

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises lituanien

Résumé

Version du 26 février 2018

La Lituanie est le premier des pays baltes à obtenir son indépendance en 1990 après 50 ans sous occupation russe. Sa situation économique l'a conduit à mener des réformes et des rapprochements importants tant auprès de l'Union européenne (UE) que des pays de l'Est de l'Europe. Le pays intègre l'Union européenne le 1^{er} mai 2004 et la zone euro le 1^{er} janvier 2015. A l'Est, la Lituanie fait partie depuis 2009 du partenariat oriental Est-européen visant à améliorer les relations de l'UE avec certains pays de l'Est, dont la Biélorussie et l'Ukraine. Son positionnement géographique stratégique lui permet d'entretenir des rapports privilégiés tant à l'Ouest qu'à l'Est.

Sur les plans économique et social, la Lituanie est touchée de plein fouet par la crise économique mondiale en 2008. L'État lituanien met alors en place des mesures d'austérité favorables au développement économique du pays. Les licenciements et les baisses de salaires sont également facilités. En 2010, la Lituanie renoue avec la croissance. Cette recherche constante de flexibilité l'amène à voter, en juin 2017, une réforme du code du travail dont les nouvelles dispositions devraient encourager l'investissement, faciliter la création d'emplois et stimuler le marché du travail.

Le transport routier de marchandises (TRM) lituanien est florissant. La Lituanie se positionne à la 10^{ème} place des pavillons européens sur l'activité internationale totale et à la 2^{ème} place sur l'activité internationale entre pays tiers. Le pavillon lituanien profite notamment de la situation géographique du pays pour accroître son activité Est-Ouest mais également Nord-Sud avec les pays scandinaves par l'utilisation des ferries.

Afin de mieux comprendre la place du pavillon lituanien dans le paysage européen et expliquer la nature de ses avantages compétitifs, le CNR a mis à jour en 2017 son étude sur le TRM lituanien. Elle a été menée en collaboration avec le cabinet d'études Moreus, expert en TRM dans les pays de l'Est de l'Europe. La version complète est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr/, rubrique Publications CNR/Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service des études Europe au CNR.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Avec une population de près de 3 millions d'habitants, la Lituanie est le pays le plus vaste et le plus peuplé des pays baltes. Son économie, en grande partie tournée vers l'Ouest, s'est rapidement développée dès l'indépendance du pays. La Lituanie peut notamment compter sur les investissements directs étrangers, majoritairement européens, provenant en grande partie de Suède, des Pays-Bas, de Pologne ou encore de Norvège.

La croissance de son PIB, +2,3 % en 2016 puis +2,8 % en 2017, se maintient au-dessus de la moyenne européenne après avoir connu une forte contraction, près de 15 %, lors de la crise économique en 2009. Le taux de chômage est soumis aux mêmes variations. Il connaît une hausse significative en 2009 pour atteindre près de 14 % puis 18 % en 2010, avant de baisser de façon continue jusqu'en 2017 pour atteindre 7,3 %. En 2017, l'économie lituanienne semble retrouver progressivement sa compétitivité d'avant la crise mondiale au sein de l'Union européenne.

En matière d'infrastructures, le ferroviaire occupe une place importante en Lituanie, tout comme chez ses voisins baltes. Il représente 34,60 % du transport terrestre de fret du pays. Différents travaux sont actuellement en cours sur le ferroviaire avec le projet « Rail Baltica », seule liaison ferroviaire reliant les pays

baltes à la Pologne, pour l'étendre à d'autres États de l'UE. Autre grand projet national au niveau du transport maritime, le port de Klaipeda devrait être rénové et agrandi dans les prochaines années. Le réseau routier, fort de plus de 21 000 kilomètres de routes (autoroutes, nationales, régionales) est plutôt de bonne qualité et offre au pavillon routier l'infrastructure nécessaire à son développement.

Evolution de l'activité du TRM en Lituanie

Le TRM lituanien maintient son rang au sein des pavillons européens et poursuit sa progression à l'international. Depuis son entrée dans l'UE en 2004, l'activité du TRM lituanien a été multipliée par 3 sur l'international.

En 2016, selon les dernières statistiques provisoires disponibles, l'activité totale du TRM lituanien enregistre un taux de croissance de 17 % sur un an alors que celle de l'UE28 n'augmente que de 5,9 %. L'activité nationale du pavillon lituanien reste faible, moins de 10 % de son activité TRM totale. Plus de 90 % de l'activité TRM est ainsi réalisée à l'international et connaît une progression de 9,5 % sur un an.

Evolution du TRM* des pavillons français et lituanien										
Transport Total										millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**	Ratio t.km/PIB 2016
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	70
Lituanie	20 419	17 757	19 398	21 512	23 449	26 338	28 067	26 485	30 974	801
Transport National										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**	Ratio t.km/PIB 2016
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	65
Lituanie	2 560	2 633	2 292	2 320	2 438	2 540	2 768	2 913	2 970	77
Transport International										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**	Ratio t.km/PIB 2016
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	5
Lituanie	17 859	15 124	17 106	19 192	21 011	23 798	25 299	25 572	28 004	724

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Le pavillon lituanien se démarque aussi par l'importance de son activité entre pays tiers, représentant à elle seule la moitié de l'activité internationale du pavillon. Le cabotage réalisé par la Lituanie représente 3 % de son transport routier international et il augmente de façon significative depuis 2012. Il constitue aujourd'hui une niche importante de développement. Les pays les plus cabotés par le pavillon lituanien sont la France et l'Allemagne.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2017, le CNR a rencontré une douzaine de représentants d'entreprises chez eux et une vingtaine de conducteurs lituaniens sur des parkings en dehors du pays.

Comme lors de l'étude 2014, le pavillon lituanien se distingue toujours par une utilisation intensive de ses véhicules, atteignant parfois près de 237 000 km pour 265 jours d'exploitation en cas de double équipage, pratique qui reste très développée chez les transporteurs lituaniens.

La grande spécificité du pavillon lituanien, déjà révélée en 2014, concerne l'achat de carburant. Les transporteurs lituaniens continuent à profiter de leurs voyages en Biélorussie et en Russie pour faire baisser de façon conséquente leur facture en carburant. Le carburant acheté à moindre coût est alors utilisé pour une partie des trajets dans l'Union européenne. Ce phénomène tend toutefois à diminuer suite aux différents embargos limitant les échanges avec la Russie. En 2015, une baisse de près de 25 % des voyages vers la Russie a été observée, en partie compensée par d'autres déplacements notamment en Ukraine ou au Kazakhstan. Selon les calculs du CNR, près de 40 % du carburant utilisé par les transporteurs lituaniens serait d'origine hors UE, avec un coût moyen au litre de 0,58 €/l, soit 32,32 % d'économie par rapport au litre de gazole français en 2017.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017			
	unité	France	Lituanie
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 280	150 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,39	1,10
Coût d'un conducteur	€/an	47 492	23 015
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 572	12 183
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,0	30,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2016*	€/litre	0,857	0,715
Coût du carburant	€/an	31 059	33 001
Pneumatiques	€/an	3 172	4 000
Entretien-réparations	€/an	8 553	3 905
Péages et vignette	€/an	9 479	14 100
Assurance (véhicule)	€/an	2 267	3 350
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	2 478
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		120 149	98 333
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	0,656
Base 100 France		100	62

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour la France

Source : études CNR Europe

Concernant les autres coûts d'exploitation, le coût annuel de détention d'un véhicule reste plus bas qu'en France, ceci s'explique notamment par une utilisation plus intense et plus longue ainsi que des prix à la revente plus élevés du fait d'un marché de l'occasion des pays à l'Est de l'UE très demandeur.

Le coût du conducteur progresse rapidement mais reste faible (23 015 € en 2017 contre 18 007 € en 2014). Les transporteurs lituaniens n'hésitent pas à embaucher des conducteurs étrangers, notamment ukrainiens, biélorusses et kazakhs, pour répondre au besoin croissant en conducteurs.

Les coûts d'entretien-réparation sont particulièrement bas par rapport à ceux observés en France, 3 905 €/an en Lituanie contre 8 553 €/an en France. Ces coûts faibles s'expliquent principalement par des contrats de maintenance avantageux négociés dans le cadre du crédit-bail et par une main d'œuvre peu onéreuse. A titre d'exemple, pendant la durée du crédit-bail, les contrats d'entretien représentent en moyenne un coût annuel de près de 1 420 €.

Les coûts des pneumatiques sont faibles, compte tenu du kilométrage annuel réalisé. En moyenne, ce coût représente 4 000 €/an pour 150 000 kilomètres. Les transporteurs lituaniens ont aujourd'hui tendance à privilégier des pneumatiques d'origine asiatique car les avantages des marques onéreuses s'avèreraient inutiles dans les conditions climatiques extrêmes des pays de l'Est ou sur des routes de mauvaise qualité.

Enfin, les taxes directes sur les véhicules, principale source de financement des infrastructures routières dans le pays, sont 4 fois plus élevées qu'en France. Ces taxes comprennent à la fois une taxe à l'essieu, appelée taxe sur les véhicules représentant 654 €/an, et la taxe routière valant 1 824 € pour l'utilisation du réseau national. Une vignette est nécessaire pour l'utilisation des routes payantes, voies express et autoroutes sous la dénomination A (routes A1 à A18), vendue 753 € pour un PL de plus de 12 tonnes, Euro IV et plus. Celle-ci est intégrée dans le poste « péage » du tableau. A noter que les droits d'accises gazole lituaniens sont 10,17 €/hl inférieurs à ceux appliqués en France. Un transporteur français versera 43,19 €/hl dans son pays contre 33,02 €/hl pour un transporteur en Lituanie. Or, seuls 20 % de l'achat de carburant est réalisé en Lituanie contrairement aux transporteurs français qui achètent la quasi-totalité du carburant en France. Une part infime, 6,604 €/hl, est ainsi versée en Lituanie, au titre des droits d'accises gazole. Selon les calculs du CNR, les droits d'accises gazole d'un poids lourd national rapporteraient à la Lituanie 3 051 €/an contre 15 656 €/an à la France. Il semble donc que l'Etat lituanien compense ce manque à gagner par des taxes directes sur les véhicules plus élevées.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Au niveau social, la réforme du code du travail, effective depuis le 1^{er} juillet 2017, établit notamment de nouvelles conditions de contrats devant favoriser la création d'emplois. Trois contrats de travail font ainsi leur apparition : le contrat en emploi partagé, deux employés acceptent de partager un même emploi, le contrat avec plusieurs employeurs et le contrat d'apprentissage. Le détail de ces types de contrat se trouvent dans l'étude complète.

A l'image des différentes réformes du code du travail, le marché du travail lituanien se caractérise par son système libéral. Il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM comme dans la plupart des pays de l'Est de l'Europe. Le salaire minimum mensuel a été réévalué pour atteindre 380 € brut en 2017. Une nouvelle revalorisation est attendue en juillet 2018, le portant à 400 € brut. Ce revenu est réservé aux emplois non qualifiés, y compris les conducteurs routiers.

Les conducteurs lituaniens pourraient ainsi être soumis au salaire minimum. Cependant, le salaire minimum ne permet qu'une défiscalisation partielle des indemnités de déplacement. Pour bénéficier d'une défiscalisation totale, les entreprises rémunèrent leurs conducteurs au minimum légal pour les qualifiés, soit à 494 € brut par mois. S'y ajoute une part variable calculée en grande partie en fonction du kilométrage au taux généralement appliqué de 10 centimes d'euro par kilomètre. Cette part variable apparaît en indemnités de déplacement sur les fiches de paie.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Lituanie, valeurs 2017			
	unité	France	Lituanie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	7 128
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 996	13 563
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	32,6%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 952	2 324
Coût total annuel	€/an	47 492	23 015
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	231
Temps de conduite annuel	h/an	1 551	2 010
Kilométrage annuel		106 466	136 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,62	11,45
Base 100 France		100	37
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,17
Base 100 France		100	38

* après les réductions Fillon en France. Calcul interne au CNR pour la Lituanie

Source : études CNR Europe

D'après les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur lituanien avoisine 11,50 € soit 37 % du coût d'un conducteur français, contre 29 % lors de l'étude CNR de 2014. La part des cotisations employeur est plus élevée en Lituanie qu'en France : 32,6 % contre 30,3 %, mais ne représente en valeur absolue que 2 324 €/an contre 8 952 €/an pour un conducteur français. Ceci permet de rappeler qu'un conducteur à bas coût en Europe se définit d'abord par une assiette de cotisation faible, une structure de rémunération favorisant les indemnités non chargées et un temps de conduite annuel autour de 2 000 heures. Au final, le coût kilométrique d'un Lituanien demeure toujours très bas, soit 38 % du coût kilométrique d'un Français.

Fait important, les heures de conduite effectuées par les conducteurs lituaniens, atteignant annuellement 2 010 heures, seraient au-dessus du seuil légal autorisé par la réglementation européenne en raison de dépassement fréquent du seuil lors de leurs déplacements à l'Est de l'Union européenne.

Pour conclure, la Lituanie conserve son rang sur le marché du transport routier de marchandises en Europe grâce notamment à sa compétitivité et sa flexibilité. Les avantages compétitifs du pavillon, à savoir un coût de l'heure de conduite faible, 11,45 €/h tout compris, un coût du carburant très bas, ou encore un kilométrage annuel par véhicule important, lui ont permis de se démarquer à l'international, tant auprès des pays de l'Union européenne que de ses voisins de l'Est. Le secteur, considéré comme stratégique par les autorités publiques lituaniennes, bénéficie aussi du soutien d'acteurs privés influents. Ces différents éléments donnent au secteur du TRM lituanien les clés nécessaires à son expansion tant à l'Ouest qu'à l'Est, notamment sur les marchés russe et biélorusse, qu'au Sud et au Nord auprès de ses voisins baltes.