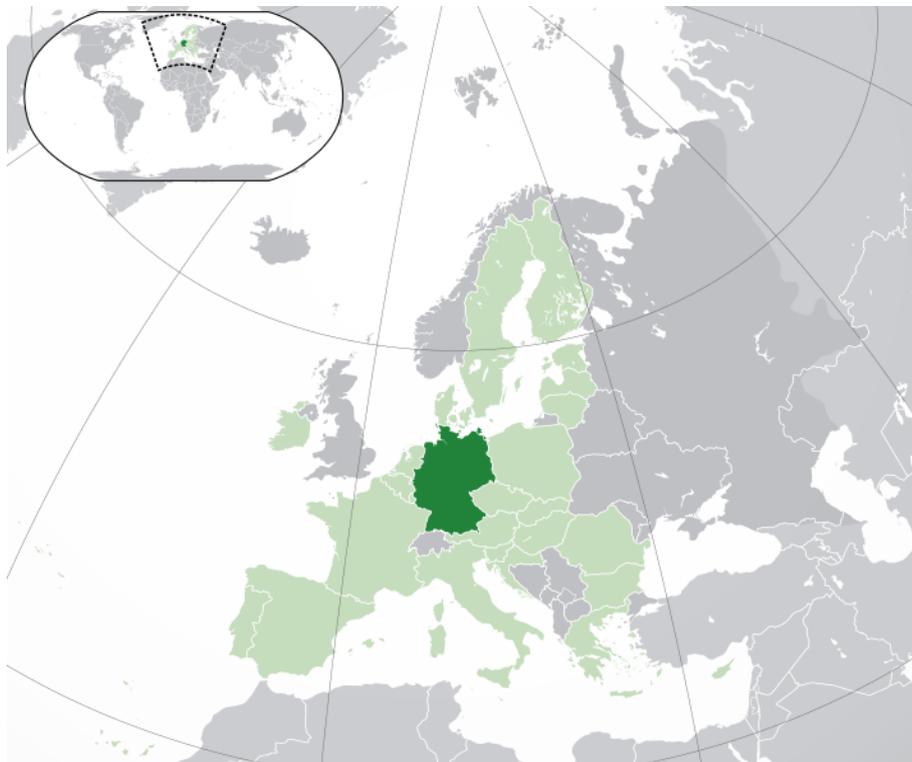


## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises allemand en 2021





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Visemont

## ETUDES EUROPE

### Le transport routier de marchandises allemand

### Étude 2021

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) – [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)



## AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM allemand réalisée en 2018, publiée en juin 2019, cette étude menée en 2021 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2022. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il est également important de noter que cette étude a été réalisée pendant la deuxième année de la crise sanitaire de la covid. Certaines données de cette étude peuvent donc être impactées de facto par la crise. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.



## RESUME

Deuxième pavillon européen après la Pologne en termes d'activité totale mais leader de l'activité nationale, le pavillon allemand connaît une phase de stagnation depuis une dizaine d'années. Il subit la concurrence directe de ses voisins de l'Est, voit ses coûts augmenter et fait face à une pénurie de main-d'œuvre qui ne cesse de s'aggraver.

Face à ses problèmes structurels, le pavillon reçoit souvent des coups de pouce de l'administration. Ainsi, depuis le 1er janvier 2020, les entreprises de TRM sont autorisées à verser à leurs conducteurs routiers une indemnité d'hébergement de 8 euros net en plus des indemnités de déplacement. En 2022, la nouvelle réglementation fiscale lui offre la possibilité d'adopter une imposition forfaitaire à 25 % sur la partie des indemnités de déplacement dépassant la limite habituelle. Le dispositif a pour but d'alléger la fiscalité de la rémunération du conducteur routier sans augmenter son salaire.

Par rapport au profil standard présenté dans l'étude sur le TRM allemand de 2018, le CNR observe tout de même une augmentation du coût du personnel de conduite de près de 10 % malgré une légère baisse des cotisations sociales. La hausse est encore plus marquée par rapport au profil low-cost de 2018, +30 %. La pression sur les salaires des conducteurs est croissante dans une situation de hausses importantes du salaire minimum et de pénurie de conducteurs.

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes allemand affecté principalement à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,13 € contre 1,046 € en 2018, soit une augmentation de 8 %. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse importante du coût du conducteur mais reste atténuée par la baisse du ratio conducteur/tracteur en raison de la pénurie. Autres postes de coût ayant subi d'importantes hausses sont les péages (+23 %), les pneumatiques (+28 %), l'entretien-réparations (+17 %) et le coût de détention du véhicule (+6 %). La hausse du coût du carburant est couverte par la baisse de la consommation moyenne, ce qui explique la stagnation de ce poste.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 9 % du coût total, le coût complet monte à 1,24 € au kilomètre en 2021. Pénalisé par la hausse de ses coûts, le pavillon allemand cède son activité internationale au profit des pavillons polonais, lituanien ou encore roumain. L'ancien champion de l'international ne se classe plus que 5<sup>ème</sup> en 2021 et se concentre de plus en plus sur son activité domestique.



# SOMMAIRE

<b>RESUME</b>	<b>7</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>9</b>
<b>1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ALLEMAND</b>	<b>11</b>
<b>1.1. L'ALLEMAGNE EN BREF</b>	<b>11</b>
<b>1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ALLEMAND</b>	<b>12</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	18
LE TRM ALLEMAND EN 2021 - DONNEES CLES	20
<b>1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE</b>	<b>24</b>
FORMES D'ENTREPRISES	24
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	25
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	28
<b>2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ALLEMAND 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>35</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>35</b>
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	36
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	36
CARBURANT	37
ENTRETIEN & REPARATIONS	37
PEAGES	38
ASSURANCES	38
TAXE A L'ESSIEU	39
COUTS DE STRUCTURE	39
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>39</b>
CONDITIONS D'EMPLOI	39
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	40
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>43</b>



# 1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ALLEMAND

## 1.1. L'ALLEMAGNE EN BREF

Capitale	Berlin
Superficie	357 376 km <sup>2</sup>
Population	83 196 078 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Allemand
Régime politique	République parlementaire fédérale
Président de la République	Frank-Walter Steinmeier
Premier ministre	Olaf Scholz, depuis le 8 décembre 2021
Ministre chargé des transports	Volker Wissing, depuis le 8 décembre 2021
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> janvier 1958
Date d'adhésion à l'euro	1 <sup>er</sup> janvier 2011
Sièges au Parlement européen	96 sièges
Commissaire européen	Ursula von der Leyen, présidente
Croissance PIB réel (%)	+2,6 % (Eurostat, 2021)
Inflation (%)	+ 4,5 % (Eurostat, 2021)
Taux de chômage (% de la population active)	3,6 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	+178,391 milliards d'euro (2021)
Salaire minimum mensuel brut	1 621 € à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2022
Émissions de gaz à effet de serre	8,9 tonnes/habitant (Eurostat, 2020)

## 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ALLEMAND

### POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

#### *Rappel sur les institutions politiques allemandes*

*En Allemagne, la répartition, dite « verticale », des compétences politiques aux différents niveaux de l'État est déterminée par la Constitution. En ce qui concerne le cadre réglementaire, le transport aérien et les chemins de fer fédéraux relèvent exclusivement de la compétence de l'État fédéral (Bund en allemand). En outre, l'État fédéral peut décider d'établir un cadre réglementaire uniforme pour la navigation maritime, la navigation intérieure, le trafic routier (y compris les redevances d'utilisation des infrastructures) et les chemins de fer non fédéraux. En pratique, le cadre réglementaire de chacun de ces domaines est soumis aux lois et règlements fédéraux. D'autre part, les États (Länder) sont responsables des transports publics régionaux et locaux. Certains États ont encore décentralisé ces compétences, notamment en ce qui concerne les services régionaux et locaux.*

*Les responsabilités en matière d'infrastructures dépendent également du mode de transport. Pour le transport routier, chaque route en Allemagne est classée selon sa « structure d'usagers ». Les organes fédéraux sont responsables des routes qui sont principalement utilisées pour le trafic interétatique, avec une différenciation supplémentaire entre les autoroutes fédérales (Bundesautobahnen) et les routes fédérales (Bundesstraßen). Alors que toutes les dépenses pour les routes fédérales sont financées par le budget fédéral, les tâches de planification, de construction et d'entretien de ces routes sont confiées aux États, ce qui entraîne des problèmes. En 2016, le gouvernement fédéral et les États se sont mis d'accord sur le principe de transférer certaines de ces compétences à une nouvelle autorité fédérale chargée des infrastructures. A ce jour, elle n'a pas encore été mise en place. Les États sont entièrement responsables des routes qui sont importantes pour le trafic interrégional (Landesstraßen et Staatsstraßen), tandis que toutes les autres routes d'importance uniquement locale doivent être fournies par les comtés et les municipalités.*

#### *Politique des transports*

Le secteur des transports allemand ainsi que son infrastructure souffrent de sous-investissement issu des politiques économiques de réduction de déficits des années Schröder. Face à l'urgence de la situation, le troisième gouvernement Merkel décide de mettre en place une politique fédérale des transports, appelé FTIP 2030<sup>1</sup>. Ce plan vise, avant tout, la maintenance et la modernisation du réseau existant et son adaptation aux changements économiques et environnementaux à l'horizon 2030. Selon le plan, la forte croissance du trafic augmente le besoin d'entretien et de mise à niveau. Le nombre de passagers-kilomètres parcourus en Allemagne augmentera au total de 12,2 % d'ici 2030 par rapport à son niveau de

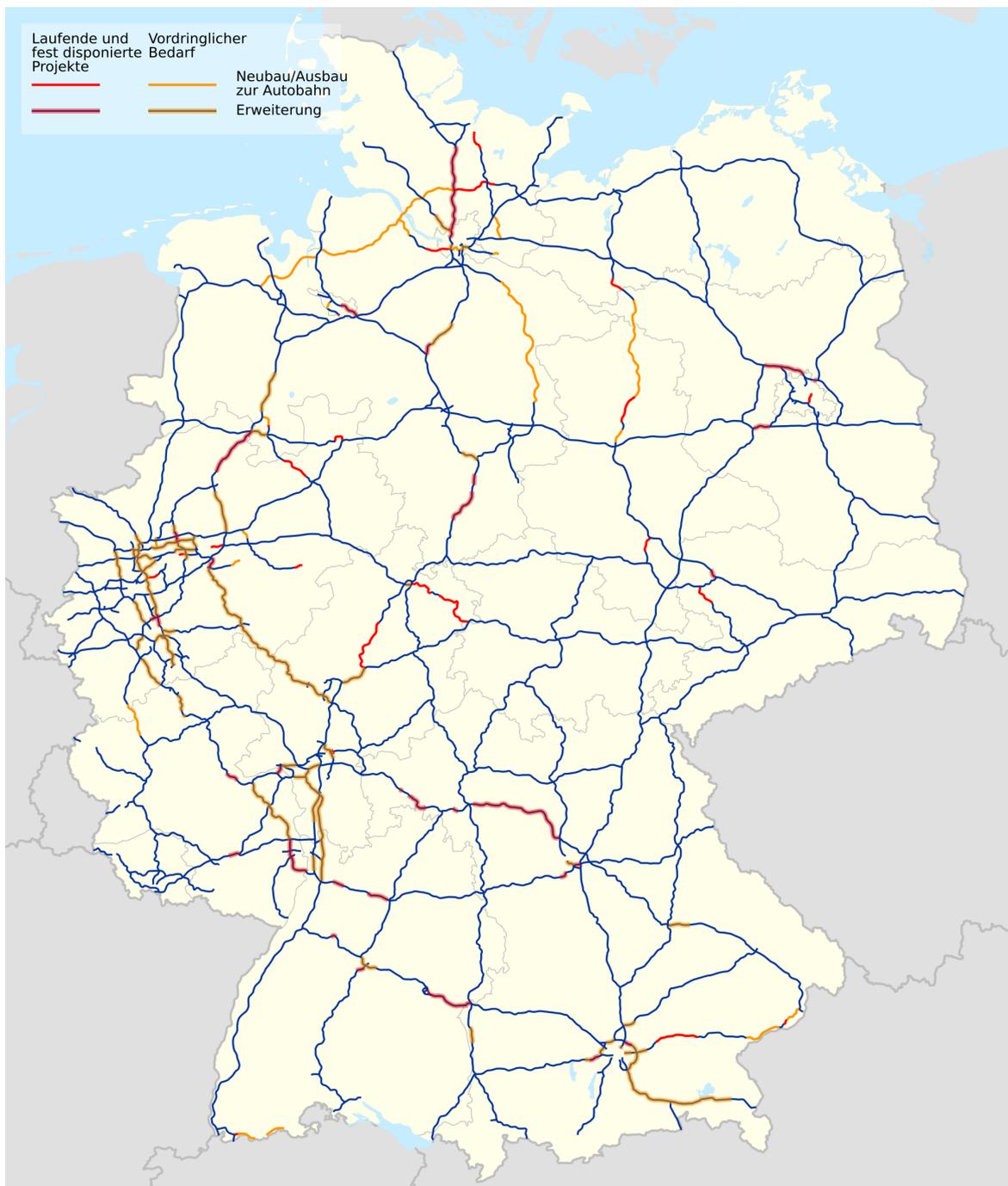
<sup>1</sup> [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/publications/2030-federal-transport-infrastructure-plan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/publications/2030-federal-transport-infrastructure-plan.pdf?__blob=publicationFile)

2010. Selon les prévisions de trafic pour 2030, c'est équivalent à un taux de croissance annuel de 0,6 %. Dans le même période, la quantité de fret devrait augmenter de 38 %. À de nombreux endroits sur les réseaux, il y a donc un besoin de mise à niveau et de nouveaux projets de construction.

De plus, les prévisions les plus récentes des besoins en entretien structurel et remplacement de certaines infrastructures montrent qu'à l'avenir, il faudra investir beaucoup plus que par le passé si le réseau existant doit être préservé à un niveau élevé. »

### Projets autoroutiers du FTIP 2030, situation en 2016

(rouge : projets en cours ; rouge et noir : besoin urgent ; jaune : nouvelles routes, jaune et noir : travaux futurs)



Pour réussir le défi, le ministère fédéral déclare prioritaires l'entretien, le remplacement et l'évolution de manière durable des infrastructures des domaines politiques. A cet effet, « d'autres moyens de financement des infrastructures doivent être utilisés parallèlement au financement public traditionnel. De plus, les sommes doivent être utilisées de manière bien ciblée. » L'accent est mis sur le principe de primauté des entretiens structurels sur les nouvelles constructions. La suppression des goulets d'étranglement sur les corridors encombrés est citée comme étant une autre priorité. Ainsi, le gouvernement fédéral a lancé en 2016 un projet de réorientation de sa politique d'investissement en matière des transports.

L'allocation des crédits supplémentaires « spécial infrastructures », l'élargissement du principe de l'utilisateur-payeur et la plus grande implication du capital du secteur privé dans les investissements du gouvernement fédéral constituent les bases de financement des objectifs du gouvernement fédéral.

Le niveau total de financement prévu par le FTIP 2030 est d'environ 269,6 milliards d'euros. Sur ce total, 226,7 milliards d'euros couvrent l'entretien et la mise à niveau du tissu existant ainsi que certains nouveaux projets de construction pour la période de 2016 à 2030. Il existe une assiette de 42,8 milliards d'euros supplémentaires pour financer des projets dont les travaux ne commenceront pas avant la fin du FTIP mais qui nécessitent des investissements antérieurs aux travaux.

Selon le plan, l'entretien structurel de l'existant routier et ferroviaire ainsi que les réseaux fluviaux nécessiteront à eux seuls environ 141,6 milliards d'euros entre 2016 et 2030. Le FTIP 2030 prévoit un investissement de 98,3 milliards d'euros pour éliminer les goulets d'étranglement et fluidifier le trafic.

Dans le financement total, le transport et l'infrastructure routiers représentent 49,3 %, le ferroviaire représente 41,6 % et le fluvial 9,1 % des fonds. Pour la mise à niveau et les nouveaux projets de construction (2016 à 2030), la part des routes est supérieure à 53,6 % (2,3 milliards d'euros par an en moyenne). Le ferroviaire recevra une part de 42,1 % (1,8 milliard d'euros par an en moyenne) et le fluvial une part de 4,3 % (0,2 milliard d'euros par an en moyenne).

### *Infrastructures de transport et utilisation*

**Répartition modale du transport de fret en % (sur la base des tonnes-kilomètres)**

2019*	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
Allemagne	73,4%	18,6%	8,0%

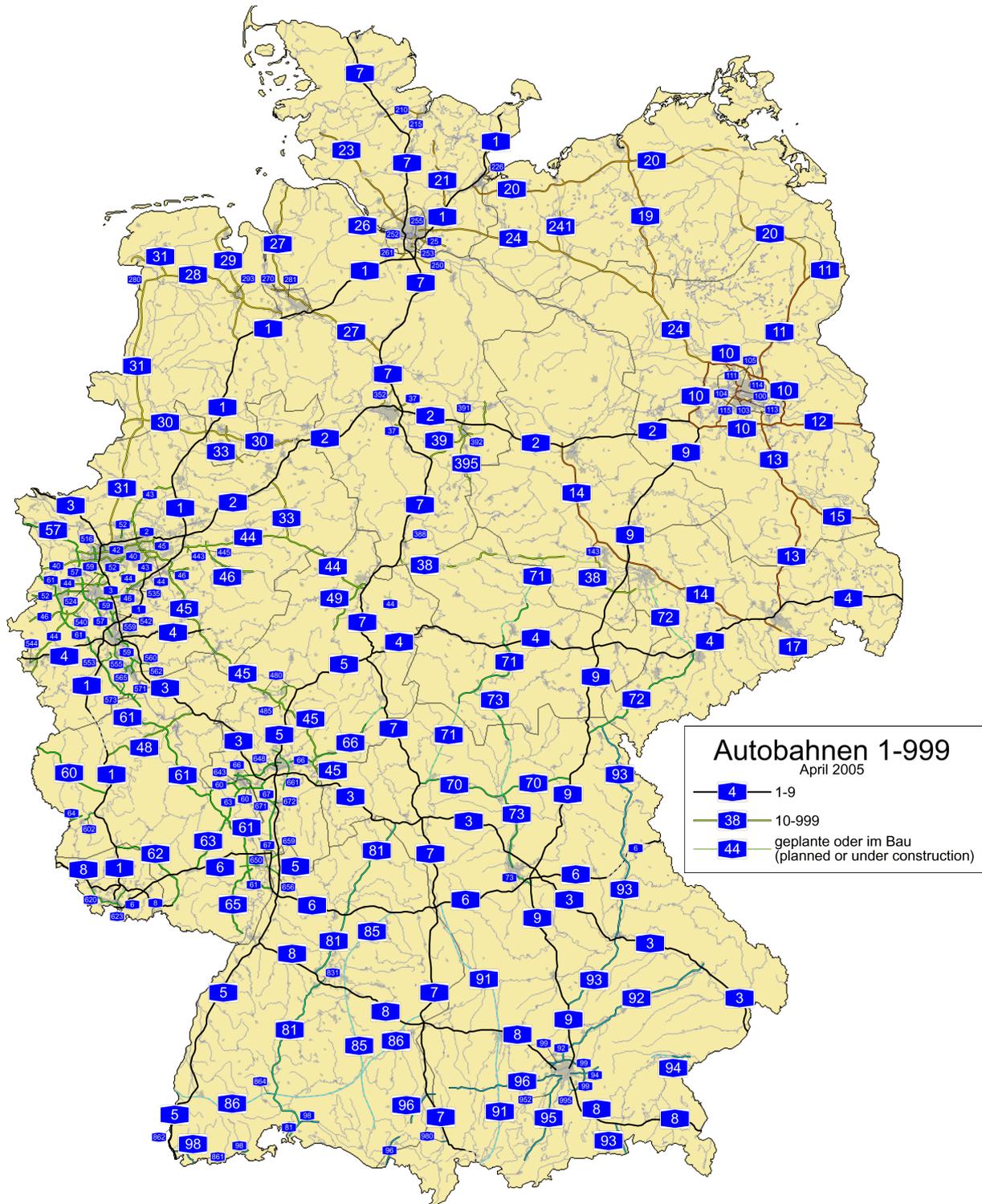
Source : Eurostat

\*Dernières données disponibles hors période Covid

L'Allemagne possède l'un des réseaux routiers les plus denses au monde. Il y a actuellement quelques 651 000 km de routes dont 231 000 km de routes de niveau 1. Parmi ces routes, on compte plus de 12 800 kilomètres d'autoroutes (quatre voies ou plus), 39 637 kilomètres de voies express fédérales (Bundesstraßen), 86 474 kilomètres de routes détenues et

entretenues par les Länder et 91 710 kilomètres de routes départementales. Le solde correspond aux routes communautaires et municipales ou les routes privées.

### Réseau autoroutier allemand

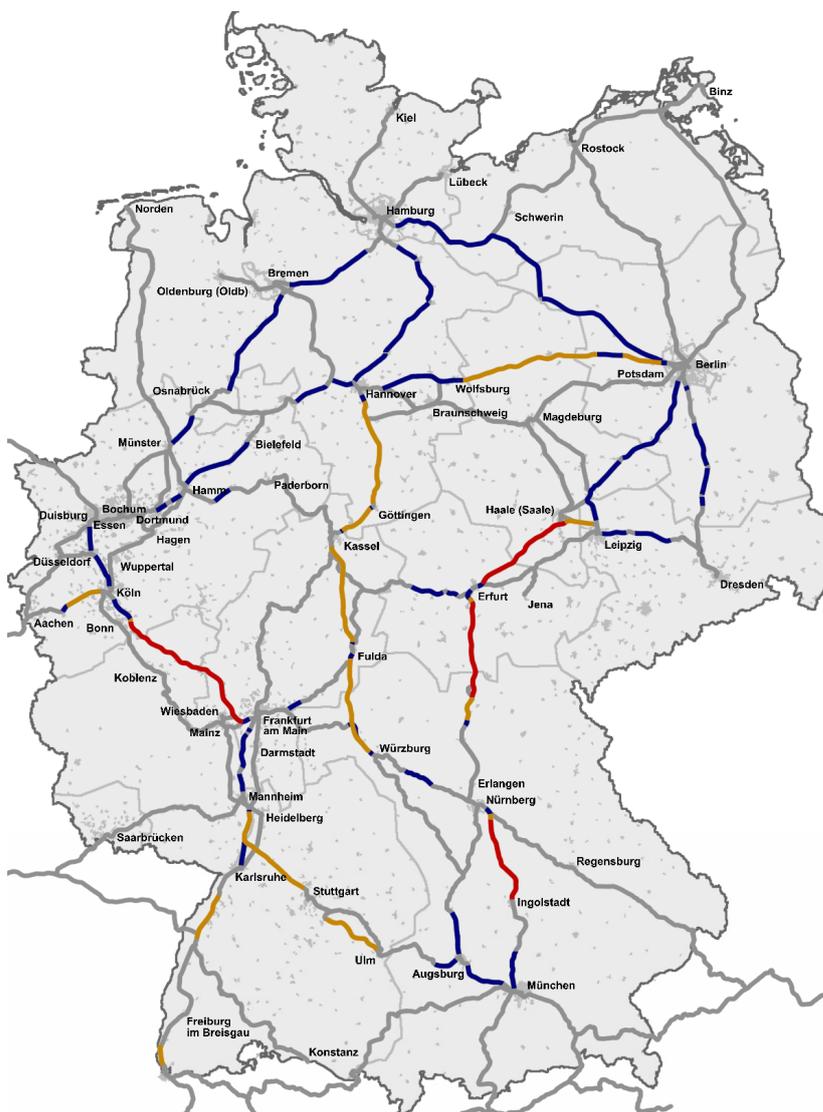


## Réseau de LGV en Allemagne

<b>Rouge</b>	LGV à 300 km/h
<b>Jaune</b>	LGV à 250 km/h ou plus
<b>Bleu</b>	Ligne à 200 km/h ou plus
<b>Gris</b>	Ligne classique, parfois modifiée pour aller à 160 km/h

Le réseau ferroviaire dans toute l'Allemagne est aussi vaste. Le réseau ferroviaire allemand pour le transport longue distance et le transport régional appartenant à la Deutsche Bahn Netz (DB Netz) comprend un réseau de 33 400 kilomètres au gabarit standard de 1,435 mètres, dont 19 800 kilomètres sont électrifiés.

Le train à grande vitesse en Allemagne est exploité sur de nouvelles lignes construites et modernisées avec une longueur totale d'environ 1 300 kilomètres après la mise en service de la LGV Stuttgart-Ulm en 2022. Pour accélérer le trafic, des voies ferrées à grande vitesse ont été construites en priorité de Cologne à Francfort, de Nuremberg à Munich et de Berlin à Hambourg. Le réseau permet aux trains adaptés de se déplacer jusqu'à 250 kilomètres et plus par heure.



Le réseau fédéral allemand de voies navigables comprend 23 000 km<sup>2</sup> de voies navigables maritimes et 7 300 km de voies navigables intérieures. Sont considérées comme voies navigables pour la navigation maritime l'infrastructure intérieure des ports maritimes, les voies d'accès aux ports maritimes ou le canal de Kiel. Les voies navigables intérieures consistent en rivières à écoulement libre (le Rhin, l'Elbe), rivières à débit contrôlé (la Moselle, le Main, le Neckar) et les canaux (l'ensemble du réseau de canaux de l'Allemagne de l'Ouest, le canal Mittelland, le canal Main-Danube).

Le réseau fluvial allemand est l'un des plus développés d'Europe. Duisbourg, situé à la partie nord-ouest de l'Allemagne sur le Rhin, est le plus grand port intérieur d'Europe et l'un des plus grands ports intérieurs du monde.

En 2019, les 12 ports maritimes allemands les plus importants de la mer du Nord et les 11 ports maritimes de la côte de la mer Baltique ont traité plus de 300 millions de tonnes de marchandises avec un taux de croissance de 1,7 % par rapport à 2018.

**Principaux ports allemands**  
(rouge : mer du Nord, bleu : mer Baltique)



Environ 250 ports intérieurs traitent 250 millions de tonnes supplémentaires de marchandises par an.

L'Allemagne dispose également d'un vaste système de transport national et international avec d'importants hubs tels que Francfort, Munich et Berlin. Les aéroports de Düsseldorf, de Cologne/Bonn, de Hambourg ou de Hanovre proposent plutôt des liaisons de point à point. Parallèlement, certains aéroports sont spécialisés sur des opérations de fret telles que l'aéroport de Leipzig/Halle et celui de Cologne/Bonn.

En général, les aéroports allemands sont des entités juridiques privatisées mais certaines collectivités publiques locales et régionales sont toujours actionnaires. L'Etat fédéral a considérablement réduit ses parts et n'en détient que quelques-unes aux aéroports de Berlin, Munich et Cologne/Bonn.

**Infrastructures de transport en Allemagne**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Longueur des routes nationales</b>	230 782 km	230 702 km	230 517 km	230 377 km	230 147 km	230 082 km	229 970 km	229 903 km	229 826 km	229 776 km	229 721 km
dont autoroutes	12 819 km	12 845 km	12 879 km	12 917 km	12 949 km	12 993 km	12 996 km	13 009 km	13 141 km	13 183 km	13 192 km
<b>Longueur du réseau ferroviaire</b>	37 669 km	37 846 km	37 941 km	37 860 km	37 775 km	38 466 km	38 623 km	38 594 km	38 416 km	38 394 km	38 394 km
dont LGV	871 km	994 km	994 km	1 101 km	1 104 km	1 104 km	1 104 km				
<b>Canaux navigables</b>	2 163 km										
<b>Rivières navigables</b>	5 565 km										

Source : Eurostat

## ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Acteurs institutionnels*

#### Au niveau fédéral

Le gouvernement fédéral joue un rôle non négligeable dans la politique allemande des transports, notamment pour Berlin. En effet, ces questions nécessitent une coordination très forte entre les différents niveaux de pouvoir du fédéralisme allemand, en particulier entre le Bund et les Länder. Le Bund s'occupe davantage du cadre stratégique et définit, conjointement avec les Länder et toutes les parties prenantes (organisations professionnelles, syndicats, associations d'utilisateur, partis, ...), les grands axes de développement de l'économie allemande, comme les infrastructures de transport (le Bundesverkehrswegeplan, BVWP) ou le plan fédéral de développement des infrastructures. Sont concernées les autoroutes fédérales, les voies ferrées nationales et à grande vitesse (via DB Netz, filiale à 100 % de la holding Deutsche Bahn détenue à 100 % pour le Bund) ou encore les voies navigables.

Dans une vision à long terme, le Bund définit aussi les axes stratégiques de développement de l'économie allemande vers une économie ouverte et globalisée. Ceci est notamment défini dans le Masterplan Logistique. L'objectif affiché par le Bund est de devenir le leader mondial de la logistique.

#### Au niveau des Länder

Les Länder sont, quant à eux, plus impliqués dans les charges d'exécution et de planification régionale et locale des grandes infrastructures décidées conjointement par le Bund et les Länder. Les questions d'aménagement du territoire et de développement local sont gérées au niveau des Länder et des communes. Le financement provient du gouvernement fédéral.

### *BAG, agence fédérale des Transports Routiers de Marchandises<sup>2</sup>*

L'Agence Fédérale des Transports Routiers de Marchandises (le BAG, localisé à Cologne) est chargée des contrôles et des infractions, des études de marché, des questions de sécurité routière et de la supervision du système de péage PL (Maut). C'est un acteur incontournable du transport routier de marchandises en Allemagne.

### *Autres acteurs et programmes d'incitation dédiés au secteur*

- Les douanes, l'administration fiscale, l'inspection du travail (Gewerbeaufsichtsamt), le contrôle technique (TÜV).

---

<sup>2</sup> [https://www.bag.bund.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html)

- La Police relève de la compétence des Länder. Pour les frontières, la Police fédérale (Bundespolizei), anciennement Police des Frontières (BGS), a été créée.
- Éventuellement des autorités sanitaires pour les aliments, ou vétérinaires pour les animaux.

### *Organisations professionnelles de TRM*

#### *BGL<sup>3</sup> (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung)*

Le BGL est l'organisation professionnelle la plus représentative du secteur des transports et de la logistique en Allemagne. Son siège social fédéral est à Francfort. Elle regroupe une délégation par État fédéré, ce qui lui assure une proximité avec les entreprises. Elle participe également au débat politique et défend les intérêts de ses membres.

Elle publie chaque année un rapport, en général pour son assemblée générale en octobre, sur la situation du transport routier de marchandises en Allemagne mais aussi en Europe. Ce rapport est étayé de statistiques (description de la branche, bilan des émissions, fiscalité, trafic, accidentologie, transport international) et de perspectives macro-économiques sur la zone euro et les principaux partenaires en Europe<sup>18</sup>. Une partie du site est dédiée aux conducteurs et leur délivre différentes informations : réunions de discussion avec la police sur des aires de repos ou encore des informations sur les pays visités.

Le BGL est très présent au niveau européen pour accompagner les travaux du Parlement européen et de la Commission européenne autour du transport routier.

#### *DLSV*

Le DLSV<sup>4</sup> s'oriente davantage vers la protection des grandes entreprises du transport et de la logistique. Il est composé de 16 représentations fédérales regroupant 3 000 entreprises pour près de 580 000 employés. Ces entreprises réalisent 90 % du chiffre d'affaires de la branche, soit environ 94 milliards d'euros. Le DLSV fédère aussi d'autres associations professionnelles de branche, plus spécialisées comme pour la logistique et l'automobile. Il se positionne aussi comme un acteur influent auprès de l'IRU. Il mène également une action forte au niveau de la formation et du recrutement. Dans un de ses rapports annuels, le DLSV fait état d'un manque de près de 45 000 conducteurs, avec une tendance à la hausse. Il met à la disposition des professionnels de nombreuses statistiques.

---

<sup>3</sup> <https://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>

<sup>4</sup> <https://www.dslv.org/>

## Représentations syndicales

### Union des Syndicats des prestataires de service (VER.DI) – Branche transports

Ver.di<sup>5</sup> est le principal syndicat de salariés en Allemagne. Il intègre différents secteurs d'activité, dont le transport. Ver.di est l'acronyme de Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Unions des syndicats des prestataires de service). Il regroupe près de 1 000 filières professionnelles et se divise en 13 branches avec une organisation assez autonome. Ver.di comptabilise environ 2 millions d'adhérents.

Ses missions sont les suivantes :

- Veiller au respect des conditions de travail.
- Négocier les conventions collectives par branche.
- Conseiller lors des comités d'entreprises.

LE TRM ALLEMAND EN 2021 - DONNEES CLES

### *Structure du TRM sous pavillon allemand en 2021*

#### Structure du TRM sous pavillon allemand en 2021

2021	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	million t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>3 107 981</b>	<b>307 272</b>	<b>100,0%</b>	<b>99</b>	<b>22 972</b>
Transport national	2 996 795	272 000	88,5%	91	20 702
Transport international	111 186	35 272	11,5%	317	2 270
<i>dont transport international marchandises chargées en Allemagne</i>	58 619	18 290	6,0%	312	1 165
<i>dont transport international marchandises déchargées en Allemagne</i>	38 280	12 990	4,2%	339	835
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 625	2 747	0,9%	488	175
<i>dont cabotage</i>	8 662	1 245	0,4%	144	95

Source : Eurostat

Le pavillon allemand est le deuxième pavillon le plus grand d'Europe avec plus de 307 000 t.km en 2021. Le pavillon est tourné vers le marché intérieur allemand avec 88,5 % d'activité nationale dans le total. L'international, qui représente 11,5 %, ne concerne pratiquement que les relations bilatérales de moyenne distance (autour de 300 km en moyenne). La différence

<sup>5</sup> <https://www.verdi.de/>

entre les volumes chargés et déchargés en Allemagne confirme le caractère exportateur de l'économie allemande mais crée un déséquilibre pour le TRM. L'activité internationale entre pays tiers et le cabotage peuvent être considérés comme des activités d'appoint.

### Evolution du TRM sous pavillon allemand

Evolution du TRM sous pavillon allemand en millions de tonnes-kilomètres

En millions de t-km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>323 833</b>	<b>307 009</b>	<b>305 744</b>	<b>310 142</b>	<b>314 816</b>	<b>315 774</b>	<b>313 149</b>	<b>316 772</b>	<b>311 875</b>	<b>304 613</b>	<b>307 272</b>	<b>-0,52%</b>
Transport national	265 025	254 499	256 721	263 032	269 650	271 679	271 666	276 151	274 037	269 928	272 000	0,26%
Transport international	58 807	52 510	49 022	47 110	45 166	44 095	41 483	40 621	37 838	34 685	35 272	-4,98%

\*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

L'activité nationale du pavillon allemand stagne depuis une dizaine d'années avec un TCAM de 0,26 % sur la période 2011-2021. Son activité internationale baisse régulièrement avec un taux moyen de -5 % par an. Au bilan, le pavillon allemand perd du terrain, notamment au profit de ses voisins des pays de l'Est, se repliant sur son marché intérieur. Le diagnostic est similaire à celui fait pour la France pour la première décennie des années 2000.

### Cabotage

Le cabotage sous pavillon allemand dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon allemand</b>	<b>2 028</b>	<b>1 764</b>	<b>1 789</b>	<b>1 775</b>	<b>1 792</b>	<b>1 614</b>	<b>1 660</b>	<b>1 532</b>	<b>1 654</b>	<b>1 306</b>	<b>1 245</b>	<b>-4,76%</b>
<i>en France</i>	540	447	479	438	453	415	394	389	459	316	323	-5,01%
<i>en Italie</i>	386	322	368	383	406	287	304	252	216	208	143	-9,45%
<i>en Pays-Bas</i>	124	121	94	124	132	169	113	163	167	189	180	3,80%
<b>Part du cabotage dans le transport allemand en pourcentage (%)</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	-

\*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

A l'instar de l'activité totale internationale, le cabotage réalisé par le pavillon allemand est également en déclin depuis 10 ans avec un taux moyen de -4,76 % par an. En détail, le constat est similaire pour le cabotage allemand sur le territoire français et la baisse est encore plus accentuée quant au cabotage allemand en Italie. Le cabotage allemand aux Pays-Bas progresse sur la même période. Néanmoins, ces données sont à analyser prudemment puisque le poids du cabotage pour le pavillon allemand ne représente plus que 0,4 % de l'activité totale.

Le cabotage en Allemagne

En millions de tonnes-kilomètres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM
Cabotage en Allemagne	6 717	8 338	9 976	12 158	12 449	16 185	20 378	19 147	22 944	25 646	nd	16,05%
Taux de pénétration du cabotage*	2,47%	3,17%	3,74%	4,42%	4,41%	5,62%	6,98%	6,48%	7,73%	8,68%	nd	14,97%
Part de marché du cabotage**	2,96%	3,77%	4,42%	5,21%	5,14%	6,50%	8,00%	7,43%	8,82%	9,93%	nd	14,40%

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

\*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

\*\*cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Le cabotage en Allemagne progresse de façon régulière et avec un taux de croissance annuel moyen de 16,05 % sur les dix dernières années. Il représente en 2020 près de 10 % de part de marché du TRM domestique allemand pour compte d'autrui. Les principaux pavillons caboteurs en Allemagne sont les pavillons polonais et lituanien.

### Entreprises de TRM

Selon l'enquête 2020 du BAG, réalisée tous les 5 ans, il y aurait en Allemagne 46 902 entreprises effectuant des « transports routiers commerciaux », soit une augmentation de 4,1 % par rapport à octobre 2015. 652 557 personnes seraient occupées par le secteur. Le nombre de véhicules à moteur (fourgons et tracteurs routiers) serait de 395 428 pour un nombre total de 318 405 remorques et semi-remorques.

Le champ d'observation de l'enquête du BAG est plus large que celui utilisé par l'Eurostat. Par souci d'homogénéité avec d'autres études internationales, le CNR affiche ci-dessous les données obtenues auprès de l'organisme européen.

#### Statistiques sur les entreprises de TRM\* en Allemagne

	2020
Nombre d'entreprises	34 145
Nombre de personnes employées	412 235
Nombre de salariés	377 892
Chiffre d'affaires	45 844 400 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	25 943 200 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	9 296 500 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	376 300 k€
Dépenses de personnel	12 111 000 k€
dont salaires et assimilés	9 828 500 k€
dont charges sociales	2 282 500 k€
Excédent brut d'exploitation	7 492 600 k€

\* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Eurostat

## Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Allemagne, les seules étant celles du BAG pour 2020 et de l'Eurostat. Ainsi, il y aurait près de 218 500 tracteurs routiers pour 370 500 semi-remorques en 2020. Selon ces données, le nombre de véhicules articulés 40 tonnes par entreprise est très faible (compris entre 6 et 7), donnée pourtant compatible avec les témoignages sur place.

Statistiques sur les véhicules en Allemagne							
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tracteurs routiers	Total	194 386	201 984	210 941	218 454	219 149	218 469
	Moins de 2 ans	67 528	70 331	70 785	72 389	72 657	61 439
	De 2 à 5 ans	66 742	68 110	75 382	80 500	80 564	85 575
	De 5 à 10 ans	45 657	46 419	45 354	44 602	46 569	52 186
	De 10 à 20 ans	12 481	15 055	17 194	18 489	16 663	16 463
	Plus de 20 ans	1 978	2 069	2 226	2 474	2 696	2 806
Véhicules de marchandises > 3,5 tonnes	Total	2 275 762	2 383 394	2 500 520	2 616 118	2 743 525	2 880 870
	Moins de 2 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 2 à 5 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 5 à 10 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 10 à 20 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	Plus de 20 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Véhicules de marchandises ≥ 3,5 tonnes	Total	524 974	528 449	529 728	531 849	531 309	528 196
	Moins de 2 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 2 à 5 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 5 à 10 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	De 10 à 20 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	Plus de 20 ans	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Semi-remorques	Total	310 895	323 431	337 085	353 584	365 396	370 499

nd : non disponible

Source : Eurostat

## 1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE

### FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Allemagne et leurs caractéristiques principales
<b>Sociétés de personnes</b>
<b>Société en commandite simple (Kommanditgesellschaft - KG)</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Un associé gérant infiniment responsable et plusieurs commanditaires apporteurs de capitaux qui ne représentent pas la société</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p>
<b>Société en nom collectif (Offene Handelsgesellschaft - OHG)</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Plusieurs associés infiniment responsables et plusieurs commanditaires dont la responsabilité est limitée à leurs apports</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p>
<b>Sociétés de capitaux</b>
<b>Société à responsabilité limitée (Gesellschaft mit beschränkter Haftung - GmbH)</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 25 000 € minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
<b>Société par actions (Aktiengesellschaft - AG)</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : au moins deux, forme dualiste avec directoire et conseil de surveillance, fonctionnement lourd et onéreux</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 50 000 € minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
<b>Société d'entrepreneurs (Unternehmersgesellschaft - UG)</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : un seul ou plusieurs entrepreneurs</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis (1€), obligation d'injecter 25 % du résultat dans le capital jusqu'à atteindre 25 000 €</p> <p>Responsabilité des associés : Chaque entrepreneur a une responsabilité limitée à ses apports</p>
<b>Société en commandite par actions (Kommanditgesellschaft auf Aktien - KGaA) - forme hybride</b>
<p>Nombre de partenaires et d'associés : au moins un associé principal commandité et plusieurs associés commanditaires qui détiennent des actions de la société</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 50 000 € minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : l'associé principal responsable indéfiniment, les commanditaires responsables au montant de leurs apports en actions</p>

Source : CCI France Allemagne

*Impôt sur les sociétés- Körperschaftsteuer et la taxe professionnelle*

L'impôt sur les sociétés (IS) concerne les personnes morales qui doivent acquitter cette taxe sur leurs bénéfices. Sur ce taux s'ajoute une surtaxe de solidarité (CS) de 5,5 %, destinée initialement à financer la reconstruction de l'Allemagne de l'Est, elle est désormais généralisée à travers toute l'Allemagne. Ainsi, le taux réel actuel est de 15,825 %.

La taxe professionnelle (TP) constitue un deuxième impôt qui touche les bénéfices des entreprises. La différence entre les deux impôts est leur destination. Si l'IS est collecté par l'État fédéral, la taxe professionnelle revient aux communes. A la différence de la CVAE française, elle ne concerne que les entreprises soumises au régime des bénéfices industriels et commerciaux, donc à l'exception des professions libérales et de la gestion de patrimoine financier.

Le taux de la taxe professionnelle varie d'une commune à l'autre. Le taux effectif s'obtient en multipliant le taux de perception (410 % à Berlin contre 490 % à Munich par exemple) par le coefficient de perception 3,5 %, inchangé depuis 2008. Ainsi, pour Berlin le taux effectif est de 14,35 % tandis qu'il est de 17,15 % à Munich.

En Allemagne, lorsqu'on parle de l'imposition des sociétés, on évoque souvent la « charge d'impôt cumulée » soit une addition des trois impôts ci-dessus. Si dans certaines communes, la charge est passée légèrement en dessous de 30 %, elle se situe souvent entre 30,18 % (Berlin) et 32,98 % (Munich) dans la plupart des grandes villes et leurs agglomérations.

*T.V.A.*

Le taux standard de la TVA en vigueur en Allemagne est fixé à 19 % et s'applique à la majorité des biens et services. Un taux réduit à 7 % est valable sur certains produits et services comme l'eau, la majorité des produits alimentaires ou encore les livres et journaux, les appareillages pour handicapés, produits culturels et loisirs.

*Taxe sur les véhicules à moteur (Kraftsteuer – Kfz)<sup>6</sup>*

La taxe porte uniquement sur les véhicules à moteur. Son montant est déterminé suivant un calcul basé sur la classe d'émissions du véhicule et son poids total. Selon les calculs du CNR, la taxe s'élève à 556 €/an pour un tracteur type, classe d'émission Euro VI.

---

<sup>6</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html)

Une exception est pourtant prévue dans la loi pour les semi-remorques. Celles-ci sont taxées à un taux forfaitaire de 373,24 €/an, ce qui augmente le montant annuel à 929 €/an pour un ensemble 40 tonnes type, classe Euro VI.

### *Péages – Maut*

En Allemagne, tous les poids lourds à partir de 7,5 tonnes de PTAC doivent payer des redevances, en fonction du trajet, à Toll Collect pour l'utilisation des autoroutes et de la plupart des routes nationales.

Les tarifs de péage sont déterminés en fonction de la distance parcourue par un poids lourd, de la catégorie de la route et du tarif kilométrique qui regroupe les coûts d'infrastructures et ceux liés à la pollution de l'air générée par le véhicule. Concernant les coûts liés à l'infrastructure, il faut différencier les poids lourds à deux essieux, trois essieux, quatre essieux ou cinq essieux.

Concernant la pollution de l'air, les catégories sont classées en fonction du type et de l'âge de la motorisation. Ainsi, les poids lourds les plus récents - catégorie de pollution de type Euro6/A - ne sont soumis à aucune tarification liée à la pollution de l'air. Ils ne paient que la partie relative aux infrastructures du tarif kilométrique.

A compter du 1er juillet 2018, le péage autoroutier a été étendu à 51 000 km de routes, soit l'intégralité des routes fédérales (autoroutes, voies rapides et routes nationales à double voie), contre 36 000 km auparavant.

Certaines sections d'autoroute ont été exclues du péage obligatoire selon l'article 1, alinéa 3, n° 1 à 3, de la loi relative au péage sur le réseau routier et autoroutier fédéral (BFStrMG) :

- la section de l'autoroute A6 comprise entre la frontière franco-allemande et l'échangeur Sarrebruck-Fechingen dans les deux sens de circulation,
- la section de l'autoroute A5 comprise entre la frontière germano-suisse et la frontière franco-allemande, et l'échangeur Müllheim/Neuenburg, dans les deux sens de circulation,
- les sections d'autoroute dont l'utilisation est soumise à un péage selon l'article 2 de la loi relative au financement privé de la construction de routes à grande circulation du 30 août 1994 (BGBl. I, p. 2243) dans sa version en vigueur.

Le 28 octobre 2020, la Cour de Justice Européenne a rendu un arrêt qui estime que l'Allemagne a gonflé le coût d'infrastructure de son réseau routier soumis à la LKW-Maut en statuant que « l'activité de la police relève des responsabilités de l'Etat dans le cadre de l'exercice de prérogatives de compétence publique ». Ainsi, « les coûts liés à l'intervention de la police sur le réseau ne peuvent donc être considérés comme liés à l'activité de l'État en tant qu'exploitant du réseau routier. » Les transporteurs ont donc obtenu le droit de réclamer le remboursement d'une partie des péages payés pour la période du 28 octobre 2020 au 30 septembre 2021 auprès du BAG. Le droit de remboursement est chiffré entre 3,8 % et 6 % du

piège payé selon le réseau utilisé et la classe du véhicule. A compter du 1<sup>er</sup> octobre 2021, de nouveaux tarifs ont été mis en place.

Péages kilométriques - Allemagne du 01.10.2021 au 31.12.2022					
Classe d'émission	Poids et essieux	Coût de l'infrastructure	Pollution de l'air	Nuisance sonore	Total
EURO 6	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,012 €	0,002 €	0,079 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,012 €	0,002 €	0,126 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,012 €	0,002 €	0,169 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,012 €	0,002 €	0,183 €
EURO 5 / EEV	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,023 €	0,002 €	0,090 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,023 €	0,002 €	0,137 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,023 €	0,002 €	0,180 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,023 €	0,002 €	0,194 €
EURO 4 ou EURO 3 avec filtre à particules PMK 2	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,034 €	0,002 €	0,101 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,034 €	0,002 €	0,148 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,034 €	0,002 €	0,191 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,034 €	0,002 €	0,205 €
EURO 3 ou EURO 2 avec filtre à particules PMK 1	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,067 €	0,002 €	0,134 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,067 €	0,002 €	0,181 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,067 €	0,002 €	0,224 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,067 €	0,002 €	0,238 €
EURO 2	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,078 €	0,002 €	0,145 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,078 €	0,002 €	0,192 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,078 €	0,002 €	0,235 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,078 €	0,002 €	0,249 €
EURO 1 et 0	7,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes	0,065 €	0,089 €	0,002 €	0,156 €
	12 tonnes jusqu'à 18 tonnes	0,112 €	0,089 €	0,002 €	0,203 €
	plus de 18 tonnes, 3 essieux	0,155 €	0,089 €	0,002 €	0,246 €
	plus de 18 tonnes, 4 essieux et plus	0,169 €	0,089 €	0,002 €	0,260 €

Source : Toll Collect

### *Droits d'accises sur le gazole professionnel*

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, l'Allemagne a mis en place un système de droits d'accises. Les droits d'accises sont des taxes indirectes perçues par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

Le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 47,04 €/hl depuis le 31 octobre 2018.

Il n'y a pas de remboursement partiel des droits d'accises en Allemagne.

Pour faire face à la crise énergétique en 2022, le gouvernement fédéral a décidé de baisser les droits d'accises sur le gazole de 0,14 €/litre entre le 1<sup>er</sup> juin 2022 et le 31 août 2022.

### Période d'essai

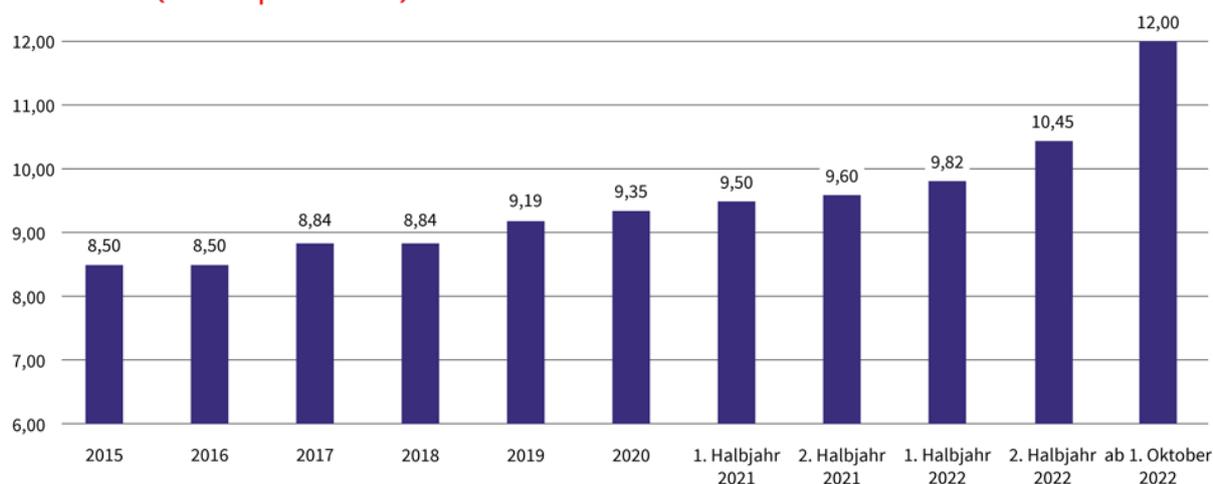
La période d'essai n'est pas obligatoire en Allemagne, mais elle est très fréquente puisqu'elle est souvent prévue dans les conventions collectives. Il faut toutefois qu'elle soit prévue dans les termes du contrat de travail.

Sa durée dépend également des dispositions introduites dans le contrat de travail ou dans la convention collective applicable dans l'entreprise. Il n'existe pas de durée maximale, mais en règle générale, la période d'essai est comprise entre 1 et 6 mois. Pendant cette période, l'employeur et le salarié peuvent mettre fin à la relation de travail en respectant un préavis de deux semaines.

### Rémunération

Le 1er janvier 2015, un salaire minimum a été introduit en Allemagne, fixé à 8,50 € brut de l'heure. En 2018, le salaire minimum allemand était de 8,84 € brut de l'heure. Il a été réévalué, plusieurs fois en 2022, pour atteindre 9,82 € en début d'année, 10,45 € au 1<sup>er</sup> juillet 2022 et finalement 12,00 € à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2022 et pour l'année 2023.

#### Gesetzlicher Mindestlohn in Deutschland 2015–2022 (in Euro pro Stunde)



Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)

Etant donné que le temps de travail hebdomadaire de droit commun est de 40 heures, le salaire mensuel minimum allemand serait donc actuellement de 2 080 € (173,33 heures par mois).

Dans le secteur du TRM, les conventions collectives ainsi que les contrats d'entreprises viennent compléter les dispositions prévues dans le droit commun. Il est important de noter que les accords de branches peuvent modifier, en l'améliorant, la règle générale. L'inverse

n'est pas possible. Ainsi, les salaires prévus dans certaines conventions collectives allemandes qui n'ont pas été régulièrement mises à jour ne sont plus valables.

Différentes conventions collectives existent dans le TRM suivant les Länder, mais ne sont pas obligatoires. La convention collective appliquée en Sarre est présentée ci-après. Il s'agit en effet d'une des plus récentes. Ce Land est aussi l'un des plus industriels et ouvriers de l'Allemagne de l'Ouest. Plusieurs entretiens auprès de transporteurs allemands ont été réalisés dans la zone.

<b>Extrait de la convention collective de la Sarre</b> <b>Version du 01.11.2020, mise à jour en mars 2022</b>			
<b>Montant du salaire horaire</b>		<b>à compter du 01.04.2021</b>	<b>à compter du 01.03.2022</b>
<b>D</b>	<b>Personnel de conduite avec moins de 24 heures de présence hebdomadaire :</b>		
1	Véhicule avec un poids total jusqu'à 7,5 tonnes (inclus)		
	a) jusqu'à 4 ans d'ancienneté	13,01 €/brut	13,27 €/brut
	b) 4 ans d'ancienneté ou plus	13,43 €/brut	13,70 €/brut
2	Véhicule avec un poids total de plus de 7,5 tonnes		
	a) jusqu'à 4 ans d'ancienneté	13,71 €/brut	13,98 €/brut
	b) 4 ans d'ancienneté ou plus	14,05 €/brut	14,33 €/brut
<b>E</b>	<b>Personnel de conduite avec plus de 24 heures de présence hebdomadaire :</b>		
1	a) jusqu'à 4 ans d'ancienneté	13,42 €/brut	13,69 €/brut
2	b) 4 ans d'ancienneté ou plus	13,69 €/brut	13,96 €/brut
<b>Temps de travail pour personnel de conduite avec moins de 24 heures de présence hebdomadaire</b>		45 heures par semaine – 196 heures par mois	
<b>Temps de travail pour personnel de conduite avec plus de 24 heures de présence hebdomadaire</b>		48 heures par semaine – 209 heures par mois	
<b>Congés payés :</b>		26 jours de congés payés de base	
après l'ancienneté de :			
- 3 ans		27 jours de congés payés	
- 6 ans		28 jours de congés payés	
- de 9 ans et plus		29 jours de congés payés	
<b>Pécule de vacances</b>		20,00 €/brut par jour de congés payés	
- Stagiaires		10,00 €/brut par jour de congés payés	

Source : BGL Saarland

### *Congés payés et autres spécificités*

En Allemagne, la durée minimale des congés payés est fixée à 20 jours ouvrés si le salarié travaille 5 jours par semaine et à 24 jours ouvrables s'il travaille 6 jours par semaine. Ces dispositions sont prévues dans la loi sur les congés payés (Bundesurlaubgesetz, BUrlG).

Plusieurs conventions collectives donnent également droit à davantage de congés payés, pouvant dépasser 30 jours, en Bavière par exemple. Un pécule de vacances, ajouté au salaire mensuel, est souvent accordé aux salariés en accord avec les conventions collectives et les accords d'entreprise en vigueur.

Il existe, en outre, 9 jours fériés en moyenne, mais leur nombre varie suivant les Länder.

### *Indemnités de déplacement (Spesen)<sup>7</sup>*

Le ministère fédéral des Finances fixe ces taux forfaitaires à intervalles réguliers. Ceux-ci doivent être reconnus comme universels, valables donc pour tous les travailleurs de tous les secteurs économiques. Fondamentalement, il faut distinguer la grande et la petite indemnité forfaitaire de dépenses. Le travailleur a droit à la petite indemnité lorsque son déplacement dépasse 8 heures dans la journée mais qu'il ne concerne pas une journée entière. La petite indemnité concerne souvent le début ou la fin d'un grand déplacement de plusieurs jours. La grande indemnité se déclenche dès que le travailleur passe au moins 24 heures en déplacement.

Pour les trajets nationaux, les conducteurs allemands perçoivent une indemnité de déplacement de 28 € par jour pour une absence d'au moins 24 heures et de 14 € par jour pour une absence de plus de 8 heures.

Pour les trajets internationaux, le montant des indemnités de déplacement dépend du pays destinataire et est souvent indiqué en euros. Elles sont comprises, dans les pays de l'Union européenne, entre 22 € et 58 € par jour.

Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt, ni aux charges. Les montants des indemnités de déplacement sont recensés dans le tableau ci-après.

---

<sup>7</sup> <https://lkw-fahrer-gesucht.com/spesen-lkw-fahrer.html>

## Indemnités de déplacement en Allemagne

Valable depuis le 1er janvier 2020

Pays de déplacement	montant pour un déplacement de	
	8 heures au moins	24 heures au moins
Albanie	20,00 €	29,00 €
Andorre	23,00 €	34,00 €
Autriche	27,00 €	40,00 €
Belgique	28,00 €	42,00 €
Bosnie et Herzégovine	16,00 €	23,00 €
Bulgarie	15,00 €	22,00 €
Chypre	30,00 €	45,00 €
Croatie	24,00 €	35,00 €
Danemark	39,00 €	58,00 €
Espagne (Barcelone)	23,00 €	34,00 €
Espagne (îles Canaries)	27,00 €	40,00 €
Espagne (Madrid)	27,00 €	40,00 €
Espagne (Palma de Majorque)	24,00 €	35,00 €
Espagne (reste)	23,00 €	34,00 €
Estonie	20,00 €	29,00 €
Finlande	33,00 €	50,00 €
France (Lyon)	36,00 €	53,00 €
France (Marseille)	31,00 €	46,00 €
France (Paris)	39,00 €	58,00 €
France (départements 92-94)	39,00 €	58,00 €
France (Strasbourg)	34,00 €	51,00 €
France (reste)	29,00 €	44,00 €
Grèce	24,00 €	36,00 €
Hongrie	15,00 €	22,00 €
Irlande	29,00 €	44,00 €
Italie (Milan)	30,00 €	45,00 €
Italie (Rome)	27,00 €	40,00 €
Italie (reste)	27,00 €	40,00 €
Lettonie	24,00 €	35,00 €
Liechtenstein	36,00 €	53,00 €
Lituanie	17,00 €	26,00 €
Luxembourg	32,00 €	47,00 €
Macédoine du Nord	20,00 €	29,00 €
Monténégro	20,00 €	29,00 €
Norvège	53,00 €	80,00 €
Pays-Bas	32,00 €	47,00 €
Pologne (Wroclaw)	22,00 €	33,00 €
Pologne (Gdansk)	20,00 €	30,00 €
Pologne (Cracovie)	18,00 €	27,00 €
Pologne (Varsovie)	20,00 €	29,00 €
Pologne (reste)	20,00 €	29,00 €
Portugal	24,00 €	36,00 €
Roumanie (Bucarest)	21,00 €	32,00 €
Roumanie (reste)	17,00 €	26,00 €
Royaume-Uni (Londres)	41,00 €	62,00 €
Royaume-Uni (reste)	30,00 €	45,00 €
Slovaquie	16,00 €	24,00 €
Slovénie	22,00 €	33,00 €
Suède	33,00 €	50,00 €
Suisse (Genève)	43,00 €	64,00 €
Suisse (reste)	41,00 €	62,00 €
Serbie	13,00 €	20,00 €
Tchéquie	24,00 €	35,00 €
Turquie (Istanbul)	17,00 €	26,00 €
Turquie (Izmir)	20,00 €	29,00 €
Turquie (reste)	12,00 €	17,00 €
Ukraine	17,00 €	26,00 €

Source : BGL

### Indemnités doublées en 2022 pour les conducteurs routiers<sup>8</sup>

En 2022, si un employeur décide de doubler les indemnités journalières des conducteurs routiers, la nouvelle réglementation fiscale lui offre la possibilité de choisir une imposition forfaitaire à 25 % sur la partie dépassant la limite habituelle. Le dispositif a pour but de défiscaliser partiellement la hausse de la rémunération du conducteur routier sans augmenter son salaire en temps de tension sur le marché du travail et de revenir à une indemnisation journalière normale lorsque le marché du travail retrouve son rythme normal.

### Forfait hébergement 8 euros pour les chauffeurs professionnels

Depuis le 1er janvier 2020, les entreprises sont autorisées à verser à leurs conducteurs routiers une indemnité d'hébergement de 8 euros net en plus des indemnités de déplacement. Ces indemnités supplémentaires qui ne doivent pas être justifiées sont destinées à couvrir les frais d'utilisation des douches et de toilettes ainsi que les frais de nettoyage de la cabine (linge de lit). Le forfait hébergement ne peut être accordé que pour les nuitées passées dans la cabine pendant les déplacements de plusieurs jours.

### *Cotisations sociales*

#### **Cotisations sociales en Allemagne en 2022**

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2022	Employeur	Salarié	Plafond d'assiette (salaire annuel brut en €)	
			Anciens Länder	Nouveaux Länder
Assurance maladie	7,300%	7,300%	58 050,00 €	58 050,00 €
Assurance maladie supplémentaire - taux moyen observé		1,600%		
Dépendance	1,525%	1,525%	58 050,00 €	58 050,00 €
Cotisation supplémentaire pour les salariés sans enfant		0,035%		
Vieillesse-Invalidité-décès	9,300%	9,300%	84 600,00 €	81 000,00 €
Chômage	1,200%	1,200%	84 600,00 €	81 000,00 €
Accidents du travail (taux observé dans le TRM)	1,000%	0,000%		
<b>Total</b>	<b>20,325%</b>	<b>20,960%</b>		

Source : svp.com

L'obligation d'affiliation à l'assurance maladie légale ne s'applique pas aux salariés dont la rémunération annuelle dépasse 64 350 € (58 050 € pour les salariés qui étaient membres d'une assurance privée au 31 décembre 2002). Ces personnes doivent obligatoirement contracter une assurance maladie auprès d'un assureur privé si elles n'optent pas pour une assurance volontaire dans le régime d'assurance maladie légale.

---

<sup>8</sup> [https://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_40.html](https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_40.html)

Un taux de cotisation légèrement réduit (part patronale + salariale de 14 %, au lieu de 14,6 %) s'applique aux personnes qui sont assurées mais sans avoir droit aux indemnités journalières.

Les caisses maladie peuvent appliquer une contribution individuelle supplémentaire (*Zusatzbeitrag*). Les taux, variables, peuvent être consultés à titre indicatif sur le site de l'Association nationale des caisses maladie. En 2022, la cotisation supplémentaire moyenne s'élève à 1,3 %. Pour les salariés, l'employeur en finance la moitié.

Une cotisation supplémentaire à l'assurance dépendance de 0,35 % est versée par les assurés sans enfant, âgés de 23 ans ou plus (à l'exception des personnes nées avant 1940). Dans le Land de Saxe, les salariés cotisent au taux de 2,025 % et les employeurs au taux de 1,025 %.

### *Impôt sur les revenus des personnes physiques*

#### Les composantes de l'imposition sur le revenu

L'imposition du revenu des particuliers en Allemagne est composée de :

- L'impôt sur le revenu (*Einkommensteuer*), dont le taux varie selon le montant du revenu imposable ;
- La surtaxe de solidarité (*Solidaritätszuschlag*) qui représente 5,5 % de l'impôt sur le revenu. Depuis 2021, la surtaxe de solidarité est prélevée seulement lorsque l'impôt sur le revenu est supérieur à 16 956 € pour un célibataire (ou assimilé) ou supérieur à 33 912 € pour un couple marié (ou assimilé).
- L'impôt ecclésiastique (*Kirchensteuer*) qui, lorsqu'il est applicable, représente entre 8 % et 9 % du montant de l'impôt sur le revenu selon l'appartenance religieuse.

#### **Impôt sur le revenu pour un célibataire - Allemagne 2022**

Tranches	Revenu Imposable	Taux d'imposition
Tranche I	0 à 10 908 €	0,00%
Tranche II	10 909 € à 15 999 €	progressif, de 14% à 23,97%
Tranche III	16 000 € à 62 809 €	progressif, de 23,97% à 42%
Tranche IV	62 810 € à 277 825 €	taux constant, 42%
Tranche V	277 826 € et plus	taux constant, 45%

Source : [www.laure-klein.de](http://www.laure-klein.de)

Les limites des tranches sont doublées pour les couples mariés et assimilés.

Les tranches II et III ont des taux progressifs qui dépendent du montant du salaire. Dans un premier temps, un coefficient équivalent à un dix millième du revenu imposable après abattements est appliqué au taux minimal de la tranche pour obtenir un taux d'imposition personnalisé.

Dans un deuxième temps, pour calculer la retenue à la source, l'employeur doit estimer à l'avance l'impôt sur le revenu annuel que devrait payer le salarié pour l'année fiscale considérée s'il n'avait pas d'autres revenus que ses salaires. Cette estimation se fait en fonction de la classe fiscale (*Lohnsteuerklasse*) à laquelle appartient le salarié. A chaque classe fiscale correspond un calcul « type » de l'impôt selon la situation personnelle du salarié.

Il existe 6 classes fiscales qui sont fonction de la situation familiale du salarié :

- Classe 1 (Steuerklasse I) : Salariés célibataires, veufs, divorcés ou séparés.
- Classe 2 (Steuerklasse II) : Parents isolés avec au moins un enfant à charge
- Classe 3 (Steuerklasse III) : Couples mariés (et non séparés), couples de même sexe unis par un partenariat officiel de droit allemand (« Lebenspartnerschaft») ou par un PACS de droit français.
- Classe 4 (Steuerklasse IV) : Couples mariés (et non séparés), couples de même sexe unis par un partenariat officiel de droit allemand (« Lebenspartnerschaft») ou par un PACS de droit français.
- Classe 5 (Steuerklasse V) : Lorsqu'un conjoint a été soumis sur demande à la classe 3, l'autre conjoint est forcément soumis à la classe 5.
- Classe 6 (Steuerklasse VI) : Salariés exerçant plusieurs activités salariées (La classe 6 s'applique en principe à la deuxième activité et aux suivantes).

En Allemagne, l'impôt sur le revenu ainsi que la surtaxe de solidarité sont retenus à la source mensuellement sur les salaires par l'employeur. Cette retenue est désignée par le terme «*Lohnsteuer*» sur les fiches de paie. La retenue à la source s'analyse comme un acompte mensuel de l'impôt sur le revenu. Une régularisation annuelle est enfin effectuée par l'administration fiscale et l'estimation de l'employeur est corrigée pour l'année suivante.

## 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ALLEMAND 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, période de réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM allemand à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers allemands.

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

### 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 22 entreprises allemandes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, 21 ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 21 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	110	150	Ouest de l'Europe	117	57 000 000 €
Entreprise 2	160	200	DE, AT, CH	150	109 000 000 €
Entreprise 3	16	16	DE, AT, CZ	20	2 200 600 €
Entreprise 4	39	42	DE, Benelux	46	7 800 000 €
Entreprise 5	46	77	DE, NL	50	11 264 000 €
Entreprise 6	4	3	DE, NL, LU	4	-
Entreprise 7	37	50	DE, FR	34	8 250 000 €
Entreprise 8	42	55	DE, Benelux	44	9 000 000 €
Entreprise 9	14	26	DE, AT, HU	16	2 100 000 €
Entreprise 10	63	59	Ports de Rot./Anvers	72	-
Entreprise 11	12	14	DE, IT	12	1 900 000 €
Entreprise 12	21	26	DE, CH, AT	19	3 465 000 €
Entreprise 13	52	68	DE, BE, FR, ES	64	11 840 000 €
Entreprise 14	6	7	DE, CH, AT	6	1 000 000 €
Entreprise 15	7	7	DK, SW	8	1 450 000 €
Entreprise 16	102	133	DE, AT, CH, IT, FR, UK	114	21 000 000 €
Entreprise 17	3	3	DE, Rotterdam	3	478 500 €
Entreprise 18	28	41	DE, Benelux	33	-
Entreprise 19	11	8	Scandinavie	14	2 310 700 €
Entreprise 20	32	30	DE, FR, ES	35	5 330 500 €
Entreprise 21	22	27	Scandinavie	25	3 450 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles ont toutes une activité TRM de moyenne et longue distance. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'autres entreprises de taille plus importante, en général allemandes.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une importante activité internationale ont été sélectionnées et retenues.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

#### MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Allemagne, les véhicules sont peu exploités le week-end. Ceci est une conséquence directe des conditions salariales accordées aux conducteurs. Le nombre de jours d'exploitation varie entre 230 et 252 selon les régions et le taille d'entreprise avec une concentration des réponses autour de 244 jours. Ce chiffre est en légère augmentation par rapport à 2018 (240 jours).

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 92 000 km et 140 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 131 800 km par an et par véhicule, quasiment stable depuis la dernière étude (130 000 km). On constate en Allemagne que les trajets de longue distance sont souvent confiés aux entreprises étrangères, laissant aux conducteurs allemands les trajets de moyenne distance et des relations assez régulières.

La durée de conservation des véhicules est en forte augmentation par rapport à 2018. Ceci est notamment dû à la période Covid pendant laquelle les entreprises n'ont pas reçu leurs commandes ou n'ont pas commandé de nouveaux véhicules dans une situation instable. Ainsi, la durée de conservation des tracteurs est passé de 5 à 6,5 ans en moyenne. En ce qui concerne les semi-remorques, la durée de conservation se rapproche de 10 ans.

La pratique courante d'achat de véhicules en Allemagne a très peu évolué depuis la dernière étude de 2018. A l'achat, les entreprises privilégient les véhicules les mieux dotés en options. Idéalement de marques allemandes, souvent les plus chères du marché. Par conséquent, les prix d'achat sont plus élevés qu'ailleurs en Europe.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,26, un chiffre nettement au-dessus de ce qui a été précédemment observé (1,19) en 2018.

#### MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

En ce qui concerne le financement, les contrats de crédit-bail s'étalent sur 5 ans. Les options d'achat sont plus souvent levées qu'en 2018 face à une conjoncture imprévisible qui empêche les nouvelles commandes. L'importante baisse des taux d'intérêt des dernières années se serait reflétée sur l'achat de véhicules. Avec des taux d'intérêt annuels dépassant rarement 1,4 %, avec une moyenne observée de 1,3 % pour les tracteurs.

Comme en 2018, les constructeurs proposent des contrats intéressants, tout compris (pneumatiques, entretien, éventuellement assurance dans certains cas) autour de 2 200 € par mois pour un tracteur neuf toutes options.

Les cas d'acquisition en auto-financement sont rares mais la location d'utilitaires se développe.

Le kilométrage des tracteurs routiers dépasse souvent les 800 000 km à la fin de la durée de détention. Le prix de revente est, par conséquent, moins élevé qu'en 2018. Il se situe en 2021 autour de 15 % du prix du véhicule neuf.

Le prix d'un tracteur s'oriente avec options, très appréciées des conducteurs allemands, autour de 107 000 €. Le prix de la semi-remorque s'établit à 26 200 €.

## CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2021 est de 1,1668 € par litre à la pompe pour l'Allemagne, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. Il n'y a pas de remboursement partiel des droits d'accises en Allemagne.

Les entreprises allemandes s'approvisionnent en carburant presque exclusivement dans leur pays à hauteur de 85 %, partagés entre l'approvisionnement en cuve à hauteur de 60 % avec une remise de -4 centimes d'euros et à la pompe pour 25 %. Pour le reste, elles s'approvisionnent au Luxembourg à hauteur de 10 % pour des raisons financières, mais aussi 5 % en Italie. L'approvisionnement en Italie concerne notamment les entreprises opérant sur le marché italien ou dans le sud de la Suisse.

La consommation de carburant est suivie de près par les responsables qui en font le critère principal dans la gestion quotidienne. La consommation moyenne est estimée à 28,4 l/100 km, dépendant fortement des pays traversés. Par exemple, elle baisse en dessous des 28 litres aux 100 km pour la grande partie des trajets en Allemagne, aux Pays-Bas ou au Danemark, mais elle peut monter jusqu'à 35 litres aux 100 km en Suisse ou le Nord de l'Italie.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,1356 €.

## ENTRETIEN & REPARATIONS

Sur la base des entretiens menés, les entreprises réalisent la gestion de la maintenance et de l'entretien des véhicules de manière équilibrée entre ateliers intégrés et prestataires externes. Le coût annuel retenu est de 9 100 €/an, soit un coût kilométrique de près de 0,07 €. Cette estimation pour l'année 2021 est en forte hausse par rapport à 2018, +16,7 % en 3 ans.

Des disparités fortes sont pourtant observées sur ce poste de coût :

- Pour les grandes entreprises ayant leur propre atelier, le coût annuel d'entretien-réparation est estimé entre 7 000 et 7 800 €.

- Sans atelier intégré, ce poste de coût est évalué à plus de 10 500 € par an et par ensemble.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 2 500 € et 4 850 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Selon les représentants des entreprises rencontrés sur place, le prix d'un pneu neuf varierait entre 440 et 660 € sur le marché allemand.

Afin d'harmoniser avec les autres études, et à dire d'expert, les calculs internes du CNR donnent un résultat de près de 3 450 € par an et par ensemble, ce qui représente une hausse importante par rapport à 2018 (2 700 €). Ceci s'explique par un renouvellement moins fréquent de la flotte et une hausse du kilométrage annuel. On y ajoute également la hausse des prix des contrats de constructeur pour l'entretien des pneumatiques qui sont désormais proposés au coût kilométrique de près de 3 centimes d'euro.

## PEAGES

Le péage kilométrique allemand (le Maut) représente près de 60 à 70 % du coût des péages des transporteurs allemands interrogés, même si ces derniers ont une importante activité à l'étranger, soit entre 15 000 € et 16 000 € pour le Maut allemand. Le montant des péages dépend aussi fortement de la localisation du transporteur sur le territoire allemand et de celle de ses principaux clients. En ce qui concerne la partie internationale, ceux spécialisés sur le marché des ports maritimes ont un avantage important grâce à l'Eurovignette aux Pays-Bas tandis que les autres subissent les péages élevés en Autriche, en Suisse, en France, en Belgique ou en Italie.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages dépasse les 19 400 € pour une entreprise type ayant une activité internationale variée.

## ASSURANCES

En 2018, le CNR informait sur le fait que les pratiques concernant l'assurance des véhicules sont très variées et dépendent beaucoup de la taille des entreprises. En 2021, il semble que les contrats d'assurance sont souvent renégociés et que les coûts relevés stagnent, voire baissent légèrement par rapport à 2018 pour les entreprises les plus grandes.

Dans tous les cas, le marché de l'assurance allemand est très concurrentiel pour les assurés les mieux notés au niveau du risque accident. Ces derniers arrivent toujours à baisser le coût annuel de ce poste à moins de 2 000 €. A l'autre extrême, une jeune entreprise peut payer le double ses premières années.

À dire d'expert, le coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 3 050 €.

#### TAXE A L'ESSIEU

Elle s'élève à 556 €/an pour un tracteur et 373 €/an pour une semi-remorque, soit 929 €/an pour un ensemble 40 tonnes.

#### COÛTS DE STRUCTURE

Les données collectées auprès des entreprises allemandes ne permettent pas un calcul précis des coûts de structure. Ils sont estimés, à dire d'expert, à 9 % du coût total.

## 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Allemagne ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos aux frontières allemandes. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat allemand, sont interviewés sur leurs conditions d'emploi et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat allemand affecté principalement à l'international.

#### CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI avec, éventuellement, une période d'essai qui ne dépasse que rarement un mois.

Les conducteurs allemands ont droit à minimum 4 semaines de congés payés pouvant s'étendre jusqu'à 29 jours en Sarre ou 30 jours dans d'autres Länder. D'ailleurs, la plupart déclarent en avoir entre 25 et 27 jours et prendre la totalité de leurs congés payés, généralement un mois complet pour les vacances d'été et quelques jours en fin d'année.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 218 jours par an, soit près de 43 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 10 000 km et 12 000 km par mois, soit entre 107 000 et 130 000 km par an. Pour le profil type, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 120 500 km par an et par conducteur. Contrairement à ses études précédentes, le CNR ne réalise plus deux profils distincts pour les parties du pays mais un seul. Les écarts qui existaient entre les anciens Länder et ceux de l'Ouest semblent s'être globalement estompés, notamment au niveau des salaires et des conditions d'emploi des conducteurs.

En ce qui concerne l'organisation du travail, pour la plupart des cas, le planning type pour un conducteur allemand se composerait de trajets de courte et de moyenne distances. Les retours à la base ont lieu pratiquement tous les weekends. L'activité internationale est une activité transfrontalière qui ne nécessite pas de grandes tournées. La durée moyenne observée des tournées à l'étranger est de 2 à 3 jours, une ou deux fois par semaine, soit 3 nuits passées en dehors de l'Allemagne dans la plupart des cas. Les conducteurs allemands conduiraient le plus souvent aux Pays-Bas, en Suisse et, dans une moindre mesure, en Belgique et en France.

La moyenne d'âge des conducteurs augmente significativement en raison de départs à la retraite de plus en plus tard et du manque de formation de jeunes conducteurs. Face à la pénurie, certaines entreprises n'hésitent pas à demander de l'aide à leurs anciens salariés récemment retraités. Lors des pics d'activité, ces derniers sont embauchés avec des contrats temporaires de quelques semaines.

En termes de rémunération, le salaire est un forfait fixe, négocié à l'avance pour 40 heures de conduite par semaine. Les conducteurs des Länder de l'Est et ceux de l'Ouest ont vu leurs salaires se rapprocher sensiblement ces dernières années, et ce notamment grâce à l'instauration du salaire minimum national en 2015. En forte augmentation par rapport à 2018, le salaire moyen gagne +12 % en quelques années pour atteindre 2 600 € pour le profil type retenu par le CNR en 2021. Certains écarts persistent encore entre les conducteurs allemands et les nouvelles recrues souvent originaires des pays de l'Est. Pendant les deux premières années de leur embauche, ces derniers gagnent près de 10 % de moins que leurs collègues allemands. Ils ont droit à moins de primes et bonus mais reçoivent plus d'indemnités de déplacement puisqu'ils réalisent plus de trajet de longue distance à l'étranger.

En moyenne, les conducteurs allemands touchent autour de 200 € par mois de prime contre 80 € par mois en moyenne pour les conducteurs d'origine étrangère. Ceci inclut la prime de Noël qui s'élève généralement à un demi-mois de salaire, mais aussi des primes d'éco-conduite ou de participation aux résultats de l'entreprise.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est établi à 1,06.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

#### *Rémunération des conducteurs à l'international*

Les salaires des conducteurs allemands sont souvent forfaitisés et présentent peu d'écart entre le national et l'international sauf pour le montant des indemnités. Pour un mois type, le CNR retient 12 découchés en Europe, 2 journées complètes de déplacement en Allemagne ainsi que 8 demi-journées en Allemagne pour un montant de 638 €/mois d'indemnités.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ALLEMAND AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Allemagne - 2021					
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur travaillant à près de la moitié de son temps à l'international.</li> <li>- Trajets internationaux de courte et moyenne distance, notamment aux Pays-Bas et en Autriche.</li> <li>- Tournées internationales peu fréquentes, 3 découchers par semaine en Europe.</li> <li>- Congés payés de 25 jours minimum, pris systématiquement en totalité.</li> <li>- Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national, souvent en accord avec la convention collective dans les Länder de l'Ouest, complété par de faibles indemnités de déplacement et des primes d'éco-conduite, de motivation et de fin d'année.</li> <li>- Rémunération souvent forfaitisée pour 40 heures de conduite par semaine, déconnectée du volume réel de travail effectif. Les heures de travail ne sont pas comptées. Les fiches de paie ne fournissent pas plus d'information.</li> <li>- Indemnités de déplacement représentatives de la réalité. Elles représentent 10 jours de déplacement par mois en Allemagne et 6 jours à l'étranger</li> </ul>				
Kilométrage annuel réalisé	120 500 km				
Nombre de jours de travail par an	218				
Nombre de semaines d'activité par an	43				
Nombre d'heures de conduite par an	1 735				
Recomposition du coût d'un conducteur type allemand en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>2 780,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>2 780,00 €</b>
Salaire brut fixe	€/mois	2 580,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	2 580,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	200,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	200,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>19,13%</b>	<b>565,04 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>18,13%</b>	<b>582,69 €</b>
Assurance Maladie	7,30%	202,94 €	Assurance Maladie	7,30%	202,94 €
Dépendance	1,53%	42,40 €	Assurance maladie supplémentaire - employé	1,60%	44,48 €
			Dépendance	1,53%	42,40 €
			Cotisation supplémentaire - salarié sans enfant	0,04%	0,97 €
Vieillesse-Invalidité-Décès	9,30%	258,54 €	Vieillesse-Invalidité-Décès	9,30%	258,54 €
Chômage	1,20%	33,36 €	Chômage	1,20%	33,36 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	1,00%	27,80 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
			<b>Salaire après cotisations</b>		<b>2 197,31 €</b>
			Impôt sur le revenu		340,42 €
			Surtaxe de solidarité (5,5% de l'impôt sur le revenu)		18,72 €
<b>Salaire brut chargé</b>		<b>3 345,04 €</b>	<b>Salaire net après cotisations et impôt</b>		<b>1 838,17 €</b>
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		638,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		638,00 €
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>		<b>3 983,04 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>		<b>2 476,17 €</b>
Recomposition du coût annuel d'un conducteur allemand en 2021					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		33 360,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		33 360,00 €
Cotisations employeur * 12 mois		6 780,42 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		11 077,26 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		40 140,42 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		22 058,07 €
Indemnités * 10,5 mois		6 699,00 €	Indemnités * 10,5 mois		6 699,00 €
<b>Coût total annuel</b>		<b>46 839,42 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>		<b>28 757,07 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>		<b>27,00 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>		<b>2 396,42 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>		<b>0,39 €</b>			

Source : études CNR Europe

Par rapport au profil standard présenté à l'étude sur le TRM allemand de 2018, le CNR observe une augmentation du coût du personnel de conduite de près de 10 % malgré une légère baisse des cotisations sociales. La hausse est encore plus marquée par rapport au profil low-cost de 2018, +30 %. La pression sur les salaires des conducteurs est croissante dans une situation de hausses importantes du salaire minimum et de pénurie de conducteurs.

## SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COUT D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE », A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité à l'international, conditions 2021		
	unité	Allemagne Simulation
Kilométrage annuel du véhicule	km	127 600
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	232
Ratio semi-remorque/tracteur		1,26
Coût d'un conducteur	€/an	46 839
Ratio conducteur/tracteur		1,059
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	17 343
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,4
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	1,1356
Coût annuel du carburant	€/an	41 152
Entretien-réparations	€/an	9 100
Pneumatiques	€/an	3 450
Péages et vignette	€/an	19 400
Assurance (véhicule)	€/an	3 050
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	929
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>	€/an	<b>144 038</b>
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13
Coûts de structure	€/an	14 246
<b>Synthèse - coût de revient complet</b>	€/an	<b>158 283</b>
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,24

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes allemand affecté principalement à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,13 € contre 1,046 € en 2018, soit une augmentation de 8 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse importante du coût du conducteur mais atténuée par la baisse du ratio conducteur/tracteur en raison de la pénurie. Autres postes de coût ayant subi des hausses importantes sont les péages (+23 %), les pneumatiques (+28 %), l'entretien-réparations (+17 %) et le coût de détention du véhicule (+6 %). La hausse du coût du carburant est couverte par la baisse de la consommation moyenne, ce qui explique la stagnation de ce poste.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 9 % du coût total, le coût complet monte à 1,24 € au kilomètre en 2021.

### 3. BIBLIOGRAPHIE

#### Sources institutionnelles

Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Etat fédéral, FITP 2030 :

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/publications/2030-federal-transport-infrastructure-plan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/publications/2030-federal-transport-infrastructure-plan.pdf?__blob=publicationFile)

BAG : [https://www.bag.bund.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html)

Ministère des Finances, taxe sur les véhicules à moteur :

[https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html)

#### Organisations professionnelles et syndicats

BGL : <https://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>

DSLV : <https://www.dslv.org/>

VERDI : <https://www.verdi.de/>

#### Autres sources

CCI France – Allemagne : <https://www.ccifrance-allemande.fr/>

Toll Collect : [https://www.toll-collect.de/fr/toll\\_collect/tc\\_homepage.html](https://www.toll-collect.de/fr/toll_collect/tc_homepage.html)

Site d'information sur le TRM : <https://lkw-fahrer-gesucht.com/spesen-lkw-fahrer.html>

Portail juridique : [https://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_40.html](https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_40.html)

Portail juridique : <https://www.svp.com>

Cabinet d'avocats : <http://www.laure-klein.de>