

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE 2019



Ce document rassemble les résultats de l'enquête du Comité National Routier sur l'activité 2019 en longue distance. L'enquête créée en 2000 offre pour tous les acteurs du marché des transports routiers de marchandises un état des lieux objectif de l'activité et des coûts des entreprises françaises de transport pour compte d'autrui opérant en zone longue.

L'indicateur de production d'un véhicule calculé par le CNR diminue en 2019 de - 0,4 % par rapport à 2018.

Sur plus long terme, l'indicateur d'activité globale du parc des ensembles articulés exploités en longue distance reste inférieur de - 8,4 % à son niveau de 2007, dernière année pleine avant la crise de 2008 / 2009.

Faut-il y voir encore des effets de cette crise ou bien le signe d'un changement structurel de la façon de produire, transporter et consommer ?

La majorité des postes de coût d'exploitation des véhicules est orientée à la hausse. L'inflation concerne ainsi la composante sociale (+ 1,6 % en un an pour la rémunération des conducteurs et + 3,6 % pour leurs indemnités annuelles de déplacement), le coût kilométrique de carburant (+ 6,3 %) et les péages (+ 2,6 %).

Sommaire

1. Les caractéristiques de l'échantillon	4
2. L'analyse par classe d'effectifs	5
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	5
2.2 Les coûts des véhicules	10
2.3 Les conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite	14
2.4 Les coûts de structure	17
2.5 Les clients et les délais de paiement	17
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	18
3. L'analyse par classe kilométrique	19
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	19
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	19
3.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite	21
3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules	22
4. Les conclusions de l'enquête 2019	24
5. La grille de référence de coûts LD, aux conditions de décembre 2019	25
6. Les principales évolutions depuis dix ans	26
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	26
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	27
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	28
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	29
Annexe 1 : méthodologie et définitions	31
A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2019	31
A.2 Glossaire	32
A.3 Sigles et abréviations	34
A.4 Sources	34
Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport	35

1. Les caractéristiques de l'échantillon

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises diverses (TRM), opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui. Au cours du quatrième trimestre 2019, le CNR a donc visité, lors d'entretiens en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

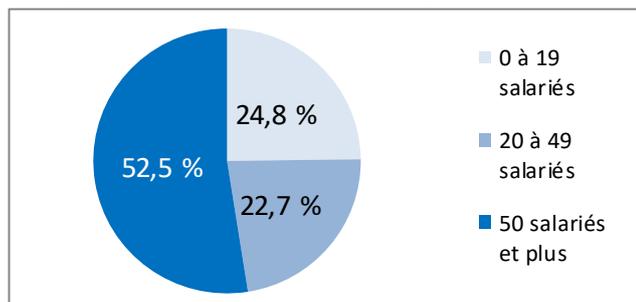
Le taux de fidélisation des enquêtés est de 82 % en 2019. Ce ratio est proche de celui enregistré pour l'enquête 2018 (84 %). Les entreprises défaillantes ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des rachats, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. La conjoncture dégradée du dernier trimestre 2019 a réduit dans certains cas la disponibilité des entreprises du panel pour répondre à l'enquête CNR. Le phénomène de concentration est un autre facteur de refus de répondre. Toutefois, le taux de renouvellement du panel reste faible. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

Le panel est constitué d'entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance pour 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, et 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 « transports routiers de fret interurbains » (longue distance) observée dans les enquêtes de l'INSEE.

La méthodologie d'enquête est détaillée en annexe de ce document, page 31.

Contribution des classes d'effectifs au CA du sous-secteur 4941A (transports routiers de fret interurbains)



Source : INSEE

Le panel enquêté est composé indifféremment de tout type d'entreprise : artisans, TPE ou PME indépendantes, ou entités membres d'un groupe.

Nature des entreprises interrogées

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	3,3	29,0	47,3	32,2 %	26,1

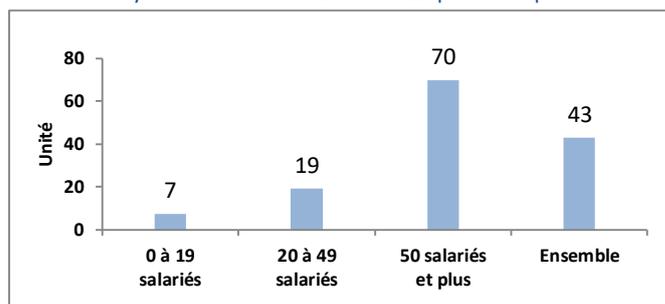
On entend ici par « groupe » toute entreprise structurée autour de plusieurs établissements, filiales ou autres entités commerciales et juridiques.

Environ un tiers des entreprises interrogées en 2019 appartient à un groupe. La majorité des entreprises est indépendante juridiquement.

Les données présentées dans ce rapport portent sur la seule famille des ensembles articulés tracteurs + semi-remorques exploités en longue distance, et non sur l'ensemble du parc des entreprises interrogées. Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL) ne sont pas enquêtés.

Le nombre de véhicules moteurs affectés à l'activité longue distance et étudiés dans l'enquête 2019 est le suivant :

Nombre moyen de véhicules moteurs LD par entreprise



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

Variation 2019 / 2018 du parc moteur LD

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Parc LD 2019 / Parc LD 2018 en %	0,0	+ 4,0	+ 5,4	+ 3,7 %	+ 0,2

2. L'analyse par classe d'effectifs

Un historique 2009 - 2019 est présenté page 26.

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

Les évolutions 2019 / 2018 figurent en page 9.

2.1.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	111 695	107 573	116 936	113 510 km	115 320
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,4	225,9	227,9	227,1 j	228,8
Kilométrage journalier moyen	493	476	513	500 km	504
Vitesse moyenne	67,6	66,6	66,2	66,6 km/h	65,9
Distance moyenne d'une relation	447	420	431	433 km	468
Variation de l'indice de production d'un véhicule	+ 2,9	- 2,3	- 1,1	- 0,4 %	- 2,8 %
Production d'un véhicule : écart à la moyenne (=100)	98,4	94,4	103,3	100	

En 2019, les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules ne sont pas uniformes :

- Diminution du kilométrage annuel parcouru : - 1,6 % par rapport à 2018.
- Baisse du nombre de jours d'activité de - 0,7 %.
- Amélioration de + 1,2 % du coefficient de chargement du véhicule (produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge).

L'indicateur de production d'un véhicule, produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement, varie de - 0,4 % par rapport à 2018.

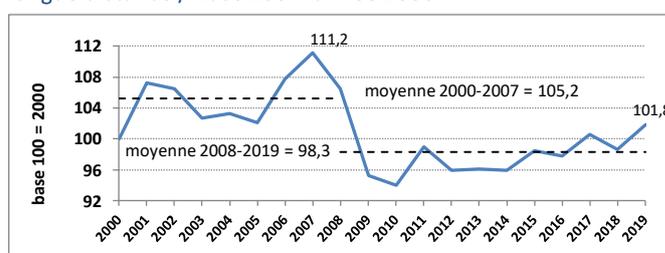
Le CNR calcule un indicateur d'activité globale du parc des ensembles articulés exploités en longue distance. Celui-ci varie en fonction de l'indicateur de production d'un véhicule (voir ci-dessus) et de l'évolution du nombre d'ensembles articulés dédiés à la longue distance observés dans l'enquête. Il convient de rester prudent sur les interprétations des variations annuelles de cet indicateur d'activité.

D'une part, les modifications du parc enquêté en entreprise d'une année à l'autre peuvent être des facteurs d'instabilité de cet indicateur d'activité.

D'autre part, les observations de parc sont recueillies au cours de chaque quatrième trimestre. Or, depuis la crise de 2008, on constate que l'activité de TRM est devenue plus volatile (cas typique de l'année 2019).

En conséquence, l'indicateur d'activité du parc des ensembles articulés exploités en longue distance trouve sa plus grande pertinence sur long terme. Etalonné par rapport à l'année 2000 (base 100), il s'élève alors en 2019 à 101,8.

Indicateur d'activité du parc ensembles articulés exploités en longue distance / Base 100 = année 2000



L'indicateur moyen d'activité du parc des ensembles articulés longue distance calculé sur la période 2008-2019 reste inférieur de - 6,9 points à son niveau moyen de 2000-2007. Entre 2007 (dernière année pleine d'avant la crise) et 2019, l'indicateur d'activité diminue de - 8,4 %.

Les véhicules des entreprises de 50 salariés et plus enregistrent des volumes de production kilométriques et journaliers maximaux. Ces performances sont aussi liées à l'organisation spécifique des grandes entreprises, qui emploient plus de conducteurs par véhicule que les petites et les moyennes entreprises.

Toutefois, l'écart entre les classes se réduit. Les entreprises de 0 à 19 salariés ont enregistré une augmentation de leur indicateur de production en 2019 de + 2,9 %, alors que les entreprises des deux autres classes d'effectifs ont subi une détérioration (respectivement - 2,3 % et - 1,1 %).

La distance moyenne d'une relation diminue en 2019. Depuis de nombreuses années, les transporteurs essaient de repositionner leurs activités sur des relations régionales ou sur des marchés *domestiques* pour trouver des gisements de rentabilité, plus compliqués à obtenir sur très longue distance. Ainsi depuis 2007, la distance moyenne d'une relation diminue régulièrement : - 26,7 % entre 2007 et 2019.

La vitesse correspond au rapport entre la distance parcourue et le temps de conduite. Depuis de nombreuses années, la vitesse n'apparaît plus comme un facteur primordial de rentabilité.

Le renforcement des contrôles routiers et la maîtrise des coûts incitent les entreprises à brider leurs véhicules ou à modérer les vitesses.

La vitesse moyenne varie peu tous les ans. Cette année elle augmente de +1%. La statistique est maximale pour les entreprises de 0 à 19 salariés (67,6 km/h).

Les petites entreprises sont moins enclines à développer des politiques de limitation de vitesse, nécessitant parfois des adaptations mécaniques coûteuses.

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

Ratio conducteur / véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Ratio conducteur / véhicule	1,02	1,03	1,07	1,05	1,05

Le ratio conducteur / véhicule est stable en 2019.

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, tout en favorisant un meilleur contrôle des heures supplémentaires. Elle s'accompagne aussi souvent d'une meilleure productivité kilométrique et journalière des véhicules.

2.1.3 La productivité des véhicules

Coefficient de chargement des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Taux de kilométrage en charge (A)	87,0	86,2	86,2	86,4 %	86,7
Taux de chargement sur parcours en charge (B) ⁽¹⁾	87,6	88,0	88,6	88,2 %	86,9
Coefficient de chargement (AxB)	76,2	75,9	76,4	76,2 %	75,3

⁽¹⁾ Le taux de chargement sur parcours en charge correspond au taux d'occupation de la semi-remorque. Il peut être calculé sur la base de différentes unités (tonnes, m³, mètres linéaires, etc.).

La productivité des véhicules est marquée cette année par des évolutions opposées du taux de parcours en charge (-0,3%) et du taux de chargement sur parcours en charge (+1,5%).

Le produit de ces 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.

Le coefficient de chargement passe de 75,3% en 2018 à 76,2% en 2019. A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule augmente en 2019 de +1,2%.

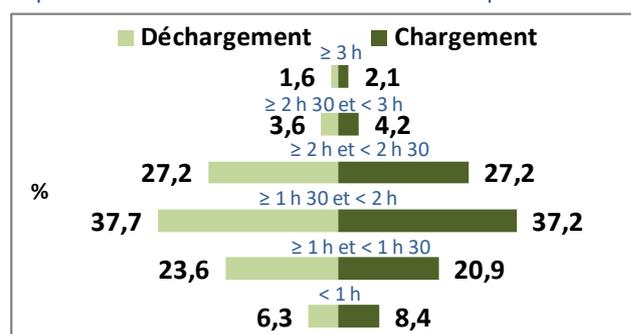
Les résultats de l'enquête 2019 semblent montrer que l'optimisation des plans de transport et des chargements est plus efficace pour les entreprises de 50 salariés et plus. Toutefois, l'avantage avec les autres catégories d'entreprises se réduit cette année.

Temps d'attente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Temps d'attente d'un véhicule au chargement	1,67	1,64	1,55	1,60 h	1,53
Temps d'attente d'un véhicule au déchargement	1,63	1,55	1,55	1,57 h	1,52

Les temps d'attente augmentent de +3,9% en 2019. Il convient de rester prudent au moment d'interpréter les évolutions de ces variables complexes à collecter.

Répartition des véhicules en fonction des temps d'attente



La répartition des temps d'attente s'est peu modifiée. La majorité des temps d'attente, 89,5% pour le déchargement et 85,3% pour le chargement, se concentre entre 1 et 2,5 heures.

Les temps d'attente sont comptabilisés dans le temps de service rémunéré d'un conducteur. A mesure que les temps d'attente augmentent, la part du temps de production (conduite) dans le temps rémunéré (service) diminue. Au contraire, les coûts salariaux d'un conducteur (salaires + cotisations employeurs), rapportés à une heure de temps de conduite, augmentent.

Le développement des temps d'attente est synonyme de surcoûts d'exploitation du véhicule.

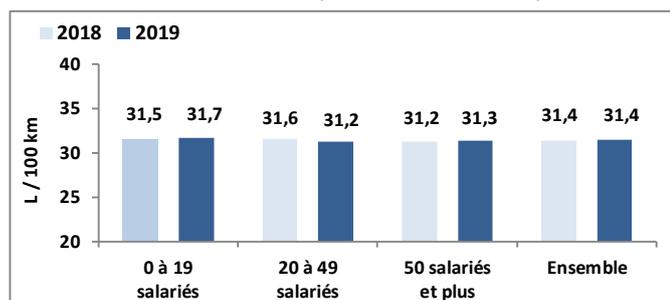
Coûts horaires de conducteur en fonction des temps d'attente du véhicule

Temps d'attente au chargement + déchargement ⁽¹⁾	< 3 heures	≥ 3 heures	Ensemble
% de temps de conduite / temps de service d'un conducteur temps plein	75,2	74,3	74,9 %
Coût d'un conducteur (salaires + charges employeurs) rapporté à 1 heure de conduite	24,0	25,1	24,5 €/h

⁽¹⁾ Chaque intervalle contient la moitié de l'échantillon.

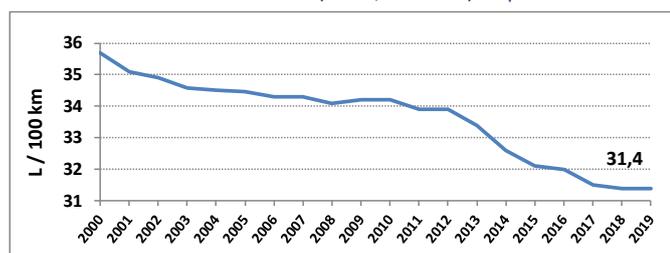
2.1.4 Le carburant

Consommation des véhicules (en litres aux 100 km)



La consommation moyenne du parc ensembles articulés exploités en longue distance est inchangée en 2019 et s'élève à 31,4 litres aux 100 km.

Consommation des véhicules (en L / 100 km) depuis 2000



Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la consommation a baissé de - 12 %. Cette évolution illustre la volonté de tous les acteurs du secteur d'améliorer l'efficacité environnementale et la performance économique du TRM (exploitation de véhicules de dernière génération, développement des formations d'écoconduite).

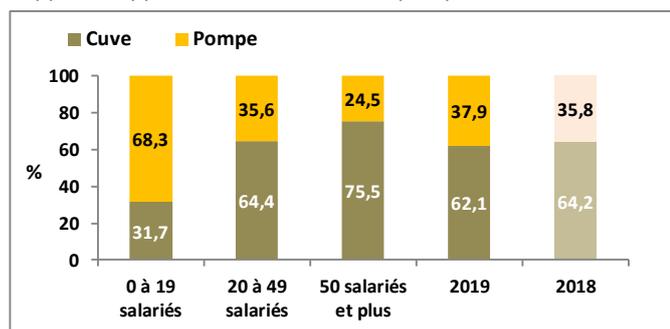
Consommation selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,7 ans	50% 3 ans	75% 4 ans	
Consommation des véhicules aux 100 km	30,2	31,0	31,4	31,8 L

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

La consommation augmente avec l'âge des véhicules. De nombreux acteurs du marché des véhicules industriels (constructeurs ou transporteurs) témoignent d'un effet baissier des nouvelles générations de véhicules Euro VI sur la consommation de carburant.

Rapport d'approvisionnement cuve / pompe



La part moyenne de l'approvisionnement interne représente comme tous les ans environ 2/3 des approvisionnements totaux de gazole.

L'approvisionnement interne ne se développe plus pour les trois raisons suivantes.

Premièrement, le différentiel de prix entre les deux sources d'approvisionnement, interne et externe, n'est plus aussi important que par le passé. Par exemple en 2001, un transporteur payait, en moyenne annuelle, le gazole à la pompe 7,8 % plus cher qu'en s'approvisionnant en interne. En 2019, cet écart n'est plus que de + 3,5 %. L'écart absolu est inférieur à 4 centimes d'euro depuis 2010. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est moins évident aujourd'hui. De plus, les normes techniques et les règles de contrôle contraignantes ont vraisemblablement eu un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

Enfin, des tensions subsistent entre les transporteurs et les distributeurs de carburant en vrac. Ces derniers accordent avec beaucoup de prudence des encours clients aux transporteurs.

Approvisionnement interne en carburant

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% d'entreprises équipées en cuve(s)	40,0	79,7	94,6	77,7 %	78,6
Parmi celles-ci, % d'entreprises dont le volume total des cuves est inférieur à 32 m ³	33,3	5,6	0,0	9,5 %	11,5
Parmi celles-ci, capacité totale d'approvisionnement cuve(s)	29,3	56,8	134,9	91,0 m ³	92,1

Le taux d'équipement en cuve augmente avec la taille de l'entreprise. Alors que 40 % des entreprises de 0 à 19 salariés possèdent une cuve interne, quasiment toutes les entreprises de 50 salariés et plus sont équipées. Les petites entreprises hésitent à procéder à un tel investissement, de plus en plus long à rentabiliser.

La capacité totale d'approvisionnement des entreprises équipées augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 m³, correspondant à une semi-citerne complète. Une part non négligeable des entreprises de 0 à 19 salariés (1/3 d'entre elles) possède une capacité de stockage inférieure à ce volume de référence. Aucune entreprise de 50 salariés et plus n'est dans ce cas. Les petites entreprises ne bénéficient pas alors de prix aussi attractifs que les autres entreprises de l'échantillon, dont la capacité de stockage excède quasiment toujours 32 m³.

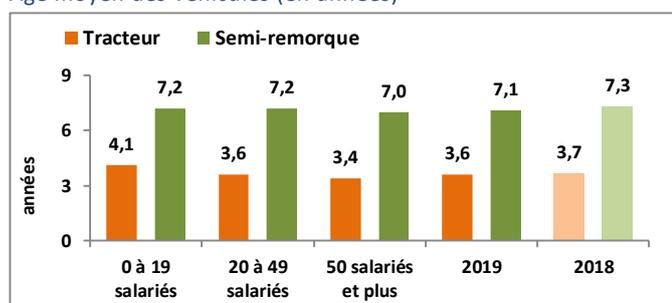
2.1.5 L'utilisation du matériel

Parc exploité selon la spécification Euro du véhicule (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Euro 0, I et II	0,0	0,0	0,0	0,0 %	0,0
Euro III	0,4	0,3	0,3	0,3 %	1,1
Euro IV	4,3	0,3	1,3	1,8 %	3,6
Euro V et EEV	22,6	18,4	16,4	18,4 %	26,7
Euro VI	72,7	81,0	82,0	79,5 %	68,6

La part de la norme Euro VI, norme en vigueur pour les véhicules neufs au moment de l'enquête, progresse en 2019. Elle représente près de 80 % des parcs tracteurs exploités en longue distance. Ce phénomène participe à la diminution de la consommation des véhicules évoquée précédemment. 98 % du parc est Euro V ou mieux. Parmi les entreprises enquêtées, plus aucune n'exploite de véhicule Euro II, I ou 0. Le taux d'équipement en Euro VI est minimal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Les petites entreprises disposent de capacité d'investissement inférieure. Elles conservent leurs véhicules moteurs plus longtemps que les autres : 6,8 ans contre 6,2 ans pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 5,7 ans pour celles de plus de 50 salariés.

Age moyen des véhicules (en années)



L'âge moyen des tracteurs diminue de - 2,7 % (- 0,1 an) en 2019. La statistique est minimale pour les entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières, qui enregistrent aussi les durées de conservation les plus courtes, disposent de la surface financière suffisante pour engager plus rapidement le renouvellement de leurs véhicules.

Les conditions d'exploitation des véhicules diffèrent selon leur âge.

Kilométrage annuel parcouru selon l'âge des tracteurs

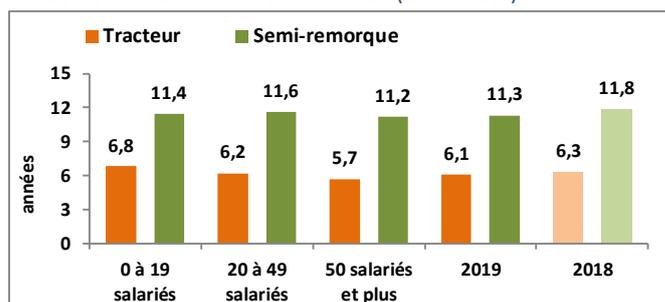
Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25%	50%	75%
	2,7 ans	3 ans	4 ans
Kilométrage annuel des véhicules	120 960	117 230	114 795
	104 866 km		

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

La production kilométrique annuelle des véhicules diminue à mesure que le parc vieillit. Les entreprises semblent privilégier les véhicules les plus récents pour effectuer les kilométrages annuels les plus importants. Il s'agit alors de

limiter les coûts kilométriques et de prévenir les risques de pannes et d'immobilisations, très pénalisantes lorsque le véhicule est loin de sa base.

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation moyenne des véhicules diminue de - 3,2 % (- 0,2 an) en 2019. Cette donnée dépend principalement du choix du mode de financement des véhicules, spécifique à chaque entreprise.

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. Cette dernière repose sur des périodes de conservation plus courtes que les deux autres modes.

L'âge et la durée de conservation des semi-remorques sont significativement supérieurs à celles des tracteurs.

Ratio semi-remorque / tracteur

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Ratio semi-remorque / tracteur	1,34	1,55	1,46	1,45	1,44

Le ratio semi-remorque / tracteur varie peu tous les ans. Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent un ratio plus faible. L'exploitation de semi-remorques supplémentaires reste plus rare pour les petites entreprises, moins enclines à pouvoir satisfaire les demandes globales des chargeurs.

2.1.6 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2019

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Tracteur	14,2	17,1	18,1	16,9 %	17,5
Semi-remorque	8,1	10,2	9,3	9,2 %	10,9

Le taux de renouvellement des tracteurs reste proche de 17 % comme l'année dernière. Le taux augmente à mesure que la taille de l'entreprise, et donc sa capacité d'investissement, grandit.

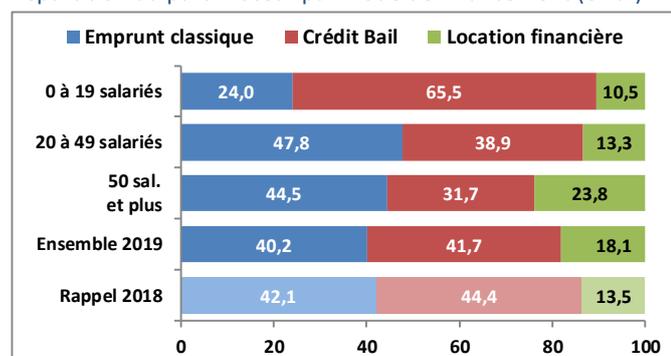
De manière générale, le taux de renouvellement des tracteurs est significativement plus important que celui des semi-remorques. L'usure des tracteurs génère, à partir d'un certain seuil d'exploitation ou de conservation, des surcoûts de

maintenances exponentiels, grevant anormalement la rentabilité des véhicules. Sauf accidents imprévus, la maintenance des semi-remorques se limite à l'entretien courant (freins, plancher, rideaux...), dont les coûts sont d'une ampleur bien inférieure à ceux, par exemple, de l'entretien de la chaîne cinématique d'un tracteur.

L'analyse du coût d'entretien-réparations selon l'âge des tracteurs confirme cette relation entre vieillissement des véhicules et surcoût de maintenance (cf. page 10, § 2.2.3).

Mode de financement des véhicules

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)



L'emprunt et le crédit-bail sont les modes de financement des véhicules les plus répandus (respectivement 40,2 % et 41,7 % des financements). Une constante dans l'observation depuis plusieurs années, la location financière est une pratique minoritaire, alors qu'elle représentait près de 40 % des financements en 2000. Elle se développe toutefois cette année et représente 18,1 % des financements en 2019.

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

La part de l'emprunt est significativement moins importante pour les entreprises de 0 à 19 salariés (24 % seulement). Ces dernières privilégient majoritairement le crédit-bail pour financer leurs véhicules : 65,5 % de leur parc.

Le recours à la location se développe à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Les entreprises de 50 salariés et plus financent leurs tracteurs par la location dans une proportion non négligeable (23,8 % des cas), du fait de leur appartenance plus fréquente à un groupe de transport (cf. page 4).

Appartenance à un groupe

Part de la location financière dans le financement des véhicules

	Entreprises		Ensemble
	membres d'un groupe	non membres d'un groupe	
% de la location dans le financement d'un tracteur	35,6 %	6,7 %	18,1 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	15,7 %	2,3 %	7,3 %

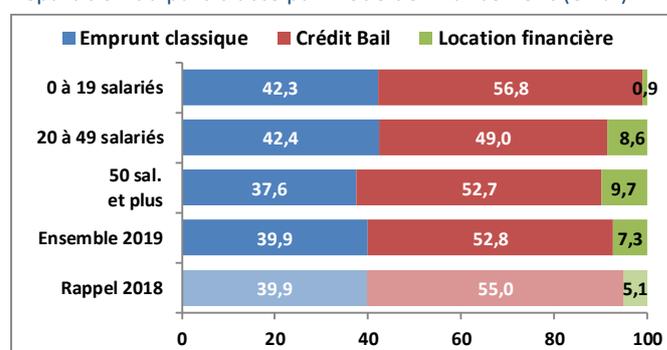
En effet, les groupes comportent souvent des entités spécialisées qui mettent des véhicules à la disposition des

autres filiales du groupe, via des contrats de location. Le recours à la location est, de ce fait, plus fréquent pour les entreprises membres d'un groupe.

Le crédit-bail reste le mode privilégié par les entreprises pour financer leurs semi-remorques. Il représente plus de la moitié des financements.

Les véhicules tractés coûtant moins cher, l'arbitrage entre modes de financement est moins décisif.

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)



Les durées de conservation des véhicules dépendent du mode de financement : plus courtes en location, plus longues en crédit-bail et en emprunt.

Durée de conservation des véhicules (en années) selon le mode de financement

Mode de financement	Emprunt	Crédit-bail	Location
Durée de conservation d'un tracteur	6,7	6,1	5,0 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	11,2	11,8	8,2 ans

2.1.7 Comparatif 2019 / 2018, situation dernier trimestre de chaque année

Evolution 2019 / 2018 des principales conditions d'exploitation des véhicules

	2018	2019	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	115 320 km	113 510 km	- 1,6 %
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,05	0 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	228,8 j	227,1 j	- 0,7 %
Kilométrage journalier moyen	504 km	500 km	- 0,8 %
Vitesse moyenne	65,9 km/h	66,6 km/h	+ 1,1 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,44	1,45	+ 0,7 %
Taux de kilométrage en charge	86,7 %	86,4 %	- 0,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,9 %	88,2 %	+ 1,5 %
Coefficient de chargement du véhicule	75,3 %	76,2 %	+ 1,2 %
Indice de production du véhicule (base 100 = 2018)	100,0	99,6	- 0,4 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,53 h	1,60 h	+ 4,9 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,52 h	1,57 h	+ 3,6 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Le carburant

Coût net du carburant

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Carburant : coût net kilométrique HT et remboursement partiel TICPE déduit	0,328	0,321	0,321	0,323 €/km	0,304

L'enquête mesure le coût net de carburant : achats de carburant minorés du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Le taux de remboursement partiel forfaitaire de TICPE retenu dans les calculs est celui valable en décembre 2019, fixé par la circulaire du 16 septembre 2019 du ministère de l'Action et des Comptes publics. Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2019.

Les dispersions par classe d'effectifs s'expliquent par les écarts de consommation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe, observés entre les différentes catégories d'entreprises et présentés en page 6.

2.2.2 L'Adblue

L'Adblue est apparu dès 2006 avec les premiers véhicules Euro IV, équipés de la technologie SCR (traduction française : Réduction Catalytique Sélective).

L'usage de l'Adblue est aujourd'hui généralisé pour réduire les émissions de NO_x.

Le coût kilométrique d'AdBlue reste mineur : 3 millièmes d'euro au kilomètre en moyenne.

La consommation moyenne des poids lourds utilisant cet additif est de l'ordre de 4,8 litres pour 100 litres de carburant.

Consommation et coût d'Adblue

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Consommation d'Adblue en litres pour 100 litres de carburant	4,8	4,7	4,8	4,8 L	4,4
% d'entreprises équipées en cuve	71,4	89,4	93,3	87,0 %	85,7
Adblue : coût kilométrique	0,004	0,003	0,003	0,0034	0,0035

La majorité des entreprises de l'échantillon est équipée d'une cuve d'Adblue pour rationaliser et optimiser les approvisionnements. Comme pour le gazole, le taux d'équipement en cuve interne augmente avec la taille de l'entreprise.

2.2.3 Les pneumatiques

Le coût kilométrique moyen de pneumatiques est stable en 2019. L'amélioration de la durée de vie des pneumatiques et le renforcement de la concurrence entre manufacturiers limitent l'inflation de ce poste, qui représente en 2019 seulement 2,1 % de l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules.

Coût et contrats de pneumatiques

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Pneumatiques : coût kilométrique	0,028	0,028	0,026	0,027 €/km	0,027
Pourcentage de contrats pneumatiques	6,9	14,5	20,5	15,8 %	16,8

L'externalisation de la gestion des pneumatiques concerne près de 16 % des entreprises interrogées. Cette pratique augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

2.2.4 L'entretien-réparations

Coût, contrats d'entretien-réparations et de full-service

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,080	0,080	0,074	0,077 €/km	0,076
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	16,7	9,0	8,0	10,3 %	9,1
Pourcentage de contrats full-service ⁽¹⁾	3,3	4,3	6,5	5,2 %	6,0

⁽¹⁾ Les contrats « full-service » incluent les prestations d'assurances, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement des véhicules.

Le coût kilométrique d'entretien-réparations enregistre une inflation de +1,3 % en 2019. La maintenance lourde des véhicules Euro VI semble se révéler plus onéreuse que pour les générations antérieures (exemple : échappement avec filtrage des particules).

Les entreprises de 50 salariés et plus bénéficient vraisemblablement d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et main-d'œuvre). La dispersion du coût d'entretien dépend aussi de l'âge des véhicules, qui diminue à mesure que la taille de l'entreprise grandit. A partir d'un certain âge, les tracteurs génèrent des dépenses de maintenance de plus en plus importantes (usure « normale » de la chaîne cinématique, probabilité accrue de pannes, etc.).

Coût d'entretien-réparations selon l'âge des tracteurs

	25% 2,7 ans	50% 3 ans	75% 4 ans	
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,072	0,068	0,077	0,085 €/km

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Le taux de recours à des contrats d'entretien-réparations est proche de 10 % en 2019. L'externalisation de ces prestations est plus répandue dans la première classe d'effectifs. Les petites entreprises disposent en effet plus rarement d'un atelier intégré, leur permettant d'effectuer les opérations de maintenance en interne.

Le taux de recours à des contrats de « full-service », qui incluent les prestations d'entretien, de pneumatiques, d'assurances et de financement, concerne comme tous les ans un nombre limité d'entreprises. Il augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

2.2.5 Les péages autoroutiers

Coût de péages

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Dépenses annuelles de péages par véhicule	10 310	9 373	10 127	10 001 €	9 745
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,092	0,087	0,087	0,088 €/km	0,085

Les dépenses annuelles de péages autoroutiers augmentent en 2019 de + 2,6 %. Les tarifs autoroutiers moyens annuels de classe 4 ont été revalorisés de + 1,9 % en 2019.

La différence arithmétique entre ces deux évolutions s'explique par une augmentation des trafics autoroutiers en 2019. Le CNR estime cette croissance à + 0,8 %, pour le parc de véhicules étudiés dans l'enquête, c'est à dire les ensembles articulés du pavillon français exploités pour compte d'autrui en longue distance.

Le coût des péages rapporté au kilométrage total augmente de + 3,5 % en 2019.

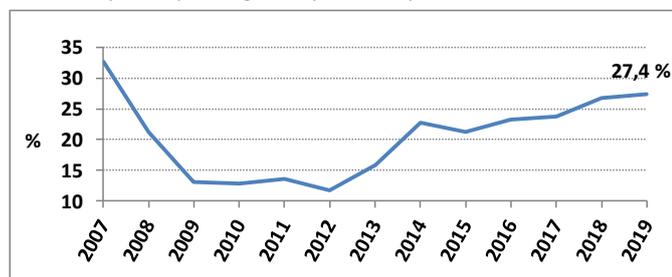
Le pourcentage des kilométrages effectués sur autoroutes payantes par les véhicules du panel augmente en 2019. Cette donnée reste compliquée à mesurer dans les entreprises qui disposent rarement d'un bilan annuel en la matière. Le CNR mesure alors ce pourcentage sur une semaine représentative d'activité. Son évolution annuelle est cohérente avec l'inflation observée des dépenses annuelles de péages.

Recours aux autoroutes payantes

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	51,0	46,1	43,3	45,9 %	42,9

Autre illustration de ce recours plus fréquent à l'autoroute, le pourcentage d'entreprises déclarant privilégier systématiquement l'autoroute progresse de + 0,7 point en 2019.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute



Ce recours systématique à l'autoroute dépend du périmètre géographique du transport et reste prioritaire pour les relations très longues (cf. tableau ci-après).

Une utilisation plus systématique de l'autoroute procure des économies de coûts marginaux de carburant et de maintenance, en raison d'une vitesse plus régulière. En contrepartie, les dépenses de péages augmentent mécaniquement.

Segmentation des conditions d'exploitation et des composantes de coûts selon la stratégie autoroutière

Entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	... ne privilégiant pas systématiquement l'autoroute
Distance moyenne d'une relation	567	400 km
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	115 509	112 964 km
Vitesse moyenne	67,9	65,9 km/h
Consommation aux 100 Km	31,3	31,4 L
Péages : montant annuel par véhicule	13 024	9 221 €
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,071	0,078 €/km
Somme des coûts directs kilométriques (carburant + entretien + pneus + péages)	0,530	0,506 €/km
Somme des coûts horaires de conducteurs (salaires + charges + frais de déplacement)	21,96	23,18 €/h

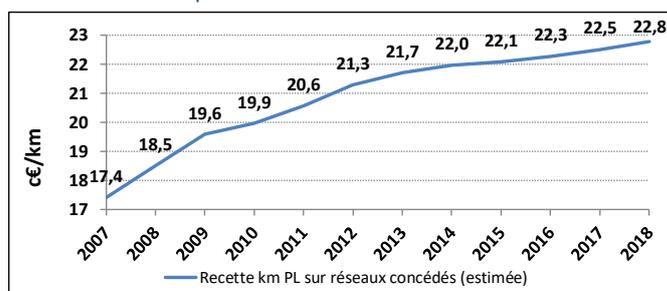
En revanche, la vitesse soutenue et les conditions de circulation plus favorables réduisent les coûts de conducteurs. L'arbitrage entre surcoût kilométrique et économie de coût horaire de conducteur doit se faire au cas par cas. La rentabilité d'un recours à l'autoroute n'est jamais garantie. La décision appartient aux entreprises en fonction des conditions et des contraintes précises de chaque transport (distance, délais de livraison, sécurité, gestion des plannings conducteurs, etc.).

Sur le long terme, il demeure que les entreprises de TRM sont confrontées à une hausse marquée du coût de péages. Rapporté au kilométrage total, ce dernier a été multiplié par 2,2 depuis 2000, soit un taux de croissance moyen annuel de + 4,5 %.

En complément de cette estimation, le CNR propose un calcul exclusif de recette unitaire kilométrique générée par les véhicules lourds (classes 3 et 4) sur les réseaux concédés, à partir des données publiques communiquées par les sociétés autoroutières sur la période 2007 - 2018. Les bilans de chaque réseau sur 2018 ne sont pas encore connus.

La recette kilométrique moyenne s'élève ainsi en 2018 à 22,8 cts €/km.

Recette kilométrique PL estimée sur les réseaux concédés



En évolution cumulée depuis 2007, cette recette kilométrique augmente de + 31 %, soit un *taux de croissance moyen annuel* de + 2,5 % entre 2007 et 2018.

Détermination et optimisation d'itinéraires

% d'entreprises	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
.... fixant l'itinéraire des conducteurs	22,3	45,1	52,5	43,3 %	46,2
.... fournissant aux conducteurs une liste de tronçons à éviter	21,9	50,9	72,6	55,1 %	60,6

Les stratégies de fixation des itinéraires pour réduire ou renforcer le recours à l'autoroute paraissent être moins répandues en 2019.

Elles se développent à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Les outils de gestion permettant ce type d'optimisation routière sont plus répandus dans les grandes entreprises.

2.2.6 Le coût 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 véhicules neufs

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Tracteur	90 023	89 710	85 719	87 692 €	86 847
Semi-remorque	28 615	27 857	27 525	27 871 €	27 301

La valeur moyenne d'un tracteur neuf augmente de + 1 % en 2019. La norme Euro VI est entrée en vigueur pour les véhicules neufs depuis le 1^{er} janvier 2014, générant alors une inflation significative des prix de marché, quel que soit le constructeur, par rapport aux véhicules de normes antérieures.

Evolution depuis 2013 de la valeur moyenne d'un tracteur (renouvelé ou non) dans le parc LD enquêté

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Valeur moyenne d'un tracteur dans le parc LD enquêté (100 = 2013)	100	104,1	106,8	108,4	110,0	111,0	112,1

Depuis 2013, le prix moyen d'un tracteur augmente tous les ans avec le renouvellement progressif des parcs en véhicules Euro VI.

Les coûts de renouvellement de tracteur sont plus prépondérants dans le prix de revient global des véhicules les plus récents.

Poids du coût de renouvellement des tracteurs dans le prix de revient global d'un ensemble articulé, selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,7 ans	50% 3 ans	75% 4 ans	
% du coût de renouvellement tracteur dans le coût de revient LD ensembles articulés	9,2	8,2	7,6	8,1 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Les prix des semi-remorques augmentent de + 2,1 % en 2019. Le taux annuel de renouvellement du parc de semi-remorques (9,2 % en 2019) reste largement inférieur à celui des tracteurs (16,9 %). Les entreprises ont alors moins d'arguments économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent moins souvent qu'un tracteur.

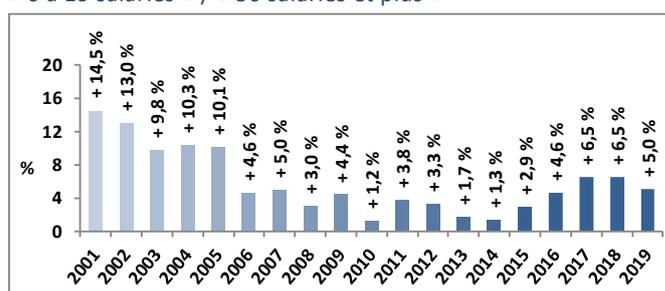
La valeur des véhicules décroît avec l'effectif. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marché » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise.

La structure des petites entreprises implique des achats de matériel souvent à l'unité.

La force commerciale de l'entreprise est croissante avec sa taille.

Valeurs d'achat de tracteurs

Écart relatif en % entre les deux classes extrêmes d'effectifs : « 0 à 19 salariés » / « 50 salariés et plus »



Comment lire le graphique : en 2001, les entreprises de 0 à 19 salariés payaient leurs tracteurs 14,5 % plus chers que les entreprises de 50 salariés et plus.

Les pratiques d'achat de tracteurs, qui s'étaient vraisemblablement standardisées avec la crise, semblent être plus disparates depuis 2015, année de reprise du marché des ventes de véhicules industriels. L'écart relatif entre les deux classes d'effectifs extrêmes est de 5 % en 2019.

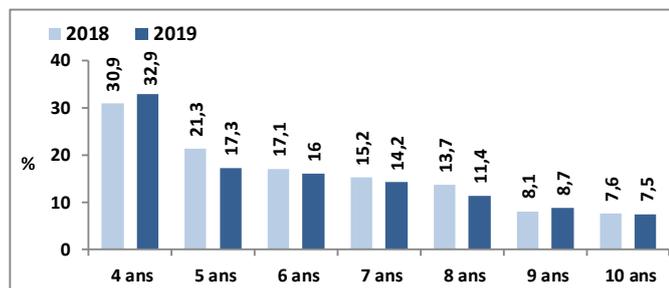
Valeur de revente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Tracteur	16 501	15 393	17 660	16 858 €	15 059
Semi-remorque	3 489	1 921	2 548	2 639 €	2 456

La valeur moyenne de revente d'un tracteur acheté neuf dépend, d'une part, des caractéristiques du véhicule (constructeur, puissance, options ou équipements accessoires, etc.) et d'autre part, de la durée de conservation du véhicule.

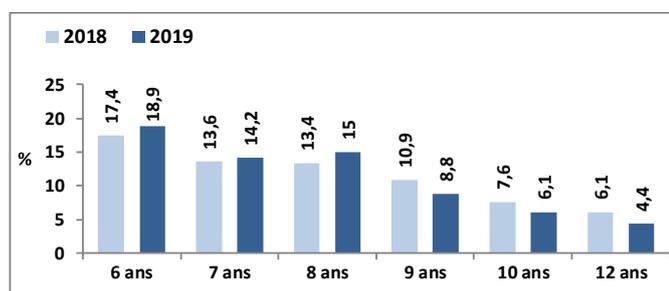
Les taux de valeur résiduelle des véhicules décroissent alors logiquement avec la durée de conservation du matériel. Pour un tracteur, ils s'échelonnent de 32,9 % après 4 ans de conservation à 7,5 % après 10 ans.

% de valeur résiduelle d'un tracteur par durée de conservation



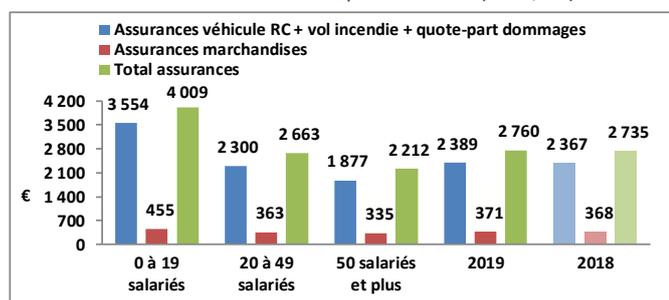
Les taux de valeur résiduelle d'une semi-remorque varient de 18,9 % à 6 ans à 4,4% à 12 ans.

% de valeur résiduelle d'une semi-remorque par durée de conservation



2.2.7 Les assurances

Montant annuel des assurances par véhicule (en €/an)



Le montant total annuel des assurances rapporté à un véhicule augmente de + 0,9 % en 2019.

Les coûts d'assurances dépendent de la nature des contrats souscrits par chaque entreprise et des types de couvertures (« au tiers », « tous risques », durée de la couverture, etc.). De ce fait, ils restent le poste le plus différencié selon les entreprises.

Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent ainsi un coût d'assurances flotte supérieur de + 89 % à celui des entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières profitent d'un rapport de force plus favorable avec leurs prestataires d'assurances.

L'appartenance à un groupe apparaît comme un autre facteur de dispersion. Les groupes pratiquent l'autoassurance plus fréquemment que les entreprises individuelles.

Appartenance à un groupe
Montant annuel des assurances par véhicule

	Entreprises		Ensemble
	membres d'un groupe	non membres d'un groupe	
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 404	3 116	2 760 €

Les primes d'assurances marchandises sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises et de la nature de la marchandise transportée. Elles relèvent dans une moindre mesure de considérations commerciales et ne dépendent pas de la nature et de l'âge du parc exploité.

2.2.8 Comparatif 2019 / 2018, situation dernier trimestre de chaque année

Evolution 2019 / 2018 des principales composantes de coûts d'un véhicule

	2018	2019	Evolution
Carburant ⁽¹⁾			
Remboursement partiel TICPE déduit	0,304 €/km	0,323 €/km	+ 6,3 %
Pneumatiques ⁽¹⁾	0,027 €/km	0,027 €/km	0 %
Entretien-réparations ⁽¹⁾	0,076 €/km	0,077 €/km	+ 1,3 %
Péages ⁽¹⁾	0,085 €/km	0,088 €/km	+ 3,5 %
Valeur d'achat d'un tracteur	86 847 €	87 692 €	+ 1,0 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque	27 301 €	27 871 €	+ 2,1 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 367 €	2 389 €	+ 0,9 %
Assurance marchandises transportées	368 €	371 €	+ 0,8 %
Total assurances	2 735 €	2 760 €	+ 0,9 %

⁽¹⁾ Coûts rapportés au kilométrage total parcouru.

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

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés au parc homogène des ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes et exploités en longue distance :

- Les conducteurs à plein temps : conducteurs de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés exclusivement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs à temps partiel : autres conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs en CDD, affectés à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs intérimaires, affectés à ce parc de véhicules.

Catégorie de conducteurs affectés au parc des ensembles articulés en longue distance

% d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
à des conducteurs à plein temps	100	100	100	100 %	100
à des conducteurs à temps partiel	16,7	10,1	11,8	12,6 %	11,0
à des conducteurs en CDD	0,0	8,7	12,9	8,7 %	9,6
à des conducteurs intérimaires	10,0	17,4	26,9	20,5 %	14,0

Le recours à des conducteurs à temps partiel reste minoritaire et ne concerne que 12,6 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises font généralement appel à ce personnel complémentaire pour répondre aux variations de la demande de transport.

L'emploi de ces catégories de personnel est maximal pour les entreprises de 0 à 19 salariés et plus. Ces entreprises sont celles qui ont le moins recours à des conducteurs en CDD ou en intérim.

L'emploi de contrats à durée déterminée concerne 8,7 % des entreprises de l'échantillon. Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée peut être considéré comme une première étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif.

Les contrats à durée indéterminée (CDI) restent la forme la plus répandue de relation contractuelle entre le conducteur et son employeur. Selon le dernier rapport 2019 de l'OPTL, près de 95 % des salariés du TRM sont en CDI. Ce taux est stable depuis 4 ans.

En 2019, 20,5 % des entreprises interrogées emploient des conducteurs intérimaires.

L'activité fluctuante du transport routier de marchandises nécessite des 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, comme ce fut le cas en 2019.

Confrontées à un *turnover* élevé et à une pénurie de conducteurs, les entreprises éprouvent des difficultés à développer, voire à maintenir, leur effectif permanent affecté en longue distance. Le taux d'utilisation des intérimaires augmente ainsi avec la distance parcourue annuellement par véhicule (cf. p. 21, § 3.3.1).

Le recours à des conducteurs intérimaires, pourtant très coûteux pour les entreprises, apparaît souvent comme la dernière solution possible.

La progression du taux de recours à l'intérim depuis 2015 est révélatrice de ce phénomène. Ce dernier passe ainsi de 8,4 % en 2015 à 10,6 % en 2016, 11,9 % en 2017, 14 % en 2018 et 20,5 % en 2019.

Les paragraphes suivants (2.3.2 à 2.3.7) détaillent les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs affectés à **plein temps** au parc des ensembles articulés exploités en longue distance.

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

Les conducteurs affectés à plein temps au parc des ensembles articulés exploités en longue distance répondent de fait aux qualifications 138 M et 150 M, définies dans la Convention collective (cf. glossaire en annexe).

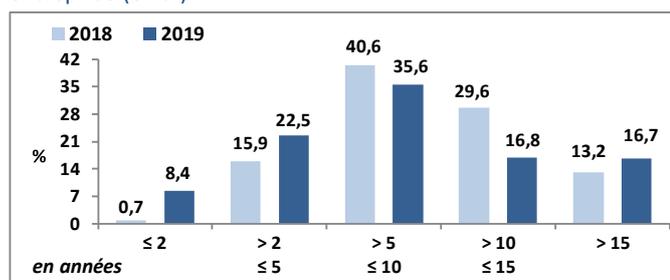
Qualification et ancienneté d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	100,0	89,0	95,5	95,2 %	95,2
Ancienneté en entreprise	9,9	9,5	9,6	9,7 ans	10,1

La part des conducteurs 150 M est stable, 95,2 %. L'octroi de ce coefficient, quasiment généralisé en longue distance, apparaît comme 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 varie peu depuis 2016, autour de sa valeur moyenne, 10 ans.

Répartition des conducteurs en fonction de leur ancienneté en entreprise (en %)



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

2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté au parc longue distance passe de 217,8 jours en 2018 à 217 jours en 2019.

Activité annuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	222,2	219,3	213,5	217,0 j	217,8

On compare ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés en 2019 qui est calculé comme suit :

$(52 \text{ semaines} - 5 \text{ semaines de congés payés}) \times (5 \text{ jours par semaine})$, minoré des 9 jours fériés intervenus du lundi au vendredi au cours de l'année 2019, soit 226 jours.

On obtient un écart de 9 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels. Le taux d'activité annuelle d'un temps plein, corrigé des effets calendaires, s'élève donc à 96 % (217 / 226) en 2019, soit - 0,4 point par rapport à 2018 (96,4 %).

Le nombre de jours d'activité d'un conducteur est moins important pour les entreprises de 50 salariés et plus : - 8,7 et - 5,8 jours par rapport aux deux autres classes d'effectifs. Cet écart est cohérent avec les variations inverses du ratio conducteur par véhicule, plus élevé pour les grandes entreprises.

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 congé ou n'a pas été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette statistique.

Temps de service et temps de conduite mensuels d'un conducteur à plein temps

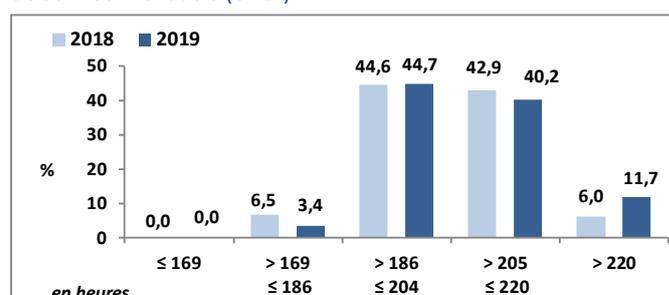
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Temps de service mensuel	210,7	207,0	204,4	206,5 h	205,5
Temps de conduite mensuel	159,6	150,3	154,2	154,7 h	154,7
% de temps de conduite dans le temps de service	75,7	72,6	75,4	74,9 %	75,3

Le temps de service mensuel d'un conducteur à plein temps s'élève à 206,5 heures. Il varie peu par rapport à 2019 (+ 0,5 %). Maîtriser les temps de service et de facto les heures supplémentaires reste une préoccupation majeure des entreprises de TRM. La part des entreprises rémunérant leurs conducteurs sur plus de 220 heures par mois est ainsi très minoritaire (seulement 6 % des entreprises interrogées en 2018).

Le temps de conduite est stable en 2019 (154,7 h / mois).

Les temps non directement productifs sont définis comme étant la différence entre le temps de service et le temps de conduite. Ils progressent en 2019. Cette évolution est cohérente avec l'augmentation constatée cette année des temps d'attente au chargement et au déchargement du véhicule (cf. page 6, § 2.1.3).

Répartition des conducteurs à plein temps en fonction des temps de service mensuels (en %)



Les temps de service d'un conducteur à plein temps se concentrent entre 186 et 220 heures. 84,9 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs dans cet intervalle en 2019 (87,5 % en 2018).

Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance. Seulement 3,4 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire inférieure au seuil de déclenchement des heures supplémentaires (186 heures par mois).

Les variations par taille d'entreprise des temps de conduite et de service des conducteurs sont différentes de celles observées pour le kilométrage parcouru des véhicules.

Deux phénomènes expliquent ce désajustement. D'une part, les pratiques différenciées d'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre la durée moyenne de travail d'un conducteur et la distance parcourue par un véhicule.

D'autre part, le temps de conduite de la première classe d'effectifs est majoré 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

La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel et les primes usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. Les salaires bruts mensuels dépendent non seulement du taux horaire de rémunération, mais aussi du temps de service, de l'ancienneté en entreprise et du niveau de qualification du conducteur. Les rémunérations indiquées ci-après sont celles constatées à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs longue distance employés à plein temps, aux conditions économiques de fin décembre 2019.

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Salaire mensuel	2 548	2 481	2 468	2 491 €	2 443
Primes moyennes mensuelles	41	76	88	74 €	82
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	25	36	16	23 €	21
Rémunération moyenne mensuelle	2 614	2 593	2 572	2 588 €	2 546

À 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.

Le salaire moyen observé augmente de + 2 % en 2019.

Cette revalorisation peut apparaître comme un des leviers utilisés par les entreprises pour fidéliser leurs conducteurs dans le contexte actuel de *turnover* et de pénurie de main-d'œuvre.

Les taux horaires conventionnels pour un conducteur 150 M, coefficient quasiment généralisé en longue distance, ont été revalorisés de +1,8 % par l'accord social 15 mai 2019 (applicable dès le 1^{er} juin 2019 pour les entreprises signataires et étendu à toutes les entreprises du secteur à compter du 29 février 2020).

Les primes mensuelles, incluant les majorations dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non-accident ou recherche de fret) constituent un complément de rémunération, variable selon le salarié. Les observations sont très dispersées et peuvent subir une

volatilité importante d'une année sur l'autre. L'interprétation de leur variation annuelle paraît alors compliquée.

Les primes annuelles sont d'une autre nature, elles dépendent généralement des performances des entreprises en fin d'exercice comptable.

La rémunération totale, incluant salaire et primes, progresse de + 1,6 % en 2019.

2.3.6 Les indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

En 2019, le montant annuel des indemnités de déplacement progresse de + 3,6 %. Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des taux forfaitaires définis en annexe de la Convention collective. Les taux conventionnels ont été revalorisés de + 1,6 % à compter du 1^{er} juillet 2019 par l'accord social du 26 juin 2019. Au moment de la rédaction de cette étude, la procédure d'extension de l'accord n'a pas encore définitivement abouti.

Le montant des indemnités dépend aussi du nombre de repas et de découchers pris.

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Montant annuel des indemnités de déplacement	10 300	9 426	9 660	9 766 €	9 426
Montant des indemnités de déplacement par jour d'activité	46,35	42,98	45,25	45,00 €	43,28

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

Le facteur kilométrique intervient lui aussi. Les entreprises de 0 à 19 salariés opèrent sur des relations plus longues que les autres (cf. page 5, § 2.1.1). La fréquence des découchers est donc plus importante. Elles enregistrent alors des coûts d'indemnités de déplacement supérieurs.

2.3.7 Comparatif 2019 / 2018, situation au dernier trimestre de chaque année

Evolution 2019 / 2018 des coûts de personnel de conduite

Conducteur à plein temps	2018	2019	Evolution
Salaire mensuel	2 443 €	2 491 €	+ 2,0 %
Primes moyennes mensuelles	82 €	74 €	- 9,8 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	21 €	23 €	+ 9,5 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 546 €	2 588 €	+ 1,6 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	217,8 j	217,0 j	- 0,4 %
Montant annuel des indemnités de déplacement	9 426 €	9 766 €	+ 3,6 %
Montant des indemnités de déplacement par jour d'activité	43,28 €	45,00 €	+ 4,0 %

2.4 Les coûts de structure

Montant annuel des coûts de structure par véhicule (en €/an)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Montant annuel des coûts de structure rapporté à un véhicule	20 540	19 213	19 746	19 822 €	19 761

Les coûts de structure annuels rapportés à un véhicule varient peu en 2019 (+ 0,3 %).

Les coûts de structure par véhicule sont nettement plus élevés pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Notons que le montant des coûts de structure reste la donnée la plus complexe à mesurer, du fait que peu d'entreprises possède une véritable comptabilité analytique. Il faut alors la reconstituer. Le CNR utilise dans ce cas les comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat.

Répartition par nature de charges (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Salaires et charges des sédentaires (hors atelier)	50,9	54,8	51,0	51,3 %	49,7
Locaux	19,0	17,8	19,9	19,6 %	20,2
Frais postaux et télécommunication	3,7	3,4	3,7	3,7 %	4,0
Charges financières hors véhicules	2,6	1,3	1,1	1,2 %	1,4
Autres charges	23,8	22,7	24,3	24,2 %	24,7

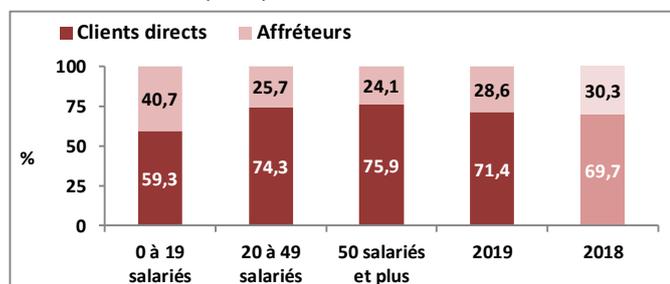
Les coûts de personnel administratif représentent la moitié des coûts de structure (observation constante depuis plusieurs années).

La part des coûts immobiliers est maximale pour les entreprises de 50 salariés et plus, dont les locaux administratifs occupent logiquement plus de surface.

Le poids des charges financières, hors coûts de financement des véhicules, diminue à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

2.5 Les clients et les délais de paiement

Nature des clients (en %)



Le *portefeuille clients* des entreprises se compose majoritairement de clients directs (71,4 %). Ceux-ci 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'offres et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

Principal client de l'activité transport

Principal client de l'activité transport	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Part dans le chiffre d'affaires transport de l'entreprise	24,3	20,0	16,3	19,1 %	18,9

Le principal client de l'activité transport des entreprises du panel pèse en moyenne 19,1 % de leur chiffre d'affaires transport. Ce poids est minimal pour les entreprises de plus de 50 salariés, dont la clientèle est plus diversifiée que celle des entreprises de moindre taille.

Recours aux bourses de fret

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% d'entreprises ayant recours aux bourses de fret pour trouver des lots	93,3	100,0	98,9	97,8 %	96,9
% du CA transport de l'entreprise	24,4	15,0	13,5	16,5 %	15,0

Le recours aux bourses de fret pour trouver des lots est une pratique quasiment généralisée. Un nombre infime d'entreprises exclut totalement les bourses de fret de leur pratique commerciale. Toutefois, les bourses de fret, qui sont souvent utilisées pour trouver des lots partiels, ne génèrent en moyenne que 16,5 % du chiffre d'affaires transport des entreprises.

La part du chiffre d'affaires transport provenant des bourses de fret est nettement plus importante pour les entreprises de 0 à 20 salariés : 24,4 %, pour seulement 15 % pour celles de 20 à 49 salariés et 13,5 % pour celles de 50 salariés et plus.

Recours aux *marketplaces internet*

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% d'entreprises ayant recours aux marketplaces pour trouver des lots	0,0	5,8	1,1	1,9 %	4,0

Le recours aux *marketplaces internet* pour trouver du fret est très rare. Dans ce domaine, les expériences observées s'apparentent incontestablement encore à des tests.

Délais de paiement (en jours)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Clients directs	37,7	40,3	39,8	39,4 j	41,2
Affréteurs	45,5	46,0	46,6	46,2 j	48,1

Les délais de paiement 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 ».

Ils diminuent en 2019 : - 4,4 % pour les clients directs et - 4 % pour les affréteurs.

Le délai de paiement moyen pour une prestation issue de clients directs est inférieur d'environ 7 jours à celui pour une prestation issue d'affréteurs (même écart qu'en 2018).

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 article 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 CNR en matière de carburant se trouve donc placée au centre de ce dispositif légal.

Fréquence de pratique d'indexation gazole

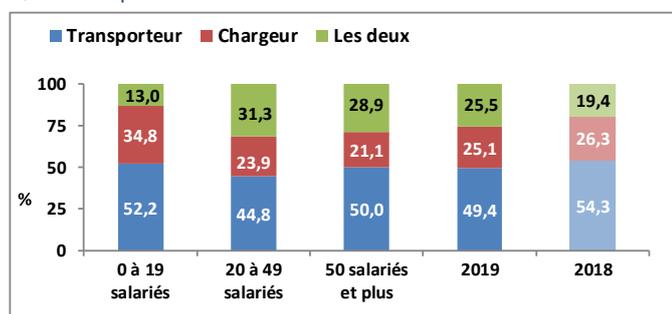
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	76,7	97,1	100,0	93,6 %	92,9

La fréquence d'indexation reste très élevée en 2019 (93,6 %). Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît. Les petites entreprises, qui ont le plus recouru aux bourses de fret, et donc aux relations de type « spot » non assujetties par définition à l'indexation légale, mettent en œuvre moins fréquemment cette indexation. Le taux de pratique reste toutefois très élevé (76,7 % en 2019).

Les dispersions par classe d'effectifs illustrent aussi les rapports de force transporteurs / chargeurs dans la fixation du prix, d'autant plus favorables aux transporteurs que ces derniers sont importants.

2.6.1 La part relative du carburant

Qui fixe la part relative du carburant ?



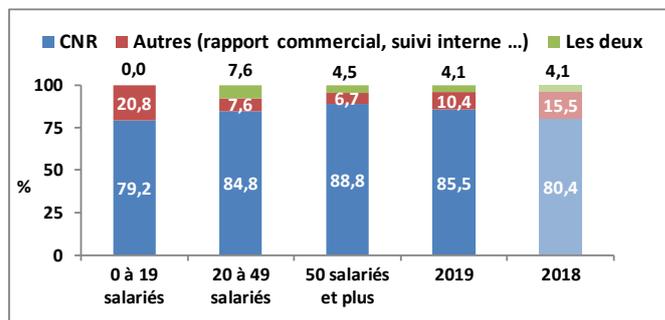
Les transporteurs fixent majoritairement les référents des calculs en matière d'indexation gazole. Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans un cas sur quatre.

Le Comité National Routier reste la source de référence principale dans l'indexation gazole.

85,5 % des parts relatives utilisées dans les formules de calcul proviennent de la production statistique du CNR (cf. graphique ci-après).

Cette pratique est très répandue, quelle que soit la taille de l'entreprise. Elle augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Le rapport de force entre le transporteur et le chargeur est vraisemblablement moins favorable au transporteur dans les petites entreprises.

Source utilisée pour déterminer la part relative ? (en %)



2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Indicateurs d'indexation gazole majoritairement utilisés

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2019	Rappel 2018
Indice gazole professionnel CNR	44,5	43,4	34,7	39,1 %	40,4
Indice gazole HTVA CNR	0,0	2,7	5,0	3,2 %	1,5
Prix cuve CNR	37,0	43,4	55,4	48,1 %	46,7
Un indicateur CNR	81,5	89,5	95,1	90,4 %	88,6
Prix pompe	11,1	5,3	2,9	5,5 %	3,5
Calculs spécifiques transporteurs	0,0	1,3	0,0	0,3 %	2,9
Calculs spécifiques chargeurs	7,4	2,6	1,0	3,0 %	3,2
Autres	0,0	1,3	1,0	0,8 %	1,8
Autres sources que le CNR	18,5	10,5	4,9	8,6 %	11,4

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole. Plus de 90 % optent pour une référence du Comité (indices ou prix).

Le taux de recours à ces indicateurs spécifiques du CNR est minimal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Les petites entreprises utilisent plus fréquemment (par libre choix ou non) d'autres sources.

Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. p 6, § 2.1.4) peut aussi justifier cette préférence pour d'autres indicateurs. La référence au prix cuve CNR est ainsi moins répandue pour les entreprises de 0 à 19 salariés (dans 37 % des cas, vs 43,4 % des entreprises de 20 à 49 salariés et 55,4 % de celles de 50 salariés et plus).

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 coût 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 une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage ouvre des pistes nouvelles d'analyse, complémentaires aux premières exploitations.

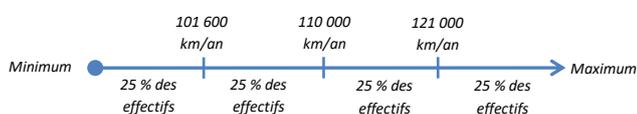
Le CNR a donc reconstitué le coût de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles :

- ≤ 101 600 km/an
- > 101 600 et ≤ 110 000 km/an
- > 110 000 et ≤ 121 000 km/an
- > 121 000 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

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	
0 à 19 salariés	19,6	10,0	24,5	8,9
20 à 49 salariés	45,6	40,0	31,1	28,9
50 salariés et plus	34,8	50,0	44,4	62,2
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile ci-dessus.

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	93 511	107 598	116 894	136 007	113 510 km
Ratio conducteur / véhicule	1,03	1,02	1,08	1,07	1,05
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	223,3	221,5	230,8	232,6	227,1 j
Kilométrage journalier moyen	419	486	506	585	500 km
Vitesse moyenne	63,9	65,4	67,2	70,6	66,6 Km/h
Distance moyenne d'une relation	356	357	454	548	433 km
Production d'un véhicule : écart à la moyenne (=100)	80,1	92,7	103,0	124,7	100,0

⁽¹⁾ Définition d'un quartile ci-dessus.

Les volumes de production kilométrique (par an ou par jour) et la distance moyenne d'une relation augmentent logiquement avec les intervalles kilométriques. 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 plus fréquemment le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ».

La vitesse moyenne croît elle aussi avec le kilométrage. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit (cf. page 23, § 3.4.4). Les véhicules qui effectuent plus de 121 000 km/an roulent ainsi plus de 6,7 km/h plus vite que ceux parcourant moins de 101 600 km/an.

L'indicateur de production d'un véhicule (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement) est positivement corrélé avec le kilométrage parcouru par le véhicule. Il passe ainsi de 80,1 pour les véhicules de la classe basse de kilométrage (≤ 101 600 km) à 124,7 pour ceux de la classe haute (> 121 000 km). L'indicateur pris ici en référence 100 est la moyenne de l'échantillon.

3.2.2 La productivité des véhicules

Productivité des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Taux de kilométrage en charge (A)	85,8	86,1	87,7	88,9	86,4 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,4	86,5	86,9	89,2	88,2 %
Coefficient de chargement (AxB)	74,1	74,5	76,2	79,3	76,2 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile ci-dessus.

Le taux de kilométrage en charge enregistre une relation croissante avec le kilométrage annuel parcouru : + 3,1 points entre les deux classes kilométriques extrêmes. Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes. Mais cette interprétation doit être relativisée, la croissance du taux de kilométrage en charge répondant plutôt à l'arithmétique simple suivante : 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 en théorie de la distance parcourue. Toutefois cette année, on observe que le taux augmente à mesure que le kilométrage annuel des véhicules grandit.

Temps d'attente des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,69	1,51	1,61	1,64
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,67	1,50	1,54	1,57 h

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

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).

3.2.3 Le carburant

Approvisionnement et consommation de carburant

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
% d'approvisionnement citerne	67,5	60,8	65,4	62,1 %
Consommation aux 100 km	31,7	31,5	31,0	31,4 L

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

La consommation dépend principalement de l'âge du véhicule, de sa norme Euro et de la stratégie routière (plus ou moins d'autoroute). La classe basse de kilométrage enregistre ainsi la consommation la plus haute : parc moins récent, norme Euro VI moins représentée et utilisation plus rare de l'autoroute. Toutefois, les écarts entre les classes restent tenus du fait de la généralisation des stratégies de suivi de consommation.

La part de l'approvisionnement citerne passe de 67,5 % à 56 % entre les deux classes extrêmes de kilométrage. Les véhicules parcourant plus de 121 000 km/an opèrent sur des distances moyennes de transport plus longues de 192 km (+ 53,9 %) que ceux de la première classe de kilométrage (≤ 101 600 km). A mesure que les véhicules s'éloignent de leur base, la pompe devient la seule alternative, le poids de l'approvisionnement interne devient minimal.

Les dispersions du pourcentage d'approvisionnement en cuve dépendent aussi de la taille de l'entreprise et de sa capacité à s'équiper.

3.2.4 L'utilisation du matériel

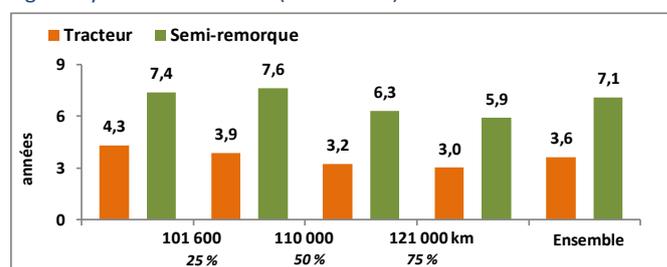
Parc exploité selon la spécification Euro du véhicule

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
Euro 0, I et II	0,0	0,0	0,0	0,0 %
Euro III	0,7	0,3	0,0	0,3 %
Euro IV	4,7	0,3	0,7	1,8 %
Euro V et EEV	23,9	23,7	10,0	18,4 %
Euro VI	70,7	75,7	89,3	79,5 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

La norme Euro VI est la norme majoritairement exploitée sur tous les intervalles kilométriques. Son taux d'usage augmente globalement avec la distance parcourue par les véhicules.

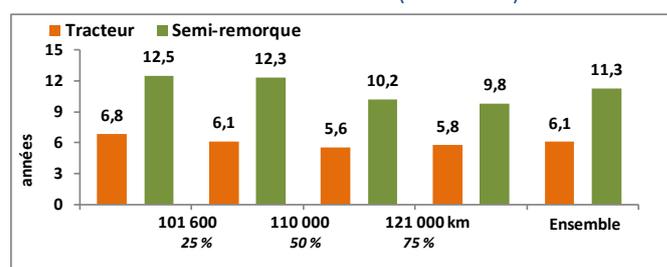
Age moyen des véhicules (en années)



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.

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation des tracteurs décroît aussi avec le kilométrage parcouru.

La décision de renouveler un tracteur est parfois fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance (par exemple 500 000 km). Ce seuil de déclenchement est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

Le choix du mode de financement demeure un des facteurs déterminants de la durée de conservation des véhicules. La location est synonyme de cycle court de conservation, l'emprunt et le crédit-bail de cycle plus long.

3.2.5 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2019

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Tracteur	12,5	19,9	16,7	21,1	16,9 %
Semi-remorque	7,8	9,7	10,6	9,2	9,2 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

La taille de l'entreprise et sa capacité financière constituent les deux facteurs explicatifs déterminants en matière de renouvellement des véhicules et de mode de financement. Le taux de renouvellement des tracteurs passe de 12,5 % à 21,1 % entre les deux classes extrêmes de kilométrage. Les entreprises opérant sur les distances les plus longues renouvellent leur véhicule plus fréquemment.

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Emprunt	46,6	50,2	43,8	29,7	40,2 %
Crédit-bail	35,4	38,0	32,8	60,7	41,7 %
Location financière	18,0	11,8	23,4	9,6	18,1 %
Total	100	100	100	100	100 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

On constate que le taux de recours au crédit-bail est plus important pour les tracteurs parcourant le plus de kilomètres annuellement (> 121 000 km). Il représente plus de 6 financements sur 10. A contrario, les véhicules roulant peu, dont la durée de conservation est plus longue, sont acquis plus fréquemment par emprunt classique (près d'une fois sur deux).

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Emprunt	36,0	58,3	44,5	28,2	39,9 %
Crédit-bail	55,9	33,9	47,1	66,2	52,8 %
Location financière	8,1	7,8	8,4	5,6	7,3 %
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

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

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

L'emploi de conducteurs 150 M hautement qualifiés répond souvent à des considérations de fidélisation et de valorisation personnelle, indépendamment du kilométrage effectué annuellement par les véhicules. Il est proche de 95 % quelle que soit la classe de kilométrage.

Qualification, ancienneté et activité d'un conducteur à plein temps

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	94,7	95,6	95,7	95,0	95,2 %
Ancienneté dans l'entreprise	8,8	10,5	8,9	7,8	9,7 ans
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	216,4	216,8	215,1	218,6	217,0 j

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

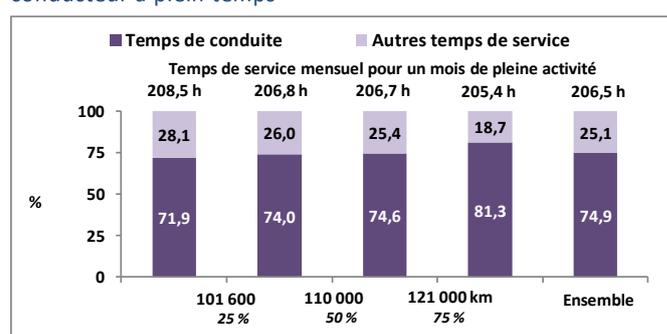
L'ancienneté en entreprise des conducteurs est minimale pour les entreprises dont les véhicules parcourent le plus de distance. Elles semblent donc connaître un *turnover* plus important. De l'avis de nombreux experts, sur la très longue distance, les entreprises éprouvent des difficultés à fidéliser leurs conducteurs et se heurtent aujourd'hui fréquemment à des difficultés de recrutement pour opérer sur cette activité, plus contraignante en termes de déplacement pour le conducteur.

Taux de recours à l'intérim (en %)

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
% d'entreprises ayant recours à des conducteurs intérimaires	15,2	20,0	22,2	24,4	20,5 %

L'emploi d'intérimaire apparaît souvent comme une solution pour compenser cette pénurie. La fréquence du recours à l'intérim augmente à mesure que le kilométrage annuel effectué par le véhicule augmente.

Pourcentage du temps de conduite dans le temps de service d'un conducteur à plein temps



La part du temps de conduite dans le temps de service croît mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 71,9 % pour la première classe ($\leq 101\ 600$ km/an) à 81,3 % pour la dernière ($> 121\ 000$ km/an).

Les pratiques variées d'affectation d'un ou plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre le nombre de jours d'activité d'un conducteur et la distance effectuée par un véhicule.

L'écart relatif du temps de conduite entre les deux classes extrêmes de kilométrage peut paraître faible à l'aune de l'écart de kilométrage entre ces mêmes classes (+ 45,4 %).

La différence s'explique par les variations :

- Du ratio conducteur / véhicule : 1,03 pour le premier intervalle contre 1,07 pour le dernier.
- De la vitesse : 63,9 km/h pour le premier intervalle contre 70,6 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Salaires mensuels	2 510	2 491	2 474	2 438	2 491 €
Primes moyennes mensuelles	45	73	62	97	74 €
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	18	37	31	11	23 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 573	2 601	2 567	2 546	2 588 €

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

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

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Montant des indemnités de déplacement / année	9 385	9 732	10 002	10 224	9 766 €
Montant des indemnités de déplacement / jour d'activité	43,37	44,89	46,50	46,77	45,00 €

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Les indemnités de déplacement augmentent logiquement avec la distance parcourue par le véhicule.

La différence de montant d'indemnités de déplacement entre les deux intervalles extrêmes s'élève à + 8,9 % pour les montants annuels et + 7,8 % pour les indemnités rapportées à une journée d'activité. La probabilité de déclencher un découcher augmente à mesure que le kilométrage grandit. Pour autant, ces écarts peuvent paraître faibles en comparaison de ceux mesurés pour le kilométrage annuel (+ 45,4 %) ou pour la distance moyenne d'une relation (+ 53,9 %).

Le potentiel de découchers et de repas est en effet plafonné par des contraintes temporelles et calendaires. Par exemple, pour une semaine usuelle d'exploitation, il se limite à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance parcourue.

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules

3.4.1 Le carburant

Coût kilométrique de carburant

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique carburant	0,325	0,324	0,318	0,320	0,323 €/km

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats déduits du remboursement partiel de TICPE. Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2019.

Les différences de coût de carburant par classe de kilométrage sont à rapprocher des variations de consommation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe, présentées précédemment (page 20, § 3.2.3).

3.4.2 Les pneumatiques

Coût et contrat de pneumatiques

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique pneumatiques	0,031	0,027	0,026	0,023	0,027 €/km
Contrat pneumatiques	17,7	16,3	20,4	14,8	15,8 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Les véhicules exploités sur des relations plus longues empruntent plus fréquemment l'autoroute. Les parcours d'approche en agglomération ou sur réseaux secondaires sont de ce fait moins importants. Le parcours moins saccadé engendre alors des coûts pneumatiques inférieurs.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques ne dépend pas du kilométrage parcouru par les véhicules, mais des stratégies organisationnelles spécifiques à chaque entreprise.

3.4.3 L'entretien-réparations

Coût et contrat d'entretien-réparations

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,078	0,084	0,072	0,072	0,077 €/km
Contrat d'entretien-réparations	11,5	5,6	15,9	12,4	10,3 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Le coût kilométrique d'entretien-réparations ne varie pas linéairement avec la distance parcourue. Le coût de maintenance dépend principalement de l'âge des parcs et de la taille de l'entreprise.

Le recours à l'externalisation des opérations de maintenance des véhicules ne dépend pas directement du périmètre géographique du transport.

3.4.4 Les péages

Coût de péages

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 861	9 572	10 366	10 001 €
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,084	0,089	0,089	0,088 €/km

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

Le montant annuel des péages est corrélé avec la distance parcourue. Le poste péages augmente significativement avec les intervalles kilométriques. Cette croissance n'est pas linéaire et s'accélère à mesure que le kilométrage grandit.

Ecart relatif des coûts de péages par rapport à la première classe de kilométrage

1 = moyenne "≤ 101 600"	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an
pour le coût annuel des péages	1	1,218	1,319
pour le kilométrage moyen annuel	1	1,151	1,250

L'écart relatif du coût annuel de péages entre les deux classes extrêmes de kilométrage atteint +63,1%, alors que celui du kilométrage moyen n'est que de +45,4%. De ce fait, le coût de péages rapporté au kilométrage total parcouru augmente de +12% entre ces deux intervalles kilométriques. Sur les plus longues distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent bien évidemment, à privilégier plus systématiquement l'autoroute.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	14,3	28,4	31,4	27,4 %

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

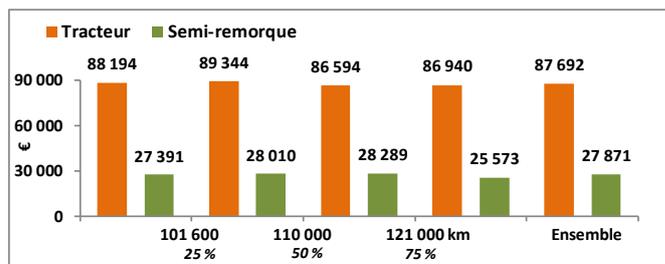
Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le pourcentage d'entreprises répondant par l'affirmative augmente avec la distance parcourue par le véhicule.

Le recours à l'autoroute n'est pas toujours rentable. Il donne lieu à un arbitrage relation par relation. L'économie de coût horaire liée à des conditions de circulation plus fluides ne compense pas nécessairement les surcoûts de péages.

3.4.5 Le coût du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs remises du dernier matériel acheté neuf, quelle que soit la date d'achat.

Valeur d'achat du matériel (en €/véhicule)



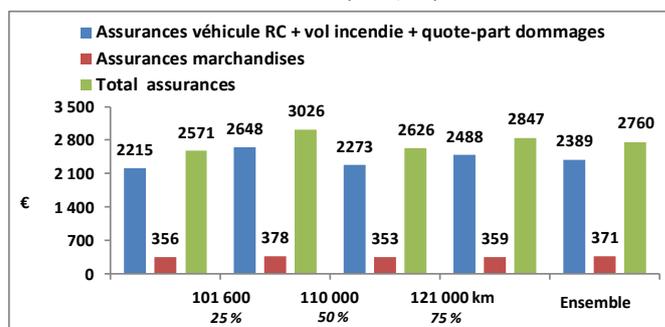
Les prix d'achat du matériel ne dépendent pas du kilométrage effectué par les véhicules, mais principalement de la capacité de négociation des entreprises, proportionnelle au volume de leurs commandes et à leur taille.

3.4.6 Les assurances

Les coûts d'assurances véhicule n'évoluent pas linéairement avec la distance parcourue par le véhicule. La taille de l'entreprise et la nature de la couverture retenue dans le contrat (« tous risques », « au tiers », durée de la couverture, etc.) demeurent les facteurs principaux de variation des coûts d'assurances.

Le coût d'assurances marchandises transportées dépend généralement du chiffre d'affaires réalisé.

Montant annuel des assurances (en €/an)



3.4.7 Les coûts de structure

Coûts de structure

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 101 600	50% 110 000	75% 121 000 km/an	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	18 436	19 482	19 025	19 822 €

⁽¹⁾ Définition d'un quartile page 19.

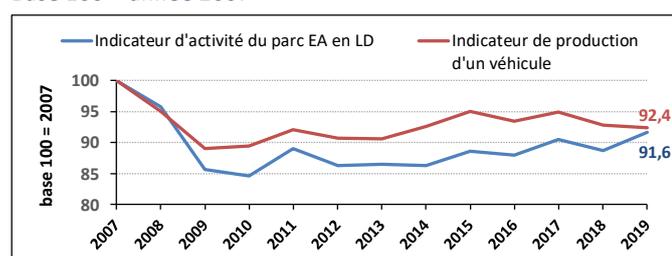
Les coûts de structure ne varient pas de manière linéaire avec les intervalles kilométriques. Le facteur explicatif principal des variations de ce poste reste bien la taille de l'entreprise et son organisation.

4. Les conclusions de l'enquête 2019

La volatilité de la demande de transport, qui a varié de manière irrégulière au cours de l'année 2019, ne crée pas les conditions d'un retour de la confiance des entreprises. Après avoir diminué de -2,8 % en 2018, l'indicateur de production d'un véhicule varie de -0,4 % en 2019.

Les indicateurs « production d'un véhicule » et « activité globale du parc » des ensembles articulés en longue distance mesurés en 2019 demeurent inférieurs respectivement de -7,6 % et de -8,4 % à leur niveau de 2007.

Indicateur de production d'un véhicule et d'activité du parc ensembles articulés LD depuis 2007
Base 100 = année 2007



La segmentation des résultats par taille d'entreprise met toujours en lumière des disparités importantes entre les plus petites entreprises de l'échantillon (< 20 salariés) et les plus grandes (≥ 50 salariés).

Les grandes entreprises enregistrent les niveaux de productivité de véhicule les plus élevés de l'échantillon. Elles disposent aussi des ressources nécessaires pour répondre aux appels d'offres de plus en plus contraignants des chargeurs.

Les plus petites entreprises sont quant à elles vraisemblablement fragilisées par la structure spécifique de leur clientèle : prépondérance du client principal dans le chiffre d'affaires transport et taux de recours aux bourses de fret important.

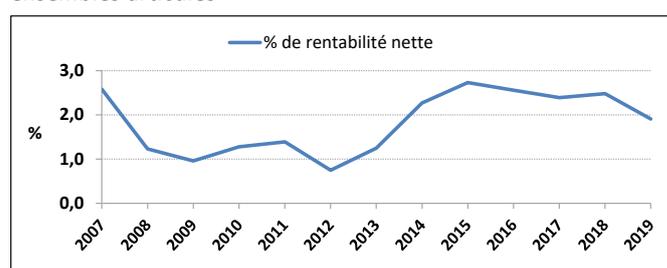
En matière de coûts, la majorité des composantes de coûts d'exploitation est orientée en hausse.

Poste de coût prépondérant, puisqu'il représente 34,8 % du coût de revient total d'un véhicule, le coût de personnel de conduite progresse en 2019 : +1,6 % pour la rémunération brute moyenne d'un conducteur et +3,6 % pour ses indemnités de déplacement.

Deuxième poste le plus important dans la structure du coût de revient d'un véhicule, le coût kilométrique de carburant, net de remboursement partiel de TICPE, augmente de +6,3 %. Les autres composantes enregistrant une inflation en 2019 sont les péages (+2,6 % en dépenses annuelles par véhicule) le coût kilométrique d'entretien réparations (+1,3 %), le prix d'achat des véhicules (+1 % pour un tracteur, +2,1 % pour une semi-remorque) et les assurances (+0,9 % par véhicule).

L'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 à 2018, témoigne de l'amélioration de la santé financière des entreprises depuis 2013. L'instauration en 2013 du CICE a été un des facteurs d'assainissement des bilans financiers des entreprises de TRM, qui en ont majoritairement bénéficié. Toutefois cette reprise s'apparente plus à un retour aux standards d'avant crise, qu'à une croissance tangible. Le taux de rentabilité des entreprises du panel stagne ainsi depuis 2015 et reste à un niveau relativement faible au regard de ceux d'autres secteurs d'activité.

Résultats financiers des entreprises du panel longue distance ensembles articulés



Source : Calculs CNR sur données DIANE

Le tassement de l'activité en fin d'année 2019 et l'inflation des coûts d'exploitation ne favorisent pas les résultats économiques et financiers des transporteurs.

Les entreprises de TRM éprouvent toujours des difficultés pour valoriser la hausse de leurs coûts dans leurs tarifs. Les évolutions comparées des indices de prix du SDES et de coûts du CNR depuis la fin d'année 2017 illustrent ces phénomènes de désajustement tarifaire.

Indices de coût du CNR et de prix du SDES

indices	TRI4 2017	TRI1 2018	TRI2 2018	TRI3 2018	TRI4 2018	TRI1 2019	TRI2 2019	TRI3 2019	TRI4 2019
CNR LD EA ⁽¹⁾	100,0	101,2	103,4	104,0	104,1	103,7	104,5	104,5	104,7
SdES Prix du transport en LD ⁽²⁾	100,0	100,7	102,2	102,8	103,3	103,1	103,9	104,0	104,5

⁽¹⁾ Indice synthétique de coût de revient ensemble articulé calculé en moyenne mensuelle, source : CNR.

⁽²⁾ Indice de prix du transport routier de marchandises interurbain (longue distance > 150 km), source : SDES.

La mise en parallèle des évolutions coûts - prix nécessite de prendre quelques précautions, ces indices ayant des champs d'observation proches, mais non strictement identiques. La comparaison des évolutions relatives reste toutefois pertinente.

5. La grille de référence de coûts ensembles articulés LD, aux conditions de décembre 2019

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	113 510 km
Nombre de jours d'exploitation par an	227,1 j
Vitesse moyenne observée	66,6 km/h
Taux de parcours en charge	86,4 %
Taux de chargement sur parcours en charge	88,2 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3,17 h
Ratio semi-remorque / tracteur	1,45
Durée de conservation du tracteur	6,1 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	11,3 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	206,5 h	180,0 h
Dont % de temps de conduite	74,9 %	77,4 %
Nombre de jours d'activité par an	217,0 j	128,0 j
Temps de service annuel	2 134 h	1 245 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,05	0,07

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	31,4 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	62% / 38 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	1,1961 € / 1,2187 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 065 €
Entretien-réparations + Adblue, coûts annuels	9 081 €
Péages, coûts annuels	10 001 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	58 798 €

Coûts de personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 588 €	2 188 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	25,0 %	22,2 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	45,00 €	39,01 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	52 004 €	

Coûts fixes de véhicule

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	87 692 €	27 871 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	40 %, 42 %, 18 %	40 %, 53 %, 7 %
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 760 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	19 822 €	
Total annuel des coûts fixes de véhicule	38 773 €	

Prix de revient moyen annuel

Prix de revient moyen annuel	149 575 €
-------------------------------------	------------------

6. Les principales évolutions depuis dix ans

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

Kilométrage et productivité des véhicules

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kilométrage annuel par véhicule	113 500	113 100	116 100	112 700	111 830	113 130	114 970	113 280	114 100	115 320	113 510 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	226,4	228,4	230,5	229,8	229,4	228,4	229,7	229,0	229,6	228,8	227,1 j
Kilométrage journalier moyen	501	495	504	490	487	495	501	495	497	504	500 km
Vitesse moyenne	67,7	66,8	66,9	66,9	66,9	67,1	67,4	67,1	66,9	65,9	66,6 km/h
Distance moyenne d'une relation	569	549	527	555	535	549	541	521	473	468	433 km
Taux de parcours en charge	85,1	85,3	86,1	86,1	86,5	86,9	87,2	87,0	87,3	86,7	86,4 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,2	86,8	86,2	87,4	87,6	88,1	88,6	88,7	89,1	86,9	88,2 %
Coefficient de chargement du véhicule ⁽¹⁾	73,4	74,0	74,2	75,3	75,8	76,6	77,3	77,2	77,8	75,3	76,2 %
Indice de production du véhicule ⁽²⁾ base 100 = 2000	92,1	92,5	95,2	93,8	93,7	95,8	98,3	96,7	98,2	96,0	95,6
Temps d'attente chargement + déchargement	3,28	3,39	3,23	3,18	3,29	3,12	3,10	3,01	3,02	3,05	3,17 h

⁽¹⁾ Le coefficient de chargement du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge.

⁽²⁾ L'indice de production est le produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement.

Le repli de l'**indice de production** observé en 2018 s'est poursuivi en 2019. Après un début d'année positif, la fin d'année a été marquée par une conjoncture économique moins favorable (crise sociale nationale). Sur plus long terme, l'indice de production a nettement diminué en 2009 avec le choc d'activité subi par les entreprises de TRM au 4^{ème} trimestre 2008 et au 1^{er} trimestre 2009. Depuis, il remonte lentement sans pour autant retrouver son niveau d'avant crise.

La diminution de la **distance d'une relation** (- 23,9 % en 10 ans) traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant, entre autres, de compenser leur perte d'activité à l'international.

Utilisation des véhicules

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Age moyen d'un tracteur	3,8	4,4	4,2	4,2	4,0	3,9	3,9	3,9	3,7	3,7	3,6 ans
Durée de conservation d'un tracteur	6,1	6,5	6,6	6,5	6,3	6,2	6,2	6,3	6,2	6,3	6,1 ans
Ratio semi-remorque / tracteur	1,32	1,34	1,32	1,36	1,35	1,35	1,38	1,39	1,40	1,44	1,45
Age moyen d'une semi-remorque	6,7	7,5	7,7	7,9	8,0	7,9	7,5	7,6	7,4	7,3	7,1 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	10,6	10,9	11,2	11,4	11,6	11,6	11,3	11,4	11,6	11,8	11,3 ans

L'**âge** et la **durée de conservation** des véhicules ont augmenté entre 2009 et 2010. Confrontées à une conjoncture très difficile, les entreprises avaient alors eu tendance à reporter les renouvellements de leurs véhicules. Depuis 2014, les statistiques tendent à retrouver leurs standards d'avant crise, avec la reprise des renouvellements de véhicules engagée sur cette période. Le ratio semi-remorque / tracteur augmente depuis 10 ans. Les entreprises mettent à la disposition de leurs clients plus fréquemment des semi-remorques supplémentaires pour répondre à la demande globale des clients (exemple : développement d'appels d'offres de plus en plus complexes et contraignants).

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.

Les coûts sont exprimés en euros courants.

Carburant et autres coûts kilométriques directs

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Consommation aux 100 km	34,2	34,2	33,9	33,9	33,4	32,6	32,1	32,0	31,5	31,4	31,4 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	69,0	68,7	68,3	69,8	69,4	69,6	71,4	67,1	66,4	64,2	62,1 %
Carburant (coût kilométrique) ⁽¹⁾	0,276	0,331	0,365	0,365	0,350	0,279	0,247	0,289	0,293	0,304	0,323 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,026	0,026	0,028	0,030	0,029	0,029	0,028	0,028	0,028	0,027	0,027 €/km
% d'entreprise ayant recours à un contrat pneumatiques	15,9	18,6	14,2	11,9	14,6	22,6	23,1	21,6	17,2	16,8	15,8 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,071	0,072	0,071	0,073	0,075	0,073	0,073	0,073	0,074	0,076	0,077 €/km
% d'entreprise ayant recours à un contrat d'entretien-réparations	4,1	5,7	5,6	3,7	5,4	5,4	7,8	11,8	6,1	9,1	10,3 %
Pourcentage d'entreprise ayant recours à un contrat de full-service	1,9	3,0	4,5	4,9	4,9	7,6	10,7	8,2	6,4	6,0	5,2 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	13,1	12,8	13,6	11,7	15,9	22,7	21,2	23,3	23,7	26,7	27,4 %
Coûts de péages rapportés au kilométrage total parcouru	0,071	0,069	0,072	0,077	0,079	0,081	0,079	0,083	0,084	0,085	0,088 €/km

⁽¹⁾ Coût kilométrique carburant, remboursement partiel TICPE déduit.

La **consommation de carburant** diminue régulièrement depuis 10 ans (véhicules plus performants et formations d'*écoconduite* mises en œuvre plus fréquemment par les entreprises). Le **coût kilométrique de carburant**, net de remboursement partiel de TICPE, dépend de nombreux autres facteurs comme le prix d'achat du gazole ou le rapport d'approvisionnement cuve / pompe. Il augmente tous les ans depuis 2015 : + 30,8 % entre 2015 et 2019. Le **pourcentage d'approvisionnement en cuve** tend à diminuer depuis 5 ans.

Le coût de **pneumatiques** enregistre une inflation marquée en 2011 et en 2012. Il a tendance à diminuer depuis. Toutefois, il varie peu autour de sa valeur moyenne sur la décennie, à savoir 0,028 €/km.

Le coût de **entretien-réparations** augmente de + 8,5 % depuis 10 ans. L'externalisation des opérations de maintenance se développe globalement, mais reste toutefois très minoritaire.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru augmente de + 24 % depuis 2009 (*taux de croissance annuel moyen* de + 2,2 %). Cette dérive témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers de classe 4.

Conditions d'emploi et coûts d'un conducteur affecté à plein temps

Pour un conducteur à plein temps	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	94,2	94,7	94,9	92,9	92,9	90,9	90,1	94,5	94,3	95,2	95,2 %
Ancienneté en entreprise	8,5	8,5	8,5	8,8	9,3	9,6	9,3	10,0	9,8	10,1	9,7 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,06	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07	1,06	1,06	1,05	1,05
Nombre de jours annuel d'activité	213,7	215,2	215,8	215,5	214,9	214,6	215,4	215,5	217,3	217,8	217,0 j
Temps de service mensuel	205,9	205,9	205,8	204,7	204,5	205,0	204,5	203,9	203,7	205,5	206,5 h
Temps de conduite mensuel	155,6	155,1	155,0	153,0	151,1	151,0	151,6	150,5	152,6	154,7	154,7 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	75,6	75,3	75,3	74,7	73,9	73,7	74,1	73,8	74,9	75,3	74,9 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	2 298	2 349	2 389	2 365	2 395	2 405	2 428	2 455	2 461	2 546	2 588 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	32,9	32,1	32,0	31,1	32,7	32,6	30,3	30,3	30,8	30,9	25,0 %
Indemnités de déplacement (moyenne journalière)	38,42	38,36	39,67	40,96	40,60	41,24	40,76	41,74	41,94	43,28	45,00 €

Le coefficient de **qualification 150 M** 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 d'un conducteur** est relativement stable sur longue période. La variation annuelle n'excède jamais plus ou moins 2 jours. Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer la statistique. Dans les comparaisons européennes récentes du CNR, le pavillon français demeure en bas de classement sur ce paramètre de productivité.

Le **temps de service d'un conducteur** 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 limiter les heures supplémentaires) demeure une préoccupation majeure des entreprises de transport. Le temps de service des conducteurs varie peu autour de la valeur moyenne sur la période, 205,1 heures. Finalement, il est stable entre 2009 et 2019 (+ 0,3 %). Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur (comprenant salaire et primes) augmente de + 12,6 % en 10 ans (*taux de croissance annuel moyen* de + 1,2 %).

Composantes de coûts fixes d'un véhicule

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	75 516	75 986	75 833	76 319	78 232	81 431	83 523	84 828	86 070	86 847	87 692 €
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	26 491	26 701	27 513	26 440	26 466	26 067	26 351	25 828	27 088	27 301	27 871 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 744	2 675	2 611	2 639	2 702	2 626	2 638	2 670	2 623	2 735	2 760 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	18 645	18 450	18 440	18 387	18 748	19 416	19 349	19 154	19 611	19 761	19 822 €/an

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 16,1 % en 10 ans. **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 prix sont relativement stables entre 2009 et 2012. Avec la crise économique mondiale de 2008 / 2009, le marché des ventes de poids lourds neufs s'est effondré. Les constructeurs ont alors fréquemment neutralisé leurs tarifs.

Depuis 2013, les prix des véhicules enregistrent une inflation marquée (+ 14,9 % entre 2012 et 2019). L'instauration de la norme Euro VI à partir du 1^{er} janvier 2014 a généré une inflation significative des prix de tracteurs. Certains constructeurs de poids lourds avaient même préparé cette mutation technique en renouvelant leurs gammes de véhicules dès 2013. Autre facteur récent d'inflation, la législation européenne instaure à compter du 1^{er} novembre 2015 de nouveaux équipements de sécurité.

Les **assurances** diminuent de - 0,6 % entre 2009 et 2019. La baisse est particulièrement marquée entre 2008 et 2011. Avec 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'accidentalité des poids lourds est aussi un facteur de baisse des assurances. Ainsi, le nombre d'accidents mortels impliquant au moins un poids lourd diminue significativement depuis 2000 (*ONISR*) : le nombre d'usagers tués à cause d'un accident avec un PL diminue de - 61 % entre 2000 et 2018.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

Clients et indexation gazole

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Délais de paiement clients directs	41,2	42,6	41,1	41,2	43,3	42,0	42,1	41,9	41,0	41,2	39,4 j
Délais de paiement affréteurs	46,0	47,6	47,1	49,4	50,7	48,5	48,8	48,3	48,5	48,1	46,2 j
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	72 %, 28 %	72 %, 28 %	69 %, 31 %	71 %, 29 %	70 %, 30 %	71 %, 29 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	85,9	88,4	95,1	96,4	95,9	98,1	96,0	95,5	94,5	92,9	93,6 %

Les **délais de paiement** augmentent entre 2009 et 2013, notamment sous l'effet de la dégradation de la santé financière des clients. Ils sont stables, voire en diminution depuis 2014.

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 sont aujourd'hui généralisées.

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.

valable pour les indices de l'année n	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
calculée aux conditions de décembre (n-1)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Carburant	23,0	26,3	28,5	28,0	27,2	22,4	20,7	23,1	23,5	23,7	24,5 %
Maintenance	8,6	8,2	7,8	8,0	8,2	8,4	8,5	8,2	8,2	8,2	8,2 %
Infrastructures	6,1	5,8	5,8	6,2	6,2	6,9	6,8	6,7	6,9	6,9	7,0 %
Détention de matériel	12,8	11,7	11,0	11,0	11,5	12,3	12,7	12,2	12,2	12,4	12,2 %
Personnel de conduite	28,8	28,5	28,1	27,8	27,4	29,4	30,3	29,4	29,3	28,7	27,7 %
Indemnités de déplacement	6,5	6,3	6,3	6,5	6,5	6,8	7,0	6,9	6,9	6,8	7,1 %
Coûts de structure	14,2	13,2	12,5	12,5	13,0	13,8	14,0	13,5	13	13,3	13,3 %

Annexes

Annexe 1 : méthodologie et définitions

A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2019

A1.1 Fréquence et périodicité

L'enquête LD se déroule tous les ans depuis 2000 durant le quatrième trimestre.

A1.2 Le panel d'entreprises interrogées

L'objectif est d'interroger les mêmes entreprises tous les ans (données de panel). Le panel compte 220 entreprises tirées au sort, après filtres successifs, dans la base officielle des entreprises françaises du secteur du TRM.

Le panel est stratifié par classe d'effectifs salariés. Le poids relatif de chaque classe est proportionnel à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du sous-secteur 4941A (*transports routiers de fret interurbains*).

Les entreprises défaillantes, par refus de répondre, cessation, rachat ou liquidation, sont remplacées par des entreprises « *sosies* » en termes de taille et d'activité.

Le taux de fidélisation des entreprises est de 82 % en 2019 (84 % en 2018, 90,2 % en 2017, 90,3 % en 2016).

A1.3 Unité et champ d'observation

L'unité d'observation de l'enquête CNR LD est le parc des **ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes** exploité en **longue distance**.

Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL) ne sont pas enquêtés.

Le secteur de la **longue distance** est défini ici comme les transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

A1.4 Mode de collecte et questionnaire

L'enquête se déroule en entreprise. Le questionnaire est administré en face à face durant une demi-journée par un enquêteur spécialisé.

Le questionnaire compte environ 200 items, détaillant les principales conditions d'exploitation et composantes de coûts des véhicules étudiés. Les éléments de coûts de véhicules sont mesurés hors TVA.

Le recueil des informations repose sur l'examen de nombreux documents internes à l'entreprise (données de parc, factures, feuilles de paie, bilan, liasse fiscale ou comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat).

Certains coûts, non directement observables, comme l'entretien-réparations et les coûts de structure, donnent lieu à des retraitements comptables selon une méthode homogène, quelle que soit l'entreprise.

A1.5 Mode de calcul du prix de revient : formule trinôme

Le CNR recompose le coût de revient annuel des véhicules étudiés à partir d'une formule en trois termes appelée *trinôme* :

Le coût de revient est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- Terme de coût kilométrique (CK) x nombre total de kilomètres parcourus en un an (parcours en charge, kilométrage d'approche et de retour à vide à l'entreprise)
- Terme horaire (CC) x nombre total d'heures de service nécessitées par l'exploitation annuelle du véhicule (conduite + autres temps)
- Terme journalier (CJ) x nombre annuel de jours d'utilisation du véhicule

avec :

Terme	Coûts unitaires
CK	carburant + entretien-réparations + pneumatiques + péages
CC	rémunération conducteur(s) + cotisations employeurs + indemnités de déplacement conducteur(s)
CJ	détention du matériel + assurances + autres coûts indirects de gestion et de structure

Les coûts unitaires sont calculés à partir des formules mathématiques économiques et financières usuelles. Ils tiennent compte de l'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule et de l'exploitation d'une ou de plusieurs semi-remorques par tracteur.

A.2 Glossaire

Affréteur

Transporteur ou commissionnaire confiant un transport qu'il n'exécute pas lui-même à un autre transporteur, dit alors « affrété ». Dans le transport routier de marchandises, l'affrètement est synonyme de sous-traitance.

Cabotage

Transport national effectué par un transporteur étranger (ex. : transport en Allemagne effectué par un transporteur polonais).

Charge utile

« Poids maximal de marchandises déclaré admissible » (SDES).

En d'autres termes, c'est la capacité de chargement d'un véhicule exprimée en tonnes.

Coefficient de chargement

Produit du **taux de parcours en charge** et du **taux de chargement sur parcours en charge**. Quand ce coefficient est de 100 %, le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal.

Compte d'autrui (transport de marchandises pour)

Sur la route, cette activité est une profession réglementée, fréquemment appelée « transport public ».

« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation. » (Code des Transports, article L1000-3).

Compte propre (transport de marchandises pour)

Cette activité se définit en opposition au compte d'autrui.

Traditionnellement, un transport pour compte propre est effectué par une entreprise pour elle-même : transport d'un de ses produits (ou bien d'un produit qu'elle transforme ou répare, etc.), avec un véhicule qui lui appartient ou qu'elle loue régulièrement, sans s'adresser à un prestataire externe. Cette activité de transport est accessoire à son activité principale.

Durée de conservation

Différence entre la date d'achat et la date de revente des véhicules. Cette statistique est ici calculée en moyenne sur tout le parc observé (donc pas uniquement sur la dernière génération de véhicules).

Ensemble ou véhicule articulé

« Ensemble composé d'un véhicule **tracteur** et d'une **semi-remorque** » (Code de la route, article R311-1).

Grand routier ou longue distance (conducteur)

Conducteur routier affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors de son domicile.

Groupage

Transport de plusieurs **lots** (appelés **partiels**) au sein d'un même véhicule.

Indicateur de tension sur le marché du travail

Rapport entre le flux des offres d'emploi collectées par *Pôle Emploi* et le flux des entrées à *Pôle Emploi* en catégories A, B et C, au cours de la même période.

Il est publié trimestriellement par la *DARES*.

Indice des prix du transport de fret et de l'entreposage (IPTFE)

Indice publié trimestriellement par le *SDES*, mesurant l'évolution des prix hors taxes de prestations de transport routier, pratiqués le dernier jour du trimestre et incluant les éventuelles surcharges ponctuelles (notamment liées aux variations de prix du carburant).

International (transport)

Transport dont au moins le pays d'origine ou de destination de la marchandise est différent du pays d'immatriculation du véhicule.

Longue distance (activité)

Transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Longue distance (conducteur) : voir grand routier.

Lot complet

Lot utilisant toute la capacité de chargement d'un véhicule.

Lot partiel

Par opposition au lot complet, désigne un lot qui n'utilise pas toute la capacité de chargement du véhicule.

Parc de véhicule

Désigne généralement l'ensemble des véhicules de transport exploité par une entreprise.

Passage à quai

Opération qui consiste à décharger les marchandises de véhicules pour les recharger dans d'autres véhicules. La marchandise reste à quai moins de 24 heures.

Pavillon

Ensemble des véhicules de transport immatriculés dans un pays donné.

Poids total autorisé en charge (PTAC)

Poids maximal autorisé pour un véhicule considéré isolément. Par exemple, le PTAC d'un véhicule à moteur à deux essieux ou d'une **remorque** à deux essieux ne doit pas dépasser 19 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Poids total roulant autorisé (PTRA)

Poids maximal autorisé pour un véhicule moteur et tout ce qu'il peut remorquer.

Le PTRA d'un **ensemble articulé** comportant plus de quatre essieux est de 44 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Prix de revient

Ensemble des coûts liés à la production et à la distribution d'un produit ou d'un service. Synonyme de coût de revient.

Production d'un véhicule (indice)

Produit du kilométrage annuel parcouru et du **coefficient de chargement**.

Qualification d'un conducteur

Les conducteurs exploitant des ensembles articulés répondent aux qualifications 138 M et 150 M définies dans la convention collective comme suit :

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.

Quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales une distribution ordonnée.

Régionale (activité)

Transports dont les contraintes d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Remorque

« Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule » (Code de la Route, article R311-1).

Les remorques utilisées généralement pour les activités de TRM reposent entièrement sur leurs essieux avant et arrière.

Rentabilité nette (taux)

Bénéfice / Chiffres d'affaires.

Semi-remorque

« **Remorque** dont une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule **tracteur** » (Code la route, article R311-1).

Les semi-remorques utilisées généralement pour les activités de TRM ne possèdent pas d'essieux avant.

Taux de chargement sur parcours en charge

Taux d'occupation d'un véhicule chargé. Il peut être calculé sur la base de différentes unités : tonnes, m³, mètres, palettes, rolls, etc.

Taux de parcours en charge

Part des kilométrages effectués avec au moins un chargement (quelle que soit son importance).

Temps de service

Le temps de service d'un conducteur correspond à la somme des temps de conduite, autres tâches et disponibilité.

Tonne-kilomètre

Unité retenue fréquemment pour mesurer le transport de marchandises et correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Par exemple, 27 tonnes de marchandises transportées sur 500 km donnent 13 500 t.km.

Tracteur routier

Véhicule moteur, dépourvu de caisse, utilisé principalement pour tracter une **semi-remorque**. Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus ici dans cette catégorie de véhicules.

A.3 Sigles et abréviations

ASFA : association des sociétés françaises d'autoroutes
CA : chiffre d'affaires
CCTN : commission des comptes des transports de la nation
CDD : contrat à durée déterminée
CDI : contrat à durée indéterminée
CGDD : commissariat général au développement durable
CICE : crédit impôts compétitivité emploi
CVS : corrigé des variations saisonnières
DARES : direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques (ministère du Travail)
EBE : excédent brut d'exploitation
ESANE : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
IPST : indice de production des services de transports
IPTFE : indice des prix du transport de fret et de l'entreposage
JO : journal officiel
LD : longue distance
NAF : nomenclature d'activités française
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
OPTL : observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
PL : poids lourds
PTAC : poids total autorisé en charge
SDES : service de la donnée et des études statistiques du ministère des Transports
t.km : tonnes-kilomètres
TICPE : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TRM : transport routier de marchandises
TRO : tarification routière obligatoire
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
VA : valeur ajoutée

A.4 Sources

Pour établir ce rapport, le CNR utilise aussi :

- « Bilan social annuel du transport routier de marchandises, édition 2018 », *CGDD, SDES*, mai 2018, ainsi que ses annexes dématérialisées disponibles sur le site internet du *SDES*.
- « Bulletin mensuel statistique des transports », *CGDD, SDES*, février 2020, disponible sur le site internet du *SDES*.
- « Chiffres clés 2019 », *ASFA*, 2019.
- « Les comptes des transports en 2018 », *CGDD*, août 2019.
- « L'emploi intérimaire – données trimestrielles », *DARES*, février 2020, disponible sur le site internet de la *DARES*.
- « Emploi salarié et marché du travail dans les transports au troisième trimestre 2019 », *CGDD, SDES, Stat Info*, janvier 2020.
- « Le marché du véhicule industriel, édition 2020, prévisions janvier », *L'Observatoire du véhicule industriel*, janvier 2020.
- « L'accidentalité routière en 2018, estimations », *ONISR*, janvier 2019.
- « Rapport 2019 », *OPTL*, novembre 2019.
- « Synthèse sociale 2016 des études Europe du CNR », *CNR*, novembre 2016.

Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport avec le trinôme du CNR

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations de transport effectuées par un véhicule se trouvant dans des conditions d'exploitation significativement différentes (kilométrage à vide, vitesse, temps d'attente, etc.).

Le calcul du coût de chaque opération repose sur la formule *trinôme* du prix de revient proposée et actualisée mensuellement par le CNR.

Les coûts unitaires utilisés dans la formule sont calculés aux conditions de décembre 2019 et sont identiques pour chaque exemple.

Les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération ont une incidence sur le prix de revient calculé avec le trinôme CNR, que l'on compare avec le ratio moyen sectoriel (coût

total / kilométrage annuel). Il s'élève en 2019 à 1,318 €/ km (149 575 / 113 510 km).

L'écart entre le coût de revient par kilomètre de l'opération et le ratio moyen sectoriel calculé par le CNR avec les résultats de l'enquête 2019 s'échelonne entre - 8,1 % et + 11,5 % selon les exemples suivants.

Ces résultats fortement différenciés par les conditions d'exploitation montrent que l'utilisation exclusive d'un ratio de coût kilométrique peut générer des biais dans l'analyse de la rentabilité d'une opération particulière. Un ratio kilométrique simple ne tient en effet pas compte des spécificités de chaque transport, dont le temps est la composante principale (temps d'attente, congestion routière, etc.), à la différence de la formule *trinôme*.

A2.1 Distance d'envoi relativement faible

Exemple 1a : conditions favorables

Données d'exploitation		Calculs			
		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	350 km	0,430 €/km	150,50 €
Km à vide imputés	50 km	<i>péages (montant réel)</i>			12,00 €
Kilométrage retenu	350 km	Terme horaire (CC)	7,00 h	22,45 €/h	157,15 €
Temps de conduite	5,00 h	Terme journalier (CJ)	0,70 j	170,73 €/j	119,51 €
Chargement + déchargement	2,00 h	Coût de revient du transport			439,16 €
Temps de service	7,00 h			Rapporté à la tonne (20 tonnes)	21,96 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,70 j			Rapporté au km total parcouru	1,255 €/km
		Ecart / ratio moyen sectoriel (1,318 €/km)			- 4,8 %

Exemple 1b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Calculs			
		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	370 km	0,430 €/km	159,10 €
Km à vide imputés	70 km	<i>péages (montant réel)</i>			12,00 €
Kilométrage retenu	370 km	Terme horaire (CC)	9,00 h	22,45 €/h	202,05 €
Temps de conduite	6,00 h	Terme journalier (CJ)	1,00 j	170,73 €/j	170,73 €
Chargement + déchargement	3,00 h	Coût de revient du transport			543,88 €
Temps de service	9,00 h			Rapporté à la tonne (20 tonnes)	27,19 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,00 j			Rapporté au km total parcouru	1,470 €/km
		Ecart / ratio moyen sectoriel (1,318 €/km)			+ 11,5 %

Dans le cas 1b, l'entreprise qui proposerait cette prestation au coût moyen sectoriel ne couvrirait pas l'ensemble des coûts spécifiques de l'opération. Les augmentations des temps de conduite et d'attente devraient être valorisées.

A2.2 Distance d'envoi relativement élevée

Exemple 2a : conditions favorables

Données d'exploitation		Calculs	Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Calculs	Terme km hors péages (CK)	710 km	0,430 €/km	305,30 €
Km à vide imputés	10 km		<i>péages (montant réel)</i>			100,00 €
Kilométrage retenu	710 km		Terme horaire (CC)	11,50 h	22,45 €/h	258,18 €
Temps de conduite	9,50 h		Terme journalier (CJ)	1,15 j	170,73 €/j	196,34 €
Chargement + déchargement	2,00 h		Coût de revient du transport			859,82 €
Temps de service	11,50 h			Rapporté à la tonne (20 tonnes)		42,99 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,15 j			Rapporté au km total parcouru		1,211 €/km
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,318 €/km)						- 8,1 %

Exemple 2b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Calculs	Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Calculs	Terme km hors péages (CK)	820 km	0,430 €/km	352,60 €
Km à vide imputés	120 km		<i>péages (montant réel)</i>			100,00 €
Kilométrage retenu	820 km		Terme horaire (CC)	15,10 h	22,45 €/h	339,00 €
Temps de conduite	12,10 h		Terme journalier (CJ)	2,00 j	170,73 €/j	341,46 €
Chargement + déchargement	3,00 h		Coût de revient du transport			1 133,06 €
Temps de service	15,10 h			Rapporté à la tonne (20 tonnes)		56,65 €/t
Durée d'affectation du véhicule	2,00 j			Rapporté au km total parcouru		1,382 €/km
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,318 €/km)						+ 4,8 %

Dans le cas 2a, l'entreprise qui aurait besoin de pratiquer un prix agressif pour remporter un marché possède une marge de manœuvre pour proposer la prestation à un prix inférieur au coût moyen sectoriel, sans vendre à perte.

Ces exemples ont uniquement une vocation pédagogique sur les façons de prendre en compte les coûts de revient d'une prestation donnée. Le CNR ne donne aucune indication de prix. Les prix restent libres et de la responsabilité des contractants.

Le **Comité National Routier** est l'observatoire économique français du marché de transport routier de marchandises. A ce titre, il produit des référentiels de coûts et de conditions d'exploitation, ainsi qu'un ensemble d'indices d'évolution de coûts, dont les indices gazole, institutionnalisés par la loi du 5 janvier 2006. L'indexation gazole, mesure essentielle pour les transporteurs, est désormais pratiquée par 93 % d'entre eux.

Les nombreux indices proposés, ainsi que les outils numériques d'aide à la création de formules personnalisées, permettent aux professionnels de réviser aisément les tarifs de toutes les prestations du transport routier et de la logistique.

Le CNR procède également à des analyses économiques, à son initiative ou sur demande du ministère chargé des Transports. Celles-ci portent sur des segments particuliers d'activité ou sur l'impact de nouvelles réglementations techniques, sociales ou liées aux politiques de développement durable.

Sur le plan européen, le CNR réalise des études détaillées sur le secteur de transport routier de marchandises dans une vingtaine de pays de l'UE, tant à l'Ouest (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, etc.), qu'à l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, etc.). Ces études réunissent des informations, souvent rares, notamment sur les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules, sur le temps de travail, les conditions d'emploi et la rémunération des conducteurs.

L'objectivité des travaux du CNR, supervisés par un Conseil scientifique indépendant des transporteurs, est aujourd'hui reconnue par tous les acteurs du marché du TRM, ainsi que par les institutions françaises et européennes, qui utilisent l'ensemble de ses travaux.

L'essentiel des informations du CNR est en accès libre sur son site internet : www.cnr.fr.

Directeur de publication : Alexis Giret

Animation des enquêtes : David Enu - Traitements statistiques, analyse et rédaction : Olivier Raymond

CNR - 75007 PARIS - Tél. +33 (0)1 53 59 12 72