément, le niveau de salaire moyen s'établit à 2 700 €/mois environ à l'Ouest avec les heures supplémentaires et les primes. En Allemagne de l'Est, c'est plutôt une moyenne de 1700 € qui est constatée. Les charges patronales s'élèvent à 25 % contre 38 % en France. Les frais de déplacements se montent en moyenne à 20 €/jour quand ils atteignent 38 €/jour en France. Le temps de travail hebdomadaire est plus élevé en Allemagne qu'en France : 56,5 heures par semaine travaillée contre 49,6 h. en France, ce qui entraîne un temps de travail annuel (2373 h. contre 2100 h. en France) et un temps de conduite annuel supérieurs (1890 h. contre 1554 h. en France). Le coût d'une heure de conduite est estimé à 24 € en Allemagne (15 € à l'Est et près de 26 €/h dans les plus riches Länder de l'Ouest), la France se positionnant plutôt du côté de 28,4 €/heure. Le coût annuel total de conduite est ainsi supérieur en Allemagne par rapport à la France 48 900 € par an à l'Ouest mais seulement 30 000 € à l'Est contre 44 000 € en moyenne en France.

L'avantage principal vient de la gestion des temps. La forfaitisation du salaire et l'application stricte de la législation sociale européenne permettent à un conducteur allemand longue distance de conduire près de 22 % de plus qu'un français. Rapporté au coût complet de ce poste, à peu près équivalent pour la France et les Länder de l'Ouest, le ratio "coût de l'heure de conduite" montre bien où se niche l'avantage concurrentiel des Allemands.

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), Marktbeobachtung 2005, 2005

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

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Marktbeobachtung 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 SANTIAGON 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.

ANNEXE

Synthèse des principaux résultats de l'étude sur les coûts de conduite en Allemagne, en comparaison avec la France et le Pologne (2006)

	Unité	France : données CNR	Germany : West Länder de l'Ouest (moyenne)	Allemagne : Länder de l'Ouest (maximum)	Allemagne: Länder de l'Est (minimum)	Pologne (estimation)
Salaires (avec heures supp. et bonus)	€mois	2173	2734	2967	1718	de 820 à 1,360 € salaire brut par mois
Charges patronales	%	38	25	25	25	22.57 %
Défraiement en moyenne par jour	€jour	38	20	20	20	de 25 à 40€ par jour
Coût total annuel	€an	44 173	45 463	48 960	30 425	de 1,400 to 2,040 € par mois / ~ 20 000 €/ an
Temps de travail hebdomadaire	heures/semaine	49,6	56,5	56,5	56,5	56,5
Nombre de semaines travaillées par an	Semaines /an	42	42	42	44	44 à 46
Temps de travail annuel	Heures/an	2100	2373	2373	2486	2040 à 2400
Temps de conduite annuel	Heures/an	1554	1890	1890	1980	1920 à 2136
Coût d'une heure de travail	€heure	21	19,2	20,6	12,2	5,6 à 8,5 / 224€sem.
Coût d'une heure de conduite	€heure	28,4	24,1	25,9	15,4	
Base 100 France sur les heures de conduite		100	85	91	54	

Source : Etude CNR "Allemagne", 2007 et données CNR