

Les coûts du TRM

Simulation covid pour 2020 et perspectives pour 2021

A contexte exceptionnel, étude exceptionnelle.

Le CNR publie usuellement en novembre un recueil des événements économiques de l'année en cours qui ont affecté les coûts d'exploitation du transport routier de marchandises français pour compte d'autrui et propose quelques prévisions pour l'année à venir. Mais la crise de la covid est passée par là, bouleversant la santé et la vie de millions de personnes, dégradant profondément l'activité économique et perturbant momentanément nombre de dispositifs statistiques. Parmi eux, les indices d'évolution des coûts du TRM produits par le CNR, qui ne sont pas conçus pour mesurer instantanément les conséquences d'une crise de ce type.

Pour apporter tout de même un support rapide aux transporteurs, le CNR a publié dès mars 2020 plusieurs études d'impacts théoriques de la covid et a mis en place un baromètre mensuel de l'activité et du climat économique du TRM. Ce baromètre est d'ailleurs rendu possible grâce à la participation active de transporteurs qui acceptent de répondre en contexte de crise, dans l'intérêt collectif de leur profession.

Si la connaissance objective des surcoûts en tendance sectorielle n'est pas encore permise, l'observatoire économique doit tout de même proposer des évaluations, qui prendront ici la forme d'une **simulation**. Les entreprises de TRM ont subi des surcoûts de natures différentes, avec des intensités et des durées variant fortement d'une entreprise à l'autre : développement des temps d'attente, désorganisation des plans de transport, détérioration du taux de parcours en charge, aggravation des délais de paiement, achats de masques, de gel, etc.

Dans la simulation, le CNR traite quatre de ces facteurs :

- Surcoût des mesures sanitaires
- Versement d'une prime pour les conducteurs en activité durant le confinement
- Effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers
- Hausse soudaine des parcours à vide

Le CNR évalue l'incidence lissée sur l'année de chaque facteur, en prenant des hypothèses modérées. Une entreprise qui subirait l'ensemble des quatre facteurs, avec l'intensité décrite dans la simulation, enregistrerait alors **une inflation du coût de revient, hors gazole, de ses véhicules de + 6,8 % en 2020**.

Attention, ces évaluations ne constituent pas des statistiques représentatives. Elles n'intègrent pas non plus tous les impacts possibles et ne témoignent pas de l'extrême dispersion des variations d'activité et des situations économiques.

Concernant 2021, le CNR propose ensuite un exercice plus classique de prévisions, fondé sur des hypothèses prudentes et réalistes, sans intégrer les probables variations d'activité dues à la poursuite de la crise de la covid.

Le facteur déterminant demeure l'évolution du coût du personnel de conduite. De nombreux analystes estiment que les tensions sur le marché de l'emploi des conducteurs vont perdurer. Face à la pénurie persistante, certaines entreprises pourraient pratiquer des revalorisations salariales volontaires, supérieures aux résultats des négociations de branche. Le CNR tient compte de ce phénomène dans ses hypothèses sociales pour 2021. Les autres composantes de coûts sont aussi orientées à la hausse (péages, maintenance, etc.). **Finalement, la prévision d'évolution des coûts, hors gazole et hors covid, pour 2021 s'établit en moyenne à + 1,7 %.**

Le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision des coûts. La négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre demeure fondamentalement libre.

1 – La conjoncture économique au 4 novembre 2020

Le rebond de l'épidémie de covid va bloquer la reprise économique.

Alors qu'une reprise économique progressive suivant une pente plutôt linéaire se mettait en place, cette perspective devient caduque avec le regain de l'épidémie de covid et les reconfinements en Europe : un nouveau contexte récessif s'installe. Il devrait frapper durement la période de fin d'année. Ainsi, **la baisse annuelle 2020 de l'activité économique mondiale, déjà prévue entre -4 % et -5 %¹, va mécaniquement s'aggraver sur la fin de l'année**. Or cette prévision prenait surtout en compte les fortes baisses du 2^{ème} trimestre et tablait sur une reprise progressive au cours du 2nd semestre.

Pour 2021, la perspective d'une croissance mondiale à +5,2 % s'éloigne aussi, repoussant potentiellement à 2023 le retour au niveau d'avant crise. **Au niveau national**, avec un impact, déjà enregistré en 2020, à -5,9 % au 1^{er} trimestre puis -13,7 % au 2^{ème}, **la production annuelle de richesse en France (PIB) après la 1^{ère} vague est déjà en baisse de -8 % à -9 %**. **Une nouvelle vague en fin d'année pourrait ainsi coûter a minima de -1 à -3 points de PIB annuel**. Dans cette nouvelle configuration, le PIB de la France connaîtrait alors un recul annuel compris au mieux entre -10 % et -12 % et les perspectives pour 2021 s'en retrouvent mécaniquement dégradées.

L'économie mondiale et nationale dépend désormais de l'efficacité des mesures sanitaires et des performances de la recherche médicale en matière de traitement et de vaccin et de leur diffusion. Le coût des mesures, que ce soient les dépenses de santé ou les mesures d'aide économique aux entreprises et aux ménages, affectent la situation financière des États qui en endossent la responsabilité. Dans ce contexte, le risque majeur se situe dans la hausse des dettes souveraines des États. Pour l'instant, la digue bâtie par les instances financières tient. Dans l'urgence, le FMI annonce avoir déjà aidé plus de 80 pays au cours de la période récente et les grandes banques centrales (USA, Europe, Royaume-Uni, etc.) ont ajusté leurs politiques devenues des plus accommodantes.

Ce contexte général est par ailleurs fortement déflationniste : la demande mondiale affaiblie crée pour l'instant des chocs baissiers. La consommation des ménages se concentre sur les dépenses courantes, pendant que les cours des matières premières ou énergétiques restent durablement affectés.

Les indicateurs d'activité agrégés sur l'ensemble du transport routier de marchandises français, publiés par le SDES, indiquent des évolutions parallèles à celles du PIB : entre - 5 % et - 10 % sur le 1^{er} trimestre 2020 et entre - 15 % et - 20 % sur le 2^{ème} trimestre. L'impact de la crise sur le TRM pour compte d'autrui est quant à lui pour l'instant non diffusé dans les statistiques officielles.

2 - Les coûts du TRM en 2020

Rappel des principaux évènements intervenus en 2020

Les évènements listés ci-dessous sont ceux connus avec certitude et mesurés objectivement jusqu'à début novembre 2020. Dans les calculs, leurs effets sont étendus jusqu'à la fin de l'année.

Les impacts sanitaires et économiques spécifiques de la crise de la covid en sont totalement absents et évalués dans un second temps.

Gazole : le prix moyen du gazole HTVA se replie de - 21,3 % sur les 5 premiers mois de l'année 2020. Depuis juin 2020, des phases de hausse et de baisse limitées se succèdent. En septembre 2020, le prix reste inférieur de - 19,6 % à son niveau de décembre 2019.

Du côté de la TICPE, le taux appliqué au gazole professionnel marchandises a augmenté de 2 c€/l, passant de 43,19 c€/l à 45,19 c€/l au 1^{er} janvier 2020, soit une augmentation de + 1,9 %.

Le taux de remboursement « forfaitaire pondéré » de la TICPE gazole professionnel marchandises a diminué de - 0,01 c€/litre au second semestre 2020, après un correctif des Douanes sur les volumes de consommations par région applicables.

Coûts de personnel de conduite : les minima conventionnels (salaires et des frais de déplacement) servant de référence pour calculer les indices coûts de personnel de conduite du CNR sont revalorisés de + 1 % à compter du 1^{er} novembre 2020 (accords du 23 et du 29 octobre 2020).

¹ Prévisions de septembre et d'octobre 2020 du FMI et de l'OCDE reprises dans l'étude CNR : « Perspectives économiques et coûts du TRM - Octobre 2020 ».

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » ont été renforcés en janvier 2020 avec la revalorisation du SMIC prise en compte dans la formule.

Au contraire, la revalorisation salariale de novembre 2020 entraîne une diminution mécanique des allègements « Fillon ». Les coûts de personnel de conduite (salaires + charges) augmenteraient finalement de + 0,8 % entre décembre 2019 et décembre 2020.

En cas d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS), les allègements « Fillon » sont plafonnés depuis le 1^{er} janvier 2020 à 130 % de leur niveau calculé sous régime de droit commun. L'impact de la mesure est neutre pour les profils « types » de conducteurs utilisés dans les calculs du CNR en 2020. Dans certains cas, il peut y avoir un surcoût selon la rémunération ou le montant d'indemnités de déplacement du conducteur.

Infrastructures : les tarifs de péages autoroutiers classe 4 ont été revalorisés de + 0,9 % le 1^{er} février 2020.

Autres composantes de coûts : les postes Détention de matériel, Maintenance et Structure augmentent respectivement de + 0,1 %, + 1,4 % et + 0,2 % depuis décembre 2019.

Simulation des surcoûts covid en 2020

L'inventaire précédent s'apparente au travail effectué dans les indices du CNR², dans lesquels il faut rappeler que les effets de la crise de la covid sont absents.

En complément, et pour traiter l'impact de cette crise qui touche toutes les entreprises, le CNR propose une **simulation** d'évolution des coûts pour 2020, intégrant quatre effets de la crise et l'acquis d'inflation pour 2020 décrit dans le paragraphe précédent.

L'absence de statistique représentative sur l'impact moyen sectoriel de la crise de la covid conduit le CNR à retenir les hypothèses suivantes pour les quatre facteurs traités :

– Facteur 1 : intégration des surcoûts des mesures sanitaires

La fourniture des équipements de protection individuelle (EPI) pour les salariés et les opérations de nettoyage des cabines entraînent des dépenses directes en produits (gel, nettoyant, lingettes, masques, gants, visières, etc.) et des coûts de mise en œuvre. La nature et le coût de ces mesures, obligatoires pour la poursuite de l'activité, sont spécifiques à chaque entreprise.

Le CNR retient ici une hypothèse minimale : fourniture d'équipements de protection individuelle au coût minimum et réalisation de 2 nettoyages rapides de la cabine par jour.

(cf. étude CNR, [Covid - Impact de la crise et coût des mesures sanitaires pour les entreprises de TRM](#))

– Facteur 2 : versement d'une prime d'activité durant le confinement de 500 € par conducteur

Avec la crise sanitaire, le gouvernement a transformé la prime de pouvoir d'achat, généralement appelée « prime Macron » ou parfois « prime Le Maire », pour permettre aux entreprises de verser une prime exceptionnelle totalement défiscalisée aux salariés travaillant pendant la crise, souvent dans des conditions difficiles s'agissant notamment des conducteurs durant le confinement du printemps (ordonnance n°2020-385 du 1^{er} avril 2020).

Le versement d'une telle prime annuelle à hauteur de 500 € se traduirait par une inflation du coût de personnel de conduite, toutes choses égales par ailleurs, de + 1,4 % en longue distance et + 1,5 % en régional.

Pour mémoire, cette prime était autorisée jusqu'à 1 000 €, voire 2 000 € en cas d'accord d'intéressement.

² **Rappel méthodologique** : les indices CNR, qui restent disponibles sur le site internet du CNR, ne tiennent pas compte des conséquences de la crise de la covid. Les indices *analytiques* par grande composante de coût suivent l'évolution des coûts à partir de sources qui ne peuvent généralement pas mesurer les effets d'une crise telle que celle de la covid. De plus, les poids des indices *analytiques* dans les indices *synthétiques* sont mesurés par enquêtes avec un an de décalage. En conséquence, les indices *synthétiques* de 2020 ne tiennent pas compte de la crise actuelle. Ils sont provisoires à compter de mars 2020, car ils pourraient être redressés ultérieurement.

– **Facteur 3 : effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers**

En cas de baisse soudaine du niveau d'activité, comme typiquement en 2020, les charges variables tendent à s'ajuster. Il n'en va pas de même des charges fixes qui demeurent constantes à court terme et doivent être réparties sur un volume de production moindre. Les coûts fixes rapportés à leur unité d'œuvre enregistrent alors une inflation. L'incidence du redéploiement de ces coûts sur le prix de revient des véhicules dépend de leur poids relatif dans les coûts d'exploitation.

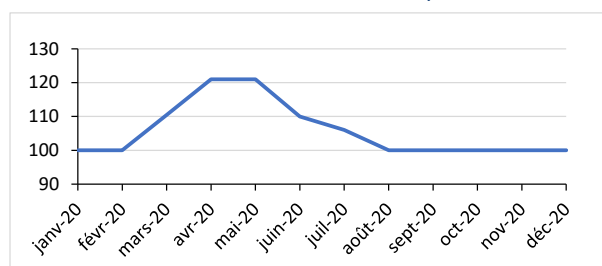
Le CNR retient ici une hypothèse de repli de l'activité en moyenne sur 2020 de - 5 % (simulation à partir des résultats du baromètre CNR d'activité du TRM).

– **Facteur 4 : développement des parcours à vide**

L'annulation soudaine de certains frets a détérioré le taux de chargement des véhicules au cœur de la crise. Les entreprises, qui ont continué à assurer les transports restants, ont alors enregistré un accroissement du taux de parcours à vide, ce qui a entraîné une inflation du coût d'une tonne-kilomètre transportée.

Le CNR retient une hypothèse conservatoire de hausse du taux de parcours à vide de + 6 % en moyenne annuelle 2020 (simulation à partir des résultats des enquêtes professionnelles disponibles). On suppose ici que l'activité revient à un niveau « standard » sur la fin de l'année. Toutefois, avec le reconfinement du 30 octobre, l'activité sera vraisemblablement affectée. Le CNR ne dispose pas d'éléments pour quantifier un impact.

Simulation CNR - Évolution du taux de parcours à vide, 100 = période d'activité « standard »



Importance des évaluations propres à chaque prestation

Les hypothèses retenues ici ne peuvent retenir les variations de tous les facteurs de production (développement des temps d'attente, surcoûts horaires du chômage partiel, etc.) et encore moins traduire l'extrême dispersion des variations d'activité et des situations économiques. Il reste donc toujours préférable de considérer les évolutions propres à chaque marché, à chaque entreprise, à chaque prestation.

En support, le lecteur peut consulter les études CNR d'impacts de la covid, qui évaluent différents surcoûts subits par les entreprises de transport :

- [Covid - Impact sur les prix de revient du TRM en fonction de la dérive des principaux facteurs de production](#)
- [Covid - Régime d'activité partielle et prime défiscalisée du 1er mars au 31 mai 2020](#)
- [Covid - Régime d'activité partielle et prime défiscalisée à compter du 1er juin 2020](#)
- [Covid - Impact de la crise et coût des mesures sanitaires pour les entreprises de TRM](#)

3 - Les hypothèses de prévision des coûts pour 2021

Gazole : le prix du baril resterait bas pour les prévisionnistes, par exemple à 44 \$/baril en 2021 contre 42 \$/baril en 2020 dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2021. Mais le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2021.

Concernant la fiscalité, la TICPE appliquée au gazole routier professionnel resterait identique, sous réserve de confirmation après la fin du parcours législatif de la loi de finances pour 2021.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première reste le principal critère de variation de ce poste. L'évolution réelle du coût du gazole en 2021 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

Personnel : les études récentes de la DARES montrent que les tensions sur le marché de l'emploi des conducteurs perdurent. Face à la pénurie de conducteurs, les entreprises pratiquent des politiques d'augmentations salariales volontaires, parfois supérieures aux revalorisations de branche. Le CNR établit alors des prévisions pour 2021 de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires), à partir des hypothèses suivantes : hausse des salaires (hors primes) de + 1,2 % et hausse des frais de déplacement de + 1 %. Ces hypothèses tendancielles sont fondées sur les évolutions moyennes des trois dernières années.

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2020 est alors maintenu pour 2021. Les prévisions de coûts sociaux pour 2021 impactent plus particulièrement les composantes *personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance* et *coûts de structure*.

Coûts de structure : le CNR retient une augmentation pour 2021 de + 0,6 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, correspondant au taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2021. Les coûts de personnel sédentaire et administratif évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant.

Détention de matériel : selon les experts du marché PL, les prix des véhicules de norme Euro 6 devraient peu augmenter entre 2020 et 2021. Le CNR retient dans ses prévisions une hypothèse mesurée d'inflation des prix de véhicules Euro 6 : + 1 % (moyenne sur les trois dernières années de l'indice INSEE prix des véhicules utilitaires). Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2021 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt. La composante assurances augmente de + 0,6 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le PLF pour 2021).

Maintenance : le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 0,6 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2021) des coûts de pneumatiques et de maintenance, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant.

Infrastructures : des variations tarifaires de péages sont attendues pour le début de l'année 2021, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Les péages des principaux réseaux sont actualisés chaque année en février, en fonction de l'inflation observée sur l'année passée et d'autres paramètres. Comme en 2019, le contexte inflationniste de 2020 est relativement bas. Dans ces conditions, le CNR retient pour 2021 une hypothèse conservatoire de + 1 %, similaire à la dernière revalorisation intervenue en février 2020.

4 - Les tableaux de synthèse d'évolution des coûts

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution moyenne annuelle des coûts **hors et avec gazole**, en 2019, 2020 et 2021.

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévisions en matière de gazole pour l'année à venir. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2021 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les variations futures du prix du gazole. Dans tous les cas (révisions de prix annuels hors ou avec gazole), l'indexation gazole légale devra s'appliquer en cours d'année.

4.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

Évolution en moyenne annuelle	2019 / 2018		2020 / 2019				2021 ⁽¹⁾ /2020 Prévision
	Observation	Simulation avec covid	Composée des facteurs covid suivants				
			Facteur 1	Facteur 2	Facteur 3	Facteur 4	
Longue distance EA	+ 1,4 %	+ 6,8 %	+ 0,6 %	+ 0,5 %	+ 1,7 %	+ 3,6 %	+ 1,7 %
Régional EA	+ 1,4 %	+ 6,8 %	+ 0,6 %	+ 0,5 %	+ 1,8 %	+ 3,5 %	+ 1,7 %
Régional Porteurs	+ 1,5 %	+ 6,6 %	+ 0,5 %	+ 0,6 %	+ 2,3 %	+ 3,0 %	+ 1,8 %

(1) Prévisions 2021 : compte tenu de l'incertitude actuelle sur les perspectives économiques générales de 2021, le CNR ne retient pas d'hypothèse relative à une variation de l'activité, ni aucun effet de la crise de la covid.

Rappel des 4 facteurs covid retenus dans la simulation pour 2020 :

- Facteur 1 : intégration des surcoûts des mesures sanitaires.
- Facteur 2 : versement d'une prime d'activité durant le confinement de 500 € par conducteur.
- Facteur 3 : effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers.
- Facteur 4 : développement des parcours à vide.

4.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

Évolution en moyenne annuelle	2019 / 2018		2020 / 2019				2021 ⁽¹⁾ /2020 Prévision
	Observation	Simulation avec covid	Composée des facteurs covid suivants				
			Facteur 1	Facteur 2	Facteur 3	Facteur 4	
Longue distance EA	+ 1,1 %	+ 2,1 %	+ 0,5 %	+ 0,4 %	+ 1,3 %	+ 3,9 %	
Régional EA	+ 1,2 %	+ 2,3 %	+ 0,5 %	+ 0,4 %	+ 1,4 %	+ 3,9 %	
Régional Porteurs	+ 1,3 %	+ 3,2 %	+ 0,4 %	+ 0,5 %	+ 1,9 %	+ 3,4 %	

5 – Les parts des différents postes de coûts dans le prix de revient

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2019 est calculé aux conditions économiques de décembre 2018.

5.1 - Longue distance ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2019	2020	2021 ^a	2019	2020	2021 ^a
Carburant				23,7 %	24,5 %	21,2 %
Maintenance	10,7 %	10,9 %	11,1 %	8,2 %	8,2 %	8,8 %
Infrastructures	9,0 %	9,3 %	9,4 %	6,9 %	7,0 %	7,4 %
Matériel	16,4 %	16,1 %	16,2 %	12,4 %	12,2 %	12,8 %
Personnel de conduite	37,6 %	36,7 %	36,2 %	28,7 %	27,7 %	28,6 %
Frais de déplacement	8,9 %	9,4 %	9,5 %	6,8 %	7,1 %	7,4 %
Structure	17,4 %	17,6 %	17,6 %	13,3 %	13,3 %	13,9 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.2 - Régional ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2019	2020	2021 ^a	2019	2020	2021 ^a
Carburant				21,7 %	23,2 %	20,0 %
Maintenance	10,7 %	10,9 %	11,2 %	8,4 %	8,4 %	9,0 %
Infrastructures	6,8 %	7,5 %	7,7 %	5,3 %	5,8 %	6,1 %
Matériel	17,2 %	18,0 %	18,0 %	13,5 %	13,8 %	14,4 %
Personnel de conduite	42,2 %	40,0 %	39,5 %	33,0 %	30,7 %	31,6 %
Frais de déplacement	4,3 %	4,8 %	4,9 %	3,4 %	3,7 %	3,9 %
Structure	18,8 %	18,8 %	18,7 %	14,7 %	14,4 %	15,0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.3 - Régional porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2019	2020	2021 ^a	2019	2020	2021 ^a
Carburant				16,8 %	17,5 %	14,9 %
Maintenance	8,9 %	9,0 %	9,2 %	7,4 %	7,4 %	7,8 %
Matériel	26,7 %	26,8 %	27,0 %	22,2 %	22,1 %	23,0 %
Personnel de conduite	48,3 %	48,1 %	47,7 %	40,2 %	39,7 %	40,5 %
Structure	16,1 %	16,1 %	16,1 %	13,4 %	13,3 %	13,7 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

Ces structures peuvent être utilisées comme référence de pondérations dans l'établissement de formules de révision de prix. Rappelons aussi qu'à défaut de stipulations contractuelles, la part des charges de carburant dans le prix de transport à retenir dans le cadre de l'application des articles L 3222-1 et suivants du Code des transports est celle « établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier » pour la catégorie de transport correspondante.