



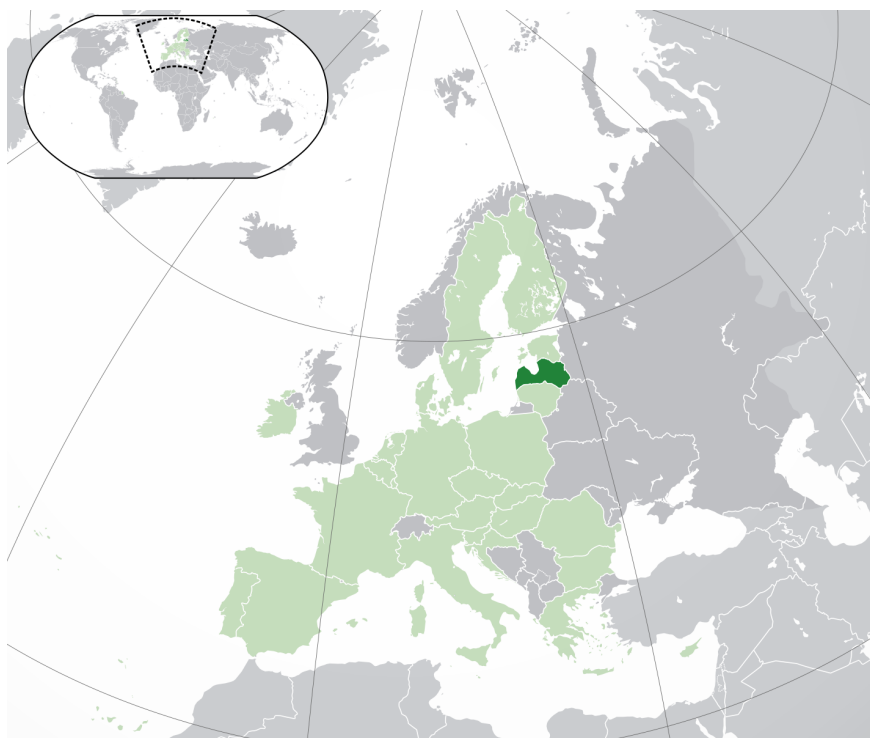
*Comité National Routier*



## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises letton

### Étude 2020





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Moreus

## ETUDES EUROPE

### Le transport routier de marchandises letton

Étude 2020

Comité national routier - Paris

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

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Latvia.svg>



## AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM letton réalisée en 2017, cette étude menée en 2020 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 2021. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2020.

Il est également important de noter que cette étude a été réalisée pendant la crise sanitaire de la covid. L'analyse devait être axée sur les données antérieures à la covid, soit 2019. Lors des entretiens, les transporteurs lettons ont cependant eu du mal à dissocier les données 2020. La crise covid impacte de facto les données de cette étude. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.



## RESUME

Située au Nord-Est de l'Union européenne et voisine de l'Estonie et de la Lituanie, la Lettonie bénéficie d'une position géographique stratégique permettant à son pavillon d'échanger tant avec l'Europe de l'Ouest qu'avec la Russie et les autres pays de la Communauté des États indépendants.

Le transport routier de marchandises (TRM) letton est majoritairement tourné à l'international, pour près de 80 % de l'activité totale de son pavillon. Les entreprises lettones semblent davantage se déplacer en Scandinavie, dans les pays baltes et en Russie. Les déplacements vers les pays d'Europe de l'Ouest sont, sur la période étudiée, moins fréquents qu'en 2017. Il en ressort un kilométrage annuel d'un poids lourd letton plus faible que lors de la dernière étude, 120 400 km par an en 2020 contre 138 000 km par an en 2017. Les transporteurs rencontrés mettent en avant la crise sanitaire de la covid et les conséquences du paquet Mobilité pour expliquer ces changements. Les conducteurs sous contrat letton affectés à l'international rentrent ainsi plus souvent chez eux, en moyenne toutes les deux semaines. Plusieurs entreprises déclarent même que leurs conducteurs travaillant à l'international rentrent chez eux tous les week-ends. Au final, le kilométrage d'un conducteur affecté à l'international est établi en 2020 à 110 400 kilomètres par an contre 130 000 kilomètres par an en 2017.

Outre les évolutions observées sur les conditions d'exploitation des véhicules et sur les conditions de travail des conducteurs, il apparaît que certains postes de coûts ont augmenté en trois ans. C'est le cas du coût du conducteur, +20,6 % depuis 2017. Cette hausse s'explique par l'augmentation du salaire minimum national (+31,6 % entre 2017 et 2021) et par une revalorisation des indemnités de déplacement. Autres augmentations notables depuis 2017, les péages (+27,7 %) et le coût de détention (+25,3 %).

Par ailleurs, la taxe sur les véhicules à moteur, *Transportlīdzekļa ikgadējā nodeva*, prend dorénavant en compte la classe Euro du véhicule, les poids lourds Euro VI s'acquittent désormais d'une redevance moins importante. Ce n'était pas le cas lors de la dernière étude du CNR sur le TRM letton.

Au bilan, en 2020, le coût complet d'un poids lourd letton affecté à l'international s'établirait à 0,82 €/km. En comparaison avec l'étude du CNR de 2017, le prix de revient serait en augmentation de +27 %.





# SOMMAIRE

<b>AVERTISSEMENTS</b>	<b>5</b>
<b>RESUME</b>	<b>7</b>
<b>1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON LETTON</b>	<b>11</b>
<b>1.1. LA LETTONIE EN BREF</b>	<b>11</b>
<b>1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LETTON</b>	<b>12</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	15
LE TRM LETTON - DONNEES CLES	17
<b>1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LETTONIE</b>	<b>20</b>
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	20
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
<b>2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL LETTON 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>29</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>29</b>
MATERIEL DE TRANSPORT - Exploitation	30
MATERIEL DE TRANSPORT - Financement	30
CARBURANT	30
ENTRETIEN & REPARATIONS	31
PNEUMATIQUES	31
PEAGES	31
ASSURANCES	31
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	32
COUTS DE STRUCTURE	32
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>32</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	32
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	33
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT LETTON AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	34
<b>2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>35</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>37</b>



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

## 1.1. LA LETTONIE EN BREF

Capitale	Riga
Superficie	64 586 km <sup>2</sup>
Population	1 907 675 habitants (Eurostat, 2020)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Letton
Régime politique	République parlementaire
Chef d'État	Eglis Levits
Premier ministre	Arturs Krišjānis Kariņš
Ministre des Transports	Uldis Augulis
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Sièges au Parlement européen	8 sièges
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Valdis Dombrovskis, Commissaire au Commerce
Croissance PIB (%)	2 % (Eurostat, 2019)
Inflation (%)	0,1 % (Eurostat, 2020)
Taux de chômage (% de la population active)	8,1 % (Eurostat, 2020)
Balance commerciale	339 millions d'€ (Eurostat, 2020)
Salaire minimum brut	500 € (Eurostat, S1 2021)
Émissions de gaz à effet de serre	6,1 tonnes/habitant (Eurostat, 2019)

## 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LETTON

### POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

#### *Politique des transports*

Le transport et la logistique sont des secteurs prioritaires en Lettonie et ce en raison de la position géographique du pays. La Lettonie a ainsi développé une route de transit stable. Ceci s'explique notamment par les échanges actifs de biens entre l'Europe de l'Ouest, la Russie et les autres pays de la Communauté des États indépendants (CEI).

Le secteur du transport de marchandises occupe une place importante dans l'économie lettone à laquelle il est très lié.

Les principales routes, voies de chemins de fer et ports font partie du réseau européen TEN-T<sup>1</sup> et bénéficient d'importantes aides européennes pour leur rénovation et entretien.

Le réseau ferroviaire est connecté aux ports lettons qui relient le pays aux grands ports de Suède et d'Allemagne.

La Lettonie considère comme prioritaire la mise en place d'un système de transport efficace, sûr, multimodal, équilibré, respectueux de l'environnement et compétitif. L'augmentation progressive du volume de marchandises en transit, le développement de centres de distribution et de logistique et l'augmentation de la valeur ajoutée des produits sont une priorité. La Lettonie peut compter sur ses trois principaux ports : Riga, Ventspils et Liepaja, reliés par les réseaux routier et ferroviaire TNT-T.

#### *Infrastructures de transport et utilisation*

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

<b>2019</b>	<b>Route</b>	<b>Rail</b>	<b>Voies navigables</b>
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
<b>Lettonie</b>	<b>26,4%</b>	<b>73,6%</b>	<b>0,0%</b>

Source : Eurostat

#### *Le réseau routier*

Le réseau routier lettone compte au total 58 645 kilomètres<sup>2</sup> de routes.

Du nord au sud, la Lettonie est traversée par le corridor européen E67 « Via Baltica », (Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas - Varsovie), qui est relié à l'E77 (Riga - Kalliningrad - Gdansk). De l'est à l'ouest, la Lettonie est traversée par l'autoroute E22 d'importance européenne, qui part du Royaume-Uni et atteint la partie centrale de la Russie. L'E22 traverse la Lettonie sur la route Ventspils - Riga - Rezekne - frontière russe.

Toutes les principales liaisons routières sont incluses dans le réseau transeuropéen de transport TEN-T. Cela facilite le trafic des ports lettons vers la Russie et la Biélorussie voisines<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Il s'agit du réseau transeuropéen de transport, un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne.

<sup>2</sup> Compilation de données Eurostat.

<sup>3</sup> <https://www.transport.lv/en/autotransports/autocelu-infrastruktura/>

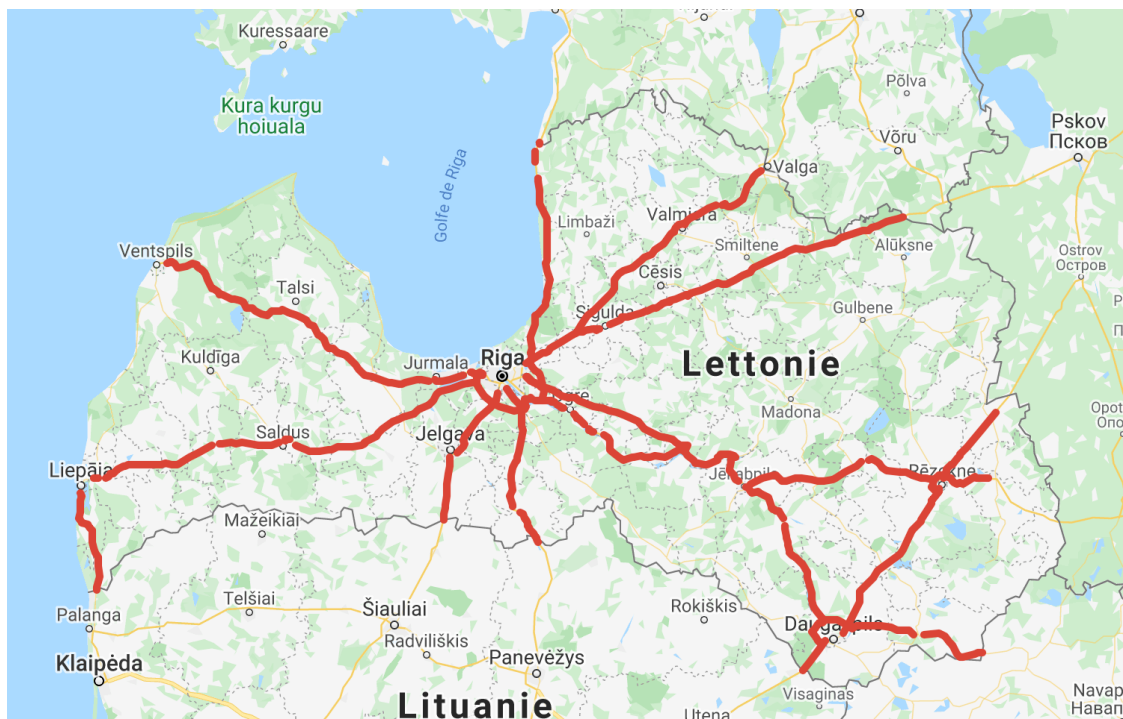
## Le réseau routier letton



Source: Latvian State roads

Sur les 58 645 kilomètres de routes que compte le réseau routier letton, 1 624 kilomètres sont concernés par la vignette, applicable aux véhicules de plus de 3 tonnes.

### Réseau routier et autoroutier letton concerné par la vignette



Source : <https://www.google.com/maps/d/embed?mid=114wGXkRRo465HHNibVbPQjwsEO8>

### Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire letton est exploité en continuité des réseaux ferroviaires des États de la CEI pour assurer leurs débouchés sur la mer Baltique. En 2019, plus de 15 millions de tonnes de fret ont été transportées par rail. Pour mémoire, la part modale du transport ferroviaire représente 73,6 % du transport de fret letton, soit un pourcentage exceptionnel comparé à la moyenne européenne définie à 22,6 %.

Le réseau ferroviaire est ainsi bien développé dans le pays à l'instar des autres États baltes, il constitue un héritage de l'époque soviétique. Comme la Lituanie et l'Estonie, la Lettonie est partie prenante du projet « Rail Baltica », représentant un investissement en infrastructures ferroviaires important pour le pays. Ce projet relie les pays du centre-nord de l'Union européenne en passant par les villes de Helsinki, Tallinn, Pärnu, Riga, Panevėžys, Kaunas, Vilnius et Varsovie. Il vise ainsi à intégrer les pays baltes au réseau de transport ferroviaire européen.

### Les ports

Les principaux ports lettons assurent le traitement des marchandises en transit. Le port de Liepaja développe différents projets d'investissement pour la construction et le développement de parcs industriels, élargissant ainsi la gamme des services fournis et créant de nouveaux emplois. Les plus petits ports comme celui de Jurmala, près de Riga, sont principalement impliqués dans le transport de bois et de produits de la pêche. Pendant la saison estivale, ils opèrent comme ports de plaisance. Les petits ports occupent actuellement une place solide dans l'économie lettone et sont devenus des centres d'activité économique régionale.

Les ports lettons ambitionnent de renforcer leur position de leader parmi les ports baltes, en préservant les volumes de fret existants et en attirant de nouveaux flux de marchandises ainsi que de nouveaux types de fret et de clients.

En Lettonie aujourd'hui, la priorité est à la diversification des cargaisons. L'objectif est d'augmenter le volume des conteneurs dans les ports lettons. En parallèle, le développement de trains de conteneurs vers l'Asie, la mer Noire et la Russie est important. La Lettonie souhaite également accroître son importance sur les centres logistiques des pays baltes. Le développement de la logistique et de la distribution est en effet une priorité pour l'État letton. L'objectif du gouvernement est d'attirer de plus en plus de biens de consommation à forte valeur ajoutée pour développer à la fois les centres de logistique et les entreprises d'entrepôt et de distribution.

## ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Acteurs institutionnels*

#### Administration des transports routiers (Latvijas Valsts ceļi)

Rattachée au ministère des Transports<sup>4</sup>, cette administration est chargée de :

- Octroyer des licences dans le transport routier et notamment pour le transport routier de marchandises.
- Coordonner l'accès au marché du TRM.
- Réaliser des statistiques sur les entreprises de transport.
- Rappporter les changements et les perspectives pour le secteur.
- Contrôler le respect des exigences régissant les opérations de TRM.
- Maintenir et développer un système de transport public efficace, sûr, compétitif et respectueux de l'environnement.

#### Société des routes nationales lettones (Autotransporta Direkcija)

Cette société d'État assure la gestion du réseau routier letton, ainsi que l'administration du Fonds routier national et l'organisation des marchés publics. Son rôle est de fournir aux Lettons un réseau routier national compétitif, sûr, durable et respectueux de l'environnement. La maintenance et le développement des routes locales font également partis de son champ d'action. Depuis le 26 octobre 2004, la Société nationale des routes de Lettonie est une société anonyme d'État régie par les statuts de la société anonyme et basée sur l'accord de gestion du secteur routier signé par le ministère des Transports. Cette société est détenue en totalité par l'État<sup>5</sup>.

#### Direction de la sécurité routière (CSDD)

La CSDD est une administration publique dont la mission est d'assurer la mise en œuvre de la politique de l'État en matière de sécurité routière. Elle compte au total 26 autorités régionales.

Elle est chargée de<sup>6</sup> :

- Élaborer et mettre en œuvre une politique unifiée dans le domaine de la sécurité routière.
- Améliorer le contrôle technique des véhicules.
- Coordonner les formations des conducteurs et la délivrance des permis de conduire.
- Enregistrer les véhicules.
- Prévenir les accidents de la route.
- Superviser la construction, la réparation et l'exploitation des routes.

---

<sup>4</sup> <https://lvceli.lv/en/about-us/>

<sup>5</sup> <http://www.atd.lv/en/road-transport-administration>

<sup>6</sup> <http://www.csdd.lv>

## *Organisations professionnelles*

### *Association des transporteurs routiers (Latvijas Auto)*

Fondée le 23 mars 1990, son rôle est de développer le secteur du transport routier en Lettonie, de représenter et de promouvoir les activités de transport routier de la Lettonie à l'étranger et de mettre en œuvre les conventions et accords internationaux conclus avec le pays.

Le 29 avril 1992, *Latvijas Auto* est devenue membre de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

Lors de sa création, elle ne comptait que 32 membres, aujourd'hui, elle comptabilise 459 entreprises adhérentes.

Les missions de *Latvijas Auto* sont ainsi multiples :

- Représenter les intérêts des transporteurs routiers à l'échelle nationale et internationale.
- Développer un environnement d'entrepreneuriat positif.
- Accroître la compétitivité des transporteurs routiers lettons.

Les services proposés sont, entre autres, l'émission des carnets TIR, l'organisation des formations de conducteurs, l'intermédiation dans l'obtention de visas pour les marchés de l'Est, la représentation sociale et fiscale des entreprises dans divers pays.

### *Association des transitaires et de la logistique*

Fondée le 15 août 1994, il s'agit d'une organisation publique regroupant des commissionnaires de transports et des entrepôts douaniers lettons. Son rôle est de promouvoir l'organisation du TRM et le développement de ses services connexes.

Ses missions sont les suivantes :

- Participer à la préparation des actes législatifs et réglementaires en matière de taxes et de douanes.
- Prodiguer des conseils aux membres de l'associations sur les questions relatives aux douanes, à la réglementation fiscale, aux assurances et autres questions réglementaires.
- Contribuer à la résolution de problèmes spécifiques au transport de marchandises.
- Assister ses membres dans la recherche de contacts étrangers.

## *Représentations syndicales*

Il existe une organisation syndicale nationale en Lettonie fondée en 1990, la LBAS. La quasi-totalité des syndicats en font partie. Cependant, seuls 10 % des Lettons sont syndiqués.

LBAS coordonne 20 syndicats indépendants différents. Le syndicat des travailleurs de la route, *Road workers Trade Union*, en fait partie<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> <https://arodbiedribas.lv/en/lbas-2/affiliates/>



Structure du TRM sous pavillon letton en 2019<sup>8</sup>

## Structure du TRM sous pavillon letton en 2018

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>76 701</b>	<b>14 997</b>	<b>100,0%</b>	<b>196</b>	<b>947</b>
Transport national	58 536	3 459	23,1%	59	225
Transport international	18 165	11 538	76,9%	635	722
<i>dont transport international marchandises chargées en Lettonie</i>	4 293	3 486	23,2%	812	206
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lettonie</i>	3 323	2 853	19,0%	859	181
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 017	4 278	28,5%	853	271
<i>dont cabotage</i>	5 532	921	6,1%	166	64

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises letton est majoritairement orienté vers l'international. Son activité nationale représente 23 % du total. Dans l'activité internationale, on note l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul 28,5 % de l'activité TRM du pavillon letton, soit 37 % de son activité internationale.

## Évolution du TRM sous pavillon letton

## Evolution du TRM sous pavillon letton en millions de tonnes-kilomètres

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>12 344</b>	<b>8 115</b>	<b>10 590</b>	<b>12 131</b>	<b>12 178</b>	<b>12 816</b>	<b>13 670</b>	<b>14 690</b>	<b>14 227</b>	<b>14 972</b>	<b>14 997</b>	<b>14 965</b>	1,77%
Transport national	2 526	2 149	2 561	2 646	2 616	2 803	2 740	2 753	2 807	3 240	3 459	3 350	2,60%
Transport international	9 807	5 966	8 029	9 485	9 562	10 013	10 929	11 937	11 420	11 732	11 538	11 615	1,55%

Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

Malgré une baisse de l'activité en 2009, le TRM letton est en progression depuis cette date, son volume dépassant largement en 2019 le niveau d'avant-crise. Entre 2008 et 2019, on observe un taux de croissance annuel moyen de 1,77 % sur l'activité totale. Le transport international augmente dans une proportion moins importante que le transport national, soit 1,55 %/an en moyenne contre 2,6 %/an pour l'activité domestique du pavillon letton. Sur la période étudiée, la part de l'activité internationale semble se stabiliser autour de 80 % de l'activité totale.

## Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon letton représente plus de 7 % du transport routier international en 2019 et constitue une niche importante de développement pour son pavillon. En moyenne sur 11 ans,

<sup>8</sup> Les données manquantes sur le transport international entre pays tiers et le cabotage sur le site de l'Eurostat ne permettent pas de donner le détail sur l'année 2019 pour le tableau Structure du TRM sous pavillon letton.

l'activité de cabotage du pavillon letton a augmenté de plus de 32 %/an. La Lettonie est le 14<sup>e</sup> pays caboteur dans l'Union européenne<sup>9</sup>. Elle cabote plus de 44 fois plus qu'elle n'est cabotée.

#### Le cabotage sous pavillon letton dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon letton</b>	<b>50</b>	<b>158</b>	<b>217</b>	<b>259</b>	<b>330</b>	<b>312</b>	<b>453</b>	<b>684</b>	<b>817</b>	<b>1 029</b>	<b>921</b>	<b>1 068</b>	<b>32,09%</b>
<i>en Allemagne</i>	9	9	61	59	79	74	157	228	227	202	163	268	36,14%
<i>en Suède</i>	17	45	47	63	120	74	69	158	218	223	225	280	29,01%
<i>en France</i>	-	57	73	105	84	96	140	185	209	383	226	235	15,22%**
<b>Part du cabotage dans le transport letton %</b>	<b>0,41</b>	<b>1,95</b>	<b>2,05</b>	<b>2,14</b>	<b>2,71</b>	<b>2,43</b>	<b>3,31</b>	<b>4,66</b>	<b>5,74</b>	<b>6,87</b>	<b>6,14</b>	<b>7,14</b>	-

Source : Eurostat

\*TCAM: taux de croissance annuel moyen

\*\* TCAM calculé entre 2009 et 2019

Les trois pays où le pavillon letton cabote le plus sont l'Allemagne, la Suède et la France. Les tonnes-kilomètres réalisées en Suède et en France augmentent fortement depuis 2014.

#### Cabotage en Lettonie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
<b>Cabotage en Lettonie</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>24</b>	<b>9,33%</b>
Taux de pénétration du cabotage*	0,36%	0,09%	0,77%	0,30%	0,19%	0,18%	0,62%	0,51%	0,67%	0,25%	1,06%	0,71%	-
Part de marché du cabotage**	0,50%	0,14%	1,10%	0,42%	0,27%	0,24%	0,85%	0,68%	0,90%	0,33%	1,39%	0,91%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

\*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 réalisé en Lettonie reste faible en valeur absolue mais augmente en 11 ans de +9,33 %/an en moyenne, passant de 9 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 24 millions de tonnes-kilomètres en 2019. Les volumes d'activité demeurent très bas avec un taux de pénétration de 0,71 % en 2019.

### Entreprises de TRM

#### Evolution du nombre d'entreprises, de salariés et du chiffre d'affaires du secteur du TRM letton

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2010	2 711	888	17 904
2011	2 581	1 116	18 797
2012	3 061	1 323	21 757
2013	3 133	1 378	23 449
2014	3 182	1 391	24 338
2015	3 193	1 320	24 362
2016	3 216	1 311	24 335
2017	3 165	1 413	24 739
2018	3 130	1 510	25 054

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM en Lettonie augmente entre 2010 et 2018, soit 1,81 %/an sur huit ans. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises progresse également sur la période, avec un

<sup>9</sup> CNR – Classement TRM européen 2018

taux de croissance annuel moyen de 6,86 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente sur la période, soit 4,29 %/an sur 8 ans.

#### Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) en Lettonie

Classes d'effectif	2015	2016	2017	2018	Structure 2018
De 0 à 1 salarié	1 207	1 306	1 232	1 122	33,19%
De 2 à 9 salariés	1 606	1 584	1 557	1 623	48,00%
De 10 à 19 salariés	378	331	369	353	10,44%
De 20 à 49 salariés	175	192	198	217	6,42%
De 50 à 249 salariés	58	58	64	61	1,80%
250 salariés et plus	3	3	3	5	0,15%
<b>Total</b>	<b>3 426</b>	<b>3 474</b>	<b>3 423</b>	<b>3 381</b>	<b>100,00%</b>

Source: Eurostat

Plus de 81 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés, ce qui en fait un secteur particulièrement atomisé.

#### Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Lettonie, 2018

Nombre d'entreprises	3 130
CA - millions €	1 510
Dépenses de personnel salarié - millions €	215
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	173
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	42
Taux de charges patronales apparent (b/a)	24,3%
Nombre de personnes occupées	26 321
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	1 267
<i>dont salariés</i>	25 054
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	95,2%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	8
Coût moyen du personnel salarié en €	8 600
Valeur ajoutée par salarié en €	16 700
CA par personne occupée	57 400
Investissement par personne occupée en €	7 200
Taux d'investissement (Investissement/VA)	45,1

Source : Eurostat

Parc de véhicules en Lettonie

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	11 600	12 700	13 200	13 137	13 379	13 541	14 312	14 782	14 886
Remorques et semi-remorques	56 200	59 500	62 300	64 595	67 638	65 086	68 765	72 372	76 298

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2011-2019. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Lettonie progresse de +3,2 %/an en moyenne sur la période.

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

#### FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

##### *Impôt sur les sociétés (Valsts ieņēmumu dienests)*

L'impôt sur les sociétés est déterminé conformément à la loi sur l'impôt sur les sociétés (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018) et au règlement du Cabinet n° 677 du 14 novembre 2017 « Règlement sur l'application des normes de la loi sur l'impôt sur les sociétés ».

La loi définit de nouvelles modalités de paiement de l'impôt sur les sociétés. Elle prévoit que tous les bénéfices non distribués sont exemptés de l'impôt. Cette exemption couvre les bénéfices actifs et passifs (dividendes, intérêts, redevances, ...). Ce régime fiscal est applicable aux sociétés lettones résidentes et aux établissements stables des sociétés non-résidentes immatriculées en Lettonie.

L'imposition des bénéfices est reportée jusqu'à ce qu'ils soient distribués sous forme de dividendes ou réputés être distribués.

L'assiette fiscale est ainsi composée du bénéfice distribué et du bénéfice distribué réputé.

Le taux de l'impôt sur les sociétés est de 20 % applicable sur la base imposable. Cependant, avant d'appliquer le taux réglementaire, la base imposable doit être divisée par 0,8. Le taux d'imposition équivaut donc à 25 %<sup>10</sup>.

##### *TVA (Pievienotās vērtības nodoklis)*

Le taux standard de la TVA est fixé à 21 % en Lettonie et s'applique à la majorité des biens et services. Des taux réduits sont toutefois en vigueur. Un taux de 12 % est retenu sur certains produits alimentaires, les produits pharmaceutiques, le transport domestique de voyageurs, les livres, les journaux ou encore l'hôtellerie. Enfin, un taux de 0 % est appliqué sur le transport international et intra-communautaire<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> <https://taxsummaries.pwc.com/latvia/corporate/taxes-on-corporate-income>

<sup>11</sup> <https://www.vid.gov.lv/en/value-added-tax-rates>

## Taxe sur les véhicules à moteur (Transportlīdzekļa ikgadējā nodeva)

Nouveauté en Lettonie, la taxe sur les véhicules à moteur est dorénavant calculée en fonction de la classe Euro du véhicule. Ainsi, les véhicules les moins polluants type Euro VI doivent acquitter une taxe moins importante.

### Montants de la taxe sur les véhicules en Lettonie (hors véhicules tractés) en fonction du nombre d'essieux et des types de suspension en 2021

Classe d'émission du véhicule moteur	Nombre d'essieux du poids lourd	Montant de la taxe (€)
Euro 0, Euro I, Euro II	Jusqu'à 3 essieux	420
	4 essieux et plus	540
Euro III, Euro IV	Jusqu'à 3 essieux	300
	4 essieux et plus	390
Euro V	Jusqu'à 3 essieux	192
	4 essieux et plus	264
Euro VI et moins polluant	Jusqu'à 3 essieux	156
	4 essieux et plus	192

Source: loi sur la taxe sur les véhicules et sur les voitures de société

### Montants de la taxe sur les véhicules pour les semi-remorques en Lettonie en 2021

Nombre d'essieux du tracteur	PTAC du véhicule	Montant de la taxe pour une semi-remorque 2 essieux (€)		Montant de la taxe pour une semi-remorque 3 essieux et plus (€)	
		Si le tracteur a des suspensions pneumatiques	Si le tracteur a des suspensions mécaniques	Si le tracteur a des suspensions pneumatiques	Si le tracteur a des suspensions mécaniques
2 essieux	Jusqu'à 29 000	60	60	60	60
	29 001 - 31 000	60	78	60	60
	31 001 - 33 000	162	162	60	60
	33 001 - 38 000	294	456	204	258
	Plus de 38 000	294	540	342	444
3 essieux et plus	Jusqu'à 36 000	60	60	60	60
	36 001 - 38 000	156	204	60	60
	38 001 - 40 000	294	372	60	60
	Plus de 40 000	456	666	162	282

Source: loi sur la taxe sur les véhicules et sur les voitures de société

Le montant de la taxe s'élève à 498 € pour un ensemble 40T, 5 essieux (2+3) avec suspensions pneumatiques dont 156 € pour un tracteur 2 essieux et 342 € pour une semi-remorque 3 essieux<sup>12</sup>.

<sup>12</sup><https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlīdzekļa-ekspluatacijas-nodokļa-un-uzņēmumu-vieglo-transportlīdzekļu-nodokļa-likums/redakcijas-datums/2021/01/01>

## Péages

La vignette sur l'utilisation des routes a pour but l'entretien et le développement des routes nationales ainsi que la promotion des véhicules plus respectueux de l'environnement<sup>13</sup>.

La redevance est payée pour l'utilisation des routes par les véhicules dont la masse totale est supérieure à 3 000 kilos et qui ne sont destinés qu'au transport routier de marchandises.

La redevance est acquittée suivant les caractéristiques du véhicule (émissions, nombre d'essieux, période pendant laquelle le véhicule utilise les routes nationales) prévues dans l'annexe I de la directive CE 2006/38 sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Au total, ce sont 1 624 km de routes régionales (P5 et P80) et d'autoroutes (A1 à A15) qui sont concernés par la vignette sur les quelques 58 600 km que compte le réseau routier letton.

### Montants de la vignette en Lettonie pour les véhicules de plus de 12 001 kg en 2021

Norme EURO du véhicule	Nombre d'essieux	Montant en € de la vignette			
		Montant journalier (€)	Montant hebdomadaire (€)	Montant mensuel (€)	Montant annuel (€)
EURO 0	Pas plus de 3 essieux	12	30	61	611
EURO I					
EURO II	4 essieux et plus	12	51	101	1 018
EURO III	Pas plus de 3 essieux	9	24	48	484
	4 essieux et plus	11	40	80	804
EURO IV ou moins polluants	Pas plus de 3 essieux	8	21	43	427
	4 essieux et plus	11	36	71	711

Source: <https://www.lv vignette.eu/tariffs>

Pour un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, la vignette est de 711 € par an.

<sup>13</sup> <https://www.csdd.lv/autocelu-lietosanas-nodeva-vinjete/autocelu-lietosanas-nodeva>

### Routes principales lettones sujettes à la vignette en 2021

No.	Routes principales	Noms des routes principales	Sections des routes sujettes à la vignette (en km)	
			De	A
1.	A1	Rīga (Baltezers)—frontière estonienne (Ainaži)	0	101,7
2.	A2	Rīga—Sigulda—frontière estonienne (Veclaicene)	0	195,6
3.	A3	Inčukalns—Valmiera—frontière estonienne (Valka)	0	123,7
4.	A4	contournement de Rīga (Baltezers—Saulkalne)	0	20,5
5.	A5	contournement de Rīga (Salaspils—Babīte)	0	40,9
6.	A6	Rīga—Daugavpils—Krāslava—frontière biélorusse (Patarnieki)	0	306,5
7.	A7	Rīga—Bauska—frontière lituanienne (Grenctāle)	0	85,6
8.	A8	Rīga—Jelgava—frontière lituanienne (Meitene)	0	76,1
9.	A9	Rīga (Skulte)—Liepāja	0	199,3
10.	A10	Rīga—Ventspils	0	190,1
11.	A11	Liepāja—frontière lituanienne (Rucava)	0	58,9
12.	A12	Jēkabpils—Rēzekne—Ludza—frontière russe (Terehova)	0	159,2
13.	A13	frontière russe (Grebneva)—Rēzekne—Daugavpils—frontière lituanienne (Medumi)	9,9	163,4
14.	A14	contournement Daugavpils (Kalkūni—Tilti)	0	15,6
15.	A15	contournement Rēzeknes	0	7,1
16.	P5	Ulbroka—Ogre	0	19,9
17.	P80	Tīnūži—Koknese	0	63,6

Source: <https://www.lvignette.eu/about>

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

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Lettonie a mis en place un système de droits d'accises.

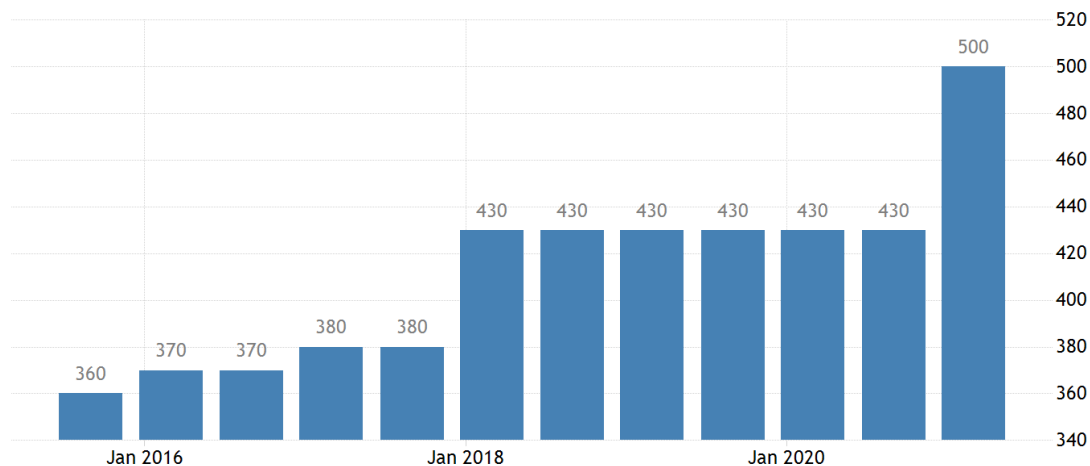
Au 2 mars 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 42,60 €/hl. Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Lettonie<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - Étude CNR du 19 mars 2020

### Rémunération

En 2020, le salaire minimum letton est établi à 430 € par mois. Il était resté inchangé depuis 2018. En 2021, il connaît une forte augmentation de 16,3 % pour atteindre 500 € par mois.

Évolution du salaire minimum letton entre 2016 et 2021 (en €)



SOURCE: TRADINGECONOMICS.COM | EUROSTAT

### Congés payés

Chaque salarié a le droit à des congés annuels payés de 4 semaines minimum. Si le salarié et l'employeur conviennent que les congés payés peuvent être accordés en portions, une partie des congés de l'année ne peut être plus courte que deux semaines consécutives. Dans certains cas exceptionnels où la prise des congés payés dans leur intégralité affecte le fonctionnement de l'entreprise, l'employeur peut, avec le consentement écrit du salarié, transférer les jours de congés non pris à l'année suivante. Les congés non pris ne peuvent être transférés que pour une année seulement.



## Indemnités de déplacement

Le règlement n°969 du Conseil des ministres, adopté le 12 octobre 2010, prévoit les montants des indemnités de déplacement tous métiers<sup>15</sup>.

### Montants des indemnités de déplacement lettonnes par destination, valables en 2020

Pays	Indemnité journalière (en €)
Allemagne	50
Autriche	50
Belgique	60
Bulgarie	35
Chypre	46
Croatie	40
Danemark	60
Espagne	50
Estonie	40
Finlande	55
France	60
Grèce	55
Hongrie	35
Irlande	60
Italie	60
Lituanie	30
Luxembourg	60
Malte	45
Pays-Bas	60
Pologne	35
Portugal	50
République tchèque	40
Roumanie	35
Slovaquie	35
Slovénie	35
Suède	50

Source: règlement du cabinet n°969

## Cotisations sociales

Les cotisations sociales en Lettonie sont versées sur tout salaire soumis à l'impôt sur le revenu, dans la limite de 62 800 € net avant impôt par an. Ce plafond a été établi pour la période 2019-2021.

<sup>15</sup> <https://likumi.lv/doc.php?id=220013>

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le montant des cotisations s'élève à 35,09 % : 24,09 % pour la part patronale et 11,00 % pour la part salariale. La composition détaillée des parts patronale et salariale n'est pas connue.

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2020	Taux
Pensions (vieillesse et survivants)	24,50%
Chômage	1,84%
Accidents du travail et maladies professionnelles*	0,53%
Invalidité	2,23%
Maladie-maternité	4,65%
Contribution parentale	1,34%
<b>Total**</b>	<b>35,09%</b>

Source: Cleiss

\* Taux applicable aux accidents professionnels pour les conducteurs routiers

\*\* 24,09% pour la part employeur et 11% pour la part salarié

Pour les activités salariées, les assurances maladie-maternité, invalidité, vieillesse, survivants, chômage et accidents du travail-maladies professionnelles font l'objet d'une cotisation globale<sup>16</sup>.

Depuis 2017, une taxe de solidarité est versée sur les revenus dépassant la limite des 62 800 €/an de revenu net avant impôt, elle est administrée par l'État. Le taux de la taxe de solidarité est 25,50 %. A savoir que sur ce taux, 1 point est prélevé par l'administration fiscale et transféré au système de santé. Le reste est géré par l'Agence nationale d'assurances sociales dont 14 points sont alloués aux pensions et 10,5 points au paiement de l'impôt sur le revenu.

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

Depuis 2018, les modalités relatives à l'impôt sur le revenu des personnes physiques ont été modifiées. Les différents taux d'imposition sont dorénavant fixés suivant le revenu annuel de la personne. En 2020, ces taux restent inchangés, mais les tranches imposables ont, elles, évolué :

- 20 % sur les revenus annuels n'excédant pas 20 004 €.
- 23 % sur les revenus annuels entre 20 005 € et 62 800 €.
- 31 % sur les revenus annuels supérieurs à 62 800 €<sup>17</sup>.

Pour mémoire, l'impôt sur le revenu des personnes physiques concerne également les personnes non-résidentes ayant obtenu des revenus en Lettonie au cours de la période d'imposition. Sont imposables :

- Les revenus relatifs à un emploi.
- Les revenus provenant d'activités professionnelles.
- Le paiement de la propriété intellectuelle.

<sup>16</sup> [https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime\\_lettonie-s.html](https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_lettonie-s.html)

<sup>17</sup> <https://taxsummaries.pwc.com/latvia/individual/taxes-on-personal-income>

La Lettonie a également introduit un montant minimum non imposable différencié porté à 250 € par mois pour les revenus ne dépassant pas un revenu minimum mensuel de 440 € en 2020.

Le montant minimum non imposable est appliqué, de manière dégressive, aux revenus allant jusqu'à 1 200 € par mois<sup>18</sup>.

Mimimum annuel non imposable différencié (en €) entre 2018 et 2020	2018	2019	2020
Plafond du minimum annuel non taxé (€)	2 400 ( 200€ par mois)	2 760 (230€ par mois)	3 000 (250€ par mois)
Revenu annuel jusqu'où le plafond du minimum annuel non taxé s'applique (€)	5 280 (440€ par mois)	5 280 (440€ par mois)	5 280 (440€ par mois)
Revenu annuel jusqu'où le minimum annuel non taxé s'applique de façon dégressive (€)	12 000 (1 000€ par mois)	13 200 (1 100€ par mois)	14 400 (1 200€ par mois)

Source: Ministère des finances letton

<sup>18</sup> <https://www.fm.gov.lv/en/tax-system-latvia>



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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2020. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM letton 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 lettons (voir ci-après et page 30).

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 12 entreprises lettones de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nombre de conducteurs	Principaux marchés	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	68	68	Benelux, France, Allemagne, Italie, Pologne	6 442 000 €
Entreprise 2	50	54	Europe, Scandinavie, Russie	3 819 000 €
Entreprise 3	30	32	Russie, Scandinavie, Biélorussie, Ukraine	3 225 000 €
Entreprise 4	4	4	Italie	527 000 €
Entreprise 5	5	8	Lettonie, Lituanie, Estonie	692 000 €
Entreprise 6	23	23	Allemagne, Pologne, Europe	2 242 000 €
Entreprise 7	38	39	Allemagne, Pays-Bas, Belgique	3 291 000 €
Entreprise 8	121	180	Pologne, Lituanie, Estonie	5 254 000 €
Entreprise 9	10	10	Suède, Benelux, Danemark	3 358 000 €
Entreprise 10	50	40	Benelux, Allemagne, Italie, Russie	2 744 000 €
Entreprise 11	6	6	Lettonie, Lituanie, Estonie, Pologne, Russie	1 089 000 €
Entreprise 12	10	15	Russie, Kazakhstan, Norvège, Suède, Danemark, Finlande, Europe de l'Est	n.d

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Les opérations de transport de longue distance à l'international sont souvent combinées avec d'autres activités plus spécifiques comme le transport domestique.

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

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 360 jours, avec une concentration autour de 263 jours par an contre 265 jours constatés en 2017. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 127 500 km, avec une concentration autour de 120 400 km par an. Le kilométrage des véhicules est en baisse également par rapport à la dernière étude du CNR de 2017 où il atteignait 138 000 km par an. Plusieurs raisons expliquent cette forte baisse : la crise de la covid et le paquet Mobilité auraient impacté à la baisse l'activité du pavillon letton.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 5 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 60 mois et conservés 2 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,61, en forte hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,2 avait alors été relevé en 2017.

## MATERIEL DE TRANSPORT - Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs lettons se situe entre 75 000 € et 90 000 €, avec une concentration autour de 80 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 60 mois.

Certaines entreprises font le choix du crédit bancaire pour l'achat de tracteurs sur une période de 60 mois également.

La durée de détention d'un tracteur est de 5 à 10 ans et de 10 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 3 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 14 460 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,61. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude de 2017. Un montant de 11 539 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 25,3 % en 3 ans.

## CARBURANT

Concernant l'achat de carburant, les entreprises lettones s'approvisionnent en partie en Russie, de l'ordre de 30 %. En 2020, elles paient en moyenne 0,56 € TTC (TVA non récupérable) le litre de carburant en Russie. Cette pratique avait déjà été observée lors des précédentes études du CNR en Lettonie et Lituanie. Pour leurs achats dans l'Union européenne, les 70 % restants, les transporteurs rencontrés privilégient l'achat en Pologne (prix moyen de 0,846 €/l) à hauteur de plus de 50 %, et le reste en Lettonie au prix moyen de 0,864 €/l.

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 0,7513 €.

## ENTRETIEN & REPARATIONS

La moitié des entreprises rencontrées possèdent un atelier, les autres ont souvent recours au leasing avec un contrat d'entretien. Il est par ailleurs difficile de calculer le coût de l'entretien réparations, certains transporteurs ont en effet du mal à extraire de ce poste de coût les pneumatiques. Les montants varient dans les entreprises visitées entre 3 000 € et 6 000 € par an et par ensemble.

Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 4 200 €/an. Il a augmenté depuis l'étude réalisée par le CNR en 2017. Pour mémoire, un montant annuel de près de 3 525 € par an et par ensemble avait alors été retenu.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 100 € à 3 700 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La moitié des entreprises rencontrées possèdent un contrat spécifique pour leurs pneumatiques.

D'après les déclarations des transporteurs lettons, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 2 280 €.

## PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 10 000 et 20 400 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en augmentation depuis l'étude Lettonie de 2017. Cette hausse s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique comme la Belgique et par l'augmentation généralisée des tarifs comme la Maut en Allemagne.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark.

Le coût annuel des péages est estimé à 15 840 € pour une entreprise lettone type, Eurovignette comprise. Ce poste de coût est en augmentation de +27,7 % depuis 2017, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon letton.

## ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 400 € par an et par ensemble à 5 000 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs tracteurs. A l'inverse, elles privilégient l'assurance au tiers pour leurs semi-remorques.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 245 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est en baisse par rapport à la dernière étude du CNR sur le pavillon letton en 2017. Un montant de 2 850 € par an et par ensemble avait été alors retenu, soit une baisse de 21 %. Les transporteurs lettons semblent accorder une attention particulière à ce poste de coût.

## TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 498 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

## COÛTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 6 et 8 % du coût de revient total du véhicule. Les coûts de structure sont estimés à 7 % du coût de revient total du véhicule dans la synthèse des coûts et conditions d'un poids lourd letton à l'international (page 32).

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Lettonie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs lettons et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Pologne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat letton, sont interviewés sur leurs conditions de travail 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 letton affecté à l'international.

### CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 241 jours, la fourchette se situant entre 200 jours et 276 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 4 semaines de congés payés, soit le minimum européen. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 11 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs lettons affectés à l'activité internationale réalisent en général une vingtaine de découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines. 20 découchers ont ainsi été retenus pour établir le profil type d'un conducteur sous contrat letton affecté à l'international.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 110 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 110 300 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 110 400 km par an, en forte baisse par rapport à 2017 (130 000 km/an). Trois raisons expliquent cette baisse : la crise de la covid en 2020, le paquet Mobilité et les principaux marchés des entreprises visitées. La grande majorité des entreprises déclarent se déplacer en Scandinavie, dans les pays baltes et en Russie. Un changement par rapport à 2017, où les tournées étaient davantage à l'Ouest de l'Europe. De part ces ajustements, les conducteurs sont amenés à rentrer plus souvent chez eux, certaines entreprises déclarent ainsi que leurs conducteurs affectés à l'international rentrent tous les week-ends. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,09. Ce ratio est en hausse par rapport à 2017. Il était alors de 1,06.



Enfin, il convient de noter que le nombre de semaines travaillées est plus élevé que la moyenne observée dans la plupart des pays étudiés par le CNR. Le temps de conduite est lui plus faible, estimé à 1 950 heures par an. Une des explications serait l'utilisation des ferries pour accéder au marché scandinave. De plus, la crise de la covid aurait affecté le nombre d'heures travaillées. Pour mémoire, le temps de conduite constaté en 2017 se situait dans des volumes similaires.

#### RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conducteurs sous contrat letton perçoivent un salaire fixe mensuel sur 12 mois, complété par des indemnités journalières.

Pendant les entretiens, la majorité des entreprises visitées a souvent déclaré adopter un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne. Le principe de paiement au kilomètre serait donc remplacé au profit de l'octroi quasi automatique d'indemnités journalières suivant les pays visités.

Ainsi, le salaire de base, 800 € brut mensuel, accompagné de certaines primes, comme la prime d'éco-conduite ou la prime de non-accident, estimées à 30 € par mois dans la fiche de paie ci-après (page 31), constitue la première partie de la rémunération soumise aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu. Comme relevé lors de l'étude réalisée en 2017, le salaire de base des conducteurs sous contrat letton affectés à l'international est supérieur au salaire minimum mensuel national. Cette part fixe est complétée d'une part variable constituée des indemnités de déplacement. Pour mémoire, et comme relevé dans la précédente étude du CNR, les indemnités de déplacement mensuelles ne peuvent représenter plus de 50 % de la rémunération globale. Ces indemnités journalières ne sont soumises ni aux cotisations, ni à l'impôt sur le revenu. Les indemnités de déplacement calculées ci-après prennent en compte des déplacements mixtes en Europe de l'Ouest et en Europe de l'Est.

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

Profil type conducteur international - Lettonie- 2020					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur international de moyenne distance.</li> <li>- Tournées européennes de deux semaines, principalement intra UE, accompagnées de 3 à 4 jours de repos au domicile dans la majorité des cas.</li> <li>- Kilométrage faible en raison de la crise de la covid sur la période d'enquête.</li> <li>- Congés payés annuels de 4 semaines pris en totalité.</li> <li>- Rémunération composée d'un salaire de base fixe supérieur au salaire minimum national complété par une partie variable non soumise à cotisations et impôt. Le salaire de base, supérieur au salaire minimum national, est compris entre 700 et 1 000€ brut mensuel.</li> <li>- Indemnités de déplacement servant souvent à traduire la partie variable de la rémunération sur la fiche de paie.</li> </ul>			
Kilométrage annuel réalisé		110 400 km			
Nombre de jours de travail par an		241			
Nombre de semaines d'activité par an		44			
Nombre d'heures de conduite par an		1 950			
Recomposition du coût d'un conducteur type letton en 2020					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	830,00 €	Salaire Brut	€/mois	830,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	800,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	800,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	30,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	30,00 €
Cotisations sociales	24,09%	199,95 €	Cotisations sociales	11,00%	91,30 €
			Salaire après cotisations sociales		738,70 €
			Impôt sur le revenu		60,02 €
Salaire brut chargé		1 029,95 €	Salaire net après cotisations et impôt		678,68 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		950,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		950,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		1 979,95 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 628,68 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur letton en 2020					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		9 960,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		9 960,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		2 399,36 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		1 815,84 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		12 359,36 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		8 144,16 €
Indemnités * 11mois		10 450,00 €	Indemnités * 11mois		10 450,00 €
Coût total annuel		22 809,36 €	Revenu net annuel		18 594,16 €
Coût horaire de conduite en €		11,70 €	Revenu net moyen mensuel		1 549,51 €
Coût kilométrique en €		0,21 €			

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 20,6 % depuis 2017, passant de 18 911 € à 22 809 € en 2020. Cette hausse s'explique par l'augmentation du salaire minimum (+31,6 % depuis 2017) et par une revalorisation des indemnités de déplacement. En moyenne, sur 3 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +6,5 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat letton a augmenté tandis que le kilométrage annuel a baissé (voir page 26). Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 11,70 €, en augmentation de plus de 22,5 % par rapport à 2017. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2017, un montant de 9,55 €/heure.

## 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

<b>Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2020</b>		
	unité	<b>Lettonie Simulation</b>
Kilométrage annuel du véhicule	km	120 400
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	263
Ratio semi-remorque/tracteur		1,61
Coût d'un conducteur	€/an	22 809
Ratio conducteur/tracteur		1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 460
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2020	€/litre	0,7513
Coût annuel du carburant	€/an	27 860
Pneumatiques	€/an	2 280
Entretien-réparations	€/an	4 000
Péages et vignette	€/an	15 840
Assurance (véhicule)	€/an	2 245
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	498
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>92 045</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,76
Coûts de structure	€/an	6 443
<b>Synthèse - coût de revient</b>		<b>98 488</b>
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,82

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes letton affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,76 € contre 0,60 € en 2017, en augmentation de 26,7 % depuis la dernière étude. Certains postes de coûts comme le coût conducteur (+20,6 %), le coût de détention (+25,3 %), le poste péages (+27,7 %) ont significativement augmenté par rapport à 2017.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7 % du coût total, le prix de revient serait de 0,82 € au kilomètre en 2020. Cette estimation concorde avec les informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 0,70 €/km et 1 €/km, avec une concentration autour de 0,84 €/km.



### 3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

Cleiss <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/lettonie.html>

Ministère des finances letton <https://www.fm.gov.lv/en/tax-system-latvia>

TVA <https://www.vid.gov.lv/en/value-added-tax-rates>

Acteurs du transport

Administration des transports routiers <https://lvceli.lv/en/about-us/>

Société des routes nationales [www.atd.lv/en/road-transport-administration](http://www.atd.lv/en/road-transport-administration)

Direction de la sécurité routière <http://www.csdd.lv>

Association des transporteurs routiers <https://www.lauto.lv/en/>

LBAS <https://arodbiedribas.lv/en/lbas-2/affiliates/>

Texte de loi

<https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzeka-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums/redakcijas-datums/2021/01/01>

Autres sources

PWC - impôt sur les sociétés <https://taxsummaries.pwc.com/latvia/corporate/taxes-on-corporate-income>

PWC - impôt sur le revenu <https://taxsummaries.pwc.com/latvia/individual/taxes-on-personal-income>