

## GAZOLE

MAI 2015

# Les stratégies d'approvisionnement en carburant des entreprises de TRM

Les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) disposant d'une cuve de stockage font partie des principaux clients du marché du carburant routier en vrac. Ce marché représente encore aujourd'hui plus de 17 % de la demande totale de gazole en France.

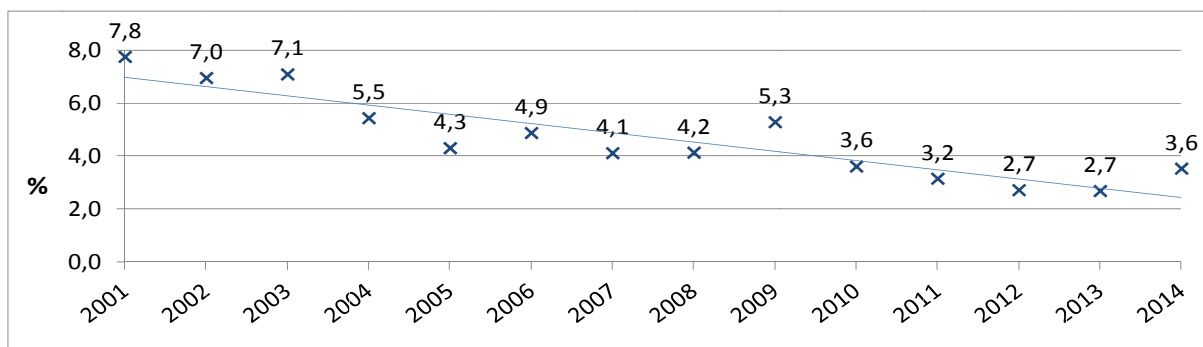
Ceci étant, depuis une dizaine d'années, on assiste à un resserrement entre les prix à la pompe et les prix à la cuve. Ce phénomène peut-il remettre en cause ce mode d'approvisionnement comme le prévoyaient certains experts du secteur ?

A la lumière de sa dernière enquête Longue distance, le CNR propose dans cet article d'apporter quelques éclairages nouveaux sur ces pratiques.

### Prix pompe – Prix cuve : L'écart se resserre

Depuis 15 ans, l'écart moyen entre le prix du gazole routier vendu dans le réseau de distribution des stations-service à la pompe et le prix du gazole en vrac acheté par un transporteur ne cesse de se réduire. En 2001, cet écart s'élevait à 7,8 %, il n'est plus en 2014 que de 3,6 %.

#### ECART EN % PRIX POMPE / PRIX CUVE - TENDANCE DEPUIS 2001



Sur la période, l'écart prix pompe – prix cuve observés chaque mois, a atteint 7 centimes d'euros en octobre 2008. Il n'était en revanche que de 1,3 centimes en mai 2008.

En moyenne annuelle, cet écart est compris entre 3 et 4,8 centimes d'euros entre 2001 et 2014.

#### ECART MOYEN EN CTS D'EUROS ENTRE LES PRIX OBSERVES A LA POMPE ET A LA CUVE DEPUIS 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ecart moyen prix pompe / prix cuve en cts d'Euro par litre	4,8	4,2	4,4	3,8	3,6	4,2	3,6	4,2	4,2	3,4	3,4	3,1	3,0	3,7 cts €

Source : DIREM - CNR

Pour autant, la part des entreprises de TRM disposant sur leur site d'une cuve de stockage pour leur carburant est restée relativement stable depuis 2001.

En 2001, 80 % des entreprises interrogées dans le cadre de l'enquête Longue distance du CNR disposaient d'une cuve, elles sont 84 % en 2014. Par ailleurs, le rapport d'approvisionnement entre la cuve et la pompe varie peu sur cette période : environ 70 % pour la cuve et 30 % pour la pompe.

Bien entendu, ce recensement ne signifie en rien que les entreprises de transport investissent aujourd'hui massivement dans de tels dispositifs qui restent coûteux. En effet, aux coûts d'équipements (cuve, borne de gestion, etc.) s'ajoutent souvent des coûts de normalisation imposés par la réglementation avec à la clé de lourds travaux de génie civil. Sur la durée et compte tenu des nombreuses évolutions en matière de réglementation environnementale, le transporteur devra si nécessaire procéder aux mises en conformité ou d'entretien.

En revanche, ces statistiques semblent confirmer que les entreprises déjà détentrices de ce type d'installation, non seulement ne les délaissent pas, mais continuent même de considérer ce choix comme économiquement valable dans leur stratégie d'approvisionnement.

D'ailleurs, d'un point de vue macroéconomique, il est intéressant de constater que le marché du carburant routier en vrac, dont on peut rappeler que les entreprises de transport et les administrations sont les acteurs majeurs, reste très dynamique depuis 2009 avec 7,1 millions de m<sup>3</sup> vendus en 2013. Ce volume représente 14,2 % de la demande totale du marché des carburants et 17,3 % de la demande de gazole.

#### Distribution de carburants routiers en France

(Calculs CNR d'après Panorama énergie climat – Edition 2014)

En 2013, les volumes de carburants routiers distribués (essence + gazole) se sont élevés à 49,8 millions de m<sup>3</sup> : 42,7 Mm<sup>3</sup> pour le réseau de distribution classique (stations-service) et 7,1 Mm<sup>3</sup> pour le vrac.

Les volumes de gazole distribués s'établissent à 40,5 Mm<sup>3</sup>, soit 81 % du marché global : 33,5 Mm<sup>3</sup> pour les stations-service et 7 Mm<sup>3</sup> pour le vrac.

Pour information, en 2013, on comptait en France 10 950 stations-service, dont 5 967 appartiennent à des sociétés pétrolières ou des indépendants et 4 983 à la grande distribution.

Le nombre de stations autoroutières en activité en 2013 s'élevait à 423.

### Approvisionnement en vrac dans le TRM : toujours présent

Il y a dix ans, de nombreux experts de la distribution de carburant (négociants ou revendeurs) présageaient un phénomène de « dévracisation ». Cette intuition se fondait alors sur l'observation des baisses des quantités de carburant commandées en vrac, mais également sur une diminution du nombre d'installations de dispositifs de stockage dans les entreprises de transport.

De ce constat, que reste-t-il aujourd'hui ?

Les ventes de carburant en vrac en France ont fait un bond entre 2008 et 2009 et continuent de bien se porter. Les compagnies pétrolières, présentes aux trois stades de la distribution, y trouvent sans doute leur intérêt. Ces dernières ont en effet la possibilité :

- de vendre directement à des grossistes les produits qui sortent de leurs raffineries ;
- d'agir elles-mêmes comme grossistes lorsqu'elles vendent ces produits à des détaillants indépendants ;
- d'agir en qualité de détaillants lorsqu'elles sont propriétaires de la station-service qui délivre le produit au consommateur final.

Pour les transporteurs, reste bien entendu la question centrale de l'efficacité économique de l'approvisionnement en cuve. Est-il encore rentable d'acheter du carburant en vrac tandis que l'écart avec les prix pratiqués dans les stations-service (et notamment dans la grande distribution) se resserre ?

Les résultats de l'enquête CNR Longue distance depuis 2001 indiquent une stabilité du niveau d'équipement des entreprises interrogées, ainsi qu'un rapport d'approvisionnement toujours majoritairement favorable à la cuve.

#### EQUIPEMENT ET UTILISATION DES CUVES DE STOCKAGE DE CARBURANT

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
% d'entreprises disposant d'une cuve de stockage	79,7	78,5	80,5	82,7	82,5	81,4	86,0	82,8	85,1	82,4	81,6	81,0	81,4	83,8 %
% d'approvisionnement cuve	63,7	61,0	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7	68,3	69,8	69,4	69,6 %

Source : Enquêtes CNR Longue distance 40T 2001 à 2014

A une période où la rentabilité (résultat net/CA) des entreprises de transports routier de marchandises atteint péniblement 1 %, est-il envisageable de renoncer à une possible économie de 4 % sur un poste de coût qui représente environ 25 % du prix de revient d'un véhicule ? Sans doute que non, à condition d'être en capacité de réaliser un investissement lourd et d'en gérer les obligations liées à la sécurité et à l'environnement.

Incontestablement, disposer d'une cuve de stockage et acheter son carburant en vrac permet aux entreprises de transport de réduire leurs dépenses de gazole. Accessoirement, cette solution favorise une meilleure gestion des approvisionnements (temps des opérations, prévention des vols, etc.). De surcroît, l'approvisionnement en vrac permet de réduire dans une certaine mesure l'exposition aux fluctuations quotidiennes des prix. D'autant qu'en période de volatilité marquée des prix (comme l'a observé le CNR en fin d'année 2014), les écarts entre les prix à la pompe et ceux à la cuve sont plus importants.

## Les résultats détaillés de l'enquête Longue distance 2014

Le CNR restitue les résultats de son enquête Longue distance en fonction de la taille des entreprises enquêtées et du kilométrage annuel parcouru par les véhicules observés. Ces deux éclairages sont complémentaires et permettent de répondre à la diversité des situations rencontrées.

### Présentation des résultats de l'enquête 2014 en fonction de la taille des entreprises

Les résultats de l'enquête Longue distance 2014 font apparaître une corrélation positive entre la taille de l'entreprise et son taux d'approvisionnement en cuve.

#### RAPPORT D'APPROVISIONNEMENT CUVE / POMPE SELON LA TAILLE DE L'ENTREPRISE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2014	Rappel 2013
Pourcentage d'approvisionnement cuve	45,8	66,1	82,0	69,6 %	69,4

Source : Enquête CNR Longue distance LD 40T 2014

Le taux d'équipement augmente avec la taille de l'entreprise. Précisément, 56 % des entreprises de 0 à 19 salariés sont équipées en cuve, tandis que les entreprises de 50 salariés et plus le sont quasiment toutes. Les petites entreprises hésitent sans doute à procéder à un tel investissement, de plus en plus long à amortir.

#### EQUIPEMENT DES ENTREPRISES EN CUVE SELON LA TAILLE DE L'ENTREPRISE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2014	Rappel 2013
% d'entreprises équipées en cuve(s)	56,3	78,3	98,8	83,8 %	81,4
Parmi celles-ci, capacité totale d'approvisionnement cuve(s)	31,0	49,2	179,1	111,9 m3	115,2
Parmi celles-ci, % d'entreprises dont la capacité de l'équipement cuve(s) est inférieure à 32m <sup>3</sup>	38,9	9,3	0,0	11,2 %	11,0

Source : Enquête CNR Longue distance LD 40T 2014

Par ailleurs, la capacité totale d'approvisionnement des entreprises équipées augmente significativement à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 m<sup>3</sup>, correspondant à un poids lourd citerne complet. Près de 40 % des entreprises de 0 à 19 salariés possèdent une capacité de stockage inférieure à ce volume de référence. Celles-ci bénéficient alors de prix moins attractifs que les grandes, dont la capacité de stockage dépasse toujours 32 m<sup>3</sup>. Ces dernières disposent ainsi d'une réserve leur permettant de mieux planifier leurs approvisionnements et d'optimiser leurs commandes au gré des fluctuations quotidiennes du prix.

### Présentation des résultats de l'enquête 2014 en fonction du kilométrage annuel parcouru par les véhicules

#### RAPPORT D'APPROVISIONNEMENT CUVE / POMPE EN FONCTION DU KILOMETRAGE ANNUEL PARCOURU PAR LES VEHICULES

	≤ 99 400 km/an	> 99 400 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 700	> 120 700	Ensemble
Pourcentage d'approvisionnement cuve	76,2	63,2	71,7	64,2	69,6 %

Source : Enquête CNR Longue distance LD 40T 2014

La part de l'approvisionnement en cuve passe de 76 % à 64 % entre les deux classes extrêmes de kilométrage. Les véhicules parcourant plus de 120 700 km/an opèrent sur des distances moyennes de transport plus longues que ceux de la première classe de kilométrage (≤ 99 400 km/an). A mesure que les véhicules s'éloignent de leur base, la pompe devient la seule alternative. Le poids de l'approvisionnement citerne devient alors moindre. Par ailleurs, le recours à des cartes de pétroliers ou cartes multiservices est largement répandu dans les entreprises de transport (possédant ou non une cuve). Cette solution est souvent complémentaire à l'approvisionnement en cuve, car elle permet non seulement d'obtenir des prix à la pompe plus intéressants que dans le réseau classique, mais en plus elle offre souvent de nombreux services annexes, tels que la récupération de TVA et autres droits d'accises, ce qui est précieux en cas d'activité internationale.

#### EQUIPEMENT DES ENTREPRISES EN CUVE EN FONCTION DU KILOMETRAGE ANNUEL PARCOURU PAR LES VEHICULES

	≤ 99 400 km/an	> 99 400 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 700	> 120 700	Ensemble
% d'entreprises équipées en cuve(s)	87,5	78,0	86,7	84,1	83,8 %
Parmi celles-ci, capacité totale d'approvisionnement cuve(s)	165,7	126,2	58,6	79,2	111,9 m3
Parmi celles-ci, % d'entreprises dont la capacité de l'équipement cuve(s) est inférieure à 32m <sup>3</sup>	7,5	8,1	12,8	10,5	11,2 %

Source : Enquête CNR Longue distance LD 40T 2014

## Conclusion

L'approvisionnement en cuve est rarement exclusif. En pratique, les entreprises optimisent leur stratégie au gré de leur organisation et de la conjoncture économique. Beaucoup d'entreprises, mêmes si elles possèdent une cuve, peuvent ainsi recourir à la pompe dans certaines circonstances : éloignement du véhicule de sa base, ou difficultés de financement pour acheter un volume important de carburant. Toutefois, les résultats de l'enquête CNR Longue distance 2014 montrent que l'approvisionnement de carburant en cuve interne reste stable et majoritaire.