

# Les coûts du TRM

## *Bilan 2018 et perspectives 2019*

En 2018, l'économie mondiale s'essouffle. Et pourtant, avec + 3,7 % attendu en 2018 et en 2019, la croissance est robuste et supérieure à celle de 2016-2017, mais un contexte de tensions accrues favorise les déséquilibres.

Dans l'essentiel des économies développées, le chômage est revenu sous les niveaux d'avant crise et la consommation continue de tirer la croissance et les investissements. La croissance américaine bat des records en 2018 et l'économie indienne ou chinoise maintiennent le cap. De fait, quelques pays, comme l'Argentine, la Turquie ou le Venezuela, connaissent de réelles difficultés majeures.

En parallèle, la montée des risques est manifeste : le resserrement amorcé des politiques monétaires met en tension les places financières ou les économies émergentes les plus endettées. Le protectionnisme et les sanctions unilatérales des USA pèsent sur le commerce mondial. Et à l'autre bout de la chaîne, porté par la croissance, le prix du pétrole reste élevé et entretient un mécanisme inflationniste contenu mais réel qui commence à grignoter la croissance dans différentes économies développées ou non.

Le tassement est plus marqué en Europe, la croissance de la zone euro passerait de + 2,5 % en 2017 à + 2,0 % en 2018 et aucun autre pays ne tire véritablement son épingle du jeu. Il convient toutefois de saluer le redressement de l'Espagne à + 2,7 % en 2018 ou la normalisation progressive de la Grèce à + 2,0 %. Le Brexit ou les risques externes n'apparaissent plus comme les seules menaces réelles pour l'économie européenne. Ainsi, le rejet du budget italien par la Commission relance à la fois la question des dettes souveraines de la zone euro et celle de la gouvernance européenne.

En France, l'impact du ralentissement semble accentué. Après + 2,3 % en 2017, la croissance du PIB prévue pour 2018 est désormais à + 1,6 % (INSEE, Banque de France, etc.) et fortement dépendante des résultats du 4<sup>e</sup> trimestre après un 2<sup>e</sup> et un 3<sup>e</sup> trimestre décevants, respectivement à + 0,2 % et + 0,4 %. De fait, l'attentisme prévaut : le climat des affaires reste favorable mais s'infléchit ainsi que la confiance des ménages. L'inflation reste contenue sous la barre des 1 % mais les prix à la consommation (IPCH) atteignent + 2,0 % au 2<sup>e</sup> trimestre pour s'établir désormais à + 2,5 %, pendant que la baisse attendue du chômage marque une pause.

Le contexte national et le contexte global convergent en termes de perspective de croissance future pour l'économie française. La tendance, moins dynamique, reste comprise entre + 1,4 % et + 1,6 % pour 2019 selon les dernières prévisions.

Après une forte croissance de son activité, en 2017, à + 10,0 %, le TRM français (compte d'autrui mesuré en t.km) enregistre un fort ralentissement. Au 2<sup>e</sup> trimestre 2018, le marché s'infléchit à - 0,6 %. Malgré ces aléas, la conjoncture reste porteuse, les entreprises continuent d'investir et les enquêtes de conjoncture continuent de pointer le manque de main-d'œuvre comme principal frein à leur développement.

Le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision des coûts. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, ce document, publié chaque année, doit permettre aux entreprises de transport de fonder leurs demandes d'ajustement tarifaire sur des arguments économiques objectifs et fiables pour l'année écoulée et sur des hypothèses prudentes et réalistes pour l'année à venir.

En 2018, la hausse du prix de revient complet enregistrée par le CNR atteint + 4,9 % en longue distance. Pour 2019, les prévisions d'inflation du prix de revient hors gazole sont comprises entre + 1,8 % et + 2,3 %. Le facteur déterminant sera l'évolution du coût du personnel de conduite, dépendante notamment des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite).

La présente étude traite des transports de lots en distinguant :

- les transports à longue distance effectués au moyen d'ensembles articulés 40 tonnes,
- les transports régionaux effectués par des ensembles articulés 40 tonnes,
- les transports régionaux effectués par des porteurs.

L'évolution du coût complet avec gazole est évaluée pour les porteurs de PTAC compris entre 3,5 et 7,5 tonnes, catégorie qui ne bénéficie pas du gazole professionnel.

## 1 - Quelle méthode retenir ?

Rappelons que deux approches de l'évolution des coûts peuvent être retenues :

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période. Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2018/2017 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2018 comparée à décembre 2017.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2018, les indices d'octobre, novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (hausse et baisses) infra annuelles.

## 2 - Synthèse de l'évolution des coûts

### Principales hypothèses

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts **hors** et **avec gazole** (cf. tableaux 2.1 et 2.2, page 2).

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévisions pour l'année à venir. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2019 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les variations futures du prix du gazole. Dans tous les cas (révisions de prix annuels hors ou avec gazole), l'indexation gazole légale devra s'appliquer en cours d'année. Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2019 sont détaillées en page 3.

Le CNR élargit ses prévisions de coûts avec gazole (tableau 2.2 ci-après) aux porteurs de poids total compris entre 3,5 tonnes à 7,5 tonnes, car ils ne bénéficient pas du gazole professionnel. Il convient de rappeler que le CNR ne dispose pas de données issues d'enquêtes statistiques pour ces véhicules. Par conséquent, les calculs reposent sur les mêmes éléments que ceux utilisés pour le sous-secteur Régional Porteurs, à l'exception du coût du gazole dont les variations sont mesurées avec l'indice Gazole hors TVA.

#### *Concernant la transformation du CICE en réduction de cotisation employeurs*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le **crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)** disparaît pour être refondu en une réduction de charges employeurs. Le CNR tient compte du CICE et de sa réforme dans les calculs mis en œuvre dans cette note :

- Les effets bénéfiques du CICE sont intégrés dans les coûts de personnel pour 2016, 2017 et 2018.
- Le taux de cotisation employeurs diminue de -6 points en 2019, tandis que les allègements « Fillon » sont renforcés en deux temps : en janvier puis en octobre 2019.

Complément d'estimation : le surcoût fiscal lié à la réforme du CICE est intégré dans les tableaux présentés en partie 6 de la note, page 8.

Retrouvez dans la note CNR « Transformation du CICE en réduction de charges - Nouveautés gouvernementales et incidences fiscales », le détail de ces mesures gouvernementales ainsi que leur incidence globale, y compris sur la fiscalité des entreprises du TRM.

#### *Concernant les autres coûts de personnel (rémunérations et indemnités de déplacement)*

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser ces minima en 2019 n'ont pas encore abouti.

Compte tenu de ces incertitudes, le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires), à partir de deux scénarii :

- Un profil de prévision **P1**, fondé sur des hypothèses d'évolutions des coûts de personnel pour 2019 calculées à partir de l'évolution moyenne des trois dernières années : Hausse des salaires (hors primes) de + 1,3 % et des indemnités de déplacement de + 1,1 %.
- Un profil de prévision **P2**, fondé sur des hypothèses d'évolutions plus marquées des coûts de personnel. La pénurie actuelle de conducteurs pourrait inciter certaines entreprises à pratiquer des augmentations volontaires à leur échelle. Le CNR traite ici l'exemple d'une entreprise qui pratiquerait une augmentation importante des salaires de + 2 % en 2019. Les indemnités de déplacement évoluent comme les salaires.

Les prévisions de coûts pour 2019 s'inscrivent alors probablement dans un intervalle (P1, P2). Les deux scénarii sociaux impactent tout particulièrement les composantes *personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance* et *coûts de structure*.

## 2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 0,6 %	+ 1,8 %	+ 0,9 %	+ 1,4 %	+ 0,4 %	+ 1,6 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %
Régional 40 tonnes	+ 0,7 %	+ 1,8 %	+ 0,9 %	+ 1,4 %	+ 0,5 %	+ 1,8 %	+ 1,8 %	+ 2,3 %
Régional Porteurs	+ 0,8 %	+ 2,0 %	+ 0,8 %	+ 1,3 %	+ 0,6 %	+ 1,9 %	+ 1,8 %	+ 2,3 %

## 2.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 1,1 %	+ 4,9 %			+ 2,0 %	+ 4,4 %		
Régional 40 tonnes	+ 1,2 %	+ 4,8 %			+ 2,0 %	+ 4,3 %		
Régional Porteurs ≥ 7,5 t	+ 1,2 %	+ 4,2 %			+ 1,7 %	+ 3,8 %		
Régional Porteurs < 7,5 t	+ 1,8 %	+ 4,5 %	+0,5% <sup>(1)</sup>	+0,9% <sup>(1)</sup>	+ 2,2 %	+ 4,6 %	+2,3% <sup>(1)</sup>	+2,7% <sup>(1)</sup>

(1) L'évolution du coût du gazole comporte exclusivement la hausse de la fiscalité spécifique.

## 3 - Les charges d'exploitation en détail

### 3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2017 / 2016	2018 / 2017		2017 / 2016	2018 / 2017	
Gazole hors TVA	+ 6,1 %	+ 18,7 %		+ 11,5 %	+ 18,0 %	
Gazole professionnel	+ 2,9 %	+ 14,2 %		+ 8,3 %	+ 13,1 %	

#### Historique sur 2018 :

L'évolution du prix moyen du gazole n'est pas linéaire en 2018. Des phases de hausse et de tassement se succèdent. Après avoir enregistré une inflation significative en janvier 2018 (+ 8,6 %), il se replie en février 2018 de - 2,1 %. Il augmente ensuite à nouveau jusqu'en mai 2018 (+ 6,9 % sur cette période), puis se tasse légèrement jusqu'en juillet 2018 (- 0,9 %). Depuis, le prix du gazole est à nouveau orienté à la hausse : + 5,4 % entre juillet et octobre.

Du côté de la TICPE (intégrée dans les valeurs ci-dessus), on peut rappeler qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2018 ont été introduites deux majorations, liées pour l'une à la contribution climat énergie (+ 3,73 €/hl) et pour l'autre au rapprochement des fiscalités sur les carburants (+ 2,60 €/hl), soit + 11,6 % de taxe.

Le gazole professionnel intègre le remboursement partiel forfaitaire de TICPE valable pour chaque semestre. Ce taux de remboursement a varié cette année proportionnellement à la TICPE.

#### Hypothèses pour 2019 :

Le gazole reste trop volatil pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse de prévision.

Concernant la fiscalité appliquée au gazole routier, de nombreux changements sont prévus dans l'article 265 du Code des douanes. La trajectoire de la TICPE appliquée au gazole routier est programmée jusqu'en 2022. Elle intègre pour 2019 une augmentation de la contribution climat énergie (+ 2,76 €/hl) et une hausse supplémentaire, liée à la convergence des fiscalités sur les carburants (+ 2,6 €/hl). Ces seuls éléments fiscaux induiraient une hausse du prix gazole hors TVA, toute chose égale par ailleurs, de + 4,5 %.

Concernant la TICPE appliquée au gazole professionnel, les taux applicables pour 2019 ne sont pas encore connus au moment de la rédaction de cette note. Il convient donc de rester prudent sur ce sujet.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première reste le principal critère de variation de ce poste. Le coût réel du gazole en 2019 sera pris en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transports sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

### 3.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	- 0,2 %	+ 2,4 %	+ 0,4 %	+ 1,4 %	- 0,5 %	+ 2,2 %	+ 2,2 %	+ 3,2 %
Régional	+ 0,2 %	+ 2,5 %	+ 0,4 %	+ 1,4 %	- 0,2 %	+ 2,4 %	+ 2,2 %	+ 3,2 %

Le CICE représente une économie qui équivaut à 6 % de la masse salariale en 2016, 7 % en 2017 et 6 % en 2018, hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC. Les calculs de coûts de personnel sur 2016, 2017 et 2018 intègrent le CICE. L'augmentation du taux de CICE entre 2016 et 2017 a un effet baissier sur le poste.

#### Historique sur 2018 :

Les minima conventionnels servant de référence pour calculer la composante salariale des indices CNR de coûts de personnel de conduite ont été revalorisés par l'accord du 6 mars 2018, applicable à compter du 1<sup>er</sup> avril 2018 : + 1,5 % en Longue distance et en Régional.

Du côté des cotisations employeurs, les taux ont légèrement augmenté de + 0,1 point en janvier 2018. Les allègements « Fillon » ont varié, alternativement à la hausse, sous les effets du relèvement du SMIC et de l'actualisation des coefficients de la formule (janvier 2018), puis à la baisse avec la revalorisation salariale (avril 2018).

#### Hypothèses pour 2019 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2019 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2.

A partir de 2019, la formation continue obligatoire ne sera plus prise en charge par un organisme paritaire pour les entreprises de 50 salariés et plus. Les surcoûts moyens de cette réforme sont dispersés par entreprise et par conducteur. Ils demeurent donc difficilement quantifiables. Le CNR retient une hypothèse conservatoire d'incidence de cette réforme sur le coût de personnel de conduite de + 0,2 % / an (simulation effectuée sur un cycle de formation de 5 ans).

### 3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Frais de déplacement	+ 0,6 %	+ 1,2 %	+ 1,1 %	+ 2,0 %	+ 0,6 %	+ 1,0 %	+ 1,5 %	+ 2,4 %

#### Historique sur 2018 :

Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement servant de référence à l'indice *Frais de déplacement* ont été revalorisées par l'accord social du 4 avril 2018 de + 1,2 %, à compter du 1<sup>er</sup> mai 2018.

#### Hypothèses pour 2019 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2019 sont détaillés page 2.

### 3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 0,4 %	+ 1,7 %	+ 0,4 %	+ 0,7 %	+ 0,4 %	+ 1,4 %	+ 1,0 %	+ 1,4 %
Régional 40 tonnes	+ 0,4 %	+ 1,8 %	+ 0,4 %	+ 0,8 %	+ 0,3 %	+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 1,5 %
Régional Porteurs	+ 0,4 %	+ 1,8 %	+ 0,4 %	+ 0,8 %	+ 0,3 %	+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 1,5 %

Historique sur 2018 :

Les coûts de structure augmentent en 2018. Les sous-composantes *coûts de personnel sédentaire et administratif, coûts des locaux et coûts des services* enregistrent une inflation respectivement de + 1,4 %, + 1,8 % et + 1,2 %. Les écarts de variation entre Longue distance et Régional s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2019 :

On retient une augmentation de + 1,3 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, ce qui correspond au taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019.

Les coûts de personnel sédentaire et d'atelier évoluent selon les profils de variations des salaires et des cotisations employeurs présentés en page 2.

**3.5 - Détention de matériel**

Ce poste comporte le coût de détention du matériel et les assurances (véhicules + marchandises).

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 1,3 %	+ 1,3 %	+ 1,6 %	+ 1,7 %	+ 1,0 %	+ 1,6 %
Régional Porteurs	+ 1,7 %	+ 1,6 %	+ 1,4 %	+ 2,0 %	+ 1,4 %	+ 1,4 %

Historique sur 2018 :

La norme environnementale Euro VI, entrée en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, a généré une inflation marquée des prix de véhicules moteurs neufs (environ 10 %). L'impact de ces hausses est dilué dans le temps par le renouvellement progressif des véhicules (19 % du parc par an). Les taux d'intérêt participant aux calculs demeurent à des niveaux bas en 2018. Le prix des semi-remorques augmente quant à lui en moyenne de + 1,7 % en 2018. La troisième composante de l'indice, formée par les assurances flotte et marchandises, diminue de - 1,8 % en 2018. Les écarts de variation entre les différents types de matériel s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2019 :

Pour ces prévisions, le CNR retient des profils d'inflation et de taux de renouvellement progressif de parcs moteurs similaires à ceux observés en 2018 (*cf.* ci-avant).

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2019 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt.

La composante assurances augmente de + 1,3 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019).

**3.6 - Maintenance**

Ce poste comporte le coût de pneumatiques et d'entretien-réparations.

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Maintenance	+ 1,7 %	+ 1,2 %	+ 1,3 %	+ 1,4 %	+ 1,0 %	+ 1,6 %	+ 1,8 %	+ 1,9 %

Historique sur 2018 :

Les coûts de maintenance augmentent en 2018. Cet indice retient deux composantes : l'entretien-réparations et les pneumatiques. Les coûts d'entretien augmentent de + 1,7 % depuis la fin d'année 2017, sous les effets de l'inflation des charges d'entretiens (pièces et achats prestations externes) et des coûts de personnel d'atelier. Les coûts pneumatiques sont stables sur la même période.

### Hypothèses pour 2019 :

Le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 1,3 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019) des coûts de pneumatiques et de maintenance, hors personnel d'atelier. La norme Euro VI est en vigueur depuis 2014. La maintenance lourde de tels véhicules semble se révéler plus onéreuse que pour les générations précédentes (exemple : échappement avec filtrage des particules).

Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les profils de variations des salaires et des cotisations employeurs présentés en page 2.

### **3.7 - Usage des infrastructures**

Ce poste comporte le coût des péages et de taxe à l'essieu.

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018
Infrastructures	+ 1,0 %	+ 1,7 %	+ 1,7 %	+ 1,0 %	+ 1,6 %	+ 1,7 %

### Historique sur 2018 :

Les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1<sup>er</sup> février 2018 : + 1,7 % en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux).

La taxe à l'essieu est inchangée.

### Hypothèses pour 2019 :

Des hausses de tarifs des péages sont attendues pour le début de l'année 2019, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Dans ce contexte d'incertitude, le CNR retient une hypothèse pour 2019, fondée sur l'observation des variations annuelles des tarifs moyens de péages de Classe 4 depuis trois ans.

Le CNR tient compte également dans ses prévisions des majorations accordées aux réseaux pour rattraper le gel des tarifs de 2015 (décrets du 21 août 2015) et pour participer au plan d'investissement autoroutier annoncé par le Gouvernement en 2016 (décrets du 28 août et du 6 novembre 2018).

Dans ces conditions, le CNR établit sa prévision d'évolution de coûts de péages pour 2019 à + 1,8 %.

## **4 - Éléments non intégrés dans les tableaux**

Certains éléments, pourtant identifiés et supportés par tout ou partie des entreprises, ne peuvent pas être retenus dans les calculs. Parmi les plus notoires, citons :

- Les variations du prix d'Ad Blue, peu prévisibles pour 2019. L'enquête CNR LD 40 T intègre à son questionnaire cette composante de coûts. Il apparaît que le poids de l'Ad Blue reste mineur (de l'ordre de 0,2 % du coût complet).
- Les variations de péages à l'étranger. Citons, par exemple, la hausse de + 39 % des tarifs de péage pour les poids lourds Euro VI 5 essieux en Allemagne au 1<sup>er</sup> janvier 2019, ainsi que l'extension du réseau taxé outre-Rhin ou bien encore l'augmentation des tarifs de la taxe kilométrique belge de + 1,4 % au 1<sup>er</sup> juillet 2018 (région Flandre et Bruxelles).
- Le projet de loi de finances pour 2019 prévoit que le tarif réduit de TICPE pour le gazole non routier (GNR) sera supprimé et aligné sur le droit commun (hors secteur agricole et ferroviaire). Au moment de la rédaction de cette note, le parcours législatif de cette disposition n'est pas achevé. Certains véhicules spécifiques de TRM, non traités dans les tableaux ci-avant, peuvent utiliser du GNR hors propulsion : groupe froid frigo, toupie béton, grue, pompe, etc. Dans l'état actuel du projet de loi de finances, la TICPE pour ce carburant passerait de 0,1882 €/L en 2018 à 0,6630 €/L en 2019 (moyenne nationale sous réserve de confirmation par les douanes), soit + 0,4748 €/L. Par exemple, pour un ensemble frigorifique Longue distance, dont le groupe froid consomme en moyenne 6 848 litres par an de GNR, le surcoût annuel est de 3 250 €, soit une augmentation du prix de revient complet de + 1,5 %.
- Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs. Depuis un an, les entreprises procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité, ce qui grèverait les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.

## 5 - Part des différents postes de coûts dans le prix de revient

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2017 est calculé aux conditions économiques de décembre 2016.

### 5.1 - Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2017	2018	2019 <sup>a</sup>	2017	2018	2019 <sup>a</sup>
Carburant				23,1 %	23,5 %	25,7 %
Maintenance	10,7 %	10,7 %	10,6 %	8,2 %	8,2 %	7,9 %
Infrastructures	8,7 %	9,0 %	9,0 %	6,7 %	6,9 %	6,7 %
Matériel	15,9 %	16,0 %	15,9 %	12,2 %	12,2 %	11,8 %
Personnel de conduite	38,2 %	38,3 %	38,4 %	29,4 %	29,3 %	28,5 %
Frais de déplacement	9,0 %	9,0 %	9,2 %	6,9 %	6,9 %	6,8 %
Structure	17,6 %	17,0 %	16,9 %	13,5 %	13,0 %	12,6 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses

### 5.2 - Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2017	2018	2019 <sup>a</sup>	2017	2018	2019 <sup>a</sup>
Carburant				21,1 %	21,4 %	23,4 %
Maintenance	10,7 %	11,1 %	11,1 %	8,4 %	8,7 %	8,5 %
Infrastructures	5,8 %	6,2 %	6,3 %	4,6 %	4,9 %	4,8 %
Matériel	17,5 %	17,6 %	17,4 %	13,8 %	13,8 %	13,4 %
Personnel de conduite	40,9 %	41,2 %	41,3 %	32,3 %	32,4 %	31,6 %
Frais de déplacement	4,3 %	4,6 %	4,6 %	3,4 %	3,6 %	3,5 %
Structure	20,8 %	19,3 %	19,3 %	16,4 %	15,2 %	14,8 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses

### 5.3 - Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2017	2018	2019 <sup>a</sup>	2017	2018	2019 <sup>a</sup>
Carburant				16,1 %	16,3 %	18,0 %
Maintenance	8,9 %	9,0 %	8,9 %	7,5 %	7,5 %	7,3 %
Matériel	26,5 %	26,6 %	26,7 %	22,2 %	22,3 %	21,9 %
Personnel de conduite	48,3 %	48,2 %	48,2 %	40,5 %	40,3 %	39,5 %
Structure	16,3 %	16,2 %	16,2 %	13,7 %	13,6 %	13,3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses

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

## 6 - Complément d'estimation : coûts + hausse de la fiscalité liée à la réforme du CICE

La conversion du CICE en réduction de cotisations employeurs a des effets sur la fiscalité des entreprises. Cette réforme génère une hausse de l'impôt sur les sociétés payé par les entreprises et diminue, toutes choses égales par ailleurs, leur rentabilité finale en 2019.

Retrouvez dans la note CNR « Transformation du CICE en réduction de charges - Nouveautés gouvernementales et incidences fiscales », le détail de ces mesures gouvernementales ainsi que leur incidence globale, y compris sur la fiscalité des entreprises du TRM.

Les tableaux suivants ajoutent ce surcoût fiscal aux prévisions 2019, préalablement présentées dans la note.

### 6.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole, avec surcoût fiscal lié à la transformation du CICE en baisse de cotisations employeurs

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 0,6 %	+ 1,8 %	+ 1,6 %	+ 2,1 %	+ 0,4 %	+ 1,6 %	+ 1,9 %	+ 2,4 %
Régional 40 tonnes	+ 0,7 %	+ 1,8 %	+ 1,7 %	+ 2,2 %	+ 0,5 %	+ 1,8 %	+ 2,0 %	+ 2,5 %
Régional Porteurs	+ 0,8 %	+ 2,0 %	+ 1,5 %	+ 2,0 %	+ 0,6 %	+ 1,9 %	+ 1,9 %	+ 2,5 %

### 6.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole, avec surcoût fiscal lié à la transformation du CICE en baisse de cotisations employeurs

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018		2017 / 2016	2018 / 2017	2019 / 2018	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 1,1 %	+ 4,9 %			+ 2,0 %	+ 4,4 %		
Régional 40 tonnes	+ 1,2 %	+ 4,8 %			+ 2,0 %	+ 4,3 %		
Régional Porteurs ≥ 7,5 t	+ 1,2 %	+ 4,2 %			+ 1,7 %	+ 3,8 %		
Régional Porteurs < 7,5 t	+ 1,8 %	+ 4,5 %	+1,1% <sup>(1)</sup>	+1,5% <sup>(1)</sup>	+ 2,2 %	+ 4,6 %	+2,4% <sup>(1)</sup>	+2,8% <sup>(1)</sup>

(1) L'évolution du coût du gazole comporte exclusivement la hausse de la fiscalité spécifique.

