

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM lituanien - résumé

Version du 20 mars 2015

La Lituanie est le plus grand des trois pays baltes. Sous occupation russe à partir de 1940, le pays retrouve son indépendance en 1990 et se fixe rapidement un objectif d'adhésion à l'Union Européenne dont elle fait partie depuis 2004. L'économie lituanienne, dans une situation désastreuse au moment de l'indépendance du pays, a su se moderniser en se tournant vers l'Europe et en adoptant les réformes nécessaires pour sa transformation.

Etoile montante de la région, le pays est très sévèrement touché par la crise économique de 2008. Les pouvoirs publics choisissent de mettre en place des mesures d'austérité, en privilégiant le développement économique, au prix de remèdes socialement douloureux. Dès 2010, la compétitivité de l'économie lituanienne est rétablie et le pays renoue avec la croissance.

Le pays a longtemps envisagé comme seul avenir économique, une intégration à part entière au marché unique européen, négligeant parfois pour des raisons historiques ses voisins de l'Est. Depuis 2008, il semble que la Lituanie redécouvre les intérêts de sa position géostratégique et amplifie ses relations économiques avec la Russie et la Biélorussie. Le secteur du transport routier de marchandises suit la politique économique générale et profite du rôle d'intermédiaire du pays entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

Pour mieux comprendre la place du pavillon lituanien dans le paysage européen et expliquer la nature de ses avantages comparatifs, le CNR renouvelle en 2014 son étude sur le TRM lituanien.

Elle a été menée en partenariat avec le cabinet d'études Moreus, expert en TRM dans les pays de l'Est de l'Europe. Elle 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 Alex Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Riche de 3 millions d'habitants, la Lituanie constitue géographiquement un pont entre l'Union Européenne et les marchés de l'Est, à savoir la Biélorussie et la Russie. Son économie largement tournée vers l'Ouest s'est rapidement développée dès l'indépendance du pays, grâce notamment à des investissements en provenance de Suède et d'Allemagne. On y produit à bas coût, mais la position géographique de la Lituanie à la périphérie de l'Union Européenne limite son influence à la région. Les entreprises scandinaves délocalisent souvent dans ce pays.

Répondant à un marché relativement restreint du Nord de l'Europe, l'économie lituanienne a commencé à montrer des signes de faiblesse après son entrée dans l'Union Européenne. Son détachement du monde économique ex-soviétique et son intégration au marché unique européen étaient surtout encouragés pour des raisons politiques. La fragilité du secteur bancaire et sa spécialisation économique dans le commerce avec les pays scandinaves ont desservi le pays lors de la crise économique de 2008. En 2009, le pays était jugé au bord de la faillite et a dû prendre des mesures d'austérité impopulaires, telle la baisse généralisée des salaires, allant jusqu'à -20 % dans certains secteurs comme la construction ou les transports, ou -12 % pour les fonctionnaires. Le taux de chômage du pays, qui était proche du plein emploi en 2008 avant la crise, soit autour de 5 %, passe à plus de 10 % trois mois plus tard, fin 2008. Cette tendance se poursuit jusqu'au début de l'année 2010 où il atteint un record historique de plus de 18 %. Depuis, il baisse de façon continue pour revenir sous la barre de 10 % fin 2014.

Dans ce long processus de réajustement économique, le pays retrouve sa compétitivité au sein des pays baltes et se tourne de plus en plus vers les pays de l'Est hors UE pour diversifier ses marchés. Ainsi, ses exportations vers cette zone explosent et la Russie redevient le premier partenaire économique de la Lituanie.

Touchée par les conflits internationaux qui ont conduit à l'instauration d'un embargo économique contre la Russie, l'économie lituanienne semble encore une fois fragilisée et joue de nouveau la carte de sa position

géostratégique pour tenter de devenir un pont énergétique entre l'Union Européenne et la Russie, visant la place longtemps occupée par l'Ukraine dans ce domaine.

En ce qui concerne les infrastructures, le pays dispose d'un large réseau de routes principales de 1 975 km qui offre deux axes parallèles Nord – Sud, un axe Est – Ouest entre la capitale Vilnius et le premier port du pays Klaipeda et un autre axe Est-Ouest reliant cette fois-ci Vilnius à l'enclave russe de Kaliningrad. Le transport ferroviaire de marchandises occupe une place très importante dans le transport domestique ainsi qu'à l'international avec les deux autres pays baltes, la Russie et l'Ukraine. En effet, le couloir ferroviaire appelé Viking relie le port lituanien de Klaipeda au port d'Odessa en Ukraine en passant par la Biélorussie. Un autre couloir ferroviaire Est-Ouest constitue un axe majeur entre Klaipeda et Moscou en passant par Vilnius et Minsk. La part modale du transport ferroviaire dans l'activité de transport de marchandises du pays est de 33,6 %, bien au-dessus de la moyenne européenne. Dans ce contexte, le port maritime de Klaipeda se distingue comme le port principal de la région et assure la desserte locale.

Evolution de l'activité et organisation du TRM en Lituanie

L'activité de transport routier de marchandises est considérée comme un secteur stratégique complémentaire de l'industrie et du commerce international et a longtemps bénéficié de soutien politique pour son développement. Financièrement incapable de soutenir le secteur du TRM, l'Etat lituanien fait des efforts pour éliminer les obstacles au développement du secteur et travaille pour qu'il trouve sa compétitivité dans la région. Les échanges avec la Biélorussie et la Russie sont ainsi facilités à travers la simplification des procédures douanières et grâce à des investissements d'origine russe dans le secteur du TRM pour résoudre d'éventuels problèmes liés aux carnets TIR.

L'activité nationale du pavillon lituanien est faible. Elle représente en 2013 à peine 1,6 % de l'activité nationale du pavillon français. Elle semble aussi avoir atteint sa taille mature car son évolution ne dépasse pas les 1,5 % par an depuis au moins 10 ans.

En revanche, l'activité internationale du pavillon lituanien est dynamique. Depuis l'entrée du pays dans l'Union Européenne en 2004, elle a été multipliée par 2,4 avec un taux de croissance annuel moyen de 10 %. En 2008, elle souffre de la crise économique et enregistre une baisse de 15 %, mais retrouve le chemin de la croissance l'année suivante, atteignant rapidement son niveau d'avant-crise. Depuis, elle continue à se développer. En 2013, l'activité internationale du pavillon lituanien était 50 % plus importante que l'activité internationale du pavillon français.

Evolution du TRM* des pavillons français et lituanien								
Transport Total								millions de t.km
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472
Lituanie	18 134	20 278	20 419	17 757	19 398	21 512	23 449	26 338
Transport National								millions de t.km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712
Lituanie	2 232	2 704	2 560	2 633	2 292	2 320	2 438	2 540
Transport International								millions de t.km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760
Lituanie	15 902	17 574	17 859	15 124	17 106	19 192	21 011	23 798

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Dans le paysage européen, le pavillon lituanien se fait remarquer notamment en raison de l'importance de l'activité entre pays tiers, 2^e pavillon d'Europe sur cette activité. En revanche, le pavillon lituanien cabote peu.

En ce qui concerne l'organisation du secteur, la principale fédération, la LINAFA, occupe un rôle primordial. Très active, l'organisation sert d'intermédiaire entre les gouvernements lituaniens et étrangers, notamment russe, avec une implantation régionale importante en Lituanie et un bureau à Moscou. Son activité de lobbying est appréciée par les entreprises.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux afin d'estimer les coûts d'exploitation et observer les conditions du marché. En 2014, le CNR a rencontré en Lituanie une dizaine de représentants d'entreprises et, indépendamment, une vingtaine de conducteurs.

Le pavillon lituanien se démarque par son organisation accordant une attention particulière à la flexibilité, la rapidité et aux coûts maîtrisés. Les véhicules sont souvent exploités de façon intensive et l'utilisation du double équipage est répandue.

La forte originalité du pavillon se trouve dans la gestion des achats de carburant. En complet accord avec la réglementation européenne, le pavillon a développé une organisation Est-Ouest pour profiter des prix de carburant 30 % plus bas dans les pays voisins hors UE. En effet, toutes les entreprises rencontrées pour cette étude ont confié opérer des trajets en Biélorussie et en Russie. Certaines déclarent qu'elles gardent ces liaisons uniquement dans le but de retourner sur le territoire de l'UE avec un plein de carburant de 1 500 litres, permettant aux véhicules de réaliser des tournées de 10 jours sans avoir besoin d'acheter de carburant aux prix communautaires. Selon les estimations du CNR, 80 % du carburant utilisé par les transporteurs lituaniens pour leur activité internationale proviendrait de pays extérieurs à l'espace économique européen. Grâce à cette organisation, le pavillon baisse significativement ses coûts et affiche un coût kilométrique inférieur de 44 % à celui observé en France.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2014			
	unité	France	Lituanie
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 130	151 891
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	228	280
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35	1,27
Coût d'un conducteur	€/an	47 119	18 007
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,135
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 646	12 313
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,6	33,2
coût unitaire du carburant, moyenne 2014*	€/litre	0,996	0,74
Coût du carburant	€/an	36 737	37 418
Pneumatiques	€/an	3 303	3 800
Entretien-réparations	€/an	8 621	4 800
Péages et vignette	€/an	9 135	10 816
Assurance (véhicule)	€/an	2 216	3 100
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 813
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		125 591	94 498
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,11	0,62
Base 100 France		100	56

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour les deux pays

Source : études CNR Europe

Concernant les autres postes de coût, le coût annuel de détention du véhicule est plus bas qu'en France, en raison d'une utilisation plus intense et plus longue, ainsi que de prix à la revente plus élevés grâce à l'accès immédiat aux marchés d'occasion de l'Est, très demandeurs. Il faut aussi noter que les taxes directes sur les véhicules, principale source de financement des infrastructures routières en Lituanie, y sont 3,5 fois plus élevées qu'en France. Se cumulent en effet une taxe à l'essieu (appelée taxe sur les véhicules) de 655 €/an pour un PL 40T 5 essieux, une taxe routière pour l'utilisation de l'ensemble du réseau routier valant 1 158 €/an pour le PL étudié. Ce à quoi il faut ajouter une vignette facultative pour l'usage des routes payantes, vendue 753 €/an aux PL>12T Euro 4 et plus. Le total pèse 2 566 €/an.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le marché du travail lituanien est libéral. Il n'y a actuellement pas de convention collective dans le secteur du TRM en Lituanie. Le salaire minimum intersectoriel mensuel est de 290 € brut. En revanche, à ce niveau de salaire, les frais de déplacement sont partiellement soumis aux charges et à l'impôt sur le revenu. En conséquence, les transporteurs lituaniens octroient un salaire minimum mensuel au-dessus de 377 € brut, seuil autorisant la défiscalisation complète des frais de déplacement plafonnés.

Depuis les réformes adoptées en 2008 en réponse à la crise économique, les contrats de travail offrent une grande flexibilité aux employeurs. Les licenciements et les baisses de salaires sont facilités. Le coût des licenciements sans faute de l'employé est aussi revu à la baisse. Il n'y a plus de période d'essai imposée par la loi et les salariés peuvent aussi démissionner sans préavis.

Le salaire d'un conducteur se compose d'une part fixe, entre 400 et 500 € brut par mois, et d'une part variable calculée en fonction du kilométrage, dont le taux varie selon les destinations. D'après les témoignages, les conducteurs recevraient près de 0,10 €/km pour leurs trajets en Russie, Biélorussie, Pologne et 0,06 €/km lorsqu'ils conduisent dans les principaux pays de l'Ouest. En pratique, comme dans la plupart des pays de l'Est de l'Union Européenne, les frais de déplacement, dont les plafonds journaliers sont fixés par le Ministère des finances, remplacent la part variable du salaire sur les fiches de paie. En ce qui concerne le temps de conduite, les conducteurs lituaniens reconnaissent dépasser les limites imposées par la réglementation européenne, mais uniquement au niveau national et pendant les trajets hors UE.

Au final, selon les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur lituanien est évalué à un peu moins de 9 €, soit 29 % du coût de son homologue français. Il est intéressant de noter que les taux de cotisations sociales employeurs sont identiques en Lituanie et en France. Façon 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, ici près de 60 % du revenu, et un temps de conduite annuel autour de 2 000 heures.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Lituanie, valeurs 2014			
	unité	France	Lituanie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	28 860	5 760
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 851	10 370
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	32,6%	32,6%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 408	1 878
Coût total annuel	€/an	47 119	18 007
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	247
Temps de conduite annuel	h/an	1 540	2 025
Kilométrage annuel		105 729	133 825
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,60	8,89
Base 100 France		100	29
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,13
Base 100 France		100	30

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Un des plus petits pays d'Europe, la Lituanie, a réussi à devenir un champion européen du TRM international grâce à sa flexibilité et sa compétitivité exceptionnelle. La forte croissance du secteur s'inscrit dans une optique plus générale de développement économique national fondé sur le commerce international, non seulement avec les pays de l'UE, mais aussi avec les partenaires de l'Est, reconsidérés depuis quelques années. Ce choix politique qui s'appuie sur les atouts géostratégiques du pays est assumé par les pouvoirs publics et largement soutenu par d'influents acteurs privés. Le TRM en constitue un des piliers. Les avantages compétitifs du pavillon lituanien, tels que le conducteur international à 9 €/h tout compris ou encore le coût du carburant très bas grâce à des achats à 80 % hors UE, lui confèrent une capacité d'expansion sur les marchés Ouest – Est. Ceci se traduit par une place du pavillon lituanien en 9^{ème} position dans le classement des pavillons UE selon l'activité internationale totale et 2^{ème} pour l'activité internationale entre pays tiers.