

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises letton

Résumé

Version du 4 décembre 2018

État du nord-est de l'Europe, la Lettonie obtient son indépendance en 1991, à l'issue de 50 ans d'occupation soviétique. Elle devient alors une République démocratique définie dans la constitution adoptée l'année suivante. La Lettonie intègre l'Union européenne (UE) en 2004 et la zone euro en 2014. Son positionnement géographique stratégique lui permet d'entretenir des rapports privilégiés tant avec les pays de l'Union européenne qu'avec la Russie et d'autres pays de la Communauté des États indépendants (CEI), notamment la Biélorussie et l'Ukraine.

Sur les plans économique et social, la Lettonie a connu trois années de récession à la suite de la crise économique mondiale. En 2011, à l'issue d'une politique d'austérité stricte, l'économie lettone renoue progressivement avec la croissance.

En 2016, malgré une baisse de l'activité totale, le transport routier de marchandises (TRM) letton reste stable. La Lettonie se positionne à la 16^e place des pavillons européens sur l'activité internationale totale et à la 10^e place sur l'activité internationale entre pays tiers. Le pavillon letton profite notamment de la situation géographique du pays pour accroître son activité Est-Ouest, mais également ses transports avec les pays scandinaves par l'utilisation des ferries.

Afin de mieux comprendre la place du pavillon letton dans le paysage européen, le CNR a réalisé en 2017 une étude sur le TRM letton. 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 2 millions d'habitants, la Lettonie compte sur la demande intérieure pour booster la croissance, stimulée par des hausses de salaires. Son commerce extérieur est aussi marqué par une dimension géographique régionale, les pays riverains de la mer Baltique occupant une place importante.

La croissance de son PIB, + 2,2 % en 2016 puis + 4,5 % en 2017, se maintient au-dessus de la moyenne européenne après avoir connu trois années de récession lors de la crise économique mondiale. Le taux de chômage est corrélé au cours de la croissance. Il diminue de façon continue depuis 2011 pour atteindre 9,6 % en 2016 et 8,7 % en 2017, retrouvant ainsi son niveau d'avant crise. Les prévisions pour 2018 s'annoncent également bonnes, l'économie lettone semble retrouver progressivement sa compétitivité au sein de l'Union européenne, notamment face à ses voisins baltes et d'autres pays de la CEI.

En matière d'infrastructures, le ferroviaire occupe une place très importante en Lettonie, une spécificité balte. Il représente 76,6 % du transport terrestre de fret domestique du pays. Différents travaux sont actuellement en cours sur le ferroviaire avec le projet « Rail Baltica », la liaison ferroviaire reliant les pays baltes à la Pologne, pour l'étendre à d'autres États de l'UE. Au niveau maritime, les principaux ports lettons assurent le traitement des marchandises en transit. Le programme 2014-2020 du gouvernement letton entend assurer le développement

de ces ports ainsi que leur place au niveau international. Le réseau routier, fort de plus de 73 590 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 Lettonie

Le TRM letton maintient son rang au sein des pavillons européens et poursuit sa progression à l'international.

En 2016, selon les dernières statistiques disponibles, l'activité totale du TRM letton enregistre un taux de croissance de 4,5 % sur un an, se rapprochant ainsi de la moyenne de l'UE28 de 4,8 %. L'activité nationale du pavillon letton reste faible, autour de 20 % de son activité TRM totale. 80 % de l'activité TRM est ainsi réalisée à l'international. Le pavillon letton connaît toutefois une baisse de son activité en 2016, - 2,5 % de son activité totale et - 4,3 % de son activité internationale.

Evolution du TRM* des pavillons français et letton										
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
Lettonie	12 344	8 115	10 590	12 131	12 178	12 816	13 670	14 690	14 227	571
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
Lettonie	2 536	2 149	2 561	2 646	2 616	2 803	2 740	2 753	2 807	113
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
Lettonie	9 807	5 966	8 029	9 485	9 562	10 013	10 929	11 937	11 420	458

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Le pavillon letton se démarque par l'activité entre pays tiers très développée, représentant à elle seule 40 % de l'activité internationale du pavillon. Le cabotage réalisé par la Lettonie représente aussi près de 7 % de son TRM et il augmente de façon significative depuis 2014. Il constitue aujourd'hui une niche importante de développement. Les pays les plus cabotés par le pavillon letton sont l'Allemagne, la Suède et la France.

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 dizaine de représentants d'entreprises lors d'entretiens en face à face et une vingtaine de conducteurs lettons sur des parkings au nord de la Pologne.

Comme la Lituanie, le pavillon letton se démarque sur l'approvisionnement en carburant. Les transporteurs lettons profitent de leurs déplacements en Russie, en Biélorussie et en Ukraine pour acheter du carburant à des prix bien inférieurs à ceux connus dans l'UE. Les entreprises lettones arrivent ainsi à faire baisser de 20 à 30 % leur facture de carburant. Le carburant acheté à moindre coût est alors utilisé pour une partie des trajets dans l'Union européenne. Selon les observations du CNR, près de 30 % du carburant utilisé par les transporteurs lettons serait d'origine hors UE, majoritairement du territoire russe, avec un coût moyen au litre de 0,55 €/L TTC (TVA non récupérable). Pour les 70 % restants, ils privilégient l'achat en Pologne (prix moyen 0,846 €/L) à hauteur de 50 % et le reste en Lettonie (prix moyen de 0,864 €/L).

Le coût moyen pondéré retenu en référence s'établit donc à 0,761 €/L.

En outre, d'après les responsables des entreprises rencontrées, la consommation de leurs véhicules, presque exclusivement Euro 6, varie entre 24,5 litres et 31 litres aux 100 km avec une concentration autour de 28 litres. Cette faible consommation est due à la topographie avantageuse dans les principaux pays traversés, à savoir la Pologne, l'Allemagne et le Benelux et ainsi qu'à l'utilisation quasi systématique des autoroutes.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017 actualisées			
	unité	France	Lettonie
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 100	138 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,40	1,20
Coût d'un conducteur	€/an	47 758	18 911
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,06
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 261	11 539
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,5	28,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2017*	€/litre	0,9108	0,761
Coût du carburant	€/an	32 737	29 397
Pneumatiques	€/an	3 195	2 880
Entretien-réparations	€/an	8 786	3 525
Péages et vignette	€/an	9 624	12 400
Assurance (véhicule)	€/an	2 248	2 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	674
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 990	83 340
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08	0,604
Base 100 France		100	56

*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. La valeur résiduelle d'un tracteur à la revente, sur le marché de l'occasion, est estimée à 17 000 € avec un kilométrage dépassant le million de kilomètres.

Le coût du conducteur letton est relativement faible, 18 911 €/an. Les transporteurs lettons souvent ont recours à des conducteurs étrangers, notamment ukrainiens, biélorusses, russes et philippins, pour répondre au besoin croissant en conducteurs.

Les coûts d'entretien-réparations sont particulièrement bas par rapport à ceux observés en France, 3 525 €/an en Lettonie contre 8 786 €/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.

Le coût des pneumatiques est également faible, compte tenu du kilométrage annuel réalisé. En moyenne, ce coût représente 2 880 €/an pour près de 140 000 kilomètres. Les transporteurs lettons ont aujourd'hui tendance à privilégier des pneumatiques low-cost d'origine asiatique, car ce type de pneus, dont le changement interviendrait tous les 150 000 km en moyenne, serait plus adopté aux routes de l'Est qu'ils empruntent souvent.

Enfin, la taxe à l'essieu est plus élevée en Lettonie qu'en France : 674 €/an contre 516 €/an. En Lettonie, une vignette est nécessaire pour l'utilisation des routes payantes, voies express et autoroutes sous la dénomination A et P (routes A1 à A15, P5 et P80), vendue 711 €/an pour un PL de plus de 12 tonnes, Euro IV et plus. Celle-ci est intégrée dans le poste « péage » du tableau.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

A l'instar de la plupart des pays de l'est de l'Europe, il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM letton. Un salaire minimum est cependant fixé au niveau national et s'applique au TRM. Il s'établissait à 380 € en 2017 et a été réévalué au 1^{er} janvier 2018 à 430 €/mois, soit une hausse importante de plus de 13 % en un an.

Concernant la rémunération des conducteurs en Lettonie, deux cas de figure ont été observés. En effet, les entreprises lettones préfèrent spécialiser leurs conducteurs sur un de leurs principaux marchés : ceux de l'Est ou

de l'Ouest. Ainsi, elles obtiendraient une productivité plus importante et profiteraient de la connaissance des routes de l'Est de leurs conducteurs étrangers souvent originaires de Biélorussie ou d'Ukraine. Le mode de calcul des salaires est alors adapté selon le type de conducteur.

Les entreprises lettones déclarent rémunérer leurs conducteurs lettons à hauteur de 500 à 600 € brut par mois, augmentés de primes tout en respectant la règle nationale qui interdit que le montant des indemnités de déplacement dépasse la rémunération brute. Par ailleurs, elles rémunèrent les conducteurs de nationalité étrangère au salaire moyen letton tous secteurs confondus afin de se conformer à la réglementation nationale, soit, en termes de salaire fixe, 50 % de plus que les conducteurs lettons. De facto, des tensions font jour au sein des entreprises entre conducteurs de nationalité étrangère et conducteurs lettons. Mais en réalité, les conducteurs envoyés à l'Est de l'UE touchent des indemnités plus faibles, ce qui équilibre à peu près le coût global des deux profils. Le profil Ouest est retenu ci-après.

Une large majorité des conducteurs rencontrés déclare recevoir entre 1 200 € et 1 300 € net par mois. Pour parvenir à ce montant, ils expliquent être soumis à des calculs internes différents de l'addition du salaire fixe et des indemnités. 60 % d'entre eux déclare que leur salaire est calculé sous forme de prime kilométrique, soit entre 0,95 € et 1,20 € au kilomètre.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Lettonie, valeurs 2017 actualisées			
	unité	France	Lettonie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	8 760
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 114	8 041
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,8%	24,09%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 100	2 110
Coût total annuel	€/an	47 758	18 911
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	217	228
Temps de conduite annuel	h/an	1 580	1 950
Kilométrage annuel		107 642	130 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,23	9,55
Base 100 France		100	32
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,15
Base 100 France		100	33

* après les réductions Fillon en France

Source : études CNR Europe

D'après les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur letton avoisine 9,55 € soit 32 % du coût d'un conducteur français. La part des cotisations employeur est également plus basse en Lettonie qu'en France : 24,09 % contre 30,8 %, et représente en valeur absolue 2 110 €/an contre 9 100 €/an pour un conducteur français. Au final, le coût kilométrique d'un Letton est très bas, soit 33 % du coût kilométrique d'un Français.

Fait notable, lors des entretiens, certains conducteurs ont déclaré dépasser souvent les limites européennes sur les routes des pays de l'Est pour atteindre des objectifs de kilométrage fixés par leur employeur.

Pour conclure, la Lettonie conserve son rang sur le marché du transport routier de marchandises en Europe. Les avantages compétitifs du pavillon, à savoir un coût de l'heure de conduite faible, 9,55 €/h tout compris, un coût du carburant très bas, ou encore un kilométrage annuel par véhicule important, donnent au secteur du TRM letton 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 et scandinaves.