



Comité National Routier



Le transport routier de marchandises letton



Étude 2018

Cette étude du CNR a été réalisée 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	5
ORGANISATION TERRITORIALE	6
1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES	7
LETTONIE EN BREF	7
CONJONCTURE ECONOMIQUE	7
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	8
COMMERCE EXTERIEUR	8
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES	10
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	10
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	11
1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES	13
LE TRM EN LETTONIE EN 2016	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LETTON	16
2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LETTONIE	20
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	20
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	20
CREATION D'ENTREPRISE	23
ACCES A LA PROFESSION	24
ACCES AU MARCHÉ	24
FORMATION DES CONDUCTEURS	26
CONDUCTEURS ETRANGERS EN LETTONIE	26
2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES	27
FISCALITE GENERALE	27
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR DU TRM	28
2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE	31
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	31
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	35
2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES	39
CONTROLES	39
SECURITE ROUTIERE	39
3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	40
3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM	40

3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES	40
VEHICULES	41
CARBURANT	41
MAINTENANCE & ENTRETIEN	42
PNEUMATIQUES	42
FINANCEMENT DES VEHICULES	42
PEAGES	43
ASSURANCES	43
3.3 OBSERVATION DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	44
ÉTAT DU MARCHE DU TRAVAIL	44
CONDITIONS DE TRAVAIL	44
REMUNERATION	45
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LETTON SUR LE MARCHE UE	46
3.4. RECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUÉES SUR PLACE	47
3.5. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	48
4. BIBLIOGRAPHIE	49

1. PRESENTATION GENERALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

GEOGRAPHIE

Situé au nord-est de l'Europe, le territoire letton s'étend sur 64 589 km² et compte 1,9 million d'habitants. Le pays est bordé à l'ouest par la mer Baltique et le Golf de Riga, au nord par l'Estonie, au sud par la Lituanie et à l'est par la Russie et la Biélorussie. Le relief est plat. Les forêts représentent plus de 40 % du territoire letton.

REPERES HISTORIQUES

Le territoire letton a d'abord été occupé par des tribus baltes et finno-baltes. Au début de l'ère chrétienne, le territoire letton est un véritable carrefour d'échanges commerciaux et point de passage de la « route des Varègues aux Grecs », route commerciale réputée. Au 9^e siècle, l'influence des Vikings dans les régions du Kurzeme et du bassin de Daugava s'est intensifiée. C'est au 11^e siècle que le christianisme a commencé à se développer dans la partie Est de la Lettonie. Les États de Jersica et Koknese sont également formés. Aux 12^e et 13^e siècles, la confédération de Livonie est créée. À partir du 16^e siècle et jusqu'au 18^e siècle, la Lettonie est divisée entre la Pologne-Lituanie, le Danemark et la Suède. Au 18^e siècle, à la suite de la Grande guerre du Nord et de la division territoriale de la Pologne-Lituanie, la Lettonie est annexée par l'Empire russe. Après la révolution russe de 1917, le territoire est occupé par l'Empire germanique. L'indépendance de la Lettonie est déclarée le 18 novembre 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale. Son indépendance est reconnue au niveau international le 26 janvier 1921. Au début de la Seconde Guerre mondiale, le territoire est occupé de nouveau, par l'Union soviétique d'abord, puis l'Allemagne nazie, et de retour l'URSS. La République de Lettonie déclare de nouveau son indépendance le 4 mai 1990. Elle est pleinement reconnue au niveau international le 21 août 1991. Par la suite, la Lettonie devient membre de l'OTAN le 29 mars 2004 et membre de l'Union européenne le 1^{er} mai 2004. Le 1^{er} janvier 2014, le pays intègre la zone Euro et le 2 juin 2016 l'OCDE.

ORGANISATION POLITIQUE

La Lettonie est une république parlementaire. Elle est régie par une constitution adoptée en 1992. Son parlement monocaméral, la *Saeima*, est constitué de 100 députés élus au suffrage universel proportionnel pour une durée de quatre ans. Le Président est élu par le Parlement lors d'élections séparées définies tous les quatre ans. Son mandat est renouvelable une fois. Le Président nomme le Premier ministre.

Le 20 septembre 2003, lors d'un référendum, 66,9 % des citoyens lettons ont voté en faveur de l'adhésion à l'Union européenne. La Lettonie est devenu un État membre le 1^{er} mai 2004. Depuis le 29 mars 2004, la Lettonie est aussi membre de l'OTAN.

La situation politique lettone est stable. Depuis le 4 octobre 2014 et les élections législatives, une coalition de centre-droit est au pouvoir. Six partis politiques sont représentés à la *Saeima* :

- Le parti « Concorde » - 24 élus
- Le parti « Unité » - 23 députés
- L'Union des Verts et des paysans – 21 députés
- L'Association nationale « Pour toute la Lettonie » - 17 députés
- L'Association des régions lettones – 8 députés
- Le parti « Du cœur de la Lettonie » - 7 députés

La coalition actuelle est composée du parti Unité, de l'Union des Verts et des paysans, et de l'Association nationale¹. Les prochaines élections législatives auront lieu en octobre 2018.

ORGANISATION TERRITORIALE

État

L'État assume l'ensemble des responsabilités législatives nationales. Ses responsabilités ont trait aux domaines suivants : maintien de l'ordre public, énergie, télécommunication, logement, santé ou encore enseignement supérieur et science.

Il partage également des compétences législatives avec les régions de planification concernant l'aménagement des espaces et les transports publics, ainsi qu'avec les collectivités locales sur les questions d'aménagement, d'infrastructures ou encore de développement économique².

Régions de planification

Avec la réforme administrative de 2009, les districts (*rajons*) ont été supprimés. Les régions de planification partagent dorénavant leurs compétences avec l'État et les collectivités locales sur les sujets d'aménagement du territoire ou de transports publics³.

Collectivités locales

Le territoire letton est découpé en 110 municipalités et 9 villes. L'ensemble de ces 119 collectivités locales partagent les mêmes compétences : gestion des services publics sur la base de la politique locale et de l'administration des politiques nationales du ressort local⁴.

¹ <http://www.saeima.lv/en/about-saeima/work-of-the-saeima>

² <http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/econnaissances/view/Notions-Cles/IntercommunalitepresentationsynthetiquedelorganisationterritorialedelaLettonie>

³ Ibid.

⁴ Ibid.

1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

LETTONIE EN BREF

Capitale	Riga
Superficie	64 559 km ²
Population	1 960 000 habitants
Langue officielle	Letton, mais le russe est largement utilisé
Régime politique	République parlementaire
Chef de l'État	Raimonds Vējonis
Premier ministre	Māris Kučinskis
Ministre des Transports	Uldis Augulis
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} mai 2014
Sièges au Parlement européen	8 membres
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Valdis Dombrovskis
Produit intérieur brut (PIB)	26 856 millions d'euros (Eurostat, 2017)
Croissance PIB (%)	4,5 % (Eurostat, 2017)
Inflation (%)	2,9 % (Eurostat, 2017)
Dettes publiques	10 782 millions d'euros (Eurostat, 2017)
Taux de chômage (% de la population active)	8,7 % (Eurostat 2017)
Salaire minimum brut	430 € (depuis le 1 ^{er} janvier 2018)
Salaire moyen	927 € (2018)
Balance commerciale	+ 981 millions d'euros (Eurostat, 2017)

CONJONCTURE ECONOMIQUE

À la suite de trois années de récession et d'une politique d'austérité stricte, l'économie lettone renoue progressivement avec la croissance dès 2011. Elle repose en grande partie sur la consommation des ménages.

Malgré cette reprise de la croissance, 2016 n'est pas synonyme de réussite pour l'économie lettone. Au début de l'année 2016, les prévisions annonçaient un taux de croissance du PIB de 3 %, celui-ci n'a finalement atteint que 2,2 %. Les années précédentes, les exportations représentaient les principaux vecteurs de la croissance du pays. En 2016, bien que la croissance ait été appuyée par la consommation des ménages, stimulée par une hausse des salaires et une déflation certains mois, elle n'a pas eu les résultats escomptés. Entre temps, les exportations qui habituellement étaient facteurs de croissance ont enregistré une légère baisse. Deux raisons peuvent donc expliquer ce chiffre : l'incertitude des marchés extérieurs et la faible croissance au sein de l'Union européenne. Sur l'année 2017, les experts annonçaient une croissance économique de plus de 3 %, hausse confirmée à 4,5 %. Cette augmentation du taux de croissance est due notamment au pic de décaissements liés aux fonds structurels européens et à l'amélioration de la situation sur les marchés extérieurs. À la fin du second trimestre 2018, le taux de croissance de l'économie lettone en glissement annuel a atteint 5,1 %, selon le Bureau Central des Statistiques letton (CSB).

En outre, le taux de chômage letton enregistre une baisse continue depuis 2011. Il passe ainsi de 9,6 % en 2016 à 8,7 % en 2017, retrouvant son niveau d'avant crise. Les économistes tablent sur un taux de chômage de l'ordre de 7,4 % pour fin 2018.

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

Répartition de l'activité économique par secteur			
2016	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	7,3%	23,0%	69,7%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	3,9%	21,3%	74,7%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-0,6%	-1,3%	2,4%

Source : Banque mondiale

Le secteur tertiaire tient une place majeure dans l'économie lettone, représentant en 2016 près de 70 % des emplois et 75 % du PIB. En outre, il est le seul à avoir une croissance annuelle positive, +2,4 % en 2016. Le secteur primaire voit sa part dans l'économie nationale diminuer au profit du secteur tertiaire. Toutefois, il convient de ne pas le négliger puisqu'il emploie plus de 7 % de la population active lettone, contre 4,2 % pour la moyenne européenne en 2016. Le secteur primaire letton emploie donc un pourcentage significatif de la population active mais contribue, en proportion, à une part moindre de l'économie lettone (3,9 % du PIB national).

COMMERCE EXTERIEUR

Le commerce extérieur en Lettonie est marqué par sa dimension géographique régionale et la place importante des pays riverains de la mer Baltique. En 2016, le pays enregistre une baisse légère du volume des marchandises, -1,1 % par rapport à 2015. Les exportations lettones ont diminué de 0,4 % en valeur sur l'année 2016. Les produits exportés sont majoritairement des produits agroalimentaires, la filière bois, des équipements électriques et électroniques et des produits métallurgiques. Quant aux importations, elles enregistrent une baisse de -1,7 % en valeur sur 2016. Les produits importés sont principalement des produits agroalimentaires et électroniques, des véhicules de transport ou des ressources énergétiques.

Les principaux clients de la Lettonie sont la Lituanie, l'Estonie, la Russie et l'Allemagne ; les exportations ont ainsi une forte dimension régionale. Les principaux fournisseurs sont la Lituanie, l'Allemagne, la Pologne, l'Estonie et la Russie. À noter que les produits importés en Lettonie proviennent à 80 % des pays de l'Union européenne, contre seulement 10 % en provenance de la Communauté des États indépendants⁵.

⁵ <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/433682>

Commerce extérieur de la Lettonie en 2016

Clients	Part respective	Fournisseurs	Part de marché
Lituanie	18,3%	Lituanie	17,5%
Estonie	12,0%	Allemagne	11,9%
Russie	7,6%	Pologne	10,8%
Allemagne	7,2%	Estonie	8,0%
Suède	6,0%	Russie	7,7%

Sourc: DG Trésor

Une baisse substantielle des investissements directs étrangers

Depuis l'adhésion de la Lettonie à l'Union européenne, en 2004, les flux d'investissements directs étrangers (IDE) ont fortement augmenté pour atteindre 2,32 milliards de dollars en 2007. Or depuis cette date, ces flux ont eu tendance à diminuer notamment sur la période 2011-2016, où le pays a connu une baisse ininterrompue des flux d'IDE. En 2016, les flux d'IDE ont chuté fortement pour atteindre 148 millions de dollars en 2016. La situation semble se redresser en 2017 avec des flux d'investissements étrangers atteignant 721 millions de dollars.

Les principaux investisseurs étrangers en Lettonie sont la Suède, la Russie, Chypre et les Pays-Bas. Ils représentent à eux seuls plus de 40 % de l'ensemble des IDE. Par ailleurs, les pays de l'UE représentent dans leur ensemble 78,1 % du stock total d'IDE. Ces investissements étrangers s'orientent principalement dans les secteurs des télécommunications, des oléoducs, de l'immobilier, de la distribution ou encore de la banque⁶.

⁶ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/implanter/lettonie/investissement>

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

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

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

Le réseau routier letton



Source: Latvian State roads

Les secteurs du transport et de la logistique représentent dans l'économie lettone environ un quart des services exportés. Une attention toute particulière est ainsi portée à ce secteur. Des investissements importants sont réalisés en matière d'infrastructures de transport : ports, voies ferrées et routes ; et ce prioritairement sur les voies de transit.

En 2016, les ports de Lettonie ont comptabilisé plus de 63 millions de tonnes de cargos.

Le réseau ferroviaire relie la Lettonie aux grands ports de Suède et d'Allemagne.

Les principales routes, voies de chemins de fer et ports font partie du réseau européen TEN-T⁷ et bénéficient d'importantes aides européennes pour leur rénovation et entretien.

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

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

Répartition modale du transport de fret

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
Lettonie	23,4%	76,6%	0,0%

Source : Eurostat

Le réseau routier

Au 1^{er} janvier 2015, la Lettonie compte 73 592 kilomètres de routes. La densité moyenne du réseau routier letton est de 1 139 km pour 1 km². La longueur totale des routes nationales est de 20 131 kilomètres. La densité moyenne du réseau routier national est estimée à 0,312 km pour 1 km²⁸.

Les listes des principales routes nationales, régionales et locales sont définies par le règlement n°1104 du 29 septembre 2009 du Conseil des ministres⁹.

Routes nationales

Selon la loi sur les routes, les routes principales lettones relient les réseaux routiers nationaux aux réseaux routiers des autres pays ainsi qu'à la capitale¹⁰.

⁷ Il s'agit du réseau transeuropéen de transport, un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne.

⁸ <https://lvceli.lv/en/information-and-facts/>

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

Principales routes nationales lettones

Number	E-road	Route	Length (km)
A1 A1	E 67	Rīga - Ainaži (EE border)	101
A2 A2	E 77	Rīga - Sigulda - Vecclaicene (EE border)	196
A3 A3	E 264	Inčukalns - Valmiera - Valka (EE border)	101
A4 A4	E 67 E 77	Rīga ring road (Baltezers - Saulkalne)	20
A5 A5	E 67 E 77	Rīga ring road (Salaspils - Babīte)	40
A6 A6	E 22 E 262	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Pāternieki (BY border)	307
A7 A7	E 67	Rīga - Bauska - Grenctāle (LT border)	85
A8 A8	E 77	Rīga - Jelgava - Meitene (LT border)	76
A9 A9		Rīga - Skulte - Liepāja	199
A10 A10	E 22	Rīga - Ventspils	190
A11 A11		Liepāja - Rucava (LT border)	57
A12 A12	E 22 E 262	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova (RU border)	166
A13 A13	E 262	Grebņeva (RU border) - Rēzekne - Daugavpils - Medumi (LT border)	163
A14 A14	E 262	Daugavpils ring road (Tilti - Kalkūne)	15
A15 A15	E 262	Rēzekne ring road	7

Routes régionales

Selon la loi sur les routes, les routes régionales sont des routes reliant les centres administratifs entre eux, avec les villes ou la capitale.

Routes locales

Environ un millier de routes en Lettonie sont classées dans la catégorie des routes locales d'État. La longueur totale des routes locales est de 13 181 kilomètres.

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire, avec une largeur des voies de 1 520 mm, permet d'assurer le transport ferroviaire de marchandises dans les pays de la Communauté des États indépendants et d'Asie et ce grâce à un accès direct aux ports lettons. En 2016, plus de 48 millions de tonnes de fret ont été transportées par rail. 87 % du fret ferroviaire transite par les ports et 3 % par voie terrestre. Pour mémoire, la part modale du transport ferroviaire représente près de 77 % du transport de fret letton, soit un pourcentage exceptionnel comparé à la moyenne européenne définie à 17,4 %.

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

Ce projet est d'ores et déjà opérationnel de la frontière lituano-polonaise jusqu'à Kaunas. En janvier 2017, le prolongement de la ligne ferroviaire « Rail Baltica » de Kaunas à la frontière lituano-lettonne a été acté. Les travaux sont actuellement en cours et devraient se terminer, pour ce tronçon, fin 2018¹¹.

¹¹ <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>

Les ports

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

L'objectif du programme 2014-2020 pour le développement des ports lettons est le maintien de ports internationaux très développés, conformes aux normes internationales, offrant des services à forte valeur ajoutée et favorisant le transport multimodal. Les ports lettons ambitionnent de renforcer leur position de leader parmi les ports baltes, en préservant les volumes de fret existants et en attirant de nouveaux flux de marchandises ainsi que de nouveaux types de fret et de clients.

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

1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

LE TRM EN LETTONIE EN 2016

Structure du TRM sous pavillon letton 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	63 389	14 227	100,0%	224	887
Transport national	48 422	2 807	19,7%	58	193
Transport international	14 966	11 420	80,3%	763	694
<i>dont transport international marchandises chargées en Lettonie</i>	4 042	3 721	26,2%	921	215
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lettonie</i>	2 707	2 305	16,2%	851	152
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	4 774	4 577	32,2%	959	276
<i>dont cabotage</i>	3 444	817	5,7%	237	52

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises letton est majoritairement orienté vers l'international. Son activité nationale représente près de 20 % du total. Dans l'activité internationale, on note l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul 32 % de l'activité TRM du pavillon letton, soit 40 % de son activité internationale.

Dans le classement européen, le pavillon letton est en 2016 dans le top 10 et ce malgré une baisse de son activité, -2,2 % entre 2015 et 2016¹².

Évolution du TRM sous pavillon letton

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

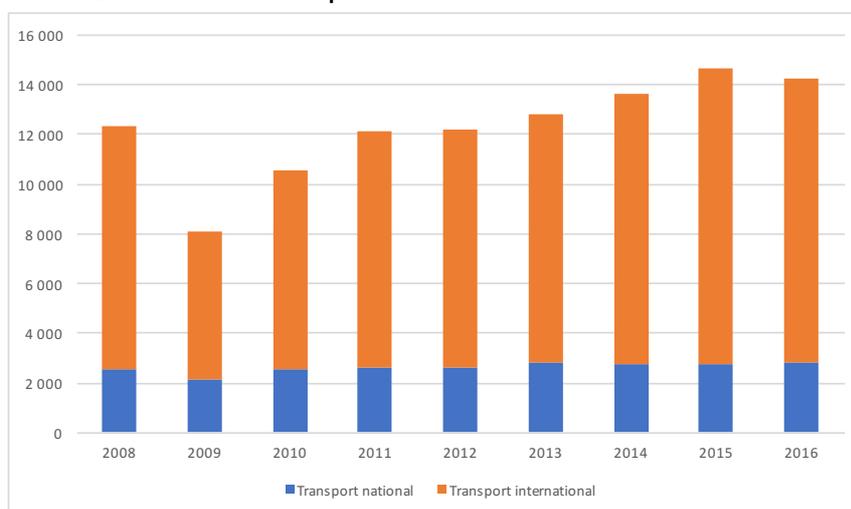
En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
TOTAL	12 344	8 115	10 590	12 131	12 178	12 816	13 670	14 690	14 227	1,79%
Transport national	2 536	2 149	2 561	2 646	2 616	2 803	2 740	2 753	2 807	1,28%
Transport international	9 807	5 966	8 029	9 485	9 562	10 013	10 929	11 937	11 420	1,92%
<i>dont transport international marchandises chargées en Lettonie</i>	3 603	2 346	3 007	4 011	4 036	4 084	4 038	4 152	3 721	0,40%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lettonie</i>	2 209	1 372	1 618	1 922	2 386	2 156	2 229	2 423	2 305	0,53%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 945	2 090	3 187	3 291	2 810	3 460	4 209	4 678	4 577	1,87%
<i>dont cabotage</i>	50	158	217	259	330	312	453	684	817	41,79%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Malgré une baisse de l'activité en 2009, le TRM letton est en progression depuis cette date, son volume dépassant largement en 2016 le niveau d'avant-crise. Entre 2008 et 2016, on observe un taux de croissance annuel moyen de 1,8 % sur l'activité totale. Le transport national varie globalement peu sur la période avec un taux de croissance annuel moyen de +1,3 %. Le transport international letton enregistre une croissance moyenne annuelle de +1,9 % depuis 2008. Sur la période étudiée, la part de l'activité internationale semble se stabiliser autour de 80 % de l'activité totale. Élément important, la progression significative du cabotage qui enregistre un taux de croissance annuel moyen de +42 % entre 2008 et 2016.

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



Source: Eurostat

¹² CNR – Classement TRM européen 2016

TRM du pavillon letton 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	63 389	14 227	100,0%	224	887
COMPTE D'AUTRUI	46 911	13 351	93,8%	285	814
Transport national	32 311	2 100	14,8%	65	132
Transport international	14 601	11 251	79,1%	771	682
<i>dont transport international marchandises chargées en Lettonie</i>	3 889	3 655	25,7%	940	209
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lettonie</i>	2 533	2 230	15,7%	880	147
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	4 740	4 550	32,0%	960	274
<i>dont cabotage</i>	3 439	816	5,7%	237	52
COMPTE PROPRE	16 477	876	6,2%	53	73
Transport national	16 111	707	5,0%	44	61
Transport international	366	169	1,2%	462	12
<i>dont transport international marchandises chargées en Lettonie</i>	153	66	0,5%	431	12
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lettonie</i>	174	75	0,5%	431	5
<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 94 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon letton. La moyenne des distances parcourues à l'international est également plus de 5 fois plus importante qu'au niveau national, ceci explique en partie la faiblesse du volume de l'activité nationale.

Le cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon letton représente plus de 7 % du transport routier international en 2016 et constitue une niche importante de développement pour son pavillon. En moyenne sur 8 ans, l'activité de cabotage du pavillon letton a augmenté de près de 42 %/an. La Lettonie est le 15^e pays caboteur dans l'Union européenne¹³. Elle cabote 43 fois plus qu'elle n'est cabotée.

¹³ CNR – Classement TRM européen 2016

Le cabotage sous pavillon letton dans les trois principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage sous pavillon letton	50	158	217	259	330	312	454	684	817	41,79%
<i>en Allemagne</i>	9	9	61	59	79	74	157	228	227	49,70%
<i>en Suède</i>	17	45	47	63	120	74	69	158	218	37,56%
<i>en France</i>	-	57	74	105	84	96	140	185	207	20,23%
Part du cabotage dans le transport letton %	1,97	7,35	8,47	9,79	12,61	11,13	16,57	24,85	29,11	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les trois pays où le pavillon letton cabote le plus sont l'Allemagne, la Suède et la France. Le cabotage en Allemagne représente plus du quart du cabotage sous pavillon letton en 2016. Les tonnes-kilomètres réalisées en Suède et en France augmentent fortement depuis 2014. En 2 ans, le cabotage sous pavillon letton a augmenté de 78 % en Suède et 22 % en France.

Le cabotage en Lettonie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage en Lettonie	9	2	20	8	5	5	17	14	19	9,79%
Taux de pénétration du cabotage*	0,35%	0,09%	0,77%	0,30%	0,19%	0,18%	0,62%	0,51%	0,67%	-
Part de marché du cabotage**	0,50%	0,11%	1,12%	0,42%	0,27%	0,24%	0,86%	0,69%	0,90%	-

Source : Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM LETTON

Parc de véhicules

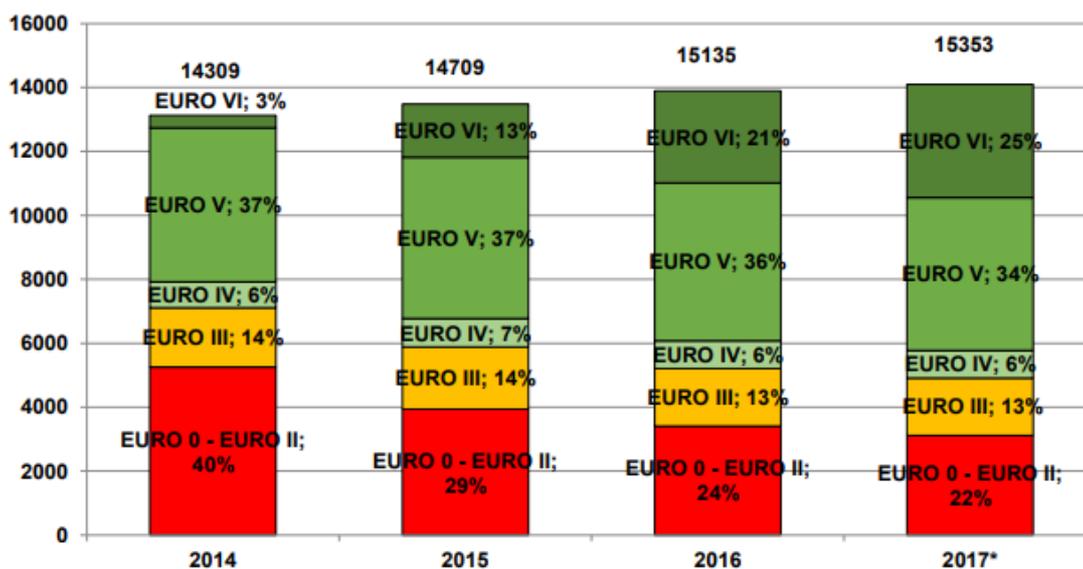
Parc de véhicules en Lettonie

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tracteurs routiers	10 500	11 600	12 700	13 200	13 137	13 379	13 541
Remorques et semi-remorques	55 000	56 200	59 500	62 300	64 595	67 638	65 086

Source: Eurostat

Le nombre de véhicules a augmenté progressivement entre 2010 et 2016 et continue aujourd'hui de progresser. Cette augmentation semble indiquer que les transporteurs lettons sont en capacité de s'adapter aux conditions économiques du marché du TRM et de s'ouvrir à de nouveaux marchés. Le comptage des semi-remorques, confondant les modèles professionnels avec les modèles de loisir, ne permettent pas de connaître précisément leur nombre dans le secteur du TRM.

Répartition de la flotte lettone suivant les normes EURO entre 2014 et 2017



*A compter du 1^{er} mai 2017

Source: Administration des transports routiers

En outre, les transporteurs continuent à renouveler leur flotte conformément aux normes EURO. La part des véhicules EURO V et EURO VI détenus par les transporteurs lettons en 2016 équivaut à 57 % de la flotte totale utilisée pour les opérations de transport international, situation qui se rapproche de celle observée dans les autres États membres.

Entreprises de transport du TRM letton

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

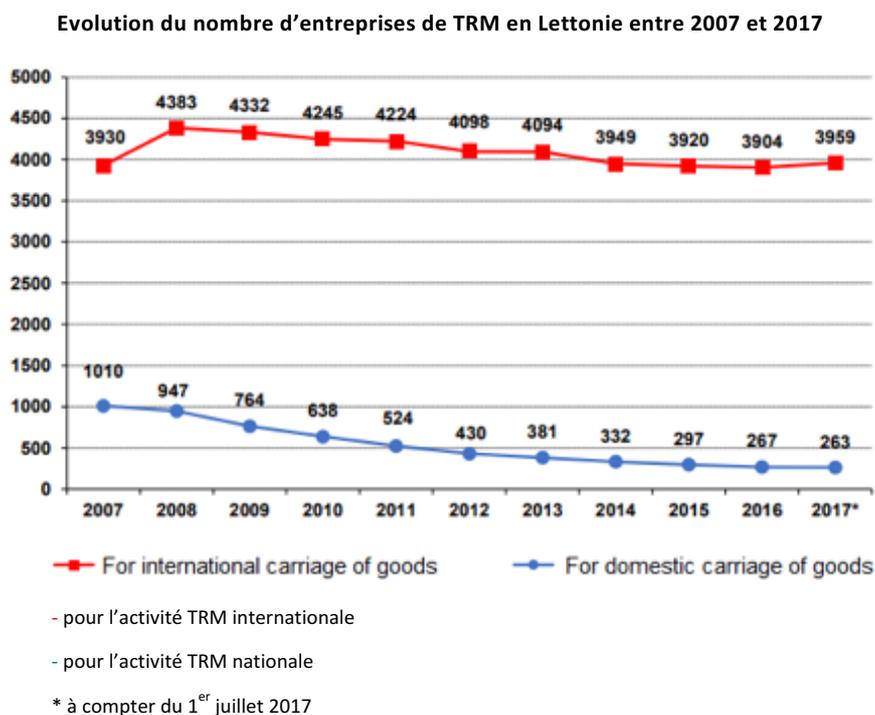
Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2008	1,1	22 104
2009	0,7	17 691
2010	0,9	17 904
2011	1,1	18 797
2012	1,3	21 757
2013	1,4	23 449
2014	1,4	24 388
2015	1,3	24 362

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 22 104 salariés enregistrés à 17 904 salariés. Le phénomène aurait notamment touché les intérimaires et les fonctions auxiliaires plutôt que les conducteurs. Les fusions et acquisitions auraient joué un

rôle important dans la consolidation des équipes de dirigeants, principale source d'économies pendant la crise. Avec la reprise de l'activité économique en 2011, le nombre de salariés travaillant dans les entreprises de TRM repart à la hausse (+ 893 salariés). Cette hausse se poursuit de façon continue entre 2011 et 2015, pour atteindre 24 362 salariés employés 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. Le chiffre d'affaires du secteur du TRM passait alors de 1,1 milliard d'euros en 2008 à 700 millions d'euros en 2009. Une baisse moins prononcée du chiffre d'affaires est également constatée en 2015.



En 2016, le nombre d'entreprises de TRM a légèrement diminué alors que le nombre de véhicules a augmenté. Ceci suggère que, malgré l'application des sanctions contre la Russie, les transporteurs lettons ont pu se tourner vers d'autres marchés et s'adapter. En 2016, l'administration des transports routiers s'est employée à fournir de nouveaux services d'accompagnement aux transporteurs afin de leur donner la possibilité de conquérir de nouveaux marchés. La tendance confirme l'importance de l'activité internationale pour le pavillon letton. En 2016, 4 588 licences ont été délivrées contre 4 639 en 2015. En 2016, les transporteurs réalisant des opérations de TRM à l'international représentaient 85 % du total.

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

Nombre d'entreprises	3 193
CA - millions €	1 320
Coût du personnel salarié - millions €	161
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	131
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	30
Taux de charges patronales apparent (b/a)	30,3%
Nombre de personnes occupées	25 121
<i>dont personnes occupées non salariées</i>	759
<i>dont salariés</i>	24 362
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	97%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	7,9
Coût moyen du personnel salarié en €	6 600
Valeur ajoutée par salarié en €	14 500
CA par personne occupée	52 500
Investissement par personne occupée en €	7 600
Taux d'investissement (Investissement/CA)	53,8%

Source : Eurostat

2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LETTONIE

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Les administrations

Ministère des Transports

Le ministère des Transports est une institution de premier plan au sein de l'administration d'État. Il élabore la réglementation nationale et les documents de planification concernant le secteur du TRM. Il met en œuvre la politique de transport du pays.

Ses missions sont diverses :

- Élaborer et mettre en œuvre la politique nationale de la Lettonie dans les domaines des transports et des communications
- Maintenir et développer un système de transport efficace, sûr, compétitif, respectueux de l'environnement et flexible qui offre de vastes opportunités aux utilisateurs
- Créer un environnement juridique et économique libéralisé et harmonieux du secteur de la communication conformément aux exigences de l'Union européenne

Administration des transports routiers

Les représentants de cette administration la décrivent comme étant « une institution publique travaillant comme une entreprise au service des entreprises de transport ».

Rattachée au ministère des Transports¹⁴, cette administration est chargée de :

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

Société des routes nationales lettones

Cette société d'État assure la gestion du réseau routier letton, ainsi que l'administration du Fonds routier national et l'organisation des marchés publics. Son rôle est de fournir aux Lettons un réseau routier national compétitif, sûr, durable et respectueux de l'environnement. La maintenance et le développement des routes locales font également partis de son champ d'action. Depuis le 26 octobre 2004, la Société nationale des routes de Lettonie

¹⁴ <https://lvceli.lv/en/about-us/>

est une société anonyme d'État régie par les statuts de la société anonyme et basée sur l'accord sur la gestion du secteur routier signé par le ministère des Transports. Cette société est détenue en totalité par l'État¹⁵.

Direction de la sécurité routière (CSDD)

Conformément à la décision du Conseil suprême de la République de Lettonie du 14 juin 1991, relative à la procédure pour l'entrée en vigueur de la loi sur la police de la République de Lettonie, et la décision n°285 du Conseil des ministres du 25 octobre 1991, la CSDD a été créée en application de l'ordonnance n°211/02 du ministère des Transports du 7 novembre 1991.

Les missions de la CSDD sont les suivantes¹⁶:

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

Conformément à la réglementation, approuvée par le ministère des Transports le 22 octobre 1993, la CSDD est une institution de l'administration publique créée pour mettre en œuvre la politique de l'État dans le domaine de la sécurité routière. Afin de garantir les fonctions de la CSDD, 26 autorités régionales ont été créées.

Les organisations professionnelles

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lettonie

La Chambre de Commerce et d'Industrie est une organisation politiquement indépendante qui regroupe des micros, petites, moyennes et grandes entreprises de toutes les régions et de tous les secteurs économiques de Lettonie. Elle représente les intérêts des entrepreneurs dans les institutions étatiques et régionales et offre des services afin d'assurer aux entreprises lettones un bon environnement d'affaires. La Chambre de commerce intervient sur trois domaines d'expertise : l'environnement des affaires, la compétitivité des entreprises et l'exportation.

La Chambre de Commerce est un membre à part entière du réseau international des chambres de commerce et d'industrie. Elle est l'une des plus anciennes organisations non gouvernementales de Lettonie.

Association des transporteurs routiers « Latvijas Auto »

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

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

¹⁵ www.atd.lv/en/road-transport-administration

¹⁶ <http://www.csdd.lv>

Lors de sa création, elle ne comptait que 32 membres, aujourd'hui, elle comptabilise 409 entreprises adhérentes possédant près de 7 500 véhicules et employant 12 000 personnes. Selon eux, la majorité des véhicules, 88 %, répond aux exigences écologiques et techniques européennes avec l'EURO 6.

Les missions de Latvijas Auto sont ainsi multiples :

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

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

Association des transitaires et de la logistique

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

Ses missions sont les suivantes :

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

Les représentations syndicales

Il existe une organisation syndicale nationale en Lettonie, la LBAS. La quasi-totalité des syndicats en font partie. La représentativité syndicale est relativement faible dans le pays, de l'ordre de 13 %.

Fondée en 1990, la LBAS compte 100 000 membres. L'organisation comprend un certain nombre d'affiliés comme :

- LIZDA, pour le secteur de l'éducation et de la science, comptabilisant 31 930 membres
- LDZSA, le syndicat des travailleurs des chemins de fer et des transports, comprenant plus de 16 000 membres
- LVSADA, le syndicat du secteur de la santé, avec plus de 12 000 membres
- LAKRS, le syndicat du service public, 7 695 membres

À noter, les syndicats ont perdu un grand nombre de membres depuis l'indépendance du pays en 1991. En 1995, LBAS comptabilisait 275 000 membres, aujourd'hui ils ne sont plus que 100 000. La part des syndiqués est plus importante dans le secteur public que dans le privé.

Le cadre juridique

En Lettonie, trois formes possibles d'entreprises existent¹⁷ :

- La **société à responsabilité limitée (S.I.A)**
 - Nombre de partenaires et d'associés : 1 gérant requis.
 - Capital : 2 878 € minimum. Le capital doit être libéré au moins de la moitié à la constitution et le reste dans l'année.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports.

- La **société anonyme (A.S)** qui correspond à la S.A. en France
 - Nombre de partenaires et d'associés : il n'y a pas de minimum.
 - Capital : 35 976 € minimum. Le capital doit être libéré au moins de la moitié à la constitution et le reste dans l'année.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports.

- Le **partenariat général**
 - Nombre de partenaires et d'associés : 2 minimum.
 - Capital : Il n'y a pas de minimum.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée et solidaire de tous les partenaires.

Modalités de création d'une entreprise en Lettonie

Les modalités de création d'une entreprise sont assez rapides en Lettonie. Il faut en moyenne 5 jours et demi pour créer une entreprise¹⁸. Il n'y a aucune restriction concernant la nationalité de la personne souhaitant créer une entreprise dans le pays. Les dirigeants de l'entreprise doivent toutefois demander un permis de séjour letton s'ils sont de nationalité étrangère hors-UE.

Le coût des procédures d'enregistrement n'est pas très élevé en Lettonie, comparé aux autres pays de l'Union européenne. Il est d'environ 180 €, ce qui inclut l'achat des droits de timbre, 149,29 €, et la notification dans le journal officiel, Latvijas Vēstnesis, 27,03 €.

Depuis 2010, les micro-sociétés à responsabilité limitée peuvent être enregistrées même si leur capital n'est que de 1 €. Cependant, elles doivent suivre certaines conditions : elles ne peuvent embaucher plus de 5 employés et leur chiffre d'affaires annuel ne peut excéder 100 000 €¹⁹.

En 2016, 11 206 nouvelles sociétés ont été enregistrées dans le registre des entreprises, dont 61,4 % de sociétés à responsabilité limitée. Le nombre annuel d'entreprises enregistrées au registre diminue cependant. Le nombre d'entreprises en liquidation continue d'augmenter chaque année. Elles concernent principalement les activités liées au commerce de détail, au commerce de gros et au secteur de la construction.

¹⁷ <https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/lettonie/entreprise-formes>

¹⁸ Doing Business

¹⁹ <http://www.baltic-legal.com/latvia-company-formation-and-registration-eng.htm>

ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, la Lettonie a soumis l'accès à la profession à la détention d'une attestation de capacité professionnelle. Cette dernière confirme que le titulaire a passé avec succès les examens nécessaires conformément au règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil. Un examen écrit est requis pour l'obtention de l'attestation. L'examen se divise en deux épreuves :

- Une épreuve théorique : un test à choix multiples. Il comprend au moins 45 questions avec 4 réponses dont une seule est correcte. Cette épreuve dure deux heures.
- Une épreuve pratique

Cet examen doit permettre de vérifier les connaissances des candidats sur différentes matières telles que la réglementation nationale et communautaire en matière de transports, les aspects sociaux et fiscaux du transport routier, les règles commerciales, les normes techniques des véhicules ou encore la sécurité routière.

Les frais d'inscription à l'examen en Lettonie sont de 36,99 €.

ACCES AU MARCHÉ

Pour réaliser des opérations de transport routier, les entreprises doivent employer un professionnel, appelé également « gestionnaire de transport » titulaire de l'attestation de capacité professionnelle, et obtenir une licence de transporteur. Le règlement européen n°1071/2009 stipule que le gestionnaire de transport est censé assumer « la gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route ».

Ce gestionnaire de transport doit résider dans un pays de l'Union européenne et avoir un lien réel avec l'entreprise. Il peut alors s'agir d'un employé, d'un directeur, d'un actionnaire ou du dirigeant de la société. Un contrat lie alors le gestionnaire et l'entreprise et précise les responsabilités et les tâches de celui-ci.

Pour les entreprises n'ayant pas de gestionnaire, le règlement leur permet de recourir aux services d'un gestionnaire extérieur. Dans ce cas, un gestionnaire extérieur a la possibilité d'exercer son activité auprès de quatre entreprises différentes au maximum pour une flotte totale maximale de cinquante véhicules. Dans le cas de grands groupes, un gestionnaire peut gérer à la fois la maison mère et ses filiales.

Les conditions d'obtention de la licence en Lettonie, définies dans le règlement national n°121 « Procédures de délivrance, de suspension et d'annulation des permis spéciaux et licences pour le transport routier de marchandises », respectent les critères définis dans la réglementation européenne (règlements n°1071/2009 et 1072/2009). Cette licence est délivrée pour une période de 10 ans.

Les conditions d'obtention de la licence sont les suivantes :

- **Etablissement stable et effectif** dans le pays : l'entreprise doit avoir une adresse légale en Lettonie où elle conserve les principaux documents commerciaux, en particulier tous les documents comptables, documents de gestion du personnel, relevés des périodes de travail et de repos et tous les autres documents dont l'autorité compétente doit pouvoir disposer.
- **Honorabilité** : les représentants légaux de l'entreprise et la société ainsi que le transporteur doivent certifier qu'ils n'ont pas été condamnés ou sanctionnés pour des violations graves des lois et réglementations applicables dans les domaines suivants :

- Droit commercial
- Droit d'insolvabilité
- Conditions de paiement et d'emploi dans la profession
- Trafic routier
- Responsabilité professionnelle
- Trafic humain ou de drogue

Le gestionnaire de transport ou l'opérateur de transport ne doit également pas avoir été reconnu coupable d'infractions pénales graves ou d'infractions graves au droit communautaire dans un ou plusieurs États membres, notamment en ce qui concerne :

- L'installation et l'utilisation du temps de conduite et du conducteur, du matériel de travail
 - Les qualifications initiales et la formation continue du conducteur
 - Le contrôle technique routier des véhicules, y compris l'inspection technique obligatoire des véhicules à moteur
 - L'accès au marché international de fret
 - L'installation de limiteurs de vitesse dans certaines catégories de véhicules
 - Le permis de conduire
 - Le certificat de capacité professionnelle
 - Le transport d'animaux
- **Capacité professionnelle** : l'entreprise dispose d'au moins une personne qui gère de manière efficace et permanente les opérations de transport de l'entreprise et possède une attestation de compétence professionnelle reconnue en Lettonie, dans les pays de l'Union européenne et dans l'Espace économique européen. Le gestionnaire de transport doit être effectivement connecté à l'entreprise, par exemple, il doit s'agir d'une personne employée, du directeur, du propriétaire ou d'un actionnaire. Il doit également être un résident de la Communauté européenne.
 - **Capacité financière** : Le transporteur doit toujours être en mesure de s'acquitter de ses obligations financières au cours de l'exercice considéré. L'entreprise, via un rapport annuel approuvé par le commissaire aux comptes ou une autre personne autorisée, doit prouver qu'elle dispose chaque année d'un capital de réserves d'au moins 9 000 € pour le premier véhicule et de 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. La demande doit également être accompagnée d'un certificat confirmant la capacité financière de l'entreprise, qui peut consister en une garantie bancaire, une preuve d'assurance, ou encore une déclaration d'assurance de responsabilité professionnelle émise par une ou plusieurs banques ou autres institutions financières, y compris des compagnies d'assurance.
 - **Moyens techniques** : L'entrepreneur doit être en règle avec les contrôles techniques des véhicules utilisés.

La société doit ainsi soumettre les documents suivants :

- Une demande de réception ou d'extension d'une licence de transport commercial
- Des informations sur l'attestation de compétence professionnelle délivrée au gestionnaire de transport
- Une preuve de bonne réputation
- Une preuve sur l'établissement effectif de la société
- Une preuve de capacité financière

La licence est délivrée par l'Administration des transports routiers de Lettonie pour un coût de 64,03 €.

FORMATION DES CONDUCTEURS

En accord avec la directive européenne 59/2003/CE, les chauffeurs routiers de catégories C1, C1E, C, EC, D1, D1E, D et DE, employés en Lettonie, doivent obtenir la qualification adéquate en suivant une formation en complément de leur permis de conduire.

Formation des conducteurs en Lettonie suivant leur catégorie

Catégories	Age du conducteur	
	18-21 ans	21 ans et plus
C1, C1E	140 h (théorie) et 10 h (conduite)	
C, CE	280 h (théorie) et 20 h (conduite)	140 h (théorie) et 10 h (conduite)

Source: CSDD, 2017

En outre, conformément aux règlements européens n°1072/2009, n°12/200 et au règlement national n°122, les opérateurs de transport routier détenant une licence communautaire et qui emploient légalement un conducteur qui n'est pas citoyen ou résident permanent d'un État membre doivent obtenir une attestation de conducteur pour les opérations de fret par route sur le territoire de l'Union européenne. Le permis de conduire est délivré pour une durée maximale de cinq ans, sans dépasser la durée du contrat de travail, le permis de résidence ou la durée de validité du permis.

L'attestation du conducteur appartient au transporteur qui la transfère au conducteur. Lors de la délivrance d'une attestation, une copie certifiée conforme est conservée dans les locaux du transporteur.

CONDUCTEURS ETRANGERS EN LETTONIE

Les transporteurs lettons font également face à un manque de conducteurs et font appel à des conducteurs originaires de pays tiers. En 2016, le nombre de certificats délivrés aux conducteurs de pays tiers a atteint 2 366, soit 367 certificats de plus qu'en 2015. Les conducteurs viennent principalement d'Ukraine, de Biélorussie, de Russie et des Philippines.

La procédure d'embauche des conducteurs étrangers a été simplifiée pour répondre aux besoins du marché. En revanche, les conducteurs étrangers ne sont pas soumis au salaire minimum letton mais au salaire moyen, tous secteurs confondus, calculé annuellement par le Bureau central des statistiques, ce qui créerait des tensions entre conducteurs locaux et étrangers selon l'Administration des transports routiers.

2.2. La fiscalité des entreprises

FISCALITE GENERALE

Impôt sur le revenu des personnes physiques

Depuis le 1^{er} janvier 2018, des modifications ont été apportées à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Dorénavant, différents taux d'imposition sont fixés suivant le revenu annuel de la personne.

- 20 % sur les revenus annuels n'excédant pas 20 004 €
- 23 % sur les revenus annuels entre 20 005 € et 55 000 €
- 31,4 % sur les revenus annuels supérieurs à 55 000 €²⁰

Les contribuables assujettis à l'impôt sur le revenu bénéficient d'une déduction en 2018 de 200 euros par an et par personne à charge²¹. La Lettonie a également introduit un revenu minimum non imposable différencié porté à 200 € par mois pour les revenus ne dépassant pas le revenu minimum mensuel de 430 €. Le revenu minimum non imposable sera appliqué, de manière dégressive, aux revenus allant jusqu'à 1 000 € par mois²².

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

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

Impôt sur les sociétés

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les entreprises lettones ne sont soumises à l'impôt sur les sociétés que sur leurs bénéfices. La taxe s'applique sur les bénéfices qui sont distribués ou réputés être distribués, c'est-à-dire les dividendes. Le taux de l'impôt sur les sociétés est fixé à 20 % contre 15 % auparavant.

Toutefois, certains frais réputés imposables, semblables aux distributions des bénéfices, sont assujettis à un taux d'imposition effectif de 25 %²³.

TVA

Le taux standard de la TVA est fixé à 21 % en Lettonie et s'applique à la majorité des biens et services. Des taux réduits sont toutefois en vigueur. Un taux de 12 % est retenu sur certains produits alimentaires, les produits pharmaceutiques, le transport domestique de voyageurs, les livres, les journaux ou encore l'hôtellerie. Un taux de 5 % est appliqué sur une gamme de fruits et légumes locaux. Enfin, un taux de 0 % est appliqué sur le transport international et intra-communautaire²⁴.

²⁰ <https://home.kpmg.com/xx/en/home/insights/2017/12/tnf-latvia-tax-changes-2018.html>

²¹ <https://www.sorainen.com/UserFiles/File/Publications/tax-Guide-Latvia.2018-08-01..pdf>

²² <https://www.sorainen.com/UserFiles/File/Publications/tax-Guide-Latvia.2018-08-01..pdf>

²³ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-latviahighlights-2018.pdf>

²⁴ <https://www.vatlive.com/country-guides/europe/latvia/latvian-vat-rates/>

FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR DU TRM

Droits d'accises

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Lettonie a mis en place un système de droits d'accises. Les droits d'accises sont des taxes indirectes perçues par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

Le montant des droits d'accises sur le gazole s'élevait à 34,90 €/hl au 31 décembre 2017²⁵.

Taxe sur les véhicules à moteur

La taxe sur les véhicules de moins de 12 000 kilogrammes est acquittée en fonction de la masse totale des véhicules suivant les montants renseignés ci-après :

- Jusqu'à 1 500 kilos – 36 €
- De 1 501 à 1 800 kilos – 72 €
- De 1 801 à 2 100 kilos – 138 €
- De 2 101 à 2 600 kilos – 165 €
- De 2 601 à 3 500 kilos – 219 €
- De 3 501 à 12 000 kilos – 156 €

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

Nombre d'essieux du véhicule	Poids brut du véhicule en kg	Montant de la taxe (€)	
		Avec suspensions pneumatiques	Avec suspensions mécaniques
2 essieux	12 001 - 15 000	170,74	170,74
	Plus de 15 000	170,74	277,46
3 essieux	12 001 - 21 000	170,74	170,74
	21 001 - 23 000	170,74	221,97
	Plus de 23 000	221,97	345,76
4 essieux et plus	12 001 - 25 000	170,74	170,74
	25 001 - 27 000	170,74	230,51
	27 001 - 29 000	230,51	362,83
	Plus de 29 000	362,83	537,85

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

²⁵ CNR – Remboursement accises Europe de décembre 2017

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

Nombre d'essieux du tracteur	PTAC du véhicule	Montant de la taxe pour une semi-remorque 2 essieux (€)		Montant de la taxe pour une semi-remorque 3 essieux et plus (€)	
		Si le tracteur a des suspensions pneumatiques	Si le tracteur a des suspensions mécaniques	Si le tracteur a des suspensions pneumatiques	Si le tracteur a des suspensions mécaniques
2 essieux	Jusqu'à 29 000	59,76	59,76	59,76	59,76
	29 001 - 31 000	59,76	79,68	59,76	59,76
	31 001 - 33 000	162,21	162,21	59,76	59,76
	33 001 - 38 000	290,27	452,47	204,89	256,12
	Plus de 38 000	290,27	537,85	341,49	443,94
3 essieux et plus	Jusqu'à 36 000	59,76	59,76	59,76	59,76
	36 001 - 38 000	153,67	204,89	59,76	59,76
	38 001 - 40 000	290,27	367,1	59,76	76,84
	Plus de 40 000	452,47	665,90	162,21	277,46

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

Le montant de la taxe s'élève à 674,44 € pour un ensemble 40T 5 essieux avec suspensions pneumatiques dont 221,97 € pour un tracteur 3 essieux et 452,47 € pour une semi-remorque 2 essieux.

Vignette

La vignette sur l'utilisation des routes a pour but l'entretien et le développement des routes nationales ainsi que la promotion des véhicules plus respectueux de l'environnement²⁶.

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

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

Montants de la vignette en Lettonie pour les véhicules de plus de 12 001 kg en 2017

Norme EURO du véhicule	Nombre d'essieux	Montant en € de la vignette			
		Montant journalier (€)	Montant hebdomadaire (€)	Montant mensuel (€)	Montant annuel (€)
EURO 0	Pas plus de 3 essieux	12	30	61	611
EURO I					
EURO II	4 essieux et plus	12	51	101	1018
EURO III	Pas plus de 3 essieux	9	24	48	484
	4 essieux et plus	11	40	80	804
EURO IV ou moins polluants	Pas plus de 3 essieux	8	21	43	427
	4 essieux et plus	11	36	71	711

Source: CSDD, 2017

²⁶ <https://www.csdd.lv/autocelu-lietosanas-nodeva-vinjete/autocelu-lietosanas-nodeva>

Routes principales lettones sujettes à la vignette en 2017

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

Source: CSDD, 2017

2.3. La réglementation sociale

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Le nouveau Code du travail letton est entré en vigueur le 1^{er} juin 2002. Il équilibre les droits des employeurs et des employés conformément aux directives de l'Union européenne et aux traités de l'Organisation internationale du travail.

Le Code introduit le principe d'égalité des droits au travail, de conditions de travail justes, sûres et saines et d'une rémunération équitable. Aucune discrimination n'est autorisée entre les hommes et les femmes sur les termes et conditions d'emploi. En outre, le code du travail interdit toute discrimination fondée sur la race, l'âge, la religion, le handicap, les convictions politiques ou encore le statut familial.

Durée hebdomadaire

Le temps de travail journalier d'un employé ne peut dépasser huit heures, portant ainsi à 40 heures la durée de travail hebdomadaire. Les heures supplémentaires sont autorisées si l'employeur et l'employé en ont convenu par écrit. L'employeur a le droit d'employer un salarié et avoir recours à des heures supplémentaires, sans son accord, dans les cas suivants :

- en cas de besoins urgents dans l'entreprise,
- en cas d'accidents ou de circonstances exceptionnelles affectant le travail dans l'entreprise,
- pour achever un travail urgent et non prévu dans un temps imparti.

En outre, les heures supplémentaires ne peuvent dépasser 48 heures au cours d'une période de quatre semaines ou de 200 heures au cours d'une année civile, sauf accord écrit de l'employé. L'employé qui réalise des heures supplémentaires le week-end ou les jours fériés doit recevoir un paiement supplémentaire d'au moins 100 % du salaire horaire ou journalier établi²⁷.

Une semaine de travail est de 5 jours. Selon la nature du travail, l'employeur peut, après avoir consulté les représentants de salariés, établir une semaine de travail de 6 jours.

Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

Chaque employé a le droit à des congés annuels payés de 4 semaines minimum. Si l'employé et l'employeur conviennent que les congés payés peuvent être accordés en portions, une partie des congés de l'année ne peut être plus courte que deux semaines consécutives. Dans certains cas exceptionnels où la prise des congés payés dans leur intégralité affecte le fonctionnement de l'entreprise, l'employeur peut, avec le consentement écrit de l'employé, transférer les jours de congés non pris à l'année suivante. Les congés non pris ne peuvent être transférés que pour une année seulement²⁸.

Contrats de travail

Un employeur et un salarié établissent des relations de travail communes par le biais d'un contrat de travail. Par le contrat de travail, l'employé s'engage à effectuer certains travaux en respectant des règles de travail

²⁷ <https://likumi.lv/doc.php?id=26019>

²⁸ <https://likumi.lv/doc.php?id=26019>

particulières et les ordres de l'employeur. L'employeur s'engage à payer le salaire convenu et à assurer des conditions de travail justes, sûres et saines²⁹.

Les différends sur les droits entre l'employé et l'employeur doivent être réglés par les tribunaux, à moins qu'ils ne soient réglés au sein de l'entreprise. Un contrat est réputé conclu à partir du moment où l'employé et l'employeur ont convenu du travail effectué et du salaire. Un contrat de travail doit être écrit. L'employeur a l'obligation de conclure les contrats de travail à l'écrit et de procéder à l'enregistrement des contrats de travail conclus.

Le contrat de travail peut être conclu soit pour une durée indéterminée soit pour une durée déterminée. La durée du contrat de travail conclu pour une durée déterminée ne peut dépasser deux ans, extensions comprises. Lorsque la période pour laquelle un contrat de travail a été conclu expire, qu'aucune partie n'a demandé la résiliation du contrat de travail et que les relations de travail se poursuivent, il est réputé conclu pour une durée indéterminée.

Période d'essai

Lors de la conclusion du contrat de travail, la période d'essai peut être établie dans le but de déterminer si un employé correspond au profil recherché. Si aucune période d'essai n'est spécifiée dans le contrat, elle n'est pas requise. La période d'essai ne peut dépasser trois mois³⁰.

Résiliation

L'employeur a le droit, au plus tard un mois à l'avance, de procéder à un licenciement si le comportement de l'employé ou son travail le justifient. Les performances économiques de l'entreprise peuvent également justifier un licenciement³¹. Différents cas de figure, énumérés ci-après, peuvent justifier un licenciement en Lettonie :

- L'employé sans motif valable a violé de manière substantielle le contrat de travail ou les règles établies.
- L'employé, en effectuant son travail, a agi de manière illégale et a donc perdu la confiance de l'employeur.
- L'employé, en effectuant son travail, a agi en violation des bonnes mœurs et ses actions ne sont pas compatibles avec la poursuite de relations de travail légales.
- L'employé était en état d'ébriété sur son lieu de travail.
- L'employé ne respectait pas les consignes de sécurité en vigueur et menaçait gravement la sécurité et la santé d'autres personnes.
- L'employé n'a pas les compétences professionnelles pour effectuer le travail.
- L'employé est incapable d'effectuer le travail à cause de son état de santé, certifié par un médecin.
- L'employé qui était en poste précédemment est renouvelé.
- Le nombre d'employés est réduit.
- La société est en cours de liquidation.

Si d'autres raisons justifient un licenciement, autres que celles mentionnées ci-dessus, l'employeur a le droit, dans le cadre d'une procédure exceptionnelle, de saisir un tribunal.

En cas de démission, l'employé dispose d'un préavis d'un mois sauf si le contrat de travail ou la convention collective prévoient un délai plus court.

²⁹ <https://likumi.lv/doc.php?id=26019>

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

Devoirs de confidentialité et de non-concurrence

Le Code introduit, pour la première fois, des obligations de confidentialité et de non-concurrence pour les employés. Le Code impose à l'employé de ne pas divulguer les informations confidentielles de l'entreprise. L'employeur a l'obligation d'indiquer par écrit quelles informations commerciales sont réputées secrètes.

Responsabilité de l'employé

Si l'employé, sans motif valable, n'exécute pas le travail ou ne l'exécute pas suffisamment en raison d'une autre activité illégale ayant causé des pertes à l'employeur, l'employé est tenu de compenser les pertes subies par l'employeur³².

Employeurs multiples

L'employé a le droit de conclure un contrat de travail avec plusieurs employeurs, sauf stipulation contraire dans le contrat de travail ou dans la convention collective³³.

Cas des salariés étrangers

Les étrangers soumis à des contrôles de l'immigration doivent obtenir un permis de travail pour pouvoir travailler en Lettonie. En règle générale, le recours à du personnel d'origine étrangère n'est possible que lorsque la main d'œuvre disponible dans le pays ne répond pas aux critères du poste. Un permis de travail est délivré uniquement pour un emploi spécifique avec un employeur nommé et pour une période limitée. Une demande peut également être faite pour prolonger le permis³⁴.

Concertation sociale

Une convention collective peut être conclue par écrit entre l'employeur et le syndicat des salariés. Une convention collective lie tous les salariés qui sont employés par le même employeur, à moins d'indications contraires dans la convention collective. Les parties prenantes peuvent convenir des dispositions régissant les relations de travail comme l'amélioration des conditions de travail ou encore la réglementation sociale.

Rémunération

Le salaire minimum établi par le gouvernement letton s'élève à 430 € depuis janvier 2018 contre 380 € en 2017, soit une augmentation forte de plus de 13 % en un an.

³² <https://likumi.lv/doc.php?id=26019>

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.



Cotisations sociales

Les cotisations sociales en Lettonie sont versées sur tout salaire soumis à l'impôt sur le revenu, dans la limite de 55 000 € de revenu net avant impôt par an.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le montant des cotisations s'élève à 35,09 % : 24,09 % pour la part patronale et 11,00 % pour la part salariale³⁵. La répartition dans le détail des parts patronale et salariale n'est pas connue.

Cotisations sociales en Lettonie - 2018

Cotisations sociales	Taux
Pensions (vieillesse et survivants)	24,50%
Chômage	1,84%
Accidents du travail - maladies professionnelles	0,53% (1)
Invalité	2,23%
Maladie - maternité	3,65%
Contribution parentale	1,34%
Assurance maladie	1,00%
TOTAL	35,09%*

* 24,09% (employeur) +11% (salarié)

(1) taux applicable aux accidents professionnels pour les conducteurs

Source: Règlement n°786 du Cabinet des ministres

Pour les activités salariées, les assurances maladie-maternité, invalidité, vieillesse, survivants, chômage et accidents du travail-maladies professionnelles font l'objet d'une cotisation globale³⁶.

Depuis 2017, une taxe de solidarité est versée sur les revenus dépassant la limite des 55 000 €/an de revenu net avant impôt, elle est administrée par l'État. Les taux appliqués sur la taxe de solidarité sont les mêmes, à savoir 24,09 % part patronale et 11 % part salariale³⁷.

³⁵ <http://taxsummaries.pwc.com/ID/Latvia-Individual-Other-taxes>

³⁶ https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_lettonie-s.html

³⁷ <https://likumi.lv/ta/id/296041>

**Cotisations sociales en Lettonie - travailleurs indépendants
2018**

Cotisations sociales	Taux
Pensions (vieillesse et survivants)	24,50%
Invalidité	1,77%
Maladie - maternité	3,54%
Contribution parentale	1,34%
Assurance maladie	1,00%
TOTAL	32,15%

Source: Règlement n°786 du Cabinet des ministres

Les travailleurs indépendants ne sont pas soumis aux assurances chômage et accidents du travail-maladies professionnelles.

Si le revenu net mensuel d'un travailleur indépendant n'atteint pas les 430 euros, il n'est pas obligé de cotiser à la sécurité sociale.

Ce montant représente également le montant de cotisation minimum mensuel pour cette catégorie. En d'autres termes, le seuil de déclenchement de l'obligation de cotiser est un revenu net mensuel de 430 euros.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

Généralités

Le règlement CE n°561/2006 établit un ensemble de règles communes aux États membres sur les durées de conduite quotidienne et bimensuelle maximales, ainsi que sur les périodes de repos minimales journalières et hebdomadaires pour tous les conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises, sous réserve d'exceptions et de dérogations nationales.

Durée du travail

Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive européenne 2002/15/CE 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.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 56 heures à condition que la moyenne ne dépasse pas les 48 heures sur une période de 4 mois.

Temps de conduite

Le temps de conduite sans interruption ne doit pas dépasser 4,5 heures. Après 4,5 heures de conduite, le conducteur doit effectuer une pause d'au moins 45 minutes. Cette pause peut cependant être divisée en deux. Une première pause d'au moins 15 minutes et une seconde d'au moins 30 minutes.

Le règlement prévoit ainsi que le temps de conduite ne peut excéder 9 heures par jour. Toutefois, il peut être prolongé à 10 heures deux fois par semaine. Sur la semaine, le temps de conduite ne peut donc excéder 56 heures et 90 heures pour deux semaines consécutives.

Pauses et repos

Le règlement européen 561/2006 définit le temps de pause comme « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ». Ainsi, comme le stipule la directive 2002/15/CE, une pause est obligatoire pour les conducteurs ayant travaillé plus de 6 heures consécutives. Au-delà, le temps de travail doit être interrompu par une pause d'au moins 30 minutes, voire 45 minutes si le temps de travail dépasse 9 heures. Les pauses peuvent être découpées en tranches de 15 minutes.

Le règlement européen 561/2006 définit le repos comme « toute période pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ». Les temps de repos journalier ininterrompu sont ainsi de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompus de 45 heures.

En cas de double équipage, à chaque changement de conducteur, les premières 45 minutes du temps de disponibilité du co-conducteur ayant fini son service de conduite et n'effectuant pas d'autres tâches sont considérées comme du repos.

Autres dispositions

Transport en ferry ou train

Lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les exigences relatives au repos quotidien sont plus souples. Un repos journalier ne peut être interrompu que deux fois, mais l'interruption totale ne doit pas dépasser une heure au total. Cela permet à un véhicule d'être conduit sur un ferry et de repartir à la fin de la traversée. Si la période de repos est interrompue de cette manière, la période de repos cumulée totale doit toujours être de 11 heures. Une couchette doit être disponible pendant la période de repos³⁸.

Événements imprévus

Tant que la sécurité routière n'est pas compromise et pour que le conducteur puisse atteindre une aire appropriée, une dérogation aux règles européennes peut être autorisée afin d'assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Les conducteurs doivent indiquer toutes les raisons sur le dos de leurs feuilles d'enregistrement du tachygraphe ou sur une feuille imprimée. Des événements de la sorte répétés et réguliers pourraient indiquer aux forces de l'ordre que les employeurs ne respectent pas les règles.

Exceptions nationales aux règles d'heures de conduite

L'article 13, paragraphe 1 du règlement CE n°561/2006 établit la liste des dérogations nationales possibles à l'application des dispositions relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux périodes de repos (articles 5 à 9 du règlement). Il est de la compétence des États membres de décider si l'une des dérogations nationales possibles énumérées sera accordée ou non³⁹.

³⁸ <http://www.lvportals.lv/visi/skaidrojumi/198164-darba-un-atputas-laiks-autovaditajiem/>

³⁹ Article 13 (1) du règlement (EC) No 561/2006, https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time_en

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 seul pendant une heure 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).

Dans le cadre de double-équipage, le « second » conducteur peut ne pas nécessairement être le même que celui du premier passage. En principe, il pourrait y avoir un nombre illimité de co-conducteurs tant que les règles et conditions sont respectées. La question de savoir si ces seconds conducteurs peuvent prétendre au double-équipage dépend de leurs autres tâches. Sur une opération en double-équipage, les 45 premières minutes d'une période de disponibilité seront considérées comme une pause, à condition que le co-conducteur n'ait pas travaillé⁴⁰.

Indemnités de déplacement

Le règlement n°969 du Conseil des ministres, adopté le 12 octobre 2010, prévoit les montants des indemnités de déplacement tous métiers⁴¹.

La réglementation nationale lettone limite le montant mensuel des indemnités de déplacement à hauteur de 50 % de la rémunération brute totale. En d'autres termes, les indemnités de déplacement ne devraient pas dépasser le salaire fixe augmenté de primes diverses.

⁴⁰ <https://likumi.lv/ta/id/261550-grozijumi-ministru-kabineta-2010-gada-12-oktobra-noteikumos-nr-969-kartiba-kada-atlidzinami-ar-komandejumiem-saistitie-izdevumi->

⁴¹ <https://likumi.lv/doc.php?id=220013>

**Montants des indemnités de déplacement
lettones par destination**

Destinations	Indemnité journalière (en €)
Autriche	46
Belgique	40
Bulgarie	29
République tchèque	35
Danemark	46
France	57
Grèce	46
Croatie	29
Estonie	29
Italie	46
Irlande	52
Chypre	29
Grande-Bretagne	63
Lituanie	29
Luxembourg	40
Malte	29
Pays-Bas	46
Norvège	52
Pologne	29
Portugal	40
Roumanie	35
Slovaquie	29
Slovénie	29
Finlande	46
Espagne	40
Hongrie	29
Allemagne	46
Suède	40

Source: Règlement du cabinet n°969

2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

CONTROLES

La Police nationale assure la surveillance et le contrôle du transport routier en accord avec les lois et règlements de l'État letton et conformément aux réglementations internationales⁴². Elle communique également à la Commission européenne les informations pertinentes concernant le contrôle routier conformément au règlement européen n°561/2006 et la décision de la Commission européenne du 22 septembre 2008⁴³.

SECURITE ROUTIERE

C'est la direction de la sécurité routière qui réalise en Lettonie le contrôle technique des véhicules et leur enregistrement et s'assure de la bonne mise en œuvre des politiques en matière de sécurité routière ainsi que de la prévention des accidents de la route.

Le tableau suivant permet de rendre compte de l'évolution du nombre d'accidents sur les routes lettones :

Accidents de la route en Lettonie

	2013	2014	2015	2016
Accidents de la route (entraînant des morts et blessures graves)	3 489	3 728	3 692	3 792
Morts au total	179	212	188	158
Morts, piétons	70	71	63	55
Morts, passagers	26	53	40	27
Morts, conducteurs	67	66	70	63
Morts, cyclistes et cyclomoteurs	16	22	15	13
Morts pour 100 000 habitants	9	11	10	8
Blessés total	4 338	4 603	4 566	4 648

Source: Latvian Statistics

Bien que le nombre d'accidents de la route entraînant la mort ait légèrement diminué, le problème reste important en Lettonie. Selon les statistiques fournies par la direction de la sécurité routière, les usagers de la route et les piétons restent les principales victimes de ces accidents. La direction souligne que 31 personnes ont trouvé la mort, en 2016, dans un accident de la route impliquant un poids lourd. Le nombre d'accidents de la route est passé de 16 464 en 2013 à 17 711 en 2015. Chaque année, 10 % de ces accidents impliquent des poids lourds.

⁴² <https://likumi.lv/doc.php?id=67957>

⁴³ <https://likumi.lv/doc.php?id=45467>

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 entre octobre 2017 et mars 2018, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

Pour la réalisation de cette partie, 11 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail principalement dans la région de Riga et du port de Liepaja. Parmi les 11 entreprises interrogées, 9 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	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	6	Russie, Ukraine, Biélorussie, Allemagne, Pologne	4	1 000 000 €
Entreprise 2	50	Benelux, Allemagne, France	53	40 000 000 €
Entreprise 3	40	Ukraine, Biélorussie, Autriche, Allemagne	48	N/A
Entreprise 4	20	Russie, Allemagne, Pologne	20	2 500 000 €
Entreprise 5	300	Pologne, Allemagne	400	N/A
Entreprise 6	1 000	Benelux, Russie	1 350	N/A
Entreprise 7	16	France	24	N/A
Entreprise 8	200	Espagne, Italie	250	N/A
Entreprise 9	16	Allemagne, Pologne, Suède, Pays-Bas	18	1 700 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international effectuant des opérations en grande partie entre les pays de l'Europe de l'Ouest, les pays baltes et les pays de la Communauté des Etats indépendants (Russie, Ukraine, Biélorussie). Il a été remarqué, lors des entretiens, que les dirigeants d'entreprises rencontrés exploitent leur avantage linguistique russophone pour obtenir des marchés à l'Est.

3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. 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). Les 9 entreprises interrogées réalisent la totalité de leur activité à l'international.

Les PME de TRM visitées sont souvent des sous-traitants des grands groupes de l'Ouest, notamment originaires des pays scandinaves. On remarque en Lettonie une part importante de fret, environ 20 %, obtenue via les bourses de fret.

VEHICULES

Les véhicules sont exploités de façon intensive par les entreprises lettones. Le kilométrage annuel peut parfois dépasser les 150 000 km, voire plus dans le cas de trois entreprises qui pratiquent le double équipage. Dans les entreprises où le double équipage n'est pas pratiqué, le kilométrage annuel d'un véhicule se situe entre 120 000 et 144 000 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 138 000 km et une durée d'exploitation annuelle de plus 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 surtout de la taille de l'entreprise. Les véhicules sont souvent obtenus en crédit-bail de 48 mois avec un acompte de 10 % à 30 % au début du contrat. Puis, ils sont achetés et gardés pour une durée de 3 ans supplémentaires. Il a été observé, lors des entretiens, que les véhicules exploités intensivement en double équipage sont souvent revendus avec plus de 1 200 000 km au compteur, soit après un total de 6 ans d'exploitation, avec une moyenne de 210 000 km/an.

Lors des entretiens, certaines entreprises ont déclaré faire souvent appel au marché de l'occasion suédois pour acquérir des tracteurs de marques Volvo et Mercedes, de faible kilométrage, à un prix 40 à 60 % en dessous du prix du neuf. Les véhicules en question leur permettraient d'affronter les conditions météorologiques difficiles du nord de l'Europe tout en limitant les coûts d'exploitation face à leurs concurrents voisins.

La vitesse moyenne déclarée par les entreprises est de l'ordre de 70 km/h, dépendant essentiellement des pays visités. La qualité des routes biélorusses, russes et ukrainiennes ne permet pas d'atteindre une vitesse satisfaisante. En revanche, les routes des principaux marchés dans l'Union européenne, à savoir l'Allemagne, le Benelux, l'Autriche et la France, permettent d'atteindre une vitesse moyenne plus élevée.

CARBURANT

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

Comme les transporteurs lituaniens, le pavillon letton effectue une partie de l'achat du carburant hors UE, à des prix bien inférieurs à ceux connus au sein de l'Union européenne. En effet, profitant des voyages en Biélorussie, en Ukraine ou en Russie, les entreprises lettones arrivent à baisser de 20 à 30 % 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 letton et d'utiliser le carburant acheté à moindre prix sur leurs trajets dans l'Union européenne. Comme dans le cas de la Lituanie, 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.

Les problèmes rencontrés sur le marché russe, suite à l'embargo après l'annexion de la Crimée, semblent être résolus. Les transporteurs lettons déclarent s'être adaptés aux nouvelles conditions en modifiant à la marge leur organisation.

Selon les témoignages, près de 30 % du carburant proviendrait des achats réalisés hors UE, notamment sur le territoire russe.

Concernant les prix, pour 30 % de leur carburant, les entreprises lettones paient en moyenne 0,55 € TTC (TVA non récupérable) le litre de carburant en Russie. Pour leurs achats dans l'Union européenne, les 70 % restants, ils privilégient l'achat en Pologne (prix moyen de 0,846 €/l) à hauteur de plus de 50 %, et le reste en Lettonie au prix moyen de 0,864 €/l.

Au final, avec le rapport d'approvisionnement décrit ci-dessus, le litre de carburant coûte 0,7608 € aux transporteurs lettons.

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 compris entre 1 350 €/an et 1 500 €/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 3 450 €/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 ou pour les véhicules d'occasion, ce poste de coût monterait jusqu'à 5 000 € pour les véhicules les plus exploités.

Selon les calculs du CNR, ce poste de coût représente près de 3 525 €/an dans le contexte actuel où la flotte des entreprises visitées est composée à hauteur de 30 % de véhicules d'occasion, à 50 % de véhicules achetés sur la période 2011-2014 et à 20 % de véhicules récents toujours sous contrat d'entretien du constructeur.

PNEUMATIQUES

Pour un véhicule réalisant près de 138 000 km par an, le coût des pneumatiques est estimé à 2 880 €/an. Sont également pris 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.

Certaines entreprises lettones privilégient des marques de pneus chinoises à des prix autour de 200 € la pièce contre les pneus haut de gamme dont le prix peut facilement dépasser les 500 €. Les routes de l'Est souvent empruntées par les transporteurs lettons seraient plus adaptées aux pneus peu onéreux dont le changement interviendrait tous les 150 000 km en moyenne.

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 80 000 € pour le tracteur (de marque Volvo dans 80 % des cas) et de 22 000 € pour la semi-remorque, soit un prix de 102 000 € HT total pour l'ensemble.

La valeur résiduelle d'un tracteur à la revente est estimée à 17 000 € pour les véhicules qui sont actuellement en vente sur le marché de l'occasion à un kilométrage dépassant le million de kilomètres.

Pour le calcul du coût de financement et de détention du véhicule, la durée de détention retenue est de 7 ans pour le tracteur et de 12 à 15 ans pour la semi-remorque. Ainsi, ce poste de coût est estimé à plus de 11 539 €/an pour un ensemble 40T.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour les transporteurs lettons 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 30 % de son activité dans l'Est (Russie et Biélorussie), c'est-à-dire en grande partie sur des routes sans péages et 70 % de son activité sur les territoires letton (près de 9 500 km/an), scandinave (près de 7 500 km/an), polonais (près de 25 000 km/an), allemand (près de 30 000 km/an), du Benelux (près de 9 500 km/an), autrichien (près de 5 000 km/an), français et espagnol (près de 10 000 km/an), le coût annuel des péages serait de 12 400 €/an environ.

Ce poste de coût prend en compte l'Eurovignette et la vignette pour l'utilisation des routes lettones et lituaniennes mais pas la taxe routière intégrée dans le tableau récapitulatif avec la 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 Lettonie). Le prix total de l'assurance obligatoire et du « casco » se concentre autour de 2 400 € par an et par tracteur.

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 2 850 € pour un transporteur ne représentant pas un taux d'accident important.

3.3 OBSERVATION DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et le niveau de rémunération des conducteurs en Lettonie 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 dans le nord de la Pologne.

La seconde phase consiste en l'interrogation d'une vingtaine de conducteurs volontaires 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 MARCHÉ DU TRAVAIL

Le marché du TRM letton semble directement lié aux marchés des pays à l'est de l'Union européenne, pour des raisons historiques et linguistiques. À noter que l'intégralité des conducteurs rencontrés lors des entretiens et travaillant dans les sociétés lettones étaient russophones.

Un second marché crucial pour le secteur du TRM letton est la Scandinavie, plus particulièrement le marché suédois. Ainsi, les entreprises lettones se positionnent comme un intermédiaire entre l'UE et les pays de la CEI.

Contrairement à leurs voisins lituaniens, les transporteurs lettons disent avoir subi de façon plus modérée l'impact négatif de l'embargo envers la Russie.

Le marché du travail présente un besoin structurel en conducteurs. Le pays a récemment facilité l'emploi des conducteurs étrangers dans des conditions précises comme expliqué plus tôt dans cette étude.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Volume d'activité et kilométrage

Les conducteurs lettons ont droit à 4 semaines de congés payés, soit le minimum européen. Pour la plupart, ils déclarent prendre la totalité de leurs congés payés. Certains se mettraient d'accord avec leur employeur pour utiliser leur droit pendant les périodes de baisse d'activité, soit généralement deux semaines en été et la semaine de Noël suivie d'une seconde début janvier.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 228 jours par an, réalisant entre 110 000 et 165 000 km avec une concentration autour des 130 000 km. En effet, le kilométrage des conducteurs réalisant régulièrement des tournées en Biélorussie et Russie serait plus proche des 112 000 km, contre près de 138 000 km par an dans le cas des tournées européennes.

La plupart des entreprises lettones préfèrent spécialiser leurs conducteurs sur un des principaux marchés, de l'Est ou de l'Ouest. De cette façon, elles obtiendraient une productivité plus importante et profiteraient de la connaissance des routes de l'Est de leurs conducteurs étrangers souvent originaires de Biélorussie ou d'Ukraine. Ainsi, le mode de calcul des salaires des conducteurs est aussi adapté selon le type de conducteur. Le salaire retenu dans la recomposition d'une fiche de paie est celui d'un conducteur letton.

Le planning type pour un conducteur spécialisé à l'Est se composerait d'un aller-retour par semaine minimum avec des retours fréquents à la base pour les week-ends. En revanche, les conducteurs spécialisés à l'Ouest partiraient

pour des tournées de deux, voire trois semaines, en fonction de la destination. Ils retourneraient à la base généralement une fois par mois pour 4 à 6 jours de repos.

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. Comme dans la plupart des pays de l'Est de l'Europe, les conducteurs confondent souvent ces deux notions, acceptant de facto que leur seul travail pris en considération soit la conduite.

Les conducteurs lettons connaissent et répètent par coeur les limites de la réglementation européenne en ce qui concerne les temps de conduite et de repos. Certains conducteurs reconnaissent, de façon confidentielle, qu'ils dépassent souvent les limites européennes sur les routes des pays de l'Est afin d'atteindre des objectifs de kilométrage fixés par leur employeur.

REMUNERATION

Point de vue de l'entreprise

Le salaire minimum d'un conducteur letton était de 380 euros brut fin 2017 lors de la réalisation de certaines enquêtes. Les entreprises lettones déclarent rémunérer leurs conducteurs à hauteur de 500 à 600 euros brut par mois afin de respecter la règle nationale qui interdit que le montant des indemnités de déplacement ne dépasse le montant du salaire brut. Le montant du salaire minimum letton a été revu à la hausse début 2018, ce qui n'impacte pas la pertinence des salaires recueillis lors des entretiens fin 2017.

Concernant les conducteurs d'origine étrangère, la réglementation lettone qui facilite leur embauche impose, en contrepartie, l'octroi du salaire moyen tous secteurs confondus. Le salaire moyen, souvent mis à jour par l'institut de statistiques officiel, représente environ 900 euros. En termes de salaire fixe, les conducteurs étrangers gagnent donc jusqu'à 50 % de plus que leurs collègues locaux. Cette mesure est souvent décriée par les professionnels car elle créerait des tensions entre conducteurs au sein de l'entreprise.

La rémunération totale des conducteurs est complétée par les indemnités de déplacement calculées suivant le nombre de jours passés à l'étranger et la destination.

Selon le profil type établi par le CNR, le salaire brut d'un conducteur letton est 200 € en dessous du salaire d'un conducteur étranger. Cet écart peut être réduit au niveau de l'octroi d'indemnités journalières et de primes exceptionnelles. En effet, les indemnités journalières sont en moyenne de 40 € à l'Ouest, destination privilégiée des conducteurs lettons, contre 29 € pour les pays de la CEI.

Point de vue des conducteurs

75 % des conducteurs interrogés déclarent avoir des conditions de travail au niveau moyen du secteur en Europe. Dans plus de 80 % des cas, ils retournent souvent chez eux pour le week-end au moins un week-end sur deux.

Les conducteurs lettons considèrent être payés correctement. La plupart reçoit la moitié de sa rémunération sous forme de salaire fixe, la seconde moitié étant réglée sous forme d'indemnité de déplacement sur la fiche de paie. Cette version correspond à la réglementation en vigueur et aux déclarations des entreprises.

Une très large majorité des conducteurs déclare recevoir entre 1 200 et 1 300 euros net en fin de mois. Pour arriver à ce montant, ils déclarent pourtant être soumis à des modes de calcul internes différents de l'addition du salaire fixe et des indemnités. Près de 60 % des conducteurs ayant accepté de répondre à cette question, déclarent calculer leur salaire sous forme de prime kilométrique, soit entre 0,95 euro et 1,2 euro au kilomètre. Le reste dit recevoir une prime par pays de destination ou par trajet, 250 euros pour l'Espagne ou l'Italie, 100 euros pour la Grande-Bretagne ou la France par exemple.

Les conducteurs lettons recevraient souvent des primes d'ancienneté et des bonus d'encouragement sur la base de leur consommation de carburant et leur accidentologie. Ces primes sont souvent réservées aux conducteurs lettons afin de rapprocher leur salaire de celui de leurs collègues d'origine étrangère. Elles représentent entre 75 et 100 euros par mois et peuvent aussi monter jusqu'à 200 euros dans certains cas exceptionnels.

Dans le cadre des grandes tournées allant de 4 à 6 semaines, les transporteurs n'hésitent pas à distribuer une prime de près de 200 € par tournée pour inciter les jeunes conducteurs lettons.

Les conducteurs déclarent souvent que les déclarations mensuelles de leurs déplacements sont « remplies par le comptable ou un autre responsable dans l'entreprise sans qu'aucune information ne leur soit transmise avant la découverte de la fiche de paie à la fin du mois ».

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR LETTON SUR LE MARCHÉ UE

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil de conducteur type pour la Lettonie 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 letton sur le marché UE - 2017	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de moyenne distance (souvent près de 1 000 km l'aller) - Les conducteurs lettons conduisent vers des destinations à l'intérieur de l'UE. - Retour à la base au moins un week-end sur deux dans 80 % des cas. - Conducteurs lettons parfois contraints de faire des tournées de trois semaines dans les pays au sud de l'Europe (France, Espagne, Italie) contre une prime exceptionnelle de grande tournée. - Salaire brut fixe entre 500 et 600 euros, montant plus élevé que le salaire minimum complété par des indemnités de déplacement. - Primes souvent accordées en fin de mois aux conducteurs lettons pour la bonne conduite ou la conduite responsable (sans accident) complétées par des primes de fin d'année (prime de Noël). - La rémunération mensuelle nette souvent calculée à travers des primes kilométriques au taux de 0,10 à 0,11 euro/km. - Congés payés annuels de 28 jours consécutifs pris en totalité, moitié en hiver moitié en été.
Kilométrage annuel réalisé	130 000 km
Nombre de jours de travail par an	228
Nombre de semaines d'activité par an	42
Nombre d'heures de conduite par an	1 950
Coût annuel pour l'employeur en €	18 911,28 €
Coût horaire de conduite en €	9,55 €
Coût kilométrique en €	0,15 €

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

Recomposition du coût d'un conducteur letton en 2018			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	730,00 €	Salaire Brut	730,00 €
Salaire brut fixe	600,00 €	Salaire brut fixe	600,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	130,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	130,00 €
Cotisations sociales	175,86 €	Cotisations sociales	80,30 €
Cotisations globales employeur	175,86 €	Cotisations globales salarié	80,30 €
		Impôt sur le revenu	129,94 €
Salaire brut chargé	905,86 €	Salaire net après impôt et cotisations	519,76 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	731,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	731,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	1 636,86 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	1 250,76 €
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	8 760,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	8 760,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	2 110,28 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	2 522,88 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	10 870,28 €	Revenu fixe * 12 mois	6 237,12 €
Indemnités * 11 mois	8 041,00 €	Indemnités * 11 mois	8 041,00 €
Coût total annuel	18 911,28 €	Revenu net annuel	14 278,12 €
<i>Calcul réel de la rémunération nette complète basée sur une prime kilométrique</i>			
Pratique la plus répandue			Occurrence
Taux kilométrique		0,107 €	
Kilométrage mensuel moyen pendant 11 mois de travail effectif		11 818	11 mois
Rémunération nette totale basée sur le kilométrage		1 264,55 €	11 mois
Rémunération nette pour un mois de non activité		519,76 €	1 mois
Revenu net annuel du conducteur		14 429,76 €	

3.5. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Pendant les entretiens, 4 entreprises ont déclaré avoir fait des calculs de prix de revient. Selon leurs calculs, le prix de revient d'un kilomètre se situerait entre 0,62 € et 0,88 €.

Le coût de structure des entreprises étant évalué à près de 0,10 €/km, le calcul de coût du revient du CNR se trouve dans la fourchette annoncée par les entreprises.

Comme il n'y a pas de critère précis sur les coûts de structure, ils 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 2018		
	unité	Lettonie
Kilométrage annuel du véhicule	km	138 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,20
Coût d'un conducteur	€/an	18 911
Ratio conducteur/tracteur		1,06
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	11 539
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2017	€/litre	0,761
Coût du carburant	€/an	29 397
Pneumatiques	€/an	2 880
Entretien-réparations	€/an	3 525
Péages et vignette	€/an	12 400
Assurance (véhicule)	€/an	2 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	674
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		83 340
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,604

Source : études CNR Europe

4. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles lettones et européennes :

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

Parlement letton <http://www.saeima.lv/en/about-saeima/work-of-the-saeima>

Ministère de l'Économie letton <http://www.mfa.gov.lv/en/policy/economic-affairs>

Ministère des Transports letton www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=134

LIAA, <http://www.liaa.gov.lv/en/trade/foreign-trade-statistics>

Ministère de l'Environnement et du Développement régional letton

http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/ipasi_aizsargajamas_dabas_teritorijas/?doc=4063

Plan national 2014–2020 http://www.nap.lv/images/NAP2020%20dokumenti/NDP2020_English_Final.pdf

http://www.liaa.gov.lv/files/liaa/attachments/3_colliers_latvia_economic_overview_2016.pdf

LIAA

http://www.liaa.gov.lv/files/liaa/attachments/latvian_business_environment_green_business_gatis_ginters.pdf

Banque de Lettonie, rapport annuel 2016

https://www.bank.lv/images/stories/pielikumi/parlatvijasbanku/gada_parskati/LB_AR_2016_en.pdf

Ministère des Finances letton <http://www.fm.gov.lv/en/s/taxes/>

Sites des organisations professionnelles lettones

<https://lvceli.lv/en/information-and-facts/>

<http://www.lbas.lv/?locale=en>

<https://www.chamber.lv/en>

<http://www.laff.lv/en/>

<https://www.ltab.lv/>

<http://www.lla.lv/>