



# ***L'ENQUETE CNR LONGUE DISTANCE 2006***

Depuis la refonte, en 2000, du dispositif d'observation des conditions d'exploitation et des composantes de coût du transport routier de marchandises, le CNR réalise chaque année une enquête portant sur l'activité « Longue Distance » du transport de marchandises diverses.

Au cours du quatrième trimestre 2006, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif (*cf. § "Les caractéristiques de l'échantillon" page 2*). Comme les années précédentes, le taux de fidélisation des enquêtés dépasse 90% : seulement 9% des entreprises ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

L'enquête 2006 a ainsi permis de recalibrer les référentiels de coûts CNR au regard de l'évolution des conditions d'exercice de l'activité.

Le CNR propose des pages 3 à 20 de ce document, une analyse des résultats par classe d'effectif, variable de stratification de son échantillon (*voir infra page 3*). Pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées, ces résultats sont enrichis par une analyse par classe de kilométrage (*pages 21 à 29*).

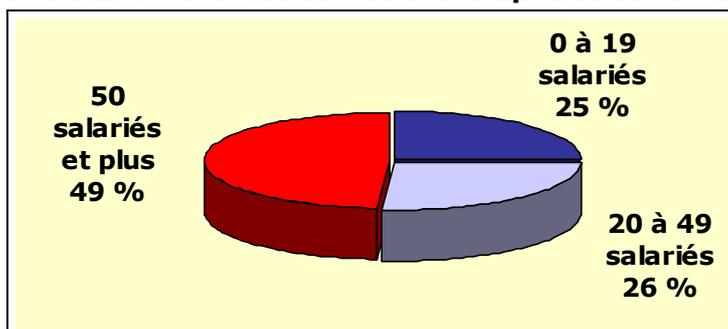
## **Sommaire**

<b>Sommaire</b>	<b>1</b>
<b>Les caractéristiques de l'échantillon</b>	<b>2</b>
<b>L'analyse par classe d'effectif</b>	<b>3</b>
<b>Les conditions d'exploitation des véhicules</b>	<b>3</b>
1 - Le kilométrage	3
2 - La productivité du véhicule	4
3 - Le carburant	5
4 - L'utilisation du matériel	6
5 - Le financement des véhicules	7
6 - Comparatif 2005 – 2006, situation dernier trimestre de chaque année	8
<b>Les coûts véhicule</b>	<b>8</b>
1 - Les pneumatiques	8
2 - L'entretien-réparations	9
3 - Les péages	10
4 - Le renouvellement et les conditions de financement du matériel	10
5 - Les assurances	12
6 - La taxe à l'essieu	12
7 - Comparatif 2005 – 2006, situation dernier trimestre de chaque année	12
<b>Les conditions d'emploi du personnel de conduite</b>	<b>13</b>
1 - Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification	13
2 - Les conducteurs en fonction de leur ancienneté	13
3 - Nombre de jours d'activité des conducteurs	14
4 - Temps de service et temps de conduite	14
5 - La rémunération brute des conducteurs	16
6 - Les frais de déplacement	17
7 - Temps partiels, CDD et intérimaires	17
8 - Comparatif 2005 – 2006, situation dernier trimestre de chaque année	18
<b>Les coûts de structure</b>	<b>18</b>
<b>La nature des clients et les délais de paiement</b>	<b>19</b>
<b>L'analyse par classe kilométrique</b>	<b>21</b>
<b>Rappel : Définition d'un quartile</b>	<b>21</b>
<b>Les caractéristiques de l'échantillon</b>	<b>21</b>
<b>Les conditions d'exploitation des véhicules</b>	<b>22</b>
1 - Le kilométrage	22
2 - La productivité du véhicule	22
3 - Le carburant	23
4 - L'utilisation du matériel	23
5 - Le financement des véhicules	24
<b>Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite</b>	<b>25</b>
<b>Les autres composantes de coûts</b>	<b>27</b>
1 - Les pneumatiques	27
2 - L'entretien-réparations	27
3 - Les péages	27
4 - Le renouvellement et condition de financement du matériel	28
5 - Les assurances	28
6 - La taxe à l'essieu	29
7 - Les coûts de structure	29
<b>Conclusion</b>	<b>29</b>

## Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises qui effectuent, à titre quasi exclusif, du transport à grande distance à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été « stratifié » selon trois classes d'effectif salarié : de 0 (artisan) à 19 salariés, de 20 à 49 et de 50 salariés et plus.

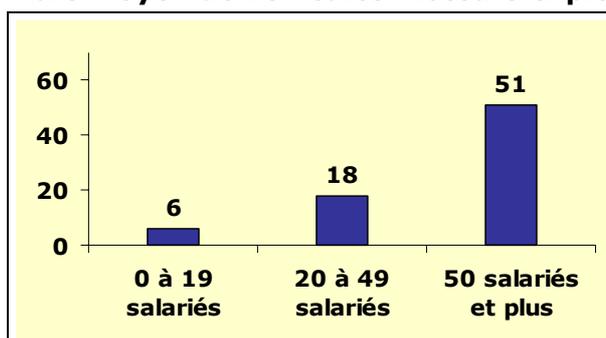
### Part relative des différentes tailles d'entreprises dans l'échantillon



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

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

### Nombre moyen de véhicules moteurs exploités



La répartition du parc en fonction de la taille de l'entreprise est de type exponentiel.

## L'analyse par classe d'effectif

### Les conditions d'exploitation des véhicules

#### 1 - Le kilométrage

Le kilométrage annuel moyen passe de 122 850 km pour 2005 à 121 020 km pour 2006, soit une diminution de 1,5%. Cette baisse ne concerne pas les entreprises de la seconde classe d'effectif, pour lesquelles le kilométrage annuel s'accroît légèrement de +0,9%. Pour les entreprises de moins de 20 salariés et de plus de 50 salariés, les diminutions atteignent respectivement -3,7% et -1,6%. Comme les années précédentes, les véhicules de la seconde classe d'effectif parcourent moins de kilomètres que les autres.

#### Kilométrage et vitesse moyenne

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	118 523 Km	118 349 Km	123 699 Km	121 020 Km
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,05	1,08	1,06
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	228,3 j	226,8 j	232,1 j	229,8 j
Kilométrage journalier moyen	519 Km	522 Km	533 Km	527 Km
Vitesse moyenne	69,4 Km/h	68,6 Km/h	68,2 Km/h	68,6 Km/h

Parallèlement à cette baisse d'activité, le nombre de jours d'exploitation s'infléchit de 2 jours par an. On ne peut ignorer l'influence des variations du ratio conducteur/véhicule qui enregistre pour 2006 une baisse de -0,02 dans toutes les classes d'effectif.

On définit le ratio conducteur/véhicule comme étant le rapport entre le nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules en transport à grande distance et le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à temps plein et exclusivement à ce parc.

Ce ratio croît toujours avec la taille de l'entreprise. Plus celle-ci est importante, plus elle dissocie fréquemment le couple "1 conducteur = 1 véhicule". Cette stratégie permet de réduire, autant que faire se peut, le nombre d'heures supplémentaires par conducteur. A niveau égal d'activité, ces entreprises optent pour un ratio conducteur véhicule plus élevé.

Le kilométrage des véhicules des entreprises de moins de 20 salariés reste légèrement plus élevé que celui des entreprises de 20 à 50 salariés, malgré un ratio conducteur/véhicule inférieur. Les conducteurs patrons artisans représentés dans la première classe d'effectif ne sont pas soumis à la réglementation sur les temps de service mais uniquement à celle sur les temps de conduite.

La vitesse, mesurée en moyenne à 68,6 km/h, est stable par rapport à 2005. A l'aune des différences constatées par classe d'effectif en matière de kilométrage et de ratio conducteur/véhicule, il est logique d'observer une vitesse légèrement plus élevée pour les véhicules des entreprises de moins de 20 salariés.

#### Distance moyenne par relation

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Distance moyenne d'une relation	628 Km	595 Km	587 Km	599 Km

La distance moyenne d'une relation diminue cette année dans toutes les classes d'effectif, et en moyenne sur l'échantillon de près de 50 km. Cette évolution, logique avec celle du kilométrage annuel, témoigne du recentrage actuel des entreprises sur des relations nationales ou de "grand régional" pour compenser leur perte de compétitivité à l'international.

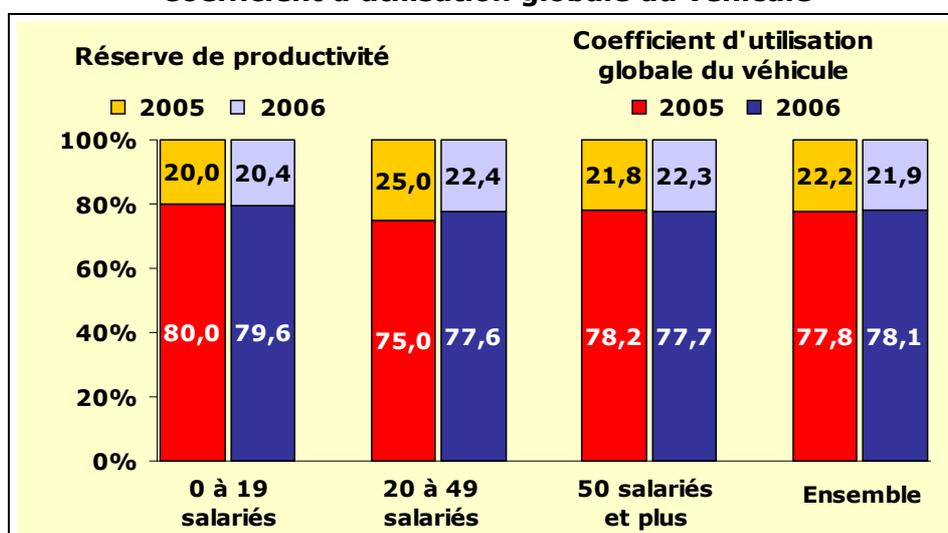
## 2 - La productivité du véhicule

### Taux de kilométrage en charge – taux de chargement – temps d'attente

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	87,7 %	86,6 %	87,2 %	87,2 %
Taux de chargement sur parcours en charge	90,7 %	89,6 %	89,0 %	89,6 %
Temps d'attente moyen au chargement	1,74 h	1,57 h	1,66 h	1,66 h
Temps d'attente moyen au déchargement	1,59 h	1,72 h	1,62 h	1,64 h

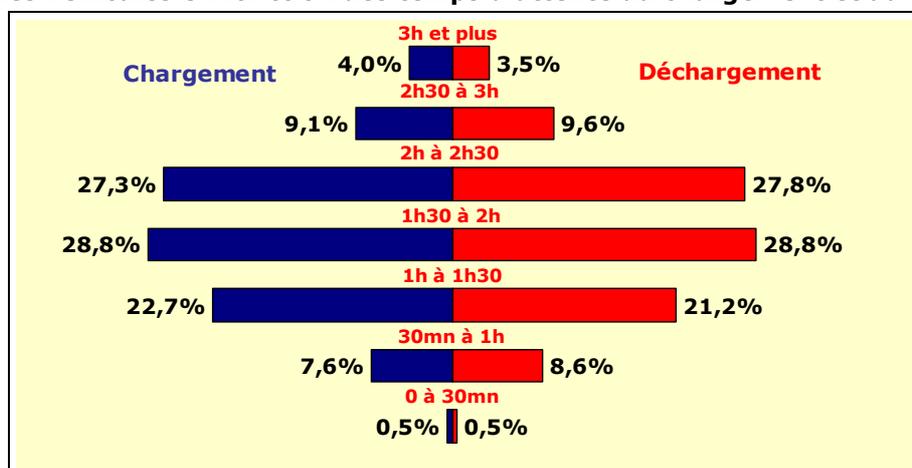
On constate peu de variation par rapport à l'année dernière. Le taux de kilométrage en charge (rapport entre le nombre de kilomètres en charge et le nombre total de kilomètres parcourus) est stable par rapport à l'enquête 2005, et évolue peu selon les classes d'effectif. Le taux de chargement sur parcours en charge (rapport entre la capacité utilisée et la capacité disponible selon l'unité de mesure retenue) se stabilise à un niveau désormais difficile à améliorer.

### Coefficient d'utilisation globale du véhicule



Le coefficient d'utilisation globale du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge par le taux de chargement sur le parcours en charge. Quand ce coefficient est de 100% (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est parcourue avec un taux de chargement maximal. Les faibles variations des parcours à vide et des taux de chargement limitent l'évolution de ce coefficient. La baisse d'activité constatée n'a pas été compensée par une amélioration de la capacité de production des véhicules.

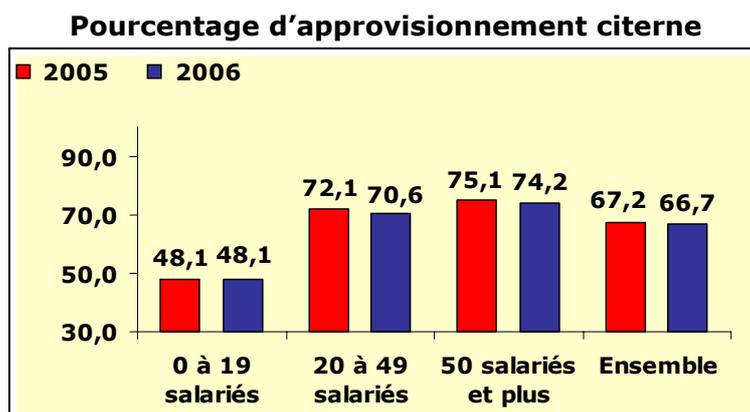
### Répartition des véhicules en fonction des temps d'attente au chargement et au déchargement



Les temps d'attente moyens sont pratiquement constants par rapport à 2005. Leur répartition s'est peu modifiée. On retrouve structurellement les mêmes caractéristiques que pour les années précédentes.

La majorité des temps d'attente, 78,8% pour le chargement et 77,8% pour le déchargement, se concentre entre 1 heure et 2 heures 30. Il est toujours délicat d'interpréter cette variable complexe à collecter.

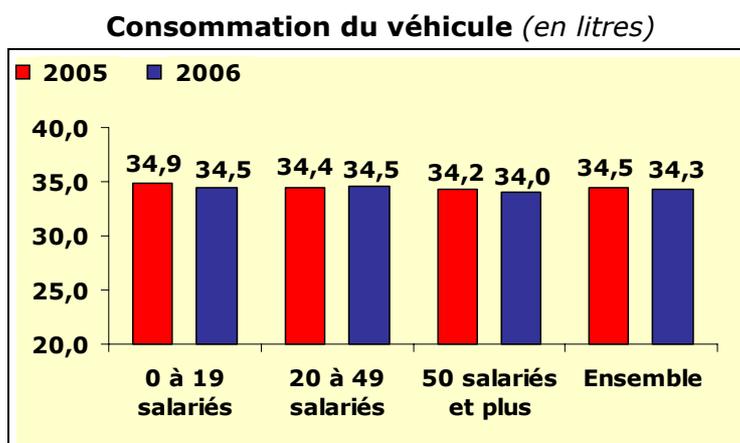
### 3 - Le carburant



La part moyenne de l'approvisionnement interne est stable aux alentours de 67%.

Les différences entre classes d'effectif restent importantes. Alors que la part de l'approvisionnement en citerne atteint plus de 70% pour les entreprises de 20 salariés et plus, elle représente moins de la moitié pour celles de moins de 20 salariés. S'approvisionner par une cuve interne suppose commander un volume de carburant important.

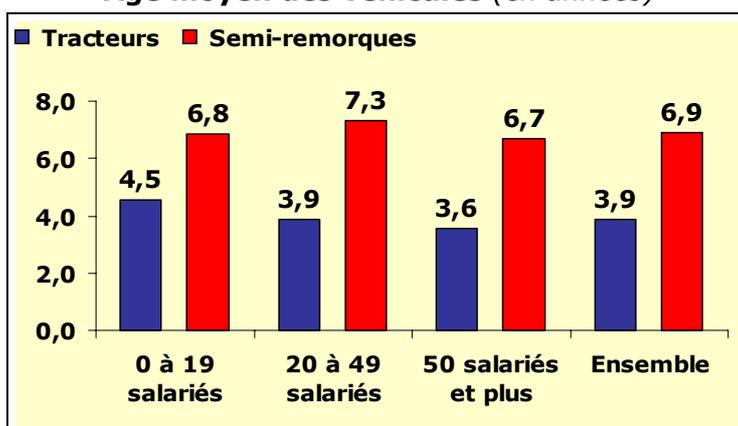
Les entreprises de moins de 20 salariés, à la surface financière plus faible que les autres, s'autorisent moins fréquemment ce genre d'investissement élevé. La part de l'approvisionnement à l'étranger diminue passant de 6,9% en 2005 à 5,4% en 2006. Elle s'élevait même en 2004 à près de 8%. La raison principale de cette baisse régulière réside dans le déclin du pavillon français à l'international (-10% de trafic entre 2004 et 2006, source SESP).



La consommation des véhicules est stable par rapport à 2005. Cette variable tend vers son plancher (à même norme environnementale).

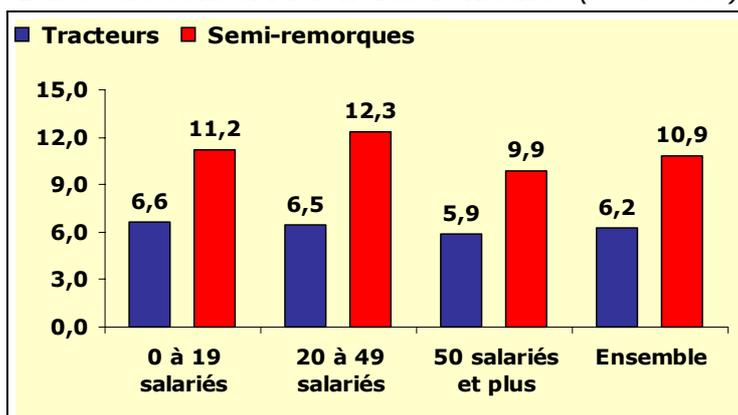
#### 4 - L'utilisation du matériel

**Age moyen des véhicules (en années)**



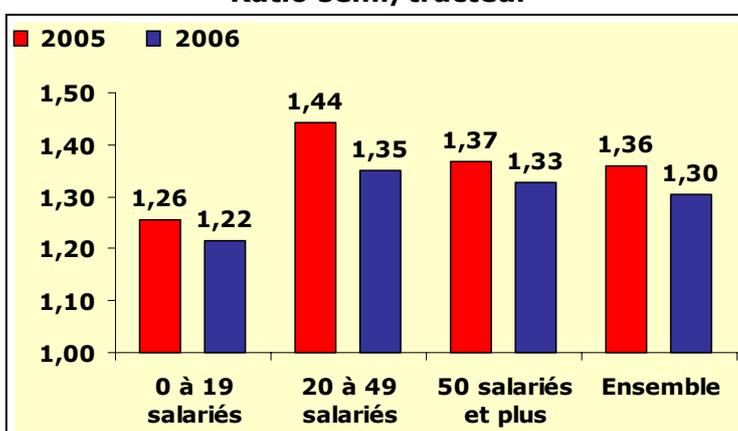
Les parcs moteurs et tractés ont légèrement « vieilli » depuis 2005. L'âge moyen des tracteurs est passé de 3,7 ans à 3,9 ans, et celui des véhicules tractés de 6,5 ans à 6,9 ans. L'âge des tracteurs décroît avec l'effectif. Les entreprises de plus de 50 salariés développent les politiques de renouvellement plus rapides, du fait de leur capacité d'investissement plus importante. Ce sont elles aussi qui font le plus appel à la location financière, mode de renouvellement plus court que les autres.

**Durée de conservation des véhicules (en années)**



La durée de conservation moyenne des véhicules augmente : +0,1 an pour les tracteurs et +0,6 an pour les semi-remorques. Cette évolution est à rapprocher de celle constatée pour l'âge des véhicules. Les entreprises qui utilisent des véhicules moins récents que l'année dernière n'envisagent pas pour autant de les renouveler plus rapidement.

**Ratio semi/tracteur**

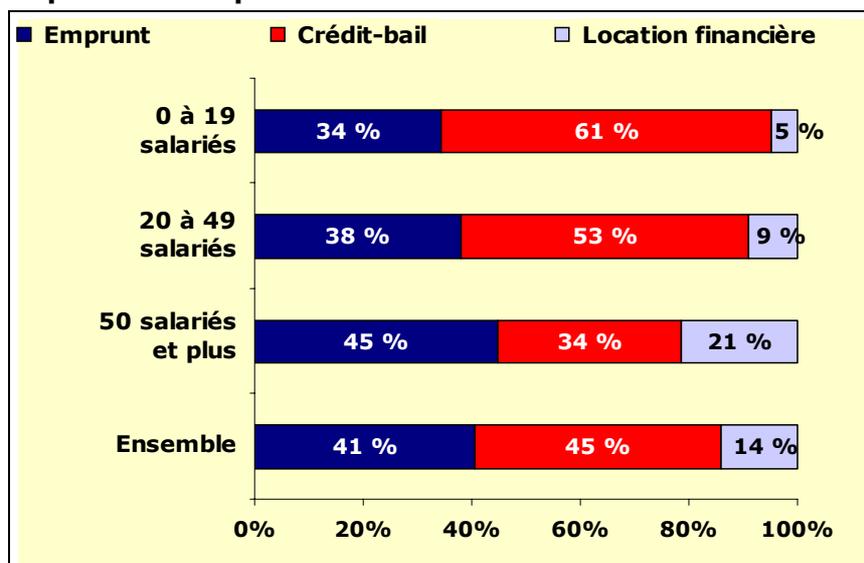


Comparativement à 2005, le ratio semi/tracteur diminue. Cette évolution se répercute dans toutes les classes d'effectif, les entreprises de la classe intermédiaire conservent le ratio le plus élevé. La baisse du ratio a vraisemblablement limité les progrès en matière de temps d'attente que les politiques actuelles de sélection des clients auraient dû engendrer.

## 5 - Le financement des véhicules

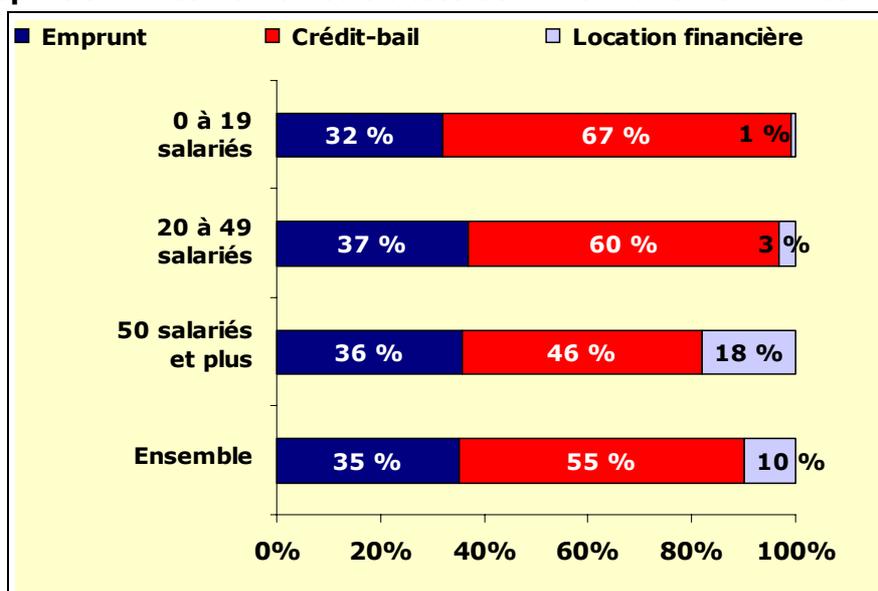
On constate peu d'évolution cette année des modes de financement. La tendance à la diminution de la part de la location financière, mode sous-tendant un cycle de renouvellement fréquent des matériels explique en partie les augmentations de l'âge moyen et de la durée de conservation des véhicules évoquées ci-dessus. Les politiques des constructeurs de véhicules consistent à pratiquer des loyers plus élevés pour limiter leurs stocks de plus en plus difficiles à écouler. Ceci explique en partie l'érosion de la location financière.

**Répartition du parc moteur selon le mode de financement**



Comme l'année dernière, le mode de financement majoritaire sur l'ensemble de l'échantillon reste le crédit-bail : 45% des financements, contre 41% pour l'emprunt et 14% pour la location financière. Sa part atteint même 61% pour les entreprises de moins de 20 salariés, entreprises disposant d'une moindre surface financière.

**Répartition des véhicules tractés selon le mode de financement**



On observe les mêmes phénomènes pour les véhicules tractés que pour les véhicules moteurs. Le mode de financement majoritaire reste le crédit bail : en moyenne 55%.

## 6 - Comparatif 2005 – 2006, situation dernier trimestre de chaque année

	2005	2006	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	122 850 Km	121 020 Km	-1,5 %
Ratio conducteur/véhicule	1,08	1,06	-1,9 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	231,9 j	229,8 j	-0,9 %
Kilométrage journalier moyen	530 Km	527 Km	-0,6 %
Vitesse moyenne	68,5 Km/h	68,6 Km/h	+0,1 %
Ratio semi/tracteur	1,36	1,30	-4,4 %
Taux de kilométrage en charge	87,0 %	87,2 %	+0,2 %
Taux de chargement sur parcours en charge	89,4 %	89,6 %	+0,2 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,63 h	1,66 h	+1,8 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,63 h	1,64 h	+0,6 %

## Les coûts véhicule

### 1 - Les pneumatiques

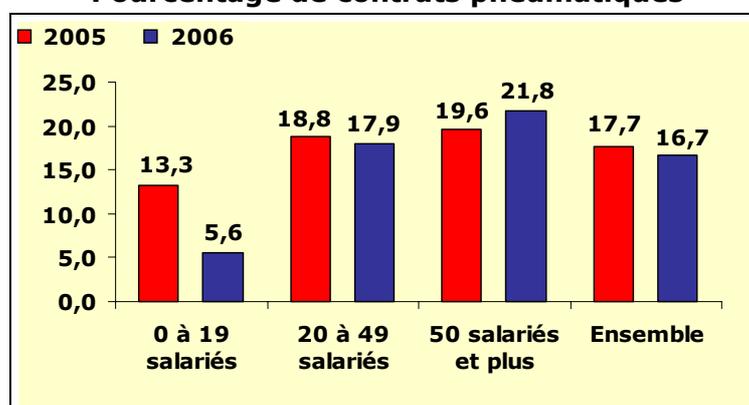
Coût pneumatiques (en € / km)	de 0,015 à 0,020	de 0,021 à 0,025	de 0,026 à 0,030	Plus de 0,030
Répartition des véhicules	11,9 %	39,2 %	35,4 %	13,5 %

Le coût kilométrique moyen se maintient comme l'année dernière à 0,026 €/km. Nombre d'entreprises imposent à leur conducteur une conduite dite "économique" c'est-à-dire moins heurtée, ce qui indirectement provoque une amélioration des performances des gommages.

L'utilisation répandue des logiciels embarqués, permettant le suivi des comportements de conduite, participe à cela. L'accroissement de la durée de vie des pneumatiques a donc compensé l'inflation constatée sur le prix moyen d'un pneu (+7,1% entre décembre 2005 et décembre 2006).

On observe un recentrage des réponses sur l'intervalle "de 0,021€/km à 0,030€/km", +14,3 points cette année, au détriment des classes extrêmes. Cette évolution va de pair avec le moindre recours aux contrats pneumatiques (-1,1% en 2006).

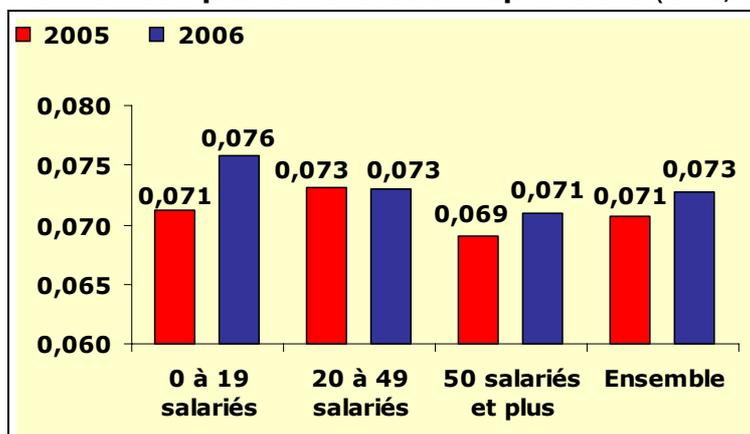
### Pourcentage de contrats pneumatiques



Les entreprises de plus de 50 salariés externalisent davantage la gestion de leurs pneumatiques. Les variations constatées sur la première classe doivent être relativisées du fait du faible nombre de contrats souscrits.

## 2 - L'entretien-réparations

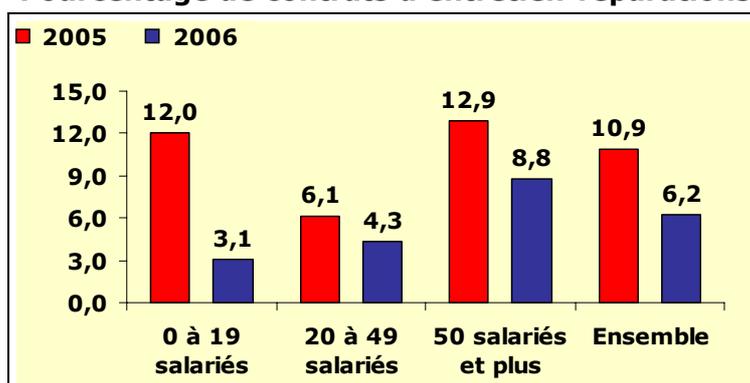
**Coût kilométrique de l'entretien-réparations (en €/km)**



Le coût kilométrique de l'entretien-réparations augmente sur l'ensemble de l'échantillon de 2,8%. Outre le vieillissement du parc constaté précédemment, la principale raison de cette évolution tient dans l'inflation observée sur les pièces de rechange (+4,3% pour l'indice INSEE correspondant entre décembre 2005 et décembre 2006), sur les prestations d'entretiens externes (+4,1%) et sur les lubrifiants (+4,3%).

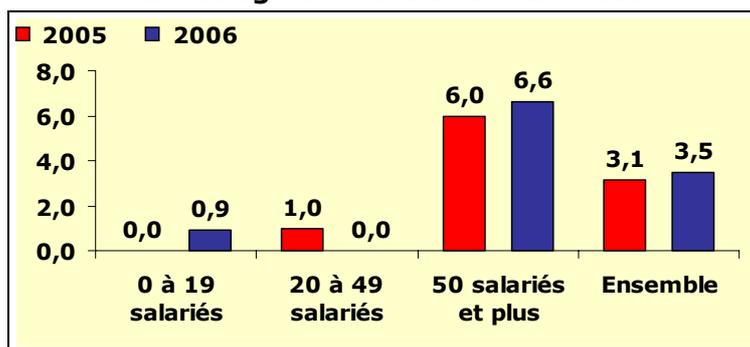
La décroissance observée par classe d'effectif est à rapprocher de l'âge moyen des véhicules. Le coût d'entretien est minimal pour les entreprises de plus de 50 salariés qui exploitent des véhicules plus récents (3,6 ans, contre en moyenne 3,9 ans sur l'ensemble de l'échantillon), et qui semblent mieux gérer leurs ateliers.

**Pourcentage de contrats d'entretien-réparations**



Les entreprises semblent avoir moins recours en 2006 à des contrats d'entretien-réparations que l'année dernière. Mais l'observation de 2005 était peu explicable en la comparant à la situation de 2004 (4,3%). De plus, comme pour les contrats pneumatiques, le faible nombre de réponses perturbe la lisibilité des chiffres. Néanmoins, on retrouve avec la croissance par classe d'effectif un phénomène bien connu. Ce sont bien les entreprises les plus grandes qui externalisent plus généralement le "coût véhicule".

### Pourcentage de contrat de full service



Les contrats de full service incluant des prestations d'assurance, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement restent toujours souscrits par un nombre limité d'entreprises, 3,5% de l'échantillon. Seules sont concernées les entreprises de 50 salariés et plus. La priorité de ces entreprises ne réside alors pas dans le suivi interne des coûts véhicules. Elles se concentrent certainement plus sur la recherche de sources potentielles de valeurs ajoutées par le développement d'activités connexes.

Globalement, les contrats d'externalisation de coûts d'exploitation des véhicules (pneumatiques, maintenance, full service) sont plus que rares pour les entreprises de moins de 20 salariés. On y trouve quasiment toujours un atelier avec une main d'œuvre dédiée (dont parfois le patron). Les grandes entreprises organisées souvent par réseau de filiales ou intégrées dans un grand groupe, sous-traitent plus facilement ces fonctions à des entités internes au groupe.

### 3 - Les péages

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Péage : coût kilométrique (en € / km)	0,053	0,051	0,053	0,053

Comme l'année dernière, on constate une augmentation du coût kilométrique moyen de l'utilisation des autoroutes à péage rapportée au kilométrage total (+1,9%). Les tarifs autoroutiers subissent des revalorisations régulières. Entre décembre 2005 et décembre 2006, ils ont augmenté en moyenne de +3,3%. La différence s'explique par le fait que tous les trajets ne se réalisent pas via des autoroutes payantes (seulement 44,5% des kilométrages pour 2006).

Peu de dispersions sont à noter par classe d'effectif. Le facteur déterminant en la matière reste l'opération de transport en elle-même (trajet, contrainte de livraison ...).

### 4 - Le renouvellement et les conditions de financement du matériel

On assiste toujours au même phénomène de décroissance de la valeur de renouvellement des tracteurs avec la taille des entreprises. Ces distorsions peuvent renvoyer à des "rapports de marchés" plus ou moins favorables liés à la taille. On explique ces variations par :

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

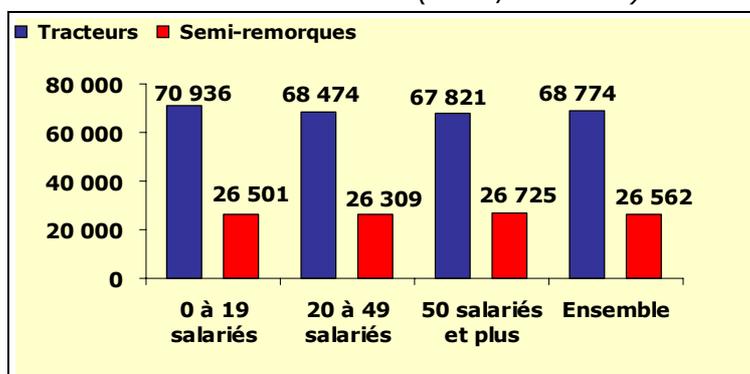
Dans le détail, l'écart reste faible entre les entreprises de taille intermédiaire et celles de plus de 50 salariés, + ou - 653 €. Notons que l'écart s'est resserré entre les entreprises de moins de 20 salariés et les autres (+ ou - 3 115 € d'écart maximum contre + ou - 6 608€ pour 2005).

Le prix moyen d'un tracteur a augmenté de +2,3% en 2006. Le renouvellement par des véhicules récents plus onéreux (de norme Euro 4 ou équipés d'un chronotachygraphe digital) reste

minoritaire. Il concerne essentiellement les entreprises de plus 50 salariés pour lesquelles l'inflation moyenne constatée a atteint +4,2%.

Les montants indiqués ci-dessous correspondent aux valeurs d'achat remisées du matériel neuf.

### Valeur du matériel (en € / véhicule)



Le prix moyen d'une semi-remorque augmente légèrement, passant de 26 108 € en 2005 à 26 562 € en 2006, soit +1,7%. Cette inflation, qui s'est répercutée dans toutes les classes d'effectif, provient du renchérissement du coût des matières premières.

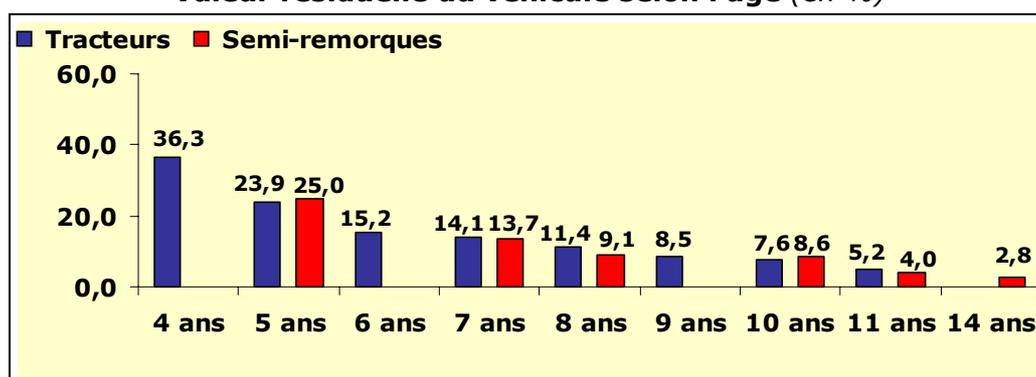
Comme pour les tracteurs, les différences entre classes d'effectif s'atténuent, l'écart maximum entre deux classes passant de 1 010 € à 416 €. Les prix de ce type de matériel ont tendance aujourd'hui à être standardisés.

L'effet taille reste secondaire pour les semi-remorques, trois raisons à cela :

- Le prix d'achat d'une semi-remorque est bien plus faible que celui d'un tracteur,
- Les gammes de matériel sont plus homogènes,
- Quelle que soit la taille de l'entreprise, les commandes se font selon la demande de transport à l'unité.

Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur (10,9 ans de durée conservation moyenne pour une semi-remorque, contre 6,2 ans pour un tracteur).

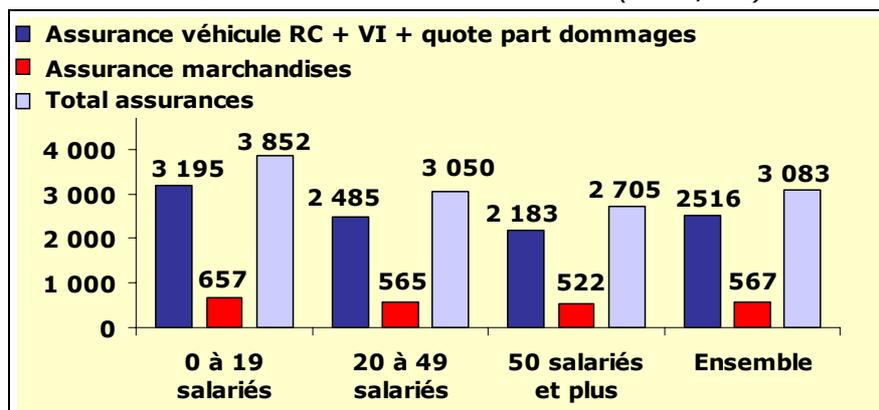
### Valeur résiduelle du véhicule selon l'âge (en %)



Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour le tracteur de 36,3% à 4 ans à 5,2% à 11 ans. Pour les véhicules tractés, ils s'échelonnent de 25,0% à 5 ans à 2,8% à 14 ans.

## 5 - Les assurances

**Montant annuel des assurances (en € / an)**



Le poste assurances reste le poste le plus différencié selon les entreprises. Outre un effet d'échelle incontestable, intervient le rapport de force souvent défavorable entre les petites entreprises et leur prestataire d'assurances. Les modalités de couverture disparates selon les cas (au tiers, dommages tous risques, durée de la couverture ...) influent aussi sur le montant des primes.

Le montant total annuel des assurances passe de 3 157 € à 3 083 €, soit une baisse de 2,3%. Cette diminution est surtout sensible pour les assurances véhicule.

Cette évolution est loin d'être uniforme sur tout l'échantillon. Les coûts d'assurance diminuent de -3,2% et -3,8% pour les entreprises des deux premières classes, alors qu'ils augmentent de + 0,4% pour les entreprises de plus de 50 salariés.

On retrouve les mêmes évolutions que l'année dernière. Les entreprises de moins de 50 salariés semblent avoir mieux renégocié leur contrat d'assurance cette année encore, au contraire des entreprises de plus de 50 salariés qui paraissent avoir atteint un seuil plancher.

De fait, l'écart entre classes extrêmes continue de se resserrer, + ou - 1 147 € en 2006 contre + ou - 1 285 € en 2005, et 1 433 € en 2004.

## 6 - La taxe à l'essieu

Le montant moyen par véhicule de la taxe à l'essieu est pour 2006 de 528,8 €. Le montant réglementaire de la taxe pour les véhicules à suspension pneumatique est de 524,4 €. L'utilisation de ce type de véhicules est aujourd'hui quasiment généralisée.

## 7 - Comparatif 2005 - 2006, situation dernier trimestre de chaque année

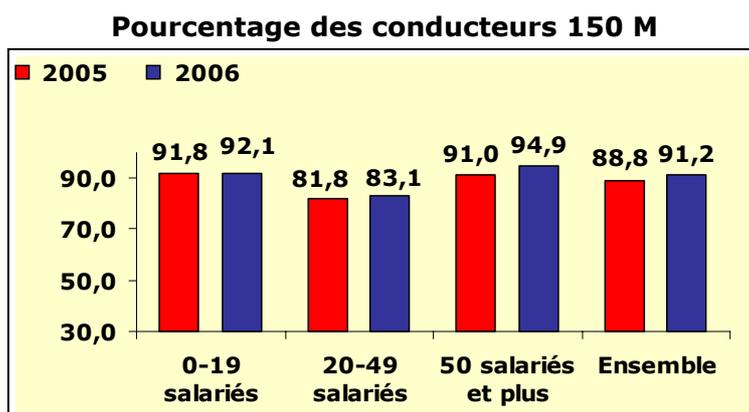
	2005	2006	Evolution
Entretien-réparations	0,071 €/km	0,073 €/km	<b>+2,8 %</b>
Pneumatiques	0,026 €/km	0,026 €/km	<b>+0,0 %</b>
Valeur d'un tracteur	67 246 €	68 774 €	<b>+2,3 %</b>
Valeur d'une semi-remorque	26 108 €	26 562 €	<b>+1,7 %</b>
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 553 €	2 516 €	<b>-1,4 %</b>
Assurance marchandises transportées	604 €	567 €	<b>-6,1 %</b>
Total assurances	3 157 €	3 083 €	<b>-2,3 %</b>

## Les conditions d'emploi du personnel de conduite

### 1 - Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification

Le transport routier à grande distance s'effectue principalement au moyen d'ensembles articulés (plus de 80% de l'activité exprimée en véhicules-kilomètres). Aussi les conducteurs qui leur sont affectés ont majoritairement, au terme de la nomenclature des emplois de la Convention Collective, une des deux qualifications suivantes :

- 138 M : « conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC »
- 150 M : « conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd »



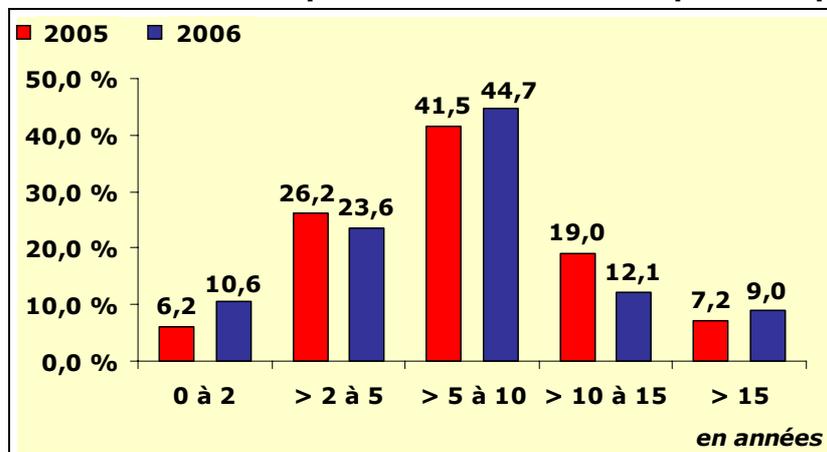
La part des conducteurs au 150 M augmente en 2006 dans toutes les classes d'effectif. Les résultats de la classe intermédiaire semblent être atypiques : 83% de conducteurs sont au 150M, alors que le pourcentage dépasse 92% pour les deux autres classes.

Les disparités du kilométrage annuel peuvent fournir un élément d'explication à cet emploi moins fréquent de conducteurs hautement qualifiés dans les entreprises de 20 à 50 salariés, classe rappelons-le, enregistrant le plus faible kilométrage de l'échantillon.

La généralisation de ce coefficient reste une des réponses aux difficultés récurrentes des entreprises de transport en matière de fidélisation et de motivation de leurs conducteurs (tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle).

### 2 - Les conducteurs en fonction de leur ancienneté

#### Ancienneté en entreprise des conducteurs à plein temps



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

Les résultats sont homogènes par classe d'effectif, l'écart maximum est de + ou - 1,2 année d'ancienneté moyenne.

La répartition des conducteurs en fonction des classes d'ancienneté est inégale et difficilement explicable. L'intervalle le plus représenté reste la catégorie entre 5 et 10 ans. La part des conducteurs ayant moins de 2 ans d'ancienneté en entreprise s'accroît en 2006. Pour une ancienneté en entreprise moyenne de 8 ans, l'ancienneté moyenne dans le secteur s'élève à 16 ans (source SESP).

L'âge moyen des salariés du TRM longue distance est plus élevé que celui des salariés de la messagerie et de la zone courte.

	Age moyen		Age médian	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM longue distance	39,0	39,7	39,0	40,0
TRM régional	38,0	38,4	37,0	38,0
Messagerie, fret express	37,7	39,0	37,0	39,0

source : Insee - DADS 2004

Le taux de rotation défini par la Direction de l'Animation de la Recherche des Etudes et des Statistiques s'élève à 32,7% pour le secteur du TRM. Pour mémoire, il n'est que de 19,3% pour l'industrie et 22,2% pour le secteur de la construction.

### 3 - Nombre de jours d'activité des conducteurs

Conducteur à plein temps	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	219 j	216 j	214 j	216 j

Le nombre de jours d'activité sur l'ensemble de l'échantillon augmente de 2 jours cette année.

Le nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés est calculé comme suit : (52 semaines – 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 8 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2006, soit 227 jours.

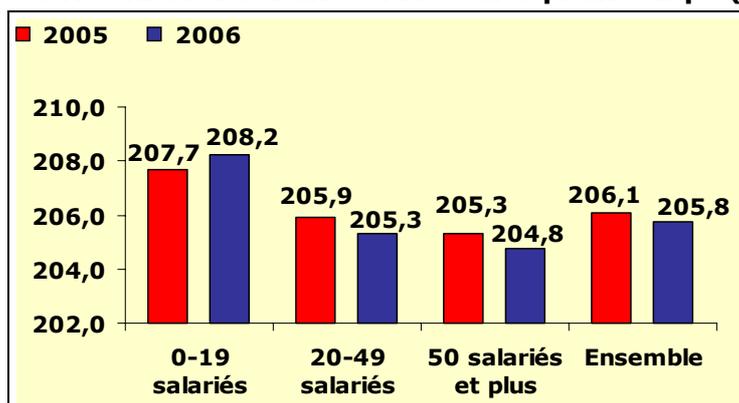
En le comparant au nombre moyen de jours productifs (216), on obtient un écart de 11 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels.

Ce nombre de jours neutralisés diminue de 4 jours par rapport à 2005. Ceci s'explique par l'application du décret 2005 – 306, texte modifiant les modes de calcul des repos compensateurs et des temps de service. Rappelons que les repos compensateurs sont désormais calculés au trimestre (ou au quadrimestre) en fonction du nombre d'heures travaillées. Il s'ensuit une diminution du nombre de jours de repos acquis.

### 4 - Temps de service et temps de conduite

Les temps indiqués ci-après 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 pris, ni congés, ni repos réglementaire ou n'a été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance ont été exclus de cette statistique.

### Temps de service mensuel d'un conducteur à plein temps (en heures)

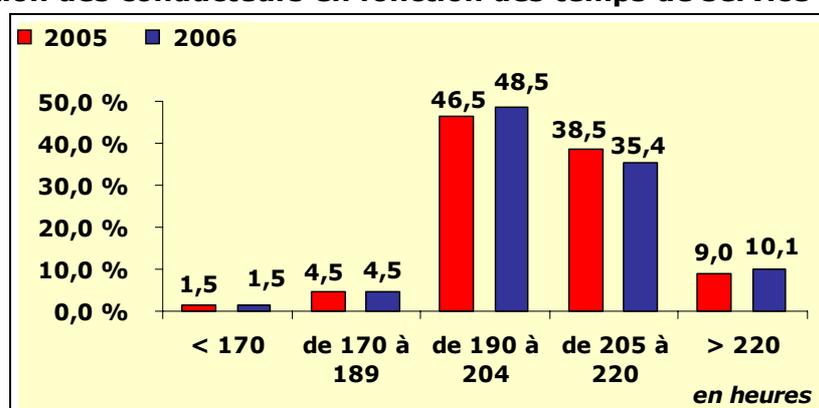


Le temps de service moyen d'un conducteur diminue très légèrement, passant de 206,1 à 205,8 heures. Les évolutions de chaque classe d'effectif sont contrastées sans aucun facteur explicatif logique.

Le temps de service décroît avec l'effectif, ce qui est logique au regard de l'évolution du ratio conducteur/véhicule qui varie en sens inverse.

Le niveau élevé de temps de service de la première classe s'explique en partie par la présence des conducteurs artisans patrons qui, dans l'exercice de leur profession, ont un temps de service usuellement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

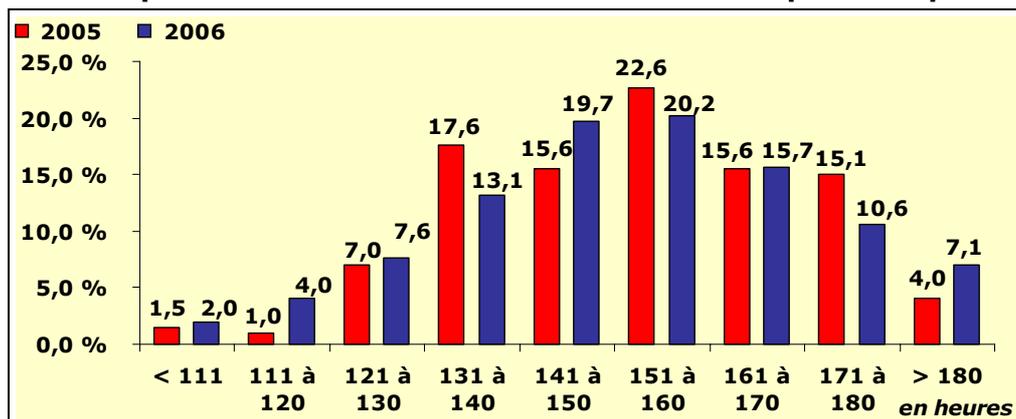
### Répartition des conducteurs en fonction des temps de service mensuels



Les répartitions sont stables. On enregistre toujours une concentration des temps de services entre 190 et 220 heures. Seulement 6% des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur un temps de service inférieur à 190 heures. Rappelons que les seuils de déclenchement des heures sont : 25% à partir de la 153ème heure et 50% au-delà de la 186ème heure. Les heures supplémentaires sont donc quasiment systématiques dans le secteur.

Pour conserver leurs conducteurs, les entreprises de transports doivent leur garantir un niveau de rémunération suffisant. L'accroissement des temps supérieurs à 220 heures, ancienne limite haute de la réglementation sociale, témoigne de l'application du nouveau règlement en matière de maxima de temps de travail, non plus exprimés en mois mais en semaine, trimestre et quadrimestre.

### Temps de conduite mensuel d'un conducteur à plein temps



Conformément à la baisse d'activité rapportée au véhicule observée cette année, le temps de conduite mensuel moyen diminue légèrement sur l'ensemble de l'échantillon : - 2 heures par rapport à 2005.

Là encore ce sont les conducteurs patrons artisans qui sont source de dispersion. Ils utilisent en effet au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est logiquement plus élevé pour les entreprises de moins de 20 salariés.

Notons que les temps de conduite moyens restent la donnée la plus difficile à observer annuellement. La relation directe entre le kilométrage annuel parcouru et les temps de conduite n'est pas toujours évidente à établir. De nombreux paramètres, eux-mêmes complexes à appréhender, viennent perturber cette relation, comme le ratio conducteur/véhicule, les temps improductifs ou l'activité annuelle de l'entreprise.

La part relative du temps de conduite dans le temps total de service varie peu selon la classe d'effectif : 75% dans la première classe, 76% pour les entreprises de la classe intermédiaire et 74% pour celles de la classe haute. Dans tous les cas, la conduite représente près des 3/4 du temps de travail d'un conducteur.

### 5 - La rémunération brute des conducteurs

Les rémunérations indiquées ci-dessous sont celles constatées au cours du 4ème trimestre 2006 à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs grands routiers employés à plein temps.

La rémunération moyenne est égale à la somme du salaire brut mensuel, des primes et indemnités usuellement versées chaque mois et de toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. Dans les quelques entreprises où un 13ème mois est versé, son montant a été affecté à la ligne « autres primes ».

Les salaires observés n'ont pas varié sur l'ensemble de l'échantillon du fait de l'absence de revalorisation des barèmes conventionnels.

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2006. On comparera ici les montants observés dans chacune des trois classes d'effectif aux minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté intermédiaire dont les salaires sont supérieurs de 4% aux minima à l'embauche).

- Dans la classe 0 à 19 salariés pour un temps de service moyen de 208,2 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138 M et 150 M, respectivement de 1959,26 € et de 2016,12 €. Les écarts (salaire moyen observé en 2006 : 2041,24 €) se positionnent à +4,2% et +1,2% contre respectivement +6,6% et +1,8% en 2005,
- Dans la classe des entreprises de 20 à 49 salariés pour un temps de service de 205,3 heures, les montants conventionnels sont respectivement de 1921,85 € et 1977,62 €. Le salaire moyen observé, 2025,00 €, est supérieur de 5,4 % (+6,2% en 2005) au minimum prévu au coefficient 138 M et de 2,4% (+1,4% en 2005) par rapport au 150 M,
- Dans la classe des 50 salariés et plus pour un temps de service moyen de 204,8 heures, la SMPG (5 à 10 ans d'ancienneté) s'élève à 1915,40 € pour le coefficient 138 M et à 1970,98 € pour le coefficient 150 M. Le salaire moyen observé (2038,15 €) se situe à +6,4% par rapport au 138 M et à +3,4% par rapport au 150 M. En 2005, les écarts avec le SMPG étaient respectivement de +8,0% et de +3,2%.

Les salaires moyens observés respectent les barèmes conventionnels au regard de la qualification et de l'ancienneté des conducteurs. A l'examen des taux horaires individuels, il apparaît que toutes les entreprises rémunèrent leurs chauffeurs à un taux horaire supérieur ou égal à celui de la SMPG. Le montant des primes globales versées en 2006 augmente, passant de 95,96 € (montant global ramené à un mois) à 104,54 €.

Les primes sont de deux natures distinctes : les primes versées tous les mois et celles versées exceptionnellement une ou deux fois par an. Alors que les primes mensuelles sont quasiment stables en 2006, les primes annuelles enregistrent une augmentation de près de 30% (soit +93,48 € / an). Ces primes ont certainement permis de compenser l'absence de revalorisation des barèmes pour les conducteurs.

## 6 - Les frais de déplacement

<i>Conducteur à plein temps</i>	<b>0 à 19 salarié(s)</b>	<b>20 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Ensemble</b>
Montant annuel des frais de déplacement	8 026,18 €	7 725,89 €	8 071,33 €	7 971,17 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,61 €	35,80 €	37,67 €	36,92 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des barèmes de la Convention Collective. Elles sont fonction du nombre de jours d'activité du conducteur et plus particulièrement du nombre de découchés et de repas journaliers.

Par rapport à 2005, le montant annuel des frais de déplacement augmente de 1,3% sur l'ensemble de l'échantillon. L'indemnité conventionnelle de grand déplacement (deux repas et un découché) a été revalorisée au 1er janvier 2006 de 1,6%.

Cette hausse ne s'est pas répercutée pour toutes les classes d'effectif : les entreprises de plus de 50 salariés ont enregistré une baisse de frais de déplacement de -1,2% inhérente au recentrage de leur activité sur le transport national. Le transport international, majorant les indemnités de déplacement de 18%, est de moins en moins présent dans l'activité de ces entreprises.

On constate des variations certes parallèles, mais moins élevées pour le ratio frais de déplacement par jour d'activité du fait de l'augmentation du nombre de jours d'activité évoquée précédemment.

## 7 - Temps partiels, CDD et intérimaires

Sur l'ensemble du panel, 19,0% des entreprises emploient du personnel affecté partiellement à l'activité longue distance.

Le recours à ces personnels supplémentaires décroît avec la taille de l'entreprise : 22,8% des entreprises de moins de 20 salariés en emploient, contre 22,6% pour celles comptant entre 20 et 49 salariés, et 13,8% pour celles de plus de 50 salariés.

Dans les entreprises où les parcs de véhicule sont plus restreints, le remplacement des personnels absents (congrés, repos compensateurs ...) ne nécessite pas obligatoirement l'emploi d'un conducteur

supplémentaire à plein temps. Celles-ci ont donc plus recours à leur personnel interne, employé à des activités autres que la longue distance (régional, atelier, direction ...), pour pallier les périodes de non activité des conducteurs et satisfaire à la demande de transport.

La part des entreprises employant des conducteurs en CDD poursuit son recul. Elle ne représente plus que 5% de l'échantillon, contre 8% en 2005, 10% en 2004, 16% en 2003 et 18% en 2002.

Ces conducteurs sont utilisés à hauteur de 66,3 jours par an. Dans la pratique, le recours aux contrats à durée déterminée apparaît souvent comme une étape dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Afin de fidéliser leurs conducteurs à plein temps, les entreprises ont préféré garantir des temps de service élevés quitte à déclencher des heures supplémentaires.

Le recours à l'intérim concerne 10% des entreprises. Il revêt un caractère anecdotique en matière de jours consommés (0,8% des unités journalières de conducteurs employés pour l'exploitation d'un véhicule). La répartition par classe d'effectif est la suivante : 12% pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 10% pour celles de 20 à 49 salariés et 7% pour celles de plus de 50 salariés. Ces entreprises qui ont toujours un volant de conducteurs supplémentaires en interne peuvent se passer plus facilement de l'intérim et économiser les surcoûts inhérents.

Relativement aux autres secteurs d'activité, la fréquence du recours à l'intérim est relativement élevée dans le transport de marchandises, activité fluctuante nécessitant une plus grande souplesse d'ajustement de la capacité de production.

## 8 - Comparatif 2005 – 2006, situation dernier trimestre de chaque année

<i>Conducteur à plein temps</i>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>Evolution</b>
Salaire mensuel	2 035,38 €	2 035,55 €	<b>+0,0 %</b>
Primes moyennes mensuelles	69,89 €	70,68 €	<b>+1,1 %</b>
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	26,07 €	33,86 €	<b>+29,9 %</b>
Rémunération moyenne mensuelle	2 131,34 €	2 140,09 €	<b>+0,4 %</b>
Nombre de jours d'activité du conducteur	214 j	216 j	<b>+0,9 %</b>
Montant annuel des frais de déplacement	7 872,46 €	7 971,17 €	<b>+1,3 %</b>
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,79 €	36,92 €	<b>+0,4 %</b>

## Les coûts de structure

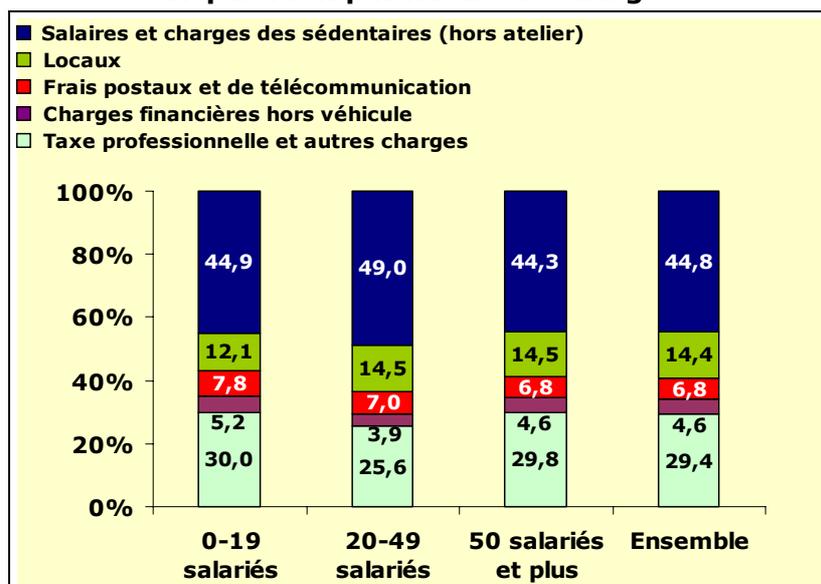
<i>Coûts de structure</i>	<b>0 à 19 salarié(s)</b>	<b>20 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Ensemble</b>
Montant annuel par véhicule	17 821 €	17 971 €	17 932 €	17 914 €

Après des années de baisses successives, les coûts de structure se stabilisent. Ils sont passés de 17 879 € à 17 914 €, soit une évolution de +0,2% sur l'ensemble de l'échantillon. Les résultats par classe d'effectif sont homogènes. Deux hypothèses peuvent être avancées :

- Les entreprises ont atteint un seuil plancher en deçà duquel il devient difficile de descendre,
- Le calcul des coûts de structure est globalisé au niveau de l'activité transport des entreprises, puis rapporté au véhicule. A niveau de coûts constants, moins il y a de véhicules en exploitation, plus le montant par véhicule est élevé. Le repli des parcs exploités a donc une incidence mécanique sur le calcul des coûts de structure.

Notons que le montant des coûts de structure reste la donnée la plus complexe à mesurer, un nombre limité d'entreprises possédant une véritable comptabilité analytique. Il faut alors les reconstituer.

### Répartition par nature de charges



Les salaires et charges du personnel administratif, souvent incompressibles, pèsent près de 45% des coûts de structure quelle que soit la classe d'effectif. Il atteint même près de 49% pour la classe intermédiaire ! Ce rapport est une constante dans l'observation depuis plusieurs années. La part des autres postes varie peu et de manière difficilement explicable en fonction des classes d'effectif.

Le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec la taille des entreprises : 7,8% pour les entreprises de moins de 20 salariés contre 6,8% pour l'ensemble de l'échantillon. Deux raisons à cela :

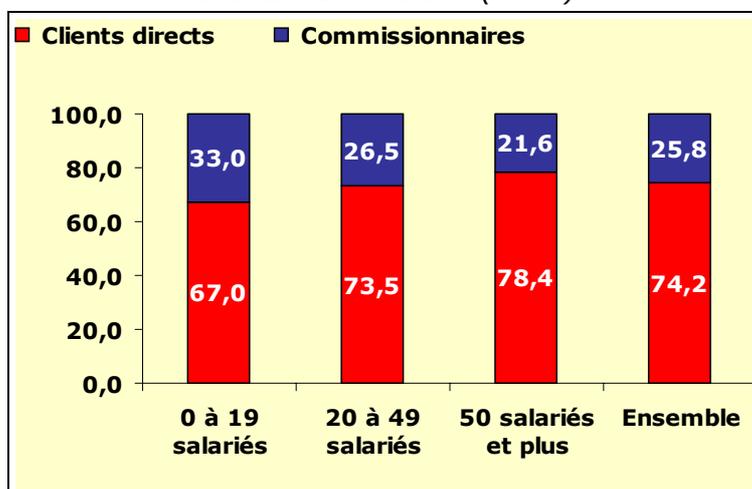
- Les petites entreprises sont moins familiarisées avec les moyens de communication modernes (e-mail, Internet), moins coûteux que ceux dits traditionnels,
- Plus l'entreprise est importante, plus elle traite avec des clients directs et moins elle utilise les moyens de communication nécessaires à la recherche de fret (bourse de fret, minitel et téléphone).

On peut étayer ces explications en analysant précisément la nature de la clientèle et les délais de paiement.

### La nature des clients et les délais de paiement

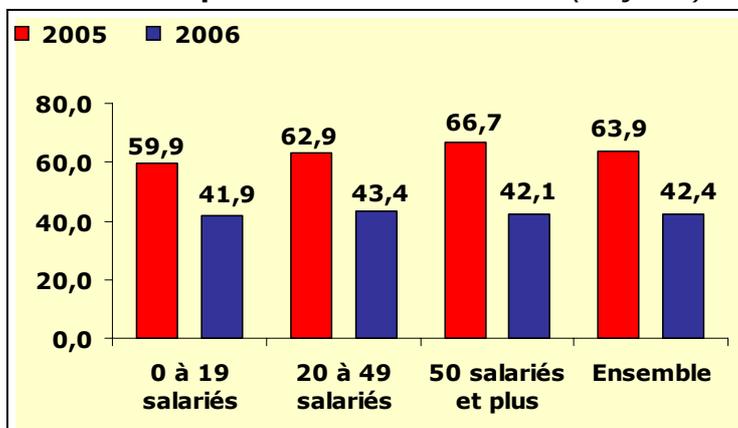
Les clients directs sont majoritaires et représentent près de 3 clients sur 4 des entreprises de transport de marchandises à longue distance.

#### Nature des clients (en %)

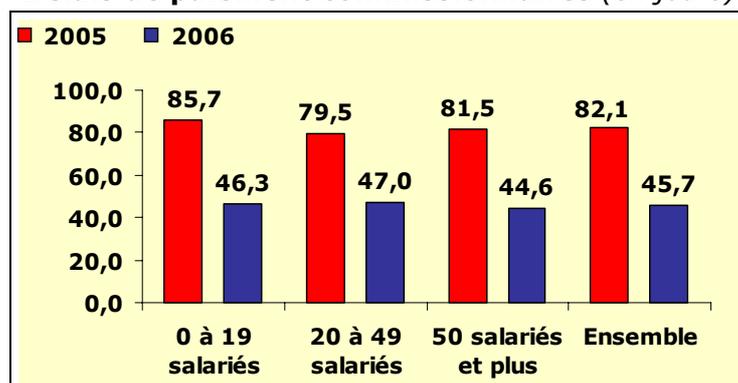


La part des clients directs est nettement inférieure pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Leur parc plus restreint les handicape pour répondre à la demande globale d'un chargeur. Ces entreprises ont donc plus recours aux commissionnaires de transports (33% contre respectivement 27% et 22% pour les entreprises des deux autres classes d'effectif). Le poids des frais de télécommunication dans leurs coûts de structure ne peut qu'en être plus élevé.

#### Délais de paiement clients directs (en jours)



#### Délais de paiement commissionnaires (en jours)



Les délais de paiement ont enregistré une baisse significative en 2006, tant pour les clients directs (-21,5 jours) que pour les commissionnaires (-36,4 jours). La loi 2006-10 du 6 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports instaure un délai de paiement maximum à 30 jours. Les résultats sont patents. L'application des règles nouvelles est effective, même si subsistent quelques mauvais payeurs. Les délais commissionnaires restent un peu supérieurs aux délais clients directs, témoignant de l'éternel rapport de force entre sous-traité et sous-traitant. Aucune distorsion notable n'apparaît en matière de classe d'effectif.

## 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'effectif salarié. Ainsi le prix de revient moyen, présenté en référence, reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes de calculs de dispersion et d'écarts.

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

Le CNR a donc reconstitué le prix de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles : " $\leq 106\,500$  km / an"; " $> 106\,500$  et  $\leq 120\,000$  km / an"; " $> 120\,000$  et  $\leq 131\,000$  km / an"; " $> 131\,000$  km / an". Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartile statistique).

### 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.

Nous présentons ici en détail les résultats de l'enquête Longue Distance 2006 en fonction de ces quatre intervalles.

### Les caractéristiques de l'échantillon

#### Part des différentes tailles d'entreprises dans chaque intervalle kilométrique

	$\leq 106\,500$	$> 106\,500$ $\leq 120\,000$	$> 120\,000$ $\leq 131\,000$	$> 131\,000$
0 à 19 salariés	34,7%	32,8%	13,3%	32,6%
20 à 49 salariés	34,7%	31,0%	31,1%	28,3%
50 salariés et plus	30,6%	36,2%	55,6%	39,1%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

On retrouve les résultats principaux de l'exploitation par classe d'effectif.

Les entreprises de plus de 50 salariés sont les plus représentées dans les deux classes hautes de kilométrage. Les véhicules de ces entreprises sont bien ceux qui parcourent le plus de kilomètres (en moyenne 123 699 km/an).

Inversement, les entreprises de moins de 20 salariés et de 20 à 49 salariés sont les plus représentées dans la classe basse de kilométrage. Leurs véhicules enregistrent des kilométrages moyens plus faibles, tout en étant relativement proches (respectivement 118 523 km/an et 118 349 km/an).

## Les conditions d'exploitation des véhicules

### 1 - Le kilométrage

#### Kilométrage, ratio conducteur par véhicule et vitesse moyenne

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	95 810 Km	114 678 Km	126 650 Km	146 709 Km	121 020 Km
Ratio conducteur/véhicule	1,04	1,06	1,06	1,09	1,06
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	223,0 j	230,1 j	230,5 j	235,6 j	229,8 j
Kilométrage journalier moyen	430 Km	498 Km	549 Km	623 Km	527 Km
Vitesse moyenne	65,5 Km/h	68,5 Km/h	68,8 Km/h	71,2 Km/h	68,6 Km/h

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Distance moyenne d'une relation	437 Km	590 Km	641 Km	718 Km	599 Km

L'ensemble des variables croît régulièrement intervalle kilométrique après intervalle kilométrique. Le ratio conducteur/véhicule passe de 1,04 pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 106 500 km à 1,09 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 131 000 km. Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leur véhicule. Pour cela, elles dissocient le plus possible le couple 1 véhicule/1 conducteur, dans le cadre par exemple de politiques de relais de chauffeurs.

On constate une différence de vitesse moyenne de 5,7 km/h entre les deux classes extrêmes. Les entreprises, dont les véhicules travaillent sur les distances les plus longues, privilégient l'autoroute comme le témoigne l'évolution des dépenses de péages (voir infra). Leurs véhicules enregistrent donc une vitesse moyenne plus élevée.

### 2 - La productivité du véhicule

#### Taux de kilométrage en charge, taux de chargement et temps d'attente

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	84,5 %	86,1 %	87,6 %	89,8 %	87,2 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,9 %	88,2 %	89,8 %	91,3 %	89,6 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,82 h	1,60 h	1,61 h	1,60 h	1,66 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,71 h	1,57 h	1,64 h	1,72 h	1,64 h

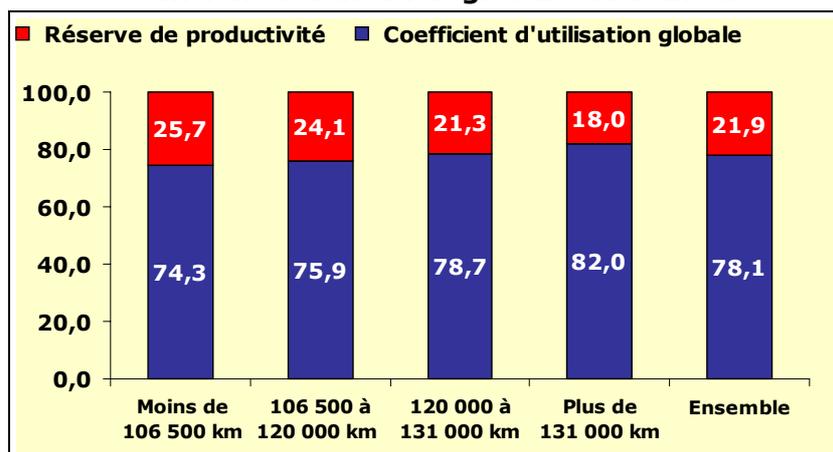
Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prise de rendez-vous par le client, semi-remorque supplémentaire à disposition chez le chargeur...). Ils varient aléatoirement suivant les classes de kilométrage.

Le taux de kilométrage en charge augmente de 5,3 points entre les deux classes extrêmes de kilométrage. Le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue naturellement à mesure que la distance totale augmente. La croissance globale du taux de kilométrage semble témoigner d'une meilleure productivité des entreprises de la classe haute de kilométrage.

Le taux de chargement sur parcours en charge n'est pas une variable directement corrélée avec le kilométrage. Le remplissage de la semi-remorque ne dépend pas a priori de la distance parcourue. Cette année, on constate néanmoins une croissance quasi linéaire de ce taux avec les classes de kilométrage, sans pour autant en trouver une justification économique.

Le coefficient d'utilisation globale du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge par le taux de chargement sur les parcours en charge. Quand ce coefficient est de 100% (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est parcourue avec un taux de chargement maximal.

### Coefficient d'utilisation globale du véhicule



Le coefficient d'utilisation globale croît avec le kilométrage. Il passe de 74,3% pour les entreprises de la classe basse de kilométrage à 82,0% pour celles de la classe haute. Cette évolution témoigne du déficit de productivité, précédemment évoqué, des entreprises dont les véhicules parcourent le moins de kilomètres.

### 3 - Le carburant

#### Pourcentage d'approvisionnement citerne et consommation du véhicule

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Pourcentage d'approvisionnement citerne	75,1 %	72,4 %	60,5 %	54,8 %	66,7 %
Consommation aux 100 Km	34,1 l	34,5 l	34,6 l	33,6 l	34,3 l

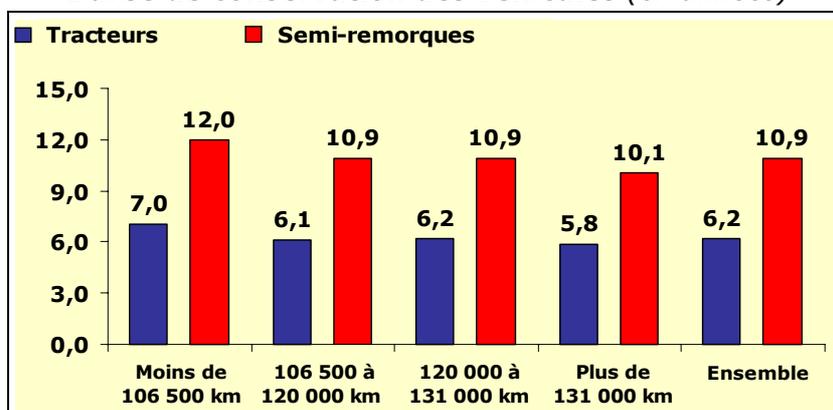
La part de l'approvisionnement citerne diminue avec la distance : 75,1% d'approvisionnement interne pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 106 500 km, contre 54,8% pour celles dont les véhicules parcourent plus de 131 000 km. La longueur des parcours influe la prise de carburant à la pompe.

En matière de consommation, les écarts entre intervalles kilométriques se resserrent du fait de la généralisation des stratégies de conduite économique imposées aux conducteurs pour compenser la cherté du carburant. La consommation évolue de façon erratique avec les différentes classes.

Notons néanmoins que la classe haute de kilométrage enregistre toujours la consommation la plus basse (utilisation la plus fréquente de l'autoroute et âge moyen des véhicules le plus faible du panel).

### 4 - L'utilisation du matériel

#### Durée de conservation des véhicules (en années)



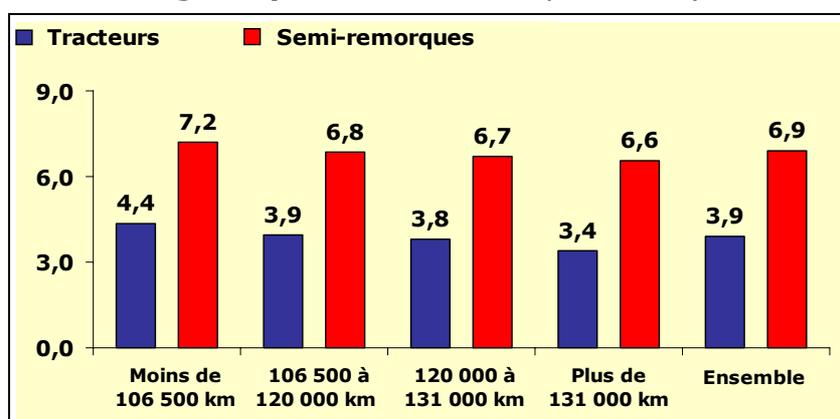
La durée de conservation moyenne des véhicules décroît globalement avec le kilométrage. Elle passe pour les tracteurs de 7,0 ans pour le premier intervalle à 5,8 ans pour le dernier, et pour les semi-remorques de 12,0 ans à 10,1 ans sur les mêmes intervalles.

Cette évolution s'explique par la volonté des entreprises de :

- Limiter le risque d'incidents mécaniques, générant des immobilisations et des coûts supplémentaires de maintenance,
- Maîtriser la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente, en utilisant les véhicules les plus récents.

De plus, la politique de renouvellement des véhicules dépend souvent d'un kilométrage fixe, prédéterminé (par exemple renouvellement intervenant tous les 500 000 km). Il est donc logique de constater des durées de conservation plus faibles pour les entreprises des classes hautes de kilométrage, ce kilométrage prédéterminé étant atteint évidemment plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

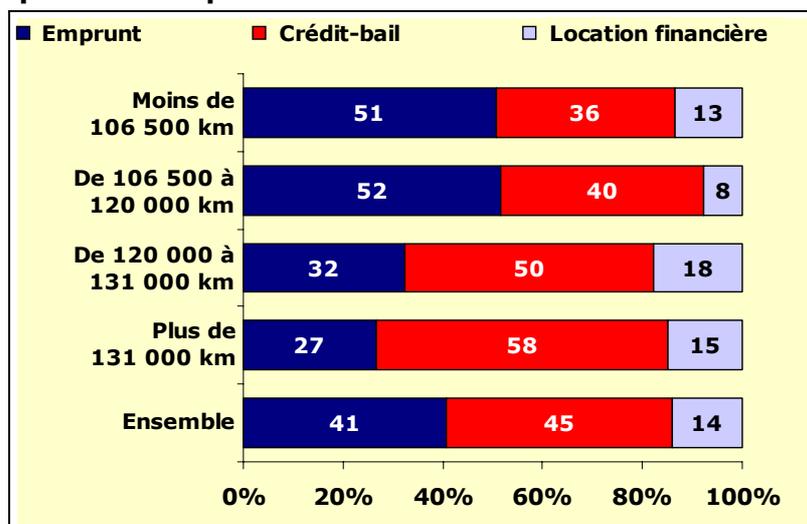
**Age moyen des véhicules (en années)**



L'âge moyen des véhicules tracteurs et tractés évolue parallèlement à la durée de conservation. Celui des semi-remorques décroît, même s'il dépend moins du kilométrage parcouru, l'usure kilométrique portant plus sur les véhicules tracteurs que tractés.

## 5 - Le financement des véhicules

**Répartition du parc moteur selon le mode de financement**



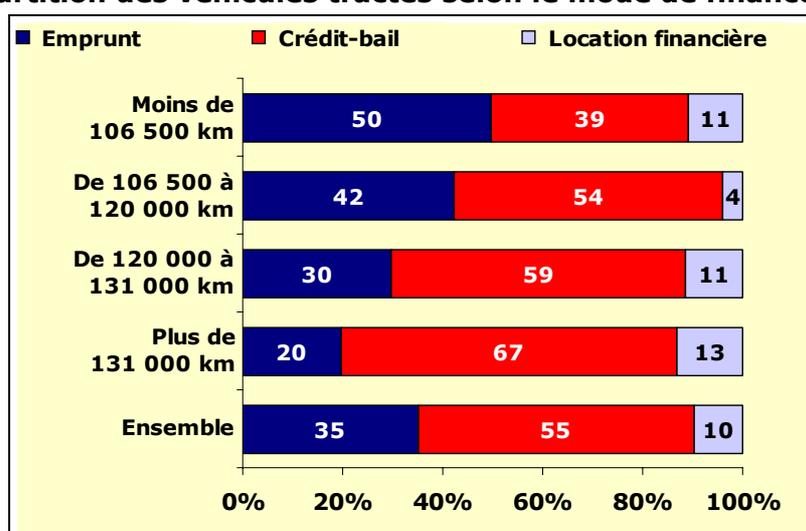
Le recours au crédit-bail devient globalement plus fréquent à mesure que le kilométrage augmente. L'emprunt connaît une évolution inverse. Deux populations distinctes émergent en matière de mode de financement :

- Les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 120 000 km privilégient majoritairement l'emprunt, qui représente toujours plus de la moitié des financements,
- Les entreprises des deux derniers intervalles optent pour le crédit-bail, à hauteur respectivement de 50% et 58% des financements.

Cette évolution est à rapprocher de celle enregistrée pour la durée de conservation. Le recours à l'emprunt est souvent associé à une politique de conservation plus longue des véhicules.

Il ne faut pas oublier que la variable principale de segmentation en matière de financement reste la taille des entreprises.

### Répartition des véhicules tractés selon le mode de financement



On constate les mêmes phénomènes pour les semi-remorques que pour les véhicules moteurs.

## Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite

### Conducteurs à plein temps

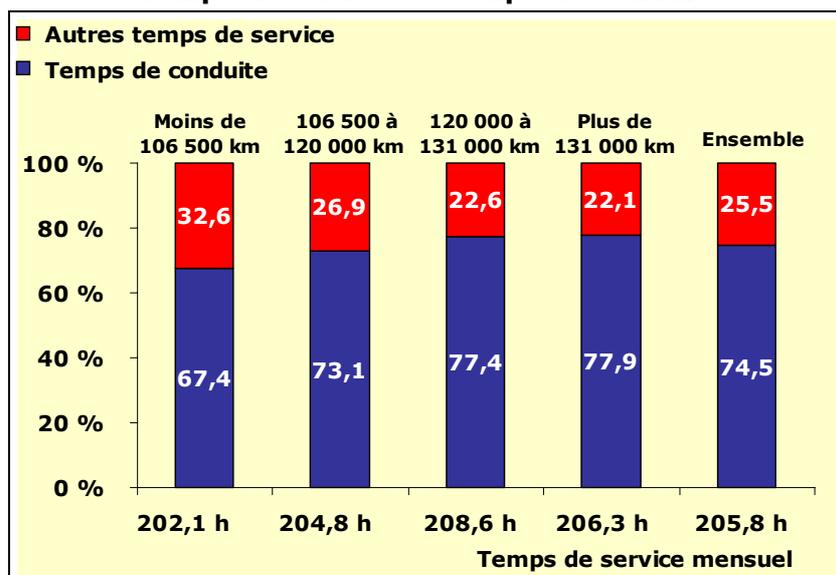
Conducteur à plein temps	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
	Nombre de jours d'activité d'un conducteur	214 j	216 j	217 j	216 j
% de 150 M	84,5%	95,0%	96,8%	91,0%	91,2%
Ancienneté	9,1 ans	8,6 ans	6,6 ans	7,8 ans	7,8 ans

Le nombre de jours d'activité d'un chauffeur varie peu avec la classe kilométrique. La variable déterminante reste le nombre de jours d'exploitation du véhicule et non celui d'activité du conducteur.

L'emploi des conducteurs hautement qualifiés (150M), qui se généralise dans les entreprises du panel, n'est pas forcément corrélé avec la distance parcourue. Il répond plus à des considérations de fidélisation et de valorisation des conducteurs.

L'ancienneté en entreprise diminue globalement avec les kilomètres parcourus : 9,1 ans pour la classe basse de kilométrage contre 7,8 ans pour la classe haute. Les entreprises dont les véhicules effectuent plus de kilomètres connaissent, comme l'année dernière, un taux de rotation des conducteurs plus important, du fait de la nature plus contraignante de la relation de travail.

## Temps de service et temps de conduite



Le temps de conduite augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 136,1 heures pour la première classe à 160,7 heures pour la dernière, soit un écart de +18%. Rappelons que l'écart de kilométrages moyens entre les deux classes extrêmes atteint +53%.

Ces différences s'expliquent par les variations :

- Du ratio conducteur/véhicule : 1,04 pour le premier intervalle contre 1,09 pour le dernier,
- De la vitesse : 65,5 km/h pour le premier intervalle contre 71,2 km/h pour le dernier.

Les autres temps rémunérés diminuent avec le kilométrage. Leur poids passe de 32,6% du temps de service pour le premier intervalle à 22,1% pour le dernier. Le part de la conduite par rapport aux autres temps croît avec le kilométrage, les temps d'attente ne dépendant pas de la distance de la relation.

## Rémunération des conducteurs

Conducteur à plein temps	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
	Salaire mensuel	1 988,72 €	2 037,72 €	2 058,25 €	2 064,42 €
Primes rapportées au mois	100,29 €	89,97 €	105,02 €	119,68 €	104,54 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 089,01 €	2 127,69 €	2 163,27 €	2 184,10 €	2 140,09 €

La variable déterminante en matière de salaire n'est pas le kilométrage effectué mais le temps de service. La croissance observée des salaires avec les kilométrages est finalement peu explicable. Remarquons que, quelle que soit la classe de kilométrage, le niveau des salaires moyens observés est supérieur aux minima conventionnels.

A l'aune des variations du temps de service, le passage entre la troisième et la quatrième classe paraît contradictoire. Des facteurs exogènes particuliers à chaque entreprise perturbent la lisibilité des résultats et sont source de dispersion.

En revanche, les frais de déplacement dépendent du nombre de découchés imposé par la longueur de la relation et par l'éloignement de l'entreprise lors de relations triangulaires.

Conducteur à plein temps	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
	Montant annuel des frais de déplacement	7 032,91 €	8 009,42 €	8 380,90 €	8 220,11 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	32,79 €	37,06 €	38,66 €	38,10 €	36,92 €

Tant en montant annuel, qu'en montant journalier, les frais de déplacement croissent globalement avec le kilométrage parcouru. L'écart entre les deux classes extrêmes se situe à + 17%.

Là encore, il reste plus faible que celui constaté pour le kilométrage moyen entre les mêmes intervalles. A partir d'une certaine distance hebdomadaire, le nombre moyen de découchés et de repas est maximum (4 nuitées + 9 repas), il ne varie donc plus.

Les résultats entre la troisième et la quatrième classe de kilométrage peuvent s'expliquer par la part différenciée des trajets internationaux dans ces différents intervalles, les barèmes conventionnels étant majorés de 18% à l'international.

## Les autres composantes de coûts

### 1 - Les pneumatiques

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Contrat pneumatiques	10,6%	17,2%	22,0%	6,5%	16,7%
Coût kilométrique pneumatiques	0,027 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km	0,024 €/km	0,026 €/km

Le coût kilométrique pneumatiques décroît. L'écart entre les deux classes extrêmes reste toutefois relativement faible (+ ou - 0,003 €/km).

Les véhicules des entreprises des classes basses de kilométrage sont exploités sur des relations plus courtes. Ils supportent donc davantage de points de chargement et de déchargement, ainsi que des parcours d'approche en agglomération plus importants. L'usage de l'autoroute est moins fréquent. La conduite plus heurtée engendre alors des coûts pneumatiques supérieurs.

### 2 - L'entretien-réparations

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Contrat d'entretien-réparations	0,4%	3,7%	9,8%	7,5%	6,2%
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,071 €/km	0,076 €/km	0,070 €/km	0,073 €/km	0,073 €/km

Comme pour les pneumatiques, la dispersion du coût moyen d'entretien-réparations est limitée (+ ou - 0,006 € / km d'écart maximum). L'année dernière cet écart atteignait + ou - 0,016 € / km. Les facteurs de pannes et d'accidentologie restant aléatoires et généralement imprévisibles, le coût d'entretien varie de façon erratique avec les classes kilométriques.

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

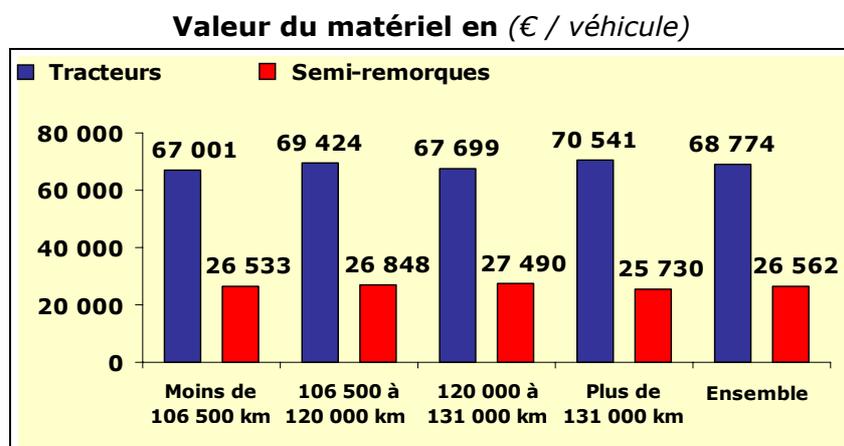
### 3 - Les péages

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Coût annuel des péages	5 043 €	5 762 €	6 763 €	8 312 €	6 411 €

Le montant annuel des péages croît avec le kilométrage effectué, l'écart entre les deux classes extrêmes s'élève à + 65%. Rappelons que l'écart de kilométrage moyen entre ces deux classes est de + 53%. L'utilisation de l'autoroute, qui devient plus systématique à mesure que les parcours s'allongent, est un facteur de productivité kilométrique incontestable (vitesse autorisée plus élevée, réductions de la consommation).

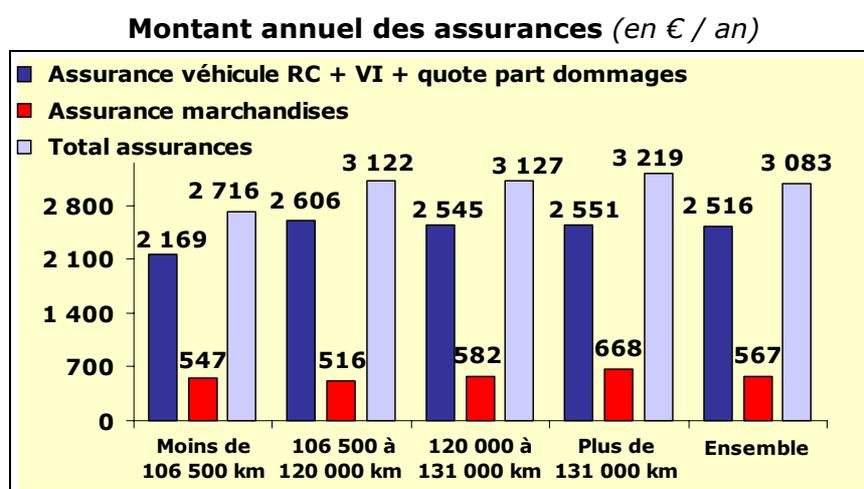
#### 4 - Le renouvellement et condition de financement du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs d'achat remisées du matériel.



Les prix d'achat du matériel ne dépendent pas du kilométrage effectué, mais de la capacité de négociation, proportionnelle au volume des commandes et donc à la taille de l'entreprise.

#### 5 - Les assurances



Le montant total annuel des assurances croît avec le kilométrage, passant au global de 2 716 € pour la première classe à 3 219 € pour la dernière.

Plusieurs explications, indirectement ou directement liées au kilométrage parcouru :

- La quote-part dommages est inversement proportionnelle avec la durée de conservation des véhicules, elle-même décroissante avec le kilométrage. Les véhicules de la classe haute de kilométrage sont donc plus récents et la plupart assurés tous risques. De ce fait, ils engendrent des frais d'assurance plus élevés.
- Le montant annuel des assurances marchandises transportées passe de 547 € pour la classe basse de kilométrage à 668 € pour la classe haute. Il est généralement fonction du chiffre d'affaires et donc du kilométrage parcouru.

## 6 - La taxe à l'essieu

Le montant moyen de la taxe à l'essieu acquittée varie peu d'une classe à l'autre, les variations dépendant de la répartition du parc entre les véhicules équipés de suspensions pneumatiques et les autres.

## 7 - Les coûts de structure

	≤ 106 500	> 106 500 ≤ 120 000	> 120 000 ≤ 131 000	> 131 000	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véh.	17 889 €	18 388 €	17 075 €	18 759 €	17 914 €

Les coûts de structure ne varient pas de façon linéaire avec la classe kilométrique. La valeur "plus de 131 000 km" est la plus élevée du panel. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que travailler sur des distances plus longues oblige les entreprises à développer la fonction commerciale et à s'équiper de dispositifs modernes de communication et de localisation des véhicules.

Le facteur explicatif principal des variations des coûts de structure reste bien la taille de l'entreprise et les économies d'échelle correspondantes.

## **En Conclusion**

Les conditions d'exploitation ont globalement peu évolué sur 2006. La reprise d'activité du secteur entrevue en 2004 est maintenant oubliée. Les évolutions du kilométrage annuel parcouru par véhicule (-1,5% par rapport à 2005), du nombre de jours d'exploitation (-0,9%) et du ratio conducteur par véhicule (-1,9%) témoignent d'un recul du niveau de productivité des véhicules. Les phénomènes de réduction des flottes et de sélection des frets ont participé à cette évolution. Les niveaux d'activité de 2000, année de la première enquête CNR Longue Distance, ne sont toujours pas rattrapés.

En matière de coût véhicules, le bilan est contrasté. Il convient d'isoler le gazole des autres composantes. Après une crête en été, il a diminué au cours du dernier trimestre de l'année, pour finalement atteindre en décembre 2006 un niveau inférieur de -1,8% à celui de décembre 2005. Le facteur kilométrique direct a compensé les évolutions des autres postes de coûts, qui augmentent tous à l'exception du poste assurance.

L'évolution des conditions d'emploi du personnel témoigne quant à elle de l'érosion de l'activité des véhicules.

L'exercice 2006 aura été finalement relativement atypique. La nouvelle législation sur les délais de paiement et la récupération partielle de la TVA sur les péages ont assaini la situation financière de nombre d'entreprises. La réduction des parcs en exploitation a modifié le rapport de négociation transporteur / chargeur : 98% des chargeurs ont accepté des revalorisations tarifaires en 2006. La rentabilité des véhicules s'est donc améliorée en 2006 : le chiffre d'affaires par véhicule s'est accru de 3,9% malgré une baisse du kilométrage unitaire de 1,5%

L'analyse par classe kilométrique complète les analyses par classe d'effectif, inévitablement réductrices de la diversité des situations particulières des entreprises. L'éclairage nouveau porte tant sur les conditions d'exploitation (éléments de productivité, âge du parc, ratio conducteur/véhicule...), que sur les composantes de coûts (carburant, péages, rémunérations, frais de déplacement, assurances...). Le croisement de ces résultats avec ceux présentés par classe d'effectif, permet donc aux entreprises de se positionner dans une catégorie plus identifiable et leur fournit des éléments de comparaison plus pertinents qu'un simple ajustement à la moyenne globale.

*Pour toutes informations complémentaires : A. MAZELEIX (a-mazeleix@cnr.fr), O. RAYMOND (o-raymond@cnr.fr)*