

Etude CNR – Allemagne :

Mise à jour des coûts du personnel de conduite

1. TVA Sociale

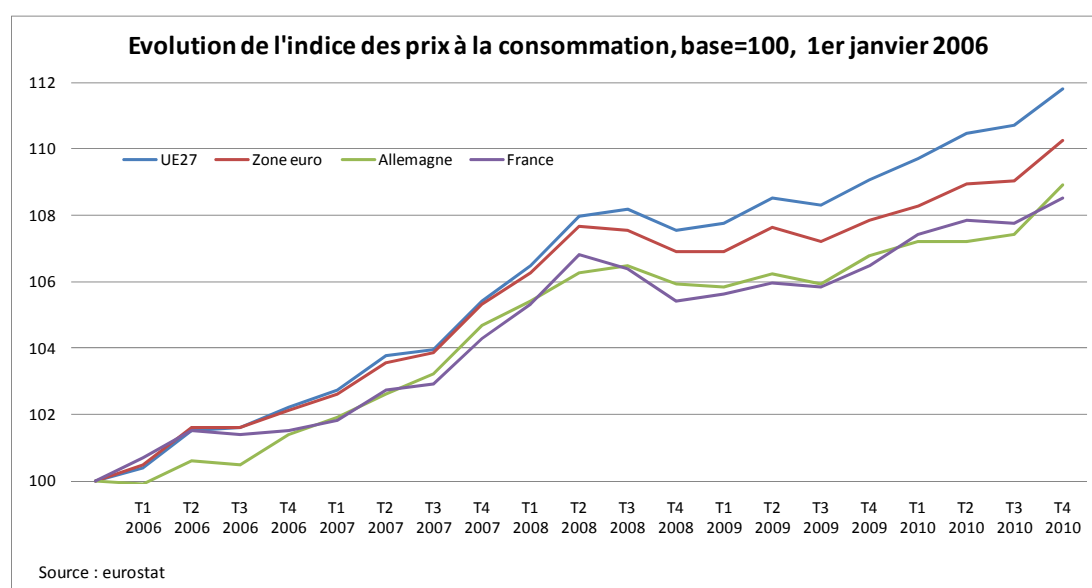
La TVA sociale a été introduite en Allemagne le 1^{er} janvier 2007. Elle surenchérit le taux global de la TVA de 3 points (de 16 % à 19 %). Cette augmentation est destinée à financer une partie des régimes sociaux, en particulier le chômage. Son introduction a donné lieu concomitamment à une baisse des taux de cotisations sociales.

Les conséquences économiques de cette augmentation sont nombreuses. Elles sont liées aux caractéristiques de l'économie allemande dont la croissance est tirée par la production industrielle et les exportations, contrairement à l'économie française dont le principal moteur demeure la consommation intérieure.

Une vertu de cette TVA sociale est de peser autant sur les produits domestiques que sur les produits importés. Pour les entreprises, la contrepartie, c'est-à-dire la baisse des cotisations patronales, permet aussi de réduire le coût du travail. Dans le cas allemand, la TVA sociale améliore donc la compétitivité des entreprises. Pour les salariés, l'inflation induite par la hausse de TVA et ses conséquences sur le pouvoir d'achat sont également compensées par une baisse des taux de cotisations salariales.

En résumé, pour rester schématique et théorique, cette réforme fiscale protège la production allemande en transférant une partie des financements sociaux sur la taxation des importations, tout en diminuant les coûts de production, et ce sans que le pouvoir d'achat des consommateurs soit impacté.

Si les effets de cette nouvelle fiscalité sont aujourd'hui encore controversés, la crise économique mondiale de 2008/2009 a aussi réduit la lisibilité de ses impacts. Signalons toutefois quelques points positifs qui peuvent y être rattachés directement ou indirectement : l'évolution de l'inflation constatée sur les 5 dernières années en Allemagne correspond à la tendance européenne. L'augmentation de la TVA allemande en 2007 n'a pas entraîné de hausses des prix immédiates : l'indice des prix à la consommation qui intègre la TVA sociale en Allemagne est tout à fait parallèle aux évolutions des prix en France, dans la zone euro et pour l'ensemble de l'Union Européenne. Concernant le chômage, avec le retour rapide à un taux inférieur à celui d'avant-crise¹, l'Allemagne semble faire globalement la démonstration de l'efficacité des réformes engagées, même si un bilan détaillé ferait apparaître des nuances telles que le dispositif des « minijobs ».



¹ Selon Eurostat, le taux de chômage en Allemagne était de 7,8 % en janvier 2008 contre 6,5 % en janvier 2011.

2. Charges sociales

Suite aux différentes réformes fiscales et à l'introduction de la TVA sociale au 1^{er} janvier 2007, le taux global des cotisations sociales a baissé en Allemagne.

Actuellement, les cotisations sociales pour un conducteur TRM se décomposent ainsi :

Retraite : Le taux de cotisation retraite a augmenté. Il est passé de 19,50 % à 19,90 %. Cette cotisation est partagée entre l'employeur et le salarié.

Assurance maladie : Le taux de l'assurance maladie est passé de 14,8 % à 15,5 % entre 2006 et 2011. En 2006, ce taux était partagé à parité entre l'employeur et le salarié, c'est-à-dire, 7,4 % pour chacune des deux parties. Après la dernière modification du 1^{er} janvier 2011, l'employeur cotise à hauteur de 7,30 % et le salarié 8,20 %. Le plafond au-delà duquel l'employeur ne cotise pas a également été baissé à 3 712,50 €.

Assurance chômage : La baisse la plus significative du taux de cotisation concerne le chômage. Entre 2006 et 2011, il est passé de 6,5 %, divisé en deux pour l'employeur et le salarié (3,25 % chacun) à 3 % (1,5 % chacun).

Assurance dépendance : En 2006, le taux de cotisation de l'assurance dépendance était de 1,7 % (0,85 % pour chaque partie). Après une augmentation en 2009, le nouveau taux de 1,95 % (0,975 % pour chaque partie) est toujours valable au 1^{er} janvier 2011.

Assurance accident : Révisé chaque année, son taux dépend du niveau de risque de la profession. En 2003, ce taux était de 3,15 % avant de descendre à 2,85 % en 2008. Après plusieurs modifications, le taux 2010 de 3,05 % a retrouvé le même niveau qu'en 2006. Le taux 2011 n'est pas encore disponible.

Récapitulatif des cotisations sociales en Allemagne pour un conducteur de TRM

Nature de la cotisation		2006			2011			Δ		
		Employeur	Salarié	Ensemble	Employeur	Salarié	Ensemble	Employeur	Salarié	Ensemble
Retraite	%	9,75	9,75	19,50	9,95	9,95	19,90	0,20	0,20	0,40
Maladie/Sécurité Sociale	%	7,40	7,40	14,80	7,30	8,20	15,50	-0,10	0,80	0,70
Chômage	%	3,25	3,25	6,50	1,50	1,50	3,00	-1,75	-1,75	-3,50
Assurance dépendance	%	0,85	0,85	1,70	0,975	0,975	1,95	0,125	0,125	0,25
Assurance accidents	%	3,05		3,05	3,05*		3,05*	0,00	0,00	0,00
Supplément Maladie	%	1,20		1,20	1,20		1,20	0,00	0,00	0,00
Congé maternité	%	0,18		0,18	0,18		0,18	0,00	0,00	0,00
Assurance défaut de paiement	%	0,10		0,10	0,10		0,10	0,00	0,00	0,00
Total	%	25,78	21,25	47,03	24,255	20,625	44,88	-1,525	-0,625	-2,15

*2010

Par exemple, pour un salaire de 2 500 € brut / mois ou 30 000 € / an, les cotisations employeur baissent de 458 € sur un an. Signalons toutefois que cette baisse résulte avant tout de la baisse des cotisations chômage (impact de la TVA sociale) car d'autres cotisations comme la retraite ou l'assurance dépendance, ont, elles, connu des hausses.

3. Evolution des salaires en Allemagne

Entre 2006 et fin 2010, les statistiques officielles affichent une hausse des salaires de 8 % dans le secteur des transports pour les lands de l'Ouest et de 9 % pour les lands de l'Est. Selon les calculs de la confédération allemande des transporteurs (le BGL) basés sur les conventions collectives, le taux horaire de base d'un conducteur TRM a augmenté d'environ 10 % sur la même période², soit presque la même hausse qu'en France. Le décalage entre l'Est et l'Ouest du pays persiste. Selon les conventions en vigueur, le taux horaire conventionnel en Baden-Württemberg s'élève à 12,88 € depuis octobre 2010, contre 6,66 € en Thuringe (convention collective d'avril 2005).

Néanmoins, en pratique, l'évolution des salaires effectifs des conducteurs TRM contredit les indices officiels. Selon les sources que nous avons pu consulter : Laurent Guihéry, universitaire spécialisé sur l'Allemagne et les transports ; le BAG – office fédéral du transport de marchandises ; des entreprises de TRM ; le journaliste de la revue professionnelle « Fernfahrer – Grand Routier » Jan Bergrath et des syndicats des conducteurs (ver.di), tous évoquent une chute des salaires. Selon nos estimations, elle atteint 14 à 22 % entre 2005 et 2011, suivant le land et le type de conducteur.

L'explication se trouve dans l'organisation fédérale du pays qui donne aux lands une grande autonomie en termes de salaires et de temps de travail. En l'absence d'un salaire minimum, les entreprises allemandes disposent d'une grande marge de manœuvre pour ajuster leurs coûts à l'état du marché. Le dernier rapport annuel du BAG de mai 2010 fait état d'une « inversion des tendances en Allemagne du côté des coûts de conduite. Depuis 2009 les entreprises ont bien réduit leurs coûts salariaux par le biais de divers mécanismes :

- Réduction des primes et des gratifications exceptionnelles,
- Adaptation du temps de travail par le recours au temps partiel ; réduction des effectifs, en particulier non renouvellement des CDD de conducteurs,
- Nouveaux conducteurs recrutés à des niveaux de salaires inférieurs. »³

Des cas extrêmes ont été recensés : un salaire mensuel brut de base de 960 €, ou une fiche de paie témoignant d'une rémunération mensuelle nette de 1 700 €, frais de déplacement compris, pour un temps de travail mensuel de plus de 300 heures. Ces récentes évolutions dans le secteur de TRM ont provoqué des réactions chez les conducteurs. Une pétition soumise par Adler Robert le 13 mars 2010 est actuellement en débat au Bundestag. Elle demande un salaire minimum pour les conducteurs routiers et une amélioration de leurs conditions de travail. Le salaire minimum fédéral revendiqué par cette pétition s'élève à 1 760 € brut par mois pour 240 heures de travail⁴. Selon nos calculs, pour un volume de travail équivalent le salaire d'un conducteur français s'élèverait à près de 2 779 €. Si on rapporte le coût total d'un conducteur à l'heure de conduite, le coût horaire minimum demandé en Allemagne serait de moitié inférieur au coût horaire d'un conducteur français (- 48 %).

Au delà de cette référence tangible, le CNR a également mis à jour les composantes du coût du personnel de conduite pour quelques grandes régions, telles qu'elles apparaissaient dans sa précédente étude sur l'Allemagne.

Les salaires allemands 2011 retenus pour les calculs sont des salaires forfaitisés moyens qui sont actuellement pris comme référence pour les négociations salariales au niveau des entreprises. Il faut noter que le phénomène de forfaitisation est particulièrement accentué dans les lands de l'Est où il provoque une baisse des salaires plus importante qu'à l'Ouest. Plusieurs facteurs expliquent cette forte baisse :

D'une part, les conventions collectives ne sont pas obligatoires et de moins en moins d'entreprises les respectent. Les négociations salariales sont très souvent menées au niveau de l'entreprise. Surtout à l'Est, le non-respect généralisé des conventions collectives a conduit le secteur dans une situation où les anciennes conventions de

² Site internet de BGL, www.bgl-ev.de, Kostenentwicklung in Güterkraftverkehr, consulté le 28 janvier 2011

³ Source : BAG, Marktbeobachtung Jahresbericht 2009, mai 2010

⁴ <https://epetitionen.bundestag.de/index.php?action=petition;sa=details;petition=9153>

Mecklenburg (1997), de la Saxe (1998), et de la Thuringe (2005) ne sont même plus mises à jour. Suite à ce phénomène, la branche « transports routiers » du syndicat des travailleurs ver.di a accepté que les salariés négocient avec leurs employeurs des salaires en-dessous des taux horaires conventionnels.⁵

D'autre part, bien que le taux de chômage global en Allemagne ait bien résisté à la crise économique, le secteur de TRM, concurrencé par les pays d'Europe de l'Est voisins, a vu le taux de chômage des conducteurs augmenter fortement dès le premier trimestre 2009⁶. Selon le BAG, nombre d'entreprises ont préféré garder leurs conducteurs tout en renégociant les salaires à la baisse suite à la diminution de leur activité.

Evolution du coût du personnel de conduite

		2011			
		France moyenne enquête CNR	Allemagne standart type Land de l'Ouest	Allemagne max : Land cher à l'Ouest	Allemagne min : Land de l'Est et temps de travail un peu supérieur
Salaire (heures supplémentaires incluses) + primes rapporté au mois	€/mois	2 349	2 300	2 600	1 400
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	33,6	24,3	24,3	24,3
Indemnités de déplacement en moyenne par jour	€/jour	38	20	20	20
Coût total annuel	€/an	45 960	37 263	43 228	25 547
Temps de travail hebdomadaire*	h/sem	51	57	57	57
Nombre de semaines de travail par an	sem/an	42	42	42	44
Temps de travail annuel	h/an	2 123	2 373	2 373	2 486
Temps de conduite annuel	h/an	1 601	1 890	1 890	1 980
Coût de l'heure de travail	€/h	21,6	15,7	18,2	10,3
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,7	19,7	22,9	12,9
Base 100 France sur l'heure de conduite		100	69	80	45

En comparaison avec la France, les grandes régions industrielles à l'Ouest de l'Allemagne affichent un coût horaire de conduite 20 % à 30 % inférieur à l'indice français. L'écart se creuse significativement à l'Est où l'heure de conduite est 55 % moins onéreuse qu'en France. Avec des salaires bruts similaires en l'Allemagne de l'Ouest et en France, les charges patronales allemandes moins importantes expliquent une partie de l'écart entre les deux pays. Le reste est lié à des indemnités de déplacement inférieures et un temps de travail supérieur.

Par rapport à la précédente étude CNR, l'écart France – Allemagne s'est creusé. Pourtant, les principaux facteurs du ratio coût horaire se sont améliorés en France : les charges patronales nettes (allègements Fillon déduits) ont baissé et le temps de travail a augmenté, mais l'Allemagne, qui avait une longueur d'avance, a su l'amplifier.

La France se compare volontiers à l'Allemagne cependant que l'Allemagne a la tête résolument tournée vers l'Est.

⁵ Fernfahrer, février 2010, pages 16 à 19

⁶ Source : BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr 2009-1, Monitoring der Arbeitsbedingungen, juin 2009