

# Quels réajustements de prix pour 2011 ?

## Synthèse

Pour les transporteurs, la fin de l'année est la période traditionnelle de révision des offres tarifaires. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, le Comité National Routier publie chaque année un support d'analyse d'évolution des coûts. Ce document 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.

Cette note est la version synthétique d'un document de 10 pages également disponible sur [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr).

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 40 tonnes ;
- les transports régionaux effectués par des porteurs.

### 1 - La synthèse de l'évolution des coûts

Il est important de rappeler que ces évolutions annuelles sont calculées à volume constant d'activité. Elles ne prennent pas en compte les évolutions des conditions d'exploitation survenues en cours d'année. Or celles-ci ont un impact sur l'activité globale de l'entreprise. La note complète propose des éléments d'appréciation de ce phénomène.

Les prévisions sur le gazole, au prix trop volatile, ne sont pas ici intégrées pour 2011. L'indexation gazole légale prendra en compte les futures variations de ce poste.

#### 1.1 - La synthèse des coûts hors composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 1,1 %	+ 2,1 %	+ 1,6 %	+ 2,8 %	+ 1,8 %	+ 1,9 %
Régional 40 tonnes	+ 1,1 %	+ 2,8 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %	+ 2,3 %	+ 1,9 %
Régional Porteur	+ 1,5 %	+ 3,4 %	+ 1,5 %	+ 3,1 %	+ 2,8 %	+ 1,8 %

#### 1.2 - La synthèse des coûts avec composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 2,3 %	+ 5,6 %		- 5,5 %	+ 5,0 %	
Régional 40 tonnes	+ 2,3 %	+ 6,1 %		- 5,3 %	+ 5,4 %	
Régional Porteur	+ 2,3 %	+ 5,6 %		- 3,0 %	+ 5,0 %	

### 2 - Le carburant

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010/2009	2011/2010	2009/2008	2010/2009	2011/2010
Gazole	+ 6,3 %	+ 16,1 %		- 21,4 %	+ 15,5 %	
Gazole professionnel	+ 6,6 %	+ 16,9 %		- 22,1 %	+ 16,2 %	

Historique sur 2010 :

L'évolution du prix moyen mensuel du gazole n'est pas linéaire en 2010. Après quatre mois de hausse régulière (+ 8,8 % de janvier à avril), le prix évolue par palier : un palier haut d'avril à juin puis un palier bas de juillet à septembre. En octobre, le prix enregistre une hausse significative suite aux blocages des raffineries et des dépôts de carburant et aux difficultés d'approvisionnement. L'inflation est particulièrement marquée pour les approvisionnements en cuve (+ 7,2 % sur ce seul mois). Au final, son évolution est estimée à + 12,3 % entre janvier et octobre 2010.

Hypothèses pour 2011 :

- Le projet de loi de finances pour 2011 retient une augmentation de 2,6 % du prix moyen du baril de Brent pour 2011. Compte tenu de l'historique observé, cela pourrait alors se traduire par un relèvement du prix moyen annuel du gazole en 2011 de 1,8 %.
- Les budgets annuels des comptes régionaux n'ayant à ce jour pas encore été votés et la TIPP nette professionnelle à 39,19 €/hl ne semblant pas remise en cause, le CNR maintient comme hypothèse de travail pour 2011 un montant de remboursement partiel de la TIPP de 3,6 centimes d'euros par litre, pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC.

De ces seuls facteurs, il résulterait une évolution du prix du gazole professionnel de - 3,0 % en glissement et de + 1,9 % en moyenne annuelle. Pour le gazole l'évolution serait de - 2,9 % en glissement et de + 1,8 % en moyenne annuelle. Ces chiffres sont d'ordre secondaire comparativement à la volatilité du prix du gazole. Le coût réel du gazole en 2011 sera dans tous les cas pris en compte par le mécanisme d'indexation gazole prévu par la loi du 5 janvier 2006.

**3 - Les coûts de personnel de conduite (hors frais de déplacement)**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	0,0 %	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 1,9 %	+ 1,1 %	+ 1,8 %
Régional	+ 0,2 %	+ 3,5 %	+ 1,2 %	+ 2,2 %	+ 2,5 %	+ 2,0 %

Historique sur 2010 :

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indexation des salaires, ont été revalorisés le 21 février 2010, date de la publication au Journal Officiel de l'arrêté d'extension de l'accord salarial de décembre 2009. Les minima conventionnels sont relevés de + 2,9 % pour un conducteur 150M et + 3,6 % pour un conducteur 138M. Le décompte des charges patronales diminue en moyenne de 0,24 point sur 2010 (actualisation des taux d'accidents du travail en janvier et redéfinition du poids des classes d'effectifs dans l'effectif total salarié des secteurs Longue Distance et Régional). Les allègements de charges Fillon ont été modifiés en janvier avec la hausse du SMIC de + 0,5 % et la modification de la formule de calcul prévue par l'accord social de décembre.

Hypothèses pour 2011 :

Le CNR retient deux hypothèses conservatoires en matière salariale :

- Les salaires de conducteurs augmentent de + 1 % en janvier (une observation depuis 10 ans fait apparaître que la hausse du coût de personnel de conduite, hors frais de déplacement, n'est jamais inférieure à 1 % en moyenne annuelle).
- Le SMIC est revalorisé de + 0,5 % en 2011 (évolution similaire à la dernière revalorisation, en janvier 2010).

Le projet de loi de finances de la sécurité sociale (PLF SS) pour 2011 modifie « le calcul des allègements de charges Fillon, pour qu'il s'applique aux salaires et aux primes versés sur toute l'année, alors qu'il s'applique actuellement mois par mois ». Le décret d'application devant préciser les nouvelles modalités de calcul n'est pas encore connu. Dans cette attente, le CNR maintient dans ses calculs la formule de 2010 et tient compte des conditions salariales définies ci-dessus.

#### 4 - Les autres charges d'exploitation en synthèse

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 1,8 %	+ 2,3 %	+ 1,8 %	+ 3,4 %	+ 2,1 %	+ 2,0 %
Régional 40 tonnes	+ 1,7 %	+ 2,4 %	+ 1,7 %	+ 3,2 %	+ 2,2 %	+ 1,9 %
Régional Porteur	+ 2,7 %	+ 3,3 %	+ 1,7 %	+ 4,0 %	+ 3,1 %	+ 1,7 %

#### 5 - Les autres charges d'exploitation en détail

##### 5.1 - Maintenance

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Maintenance	+ 1,8 %	+ 3,1 %	+ 1,4 %	+ 3,6 %	+ 2,7 %	+ 2,3 %

##### Historique :

Les pneumatiques enregistrent une inflation moyenne annuelle de + 2,3 % en 2010. Le poste entretien-réparations augmente de + 2,9 % sous les effets conjugués de la hausse des coûts de personnels d'atelier et de l'inflation courante des autres charges d'entretien (pièces, lubrifiants et des achats prestations externes).

##### Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011) des pneumatiques et des coûts d'entretiens hors personnels d'atelier. Augmentation du coût du personnel d'atelier de + 1,2 %.

##### 5.2 - Usage des infrastructures

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Infrastructures	+ 2,9 %	+ 1,1 %	+ 2,7 %	+ 9,1 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %

##### Historique :

Le poste augmente tous les ans avec les revalorisations de péages autoroutiers de classe 4. La hausse qui diffère selon les réseaux intervient à date commune depuis 2010 (+ 1,2 % en février 2010).

##### Hypothèses pour 2011 :

Des hausses de tarifs de péages sont attendues pour le début de l'année 2011, toutefois elles ne sont pas encore arrêtées. Le CNR retient donc une hypothèse conservatoire fondée sur l'observation des trois dernières années. En prévisible pour 2011, il en résulte une hausse des coûts de péages de + 2,8 %.

##### 5.3 - Détention de matériel

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 3,3 %	+ 2,1 %	+ 2,0 %	+ 2,9 %	+ 2,2 %	+ 1,4 %
Régional Porteur	+ 5,1 %	+ 3,8 %	+ 2,0 %	+ 4,5 %	+ 4,0 %	+ 1,4 %

##### Historique :

L'inflation du poste détention de matériel constatée depuis deux ans témoigne de la hausse des prix moyens des matériels et de la chute du marché de l'occasion. La baisse des valeurs de revente des véhicules se traduit en calcul économique par un accroissement du coût de détention annuel.

Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011) du prix des matériels et des loyers de crédit-baux.

Les taux d'intérêt intervenant dans les calculs sont relevés d'en moyenne + 0,3 points, conformément aux différents scénarii d'évolution des taux d'intérêt à 10 ans de la zone euro présentés dans le projet de loi de finances.

**5.4 - Indemnités de déplacement**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Frais de déplacement	0,0 %	+ 3,0 %	+ 1,6 %	+ 0,0 %	+ 2,6 %	+ 2,0 %

Historique :

Les indemnités de déplacement ont été revalorisées de + 3,0 % le 21 février 2010, date de la publication au Journal Officiel de l'arrêté d'extension de l'accord salarial de décembre 2009.

Hypothèses pour 2011 :

Le CNR retient une hypothèse conservatoire fondée sur l'observation des trois dernières années. En prévisible pour 2011, il en résulte une hausse des indemnités de déplacement de + 1,6 %.

**5.5 - Charges de structure**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 0,5 %	+ 2,1 %	+ 1,3 %	+ 2,3 %	+ 1,9 %	+ 1,8 %
Régional 40 tonnes	0,0 %	+ 2,5 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 2,0 %	+ 1,8 %
Régional Porteur	0,0 %	+ 2,5 %	+ 1,3 %	+ 3,5 %	+ 2,0 %	+ 1,8 %

Historique :

Les coûts de structure augmentent en 2010 sous l'effet principalement de la hausse des coûts de personnel administratif et sédentaire estimée à + 3,3 % en 2010.

Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % des coûts indirects en 2010 (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011). Augmentation de + 1,2 % du coût de personnel administratif en 2011.

**6 - Parmi les postes de coûts dont les variations ne sont pas intégrées pour 2011**, on peut signaler : l'Ad-Blue, la réforme de la taxe professionnelle, les péages étrangers, le taux du forfait social, etc.

**7 - Part des différents postes de coûts dans le prix de revient**

Conditions économiques de décembre de l'année précédente

	Longue Distance 40 tonnes			Régional 40 tonnes			Régional Porteurs		
	2009	2010	2011	2009 <sup>a</sup>	2010	2011 <sup>a</sup>	2009	2010	2011 <sup>a</sup>
Carburant	22,4 %	23,0 %	25,5 %	21,3 %	22,2 %	24,5 %	15,2 %	15,8 %	17,5 %
Maintenance	8,4 %	8,6 %	8,4 %	9,5 %	9,5 %	9,3 %	7,3 %	7,3 %	7,1 %
Infrastructures	6,1 %	6,1 %	5,9 %	4,0 %	4,0 %	3,8 %	-	-	-
Matériel	13,2 %	12,8 %	12,4 %	13,8 %	13,9 %	13,4 %	21,1 %	21,7 %	21,4 %
Personnel de conduite	29,4 %	28,8 %	27,8 %	33,5 %	32,9 %	32,1 %	41,5 %	40,7 %	39,9 %
Frais de déplacement	6,4 %	6,5 %	6,3 %	3,1 %	3,0 %	2,9 %	-	-	-
Structure	14,1 %	14,2 %	13,7 %	14,8 %	14,5 %	14,0 %	14,9 %	14,5 %	14,1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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