



Comité National Routier

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE

2012

MAI 2013

SOMMAIRE

1 Les caractéristiques de l'échantillon	5
2 L'analyse par classe d'effectifs	6
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	6
2.1.1 <i>L'activité des véhicules</i>	6
2.1.2 <i>Le ratio conducteur par véhicule</i>	7
2.1.3 <i>La productivité des véhicules</i>	7
2.1.4 <i>Le carburant</i>	7
2.1.5 <i>L'utilisation du matériel</i>	8
2.1.7 <i>Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année</i>	10
2.2 Les coûts des véhicules	11
2.2.1 <i>Le carburant</i>	11
2.2.2 <i>Les pneumatiques</i>	11
2.2.3 <i>L'entretien-réparations</i>	11
2.2.4 <i>Les péages autoroutiers</i>	11
2.2.5 <i>Le renouvellement et les conditions de financement du matériel</i>	12
2.2.6 <i>Les assurances</i>	13
2.2.7 <i>Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année</i>	14
2.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite	14
2.3.1 <i>L'emploi des conducteurs</i>	14
2.3.2 <i>La qualification et l'ancienneté des conducteurs à plein temps</i>	15
2.3.3 <i>L'activité annuelle des conducteurs à plein temps</i>	16
2.3.4 <i>Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps</i>	16
2.3.5 <i>La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps</i>	16
2.3.6 <i>Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	17
2.3.7 <i>Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année</i>	18
2.4 Les coûts de structure	18
2.5 Clients et délais de paiement	18
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	19
2.6.1 <i>La part relative du carburant</i>	19
2.6.2 <i>Les indicateurs d'évolution du prix du gazole</i>	20
3 L'analyse par classe kilométrique	20
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	20
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	20
3.2.1 <i>L'activité des véhicules</i>	20
3.2.2 <i>La productivité des véhicules</i>	21
3.2.3 <i>Le carburant</i>	21
3.2.4 <i>L'utilisation du matériel</i>	22
3.2.5 <i>Le financement des véhicules</i>	22
3.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite	23
3.3.1 <i>Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps</i>	23
3.3.2 <i>Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	23
3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules	23
3.4.1 <i>Le carburant</i>	23

3.4.2 Les pneumatiques	24
3.4.3 L'entretien-réparations	24
3.4.4 Les péages	24
3.4.5 Le renouvellement du matériel	24
3.4.6 Les assurances	25
3.4.7 Les coûts de structure	25
5 Présentation des résultats au format de la grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD, aux conditions de décembre 2012	27
6 Les principales évolutions depuis 2002	28
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	28
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	29
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	30
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	31
7 Exemples d'application de la formule trinôme	32
7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient	32
7.2 Exemples	32
7.2.1 Exemples 1 : Distance d'envoi faible	32
7.2.2 Exemples 2 : Distance d'envoi élevée	33

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises (TRM) opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui.

Au cours du quatrième trimestre 2012, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

Comme les années précédentes, le taux de fidélisation des enquêtés avoisine 90 % : 9 % des entreprises ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

L'enquête 2012 a ainsi permis de recalculer les référentiels de coûts du CNR au regard de l'évolution des conditions d'exercice de l'activité.

Le CNR restitue les résultats de 2012 en trois temps :

- Pages 5 à 20 : une analyse des résultats par classe d'effectifs, variable de stratification du panel enquêté.
- Pages 20 à 25 : une analyse complémentaire par intervalle de kilométrage pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées.
- Page 27 : la présentation des résultats au format des grilles de coûts de référence usuellement communiquées par le CNR.

En complément, le CNR rappelle les principales évolutions enregistrées depuis 2002 (pages 28 à 31) et traite d'exemples pratiques d'application de la formulation trinôme du prix de revient (pages 32 et 33).

1 Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance en compte d'autrui à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été stratifié selon trois classes d'effectifs salariés :

- de 0 (artisan) à 19 salariés,
- de 20 à 49 salariés,
- 50 salariés et plus.

La part relative de chaque classe d'effectifs est proportionnelle à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du secteur « transport routier interurbain » (longue distance), telle qu'elle résulte de l'Enquête Annuelle d'Entreprises du Service Observation Economique et Statistique (SOEs) du Ministère chargé des Transports.

CONTRIBUTION DES CLASSES D'EFFECTIFS AU CA DU SOUS-SECTEUR 4941A (TRM DE LONGUE DISTANCE)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	22,8	25,7	51,5	100 %

Source : EAE 2007, SOeS

Le panel enquêté est composé indifféremment de tout type d'entreprises : artisans, TPE ou PME indépendantes, ou établissements membres d'un groupe. On entend ici par "groupe" toute entreprise structurée autour de plusieurs établissements, filiales ou autres entités commerciales et juridiques.

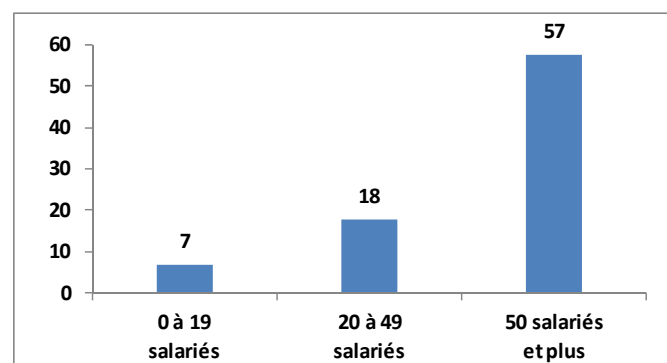
La majorité des entreprises interrogées en 2012 est indépendante juridiquement. Seulement 17 % d'entre elles appartiennent à un groupe.

NATURE DES ENTREPRISES INTERROGÉES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	2,6	13,8	25,0	17,0 %

Précisons que les données statistiques présentées ici portent sur la seule famille des ensembles routiers 40 tonnes exploités en longue distance, objet de l'enquête, et non sur l'ensemble du parc exploité par les entreprises interrogées. Pour cette famille homogène, le nombre moyen de véhicules moteurs exploités par classe d'effectifs salariés est le suivant :

NOMBRE MOYEN DE VEHICULES MOTEURS EXPLOITES



L'analyse entreprise par entreprise des variations des parcs dédiés à la longue distance conduit aux évolutions suivantes :

VARIATION 2012 / 2011 DU PARC MOTEUR EXPLOITE EN LONGUE DISTANCE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	-1,6	+2,0	-2,2	-1,6 %

2 L'analyse par classe d'effectifs

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

Les évolutions 2012 / 2011 figurent en page 10 (§ 2.1.7)

2.1.1 L'activité des véhicules

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	116 352	111 997	111 374	112 700 km
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	229,9	228,4	230,3	229,8 j
Kilométrage journalier moyen	506	490	484	490 km
Vitesse moyenne	68,2	66,7	66,5	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	569	541	555	555 km
Indicateur de productivité d'un véhicule	2,138	2,083	2,124	2,122 M t.km

La reprise timide du TRM constatée en 2011 ne s'est pas poursuivie en 2012. Les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules observées avec l'enquête 2012 indiquent une dégradation de l'activité du TRM longue distance en 2012 :

- diminution du kilométrage annuel parcouru (- 2,9 % par rapport à 2011),
- légère baisse du nombre de jours d'activité de - 0,3 %,
- une évolution estimée à - 1,5 % de l'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes).

Le parc dédié à la longue distance s'est contracté de - 1,6 % en un an. La combinaison de ces deux derniers indicateurs donne une baisse d'activité pour le parc de véhicules 40 tonnes exploités en longue distance de - 3,1 % entre le 4^{ème} trimestre 2011 et le 4^{ème} trimestre 2012.

Mais attention, ces observations sont recueillies au cours du 4^{ème} trimestre 2012. Il convient donc d'être prudent, car depuis la crise, on constate que l'activité de TRM est devenue plus fluctuante.

INDICATEURS D'ACTIVITE DU PARC LD 40T DEPUIS 2007

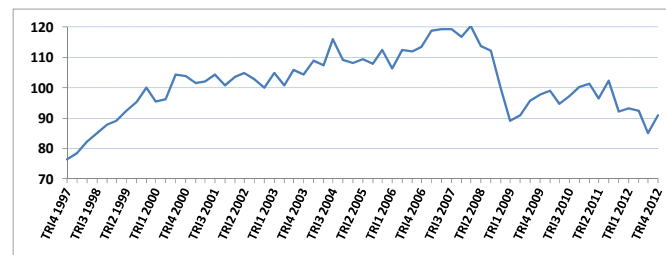
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indicateur d'activité du parc 40T en longue distance	100	95,76	85,69	84,48	89,02	86,28

Entre 2007 (dernière année pleine d'avant crise) et 2012, l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes longue distance

diminue de - 13,7 %. La dégradation économique, engagée avec le choc d'activité de 2008 / 2009, perdure.

Les indicateurs de production du TRM publiés par le SOeS confirment cette tendance.

EVOLUTION DE LONG TERME DE L'INDICE DE PRODUCTION DES SERVICES DE TRM EN ZONE LONGUE DISTANCE (BASE 100 = ANNEE 2000)



Source : SOeS - données trimestrielles cvs.

L'indice de production des services de TRM (IPST) en zone longue, national, calculé par le SOeS diminue en moyenne annuelle de - 7,8 % entre 2012 et 2011. La baisse a été principalement ressentie lors du troisième trimestre 2012.

Le troisième trimestre 2012 est ainsi marqué par une chute du volume de production du TRM en longue distance, d'une ampleur proche des variations mesurées lors du quatrième trimestre 2008 ou du premier trimestre 2009, c'est-à-dire au cœur de la crise de 2008 / 2009.

L'IPST en zone longue, national, tombe au troisième trimestre 2012 à son niveau le plus bas depuis le troisième trimestre 1998.

Comme tous les ans depuis 2009, les analyses par classe d'effectifs du kilométrage annuel parcouru par un véhicule et de la distance moyenne d'une relation montrent que les entreprises de 0 à 19 salariés opèrent sur un champ géographique plus étendu que les autres.

Avec la crise, certaines entreprises ont recentré leurs activités pour trouver de nouveaux gisements de rentabilité. Les petites entreprises plus dépendantes économiquement de leurs clients (cf. *infra pages 18 et 19, § 2.5*) ont moins l'opportunité de mettre en œuvre de telles stratégies.

La vitesse, mesurée en moyenne à 66,9 km/h, est stable. Dans le contexte actuel de niveau de prix de carburant élevé, elle n'apparaît pas comme un facteur de rentabilité. Les entreprises sensibilisent de plus en plus fréquemment leurs conducteurs à l'« éco-conduite ».

Les entreprises de TRM mènent aussi des politiques internes très strictes en matière de respect des vitesses maximales autorisées. Illustration, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h a été divisé par 3 entre 2000 et 2011 pour les poids lourds, hors autoroute (source, *Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR*).

La vitesse observée est maximale pour les entreprises de 0 à 19 salariés (68,2 km/h). Les petites entreprises sont moins enclines à développer des politiques de limitation de vitesse, nécessitant parfois des ajustements mécaniques coûteux (après ou lors du renouvellement des véhicules).

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

RATIO CONDUCTEUR / VEHICULE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,06	1,08	1,07

Le ratio conducteur / véhicule est égal au rapport du nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules sur le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à plein temps et exclusivement à ce parc.

Ce ratio est maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Plus l'entreprise est importante, plus elle dissocie le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ».

Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines, favorise un meilleur contrôle des heures supplémentaires et augmente le nombre annuel de jours d'exploitation des véhicules.

2.1.3 La productivité des véhicules

COEFFICIENT DE CHARGEMENT DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	85,3	85,2	86,8	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,2	87,3	87,9	87,4 %
Coefficient de chargement (AxB)	73,5	74,4	76,3	75,3 %

La productivité des véhicules est marquée cette année par des évolutions différentes du taux de parcours en charge (stable en 2012) et du taux de chargement sur parcours en charge (+ 1,4 %).

La conjoncture dégradée de l'activité incite les entreprises à optimiser leurs chargements et à développer des stratégies de groupage de lots. Le pourcentage de relations effectuées avec un seul lot diminue ainsi en 2012, passant de 61,9 % à 59,6 %. Le nombre de lots transportés lors de ces opérations de chargements multiples augmente de + 5,1 % cette année.

Le produit des deux taux donne le coefficient de chargement du véhicule. Quand ce coefficient est de 100 % (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal.

Ce coefficient augmente de + 1,5 % en 2012. A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule augmenterait en moyenne de + 1,5 % en 2012.

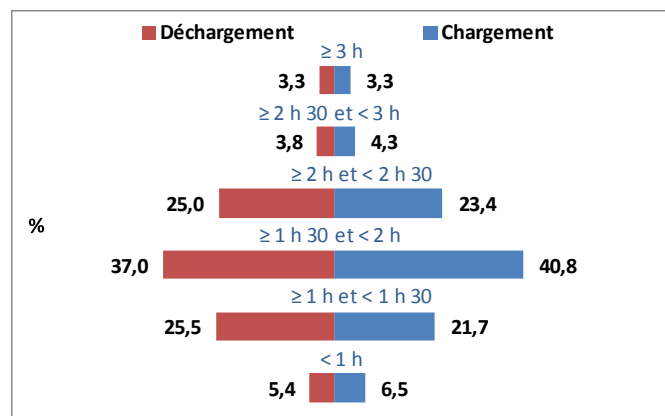
TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps d'attente d'un véhicule au chargement	1,64	1,58	1,59	1,60 h
Temps d'attente d'un véhicule au déchargement	1,54	1,62	1,57	1,58 h

Les temps d'attente diminuent en moyenne de - 1,5 % en 2012.

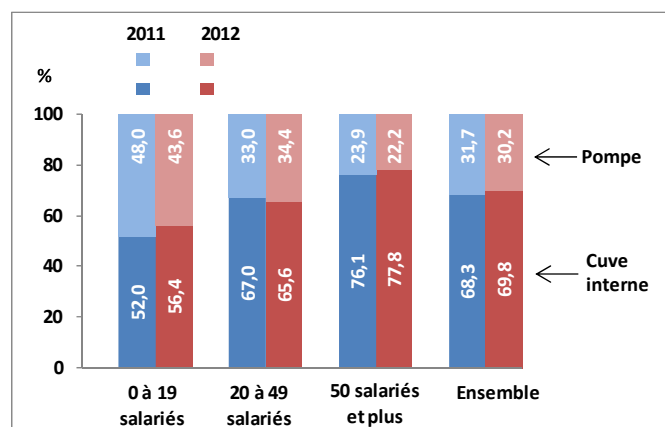
Leur répartition s'est peu modifiée. La majorité des temps d'attente, 87,5 % pour le déchargement et 85,9 % pour le chargement, se concentre toujours entre 1 heure et 2 heures 30. Il convient de rester prudent au moment d'interpréter les évolutions de ces deux variables, complexes à collecter.

REPARTITION DES VEHICULES EN FONCTION DES TEMPS D'ATTENTE AU CHARGEMENT ET AU DECHARGEMENT



2.1.4 Le carburant

RAPPORT D'APPROVISIONNEMENT CUVE / POMPE



La part moyenne de l'approvisionnement interne varie peu en 2012 et oscille comme tous les ans autour de 70 % pour la cuve et 30 % pour la pompe.

Les derniers règlements techniques en matière de stockage de carburant sont des facteurs de stabilité des sources d'approvisionnement.

Les modifications des normes techniques et des règles de contrôle des citernes de carburant ont vraisemblablement un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

De plus, le différentiel de prix de carburant entre les deux sources d'approvisionnement n'est plus aussi important que par le passé. Par exemple en décembre 2000, un transporteur payait en moyenne son gazole à la pompe 11,4 % plus cher qu'en s'approvisionnant en interne. En décembre 2012, cet écart n'est plus que de + 2,7 %. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est donc moins évident aujourd'hui.

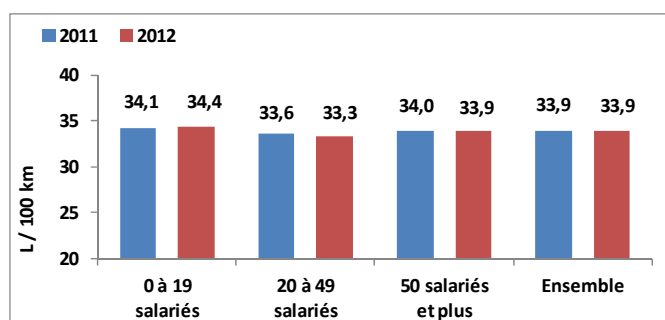
Par ailleurs, des tensions sont apparues avec la crise entre les transporteurs et les distributeurs de carburant en vrac. Ces derniers accordent avec beaucoup de prudence des encours clients aux transporteurs, dont les bilans comptables sont dégradés.

Les entreprises de 0 à 19 salariés restent moins équipées en citerne et hésitent à procéder à un tel investissement de plus en plus long à amortir. Seulement 60,5 % d'entre elles possèdent une cuve. En revanche, le taux d'équipement en citerne atteint 70,8 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 95,2 % pour celles de 50 salariés et plus.

Le volume moyen d'une cuve dépend lui aussi de la taille de l'entreprise : 29,6 m³ pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 44,8 m³ pour celles de 20 à 49 salariés et 63,7 m³ pour celles de 50 salariés et plus. Les prix de livraison varient avec les volumes commandés.

Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 000 litres correspondant à une semi-citerne complète. Les petites entreprises, dont la capacité de stockage est souvent inférieure à 32 m³, bénéficient de prix moins attractifs.

CONSUMMATION DE CARBURANT DES VEHICULES



La consommation des véhicules est stable. Elle avoisine comme l'année dernière 34 litres aux 100 km, niveau « plancher » depuis plusieurs années (à même norme environnementale). Les pratiques de suivi de consommation, très

répandues aujourd'hui, expliquent les faibles dispersions observées.

2.1.5 L'utilisation du matériel

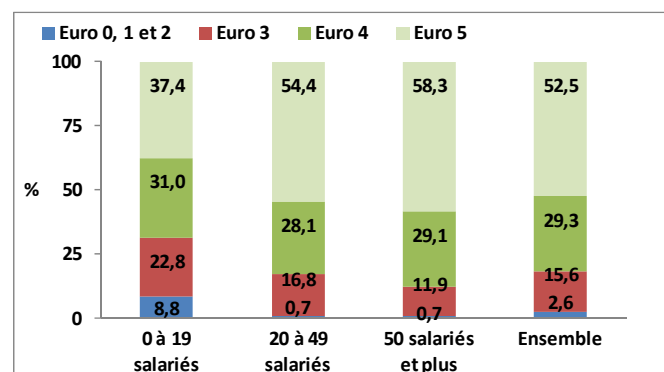
La Commission Européenne fixe régulièrement, en les abaissant, des seuils maximaux pour les rejets polluants des véhicules neufs.

La spécification Euro 5 est entrée en application le 1^{er} octobre 2009. Elle abaisse le plafond d'émission d'oxyde d'azote accepté par Euro 4 d'environ 40 %.

Pour rappel, la norme Euro 4, en vigueur pour les poids lourds neufs immatriculés entre le 1^{er} octobre 2006 et le 1^{er} octobre 2009, réduisait de 30 % environ les émissions polluantes par rapport à la norme précédente.

La future spécification Euro 6 entrera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2013. Elle exigera que les émissions d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures (HC) et de particules soient réduites respectivement de 80 %, 72 % et 50 % par rapport à Euro 5.

PARC EXPLOITE SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE



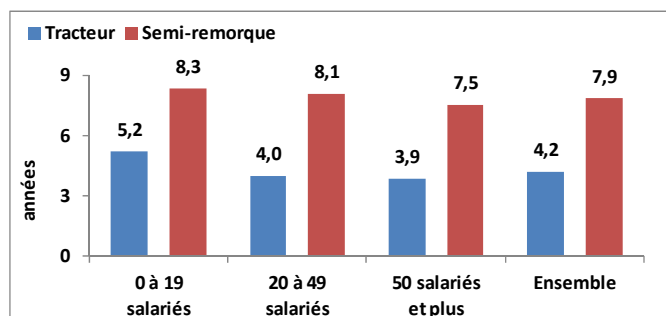
Le pourcentage de véhicules répondant à la norme la plus récente Euro 5 s'accroît cette année. Il passe de 45,3 % en 2011 à 52,5 % en 2012.

L'inflation significative des prix de véhicules, prévue avec le passage à la future norme Euro 6, incite certaines entreprises à anticiper leurs investissements en véhicules neufs et donc à s'équiper en véhicules de norme Euro 5. Toutefois, la croissance constatée du parc Euro 5 reste mesurée (+ 7 points en 2012).

En 2011, année de reprise nette du marché des ventes de poids lourds neufs, la part des véhicules Euro 5 avait bondi de + 18 points, passant de 27,3 % en 2010 à 45,3 % en 2011. La conjoncture dégradée de 2012 et les incertitudes sur l'année 2013 ont vraisemblablement freiné les décisions d'investissement, malgré l'argument des surcoûts liés à la norme Euro 6.

La part des véhicules de norme Euro 5 croît avec la classe d'effectifs. Les entreprises de 0 à 19 salariés, confrontées à des conditions de financement et d'acquisition de véhicules moins avantageuses, renouvellent moins souvent leurs véhicules.

AGE MOYEN DES VEHICULES

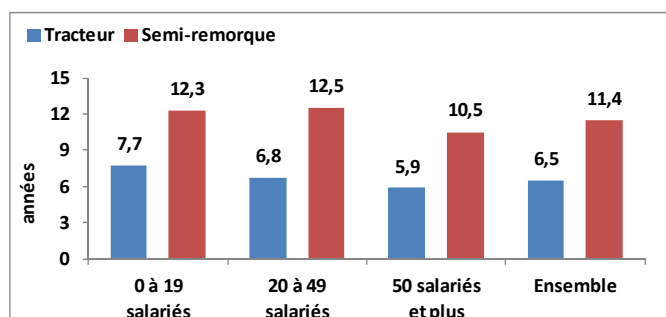


L'âge moyen des véhicules varie peu en 2012 : stabilité pour les tracteurs, + 0,2 an pour les semi-remorques.

L'âge des véhicules décroît avec l'effectif. L'écart entre les classes extrêmes est de 1,3 an pour les tracteurs et 0,8 an pour les semi-remorques. Les entreprises de 50 salariés et plus développent des stratégies de renouvellement plus rapides, du fait de leur capacité d'investissement plus importante. Ce sont elles aussi qui font le plus appel à la location financière (*cf. ci-après page 10*), mode de renouvellement plus court que les autres.

La norme Euro 5 est de ce fait plus représentée dans les grandes entreprises : 58,3 % des véhicules répondent à ces deux normes pour seulement 37,4 % dans les entreprises de 0 à 19 salariés, et 54,4 % dans les entreprises de 20 à 49 salariés.

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES



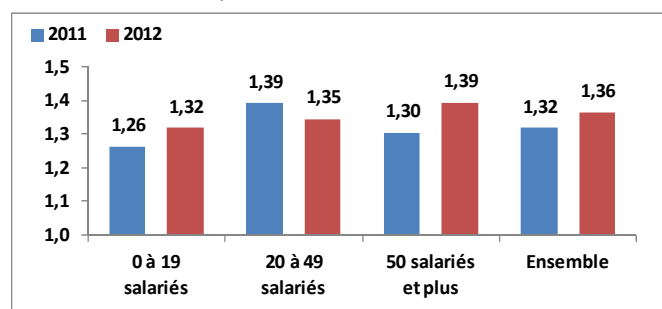
La durée de conservation moyenne d'un tracteur diminue légèrement en 2012 (-0,1 an). Elle dépend principalement du mode de financement des véhicules. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après le financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location financière.

Les contrats de location de véhicules reposent de ce fait sur des périodes de conservation plus courtes que les deux autres modes.

Les dispersions par classe d'effectifs sont à rapprocher de celles constatées pour le mode de financement des véhicules.

L'âge et la durée de conservation des semi-remorques restent, comme tous les ans, significativement supérieures à ceux des tracteurs.

RATIO SEMI-REMORQUE / TRACTEUR



Le ratio semi-remorque / tracteur augmente cette année de + 3 %. Deux raisons principales :

- Les entreprises confrontées à l'érosion de leur activité optimisent leur organisation et leurs plans de transports. Affecter plusieurs semi-remorques par tracteur ou par client permet de gagner en productivité, en réduisant les temps improductifs au chargement et au déchargement. L'augmentation du ratio semi-remorque / tracteur est alors à rapprocher de la diminution des temps d'attente observée cette année.
- En période de crise, les entreprises qui décident de réduire leur parc, privilégient, pour des raisons économiques évidentes, les ventes de tracteurs sur les ventes de semi-remorques.

Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent toujours le ratio le plus faible.

L'achat de semi-remorques supplémentaires reste marginal pour ces petites entreprises, moins enclines à pouvoir répondre aux demandes globales des chargeurs.

Les études internationales du CNR montrent que ce ratio n'est pas systématiquement supérieur à 1. Les pavillons spécialisés sur le transport international (comme ceux de certains PECO) comptent moins de semi-remorques que de tracteurs.

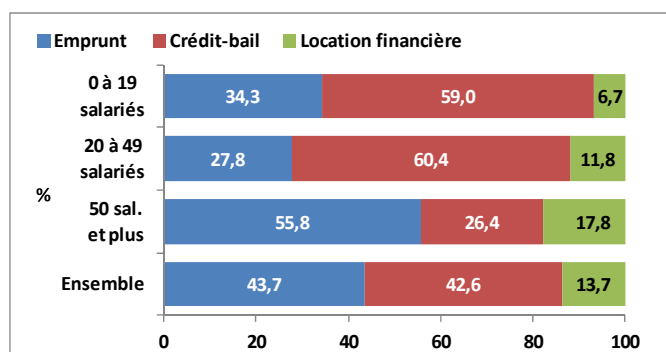
Ils effectuent des opérations de traction pure, stratégie clairement distincte de l'activité traditionnelle française. Un exemple parmi d'autres, les dernières données disponibles d'Eurostat sur le marché du TRM en Hongrie indiquent que le ratio semi-remorque / tracteur est inférieur à 1 pour ce pays, où le transport international est majoritaire (75 % des t.km produites par le pavillon hongrois en compte d'autrui en 2011).

2.1.6 Le financement des véhicules

Le mode de financement principal des véhicules moteurs sur l'ensemble de l'échantillon est l'emprunt. Il représente 43,7 % des financements.

Même si sa pratique reste très minoritaire, la location financière s'est développée en 2012. Confrontées à une conjoncture économique dégradée et à des perspectives incertaines, certaines entreprises ont opté pour ce mode de financement, moins engageant que l'emprunt ou le crédit-bail sur le moyen terme.

REPARTITION DU PARC MOTEUR PAR MODE DE FINANCEMENT



L'analyse par classe d'effectifs fait apparaître des dispersions marquées.

La part de l'emprunt est maximale pour les entreprises de 50 salariés et plus et représente 55,8 % des financements. La structure financière plus large de ces entreprises favorise l'utilisation d'emprunts classiques.

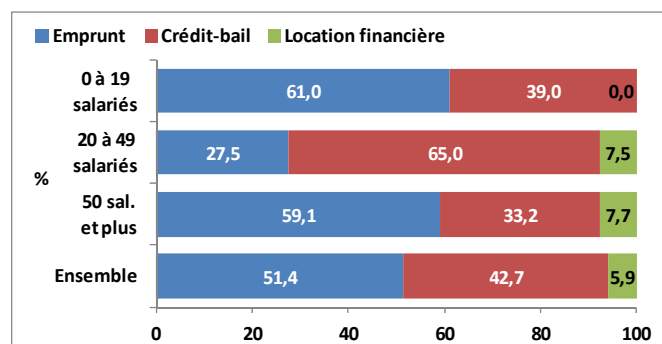
Le recours à la location croît avec l'effectif. Les entreprises de 50 salariés et plus financent leurs tracteurs par la location dans une proportion non négligeable (17,8 % des cas), du fait de leur appartenance plus fréquente à un groupe de transport.

APPARTENANCE A UN GROUPE - PART DE LA LOCATION FINANCIERE DANS LE FINANCEMENT DES VEHICULES

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
% de la location dans le financement d'un tracteur	24,1 %	9,8 %	13,7 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	18,9 %	1,6 %	5,9 %

En effet, les groupes comportent souvent des entités spécialisées, qui mettent des véhicules à la disposition des autres filiales du groupe, via des contrats de location.

REPARTITION DU PARC SEMI-REMORQUES PAR MODE DE FINANCEMENT



L'emprunt est aussi le mode privilégié par les entreprises pour financer leurs semi-remorques. Les véhicules tractés coûtant moins cher, l'arbitrage entre les trois modes de financement est moins décisif.

2.1.7 Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2012 / 2011 DES PRINCIPALES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES 40T LD

	2011	2012	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	116 100 km	112 700 km	- 2,9 %
Ratio conducteur / véhicule	1,07	1,07	0 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	230,5 j	229,8 j	- 0,30 %
Kilométrage journalier moyen	504 km	490 km	- 2,8 %
Vitesse moyenne	66,9 km/h	66,9 km/h	0 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,32	1,36	+ 3,0 %
Taux de kilométrage en charge	86,1 %	86,1 %	0 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,2 %	87,4 %	+ 1,4 %
Coefficient de chargement du véhicule	74,2 %	75,3 %	+ 1,5 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,154 M t.km	2,122 M t.km	- 1,5 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,63 h	1,60 h	- 1,8 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,60 h	1,58 h	- 1,3 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Le carburant

L'enquête mesure le coût net de carburant : achats de carburant déduits du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2012. Les consommations observées au moment de l'enquête sont présentées en pages 7 et 8 (§2.1.4 Le carburant).

La diminution de la TICPE lors du second semestre 2012 s'est traduite par un moindre coût du carburant à l'achat. Le remboursement partiel de TICPE attendu par les entreprises ayant diminué d'autant, l'impact de la baisse de TICPE sur les coûts du gazole est neutre.

2.2.2 Les pneumatiques

COÛT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pneumatiques : coût kilométrique	0,030	0,029	0,030	0,030 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	5,5	3,0	19,1	11,9 %

Le coût kilométrique moyen enregistre une augmentation de + 7,1 % en 2012 (+ 2 cts/km).

Cette inflation a été ressentie par la plupart des entreprises interrogées et s'est répercutée dans les trois classes d'effectifs.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques proposée par les grands manufacturiers du secteur concerne principalement les entreprises de 50 salariés et plus, ce type de prestation étant plus adapté pour des grandes flottes.

2.2.3 L'entretien-réparations

COÛT, CONTRATS D'ENTRETIEN-REPARATIONS ET DE FULL-SERVICE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,079	0,076	0,069	0,073 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	3,1	5,9	2,9	3,7 %
Pourcentage de contrats full-service	13,0	3,8	1,8	4,9 %

Le coût kilométrique d'entretien-réparations augmente de + 2,8 % en 2012. Les dépenses de maintenance ont été alourdies par l'inflation observée sur les prestations d'entretiens externes (ce que confirme l'indice INSEE correspondant, en hausse de + 3,5 % entre décembre 2011

et décembre 2012), sur les lubrifiants (+ 2,2 %) et sur les pièces de rechange (+ 1,7 %).

La décroissance observée par classe d'effectifs s'explique principalement par les variations inverses de l'âge moyen des véhicules. Le coût d'entretien-réparations est ainsi minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus, qui exploitent les véhicules les plus récents (3,9 ans d'âge moyen, contre 5,2 ans pour les entreprises de 0 à 19 salariés et 4 ans pour les entreprises de 20 à 49 salariés).

Les grandes entreprises bénéficient aussi vraisemblablement d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et mains-d'œuvre).

Les contrats d'entretien-réparations restent toujours souscrits en nombre limité (3,7 % des entreprises de l'échantillon 2012).

Les contrats de « full-service », qui incluent les prestations d'assurances, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement, sont comme tous les ans très rares. Ils restent pratiqués par un nombre limité d'entreprises, 4,9 % du panel 2012.

Les dispersions par classe d'effectifs (plus faible recours des grandes entreprises) sont peu explicables. Le faible nombre de réponses positives limite les interprétations.

2.2.4 Les péages autoroutiers

COÛT DE PEAGES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	8 971	8 167	8 738	8 644 €
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,077	0,073	0,078	0,077 €/km

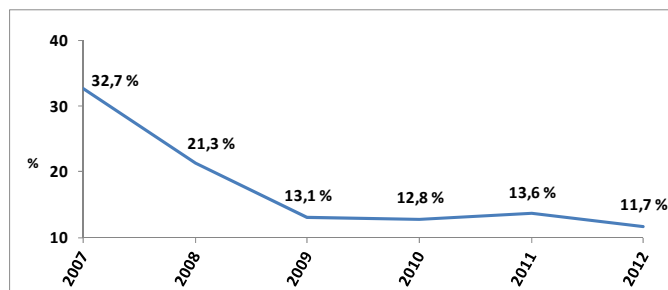
Les dépenses annuelles de péages autoroutiers augmentent de + 3,3 % cette année. Les tarifs autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés dans des proportions voisines de 3 % (en moyenne annuelle + 2,6 % sur 2012).

Les entreprises de TRM sont confrontées depuis 2007 à une hausse marquée du coût d'usage de l'autoroute, sous les effets conjugués de l'inflation régulière des péages de classe 4 et de la contraction des remises commerciales accordées par les réseaux. Le CNR estime à + 34,6 % l'augmentation moyenne du coût d'usage autoroutier entre 2007 et 2012 (taux de croissance moyen annuel de 6,1 %).

Conséquence directe, les entreprises de transport ne recourent plus systématiquement à l'autoroute comme par le passé.

Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le nombre d'entreprises répondant par l'affirmative reste très minoritaire : proche de 12 % ou 13 % des répondants depuis 2009, contre 33 % en 2007.

% D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE



Parmi les entreprises ne privilégiant pas systématiquement l'autoroute :

- 55,9 % d'entre elles déclarent fixer de manière générale l'itinéraire des conducteurs,
- 63,9 % d'entre elles déclarent fournir aux conducteurs des tronçons autoroutiers à éviter.

Ces stratégies de fixation et d'optimisation des itinéraires restent plus répandues dans les entreprises de 50 salariés et plus.

PARMI LES ENTREPRISES NE PRIVILEGIANT PAS SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE, % D'ENTREPRISES :

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
fixant l'itinéraire des conducteurs	36,6	59,0	63,0	55,9 %
fournissant aux conducteurs une liste de tronçons à éviter	47,2	51,3	77,5	63,9 %

D'une manière plus globale, les effets bénéfiques de l'autoroute sont remis en cause dans de nombreux cas. Le facteur de productivité kilométrique directe, lié à une vitesse plus soutenue et stable (régime moteur régulier) ne permet plus de compenser le coût d'usage jugé prohibitif.

Les résultats de la segmentation de l'échantillon autour du taux médian de recours à l'autoroute sont éloquentes (voir tableau ci-après).

La productivité kilométrique et les économies de coûts marginaux de carburant, de pneumatiques et d'entretiens générés par une utilisation régulière de l'autoroute ne permettent pas de compenser l'augmentation correspondante des coûts de péages.

Au final, la somme des coûts kilométriques directs (regroupant les composantes carburant, maintenance,

pneumatiques et péages) augmente entre les deux intervalles, de même que les coûts horaires de conducteurs.

% de kilométrages effectués sur autoroutes payantes *	≤ 35 %	> 35 %
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	107 308	115 170 km
Vitesse moyenne	65,6	67,5 km/h
Consommation aux 100 Km	34,5	33,3 L
Pneumatiques : coût kilométrique	0,030	0,029 €/km
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,077	0,064 €/km
Péages : montant annuel par véhicule	5 896	10 963 €
Somme des coûts directs kilométriques (carburant + entretien + pneus + péages)	0,536	0,547 €/km
Somme des coûts horaires de conducteurs (salaires + charges + frais de déplacement)	21,94	22,29 €/h

* Chaque intervalle représente 50% de l'échantillon (notion de médiane statistique)

2.2.5 Le renouvellement et les conditions de financement du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs remises du matériel acheté neuf. La statistique moyenne du CNR intègre les véhicules, renouvelés ou non dans l'année, ce qui lisse mécaniquement les évolutions d'une année sur l'autre.

VALEUR D'ACHAT DES VEHICULES NEUFS

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	77 799	77 089	75 280	76 319 €
Semi-remorque	26 670	26 372	26 371	26 440 €

La valeur moyenne observée d'un tracteur augmente de + 0,6 % en 2012.

Cette évolution est inférieure à l'inflation observée sur les prix publics de matériels neufs (+ 1,8 % pour le suivi CNR correspondant entre décembre 2011 et décembre 2012). La première statistique intègre tous les véhicules étudiés, renouvelés ou non en 2012, ce qui crée une inertie dans la mesure.

De plus dans certains cas, les entreprises ont renouvelé leurs matériels par des véhicules de gamme inférieure en termes de puissance, de confort ou d'options. Les prix observés s'en trouvent minorés.

La valeur des tracteurs décroît avec l'effectif. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marchés » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise et s'expliquent par :

- la structure des petites entreprises impliquant des achats de matériel souvent à l'unité,
- la volonté des patrons artisans (représentés uniquement dans la première classe d'effectifs) d'exploiter des tracteurs haut de gamme (puissants, toutes options ...),
- la force commerciale croissante avec la taille de l'entreprise.

Cet effet taille de l'entreprise est moins marqué pour les semi-remorques. Les enjeux économiques moindres et les gammes de produits homogènes ne sont pas facteurs d'économies d'échelle.

De plus, les commandes se font en nombre limité, selon la demande de transport. La durée de conservation d'une semi-remorque reste largement supérieure à celle des véhicules moteurs (+ 4,9 ans en moyenne).

Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur.

VALEUR DE REVENTE DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	11 599	12 307	13 933	12 983 €
Semi-remorque	2 592	2 589	2 386	2 485 €

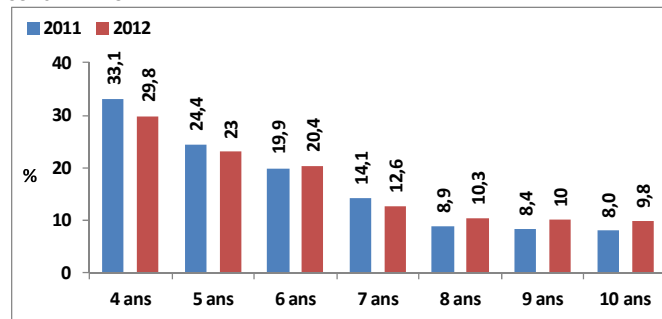
Les valeurs moyennes de revente des véhicules diminuent en 2012 de - 0,5 % pour un tracteur et de - 7,2 % pour une semi-remorque. Le marché des ventes de poids lourds d'occasion se rétracte en 2012 (- 6,7 % sur les neuf premiers mois de 2012 pour les immatriculations de tracteurs d'occasion).

Ces évolutions se traduisent en calcul économique, toute chose égale par ailleurs, par un accroissement du coût annuel de détention des véhicules.

Les valeurs de revente des tracteurs augmentent significativement avec les classes d'effectifs, les grandes entreprises bénéficient là encore d'avantages commerciaux.

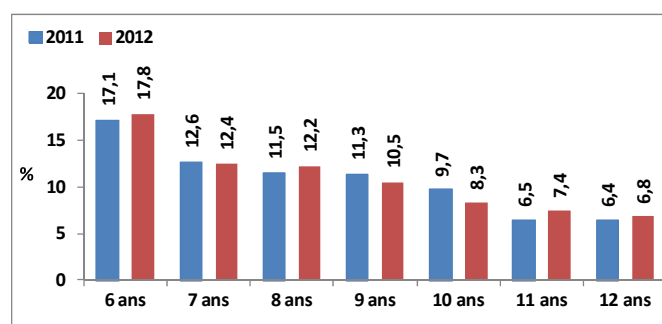
Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour les tracteurs de 29,8 % à 4 ans à 9,8 % à 10 ans.

VALEUR RESIDUELLE DES TRACTEURS SELON LEUR DUREE DE CONSERVATION



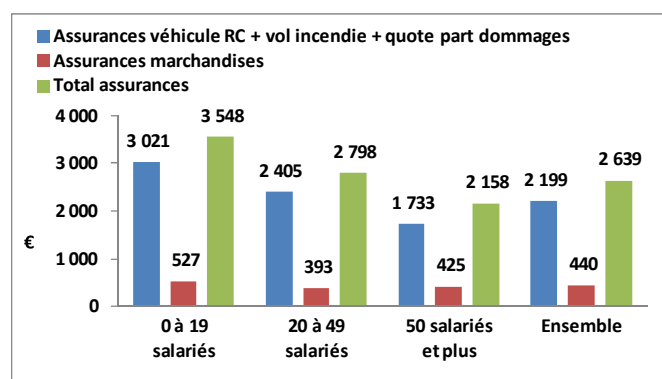
Les taux de valeur résiduelle des semi-remorques s'échelonnent de 17,8 % à 6 ans à 6,8 % à 12 ans.

VALEUR RESIDUELLE DES SEMI-REMORQUES SELON LEUR DUREE DE CONSERVATION



2.2.6 Les assurances

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES PAR VEHICULE



Le montant total annuel des assurances augmente de + 1,1 % en 2012, sous l'effet des variations de sa composante assurances véhicule (+ 1,7 % en 2012).

Cette inflation est une première depuis 2004. Les négociations régulières de contrats et les modifications contingentes des couvertures avaient engendré une baisse des dépenses d'assurances véhicule de - 17,9 % entre 2004 et 2011.

Ce coût a vraisemblablement atteint en 2011 un niveau « plancher ».

Les primes d'assurance marchandises sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises et de la nature de la marchandise transportée.

Elles dépendent dans une moindre mesure de considérations commerciales.

Leur évolution est symptomatique des variations d'activité des véhicules. Il est donc logique d'observer cette année une diminution des coûts d'assurances marchandises (- 1,8 % en 2012).

Le coût des assurances reste le poste le plus différencié selon les entreprises. Les types de couverture disparates (au tiers, dommages tous risques, durée de la couverture, etc.) influent sur le montant des primes.

L'écart entre classes extrêmes atteint 1 390 €. Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent un coût d'assurances supérieur de + 64 % par rapport à celui des entreprises de 50 salariés et plus.

Ces dernières profitent d'un rapport de force avec leurs prestataires d'assurances plus favorable que les petites entreprises.

Autre explication de ces dispersions, les grandes entreprises de l'échantillon pratiquent plus fréquemment que les autres l'auto-assurance.

2.2.7 Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2012 / 2011 DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE COÛTS D'UN VEHICULE 40T LD

	2011	2012	Evolution
Entretien-réparations *	0,071 €/km	0,073 €/km	+ 2,8 %
Pneumatiques *	0,028 €/km	0,030 €/km	+ 7,1 %
Péages *	0,072 €/km	0,077 €/km	+ 6,9 %
Valeur d'achat d'un tracteur	75 833 €	76 319 €	+ 0,6 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque	27 513 €	26 440 €	- 3,9 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 163 €	2 199 €	+ 1,7 %
Assurance marchandises transportées	448 €	440 €	- 1,8 %
Total assurances	2 611 €	2 639 €	+ 1,1 %

* Coûts rapportés au kilométrage total parcouru

2.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Dans cette enquête, le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés au parc homogène des ensembles 40 tonnes exploités longue distance (40T LD) :

- les conducteurs à plein temps : conducteurs de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés exclusivement à la famille de véhicules 40T LD,
- les conducteurs à temps partiel : conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement à la famille de véhicules 40T LD,
- les conducteurs en CDD, affectés à la famille de véhicules 40T LD,
- les conducteurs intérimaires, affectés à la famille de véhicules 40T LD.

CATEGORIE DE CONDUCTEURS AFFECTES A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD

Pourcentage d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
à des conducteurs à plein temps	100,0	100,0	100,0	100,0 %
à des conducteurs à temps partiel	23,7	12,3	9,5	13,5 %
à des conducteurs en CDD	13,2	7,7	6,0	8,0 %
à des conducteurs intérimaires	5,3	7,7	7,1	6,9 %

Avec la conjoncture dégradée de 2012, les entreprises de TRM n'ont pas pu maintenir leurs effectifs roulants affectés à plein temps au parc de véhicules LD 40T (- 2,5 % en 2012).

Les évolutions récentes de l'indicateur de tension du marché du travail « transport et logistique » pour le métier « conduite de transport de marchandises sur longue distance » vont dans le sens cette observation.

INDICATEUR DE TENSION - CONDUITE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN LONGUE DISTANCE

	2011 TRI 4	2012 TRI 1 TRI 2 TRI 3		
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	0,67	0,58	0,53	0,52

Sources : SOeS à partir de Dares, Pôle emploi

Cet indicateur, qui rapporte les offres collectées par Pôle emploi aux demandes d'emploi, diminue tout au long de l'année 2012 pour les conducteurs de TRM longue distance. Il demeure toujours significativement en deçà de sa valeur moyenne de long terme (environ 0,89).

Le recours à des conducteurs à temps partiel et à des CDD reste minoritaire en 2012 et concerne respectivement 13,5 % et 8,0 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises peuvent faire appel à ces personnels complémentaires pour répondre aux variations de la demande de transport.

L'emploi de ces catégories de personnel est minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Celles-ci comptent par définition un effectif permanent sur la longue distance plus important que les entreprises des deux premières classes d'effectifs.

Elles sont alors en capacité de se réorganiser en interne plus facilement pour compenser une absence ou satisfaire une demande de transport non planifiée.

Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée apparaît souvent comme une étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Les contrats d'intérim concernent 6,9 % des entreprises en 2012, contre 7,8 % en 2011. Les entreprises de transport, confrontées à l'érosion de leur activité, délaissent ce mode d'emploi coûteux.

L'évolution du niveau d'emploi global de l'intérim dans le transport et l'entreposage illustre ce phénomène.

EMPLOI SALARIE - INTERIM UTILISE DANS LE TRANSPORT ET L'ENTREPOSAGE (NIVEAUX EN MILLIERS)

	Evolution trimestrielle (%)				En moyenne sur les 9 premiers mois 2012 / 2011
	2011 TRI 4	2012 TRI 1	TRI 2	TRI 3	
Intérim utilisé dans le transport et l'entreposage	+ 0,4	- 5,5	+ 0,6	- 2,5	- 7,8 %

Sources : SOeS à partir d'Insee, Dares, Pôle emploi, Acoiss, SNCF, RATP, La Poste

Malgré tout, comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre un taux moyen de recours à l'intérim d'environ 3 % (source Bilan social SOeS janvier 2013, selon DARES), son usage reste plus fréquent pour le transport routier de marchandises, dont l'activité fluctuante nécessite plus d'ajustements des moyens de production. Ces ajustements (à la hausse comme à la baisse) sont d'autant plus importants que l'évolution de l'activité est heurtée, ce qui est le cas dans le TRM depuis 2008.

Les paragraphes suivants (2.3.2 à 2.3.7) détaillent les conditions d'emploi et de rémunérations des conducteurs affectés à **plein temps** à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes.

2.3.2 La qualification et l'ancienneté des conducteurs à plein temps

Les conducteurs affectés à plein temps à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes répondent aux qualifications 138 M et 150 M définis dans la Convention collective de la manière suivante :

- « Groupe 6, coefficient 138 M : conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC, répondant en outre à la définition du conducteur de groupe 3. La possession d'un certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme FPA peut être exigée.
- Groupe 7, coefficient 150 M : conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd (porteur ou tracteur) possédant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises. »

QUALIFICATION ET ANCIENNETE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

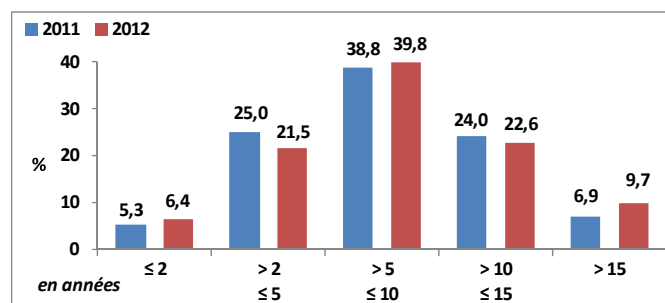
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	93,7	85,2	96,5	92,9 %
Ancienneté en entreprise	8,9	9,7	8,4	8,8 ans

La part des conducteurs 150 M est voisine de 93 %. L'octroi de ce coefficient reste une des solutions adoptées par les entreprises pour fidéliser et motiver leurs conducteurs.

L'ancienneté moyenne d'un conducteur affecté à plein temps à l'activité longue distance est de 8,8 ans.

La répartition des conducteurs en fonction des classes d'ancienneté est inégale. L'intervalle le plus représenté reste la catégorie « entre 5 et 10 ans ».

REPARTITION DES CONDUCTEURS EN FONCTION DE LEUR ANCIENNETE EN ENTREPRISE



2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

ACTIVITE ANNUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	219,8	216,4	213,2	215,5 j

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté à plein temps à la famille de véhicule longue distance 40 tonnes est de 215,5 jours, soit 0,3 jour de moins qu'en 2011.

On compare ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés, calculé comme suit :

$(52 \text{ semaines} - 5 \text{ semaines de congés payés}) \times (5 \text{ jours par semaine})$, minoré des 7 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2012, soit 228 jours.

On obtient un écart de 12,5 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels.

2.3.4 Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps

Les temps présentés ici sont ceux observés pour un mois dit de pleine activité, c'est-à-dire pour le dernier mois au cours duquel le conducteur n'a pas pris de congés ou n'a pas été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette statistique.

Le temps de service mensuel d'un conducteur plein temps s'élève à 204,7 heures (-0,5 % par rapport à l'année dernière). Plus que jamais, maîtriser les temps de service et de facto les heures supplémentaires, reste une préoccupation majeure des entreprises.

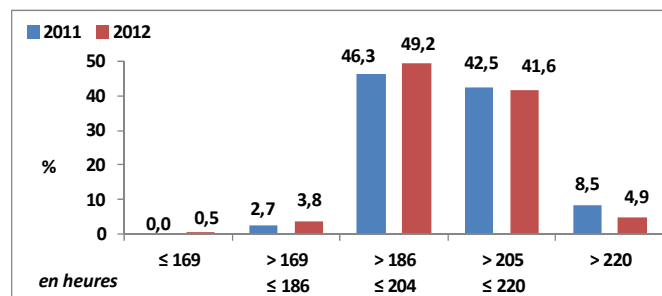
TEMPS DE SERVICE ET TEMPS DE CONDUITE MENSUELS D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps de service mensuel	206,5	204,0	204,2	204,7 h
Temps de conduite mensuel	160,9	150,2	151,0	153,0 h
% de temps de conduite dans le temps de service	77,9	73,6	73,9	74,7 %

Le temps de service est maximal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Ce résultat est cohérent avec l'observation du ratio conducteur / véhicule, minimal pour les entreprises de la première classe d'effectifs : 1,05 contre 1,07 en moyenne sur tout l'échantillon.

Le niveau plus élevé des temps de service de la première classe s'explique aussi par la présence des conducteurs « artisans patrons », qui enregistrent généralement un temps de service usuellement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

REPARTITION DES CONDUCTEURS A PLEIN TEMPS PAR TEMPS DE SERVICE MENSUELS



La distribution des temps de service se déforme peu. Les observations se concentrent entre 186 et 220 heures. Seulement 4,3 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire inférieure à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance.

La part des entreprises rémunérant leurs conducteurs sur plus de 220 heures diminue de près de 4 points et atteint cette année sa plus faible valeur jamais observée.

La statistique de temps de conduite de la première classe est amplifiée par la présence des « artisans patrons » qui utilisent au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est donc plus élevé que pour les deux autres classes d'effectifs.

2.3.5 La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps

Les rémunérations indiquées ci-après sont celles constatées au cours du 4^{ème} trimestre 2012 à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs longue distance employés à plein temps. La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel, les primes et les indemnités usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois.

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2012.

Les salaires bruts mensuels observés enregistrent une baisse de -0,8 % en 2012.

Cette évolution est logique à l'aune de la diminution des temps de service observée cette année et de la constance des minima de rémunération inscrits dans la Convention collective.

Pour rappel, aucune revalorisation de ces minima n'est intervenue au cours de 2012. Les taux issus de l'accord social du 19 décembre 2012 ne s'appliquent qu'à compter du 1^{er} janvier 2013.

A l'examen des taux horaires individuels, il apparaît que toutes les entreprises rémunèrent leurs conducteurs à un taux horaire supérieur ou égal à celui garanti conventionnellement. Les salaires moyens respectent et dépassent les barèmes conventionnels au regard de la qualification et de l'ancienneté des conducteurs.

On comparera ci-après les minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté la plus représentée, dont les salaires minimaux conventionnels sont supérieurs de 4 % aux minima à l'embauche) aux salaires observés dans chacune des trois classes d'effectifs :

- Dans la classe 0 à 19 salariés, pour un temps de service de 206,5 heures, les montants conventionnels sont de 2 183 € au coefficient 138 M et 2 244 € au 150 M. Le salaire moyen observé, 2 294 €, est supérieur respectivement de + 5,1 % et + 2,2 % aux minima prévus pour ces coefficients.
- Dans la classe 20 à 49 salariés, pour un temps de service moyen de 204,0 heures, les minima s'élèvent à 2 147 € pour le coefficient 138 M et à 2 207 € pour le coefficient 150 M. Le salaire moyen observé (2 249 €) se situe à + 4,8 % par rapport au 138 M et à + 1,9 % par rapport au 150 M.
- Dans la classe 50 salariés et plus, pour un temps de service moyen de 204,2 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138 M et 150 M, respectivement de 2 210 € et de 2 150 €. Les écarts avec le salaire moyen observé en 2012 (2 280 €) se positionnent à + 6,0 % et + 3,2 %.

Les primes ont diminué en 2012 : - 4,2 % pour les primes versées mensuellement et - 8,3 % pour les primes versées annuellement.

Les primes mensuelles incluent les indemnités dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non accident ou recherche de fret).

Ces dernières constituent par nature un complément de rémunération variable avec l'activité de l'entreprise. Leur repli en 2012 témoigne de l'érosion d'activité des véhicules évoquée précédemment.

Les primes annuelles sont de nature distincte et dépendent généralement des performances économiques ou financières des entreprises en fin d'exercice comptable. Leur diminution observée en 2012 peut s'analyser comme une conséquence de la détérioration de la santé financière des entreprises de l'échantillon.

Au final, la rémunération globale (salaires + primes) diminue de - 1 % en 2012.

2.3.6 Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps

FRAIS DE DÉPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	9 344	8 221	8 898	8 826 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	42,51	37,99	41,74	40,96 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des taux forfaitaires définis en annexe de la Convention collective. Elles sont fonction du nombre de jours d'activité du conducteur et plus particulièrement du nombre de découchés et de repas journaliers.

Elles ont été revalorisées de + 1,7 % à compter du :

- 1^{er} janvier 2012, pour les entreprises signataires de l'accord social du 20 décembre 2011,
- 31 août 2012, pour l'ensemble des autres entreprises (date de publication au Journal Officiel de l'arrêté du 24 août 2012 d'extension de l'accord dans la Convention collective).

Par rapport à 2011, le montant des frais de déplacement par jour d'activité augmente sur l'ensemble de l'échantillon de + 3,3 %. La diminution du nombre de jours d'activité tend à relever mécaniquement la statistique. Notons que ces variations proviennent aussi vraisemblablement d'un effet d'échantillon.

Les disparités par classe d'effectifs s'expliquent en partie par le poids différencié du transport international, activité majorant les indemnités de déplacement de 18 %.

Le facteur kilométrique intervient lui aussi, mais dans une moindre mesure. La probabilité de découcher augmente certes à mesure que la distance parcourue s'allonge. Néanmoins, le nombre de découchés et de repas potentiels est plafonné, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance hebdomadaire effectuée.

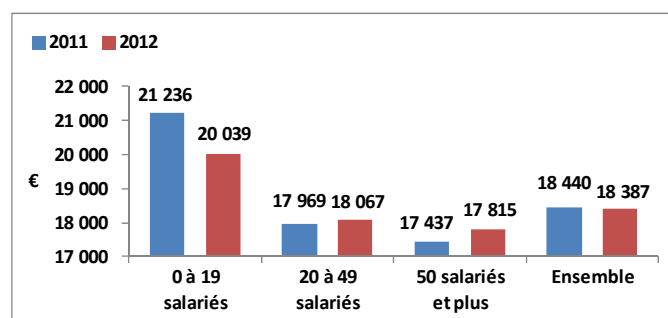
2.3.7 Comparatif 2012 / 2011, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2012 / 2011 DES COÛTS DE PERSONNEL DE CONDUITE

Conducteur à plein temps	2011	2012	Evolution
Salaires mensuel	2 294 €	2 275 €	- 0,8 %
Primes moyennes mensuelles	71 €	68 €	- 4,2 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	24 €	22 €	- 8,3 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 389 €	2 365 €	- 1,0 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	215,8 j	215,5 j	- 0,14 %
Montant annuel des frais de déplacement	8 560 €	8 826 €	+ 3,1 %
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	39,67 €	40,96 €	+ 3,3 %

2.4 Les coûts de structure

MONTANT ANNUEL DES COÛTS DE STRUCTURE PAR VEHICULE



Les coûts annuels de structure rapportés à un véhicule sont stables en 2012 et proches de 18 400 € comme en 2011.

Ils décroissent avec l'effectif de l'entreprise. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle et vraisemblablement d'effets organisationnels liés à leur appartenance plus fréquente à un groupe.

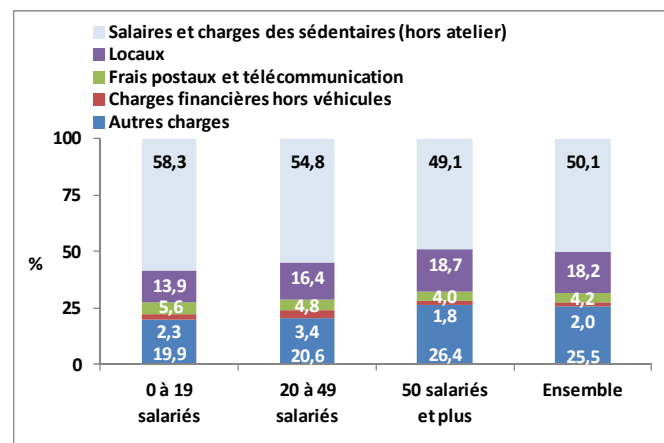
Les structures de groupe permettent de mutualiser certains coûts administratifs de gestion sur toutes les entités du même groupe.

COÛTS DE STRUCTURE ANNUEL SELON L'APPARTENANCE A UN GROUPE

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
Coûts de structure	16 957	18 707	18 387 €

Les coûts de personnel administratif représentent toujours environ la moitié des coûts de structure. Ce rapport est une constante dans l'observation depuis plusieurs années.

REPARTITION PAR NATURE DE CHARGES



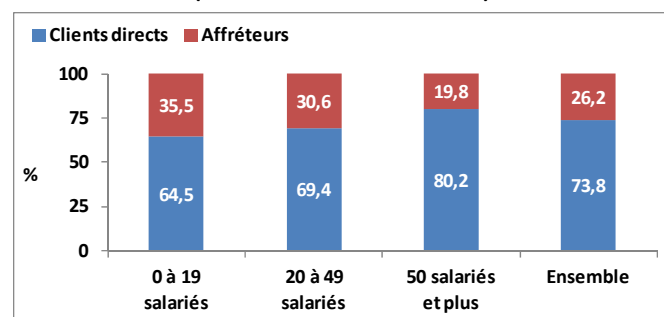
La part des coûts immobiliers augmente logiquement avec la taille des entreprises : 13,9 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés contre 16,4 % pour celles de 20 à 49 salariés et 18,7 % pour celles de 50 salariés et plus.

Inversement, le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec l'effectif.

Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle pour les coûts de télécommunication. Autre explication, plus l'entreprise est importante, plus elle traite avec des clients directs et moins elle utilise les moyens de communication nécessaires à la recherche de fret (bourse de fret et téléphone). On peut étayer ce constat en analysant précisément la nature de la clientèle des entreprises (voir § 2.5 ci-dessous).

2.5 Clients et délais de paiement

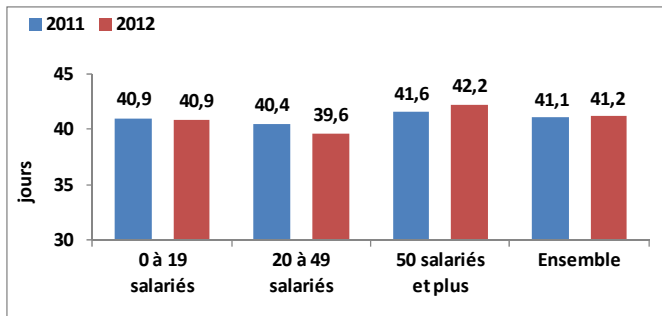
NATURE DES CLIENTS (CLIENTS DIRECTS OU AFFRETEURS)



Les clients directs sont majoritaires et représentent près de trois clients sur quatre des entreprises de TRM en longue distance. Ils deviennent plus présents à mesure que la taille de l'entreprise est importante.

Les grandes entreprises sont les mieux armées pour répondre aux appels d'offre et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

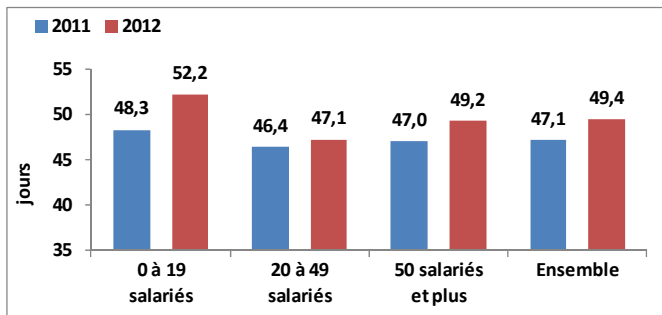
DELAI DE PAIEMENT CLIENTS DIRECTS



Les délais de paiement moyens se détériorent cette année : + 0,1 jour pour les clients directs et + 2,3 jours pour les commissionnaires ou affréteurs. Depuis 2008, ils augmentent respectivement de + 1,6 jours (+ 4 %) et + 5,8 jours (+ 13,3 %). La conjoncture économique a donc incontestablement tendu les rapports commerciaux entre les transporteurs et leurs clients, grevant alors indirectement la trésorerie des entreprises.

Pour rappel, les délais de paiement convenus lors d'une prestation de transport sont encadrés par l'article L441-6 du Code de commerce, qui stipule que ces délais ne peuvent « dépasser 30 jours à compter de la date d'émission de la facture ».

DELAI DE PAIEMENT AFFRETEURS



2.6 Le mécanisme d'indexation gazole

Les articles L3222-1 et L3222-2 du Code des transports reprennent le « volet gazole » de la loi du 5 janvier 2006, liée au développement et à la sécurité des transports. Le second spécifie notamment qu'« à défaut de stipulations contractuelles (...) le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le CNR ».

La production statistique du Comité en matière de carburant se trouve donc placée au centre de ce dispositif légal. Qu'en est-il réellement dans la pratique des entreprises ?

FREQUENCE DE PRATIQUE D'INDEXATION GAZOLE

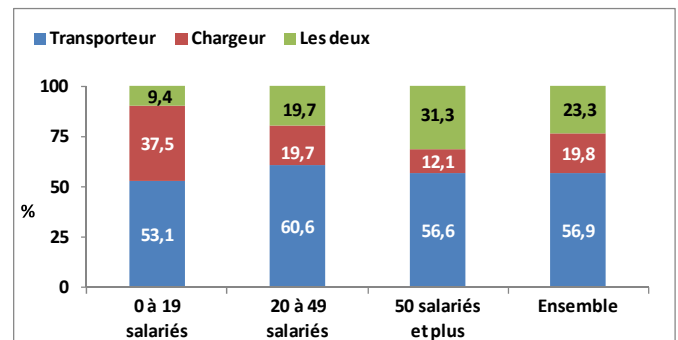
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	87,3	96,7	100,0	96,4 %

La fréquence d'indexation augmente tous les ans depuis la mise en place du dispositif. Elle atteint cette année 96,4 % (contre 85,9 % en 2009, 88,4 % en 2010 et 95,1 % en 2011). Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît. Les petites entreprises qui ont le plus recours aux bourses de fret, et donc aux relations spots non assujetties par définition à l'indexation légale, mettent en œuvre moins fréquemment cette indexation. Les dispersions par classe d'effectifs illustrent aussi les rapports de force transporteurs / chargeurs dans la fixation du prix, d'autant plus favorables à ces derniers, que les transporteurs sont petits.

2.6.1 La part relative du carburant

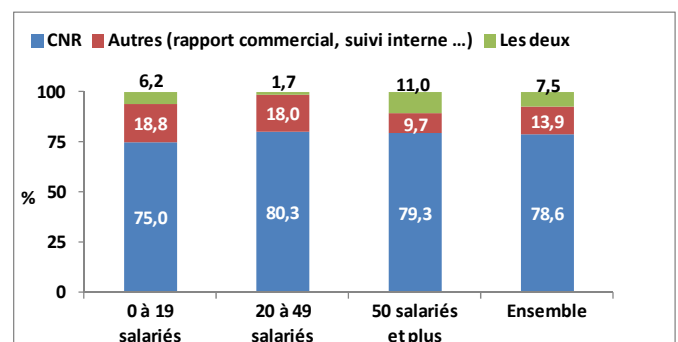
Les transporteurs fixent majoritairement les référents des calculs en matière d'indexation gazole.

QUI FIXE LA PART RELATIVE GAZOLE UTILISEE DANS L'INDEXATION ?



Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans 37,5 % des cas pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Cette influence diminue significativement avec la taille de l'entreprise.

SOURCES UTILISEES POUR DETERMINER LA PART RELATIVE GAZOLE



Le Comité National Routier est incontestablement la source de référence principale des acteurs du transport dans l'indexation gazole : 78,6 % des parts relatives utilisées dans les formules de calcul proviennent directement de l'information statistique du CNR. Cette pratique est généralisée, quelle que soit la taille de l'entreprise.

2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole. Seulement 9,4 % d'entre elles optent pour une autre référence (DIREM, calculs spécifiques ...).

Le recours au CNR est moins fréquent pour les entreprises de 0 à 19 salariés, qui sont plus enclines à se référer (par libre choix ou non) à des indicateurs d'évolution externes au CNR. Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. *supra* pages 7 et 8, § 2.1.4 Le carburant) peut aussi justifier cette préférence pour des indicateurs ne provenant pas du CNR.

CHOIX DES INDICATEURS D'INDEXATION GAZOLE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Prix cuve CNR	30,0	27,4	54,8	42,1 %
Indice gazole pro CNR	26,7	46,8	19,0	27,9 %
CNR (non précisé)	26,7	16,1	20,2	20,6 %
Total CNR	83,4 %	90,3 %	94,0 %	90,6 %
Prix pompe DIREM	6,7	6,5	2,4	4,4 %
Calculs spécifiques transporteurs	3,3	0,0	1,2	1,4 %
Calculs spécifiques chargeurs	3,3	3,2	1,2	2,2 %
Autres	3,3	0,0	1,2	1,4 %
Total autres sources que CNR	16,6 %	9,7 %	6,0 %	9,4 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

Ces observations restent à interpréter avec prudence, les entreprises ne faisant pas toujours la distinction entre les séries prix et indices.

3 L'analyse par classe kilométrique

La dispersion des résultats en fonction de la taille des entreprises, bien que significative, reste limitée au regard de la variabilité au sein d'une même classe d'effectifs salariés. Ainsi le prix de revient moyen présenté en référence reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes de calculs de dispersion.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier propose depuis 2002 une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage fournit un cadre d'analyse complémentaire aux premières exploitations.

Le CNR a donc reconstitué le prix de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles :

- ≤ 101 400 km/an,
- > 101 400 et ≤ 113 800 km/an,
- > 113 800 et ≤ 121 800 km/an,
- > 121 800 km/an.

Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartiles statistiques).

Rappel : Définition d'un quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales les observations ordonnées par ordre croissant en fonction d'une variable. Le kilométrage annuel parcouru par véhicule est ici la variable retenue.

3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800
0 à 19 salariés	23,4	17,0	15,2	23,9
20 à 49 salariés	38,3	36,2	41,3	23,9
50 salariés et plus	38,3	46,8	43,5	52,2
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

Aucune aberration n'apparaît dans la segmentation des principales conditions d'exploitation des véhicules par classe kilométrique. Toutes ces variables sont liées logiquement ou mécaniquement avec le kilométrage annuel parcouru par un véhicule.

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	92 012	108 183	117 691	135 484	112 700 km
Ratio conducteur / véhicule	1,03	1,05	1,08	1,11	1,07
Nombre moyen de conducteurs en relais	0,69	0,40	1,66	3,65	1,54
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	223,3	227,6	231,4	237,4	229,8 j
Kilométrage journalier moyen	412	475	509	571	490 km
Vitesse moyenne	64,9	65,7	67,8	69,5	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	456 km	543 km	576 km	646 km	555 km

Le ratio conducteur / véhicule passe de 1,03 pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 101 400 km, à 1,11 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 121 800 km.

Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules. Pour atteindre cet objectif, elles dissocient le plus possible le couple « 1 conducteur = 1 véhicule », dans le cadre par exemple de politiques de relais de conducteurs.

Le nombre moyen de conducteurs en relais varie ainsi de 0,69 à 3,65 entre les deux classes extrêmes.

La vitesse moyenne enregistre une relation croissante avec le kilométrage parcouru. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit (*voir infra page 24, § 3.4.4 Les péages*).

3.2.2 La productivité des véhicules

TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,79	1,52	1,55	1,53	1,60 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,70	1,54	1,56	1,52	1,58 h

Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prises de rendez-vous par le client, semi-remorques supplémentaires à disposition chez le chargeur...). Effet d'échantillon, la première classe de kilométrage se distingue par des temps d'attente plus élevés.

PRODUCTIVITE DES VEHICULES

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	83,2	86,5	87,2	88,0	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,4	86,9	89,2	86,9	87,4 %
Coefficient de chargement (AxB)	71,9	75,2	77,8	76,5	75,3 %

Le taux de kilométrage en charge augmente de + 4,8 points entre les deux classes extrêmes.

Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes, même si elles répondent en définitive plutôt à une arithmétique simple : le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue mécaniquement à mesure que la distance totale s'allonge.

Le taux de chargement sur parcours en charge ne dépend pas du kilométrage annuel des véhicules.

Le coefficient de chargement (produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur le parcours en charge) augmente globalement avec le kilométrage parcouru.

Au final, l'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement, appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) s'accroît avec la distance parcourue.

INDICATEUR DE PRODUCTIVITE

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Indicateur de productivité d'un véhicule	1,654	2,034	2,289	2,591	2,122 M t.km

3.2.3 Le carburant

APPROVISIONNEMENT ET CONSOMMATION DE CARBURANT

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Pourcentage d'approvisionnement citerne	73,7	68,4	75,2	60,6	69,8 %
Consommation aux 100 Km	34,1	34,5	33,6	33,1	33,9 L

La part de l'approvisionnement citerne diminue avec la distance : 73,7% pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 101 400 km, contre 60,6 % pour celles dont les véhicules parcourent plus de 121 800 km. A mesure que le véhicule s'éloigne de sa base, la pompe devient la seule alternative.

La statistique de la troisième classe de kilométrage est contre-intuitive et s'explique vraisemblablement par un effet d'échantillon.

La consommation décroît globalement avec le kilométrage. La classe haute enregistre toujours la consommation la plus basse (utilisation la plus fréquente de l'autoroute et âge moyen des véhicules le plus faible du panel).

Les écarts entre intervalles kilométriques restent limités du fait de la généralisation des stratégies de suivi de consommation.

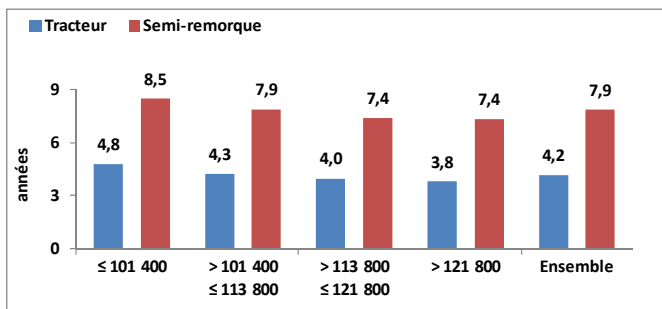
3.2.4 L'utilisation du matériel

PARC EXPLOITE SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Euro 0, 1 et 2	2,7	2,1	3,6	1,9	2,6 %
Euro 3	18,9	14,3	16,1	12,7	15,6 %
Euro 4	39,0	30,7	21,1	28,0	29,3 %
Euro 5	39,4	52,9	59,2	57,4	52,5 %

Le poids des véhicules répondant aux normes Euro 4 et Euro 5 est minimal pour les entreprises dont les véhicules parcourent le moins de kilomètres : 78,4% des parcs exploités pour les entreprises de la classe basse de kilomé-
trage, contre 85,4 % pour celles de la classe haute.

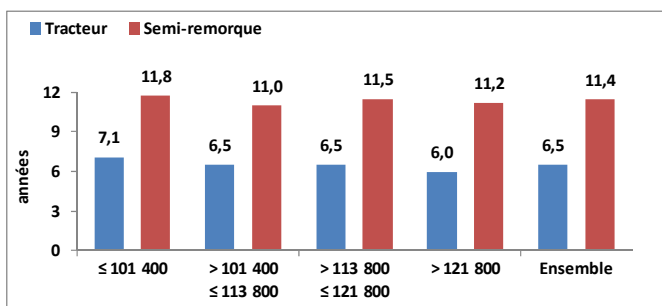
AGE MOYEN DES VEHICULES



L'âge moyen des véhicules tracteurs décroît avec le kilométrage. Les entreprises affectent les véhicules les plus récents sur les parcours les plus longs, pour :

- fiabiliser les véhicules afin d'éviter les immobilisations générant des coûts fixes journaliers et entraînant souvent l'utilisation d'un véhicule supplémentaire,
- restreindre le nombre de pannes et par conséquent limiter les coûts de maintenance,
- maîtriser la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente, en utilisant les véhicules les plus récents.

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES



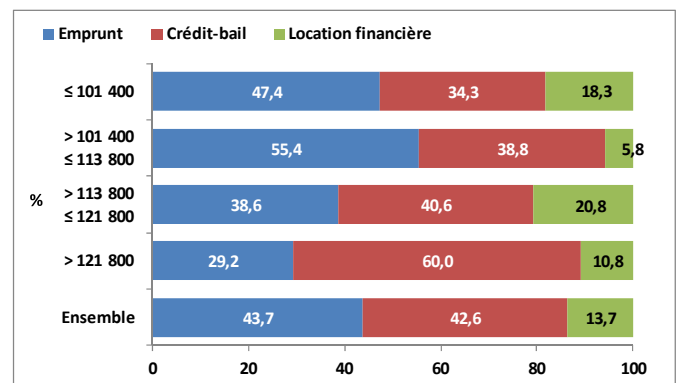
La durée de conservation des tracteurs décroît aussi avec le kilométrage (mêmes phénomènes explicatifs que pour l'âge du parc). De plus, elle est souvent fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance (renouvellement intervenant tous les 500 000 km par exemple). Ce seuil est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

Il est donc logique de constater des durées de conservation plus faibles pour les entreprises des classes hautes de kilométrage.

L'âge et la durée de conservation des semi-remorques ne varient pas linéairement avec le kilométrage. La relation décroissante est moins évidente à établir que pour les véhicules tracteurs. Les enjeux économiques sont limités (usure mécanique plus lente, valeur d'achat moins onéreuse...).

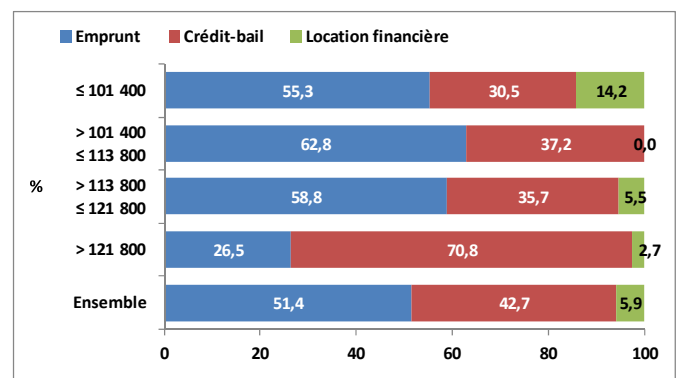
3.2.5 Le financement des véhicules

REPARTITION DU PARC MOTEUR SELON LE MODE DE FINANCEMENT



La taille de l'entreprise et sa capacité d'investissement restent les facteurs explicatifs déterminants en matière de renouvellement et de mode de financement de véhicules.

REPARTITION DU PARC SEMI-REMORQUES SELON LE MODE DE FINANCEMENT



3.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite

Les paragraphes 3.3.1 et 3.3.2 analysent les dispersions par classe de kilométrage des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs affectés à plein temps à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes.

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

ACTIVITE, ANCIENNETE ET QUALIFICATION D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

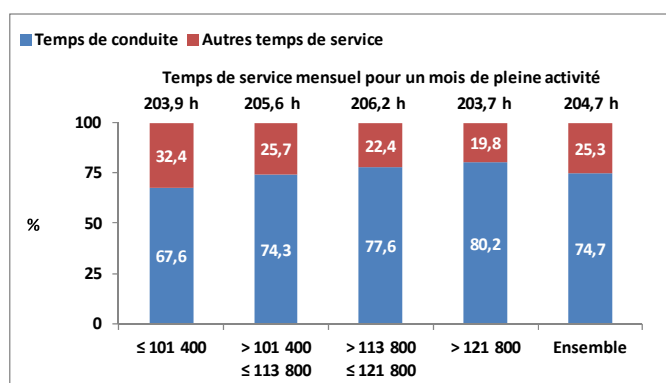
Conducteur à plein temps	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	215,9	217,9	214,9	213,8	215,5 j
Ancienneté dans l'entreprise	9,8	8,8	9,2	7,4	8,8 ans
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	87,1	92,5	100,0	93,2	92,9 %

L'ancienneté en entreprise diminue globalement avec les kilomètres parcourus : 9,8 ans pour la classe basse de kilométrage contre 7,4 ans pour la classe haute.

Comme les années précédentes, les entreprises dont les véhicules effectuent plus de kilomètres connaissent un taux de rotation de conducteurs plus important, du fait de la nature plus contraignante de la relation de travail.

La part des conducteurs au coefficient 150 M, qui se généralise dans les entreprises du panel, n'est pas directement corrélée à la distance parcourue par le véhicule. L'emploi de conducteurs hautement qualifiés répond plutôt à des considérations de fidélisation et de valorisation.

POURCENTAGE DU TEMPS DE CONDUITE DANS LE TEMPS DE SERVICE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS



La statistique de temps de service relativement basse de la dernière classe est peu explicable.

Le temps de conduite augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 137,9 heures pour la première classe à 163,3 heures pour la dernière, soit un écart de + 18,4 %.

Cet écart peut paraître faible à l'aune de l'écart de kilométrage moyen calculé entre les deux mêmes classes extrêmes, soit + 47,2 %. La différence s'explique par les variations :

- du ratio conducteur / véhicule : 1,03 pour le premier intervalle contre 1,11 pour le dernier ;
- de la vitesse : 64,9 km/h pour le premier intervalle contre 69,5 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps

REMUNERATION MENSUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Salaire mensuel	2 272	2 285	2 320	2 238	2 275 €
Primes moyennes mensuelles	53	65	55	100	68 €
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	17	31	24	21	22 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 342	2 381	2 399	2 359	2 365 €

Les salaires dépendent directement des temps de service et non de la distance parcourue. Dans tous les cas, la moyenne des salaires observée par classe de kilométrage est supérieure aux minima conventionnels.

FRAIS DE DEPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	8 313	8 458	9 270	9 256	8 826 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	38,50	38,82	43,14	43,29	40,96 €

Les frais de déplacement croissent entre la première et la troisième classe de kilométrage, puis se stabilisent (voire diminuent légèrement) entre la troisième et la dernière classe.

Cette relation s'explique par la contrainte temporelle suivante. Le nombre de découchés et de repas potentiels est plafonné, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance hebdomadaire effectuée.

A partir d'un certain seuil de kilométrage, les frais de déplacement n'augmentent plus.

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules

3.4.1 Le carburant

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats de gazole déduits du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2012.

COÛT KILOMÉTRIQUE DE CARBURANT

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Coût kilométrique carburant	0,368	0,372	0,361	0,358	0,365 €/km

Les différences de coût de carburant par classe de kilomé-
trage sont à rapprocher des variations de consommation
moyenne de véhicule présentées ci-avant (page 21, § 3.2.3
Le carburant).

3.4.2 Les pneumatiques

COÛT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Coût kilométrique pneumatiques	0,032	0,030	0,028	0,029	0,030 €/km
Contrat pneumatiques	10,5	17,7	12,8	5,3	11,9 %

Le coût kilométrique pneumatiques diminue avec le kilomé-
trage, passant de 0,032 €/km pour les entreprises dont les
véhicules effectuent moins de 101 400 km à 0,029 €/km pour
celles dont les véhicules parcourent plus de 121 800 km.

Les véhicules exploités sur des relations plus courtes
supportent davantage de points de chargement et de
déchargement, ainsi que des parcours d'approche en
agglomération ou sur réseaux secondaires plus importants.
L'usage de l'autoroute est aussi moins fréquent. La conduite
plus saccadée engendre alors des coûts pneumatiques
supérieurs.

3.4.3 L'entretien-réparations

COÛT ET CONTRAT D'ENTRETIEN-REPARATIONS

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Coût kilométrique d'entretien- réparations	0,076	0,078	0,068	0,068	0,073 €/km
Contrat d'entretien-réparations	3,0	3,4	4,5	3,8	3,7 %

L'entretien-réparations diminue globalement avec la
distance parcourue, passant de 0,076 €/km pour les
entreprises dont les véhicules effectuent moins de
101 400 km à 0,068 €/km pour celles dont les véhicules
parcourent plus de 121 800 km.

Les dispersions s'expliquent principalement par les
différences d'âge et de durée de conservation des véhicules
évoquées précédemment et dans une moindre mesure par
certains coûts d'atelier (salaires des mécaniciens, coûts des
locaux...), fixes quel que soit le kilométrage.

L'observation de la deuxième classe de kilométrage paraît
atypique.

Le recours à l'externalisation des opérations de maintenance
des véhicules ne dépend pas directement du kilométrage
parcouru.

3.4.4 Les péages

COÛT DE PEAGES

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 199	7 234	8 927	11 666	8 644 €

Le montant annuel des péages augmente significativement
avec le kilométrage global effectué.

Cette croissance n'est pas linéaire. Elle s'accélère à mesure
que le kilométrage grandit.

TAUX DE CROISSANCE ENTRE INTERVALLES CONSECUTIFS DE KILOMETRAGE

Taux de croissance entre deux intervalles consécutifs	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800
pour le coût annuel des péages	-	1,005	1,234	1,307
pour le kilométrage moyen annuel	-	1,176	1,088	1,151

L'utilisation de l'autoroute se développe avec la distance
parcourue.

Sur les plus courtes distances, les entreprises incitent leurs
conducteurs, quand les contraintes géographiques le
permettent bien évidemment, à ne pas privilégier systéma-
tiquement l'autoroute.

Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement
l'autoroute ? », le pourcentage d'entreprises répondant par
l'affirmative est significativement plus faible dans la classe
basse de kilométrage.

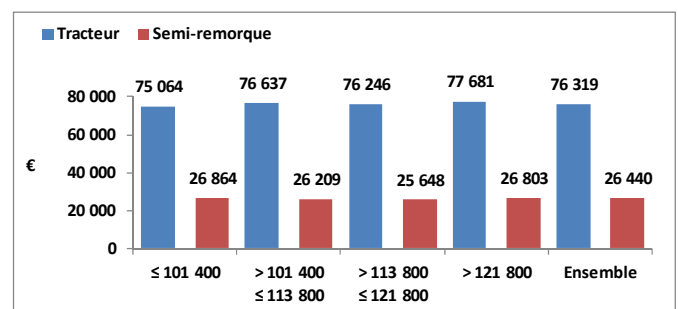
% D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	2,8	13,2	14,0	20,3	11,7 %

3.4.5 Le renouvellement du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs
remisées du dernier matériel acheté neuf.

VALEUR D'ACHAT DES VEHICULES NEUFS



Les prix d'achat du matériel ne dépendent pas du kilométrage effectué par les véhicules, mais de la capacité de négociation des entreprises, proportionnelle au volume de leurs commandes et donc à leur taille.

La statistique minimale pour la classe basse de kilométrage semble témoigner de configurations techniques limitées des véhicules (motorisations ou équipements) opérant sur les plus courtes distances.

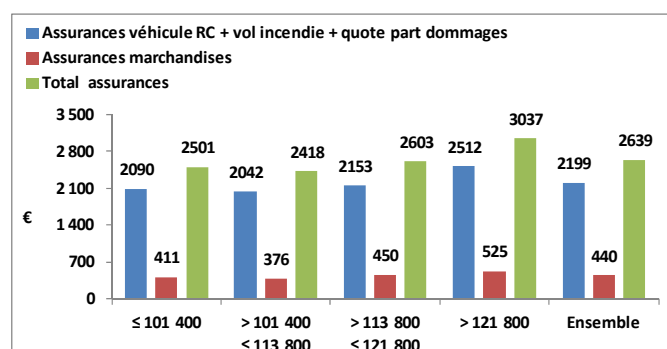
3.4.6 Les assurances

Les dépenses totales d'assurances sont maximales pour les entreprises exploitant des véhicules qui parcourent plus de 121 800 km.

La quote-part dommages est inversement proportionnelle à l'âge des véhicules. Les véhicules récents, encore en cours de financement, sont majoritairement assurés tous risques. De ce fait, ils engendrent des frais d'assurances plus élevés. Or, l'âge du parc est minimal pour la classe haute de kilométrage.

Les coûts d'assurances associés sont donc plus élevés.

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES PAR VEHICULE



D'autre part, le montant annuel des assurances marchandises transportées est généralement proportionnel au chiffre d'affaires réalisé et donc à la distance effectuée. Il augmente donc logiquement avec la classe de kilométrage.

3.4.7 Les coûts de structure

MONTANT ANNUEL DES COÛTS DE STRUCTURE PAR VEHICULE

	≤ 101 400	> 101 400 ≤ 113 800	> 113 800 ≤ 121 800	> 121 800	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	18 898	17 615	18 344	18 789	18 387 €

Les coûts de structure ne varient pas de façon linéaire avec les intervalles kilométriques. Le facteur explicatif principal des variations de ce poste reste bien la taille de l'entreprise et son organisation.

4 Conclusions sur l'enquête 2012

Les entreprises françaises de transport routier de marchandises ont subi une « décroissance » significative de leur activité en 2012.

L'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) diminue de - 1,5 % en 2012.

La combinaison de cet indicateur avec les variations du parc exploité en longue distance donne l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes en longue distance. Celui-ci se replie de - 3,1 % en 2012.

Depuis 2007, dernière année pleine avant le choc d'activité de la fin de 2008, ces deux indicateurs diminuent respectivement de - 9,3 % et - 13,7 %.

Les signes de reprise apparus fin 2010 et début 2011 ne se seront donc pas poursuivis. Les entreprises de TRM évoluent dans un contexte conjoncturel toujours morose.

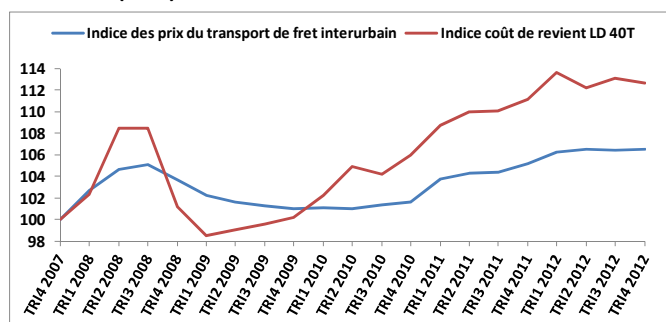
En matière de coûts d'exploitation, la tendance inflationniste observée depuis de nombreuses années se poursuit.

L'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules augmente en moyenne annuelle de + 2,7 % entre 2011 et 2012. L'inflation concerne tous les postes de coûts, exception faite de la composante salariale des coûts de personnel de conduite.

Pour le SOeS, les prix de transport de fret interurbain augmentent en moyenne annuelle de + 1,9 % entre 2011 et 2012.

Sur plus long terme, l'analyse comparative des indices de prix de transport du SOeS et de coût de revient du CNR montre que les transporteurs ne parviennent pas à valoriser la dérive de leurs coûts dans leurs tarifs.

EVOLUTION DEPUIS LE 4^{EME} TRIMESTRE 2007 DES INDICES DE PRIX (SOeS) ET DE COÛTS (CNR) DU TRM EN LONGUE DISTANCE



Sources : CNR et SOeS

Ces désajustements tarifaires pénalisent la rentabilité des véhicules et fragilisent la structure financière des entreprises de TRM, déjà détériorée par l'effondrement de leur activité.

Les conclusions de l'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 - 2011 (près de 80 % du panel total), illustrent les difficultés rencontrées par les entreprises de TRM depuis le début de la crise.

RESULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES DU PANEL LD 40T 2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
% de rentabilité nette	2,05	0,85	0,27	0,36	1,06	nd

Sources : Calculs CNR sur données DIANE – nd : données non disponibles

Les bons résultats de 2011 n'ont pas permis pas de retrouver les niveaux d'avant crise. La rentabilité nette des entreprises du panel enquêté a été divisée par 2 entre 2007 et 2011.

Sur la même période, la part des salaires dans la valeur ajoutée augmente de + 6,7 %, ce qui pèse sur l'excédent brut d'exploitation et sur les performances économiques des entreprises. Cette évolution traduit les difficultés rencontrées par les entreprises pour impacter dans leurs prix les hausses de salaires, et plus généralement les évolutions des composantes de coûts, autres que le gazole.

En contrepartie de ces désajustements tarifaires, la trésorerie nette des entreprises a fondu (- 16,8 % en 4 ans).

Les statistiques financières de l'INSEE, agrégées sur le sous-secteur du TRM interurbain, confirment l'anémie financière des entreprises de transport. Elles situent ainsi le taux sectoriel de rentabilité nette à 0,32 % en 2009 et à 0,07 % en 2010. A titre de comparaison, ce ratio s'élève, en 2010, à 2,7 % pour le secteur « commerce, transports, hébergement et restauration », à 3,6 % pour le secteur « industrie » ou à 5,0 % pour le secteur « construction ». Les performances économiques des entreprises du secteur du TRM en longue distance sont donc très inférieures à celles des autres secteurs de l'économie française.

Il est encore trop tôt pour voir traduit l'impact de la décroissance d'activité de 2012 dans les résultats financiers des entreprises de TRM. L'évolution de la rentabilité nette entre 2007 et 2009 (période de forte baisse d'activité, comme en 2012), n'augure pas de perspectives florissantes pour les entreprises du secteur.

5 Présentation des résultats au format de la grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD, aux conditions de décembre 2012

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	112 700 km
Nombre de jours d'exploitation par an	229,8 j
Vitesse moyenne observée	66,9 km/h
Taux de parcours en charge	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,4 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3,18 h
Ratio semi-remorque / tracteur	1,36
Durée de conservation du tracteur	6,5 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	11,4 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	204,7 h	152,5 h
Dont % de temps de conduite	74,7 %	77,2 %
Nombre de jours d'activité par an	215,5 j	85,4 j
Temps de service annuel	2 103 h	821 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,07	0,031

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	33,9 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	70 % / 30 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	1,1015 € / 1,1309 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 381 €
Entretien-réparations, coûts annuels	8 227 €
Péages, coûts annuels	8 644 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	61 366 €

Coûts fixes de véhicule

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	76 319 €	26 440 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	44 %, 42 %, 14 %	51 %, 43 %, 6 %
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 199 € + 440 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	18 387 €	
Total annuel des coûts fixes de véhicule	35 115 €	

Coûts de personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 365 €	1 744 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	31,1 %	32,9 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	40,96 €	41,56 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	49 998 €	

Prix de revient moyen annuel

Prix de revient moyen annuel	146 479 €
-------------------------------------	------------------

6 Les principales évolutions depuis 2002

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

KILOMETRAGE ET PRODUCTIVITE DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Kilométrage annuel par véhicule	120 910	119 610	121 470	122 850	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100	116 100	112 700 km	- 2,9 %
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	229,7	227,6	229,9	231,9	229,8	230,0	228,9	226,4	228,4	230,5	229,8 j	- 0,30 %
Kilométrage journalier moyen	526	526	528	530	527	521	513	501	495	504	490 km	- 2,8 %
Vitesse moyenne	69,2	68,9	68,8	68,5	68,6	68,4	68,0	67,7	66,8	66,9	66,9 km/h	0 %
Distance moyenne d'une relation	573	573	570	650 *	599	591	574	569	549	527	555 km	+ 5,4 %
Taux de parcours en charge	85,9	86,2	87,0	87,0	87,2	86,3	86,2	85,1	85,3	86,1	86,1 %	0 %
Taux de chargement sur parcours en charge	88,7	87,9	86,9	89,4	89,6	90,5	87,8	86,2	86,8	86,2	87,4 %	+ 1,4 %
Coefficient de chargement du véhicule	76,2	75,8	75,6	77,8	78,1	78,1	75,7	73,4	74,0	74,2	75,3 %	+ 1,5 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,303	2,267	2,296	2,389	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092	2,154	2,122 M t.km	- 1,5 %
Temps d'attente chargement + déchargement	3,26	3,38	3,24	3,26	3,30	3,29	3,37	3,28	3,39	3,23	3,18 h	- 1,5 %

* Rupture méthodologique en 2005

Deux grandes périodes émergent de la chronologie des principaux indicateurs d'activité et d'exploitation :

- 2002 - 2005 : Les conditions d'exploitation s'améliorent légèrement, malgré un tassement en 2003. L'indice de productivité s'accroît de + 3,7 % sur la période.
- 2005 - 2012 : Les conditions d'exploitation se dégradent quasiment tous les ans. L'effet est accentué entre 2008 et 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Le répit observé en 2011 ne s'est pas poursuivi en 2012. Depuis 2005, l'indicateur de productivité d'un véhicule diminue de - 11,2 %.

La diminution globale de la **distance d'une relation** traduit le recentrage des activités des entreprises, permettant entre autre de compenser leur perte de compétitivité à l'international.

UTILISATION ET MODE DE FINANCEMENT DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Age moyen d'un tracteur	3,4	3,5	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,8	4,4	4,2	4,2 ans	0 %
Durée de conservation d'un tracteur	5,9	5,8	5,8	6,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,5	6,6	6,5 ans	- 1,5 %
Modes de financement d'un tracteur *	33%, 36%, 31%	36%, 40%, 24%	36%, 47%, 17%	38%, 48%, 14%	41%, 45%, 14%	39%, 48%, 13%	39%, 45%, 16%	43%, 44%, 13%	45%, 42%, 13%	42%, 46%, 12%	44%, 42%, 14%	-
Ratio semi-remorque / tracteur	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31	1,30	1,32	1,34	1,32	1,36	+ 3,0 %
Age moyen d'une semi-remorque	5,8	6,0	6,1	6,5	6,9	6,4	6,5	6,7	7,5	7,7	7,9 ans	+ 2,6 %
Durée de conservation d'une semi-remorque	9,3	9,6	9,9	10,3	10,9	10,1	10,4	10,6	10,9	11,2	11,4 ans	+ 1,8 %
Modes de financement d'une semi-remorque *	38%, 37%, 25%	38%, 43%, 19%	37%, 52%, 11%	36%, 55%, 9%	35%, 55%, 10%	38%, 53%, 9%	39%, 52%, 9%	45%, 47%, 8%	45%, 46%, 9%	43%, 51%, 6%	51%, 43%, 6%	-

*Modes de financement : emprunt, crédit bail, location financière

L'âge et la durée de conservation des véhicules augmentent entre 2002 et 2012. Ces variations, certes limitées, s'expliquent par l'érosion progressive de la location financière et par les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise de 2008 / 2009.

6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule

Les composantes de coûts sont calculées aux conditions économiques de décembre de chaque année.

Rappel : on entend par coûts kilométriques, les coûts rapportés au kilométrage annuel total parcouru par un véhicule.

CARBURANT ET AUTRES COÛTS KILOMETRIQUES DIRECTS DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Consommation aux 100 km	34,9	34,6	34,5	34,5	34,3	34,3	34,1	34,2	34,2	33,9	33,9 L	0 %
Pourcentage d'approvisionnement citerne	61,0	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7	68,3	69,8 %	+ 2,2 %
Carburant (coût kilométrique)	0,220	0,213	0,248	0,282	0,275	0,324	0,258	0,276	0,331	0,365	0,365 €/km	0 %
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,024	0,025	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,028	0,030 €/km	+ 7,1 %
Pourcentage de contrats pneumatiques	19,8	19,9	18,1	17,7	16,7	12,6	12,9	15,9	18,6	14,2	11,9 %	- 16 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,065	0,067	0,069	0,071	0,073	0,071	0,071	0,071	0,072	0,071	0,073 €/km	+ 2,8 %
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	6,8	5,4	4,3	10,9	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7	5,6	3,7 %	- 34 %
Pourcentage de contrats de full-service	nd	nd	1,5	3,1	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0	4,5	4,9 %	+ 8,9 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	nd	nd	nd	34,7	31,1	32,7	21,3	13,1	12,8	13,6	11,7 %	- 14 %
Péages (coût kilométrique)	0,047	0,044	0,048	0,052	0,053	0,061	0,068	0,071	0,069	0,072	0,077 €/km	+ 6,9 %

nd : données non disponibles

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats de gazole déduits du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Le **coût kilométrique de carburant** dépend du prix d'achat du gazole, du taux de remboursement partiel de TICPE et de la consommation des véhicules.

Sur la période 2002 - 2012, le coût kilométrique de carburant augmente de + 65,9 %.

La consommation est stable sur période longue. Elle influe peu sur l'évolution décennale des coûts du gazole.

Après un septennat de stabilité, le coût de **pneumatiques** augmente significativement depuis 2011, sous l'effet des hausses importantes de prix de vente de pneumatiques ressenties par les entreprises.

L'externalisation des opérations de maintenance des pneumatiques, et plus généralement des véhicules, ne se développe pas. Elle concerne un nombre limité d'entreprises, essentiellement des entreprises de plus de 50 salariés.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru enregistre une forte hausse depuis 2002, + 63,8 %. Cette dérive maximale témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers de classe 4 et des conséquences de l'application en mai 2008 de la Directive Eurovignette, réduisant significativement les remises commerciales accordées aux entreprises de transport.

CONDITIONS D'EMPLOI ET COÛTS D'UN CONDUCTEUR AFFECTE A PLEIN TEMPS A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Pour un conducteur à plein temps												
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	84,8	87,8	87,7	88,8	91,2	91,9	94,3	94,2	94,7	94,9	92,9 %	- 2,1 %
Ancienneté en entreprise	6,5	6,8	7,0	8,0	7,8	8,2	8,4	8,5	8,5	8,5	8,8 ans	+ 3,5 %
Ratio conducteur / véhicule	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07	1,06	1,06	1,06	1,07	1,07	0 %
Nombre de jours annuel d'activité	209,7	209,6	211,7	214,4	215,9	216,4	215,4	213,7	215,2	215,8	215,5 j	- 0,14 %
Temps de service mensuel	201,9	204,0	206,3	206,1	205,8	206,9	205,6	205,9	205,9	205,8	204,7 h	- 0,5 %
Temps de conduite mensuel	150,6	153,0	153,0	155,2	153,3	156,4	155,6	155,6	155,1	155,0	153,0 h	- 1,3 %
Pourcentage de conduite dans le temps de service	74,6	75,0	74,2	75,3	74,5	75,6	75,7	75,6	75,3	75,3	74,7 %	- 0,8 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 853	1 958	2 029	2 131	2 140	2 224	2 308	2 298	2 349	2 389	2 365 €	- 1,0 %
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	45,1	40,8	36,5	35,1	34,0	34,8	33,7	32,9	32,1	32,0	31,1 %	- 2,8 %
Frais de déplacement (moyenne journalière)	34,20	34,99	36,55	36,80	36,90	37,70	37,70	38,42	38,36	39,67	40,96 €	+ 3,3 %

Le coefficient **qualification 150 M** s'est quasiment généralisé. L'octroi de ce coefficient apparaît comme une solution adoptée par les entreprises de transport pour répondre à leurs difficultés récurrentes de fidélisation et de motivation des conducteurs (tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle).

Le nombre annuel de **jours d'activité du conducteur** progresse de 5,8 jours en 10 ans. Cette croissance n'est pas linéaire. L'activité annuelle des conducteurs augmente plus fortement en 2005. Le décret 2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises (transposition en France de la Directive européenne 2002-15) modifie le mode de calcul des repos compensateurs pour les conducteurs. Son application en entreprise s'est traduite par une diminution significative de ces repos. Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer aussi la statistique.

Le **temps de service** mensuel pour un mois de pleine activité est tous les ans nettement supérieur à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont quasiment systématiques dans le TRM en longue distance.

Maîtriser les temps de service (et donc les heures supplémentaires) est une préoccupation majeure des entreprises de transport. La statistique varie donc peu d'une année sur l'autre. Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur augmente de 27,6 % en 10 ans, principalement sous l'effet des revalorisations successives des minima salariaux inscrits dans la Convention collective (+ 27,1 % pour le barème 150 M sur la même période).

COMPOSANTES DE COÛTS FIXES D'UN VEHICULE 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	65 842	66 291	65 903	67 246	68 774	71 705	75 867	75 516	75 986	75 833	76 319 €	+ 0,6 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	27 951	28 006	27 247	26 108	26 562	27 051	26 827	26 491	26 701	27 513	26 440 €	- 3,9 %
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 906	3 096	3 226	3 157	3 083	3 029	2 860	2 744	2 675	2 611	2 639 €/an	+ 1,1 %
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	17 365	17 849	18 348	17 879	17 914	18 467	18 921	18 645	18 450	18 440	18 387 €/an	- 0,29 %

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 15,9 % entre 2002 et 2012. Les prix sont relativement stables depuis 2008. Avec la crise historique de 2008 / 2009, le marché des ventes de poids lourds neufs s'est effondré. Les constructeurs ont alors fréquemment neutralisé leurs tarifs. Après avoir repris en 2011, ce marché est à nouveau en repli en 2012. **Attention**, la statistique moyenne annuelle de prix des véhicules intègre tous les véhicules, qu'ils aient été renouvelés ou non dans l'année en cours, ce qui lisse mécaniquement les évolutions d'une année sur l'autre.

Les **assurances** diminuent régulièrement depuis 2004 en raison des renégociations de contrats menées par les entreprises. L'effet est accentué à partir de 2008 par les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise. Le nombre de véhicules en cours de financement effectif diminue, tout comme l'assurance tous risques liée à ce financement. La diminution globale de l'accidentologie des poids lourds est aussi un facteur de baisse des assurances. Le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a été quasiment divisé par deux entre 2000 et 2010. Ce coût semble avoir atteint un niveau « plancher » en 2011. Il se stabilise (voire augmente légèrement) en 2012.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

DELAIS DE PAIEMENT, NATURE DES CLIENTS ET INDEXATION GAZOLE DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Délais de paiement clients directs	59,9	61,8	62,4	63,9	42,4	40,2	39,6	41,2	42,6	41,1	41,2 j	+ 0,24 %
Délais de paiement affréteurs	77,8	79,3	79,6	82,1	45,7	43,3	43,6	46,0	47,6	47,1	49,4 j	+ 4,9 %
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	69 %, 31 %	67 %, 33 %	70 %, 30 %	73 %, 27 %	74 %, 26 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	-
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	nd	nd	nd	nd	nd	nd	82,1	85,9	88,4	95,1	96,4 %	+ 1,4 %

nd : données non disponibles

Les **délais de paiement** ont diminué significativement en 2006 avec l'application de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Le texte, repris dans l'article L441-6 du Code de commerce, limite ces délais à 30 jours à compter de la date d'émission de la facture.

L'indexation gazole est instaurée par la loi du 5 janvier 2006 (articles L3222-1 et L3222-2 du code des transports). Les pratiques d'indexation se généralisent au fil des ans.

6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule

La structure des coûts est calculée aux conditions économiques de décembre de chaque année.

STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT D'UN VEHICULE DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012 / 2011
Carburant	21,7	20,8	23,3	25,5	25,2	27,6	22,4	23,0	26,3	28,5	28,0 %	- 0,5 pt
Maintenance	8,5	8,7	8,8	8,7	9,1	8,2	8,4	8,6	8,2	7,8	8,0 %	+ 0,2 pt
Infrastructures	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,5	6,1	6,1	5,8	5,8	6,2 %	+ 0,4 pt
Détention de matériel	13,8	13,6	12,6	12,0	12,1	11,7	13,2	12,8	11,7	11,0	11,0 %	0 pt
Personnel de conduite	30,2	30,7	29,3	28,9	28,4	27,6	29,4	28,8	28,5	28,1	27,8 %	- 0,3 pt
Frais de déplacement	6,6	6,7	6,6	6,5	6,5	6,3	6,4	6,5	6,3	6,3	6,5 %	+ 0,2 pt
Coûts de structure	14,2	14,7	14,5	13,4	13,6	13,1	14,1	14,2	13,2	12,5	12,5 %	0 pt

7 Exemples d'application de la formule trinôme

7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient

La formulation trinôme du prix de revient permet de calculer, simplement et rapidement, le coût d'une opération de transport. Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- terme kilométrique CK x nombre de kilomètres correspondant à la distance de transport en charge, majorée d'un kilométrage d'approche et éventuellement de retour à vide à l'entreprise,
- terme horaire CC x nombre d'heures de services nécessitées par l'opération (conduite + autres temps),
- terme journalier CJ x une fraction ou un multiple de jours d'affectation du véhicule, compte tenu du temps requis pour satisfaire la demande et en tenant compte de la possibilité de réemploi du véhicule après la fin des opérations de déchargement.

7.2 Exemples

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations effectuées par un véhicule se trouvant dans les conditions moyennes annuelles d'exploitation des entreprises de l'échantillon. Les coûts des 3 unités d'œuvre sont identiques et calculés aux conditions de décembre 2012.

En revanche, les conditions d'exploitation diffèrent significativement du fait de la distance de transport - exemples 1 comparés aux exemples 2 - ou, par une même distance de transport, en fonction des parcours d'approche et des temps d'immobilisation - variantes A comparées aux variantes B.

A même coût unitaire du trinôme, les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération différencient fortement le prix de revient. Le lecteur en fera le constat et portera une attention particulière à la dernière ligne de chaque tableau indiquant l'écart entre le prix de revient par kilomètre de l'opération décrite et ce même ratio calculé sur la base des résultats moyens de l'enquête 2012.

7.2.1 Exemples 1 : Distance d'envoi faible

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	340 km	0,471 €/km	160,14 €
Km à vide imputés	40 km	<i>péages (montant réel)</i>			15,00 €
	Km retenus 340 km	Terme horaire (CC)	7,10 h	21,93 €/h	155,70 €
Temps de conduite	4,60 h	Terme journalier (CJ)	0,71 j	153,50 €/j	108,99 €
Chargement + déchargement	2,50 h	Prix de revient du transport			439,83 €
	Temps de service 7,10 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			21,99 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,71 j	Rapporté au km total parcouru			1,294 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-0,5%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	370 km	0,471 €/km	174,27 €
Km à vide imputés	70 km	<i>péages (montant réel)</i>			30,00 €
	Km retenus 370 km	Terme horaire (CC)	9,00 h	21,93 €/h	197,37 €
Temps de conduite	6,00 h	Terme journalier (CJ)	0,90 j	153,50 €/j	138,15 €
Chargement + déchargement	3,00 h	Prix de revient du transport			539,79 €
	Temps de service 9,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			26,99 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,90 j	Rapporté au km total parcouru			1,459 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+12,2%

7.2.2 Exemples 2 : Distance d'envoi élevée

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	710 km	0,471 €/km	334,41 €
Km à vide imputés	10 km	<i>péages (montant réel)</i>			20,00 €
	Km retenus 710 km	Terme horaire (CC)	12,80 h	21,93 €/h	280,70 €
Temps de conduite	10,80 h	Terme journalier (CJ)	1,28 j	153,50 €/j	196,48 €
Chargement + déchargement	2,00 h	Prix de revient du transport			831,59 €
	Temps de service 12,80 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			41,58 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,28 j	Rapporté au km total parcouru			1,171 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-9,9%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	820 km	0,471 €/km	386,22 €
Km à vide imputés	120 km	<i>péages (montant réel)</i>			75,00 €
	Km retenus 820 km	Terme horaire (CC)	16,50 h	21,93 €/h	361,85 €
Temps de conduite	14,00 h	Terme journalier (CJ)	1,65 j	153,50 €/j	253,28 €
Chargement + déchargement	2,50 h	Prix de revient du transport			1 076,35 €
	Temps de service 16,50 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			53,82 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,65 j	Rapporté au km total parcouru			1,313 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+1,0%

Directeur de publication : Alexis Giret - Réalisation des enquêtes : André Mazelex et Olivier Raymond
 CNR - 8, villa Bosquet - 75007 PARIS - Tél. +33 (0)1 53 59 12 72 - Fax +33 (0)1 53 59 12 73
 E-mail : cnr@cnr.fr - Site internet : <http://www.cnr.fr>