



Comité National Routier



Le transport routier de marchandises en Lituanie



Étude 2017

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

Cette étude du CNR a été réalisée en 2017 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports
MoreUs basé en France et possédant des filiales en Slovaquie et en Pologne.



<http://www.moreus.eu>

SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE	5
1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE	5
GEOGRAPHIE	5
REPERES HISTORIQUES	5
ORGANISATION POLITIQUE	6
1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES	8
PAYS EN BREF	8
CONJONCTURE ECONOMIQUE	8
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES : PREPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE	10
COMMERCE EXTERIEUR	10
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES	12
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	12
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	12
1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES	18
LE TRM EN LITUANIE EN 2016	18
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LITUANIEN	22
2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LITUANIE	25
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	25
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	25
CREATION D'ENTREPRISE	28
ACCES A LA PROFESSION	29
ACCES AU MARCHÉ	29
FORMATION DES CONDUCTEURS	30
CONDUCTEURS ETRANGERS EN LITUANIE	31
2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES	32
FISCALITE GENERALE	32
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	33
2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE	39
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	39
REGLEMENTATION SPECIFIQUE AU TRM	43
2.4. CONTROLES ET SANCTIONS SPECIFIQUES AU TRM	46
ORGANISMES DE CONTROLE	46
CONTROLES ET SANCTIONS	46
3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	47
3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM	47
3.2. CONDITIONS ET COUT D'EXPLOITATION	48

VEHICULES	48
CARBURANT	48
	50
MAINTENANCE & ENTRETIEN	50
PNEUMATIQUES	50
FINANCEMENT DES VEHICULES	51
PEAGES	51
ASSURANCES	51
3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS DU MARCHE DU TRAVAIL	52
ETAT DU MARCHE DU TRAVAIL	52
CONDITIONS DE TRAVAIL	52
REMUNERATION	53
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LITUANIEN	54
3.4. RECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES SUR PLACE	55
3.5. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	56
4. BIBLIOGRAPHIE	57

1. PRESENTATION GENERALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

GEOGRAPHIE

D'une superficie de 65 303 km², la République de Lituanie, État d'Europe nord-orientale, se situe au sud-est de la mer Baltique. Elle partage ses frontières avec la Lettonie au nord (588 km), la Biélorussie à l'est (677 km), la Pologne au sud (104 km) et avec l'enclave russe de Kaliningrad au sud-ouest (255 km). Ses côtes, longues de 91 km sur la mer Baltique, se trouvent au large de la Suède. La Lituanie est également l'État le plus méridional, le plus vaste et le plus peuplé des pays baltes.

Le pays fait partie de la zone ouest de la plaine Est-européenne et est couvert en grande partie de forêts (30 % du territoire lituanien) et de terres arables (57 %) largement exploitées.

REPERES HISTORIQUES

L'histoire de la Lituanie commence au début des années 1000. Son nom est pour la première fois mentionné le 9 mars 1009 dans les annales de Quedlinburg. Le premier Grand-duc de Lituanie, Mindaugas, aurait uni les tribus lituaniennes et fondé le Royaume de Lituanie vers 1240. Cette période marque aussi les débuts de la christianisation de la population suite à la conversion de son élite politique.

Au 14^{ème} siècle, le Grand-duché de Lituanie s'élargit en occupant les territoires actuels de la Biélorussie, l'Ukraine et la partie occidentale de la Russie. A l'Ouest, l'expansion se poursuit au niveau politique lorsque le Grand-duc Jogaila épouse la princesse polonaise Jadvyga avant de devenir Roi de Pologne et de Lituanie. Les deux pays fusionnent en 1569 à Lublin en réponse à l'expansion russe. Cette union conduit à une forte acculturation de l'élite politique lituanienne qui adhère à la culture et à la langue polonaise. Le Grand-duché de Lituanie perd alors peu à peu de son autonomie dans la fédération, jusqu'à être complètement intégré à la Pologne par la Constitution polonaise du 3 mai 1791. Après le partage de la Pologne à la fin du XVIIIe, le pays cesse d'exister politiquement en 1795.

L'actuel territoire de la Lituanie est alors intégré à l'Empire russe, jusqu'à son indépendance le 16 février 1918, deux semaines avant la signature du traité de Brest-Litovsk, par lequel la Russie reconnaît la perte des États baltes. Cependant, la guerre russo-polonaise de 1919-1920 lui fait perdre la partie est de son territoire avec sa capitale historique, Vilnius, qui devient une ville polonaise appelée Wilno en polonais. C'est Kaunas qui fut la capitale de la Lituanie de 1918 à 1940, date à laquelle les Soviétiques organisent un plébiscite pour savoir si la Lituanie devait être rattachée à l'URSS de Staline. Par un large oui, ce plébiscite aboutit au rattachement à l'Union Soviétique.

La nouvelle république disparaît en juin 1940 avec l'occupation par l'Union soviétique, au début de la Seconde Guerre mondiale, conformément au pacte germano-soviétique d'août 1939. Après une occupation allemande de quatre ans (de juin 1941 à juillet 1944), suffisante pour détruire la présence juive du pays, l'une des plus importantes d'Europe, la Lituanie est à nouveau absorbée par l'Union soviétique de 1944 à 1990. La Lituanie est le premier pays satellite à retrouver son indépendance au début des années 1990.

En tant que premier pays des États baltes à obtenir son indépendance, la Lituanie mène une politique de rapprochement auprès de la Pologne et de normalisation de ses relations frontalières avec la Biélorussie et la

Russie. Elle adhère également, le 14 mars 1993, au Conseil de l'Europe afin d'améliorer ses relations avec l'Occident et poursuivre ses actions en faveur d'une consolidation de la coopération baltique.

La Lituanie intègre l'Union européenne le 1^{er} mai 2004. Elle est par ailleurs le premier des trois pays baltes à assurer la présidence de l'Union entre le 1^{er} juillet 2013 et le 31 décembre 2013. La Lituanie entre également dans la zone euro le 1^{er} janvier 2015. La Lituanie est le dernier des États baltes à intégrer la zone euro, l'Estonie étant entrée en 2011 et la Lettonie en 2014.

ORGANISATION POLITIQUE

La Lituanie est une république parlementaire sous le régime des États unitaires décentralisés. Elle est régie par une Constitution adoptée en 1992. Son parlement monocaméral est constitué de 141 députés élus selon un système mixte ; la moitié des députés étant élus dans les circonscriptions individuelles, l'autre moitié est élue à la représentation proportionnelle.

La Lituanie est divisée en dix régions (*apskritis*) et en soixante municipalités (*savivaldybė*). Les municipalités constituent les seules véritables collectivités autonomes du pays ; l'autonomie locale des municipalités étant inscrite dans la Constitution (articles 119 à 124) et de façon plus précise dans les deux lois de 1994 (la loi sur l'autonomie locale et la loi sur les Unités territoriales administratives et leurs frontières). Les Conseils municipaux sont élus pour quatre ans.

Le 1^{er} juillet 2010, les administrations régionales (Administrations du Gouverneur de Région) ont été abolies. Les régions ne représentent plus aujourd'hui que des offices d'unités territoriales, leurs compétences ont alors été partagées entre les municipalités, pour certaines, et les instances du gouvernement central, pour la plupart¹.

La répartition des pouvoirs entre les différents échelons

La répartition des pouvoirs est constituée comme telle :

- L'échelon national assume les responsabilités législatives nationales dans l'ensemble des domaines, conformément à l'article 5 de la Constitution.
- L'échelon régional fait office d'unités territoriales.
- L'échelon local est notamment responsable de l'aménagement du territoire, du développement local, des transports locaux et publics, de l'entretien des routes locales et des espaces publics ou encore de la protection sociale².

Le pouvoir exécutif

Depuis 2009 et sa réélection en 2014, un gouvernement de coalition de centre gauche mené par le parti social-démocrate dirige le pays. Cinq grandes priorités ont été définies par celui-ci :

- La croissance économique et la baisse du chômage,
- la viabilité des finances publiques,
- l'augmentation de l'efficacité énergétique et sa sûreté,

¹<http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/econnaissances/view/Notions-Cles/IntercommunalitepresentationsyntheticedelorganisationterritorialedelaLituanie>

² ibid.

- l'amélioration de la qualité et l'accessibilité de l'apprentissage des sciences, des services de santé et de la culture,
- le renforcement des politiques étrangère et de défense de l'Union européenne.

Le programme gouvernemental de 2012 – 2016 a accordé une place importante à la réalisation des projets sur la création d'emplois et sur le développement industriel. Le développement régional a notamment été soutenu à travers des projets dans les domaines de l'agriculture et des transports. Les municipalités ont eu la charge de satisfaire les besoins en services publics.

La plupart des projets stratégiques sont co-financés par les fonds européens, notamment sur le budget de l'UE de 2014 – 2020. La Lituanie bénéficie de 25 milliards de litas (7,2 milliards d'euros) de fonds de cohésion et de 388 milliards de litas (112,3 milliards d'euros) du fonds de coopération territoriale. Près d'un demi-milliard d'euros sera investi par l'UE pour la fermeture de la centrale nucléaire d'Ignalina. Le ministère de l'Énergie prévoit de soutenir le développement des sources d'énergies alternatives pour pallier la baisse de la production énergétique suite à la fermeture d'Ignalina en 2009.

La Lituanie cherche également à mettre en place des politiques régionales en partenariat avec ses voisins. Cela implique la participation de l'État dans des projets développés par ses partenaires mais aussi le soutien du secteur privé dans de tels projets. À cette fin, le pays fait partie du partenariat est-européen, lancé en 2009, qui vise à améliorer les relations de l'UE avec six pays de l'Est : l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine³.

Plaquette d'information sur le partenariat avec les 6 pays de l'Est

EASTERN PARTNERSHIP BEYOND VILNIUS
Unique kind of relationship. To support reforms and promote closer political association and economic integration with the EU

Achievements

- Finalized Association Agreements, including DCFTA (Ukraine, Moldova, Georgia, Armenia)
- Initialing Association Agreement, including its DCFTA part with Georgia and Moldova
- Strengthening democracy (Human rights, rule of law)

VILNIUS Eastern Partnership Summit

Beyond Vilnius

- Advancing visa facilitation and liberalization
- Multilateral Cooperation (Agriculture, Environment, Trade, Migration, CSDP)
- Sectorial Cooperation (JHA, Transport Ministerials)
- Social Dialogue (CORLEAP, Business Forum, Youth Forum)
- Flagship Initiatives (SME, Integrated Border Management, Energy, EU support for higher education: Erasmus Mundus and Tempus)
- Shaping European perspective
- Signing visa facilitation agreement with Azerbaijan
- Signing framework agreement on Georgia's participation in EU crisis management missions
- Initialing Air Services agreement with Ukraine
- Joint Declaration
- From negotiation to implementation (Signing Association Agreements and seeking provisional application, ensuring ratification)
- Visa Free Regime through visa facilitation
- Stepping up Financial Support through European Neighborhood Instrument
- People to People Contacts (Erasmus + and Horizon 2020)
- Infrastructure Projects along transport network
- Peaceful Conflict Resolution (Increasing Eastern Partnership role)

Source : <http://www.eu2013.lt/en/news/features/eastern-partnership-beyond-vilnius>

³ <http://www.eu2013.lt/en/news/features/eastern-partnership-beyond-vilnius>

1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

PAYS EN BREF

Superficie :	65 303 km ²
Population :	2 870 351 (2016) ⁴
Densité :	44,7 hab/km ² ⁵
Capitale :	Vilnius
Longueur de la côte :	90,6 km
Nature du régime :	République parlementaire
Président :	Mme Dalia Grybauskaitė
Premier ministre :	M. Saulius Skvernelis
Ministre des transports :	M. Rokas Masiulis
Commissaire européen :	M. Vytenis Andriukaitis, commissaire chargé de la santé et de la sécurité alimentaire
Nombre de députés européens :	11 sur 751
Monnaie :	Euro depuis le 1 ^{er} janvier 2015
Ancienne monnaie officielle :	Litas. 1 euro = 3,45 litas
PIB (en prix courants) :	38,63 milliards d'euros (2016)
PIB/hab. en SPA :	75 (SPA base 100 = UE28) (Eurostat, en 2016)
Taux de croissance du PIB :	2,3 % (Banque Mondiale, en 2016)
Taux d'inflation annuel moyen :	0,7 % (Eurostat, en 2016)
Taux de chômage :	7,3 % (Eurostat, en 2017)
Salaire minimum :	380 €/mois brut (au 1 ^{er} juillet 2017)
Salaire moyen brut :	712 euros (2015)
Exportations de biens et services :	28 789 millions d'euros (Eurostat, en 2016)
Importations de biens et services :	28 289 millions d'euros (Eurostat, en 2016)
Solde de la balance courante (% du PIB) :	-0,6 % (Eurostat, en 2016)
Dettes publiques :	15,51 milliards d'euros (Eurostat, en 2016)

CONJONCTURE ECONOMIQUE

Indicateurs économiques

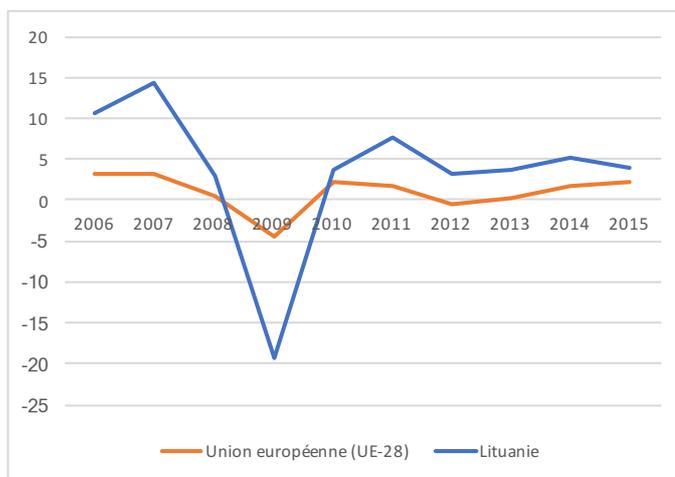
Jusqu'en 2008, la Lituanie a eu un taux de croissance du PIB parmi les plus élevés de l'Union européenne. Il a atteint 7,4 % en 2006, 11,1 % en 2007 et 2,6 % en 2008. Après une contraction de près de 15 % en 2009, au début de la crise économique mondiale, le PIB est reparti à la hausse en 2010 avec un taux de 1,6 %. Cette hausse se poursuit de manière significative en 2011 avec un taux de croissance atteignant les 6 %. Entre 2012 et 2014, son taux stagne autour de 3,5 % et chute en 2015 à 1,8 %. Cette baisse ne semble que passagère, le taux de croissance lituanien repartant à la hausse en 2016 à 2,3 %. Sur 10 ans, en moyenne, le taux de croissance du PIB s'élève à 1,9 %⁶.

⁴ Département des statistiques lituanien

⁵ DG Trésor – fiche signalétique Lituanie

⁶ Eurostat

Evolution du PIB entre 2006 et 2015 en comparaison avec la moyenne européenne (variation du % du PIB réel par rapport à l'année précédente)

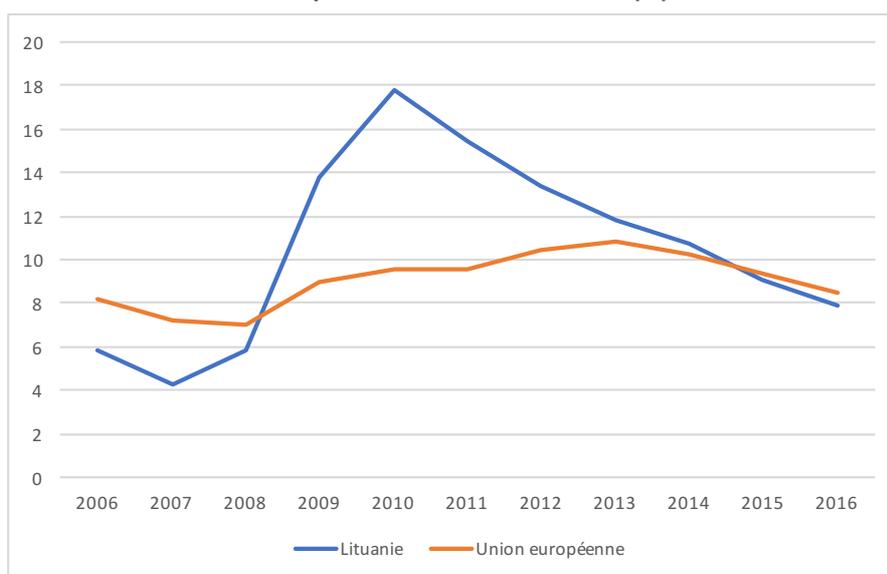


Source: Eurostat

Taux de chômage

Jusqu'à la crise économique de 2008, le taux de chômage en Lituanie avait baissé pour descendre en dessous des 5 %, considéré comme étant le taux de plein emploi. Le taux de chômage est passé de 5 % à plus de 10 % en l'espace de trois mois, dès le début de la crise. Puis, il a augmenté progressivement pour atteindre 18 % en 2010. Depuis, il est en baisse constante. À la fin de l'année 2014, le taux de chômage passait à 10,7 %. Cette baisse est aussi confirmée en 2015 et 2016, son taux passant à 9,1 %, puis à 7,9 %⁷. Les derniers chiffres d'Eurostat confirment cette baisse avec un taux atteignant 7,3 % en 2017. À noter que depuis 2015, le taux de chômage lituanien est inférieur à celui de la moyenne européenne (8,5 % en 2016 contre 7,9 % pour la Lituanie).

Evolution du taux de chômage en Lituanie en comparaison avec la moyenne européenne entre 2006 et 2016 (%)



Source: Eurostat

⁷ Eurostat

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES : PREPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE

Répartition de l'activité économique par secteur

2015	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	9,5%	25,1%	65,9%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	3,3%	28,7%	68,0%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-3,5%	0,7%	3,3%

Source: Banque mondiale

La structure de l'économie lituanienne a rapidement changé depuis l'indépendance du pays en 1990. Depuis cette date, le secteur primaire a vu sa part dans l'économie nationale diminuer fortement, tandis que le secteur tertiaire s'est rapidement développé, représentant en 2016 68 % du PIB et employant près de 66 % de la population active. Cependant, il ne faut pas négliger la part du secteur primaire dans l'emploi total, ce dernier employant plus de 9 % de la population active lituanienne. La part de l'emploi dans le secteur primaire en Lituanie correspond ainsi à plus du double de la moyenne européenne (4,2 % en 2016 et environ 3 % du PIB européen). Le secteur primaire lituanien emploie donc un pourcentage significatif de la population active mais ne contribue, en proportion, qu'à une part minime de l'économie lituanienne (3,3 % du PIB national).

Les grands secteurs d'activités privilégiés par l'économie lituanienne, en 2015, sont le commerce de gros et de détail, les transports, les services d'hébergement et de restauration (32,5 %), l'industrie (22,6 %), ainsi que l'administration publique, la défense, l'éducation, la santé et les services sociaux (14,3 %) ⁸.

COMMERCE EXTERIEUR

Commerce extérieur de la Lituanie en 2016

Clients	Part respective	Fournisseurs	Part de marché	Principaux produits exportés de Lituanie
Russie	13,50%	Russie	14,40%	Produits minéraux
Lettonie	9,90%	Allemagne	12,10%	Machines et appareils mécaniques, véhicules automobiles
Pologne	9,10%	Pologne	10,80%	Plastiques, appareils mécaniques
Allemagne	7,70%	Lettonie	8,00%	Matériels électriques, produits minéraux

Source : Département des statistiques lituanien

9

Concernant les investissements directs étrangers en 2016, la Lituanie fait face à une diminution significative de ses résultats en comparaison avec 2015, ceux-ci passant de 766 millions d'euros à 315 millions d'euros. En 2016,

⁸ <http://www.focus-economics.com/countries/lithuania/news/industry/industrial-production-recovers-some-lost-ground-in-november>

⁹ DG Trésor – fiche signalétique Lituanie

les IDE sont venus à plus de 30 % de Pologne (152 millions d'euros), de Norvège (60 millions d'euros) et d'Estonie (45 millions d'euros). Le stock d'investissements directs étrangers demeure d'origine européenne (96 %), majoritairement nordique. La Banque centrale de Lituanie estime à 13 milliards d'euros le stock d'IDE. Les principaux investisseurs sont la Suède (19,1 %), notamment en raison de l'implantation d'Ikea, les Pays-Bas (12,1 %), la Pologne (7,3 %), la Norvège (7 %) et l'Estonie (5,3 %) ¹⁰.

Le commerce extérieur conserve un rôle important dans l'économie lituanienne. Il est fortement lié aux relations diplomatiques du pays. La Lituanie a des relations commerciales bilatérales bien développées avec les pays membres de l'Union européenne, les pays à l'est de l'Europe et les États-Unis. Les principaux partenaires commerciaux du pays sont, pour les exportations, la Russie (13,5 %), la Lettonie (9,9 %), la Pologne (9,1 %), et l'Allemagne (7,7 %) ; pour les importations, la Russie (14,4 %), l'Allemagne (12,1 %) et la Pologne (10,8 %) ¹¹.

Les principaux produits exportés sont les produits minéraux, les produits manufacturés et industriels (machines et appareils mécaniques, véhicules automobiles), les produits pharmaceutiques et les plastiques.

Les exportations de la Lituanie entre 2008 et 2015 (en millions d'euros)

Destination des exportations	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pays membres de l'Union européenne	11 303	8 970	11 071	14 095	16 083	16 206	16 229	17 425
Pays tiers et autres institutions internationales	7 378	5 019	7 242	9 359	11 136	13 181	13 428	10 958
Total	18 682	13 989	18 313	23 455	27 220	29 387	29 658	28 383

Source: Eurostat

Les principaux produits importés par la Lituanie sont les produits énergétiques, tels que le pétrole et le gaz, les produits intermédiaires, les voitures et certains produits alimentaires.

Les importations en Lituanie entre 2008 et 2015 (en millions d'euros)

Destination des importations	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pays membres de l'Union européenne	12 927	8 564	10 739	13 841	15 770	17 689	18 795	19 360
Pays tiers et autres institutions internationales	9 538	5 878	8 100	10 411	11 163	11 261	10 102	9 202
Total	22 465	14 442	18 840	24 252	26 933	28 950	28 898	28 562

Source: Eurostat

En ce qui concerne le secteur du TRM, ce dernier exporte ses services plus qu'il n'en importe, versant ainsi une contribution importante à la balance commerciale du pays. Le secteur est considéré comme stratégique par l'État lituanien.

¹⁰ <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/439409>

¹¹ <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/lituanie/presentation-de-la-lituanie/article/donnees-generales>

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

En matière de transports, la Lituanie mise sur le développement des couloirs Nord-sud et Est-ouest dans sa région. Sur le couloir de transport Nord-sud, l'État lituanien privilégie le développement du rail avec l'achèvement du projet ferroviaire « Rail Baltica », inclus en 2014 parmi les projets prioritaires du Réseau transeuropéen de transport¹² de l'Union européenne. L'axe « Rail Baltica » constitue la principale liaison ferroviaire reliant les pays baltes à la Pologne et à d'autres États de l'Union européenne¹³. Également inscrit dans cet objectif, le développement de la route terrestre « Via Baltica » et du projet intermodal « Via/Rail Hanseatica ». Ces deux projets permettront d'assurer une interconnectivité terrestre aux systèmes de transport du Centre-nord de l'Europe et ceux de l'Ouest, en passant par la Pologne et l'enclave russe de Kaliningrad.

Quant au couloir Est-ouest, l'objectif est d'élargir l'hinterland du port de Klaipeda grâce à des infrastructures logistiques et routières passant par les villes de Kaunas et Vilnius. Cet axe devrait relier l'Union européenne à ses voisins de l'Est, voire à des pays d'Asie centrale.

Ces deux projets ont été mis en place en partenariat avec l'Union européenne dès l'adhésion du pays en 2004. Ils visent notamment à soutenir la croissance économique de la Lituanie et à accroître sa présence dans le commerce européen. Les systèmes de transports lituaniens doivent ainsi garantir une mobilité continue et efficace des personnes et des marchandises tout en maintenant une croissance dynamique de l'économie nationale et de la compétitivité du pays sur les marchés internationaux.

Dans cet esprit, le « Plan National de Développement des Transports 2014 – 2022 » lituanien fixe les objectifs et définit les stratégies à adopter dans le domaine des transports. D'après ce plan, élaboré en 2012, le secteur des transports « est bénéfique pour l'État, la société et l'économie lituaniens ». Le TRM y est considéré dans le cadre d'un ensemble de services de transport et de logistique. Le plan souligne aussi l'importance de l'intermodalité et des solutions combinées. Le rail et la route devraient donc se compléter pour renforcer la compétitivité de l'économie nationale et répondre aux besoins du marché de la région.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

Bien que la part modale du rail soit plus importante en Lituanie que dans les principaux pays de l'Ouest, le transport routier y demeure le principal mode de transport. Il représente en effet plus de 65 % de l'activité de transport de marchandises du pays, près de 35 % étant opéré par le rail.

¹² Le réseau transeuropéen de transport (TEN-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens.

¹³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-344-eib-boosts-modernisation-of-rail-baltica-in-poland-with-eur-175m?lang=fr>

Répartition modale du transport

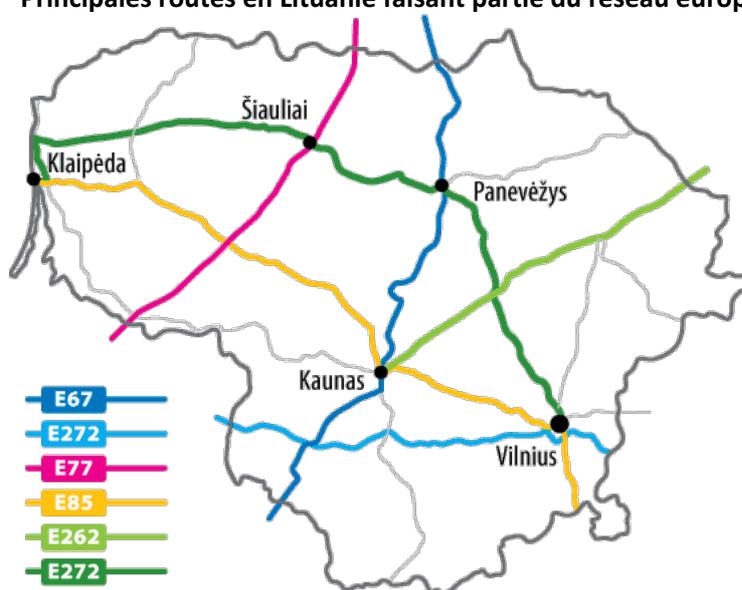
2015	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	75,8%	17,9%	6,3%
Lituanie	65,4%	34,6%	0,0%

Source : Eurostat

Le réseau routier

La localisation géographique de la Lituanie crée des conditions idéales pour faire de ses infrastructures routières un lien entre l'Europe et l'Asie centrale. En effet, il est actuellement possible de rejoindre par la route le Kazakhstan au départ du port de Klaipėda. Les routes de l'Union européenne et de la Russie se croisent en Lituanie.

Principales routes en Lituanie faisant partie du réseau européen « E »



Réseau de transport routier en Lituanie

Longueur totale des routes publiques	21 249 km
Routes principales (A)	1 750 km
dont autoroutes	309 km
dont routes de catégorie "E"	1 639 km

Source: ministère des Transports et des Communications

La Lituanie a nommé la totalité de son réseau de voies express et d'autoroutes sous la dénomination « A ». Ces routes sont listées dans le tableau suivant :

Système de routes de catégorie "A"

Routes principales (Magistraliniai keliai) et leur longueur		
A1	Vilnius – Kaunas – Klaipėda (autoroute),	311,40 km
A2	Vilnius – Panevėžys,	135,92 km
A3	Vilnius – Medininkai,	33,99 km
A4	Vilnius – Varėna – Druskininkai,	134,46 km
A5	Kaunas – Marijampolė – Kalvarija,	97,06 km
A6	Kaunas – Utena – Zarasai,	185,40 km
A7	Marijampolė – Vilkaviškis – Kybartai,	42,21 km
A8	Panevėžys – Aristava – Sitkūnai,	87,86 km
A9	Panevėžys – Šiauliai,	78,94 km
A10	Panevėžys – Pasvalys – Saločiai,	66,10 km
A11	Šiauliai – Palanga,	146,85 km
A12	Joniškis – Šiauliai – Tauragė – Panemunė,	186,09 km
A13	Klaipėda – Palanga,	45,15 km
A14	Vilnius – Utena,	95,60 km
A15	Vilnius – Šalčininkai,	49,28 km
A16	Vilnius – Prienai – Marijampolė,	137,51 km
A17	Panevėžys (contournement)	22,28 km
A18	Šiauliai (contournement)	17,08 km

Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie



Source: ministère des Transports et des Communications

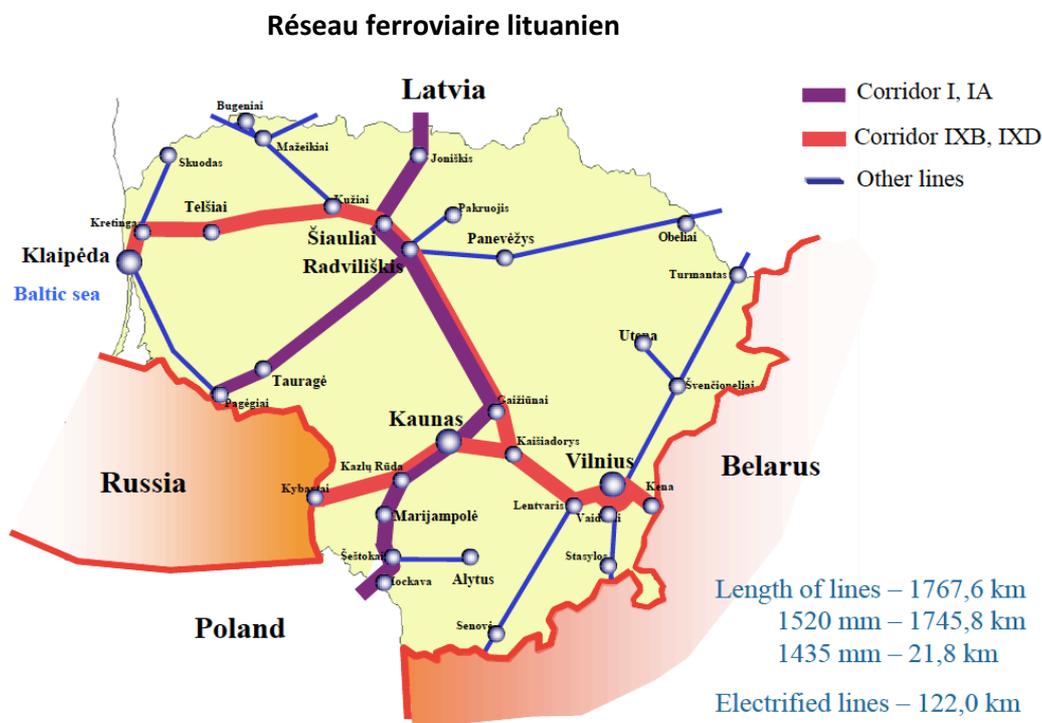
Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est bien développé dans le pays à l’instar des autres États baltes, il constitue un héritage de l’époque soviétique. Des infrastructures existent déjà, c’est le cas du couloir ferroviaire « Viking », reliant le port lituanien de Klaipeda au port d’Odessa en Ukraine et passant par la Biélorussie. Un autre couloir ferroviaire Est-Ouest constitue un des axes majeurs entre Klaipeda et Moscou, passant également par Vilnius et Minsk. La part modale du transport ferroviaire dans l’activité de transport de marchandises du pays de l’ordre de 34,6 % se situe ainsi bien au-dessus de la moyenne européenne (17,90 %) en 2015.

La Lituanie mise sur le développement du rail, notamment via le projet « Rail Baltica », représentant l’essentiel de l’investissement en infrastructures ferroviaires du 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.

Ce projet est d’ores et déjà opérationnel de la frontière lituano-polonaise jusqu’à Kaunas. En janvier 2017, le gouvernement lituanien a adopté le plan prolongeant la ligne ferroviaire « Rail Baltica » de Kaunas à la frontière lituano-lettonne. Les travaux sont actuellement en cours et devraient se terminer, pour ce tronçon, fin 2018. 364,5 millions d’euros provenant des fonds européens et de fonds étatiques ont été investis pour la construction de la ligne ferroviaire permettant de rejoindre la frontière lituano-polonaise à Kaunas. Actuellement, la Lituanie a bloqué 248,1 millions d’euros de fonds européens pour assurer la continuité du projet¹⁴.

La carte présentée ci-après montre la partie lituanienne du projet « Rail Baltica » en violet. Le réseau complémentaire national, le couloir Est-ouest inclus, est représenté par la couleur rouge et les lignes secondaires en bleu.

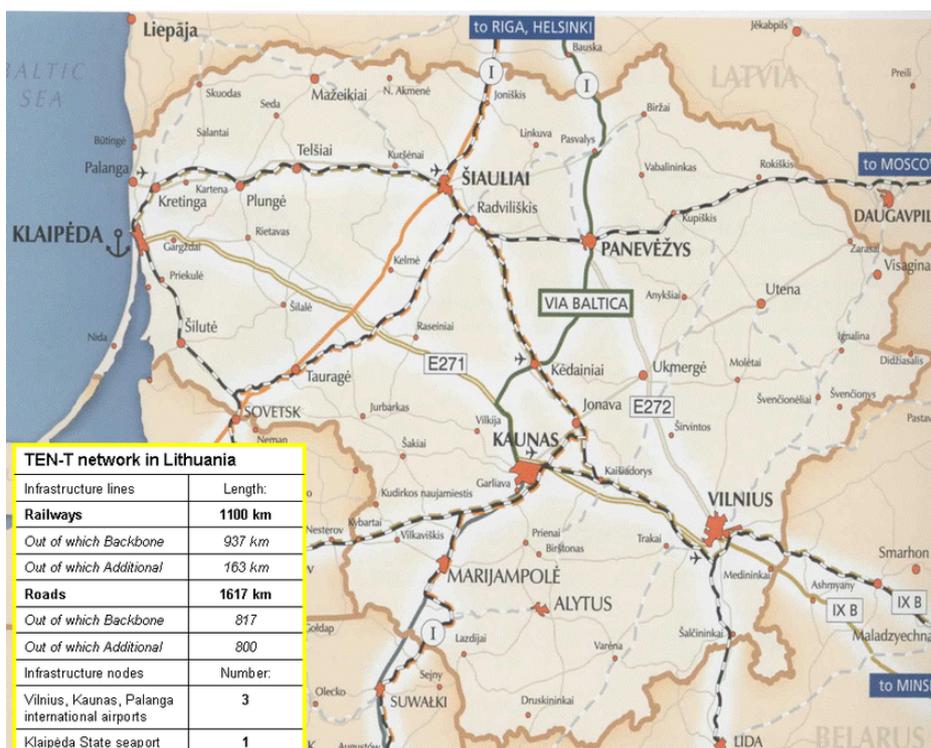


Source: ministère des Transports et des Communication de Lituanie

¹⁴ <https://sumin.lrv.lt/en/news/the-prime-ministers-agreement-on-rail-baltica-has-been-ratified-by-2026-tallinn-and-warsaw-to-be-linked-by-train>

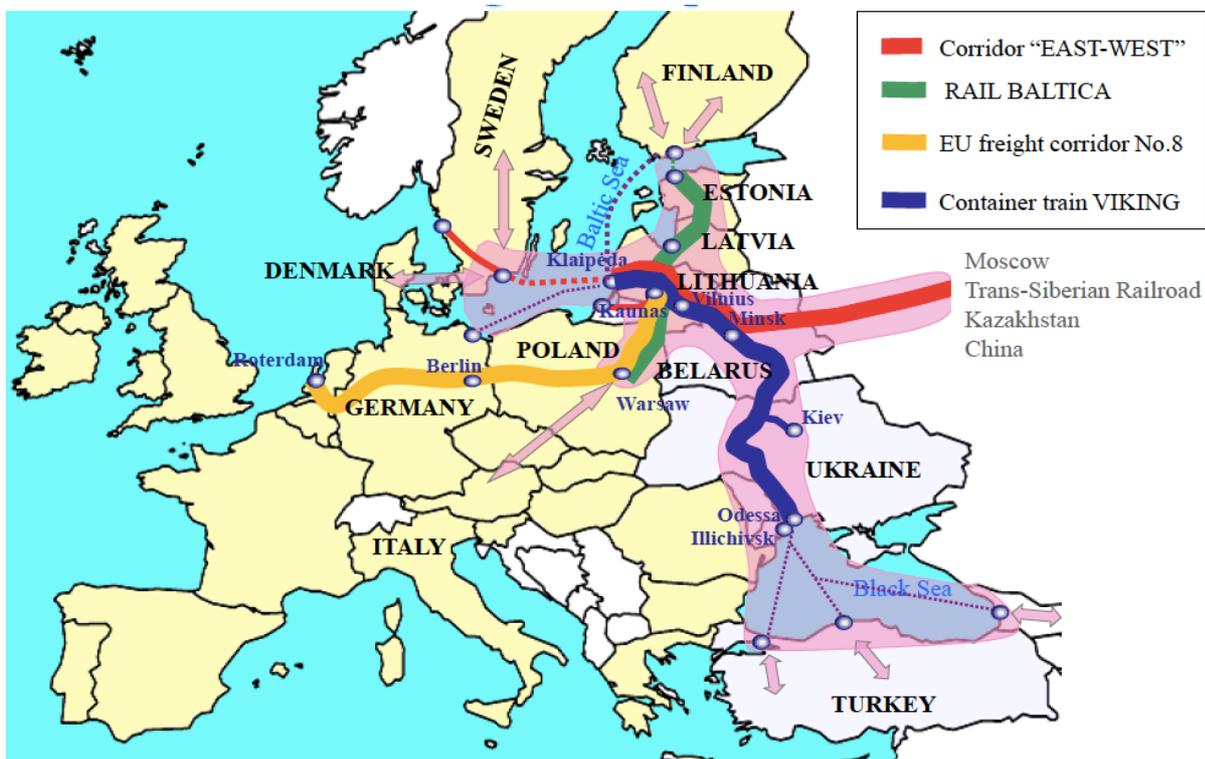
Présentation du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) en Lituanie

Le réseau TEN-T en Lituanie



Source: ministère des Transports et des Communications

Connexions internationales du réseau ferroviaire



Source: ministère des Transports et des Communications

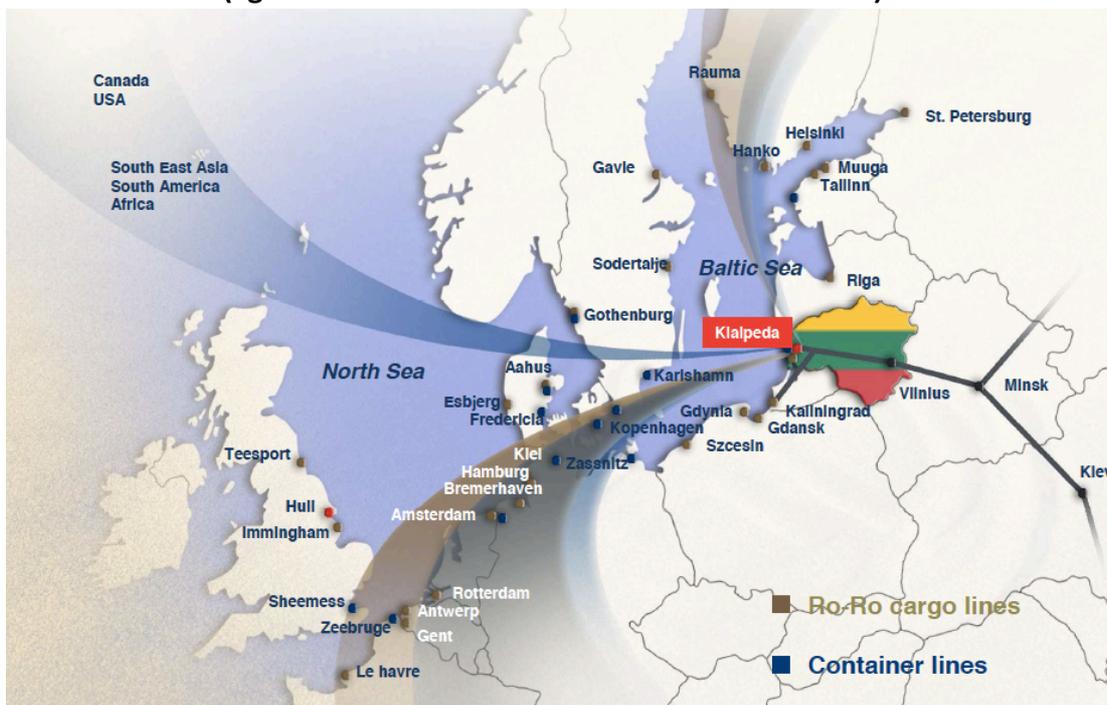
Les voies navigables

Les infrastructures maritimes du pays évoluent en même temps que leurs interconnexions avec les infrastructures routière et ferroviaire. Le gouvernement lituanien prévoit d'augmenter la profondeur des principaux bassins du port de Klaipeda et de rénover le port Šventoji, dans la mer Baltique.

Atouts du port de Klaipeda (issus d'une présentation commerciale)¹⁵ :

- manutention flexible et compétitive,
- connexion directe aux réseaux ferroviaire et routier,
- main d'œuvre qualifiée et bas salaires ,
- hinterland le plus grand de la région,
- zone franche à proximité,
- capacité d'accueil des navires :
 - o Cargaison sèche de 100 000 tonnes de port en lourd (tpl)
 - o Tankers de 160 000 tpl
 - o Porte-conteneurs de 6 000 équivalent vingt pieds (evp)

Principales lignes maritimes du port de Klaipeda (lignes Ro-Ro en marron et de conteneurs en bleu)



Source: Port de Klaipeda

¹⁵http://www.portofklaipeda.lt/uploads/prezentacija_port/2014/2014_Klaipėdos_uostas%20ENG%20portalui.pdf%202014%2002%2018.pdf

1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

LE TRM EN LITUANIE EN 2016

Le transport routier de marchandises lituanien est principalement orienté vers l'international. Son activité nationale représente 10 % du total. Dans l'activité internationale, on note la part très élevée du transport entre pays tiers, représentant à lui seul plus de la moitié du TRM international du pavillon lituanien. Dans le classement européen de cette activité, le pavillon est, en 2015, en deuxième position après le leader polonais et enregistre une évolution de +6,8 % entre 2014 et 2015¹⁶.

En 2015, la part relative du transport et de l'entreposage dans la valeur ajoutée brute représentait 11,7 %. La valeur ajoutée brute générée par les entreprises de transport et d'entreposage s'élevait donc à 3,9 milliards d'euros. En 2015 et en comparaison avec 2014, la valeur ajoutée brute générée par les entreprises de transport et d'entreposage a diminué de 4 % et le TRM international a, quant à lui, baissé de 0,5 %¹⁷.

Cependant, malgré une légère baisse constatée entre 2014 et 2015, l'activité du TRM sous pavillon lituanien affiche une augmentation significative sur 10 ans (entre 2006 à 2015) – les tonnes-kilomètres réalisées ont augmenté de plus de 30 % sur la période.

Structure du TRM sous pavillon lituanien en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	63 571	30 974	100%	487	1 904
Transport national	34 473	2 970	10%	86	257
Transport international	29 098	28 004	90%	962	1 707
<i>dont transport international marchandises chargées en Lituanie</i>	5 792	5 582	18%	964	335
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lituanie</i>	4 466	5 054	16%	1 132	305
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	15 262	15 963	52%	1 046	965
<i>dont cabotage</i>	3 578	1 404	5%	392	101

Source : Eurostat

¹⁶ CNR – Classement TRM européen 2015

¹⁷ Département des statistiques lituanien

Evolution du TRM sous pavillon lituanien

Evolution du TRM sous pavillon lituanien en millions de tonnes-kilomètres

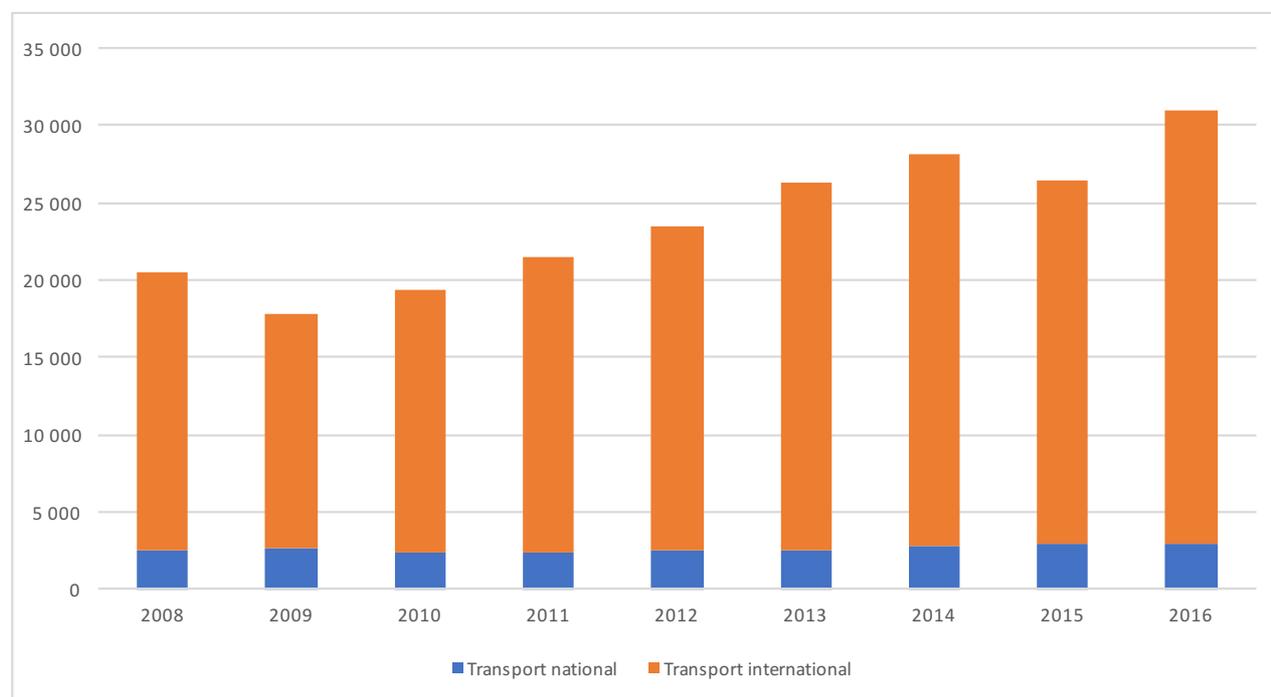
En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
TOTAL	20 419	17 757	19 398	21 512	23 449	26 338	28 067	26 485	30 974	5,35%
Transport national	2 560	2 633	2 292	2 320	2 438	2 540	2 768	2 913	2 970	1,87%
Transport international	17 859	15 124	17 106	19 192	21 011	23 798	25 299	23 572	28 004	5,78%
<i>dont transport international marchandises chargées en Lituanie</i>	4 972	4 470	5 294	6 089	6 588	6 966	7 194	5 255	5 582	1,46%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lituanie</i>	4 403	3 200	3 597	4 092	4 691	4 909	5 291	4 254	5 054	1,74%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	8 409	7 384	8 141	8 929	9 572	11 613	12 307	13 145	15 963	8,34%
<i>dont cabotage</i>	75	70	74	82	160	311	506	918	1 404	44,22%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

L'activité internationale du pavillon lituanien enregistre un taux de croissance annuel moyen de 5,8 % sur la période 2008-2016. Élément également important, la progression significative du cabotage qui enregistre un taux de croissance annuel moyen de +44 % entre 2008 et 2016. Quant à l'activité nationale du pavillon, elle se maintient à un taux de croissance annuel moyen de +1,9 %.

Evolution du TRM sous pavillon lituanien en millions de tonnes-kilomètres



Source: Eurostat

TRM du pavillon lituanien selon la nature du transport en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
TOTAL	63 571	30 974	100,0%	487	1 964
COMPTE D'AUTRUI	50 133	29 718	95,9%	593	1 846
Transport national	21 706	2 070	6,7%	95	161
Transport international	28 426	27 648	89,3%	973	1 695
<i>dont transport international marchandises chargées en Lituanie</i>	5 392	5 401	17,4%	1 002	325
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lituanie</i>	4 195	4 879	15,8%	1 163	295
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	15 262	15 963	51,5%	1 046	965
<i>dont cabotage</i>	3 578	1 404	4,5%	392	101
COMPTE PROPRE	13 438	1 256	4,1%	93	118
Transport national	12 767	900	2,9%	70	97
Transport international	671	356	1,1%	531	21
<i>dont transport international marchandises chargées en Lituanie</i>	400	181	0,6%	453	11
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lituanie</i>	271	175	0,6%	646	10
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	0	0	0,0%	0	0
<i>dont cabotage</i>	0	0	0,0%	0	0

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent près de 96 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon lituanien. A noter la distance moyenne des distances à l'international qui est 10 fois plus importante qu'au niveau national, ce qui explique en partie la faiblesse de l'activité nationale.

Le cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon lituanien représente 3 % du transport routier international en 2015 et constitue une niche importante de développement pour son pavillon. En 2015, la Lituanie est le 13^{ème} pays caboteur dans l'Union européenne, après la Pologne, l'Espagne, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Roumanie, le Luxembourg, la Bulgarie, la Belgique, la Slovaquie, le Portugal, la République tchèque et la Hongrie¹⁸. Elle cabote 43 fois plus qu'elle n'est cabotée.

¹⁸ CNR – Classement TRM européen 2015

Le cabotage sous pavillon lituanien dans les trois principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM
Cabotage sous pavillon lituanien	75	70	74	82	160	311	506	918	43,02%
<i>en Allemagne</i>	15	22	21	31	65	136	163	271	51,20%
<i>en France</i>	15	30	30	29	44	97	196	335	55,85%
<i>au Royaume-Uni</i>	21	n.d	6	8	15	22	33	63	16,99%
Part du cabotage dans le transport lituanien %	0,37%	0,39%	0,38%	0,38%	0,68%	1,18%	1,80%	3,47%	-

Source : Eurostat
n.d: non déterminant

Les deux pays où le pavillon lituanien cabote le plus sont l'Allemagne et la France. En 2015, les transporteurs lituaniens cabotent à plus de 36 % en France et à près de 30 % en Allemagne (soit au total 66 % du cabotage réalisé par le pavillon lituanien). Le cabotage effectué en France est en forte hausse depuis 2013, passant de 97 millions de tonnes-kilomètres en 2013 à 335 millions de tonnes-kilomètres en 2015, soit une hausse annuelle moyenne de près de 86 % sur deux ans et de 55,85 % en 7 ans. Le cabotage réalisé en Allemagne connaît également une hausse importante, moins soutenue qu'en France, passant de 136 millions de tonnes-kilomètres en 2013 à 271 millions de tonnes-kilomètres en 2015 (+41 % en moyenne sur 2 ans et de +51,20 % en 7 ans). La France prend la tête des pays cabotés par la Lituanie à partir de 2013.

Le cabotage en Lituanie

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage en Lituanie	5	14	9	7	7	74	28	21
Taux de pénétration du cabotage*	0,19%	0,53%	0,39%	0,30%	0,29%	2,83%	1,00%	0,72%
Part de marché du cabotage**	0,33%	0,89%	0,67%	0,50%	0,48%	4,60%	1,58%	1,09%

Source : Eurostat

*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)

ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LITUANIEN

Parc de véhicules

Concernant le parc de véhicules, les différentes sources donnent des chiffres contradictoires. Selon les responsables rencontrés sur place, les données de l'Eurostat, généralement utilisées comme source pour les études pays du CNR, refléteraient mal la taille du pavillon lituanien. Deux autres sources, le Département des statistiques lituanien et le service économique du ministère des Transports et des Communications, semblent plus compatibles.

En 2015, selon le Département des statistiques lituanien, il y aurait 1 442 616 véhicules enregistrés en Lituanie, dont 19 186 tracteurs routiers, 15 991 semi-remorques et 3 824 remorques. En comparaison avec 2014, le nombre de tracteurs routiers a augmenté de 5,6 %. En 2015 également, 3 857 tracteurs routiers, 3 107 semi-remorques et 1 222 remorques ont été enregistrés pour la première fois. 19,8 % des tracteurs routiers avaient moins de 2 ans en 2015, 29,2 % entre 2 et 5 ans, 24,3 % entre 5 et 10 ans, 25 % entre 10 et 20 ans et 1,7 % plus de 20 ans. Les professionnels du secteur expliquent l'existence importante des véhicules âgés dans le parc lituanien par l'utilisation de ces véhicules sur le marché national par souci d'économies, mais aussi, de façon plus importante, sur les marchés biélorusse et russe.

Parc de véhicules selon le Département des statistiques lituanien

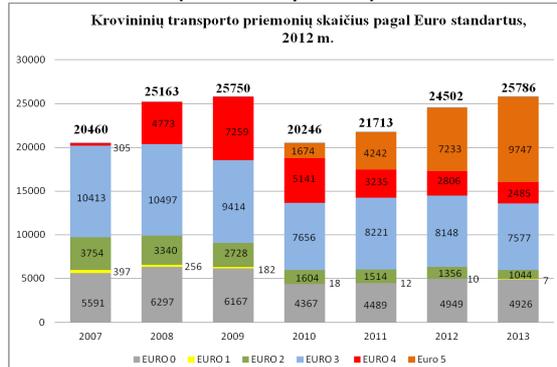
Type de véhicules	2012	2013	2014	2015
Tracteurs routiers	17 629	19 393	18 171	19 186
Remorques	5 080	5 070	3 967	3 824
Semi-remorques	16 114	17 499	15 624	15 991

Source: Département des statistiques lituanien

Une augmentation significative du nombre de véhicules est observée entre 2012 et 2013, effet de rattrapage après les années de crise où les entreprises n'investissaient que le strict nécessaire. Les chiffres ont toutefois tendance à chuter sur l'année 2014 avant de se redresser en 2015. À partir de 2016, l'évolution du parc devrait se stabiliser pour suivre l'évolution de l'activité de TRM du pavillon lituanien.

Selon le ministère, il y aurait, en 2013, 25 786 véhicules à moteur (tracteurs routiers et porteurs) en circulation. Le graphique suivant les classe selon leur norme Euro. Cette répartition révèle une hausse de la proportion de véhicules faibles émetteurs de polluants ces dernières années.

Parc de véhicules (tracteurs et porteurs) selon la norme Euro



Source : Ministère des transports et des communications

Le tableau suivant, issu des données officielles de l'Eurostat, concerne la totalité du parc de véhicules en Lituanie et semble surestimer la taille du parc, notamment le nombre de porteurs.

Parc lituanien de véhicules selon Eurostat

	2007	2008	2009	2010	2011
Porteurs	126 507	128 733	126 519	113 113	113 452
Tracteurs routiers	21 076	21 375	19 806	20 808	23 327
Remorques	18 162	20 379	20 036	20 400	20 905
Semi-remorques	21 598	22 518	21 734	23 819	26 678

Source: Eurostat

TRM en Lituanie par PTAC du véhicule, 2013

2013	Tonnes-kilomètres réalisées		véhicules.kilomètres réalisés	
	millions t.km	%	millions km	%
TOTAL	26 338	100,0%	1 661	100,0%
PTAC de 10t ou moins	65	0,2%	23	1,4%
PTAC de 10,1t à 20t	1 750	6,6%	226	13,6%
PTAC de 20,1t à 30t	1 809	6,9%	138	8,3%
PTAC de 30,1t à 40t	20 588	78,2%	1 161	69,9%
PTAC de plus de 40t	2 125	8,1%	113	6,8%

Source: Département des statistiques lituanien

Entreprises de transport du TRM lituanien

En 2015, selon le Département des statistiques lituanien, il y aurait, en Lituanie, plus de 4 600 entreprises de transport. Le nombre d'entreprises est en augmentation. Depuis 2012, le taux de croissance annuel moyen des entreprises s'élève à +6,16 %. Le nombre d'entreprises de TRM exploitant 1 à 5 véhicules augmente de façon régulière entre 2012 et 2015. Les entreprises de TRM exploitant 1 véhicule représentent ainsi plus de 49 % des entreprises lituaniennes de TRM en 2015 et celles exploitant entre 2 et 5 véhicules représentent plus de 27 % de l'ensemble des entreprises de TRM en Lituanie sur la même année. Les entreprises de moins de 6 véhicules représentent ainsi près de 77 % des entreprises de TRM.

Entreprises de TRM par nombre de véhicules

	2012	2013	2014	2015
TOTAL	3 868	4 108	4 283	4 628
Exploitant 1 véhicule	1 663	1 792	2 111	2 296
Exploitant 2 à 5 véhicules	1 152	1 189	1 165	1 267
Exploitant 6 à 9 véhicules	414	436	400	433
Exploitant 10 à 19 véhicules	327	348	326	350
Exploitant 20 à 49 véhicules	222	245	201	196
Exploitant 50 ou plus	90	98	80	86

Source: Département des statistiques lituanien

Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur TRM

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de salariés	44 691	38 567	38 174	43 041	47 698	51 576	54 416	55 920
Chiffre d'affaires (en milliards d'euros)	2,53	1,72	2,15	2,71	3,02	3,25	2,34	3,42

Source: Eurostat

En raison de la crise économique de 2009, le nombre de salariés dans le TRM a diminué de façon significative entre 2008 et 2010 passant de 44 691 salariés enregistrés à 38 174 salariés. Avec le retour de la croissance en 2011 (+6 %), le nombre de salariés travaillant dans les entreprises de TRM repart à la hausse (+4 867 salariés). Cette hausse se poursuit de façon continue entre 2011 et 2015, pour atteindre 55 920 salariés travaillant dans le secteur.

Parallèlement, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret croît de manière quasi constante entre 2008 et 2015, hormis sur l'année 2009. Comme vu plus haut, la Lituanie a subi une contraction de sa croissance de près de 15 % en 2009. Le chiffre d'affaires du secteur du TRM passait alors de 2,5 milliards d'euros en 2008 à 1,7 milliard d'euros en 2009. Une baisse moins prononcée du chiffre d'affaires est également constatée en 2014.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Lituanie, 2015

Nombre d'entreprises	5 378
CA - millions €	3 420
Coût du personnel salarié - millions €	460
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	377
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	83
Taux de charges patronales apparent (b/a)	22,02%
Taux de personnes occupées	57 135
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	1 215
<i>dont salariés</i>	55 920
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	97,87%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	11
Coût moyen du personnel salarié en €	8 200
Valeur ajoutée par salarié en €	15 500
CA par personne occupée	59 800
Investissement par personne occupée en €	6 200
Taux d'investissement (Investissement/CA)	10,37%

Source : Eurostat

2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LITUANIE

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Organisations professionnelles

LINAVA, l'association lituanienne des transporteurs routiers nationaux

Fondée en 1991, suite à l'indépendance du pays, elle regroupait à l'époque les 84 entreprises de transport public et privé. Depuis, le nombre d'adhérents a beaucoup augmenté. Actuellement, près de 1 000 entreprises de transport routier représentant une flotte totale de 22 000 véhicules utilitaires et 3 000 bus sont membres de LINAVA. Son siège se trouve à Vilnius et l'organisation bénéficie d'une présence régionale importante à travers le pays ainsi que d'un bureau à Moscou, en Russie.

LINAVA est membre actif de l'IRU depuis 1992. Les opérateurs de transport routier de passagers et de marchandises sont représentés par leur conseil respectif au sein de l'organisation.

LINAVA a aussi une activité de lobbying dans le domaine des assurances de véhicules et de la réglementation nationale touchant le secteur du TRM. La mission principale de LINAVA est de représenter l'intégralité du secteur du transport routier et de défendre les intérêts des transporteurs lituaniens au niveau national et international.

L'association assiste ses adhérents dans les domaines suivants¹⁹ :

- récupération de la TVA étrangère,
- délivrance de visas aux conducteurs,
- négociations des contrats d'assurance,
- mises à jour continues des fiches d'information sur la réglementation russe ou biélorusse,
- affaires juridiques en Russie,
- contrats avec les fournisseurs de services et de carburant (Statoil).

LSMCA, l'association des transporteurs routiers lituaniens de petite et moyenne taille

Fondée en 2004, l'association a pour objectif le rééquilibrage des relations commerciales entre les grands acteurs du secteur du TRM et les entreprises de petite et moyenne taille. En 2013, l'association comptait 24 membres.

LSMCA collabore avec le gouvernement lituanien et les institutions de contrôle pour fournir un environnement économique plus favorable aux petites entreprises qui manquent surtout de soutien financier.

L'association déclare coopérer avec LINAVA dans le domaine économique afin de soutenir la représentation des petites entreprises en son sein. Les deux associations mènent des projets communs pour l'achat de carburant collectif et pour baisser le coût des télécommunications des entreprises.

¹⁹ <http://www.linava.lt/apie-asociacija/>

Association « Lietuvos Keliai »²⁰

C'est une union indépendante regroupant des grandes sociétés anonymes de transport et de construction et des organisations scientifiques. L'activité principale de l'union concerne la construction des routes et des ouvrages d'art pour soutenir le secteur du TRM dans le pays. Les membres de l'association réalisent des travaux publics dont le coût annuel s'élève à 260 millions d'euros.

LINEKA, l'association lituanienne des transitaires et des opérateurs logistiques²¹

Fondée en 1993, LINEKA regroupe plus de 50 entreprises lituaniennes ayant des activités de transitaire, de logistique ou de support technique et produisant plus de 60 % du produit brut dans le secteur du transport. Elle est membre de la FIATA (Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés). L'association cherche à développer les relations entre les transitaires et les organisations logistiques sur les marchés étrangers. Elle participe également à la formation des spécialistes et vise notamment l'amélioration de la qualité des services dans le secteur.

Association « Transeksta »²²

Cette association regroupe les 10 sociétés ayant des centres d'inspection des véhicules à travers le pays. Au total, 68 centres sont implantés dans le pays, tous à moins de 30 km de distance d'un éventuel transporteur. Les adhérents de l'association emploient au total 400 salariés.

Les institutions publiques

Administration Routière Lituanienne²³

C'est une institution sous le ministère des Transports et des Communications. Elle est chargée de mettre en place des politiques pour la sécurité routière, la maintenance et le développement des routes lituaniennes. L'organisation est responsable des projets de construction des routes et autoroutes et des ouvrages d'art.

Inspection Générale du Transport Routier²⁴

C'est une entité publique du ministère des Transports et des Communications, budgétairement autonome. Elle fournit les licences nationales et internationales aux entreprises de transport routier. Elle contrôle également les transporteurs de passagers et gère les gares routières dans le pays. Elle s'occupe de la mise en place des accords bilatéraux hors Union européenne.

Elle est aussi chargée d'organiser les examens et de fournir les attestations de capacité professionnelle et de transport de matières dangereuses.

²⁰ <http://lietuvoskeliai.lt>

²¹ <http://www.lineka.lt/en/bendradarbiavimas>

²² <http://www.vta.lt>

²³ <http://www.lakd.lt/>

²⁴ <http://www.vkti.gov.lt>

Syndicats de travailleurs

Des syndicats de travailleurs du secteur du transport routier existent mais ne bénéficient pas d'un nombre important d'adhérents. Ils représentent plus généralement les travailleurs du secteur public et une petite partie des conducteurs du secteur privé. Le plus important est le Forum (Syndicat lituanien des employés des transports).

Dans le cadre du dialogue social, le Forum collabore avec LINAVAL. Elle est aussi en contact direct avec les syndicats d'autres secteurs ayant des activités de transport pour compte propre. Le Forum critique souvent négativement LINAVAL qu'il juge responsable de l'inexistence d'une convention collective dans le secteur. Il appelle d'ailleurs les pouvoirs publics à adopter des mesures contre le secteur privé qui accumule des retards dans les négociations sociales, notamment sur le sujet de la convention collective.

Le Forum a beaucoup travaillé pour la baisse de la TVA de 21 % à 9 % pour les entreprises de transport public, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013.

Institutions scientifiques et écoles

Les principales écoles qui forment les personnes qualifiées pour le secteur des transports sont :

- L'Université technique de Gediminas, Vilnius,
- La Faculté de l'ingénierie des transports à l'Université de Technologie de Kaunas,
- Le Département des transports de la faculté de la mécanique et de la mécatronique de l'Université de Technologie de Kaunas.

La demande en personnes qualifiées dans le secteur du transport s'est accrue suite à la croissance du secteur après l'adhésion de la Lituanie à l'Union européenne en 2004. Les dernières technologies dans le domaine des transports doivent ainsi être implantées à l'aide des cadres compétents dans le secteur. Les institutions européennes promeuvent l'intermodalité, les solutions modernes demandant un certain nombre de techniciens qualifiés.

Le partenariat de l'Université de Technologie de Kaunas avec les principaux acteurs du secteur comme LINAVAL, LINEKA ou encore la société nationale des chemins de fer Lituanian Railways se développe depuis plusieurs années.

CREATION D'ENTREPRISE

L'étude "Doing Business 2014" de la Banque Mondiale faisait état d'une progression de la Lituanie sur la facilité d'entreprendre dans le classement mondial ; le pays passait alors de la 25^{ème} à la 17^{ème} place. Le classement 2015 de la Banque Mondiale ne permet pas de conforter cette tendance, la Lituanie étant rétrogradée à la 24^{ème} place derrière l'Estonie, 17^{ème} place et la Lettonie, 23^{ème} place²⁵.

- Sur des critères individuels pour « créer une entreprise », le pays occupe la 11^{ème} place. Dans les conditions d'octroi de crédits, il se positionne à la 23^{ème} place mondiale.
- Il convient également de rappeler que la Lituanie a entièrement revu son système d'enregistrement des entreprises et simplifié les procédures pour créer une entreprise. Désormais, il est possible de créer une entreprise en 4 jours.

Le cadre juridique

La création d'entreprise est relativement facile et rapide. Elle représente un faible coût malgré l'existence d'un capital minimum requis au-dessus de ce qui se pratique généralement dans les pays de l'Ouest.

La vérification de la disponibilité du nom de l'entreprise dans les registres coûte environ 16 € et prend moins d'une journée. L'enregistrement d'une personne morale dans le registre public des entreprises et auprès de l'Inspection générale des taxes et impôts prend environ une journée et coûte 57 € pour une société à responsabilité limitée²⁶. Le coût de l'enregistrement peut varier et dépend de la forme de l'entreprise. Un tampon officiel pour la nouvelle entreprise est produit localement en 2 jours et coûte entre 8 et 25 €.

Coût de l'enregistrement d'une entreprise dans le registre du commerce

Statut	Montant
Société à responsabilité limitée, société européenne à responsabilité limitée, coopérative européenne	57,35 €
Société d'agriculture, partenariat limité, partenariat général, partenariat légal	41,42 €
Entreprise individuelle	30,99 €
Entreprise commerciale publique	34,75 €
Associations et fondations	26,36 €
Banque commerciale, société d'assurance	99,63 €
Institution publique, entité publique	8,69 €
Autres	30,99 €
Filiale d'une entreprise lituanienne	50 % de la somme correspondant à la forme choisie
Filiale d'une entreprise étrangère	57,92 €
Partenariat réduit	51,61 €

Le capital minimum requis pour une société à responsabilité limitée est de 2 500 €. Pour une société anonyme, il est de 40 000 €²⁷.

²⁵ <http://francais.doingbusiness.org>

²⁶ <https://investlithuania.com/investor-guide/start-your-business/>

²⁷ [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Doing_business_in_LT_2016/\\$FILE/DB_LT_2016_web.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Doing_business_in_LT_2016/$FILE/DB_LT_2016_web.pdf)

ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, la Lituanie a soumis la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Ce certificat est délivré par l'Inspection Générale du Transport Routier.

Selon l'activité concernée, quatre types différents de certificats de capacité professionnelle sont délivrés :

- Transport national de personnes
- Transport international de personnes
- Transport national de marchandises
- Transport international de marchandises

En vertu de l'article 8 du règlement (CE) n°1071/2009, une attestation de capacité professionnelle est délivrée aux candidats lituaniens ayant réussi les examens écrits et oraux. L'autorité compétente dans le pays est l'Inspection Générale du Transport Routier assurant l'organisation des examens et la délivrance des certificats de capacité professionnelle.

ACCES AU MARCHE

Pour pouvoir organiser des prestations de transport routier de marchandises, une entreprise doit répondre à des critères, appelés aussi les « conditions d'accès à la profession ». La loi nationale lituanienne définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est le décret 3-379 du ministère qui les précise.

Licence de transport international

Sur la base du règlement CE 1071/2009, les conditions suivantes doivent être remplies par les entreprises de TRM qui souhaitent opérer en Lituanie :

- avoir un siège en Lituanie, de façon stable et effective,
- être honorable,
- avoir la capacité financière appropriée,
- avoir la capacité professionnelle requise.

À ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Lituanie ou avoir le droit d'utiliser un véhicule en location ou en crédit-bail avec option d'achat.

Si l'entreprise remplit les 5 conditions citées ci-dessus, elle doit aussi demander une licence de transport émise par les autorités. Selon la réglementation européenne, une licence de transport international peut être délivrée pour une période de 10 ans.

Pour faire une demande de licence communautaire, l'entreprise de transport doit fournir les documents suivants :

- Certificat de capacité professionnelle,
- Preuve de capacité financière, soit 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € par véhicule additionnel. Ceci peut être prouvé par les documents suivants :
 - preuve de propriété immobilière,
 - bilan officiel avec un niveau de réserve suffisant,

- liste d'actifs corporels (immobilisations du bilan),
 - garantie bancaire sur un compte bloqué pour 5 ans,
 - autre lettre de garantie d'une institution financière ou d'une organisation professionnelle.
- Certificats d'honorabilité (casier juridique vierge).

FORMATION DES CONDUCTEURS

Une des conditions pour pouvoir effectuer des opérations de transport routier de marchandises est l'obtention du titre professionnel de conducteur. Son coût est de 15,93 € pour une durée de 5 ans.

Les formalités d'obtention du titre sont déterminées par le règlement européen 1073/2009/CE. Les conducteurs ayant suivi la formation doivent avoir le code 95 inscrit sur leur permis. La Formation continue obligatoire (FCO) de 35 heures doit être renouvelée tous les 5 ans et complétée par une formation de 7 heures tous les ans. Le conducteur doit avoir suivi les cours avant l'expiration de son titre.

Les nouveaux conducteurs doivent aussi suivre des formations complémentaires :

- La formation de conduite sécurisée et ateliers de sécurité routière,
- Les ateliers de relations psycho-sociales entre conducteurs.

En accord avec la directive européenne 59/2003/CE, les conducteurs de poids lourds de catégorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, et DE employés en Lituanie doivent obtenir la qualification adéquate suite à une formation en plus du permis de conduire²⁸.

Catégorie de véhicule	Âge du conducteur	
	18 – 21 ans	21 ans ou plus
C1, C1E	140h (théorie) et 10h (conduite)	
C, CE	280h (cours théoriques) et 20h (conduite)	140h (cours théoriques) et 10h (conduite)

Dans le cas où un conducteur souhaite continuer son activité de conduite dans le TRM mais sans être salarié, il peut acquérir le statut d'artisan conducteur et travailler sous « contrat de position subordonnée ». Le statut est réglementé par le Code des transports (article 119-2772) de la République de Lituanie. Ce statut lui permet de réaliser des prestations de conduite sous contrat.

²⁸ www.vkti.gov.lt

CONDUCTEURS ETRANGERS EN LITUANIE

Le gouvernement lituanien a introduit, le 1^{er} mai 2014, de nouvelles conditions pour durcir l'accès à l'emploi des conducteurs non européens. Les nouvelles conditions représentent un coût économique supplémentaire pour les entreprises de transport qui se voient dans l'obligation de fournir un logement à des employés étrangers. L'association LINAVA est contre cette mesure, mettant en avant le manque de conducteurs dans le pays. Selon elle, il y aurait près de 8 700 postes de conducteurs non pourvus dans les entreprises de transport, dont au moins 2 100 postes de conducteurs pour le TRM international, qui emploie déjà près de 3 000 conducteurs non européens.

Cette pénurie de conducteurs à l'international est accentuée par la forte émigration des Litvaniens vers d'autres pays de l'UE. Des solutions sont, de fait, développées et ce malgré les mesures désincitatives prises sur l'embauche de salariés étrangers. L'embauche de salariés originaires des pays de la Communauté des États indépendants (CEI) en est une. Ces pratiques sont notamment facilitées par l'usage du russe, deuxième langue la plus fréquemment parlée en Lituanie. Les statistiques officielles sur le nombre de conducteurs étrangers travaillant pour des entreprises de transport litvaniennes ne sont pas disponibles. Cependant, on estime à 30 % le nombre de conducteurs étrangers appartenant à un des pays de la CEI et embauchés par une compagnie de transport litvanienne.

2.2. La fiscalité des entreprises

FISCALITE GENERALE

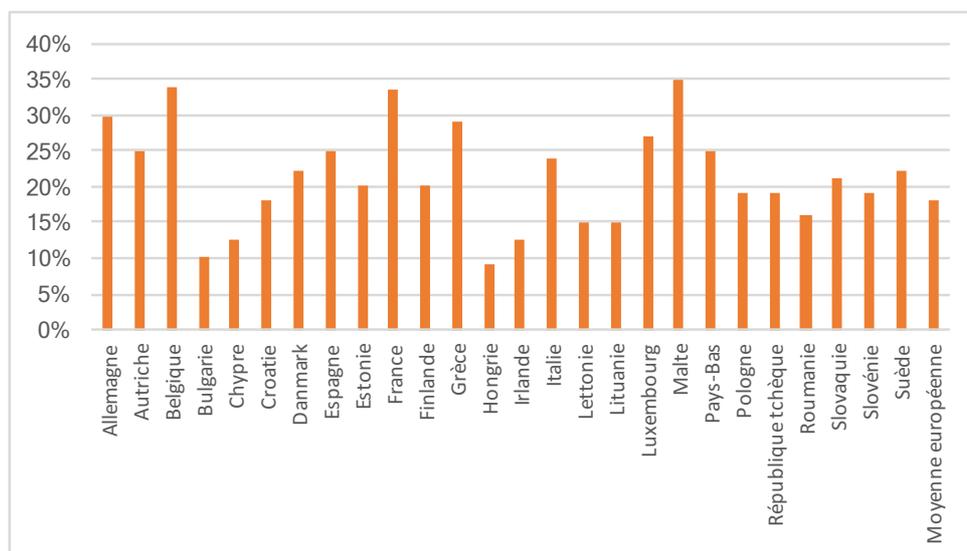
L'impôt sur les bénéfices des sociétés

Les bénéfices des sociétés sont soumis à un taux d'imposition fixe de 15 %. Ce taux est l'un des plus faibles enregistrés au sein de l'Union européenne.

Un taux réduit de 5 % s'applique aux petites entreprises remplissant certains critères et aux exploitations agricoles se conformant à différentes dispositions.

Sont également exemptées d'impôt sur les bénéfices des sociétés les entreprises employant des salariés éligibles à l'aide sociale et remplissant certaines conditions²⁹.

Comparatif des taux d'imposition sur les sociétés par pays en 2018



Source: kpmg

La TVA

Le taux standard de TVA est de 21 %.

Un taux réduit de 9 % est applicable aux services de transport de passagers, aux livres et à l'hôtellerie.

Un taux réduit de 5 % est applicable aux produits pharmaceutiques et autres matériels médicaux.

Un taux réduit de 0 % est applicable à certains produits et services de première nécessité (dont des produits alimentaires) et aux services concernant les bateaux, navires et aéronefs.

²⁹ <https://home.kpmg.com/xx/en/home/services/tax/tax-tools-and-resources/tax-rates-online/corporate-tax-rates-table.html>

L'impôt sur le revenu

Tout résident, de nationalité lituanienne ou autre, est redevable de l'impôt sur le revenu, retenu à la source. Un taux fixe de 15 % a été instauré sur la totalité des revenus des personnes physiques.

Ce taux s'applique entre autres aux revenus tirés de la redistribution des profits, aux honoraires reçus d'après un contrat de droits d'auteur, aux locations de biens, à la vente ou tout autre transfert de propriété, aux retraites de tout fonds de pension lituanien ou encore aux cotisations pour un contrat d'assurance vie.

Lorsque les revenus ne dépassent pas le revenu minimum, soit 380 € brut, des déductions fiscales s'appliquent à hauteur de 310 € en 2017³⁰. Ainsi, avec un salaire de 380 € brut, l'impôt sur le revenu s'établit à 22,17 €³¹. Au-delà de 380 € brut par mois, les déductions fiscales sont dégressives suivant une formule de calcul des abattements revue chaque année.

L'Inspection générale des impôts et taxes, gérée par le ministère des Finances, s'occupe de la collecte de l'impôt sur le revenu.

FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

Droits d'accises

Les droits d'accises s'appliquent à une série de produits fabriqués ou importés en Lituanie :

- l'alcool
- le tabac
- les produits énergétiques incluant l'essence, le pétrole, le gazole ou encore le charbon.

La réglementation sur les droits d'accises n'a pas été modifiée depuis le 1^{er} avril 2010, date à laquelle la Lituanie a transposé la directive européenne 118/2008/CE³². Les droits d'accises pour le gazole, en Lituanie, s'élèvent à 33,02 €/hl au 31 décembre 2017³³.

Taxe sur les véhicules à moteur

La taxe concerne uniquement les véhicules à usage commercial, immatriculés en Lituanie. Elle s'applique à tous les véhicules de 12 tonnes et plus (catégories N2 et N3) et aux remorques et semi-remorques (catégorie O4). Un ensemble 40T ou 44T est donc taxé pour le tracteur et pour la semi-remorque, suivant le calcul N3+O4.

Par exemple, un ensemble tracteur + semi-remorque de 40T à essieux pneumatiques paiera annuellement 654 €. La taxe doit être payée avant le contrôle technique du véhicule.

³⁰ http://www.vmi.lt/cms/web/kmdb/konsultacines-medziagos-katalogas/-/asset_publisher/Pec85c90jXW4/content/gyventoju-pajamu-mokescio-istatymo-pakeitimai-nuo-2017-m-/10174

³¹ <http://www.advantus.lt/eng/job-seekers/salary-calculator/>

³² [http://www.finmin.lt/web/finmin/ak" \ | " _blank](http://www.finmin.lt/web/finmin/ak)

³³ <http://www.cnr.fr/content/download/57777/769695/version/5/file/Remboursement%20accises%20europe%20122017.pdf>

Taxe sur les véhicules commerciaux en Lituanie		
Nr.	Type de véhicule	Montant (en €)
CATEGORIES N2, N3, O4		
1	PTAC entre 12 et 13 tonnes*	86 €
2	PTAC entre 12 et 13 tonnes**	127 €
3	PTAC entre 13 et 14 tonnes*	92 €
4	PTAC entre 13 et 14 tonnes**	133 €
5	PTAC entre 14 et 15 tonnes*	98 €
6	PTAC entre 14 et 15 tonnes**	139 €
7	PTAC entre 15 et 16 tonnes*	127 €
8	PTAC entre 15 et 16 tonnes**	286 €
9	PTAC entre 16 et 17 tonnes*	133 €
10	PTAC entre 16 et 17 tonnes**	292 €
11	PTAC entre 17 et 18 tonnes*	139 €
12	PTAC entre 17 et 18 tonnes**	298 €
13	PTAC entre 18 et 19 tonnes*	144 €
14	PTAC entre 18 et 19 tonnes**	304 €
15	PTAC entre 19 et 20 tonnes*	150 €
16	PTAC entre 19 et 20 tonnes**	309 €
17	PTAC entre 20 et 21 tonnes*	156 €
18	PTAC entre 20 et 21 tonnes**	315 €
19	PTAC entre 21 et 22 tonnes*	162 €
20	PTAC entre 21 et 22 tonnes**	321 €
21	PTAC entre 22 et 23 tonnes*	167 €
22	PTAC entre 22 et 23 tonnes**	327 €
23	PTAC entre 23 et 24 tonnes*	237 €
24	PTAC entre 23 et 24 tonnes**	376 €
25	PTAC entre 24 et 25 tonnes*	243 €
26	PTAC entre 24 et 25 tonnes**	382 €
27	PTAC entre 25 et 26 tonnes*	249 €
28	PTAC entre 25 et 26 tonnes**	388 €
29	PTAC entre 26 et 27 tonnes*	254 €
30	PTAC entre 26 et 27 tonnes**	393 €
31	PTAC entre 27 et 28 tonnes*	260 €
32	PTAC entre 27 et 28 tonnes**	399 €
33	PTAC entre 28 et 29 tonnes*	266 €
34	PTAC entre 28 et 29 tonnes**	405 €
35	PTAC entre 29 et 30 tonnes*	376 €
36	PTAC entre 29 et 30 tonnes**	558 €
37	PTAC entre 30 et 31 tonnes*	382 €
38	PTAC entre 30 et 31 tonnes**	564 €
39	PTAC entre 31 et 32 tonnes*	388 €
40	PTAC entre 31 et 32 tonnes**	570 €

41	PTAC entre 32 et 33 tonnes*	393 €
42	PTAC entre 32 et 33 tonnes**	576 €
43	PTAC entre 33 et 34 tonnes*	535 €
44	PTAC entre 33 et 34 tonnes**	735 €
45	PTAC entre 34 et 35 tonnes*	541 €
46	PTAC entre 34 et 35 tonnes**	741 €
47	PTAC entre 35 et 36 tonnes*	547 €
48	PTAC entre 35 et 36 tonnes**	747 €
49	PTAC entre 36 et 37 tonnes*	553 €
50	PTAC entre 36 et 37 tonnes**	753 €
51	PTAC entre 37 et 38 tonnes*	558 €
52	PTAC entre 37 et 38 tonnes**	758 €
53	PTAC entre 38 et 39 tonnes*	564 €
54	PTAC entre 38 et 39 tonnes**	764 €
55	PTAC entre 39 et 40 tonnes*	570 €
56	PTAC entre 39 et 40 tonnes**	770 €

Ensemble (tracteur + semi-remorque)

57	PTAC entre 40 et 41 tonnes avec trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux, selon les standards ISO	
	Suspension pneumatique	654 €
	Autres types de suspension	967 €
58	PTAC entre 41 et 42 tonnes avec trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux selon les standards ISO	
	Suspension pneumatique	666 €
	Autres types de suspension	984 €
59	PTAC entre 42 et 43 tonnes avec trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux selon les standards ISO	
	Suspension pneumatique	680 €
	Autres types de suspension	1 013 €
60	PTAC entre 43 et 44 tonnes avec trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux selon les standards ISO	
	Suspension pneumatique	695 €
	Autres types de suspension	1 042 €

*Suspension pneumatique

**Autres types de suspension

Source: <https://www.e-tar.lt>

Taxe routière

La taxe sur l'utilisation des routes lituaniennes est payée annuellement lors du contrôle technique du véhicule. Cette taxe a subi des augmentations en 2014 puis en 2016. Elle s'applique sur l'ensemble du réseau routier lituanien, à l'exception des autoroutes et voies rapides payantes soumises à la vignette (routes A1 à A18). Afin de pouvoir circuler sur le réseau routier lituanien, les utilisateurs doivent s'acquitter de cette taxe, dont le prix diffère suivant la catégorie du véhicule. Elle s'impose à tout type de véhicule professionnel.

Aussi, il est important de ne pas confondre la taxe routière avec une taxe kilométrique. La taxe routière est une redevance annuelle, dite temporelle, non soumise au nombre de kilomètres parcourus mais dépendant de la catégorie du véhicule.

Les catégories de véhicules concernés par la taxe routière³⁴

Buses and coaches	M₂		Vehicle comprising more than eight passenger seats plus one driver's seat and having a total weight not exceeding 5 tonnes
	M₃ A B		Vehicle comprising more than eight (but not more than 22) passenger seats plus one driver's seat and having a total weight of 5 tonnes or more (inclusive)
	M₃ I-III		Vehicle comprising more than 22 passenger seats plus one driver's seat
Road goods vehicles and their combinations	N₁		Up to 3.5 tonnes (inclusive) total weight
	N₂		From 3.5 tonnes to 12 tonnes (inclusive) total weight
	N₃		From 12 tonnes of maximum permitted total weight
	N₁-N₃		Up to 16 tonnes (inclusive) of maximum permitted total weight, when the owner of the vehicle is an agricultural entity
Special purpose road vehicles	M₂-M₃ N₁-N₃		Designed for performing specific operations but not for the carriage of goods

Source: www.lra.lt

Son montant est ainsi compris entre 521 € et 1 824 € et dépend de la catégorie du véhicule. Ce coût annuel est jugé très élevé par LINAVA, l'association lutte pour la baisse de la taxe et sa généralisation à tous les véhicules à usage commercial et privé, y compris les voitures particulières.

Les ensembles (tracteurs et semi-remorques) de 40 tonnes appartiennent donc à la catégorie N3 et paient 1 824 € avec la formule annuelle, obligatoire pour les véhicules lituaniens.

³⁴ http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591

Nouvelle tarification de la taxe routière en 2016 pour un 40 tonnes

Type de véhicule	Nouvelle taxation annuelle	Ancienne taxation annuelle	Montant mensuel	Montant hebdomadaire	Montant journalier
N3 de 40 tonnes	1 824 €	1 158 €	182 €	89 €	11 €

Source: ministère des Transports et Communications

Vignette

En plus de la taxe routière, les utilisateurs des routes lituaniennes A1 à A18 doivent être en possession de la vignette. Depuis le 1^{er} juillet 2007, les propriétaires des véhicules ou les conducteurs doivent ainsi coller sur le pare-brise la partie carrée de la vignette et garder en archive la partie rectangulaire demandée en cas de contrôle. Le numéro d'immatriculation du véhicule doit être inscrit proprement sur les parties de la vignette dans la case blanche prévue à cet effet. Tant que ce réseau n'est pas emprunté, cette vignette n'est pas obligatoire.

Les routes concernées sont indiquées dans le tableau suivant³⁵ :

Les routes lituaniennes concernées par la vignette	
A1	Vilnius–Kaunas–Klaipėda (10–303,74 km)
A2	Vilnius–Panevėžys (12–132,7 km)
A3	Vilnius–Minsk (6,65–32,91 km)
A4	Vilnius–Vareña–Grodno (15,51–133,96 km)
A5	Kaunas–Marijampolė–Suwalki (0,23–97,06 km)
A6	Kaunas–Zarasai–Daugavpils (6,02–185,4 km)
A7	Marijampolė–Kybartai–Kaliningrad (2–42,21 km)
A8	Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (7,5–87,86 km)
A9	Panevėžys–Šiauliai (5–75,7 km)
A10	Panevėžys–Pasvalys–Riga (4,57–66,10 km)
A11	Šiauliai–Palanga (2,65–146,41 km)
A12	Riga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningrad (0–49,7 km; 59,4 – 186,1 km)
A13	Klaipėda–Liepaja (11–24,77 km; 26–45,15 km)
A14	Vilnius–Utena (10,66–95,6 km)
A15	Vilnius–Lida (10,66–49,28 km)
A16	Vilnius–Prienai–Marijampolė (15,55–135,48 km)
A17	Panevėžys périphérique (0–22,28 km)
A18	Šiauliai périphérique (0–17,08 km)

³⁵ <https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/user-charge-vignettes/toll-roads>

Signalétique pour indiquer les routes payantes



Vignette annuelle



36

Montants des vignettes lituaniennes depuis le 1er janvier 2015

Type de véhicule			Montants (en euros)						
			Annuel		Mensuel		Hebdomadaire		Journalier
			Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	
Véhicules utilitaires et ensembles	N1	3,5t et moins	304 €	304 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
	N2	Plus de 3,5t jusqu'à 12t inclus	550 €	753 €	52 €	75 €	26 €	37 €	11 €
	N3	Plus de 12t	753 €	1 071 €	75 €	107 €	37 €	52 €	11 €
	N1-N3	Jusqu'à 16t si le véhicule est à usage agricole	304 €	304 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
Véhicules à usage spécial	M2-M3		347 €	347 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
	N1-N3								

Source: ministère des Transports et des Communications

Synthèse

Les transporteurs lituaniens empruntant les routes de catégorie A du pays acquittent annuellement un montant total de 3 231 € pour un PL 40T Euro 5 au titre de la taxe sur les véhicules, de la taxe routière et de la vignette.

³⁶ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.07ABD2BD7815>

2.3. La réglementation sociale

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Le code du travail de la République de Lituanie définit les principes généraux de l'emploi de la façon suivante³⁷:

- liberté d'association,
- liberté de choisir son emploi,
- aide de l'État pour faire valoir son droit à l'emploi,
- égalité des sexes, d'orientation sexuelle, des races, des nationalités (UE), des langues, des origines, des statuts sociaux, des religions, de l'intention d'avoir des enfants, des statuts civils face à l'emploi,
- conditions d'emploi sûres,³⁸
- rémunération adéquate,
- interdiction d'emploi forcé ou obligatoire,
- stabilité de l'emploi,
- liberté de négociation collective pour équilibrer les relations employés-employeurs-État,
- responsabilités de toutes les parties dans l'instauration des conventions collectives.

L'Inspection générale de l'emploi contrôle le respect du code du travail et de la réglementation sociale européenne. Les organisations professionnelles et autres institutions peuvent gérer la mise en place des conventions collectives, mais à ce jour il n'y en a pas dans le TRM.

Les relations entre employeurs et salariés sont encadrées par le code du travail. Ce dernier a été révisé, le 6 juin 2017, par le Parlement lituanien, avec une entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017. Les nouvelles dispositions du code du travail prévoient ainsi davantage de flexibilité dans les relations professionnelles. Ces changements devraient permettre d'encourager l'investissement en Lituanie, de faciliter la création d'emplois, de stimuler le marché du travail et de créer davantage d'opportunités dans le cadre d'accords sociaux entre employeurs et employés.

Plusieurs dispositions ont ainsi subi des modifications : la nature des contrats de travail, le temps de travail, les heures supplémentaires, la période d'essai, les conditions liées à la démission, les conventions collectives. C'est le cas du salaire minimum dorénavant réservé aux emplois non qualifiés³⁹. De nouveaux types de contrats de travail ont également été introduits, comme le contrat en emploi partagé ou le contrat à plusieurs employeurs.

Pour mémoire, ces évolutions ont débuté au début de la crise économique en 2008. Des réformes sociales ont été entreprises par le gouvernement lituanien afin de dynamiser le marché du travail. En conséquence, les licenciements et les baisses des salaires ont été facilités. Les employeurs peuvent licencier sans obligation de se justifier. S'il n'y a pas de faute de l'employé, l'employeur doit verser entre 1 et 6 mois de salaires d'indemnités de licenciement (uniquement calculé sur le salaire fixe) suivant l'ancienneté du salarié.

³⁷ <http://www.infolex.lt>

³⁸ Le code du travail oblige aussi tout employeur à fournir des conditions sûres et saines pour la réalisation du travail. Tous les employés doivent ainsi passer un examen médical tous les dix ans et obtenir un certificat d'aptitude. Pour les conducteurs routiers, les conditions sont durcies. Le certificat d'aptitude à travailler n'est valide que 2 ans et les conducteurs doivent suivre une formation de premier secours.

³⁹ Est considéré comme un emploi non qualifié tout travail ne nécessitant pas de compétence spécifique ou professionnelle.

Durée hebdomadaire

Le temps de travail de droit commun est de 40 heures par semaine, soit 8 heures par jour sur 5 jours. Les heures supplémentaires ne peuvent pas porter le temps de travail hebdomadaire au-delà de 48 heures en moyenne.

Le temps de travail maximal, incluant les heures et travaux supplémentaires, ne peut dépasser 12 heures par jour et 60 heures sur chaque période de 7 jours consécutifs.

Sauf exceptions, les heures supplémentaires ne peuvent pas dépasser 8 heures sur 7 jours consécutifs, à moins que l'employé n'ait donné son accord par écrit pour travailler jusqu'à 12 heures supplémentaires par semaine. En outre, le total des heures supplémentaires ne doit pas dépasser 180 heures par an, à moins qu'une convention collective ne le définisse autrement⁴⁰. Le secteur du TRM n'est pas soumis à cette restriction.

La rémunération des heures supplémentaires est majorée de 50 %.

Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

Les travailleurs lituaniens ont droit au minimum à 20 jours ouvrés de congés payés ou 24 jours ouvrables pour ceux travaillant 6 jours par semaine. Ils ont aussi la possibilité de fractionner leurs congés payés mais sont dans l'obligation de prendre au moins 10 jours en bloc une fois par an, ou 12 jours s'ils travaillent 6 jours par semaine⁴¹. Les congés payés non pris ne peuvent être compensés par le paiement d'un salaire ou d'autres primes.

Il existe 12 jours fériés en Lituanie.

Contrats de travail

Il existe différents types de contrats de travail en Lituanie :

- **Contrat à durée déterminée** dont la durée peut monter jusqu'à 5 ans. Les nouvelles dispositions du code du travail prévoient que le nombre de contrats à durée déterminée n'excède pas 20 % du nombre total des contrats conclus dans l'entreprise.
- **Contrat permanent** (à durée indéterminée).
- **Contrat saisonnier** uniquement pour des activités soumises à des contraintes naturelles ou climatiques. Sa durée ne peut excéder 8 mois sur une période de 12 mois.
- **Contrat temporaire** (intérim) pour un maximum de 2 mois.
- **Contrat de position subordonnée** qui permet à un employeur d'employer sous certaines conditions des travailleurs indépendants ayant leur propre comptabilité. En effet, ce contrat a été introduit afin d'encadrer les relations entre les entreprises et les entreprises unipersonnelles qui peuvent être assimilées au salariat.

Trois nouveaux types de contrat ont été définis dans la révision du code du travail de juillet 2017 :

- **Contrat en emploi partagé** : deux employés acceptent de partager un même emploi. Cette disposition est soumise à plusieurs critères, dont l'identification exacte de l'autre employé ou encore le nombre d'heures travaillées par semaine par chacun.
- **Contrat avec plusieurs employeurs** : un employé peut travailler pour deux ou plusieurs employeurs en occupant la même fonction.

⁴⁰ <https://www2.deloitte.com/lt/en/pages/legal/articles/new-labour-code-in-lithuania.html>

⁴¹ <https://www2.deloitte.com/lt/en/pages/legal/articles/new-labour-code-in-lithuania.html>

- **Contrat en apprentissage**, la durée maximale est fixée à 6 mois⁴².

Il n'y a pas de période d'essai obligatoire. Les parties peuvent inclure dans le contrat de travail une période d'essai de 3 mois maximum.

Il n'y a pas de prime d'ancienneté obligatoire en Lituanie, mais certaines entreprises en accordent sur la base d'un accord d'entreprise pour fidéliser leurs employés.

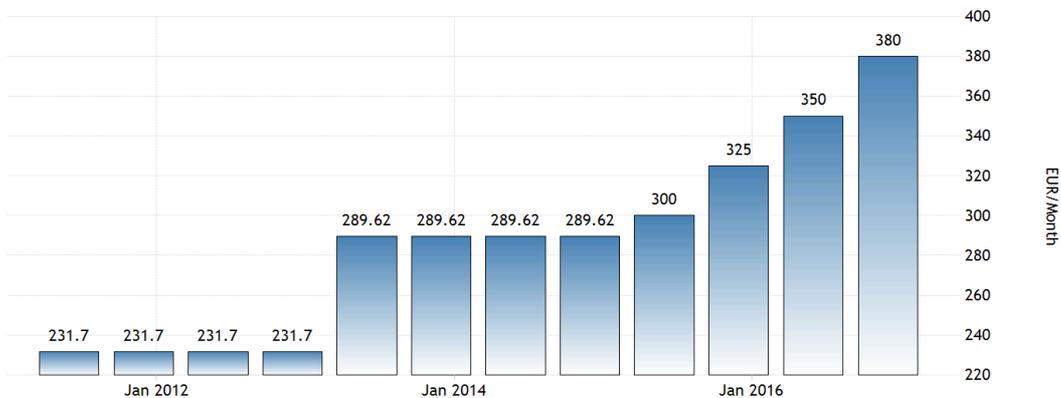
Conventions collectives

Les conventions collectives sont prévues par la loi lituanienne et sont obligatoires pour certains secteurs. Ce n'est pas le cas du TRM. Il existe bien des démarches de syndicats de travailleurs pour établir une convention collective, mais les organisations professionnelles restent réticentes à cette mesure. Des conventions collectives sont en vigueur dans le secteur des transports en commun.

Rémunération

Le salaire minimum désormais réservé aux emplois non qualifiés⁴³ a été revalorisé au second semestre 2016, passant progressivement de 290 € mensuel brut à 380 € mensuel brut, montant confirmé en 2017. Une réévaluation est prévue au 1^{er} juillet 2018, passant ainsi le revenu minimum de 380 € mensuel brut à 400 € mensuel brut⁴⁴.

Evolution du salaire minimum lituanien entre 2012 et 2016



Source: www.tradingeconomics.com

⁴² https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/lt/Documents/legal/LT_New%20Labour%20Code%20in%20Lithuania_2017_EN.pdf

⁴³ https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/lt/Documents/legal/LT_New%20Labour%20Code%20in%20Lithuania_2017_EN.pdf

⁴⁴ <https://www.fedee.com/pay-job-evaluation/minimum-wage-rates/>

Cotisations sociales

Les cotisations sociales sont payées avant le 15 de chaque mois pour le mois précédent⁴⁵. Le Fonds social public, organisme collecteur des cotisations, est géré par le ministère de la Sécurité Sociale et du Travail.

Le taux cumulé des cotisations est de 39,98 %, dont 30,98 % est supporté par l'employeur, laissant à l'employé 9 % de cotisation sur son salaire brut⁴⁶.

Taux de cotisations patronales et salariales au 1er janvier 2015

Cotisations	Part patronale	Part salariale	Total
Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	23,30%	3,00%	26,30%
Assurance maladie-maternité			
Prestations en nature	3,00%	6,00%	9,00%
Prestations en espèces	3,40%	-	3,40%
Chômage	1,10%	-	1,10%
Accidents du travail et maladies professionnelles	Entre 0,18% et 1,80% (1)	-	-
Total	Entre 30,98% et 32,60% suivant le taux d'accident du travail appliqué	9%	Entre 39,98% et 41,60% suivant le taux d'accident de travail appliqué

Source: Cleiss

(1) En 2015, quatre taux de cotisation différents ont été définis en fonction des risques dans les entreprises: 0,18%, 0,37%, 0,90% et 1,80%.

En ce qui concerne le TRM, le taux généralement retenu pour les accidents du travail est de 1,80 % pour les conducteurs, portant le taux de cotisations sociales à la charge de l'employeur à hauteur de 32,60 %.

⁴⁵ <http://sena.sodra.lt/lt>

⁴⁶ <https://home.kpmg.com>

Durée du travail

Temps de travail des conducteurs

La loi sur le temps de travail des conducteurs (règlement n°587 du 14 mai 2003) transpose assez fidèlement la directive européenne 2002/15/CE.

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps de nettoyage et entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

Les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps, étant tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, ne sont pas comptées comme du temps de travail effectif mais payées au même taux horaire que le travail effectif. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attentes dont la durée n'était pas connue à l'avance par le conducteur. En revanche, la réglementation nationale tolère l'utilisation de la position Pause/Repos du chronotachygraphe si ce temps d'attente est suffisamment long.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 60 heures à condition que la moyenne ne dépasse pas les 48 heures sur une période de 4 mois.

Autres dispositions

Dans le cas où le conducteur conduit pendant au moins 4 heures pendant la nuit, le temps de travail journalier ne peut excéder 10 heures pour chaque période de 24 heures. La révision du code du travail lituanien énonce que le travail de nuit moyen ne peut dépasser 8 heures par jour sur une période considérée de 3 mois. Selon le code du travail lituanien, article 154, le travail de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures⁴⁷.

Reprenant fidèlement la réglementation européenne, notamment l'article 10 du règlement 561/2006/CE, la loi lituanienne interdit également de conditionner la rémunération au nombre de kilomètres parcourus dans le cas où cela met en danger la sécurité des personnes.

⁴⁷ <https://www.eurofound.europa.eu/country/lithuania#working-time>

Temps de conduite et de pauses⁴⁸

Le règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite des conducteurs s'applique directement sans transposition dans le droit national. Il stipule que :

- le temps de conduite journalier ne peut excéder 9 heures,
- ce dernier peut être prolongé à 10 heures deux fois par semaine,
- le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures,
- le temps de conduite ne peut excéder 90 heures pour deux semaines consécutives.
- Une pause d'une durée minimale de 45 minutes après 4,5 heures de conduite est obligatoire.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaire ininterrompu de 35 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et s'il dispose de matériel de couchage.

Le temps de repos hebdomadaire peut être réduit à 24 heures consécutives sous certaines conditions et compensations.

*Règles concernant le transport par ferry ou par train*⁴⁹

Si une partie du trajet comprend un transport par ferry ou par train, les règles suivantes doivent être respectées :

- Le conducteur peut prendre son repos journalier lors du trajet ;
- le repos journalier peut être interrompu, 2 fois maximum, pour permettre au conducteur de conduire son véhicule pour l'embarquer ou le débarquer du ferry ;
- l'interruption doit être la plus courte possible et ne doit pas excéder 1 heure par opération ;
- si le repos est interrompu, il doit avoir une durée accumulée de 11 heures minimum.

Double équipage

Dans le cadre du double équipage, la réglementation nationale permet l'absence du second conducteur pendant la première heure du trajet. Ceci donne au premier conducteur la possibilité de conduire pendant une heure seul afin d'aller chercher le second conducteur.

Les conducteurs sont indépendamment responsables de leurs temps de conduite et de repos.

Le temps de conduite maximal pour un double équipage est de 20 heures par jour (10 heures de conduite maximum pour chaque conducteur).

Lorsque l'un des deux conducteurs ne conduit pas, deux scénarios sont possibles quant à sa rémunération :

- Si le conducteur est en formation, il n'est alors pas rémunéré et recevra uniquement les indemnités de déplacement.
- Si le conducteur est qualifié, il sera rémunéré au taux horaire habituel, c'est-à-dire au même taux que pour le salaire fixe, et percevra également les indemnités de déplacement.

⁴⁸ <http://www.transportsfriend.org/hours/rest.html#daily>

⁴⁹ <http://www.transportsfriend.org/hours/rest.html#ferry>

Toutefois ces dispositions théoriques n'ont pas d'incidence pratique dans la mesure où les conducteurs sont généralement rémunérés au forfait mensuel.

Indemnités de déplacement⁵⁰

Les montants des frais de déplacement pour tous les salariés, dont les conducteurs routiers, sont fixés par le ministère des Finances (décret de 21 novembre 1996, modifié plusieurs fois). Les montants doivent être calculés suivant la durée passée à l'étranger, mais il est d'usage d'accorder une journée complète de frais de déplacement dans la plupart des cas. Les jours de repos peuvent aussi être considérés comme jours de déplacement et bénéficient du paiement des mêmes frais de déplacement. C'est l'accord d'entreprise qui fixe les règles d'octroi des frais de déplacement.

Le décret stipule que la rémunération totale du conducteur doit être au moins équivalente au salaire minimum du pays où il exerce son métier, quel que soit le pays, membre de l'UE ou non. Si le conducteur est envoyé pour une mission dans un pays non membre de l'Union européenne, l'employeur doit s'assurer qu'il bénéficie des mêmes avantages et conditions que pour une mission dans l'Union européenne. Ce dispositif semble donc en accord avec la directive détachement 71/1996/CE, dont dépend le transport routier. En revanche, une tolérance pour les missions de courte durée est tout de même prévue dans le décret lituanien (n°114-2660). Si la mission dure moins de 30 jours, il est possible d'appliquer uniquement la réglementation lituanienne en vigueur, ce qui est souvent la pratique dans le TRM.

Pour les salaires de moins de 494 € brut par mois, les frais de déplacement sont exemptés des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu dans la limite de 247 € par mois. Pour un salaire mensuel de 494 € ou plus, les frais de déplacement sont entièrement exemptés des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu. Afin de bénéficier de cette exemption, les salaires des conducteurs routiers sont souvent fixés juste au-dessus de cette limite.

Tableau des indemnités déplacement par pays (Union européenne)

Pays	Montant en Litás	Montant en Euro
Allemagne	197 LTL	57 €
Autriche	160 LTL	46 €
Belgique	195 LTL	56 €
Bulgarie	100 LTL	29 €
Chypre	103 LTL	30 €
Croatie	120 LTL	35 €
Danemark	195 LTL	56 €
Espagne	190 LTL	55 €
Estonie	150 LTL	43 €
Finlande	180 LTL	52 €
France	195 LTL	56 €
Grèce	120 LTL	35 €
Hongrie	120 LTL	35 €
Irlande	200 LTL	58 €
Italie	190 LTL	55 €
Lettonie	130 LTL	38 €
Luxembourg	170 LTL	49 €
Malte	110 LTL	32 €
Pays-Bas	185 LTL	54 €
Pologne	130 LTL	38 €
Portugal	150 LTL	43 €
République Tchèque	110 LTL	32 €
Roumanie	100 LTL	29 €
Royaume-Uni	210 LTL	61 €
Slovaquie	110 LTL	32 €
Slovénie	110 LTL	32 €
Suède	180 LTL	52 €

Source: ministère des Finances

⁵⁰ <http://mic.vmi.lt/documentpublicone.do?id=1000125925>

2.4. CONTROLES ET SANCTIONS SPECIFIQUES AU TRM

ORGANISMES DE CONTROLE

L'Inspection Générale du Transport Routier (SRTI) est un organisme public du ministère des Transports et des Communications. Elle est chargée de contrôler les transporteurs de marchandises, entre autres, pour assurer le respect des conditions d'une concurrence loyale sur le marché national, maintenir la sécurité routière et améliorer les conditions de travail⁵¹.

En plus de la SRTI, le secteur du TRM est contrôlé par la **Police routière lituanienne**. Cette dernière a pour but de faire respecter les mesures concernant la conduite (respect du Code de la route) mais aussi les temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs⁵².

D'autres institutions comme la Police Financière et les Douanes peuvent aussi effectuer des contrôles dans les entreprises sur les sujets concernant la gestion financière et fiscale et les affaires sociales.

CONTROLES ET SANCTIONS

En ce qui concerne le TRM, les officiers de la SRTI sont autorisés à procéder à un certain nombre de contrôles. Ainsi, ils peuvent :

- Mesurer le poids du véhicule et ses dimensions, inspecter l'état technique, son apparence, inspecter le personnel navigant, contrôler les heures du chronotachygraphe. En cas de violation, ils peuvent si nécessaire suspendre l'opération de transport et confisquer le véhicule et les marchandises.
- Demander des documents et informations aux entreprises, institutions et organisations sur le transporteur.
- Effectuer des contrôles en entreprise, sans prévenir, afin d'inspecter les documents concernant le temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs.
- Vérifier le respect des règles en vigueur concernant les marchandises dangereuses.
- Contrôler les autorisations des véhicules spéciaux.
- Contrôler la vignette et le paiement des autres taxes.
- Vérifier le respect de la réglementation concernant le lieu de travail.

⁵¹ <http://www.vkti.gov.lt>

⁵² <http://www.vkti.gov.lt>

3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM

Cette partie de l'étude, réalisée en 2017, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

Pour la réalisation de cette partie, 12 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été retenues et interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail dans diverses villes de Lituanie. Parmi les 12 entreprises interrogées, toutes ont fourni des données dont la qualité et la pertinence sont satisfaisantes. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Nombre d'employés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	20	40	21	4 000 000 €
Entreprise 2	14	37	14	3 900 000 €
Entreprise 3	21	31	25	- €
Entreprise 4	110	150	120	15 000 000 €
Entreprise 5	9	20	15	4 000 000 €
Entreprise 6	20	25	20	2 000 000 €
Entreprise 7	19	30	20	1 800 000 €
Entreprise 8	30	38	18	2 500 000 €
Entreprise 9	100	110	95	7 000 000 €
Entreprise 10	66	102	85	5 000 000 €
Entreprise 11	52	100	50	3 500 000 €
Entreprise 12	18	32	24	2 000 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Les entreprises ayant entre 1 et 20 conducteurs pouvant être considérées de petite taille sont au nombre de 6. Celles ayant une taille moyenne (entre 20 et 100 conducteurs) sont au nombre de 5 et 1 entreprise a une taille considérée comme grande pour la Lituanie.

3.2. CONDITIONS ET COUT D'EXPLOITATION

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seuls les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. La plupart des entreprises interrogées déclarent avoir une activité internationale conjointement dans les pays de l'Est de l'Europe (notamment la Biélorussie et la Russie) et dans les pays de l'Ouest (Allemagne, France, Autriche, Italie, Espagne pour la plupart). La part de l'activité nationale est de moins de 10 %, voire nulle, pour les 11 entreprises interrogées.

VEHICULES

Les véhicules sont exploités de façon très intensive par les entreprises lituaniennes. Le recours au double équipage étant fréquent, le kilométrage annuel des véhicules atteint parfois des sommets de près de 237 000 km. Dans les entreprises où le double équipage n'est pas pratiqué, le kilométrage annuel d'un véhicule se situe entre 135 000 et 150 000 km. Ainsi, le nombre de jours d'exploitation est fonction du kilométrage et peut varier entre 220 jours et 300 jours.

En référentiel, un kilométrage de près de 150 000 km et une durée d'exploitation annuelle de 265 jours seront retenus pour les calculs. Il est important de noter que la notion de « jours d'exploitation » n'est pas toujours bien comprise ou mal interprétée par les entreprises visitées.

La durée de conservation des véhicules dépend de l'intensité d'utilisation. Les véhicules sont souvent obtenus en crédit-bail de 36, 48 ou 60 mois. Puis, ils sont achetés et gardés pour une durée allant de 1 à 3 années supplémentaires. Il a été observé, lors des entretiens, que les véhicules exploités intensivement en double équipage sont souvent revendus avec plus de 1 000 000 km au compteur, soit après un total de 5 à 6 ans d'exploitation, avec une moyenne de 225 000 km/an. Les véhicules affichant un kilométrage annuel entre 130 000 et 150 000 km sont revendus après avoir atteint la barre de 800 000 km, après une durée d'exploitation de 6 ans. Par rapport à la précédente étude sur le TRM lituanien de 2014, la durée de conservation semble avoir soudainement baissé. En effet, les effets de la crise de 2008 étant toujours ressentis lors de la réalisation de l'étude 2014, les entreprises gardaient leurs véhicules le plus longtemps possible. Entre temps, la chute des taux d'intérêts suite à l'entrée du pays dans la zone euro aurait favorisé le renouvellement de la flotte. Ainsi, les entreprises lituaniennes profitent de la situation actuelle en revendant leurs véhicules, dès les 800 000 km atteints, à leurs voisins de l'Est et du Sud.

La vitesse moyenne déclarée par les entreprises varie entre 50 km/h et 78 km/h, dépendant essentiellement des pays visités. La qualité des routes biélorusses, russes, ukrainiennes ou kazakhes ne permet pas d'atteindre une vitesse satisfaisante. En revanche, la Lituanie est dotée d'une infrastructure routière de qualité, à la hauteur des principaux pays de l'Ouest de l'Europe.

CARBURANT

D'après les responsables des entreprises rencontrées, la consommation de leurs véhicules, en grande partie des véhicules de classes Euro 5 et Euro 6, varie entre 28 litres et 33,5 litres aux 100 km avec une concentration autour de 30 à 31 litres.

Une grande spécificité du pavillon lituanien concerne l'achat du carburant hors UE, à des prix très inférieurs à ceux connus au sein de l'Union européenne. En effet, profitant des voyages en Biélorussie, en Russie ou encore plus à l'Est, les entreprises lituaniennes arrivent à baisser sensiblement leur facture de carburant. Les responsables disent privilégier une exploitation alternée entre l'Est et l'Ouest pour pouvoir se procurer du carburant en Russie et Biélorussie avant l'entrée du véhicule sur le territoire lituanien et d'utiliser le carburant acheté à moindre prix sur leurs trajets dans l'Union européenne. Un plein de 1 500 litres de gasoil leur permettrait de conduire près de 4 900 km dans l'Union, soit 9 à 10 jours d'exploitation.

Par rapport à 2014, le nombre de voyages vers la Russie des entreprises aurait chuté de moitié en 2015. Depuis, une reprise se fait sentir. Les responsables d'entreprises annoncent tout de même une baisse de près de 25 % de leurs déplacements vers la Russie. La baisse des voyages vers la Russie aurait pourtant été compensée par d'autres destinations comme l'Ukraine ou encore le Kazakhstan.

Les responsables des entreprises rencontrés confirment ces hypothèses et disent compléter leur approvisionnement en carburant par des achats dans les pays visités. Par rapport à 2014, le ratio du carburant acheté hors UE aurait baissé en raison de la chute des prix en UE, notamment en Lituanie et en Pologne. Ainsi, selon les calculs du CNR, près de 40 % du carburant utilisé par les transporteurs lituaniens serait d'origine hors UE.

Concernant les prix, pour 40 % de leur carburant, les entreprises lituaniennes paieraient en moyenne 0,58 € TTC (TVA non récupérable) le litre de carburant en dehors de l'Union européenne. Pour leurs achats dans l'Union européenne, les 60 % restants, ils privilégient l'achat en Lituanie (prix moyen de près de 0,76 €/l) à hauteur de 20 %, en Pologne (prix moyen de 0,78 €/l) à hauteur de 20 %, au Luxembourg (prix moyen de 0,80 €/l) à hauteur de 10 % et le reste dans d'autres pays au prix moyen de près de 0,95 €/l.

Au final, avec le rapport d'approvisionnement décrit ci-dessus, le litre de carburant coûterait 0,715 € aux transporteurs lituaniens contre 0,857 € pour les transporteurs français (prix pondéré pompe/cuve, moyenne 2016, source CNR).

Pour mémoire, le règlement européen 1186/2009/CE du Conseil du 19 novembre 2009, relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières, permet une franchise douanière à l'importation de carburant contenu dans les réservoirs normaux des véhicules à moteur à usage commercial.

Le point 12 des règles d'application des exonérations prévues à l'article 41, paragraphe 1, points 3 à 8, de la loi relative aux accises, approuvées par décret du gouvernement n° 821, du 4 juin 2002 (Žin., 2002, n° 56-2264), reprend les dispositions prévues dans le règlement européen. Il précise que les accises ne sont pas appliquées sur les produits énergétiques importés en Lituanie « s'ils sont présents dans **des véhicules routiers utilitaires à moteur destinés au transport de personnes ou de marchandises, y compris les tracteurs ou les véhicules tracteurs**, dans leurs réservoirs de carburant fixes mentionnés dans la documentation technique du fabricant (y compris les bouteilles de gaz, installées dans un véhicule dans le cadre d'une installation au gaz), à partir desquels ces produits énergétiques sont directement injectés dans des systèmes fixes de ravitaillement en carburant du véhicule ou sont utilisés pour les systèmes de refroidissement ou d'autres systèmes, dès lors que ces produits énergétiques sont utilisés dans le même véhicule que celui dans lequel ils ont été importés ».

Concernant la réglementation lituanienne, en accord avec la réglementation européenne en vigueur et validée par la Cour de Justice de l'Union européenne par l'arrêt du 19 juillet 2012 dans l'affaire C-250/11, le transport de carburant dans les réservoirs des véhicules à moteur ne dépassant pas 1 500 litres n'est pas soumis aux taxes douanières ni aux droits d'accises et n'est pas considéré comme une prestation de transport de matières dangereuses.

Ces réglementations européenne et lituanienne autorisent donc les transporteurs à entrer dans l'espace douanier de l'Union européenne avec 1 500 litres de carburant acheté en Biélorussie ou en Russie sans avoir à verser des taxes d'importation. Rapportée à la consommation moyenne évaluée dans cette étude à 30,7 litres aux 100 km, cette quantité de carburant permet de réaliser plus de 4 900 km, soit l'équivalent d'un voyage aller-retour entre Vilnius, la capitale du pays, et Lyon ou Vilnius – Rome.

MAINTENANCE & ENTRETIEN

Le poste maintenance et réparations reste difficile à chiffrer correctement en raison notamment des contrats de maintenance négociés dans le cadre du crédit-bail lors de l'achat des véhicules. Ces contrats supposent un coût de près de 1 420 €/an pour la maintenance, auquel il faudrait ajouter le coût d'éventuelles réparations hors garantie constructeur pour les 2 à 3 premières années d'exploitation du véhicule. Des calculs de contrôle de gestion effectués par plusieurs transporteurs affichent donc une moyenne de près de 3 200 €/an de coût de maintenance et réparations pour la période durant laquelle le véhicule est couvert par le contrat de maintenance constructeur.

Après l'achat du véhicule à la fin du crédit-bail, ce poste de coût monterait jusqu'à 6 000 € pour les véhicules les plus exploités.

Selon nos calculs, ce poste de coût représente près de 3 900 €/an dans le contexte actuel où les entreprises lituaniennes ont récemment investi dans de nouveaux véhicules. Il est en baisse de près de 1 000 euros par rapport à 2014.

PNEUMATIQUES

Pour un véhicule réalisant près de 150 000 km par an, le coût des pneumatiques est estimé à 4 000 €/an. Sont pris également en compte les véhicules récemment achetés et livrés avec des pneus neufs. Ce poste de coût peut fortement varier d'une entreprise à une autre en fonction de la marque choisie et des caractéristiques des routes empruntées.

Selon les transporteurs lituaniens, les avantages de marques onéreuses peuvent s'avérer inutiles dans des conditions climatiques extrêmes dans les pays de l'Est ou sur des routes de mauvaise qualité. Ainsi, de plus en plus de transporteurs se tourneraient vers des pneumatiques d'origine asiatique parce qu'ils seraient de toute façon obligés de les changer plus souvent que d'autres transporteurs à l'Ouest de l'Europe.

FINANCEMENT DES VEHICULES

Le recours au crédit-bail est quasi-généralisé, notamment grâce aux taux d'intérêt attractifs, autour de 2 % par an, proposés par les constructeurs.

Le prix d'un ensemble 40T, de classe Euro 6, serait composé d'au moins 78 000 € pour le tracteur et de 23 000 € pour la semi-remorque, soit un prix de 101 000 € HT total pour l'ensemble. Ce poste est en augmentation de près de 10 000 € par rapport à 2014.

La valeur résiduelle d'un tracteur à la revente est estimée à 20 000 € pour les véhicules qui sont actuellement en vente sur le marché de l'occasion.

Pour le calcul du coût de financement et de détention du véhicule, la durée de détention retenue est de 6 ans pour le tracteur et de 12 ans pour la semi-remorque. Ainsi, ce poste de coût est estimé à plus de 12 183 €/an pour un ensemble 40T.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour les transporteurs lituaniens est fonction de la part de leur activité réalisée dans les pays hors UE où les routes sont gratuites, à quelques exceptions près en Russie.

Pour un transporteur réalisant en moyenne 25 % de son activité dans l'Est (Russie et Biélorussie), c'est-à-dire en grande partie sur des routes sans péages et 75 % de son activité sur les territoires lituanien (près de 9 000 km/an), polonais (près de 29 000 km/an), allemand (près de 25 000 km/an), belge (près de 8 000 km/an), hollandais (près de 10 000 km/an) et français (près de 30 000 km/an), le coût annuel des péages serait de 14 100 €/an environ.

Ce poste de coût prend en compte la vignette pour l'utilisation des routes lituaniennes mais pas la taxe routière intégrée dans la case taxe à l'essieu.

ASSURANCES

Comme en France, il existe deux principaux types d'assurance pour le véhicule, le tiers payant (assurance obligatoire) et le tout-risque (appelé Casco en Lituanie). Le total de l'assurance obligatoire et du « casco » coûte entre 3 000 € et 4 800 € par an et par tracteur. Les prix se concentrent autour de 2 900 €/an, en forte augmentation par rapport à 2014 en raison des véhicules neufs, dont la valeur assurée est plus importante.

Pour la semi-remorque, le coût de l'assurance est de près de 450 € par an.

Le coût annuel des assurances pour un ensemble est donc de près de 3 350 € pour un transporteur ne représentant pas un taux d'accident important. Pour un véhicule haut de gamme, ce coût peut monter à plus de 4 650 €.

3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS DU MARCHE DU TRAVAIL

Les conditions d'embauche et le niveau de rémunération des conducteurs en Lituanie ont été observés lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Espagne.

La seconde phase consiste en l'interrogation volontaire d'une vingtaine de conducteurs pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des co-contractants.

ÉTAT DU MARCHE DU TRAVAIL

La Lituanie bénéficie d'une localisation géographique qui soutient directement le développement de son secteur du TRM. Ce même secteur d'activité est aussi considéré comme un levier de croissance pour l'économie du pays et plus précisément pour son commerce international.

Le pays joue donc un rôle d'intermédiaire entre la Russie et les pays de l'Union européenne et son secteur du TRM est florissant, malgré la crise économique de 2008 et la crise diplomatique avec la Russie en 2014 qui ont fragilisé l'économie locale.

Il y aurait constamment un besoin en conducteurs dans le secteur. Le pays compte déjà plus de 5 000 conducteurs immigrés (2016). Le pavillon lituanien aurait besoin de plus de 8 000 nouveaux conducteurs pour pouvoir répondre aux demandes des donneurs d'ordre. L'embauche des conducteurs biélorusses et kazakhs est fréquente.

Les syndicats patronaux travaillent souvent avec le gouvernement afin de permettre l'embauche de conducteurs non européens pour pallier ce besoin important.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Volume d'activité et kilométrage

Les conducteurs lituaniens ont droit à 28 jours calendaires de congés payés, soit le minimum européen de 4 semaines. Ils déclarent prendre la totalité de leurs congés payés, étant donné que la réglementation lituanienne ne permet en aucun cas la compensation financière des congés payés non pris.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 231 jours par an, réalisant près de 136 000 km.

Le planning type pour un conducteur se compose d'une grande tournée réalisée en Europe occidentale (Lituanie-Pologne-Allemagne-Benelux-France et le retour) qui dure près de 3 semaines et 3 jours. Avant et après les 24 jours en déplacement, les conducteurs prendraient 3 jours de repos chez eux. Puis, ils partiraient dans les pays hors UE à l'Est pour une seconde tournée dont la durée est très variable.

Comme indiqué ci-dessus, le double équipage est souvent pratiqué par les Lituaniens. Les entreprises de transport soutiennent l'embauche des femmes, notamment les compagnes des conducteurs, pour confier aux couples des missions en double équipage.

Heures de conduite et de travail

Lors des entretiens dans les entreprises et avec les conducteurs, une partie du questionnaire porte sur les heures de travail et de conduite. En effet, les conducteurs confondent souvent ces deux notions, acceptant de facto que leur seul travail pris en considération soit la conduite.

Les conducteurs déclarent conduire un peu plus que ce que la réglementation européenne leur permet. En effet, lors des trajets à l'Est, hors UE, ils disent conduire plus qu'en Union européenne. En moyenne, ils conduiraient près de 2 010 heures par an, soit 35 heures au-dessus du maximum européen. En revanche, lorsqu'ils sont interrogés sur leur temps de conduite hebdomadaire, ils répondent systématiquement qu'ils conduisent 45 heures par semaine, en parfaite harmonie avec la réglementation européenne.

REMUNERATION

Point de vue de l'entreprise

En 2017, les responsables interrogés ont répondu aux questions sur la rémunération des conducteurs avec une précision dont ils n'avaient pas fait preuve en 2014.

Dans plus de 100 % des cas, les conducteurs sont rémunérés à 494 € brut par mois, soit exactement le salaire brut nécessaire pour défiscaliser entièrement les indemnités de déplacement. Leur salaire de base est très souvent complété par des primes de bonne conduite, de non accident et des primes de Noël. Celles-ci représentent en moyenne 100 €/mois. Ensuite, ils bénéficient de indemnités de déplacement, dont le montant journalier varie entre 38 € et 57 € selon la destination.

Selon les entreprises, le coût annuel d'un conducteur, cotisations et frais de déplacement compris, se situerait entre 22 000 € et 25 000 €, soit une augmentation de près de 25 % par rapport à 2014.

Point de vue des conducteurs

Selon les conducteurs, leur salaire est souvent basé sur leur productivité, à savoir sur le nombre de kilomètres qu'ils réalisent mensuellement. Le salaire de base est de près de 380 € net hors primes (soit 494 € brut), compatible avec les déclarations des entreprises. Ceux qui ont une ancienneté importante (de plus de 5 ans en général) disent bénéficier de primes d'ancienneté.

Ils recevraient souvent des bonus d'encouragement sur la base de leur consommation de carburant et leur accidentologie. Ils sont aussi souvent financièrement encouragés pour accepter des trajets difficiles, notamment dans les pays de l'Est.

La partie de leur rémunération fondée sur le kilométrage est représentée sous forme d'indemnités de déplacement sur les fiches de paie. Le montant des indemnités de déplacement qu'on trouve sur les fiches de paie correspond donc aux primes kilométriques et ne reflète pas le nombre réel de jours passés par un conducteur à l'étranger.

La part variable, proportionnelle au kilométrage, ne connaît plus des taux différents selon les pays opérés comme c'était le cas en 2014. Le taux très généralement appliqué est de 10 centimes d'euro par kilomètre.

Au total, le coût annuel d'un conducteur pour l'employeur peut être évalué à environ 23 000 €.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LITUANIEN

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil de conducteur type pour la Lituanie est ici proposé, en détaillant le calcul réel pour le conducteur ainsi que le calcul officiel qui se trouve sur la fiche de paie.

Profil Type - Conducteur lituanien - 2017	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de longue distance - Tournées de 24 jours en Europe occidentale - Retour à la base un début et fin de tournée, soit pour un total de 6 jours par mois - Conducteurs parfois contraints de faire des tournées dans les pays de l'Est (Biélorussie, Russie, Ukraine, Kazakhstan) - Salaire brut fixe fixé à 494 euros, montant plus élevé que le salaire minimum mais permettant la défiscalisation totale des frais de déplacement - Primes souvent accordées en fin de mois pour la bonne conduite ou la conduite responsable (sans accident) complétées par des primes de fin d'année (prime de Noël) - Rémunération fixe élevée par rapport aux autres pays de la zone, grâce notamment à l'augmentation récente du salaire minimum et les règles concernant la défiscalisation des indemnités de déplacement. - La rémunération mensuelle souvent complétée par des primes kilométrique (part variable du salaire) au taux de 0,10 euro/km - Productivité élevée, près de 180 heures de conduite par mois (sur 11 mois) - Congés payés annuels de 28 jours consécutifs pris en totalité mais parfois utilisés par le salarié pour des missions dans d'autres sociétés
Kilométrage annuel réalisé	136 000 km
Nombre de jours de travail par an	231 jours
Nombre de semaines d'activité par an	40
Nombre d'heures de conduite par an	2 010 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	23 014,73 €
Coût horaire de conduite en €	11,62 €
Coût kilométrique en €	0,17 €

3.4. RECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES SUR PLACE

Recomposition du coût d'un conducteur lituanien en 2017			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	594,00 €	Salaire Brut	594,00 €
Salaire brut fixe	494,00 €	Salaire brut fixe	494,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	100,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	100,00 €
Cotisations sociales	193,64 €	Cotisations sociales	53,46 €
Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	138,40 €	Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	17,82 €
Assurance Maladie - prestations en nature	17,82 €	Assurance Maladie - prestations en nature	35,64 €
Assurance Maladie - prestations en espèces	20,20 €	Assurance Maladie - prestations en espèces	0,00 €
Chômage	6,53 €	Chômage	0,00 €
Accidents du travail	10,69 €	Accidents du travail	0,00 €
		Impôt sur le revenu	41,35 €
Salaire brut chargé	787,64 €	Salaire net après impôt et cotisations	499,19 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	1 233,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	1 233,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	2 020,64 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	1 732,19 €
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	7 128,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	7 128,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	2 323,73 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	1 137,73 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	9 451,73 €	Revenu fixe * 12 mois	5 990,27 €
Indemnités * 11 mois	13 563,00 €	Indemnités * 11 mois	13 563,00 €
Coût total annuel	23 014,73 €	Revenu net annuel	19 553,27 €
<i>Calcul réel du salaire dû basé sur un fixe complété d'une prime kilométrique</i>			
Pratique la plus répandue			Occurrence
Revenu net mensuel fixe du conducteur	499,19 €		12 mois
Paiement au kilomètre	0,10 €		
Kilométrage mensuel moyen pendant 11 mois de travail effectif	12 368 km		11 mois
Supplément pour un mois de pleine activité	1 236,80 €		11 mois
Revenu net du cond. selon le kilométrage pour un mois de travail effectif	1 735,99 €		11 mois
Revenu net annuel du conducteur	19 595,07 €		

3.5. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Pendant les entretiens, 5 entreprises parmi les 12 interrogées pour cette étude ont déclaré avoir fait des calculs de prix de revient. Selon leurs calculs, le prix de revient d'un kilomètre se situe entre 0,70 € et 0,86 €. Ces mêmes entreprises ont déclaré avoir des coûts de structure entre 10 % et 12 % du coût total, soit entre 0,07 € et 0,10 € au kilomètre.

Comme il n'y a pas de critère précis sur ce poste de coût, ces coûts de structure sont purement indicatifs. Ils sont fortement dépendants de la nature des éléments inclus dans le calcul, ainsi que de la taille de l'entreprise. Le tableau suivant ne prend donc pas en compte ce poste de coût.

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

Source : études CNR Europe

4. BIBLIOGRAPHIE

Sites institutionnels lituaniens :

<http://www.stat.gov.lt>

<http://www.transp.lt>

<http://www.enmin.lt>

http://www.tuvlita.lt/lt/transporto_priemoniu_mokestis

http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591

<http://www.lakd.lt/>

<http://www.finmin.lt/web/finmin/ak#atr>

<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.07ABD2BD7815>

http://www.sumin.lt/lt/es_parama_2007_2013_daugiau/115

http://www.transp.lt/files/uploads//ES%20parama_EN.pdf

Sites des organisations professionnelles lituaniennes :

<http://www.linava.lt>

<http://www.lineka.lt/en/bendradarbiavimas>

<http://www.vta.lt>

<http://lietuvoskeliai.lt>

Base de données Eurostat

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

Notes de France Diplomatie :

<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/lituanie/presentation-de-la-lituanie/article/donnees-generales>

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/439409>

<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/lituanie/presentation-de-la-lituanie/article/donnees-generales>

Sites de cabinets de conseil :

https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/lt/Documents/legal/LT_New%20Labour%20Code%20in%20Lithuania_2017_EN.pdf

<https://home.kpmg.com>