



Comité National Routier

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE

2011

AVRIL 2012

SOMMAIRE

1 Les caractéristiques de l'échantillon	3
2 L'analyse par classe d'effectifs	4
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	4
2.1.1 <i>L'activité des véhicules</i>	4
2.1.2 <i>Le ratio conducteur par véhicule</i>	5
2.1.3 <i>La productivité des véhicules</i>	5
2.1.4 <i>Le carburant</i>	5
2.1.5 <i>L'utilisation du matériel</i>	6
2.1.7 <i>Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année</i>	8
2.2 Les coûts des véhicules	8
2.2.1 <i>Les pneumatiques</i>	8
2.2.2 <i>L'entretien-réparations</i>	9
2.2.3 <i>Les péages autoroutiers</i>	9
2.2.4 <i>Le renouvellement et les conditions de financement du matériel</i>	10
2.2.5 <i>Les assurances</i>	11
2.2.6 <i>Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année</i>	12
2.3 Les conditions d'emploi du personnel de conduite	12
2.3.1 <i>L'emploi des conducteurs</i>	12
2.3.2 <i>La qualification et l'ancienneté des conducteurs à plein temps</i>	13
2.3.3 <i>L'activité annuelle des conducteurs à plein temps</i>	13
2.3.4 <i>Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps</i>	14
2.3.5 <i>La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps</i>	14
2.3.6 <i>Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	15
2.3.7 <i>Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année</i>	15
2.4 Les coûts de structure	16
2.5 Clients et délais de paiement	16
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	17
2.6.1 <i>La part relative du carburant</i>	17
2.6.2 <i>Les indicateurs d'évolution du prix du gazole</i>	17
3 L'analyse par classe kilométrique	18
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	18
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	18
3.2.1 <i>L'activité des véhicules</i>	18
3.2.2 <i>La productivité des véhicules</i>	19
3.2.3 <i>L'utilisation du matériel</i>	19
3.2.4 <i>Le financement des véhicules</i>	20
3.3 Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite	20
3.3.1 <i>Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps</i>	20
3.3.2 <i>Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	21
3.4 Les autres composantes de coûts des véhicules	21
3.4.1 <i>Les pneumatiques</i>	21
3.4.2 <i>L'entretien-réparations</i>	21
3.4.3 <i>Les péages</i>	21

3.4.4 <i>Le renouvellement du matériel</i>	22
3.4.5 <i>Les assurances</i>	22
3.4.6 <i>Les coûts de structure</i>	22
4 Conclusions sur l'enquête 2011	22
5 La grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD aux conditions de décembre 2011	24
6 Les principales évolutions depuis 2002	25
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	25
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	26
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	27
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	28
7 Exemples d'application de la formule trinôme	28
7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient	28
7.2 Exemples	28
7.2.1 <i>Exemples 1 : Distance d'envoi faible</i>	29
7.2.2 <i>Exemples 2 : Distance d'envoi élevée</i>	29

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises (TRM) opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui.

Au cours du quatrième trimestre 2011, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

Comme les années précédentes, le taux de fidélisation des enquêtés avoisine 90 % : 10 % 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 2011 a ainsi permis de recalculer les référentiels de coûts CNR au regard de l'évolution des conditions d'exercice de l'activité.

Le CNR restitue les résultats de 2011 en trois temps :

- Pages 3 à 18 : une analyse des résultats par classe d'effectifs, variable de stratification du panel enquêté ;
- Pages 18 à 22 : une analyse complémentaire par intervalle de kilométrage pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées ;
- Page 24 : la présentation des résultats au format des grilles de coûts de référence usuellement communiquées par le CNR.

En complément, le CNR rappelle les principales évolutions enregistrées depuis 2002 (pages 25 à 28) et traite d'exemples pratiques d'application de la formulation trinôme du prix de revient (pages 28 et 29).

1 Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance en compte d'autrui à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été stratifié selon trois classes d'effectifs salariés :

- de 0 (artisan) à 19 salariés ;
- de 20 à 49 salariés ;
- 50 salariés et plus.

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

CONTRIBUTION DES CLASSES D'EFFECTIFS AU CA DU SOUS-SECTEUR 4941A (TRM DE LONGUE DISTANCE)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	23	26	51	100 %

Source : EAE 2007, SOEs

Le panel enquêté est composé indifféremment de tout type d'entreprises : artisans, TPE ou PME indépendantes ou établissements membres d'un groupe. On entend ici par "groupe" toute entreprise structurée autour de plusieurs établissements, filiales ou autres entités commerciales et juridiques.

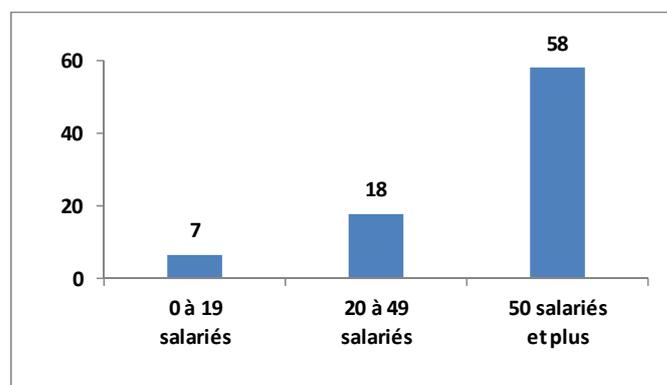
La majorité des entreprises interrogées en 2011 est indépendante juridiquement. Seulement 21 % d'entre elles appartiennent à un groupe.

NATURE DES ENTREPRISES INTERROGÉES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	6,4	10,1	32,7	20,9 %

Précisons que les données statistiques présentées ici portent sur la seule famille des ensembles routiers 40 tonnes exploités en longue distance, 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'effectifs salariés est le suivant :

NOMBRE MOYEN DE VEHICULES MOTEURS EXPLOITES



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

VARIATION 2011 / 2010 DU PARC MOTEUR EXPLOITE EN LONGUE DISTANCE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	-1,4	+3,9	+2,2	+2,3 %

2 L'analyse par classe d'effectifs

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

2.1.1 L'activité des véhicules

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	120 114	115 728	114 488	116 100 km
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	231,1	226,6	232,1	230,5 j
Kilométrage journalier moyen	520	511	493	504 km
Vitesse moyenne	68,0	66,8	66,5	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	547	510	526	527 km
Indicateur de productivité d'un véhicule	2,222	2,153	2,124	2,154 M t.km

Les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules observées par l'enquête indiquent un regain d'activité en 2011 du TRM longue distance :

- accroissement du kilométrage annuel parcouru (+ 2,7 % par rapport à 2010) ;
- augmentation du nombre de jours d'activité de + 0,9 % ;
- légère amélioration de la capacité optimale de chargement illustrée par l'augmentation de + 0,3 % du coefficient de chargement du véhicule (produit du taux de parcours en charge et du taux de chargement sur parcours en charge) ;
- une évolution estimée à + 3,0 % de l'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes).

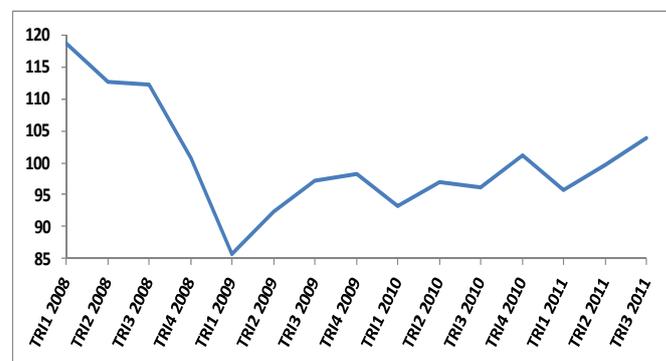
Le parc dédié à la longue distance a augmenté de + 2,3 % en un an. La combinaison de ces deux derniers indicateurs donne une reprise d'activité pour le parc de véhicules 40 tonnes exploités en longue distance de + 5,4 % entre le 4^{ème} trimestre 2010 et le 4^{ème} trimestre 2011.

Mais attention, ces observations sont celles d'un seul trimestre de l'année (le 4^{ème} trimestre 2011). Il convient donc d'être prudent, car depuis la crise, on constate que l'activité de TRM est devenue plus fluctuante. Ces signes de reprise ne semblent malheureusement pas se confirmer en début d'année 2012.

Quoi qu'il en soit, la reprise intervenue en 2011 ne permet pas de retrouver les niveaux d'activité d'avant crise. Les indicateurs de productivité d'un véhicule et d'activité du parc 40 tonnes longue distance augmentent certes respectivement de + 3,0 % et + 5,4 % en 2011, mais diminuent de - 10,6 % et de - 16,0 % entre 2007 et 2010.

On peut aussi rappeler que sur les neuf premiers mois de chaque année, l'indice de production des services de TRM de zone longue calculé par le SOeS a été inférieur de - 3,2 % entre 2008 et 2007, de - 19,9 % entre 2009 et 2008, alors qu'il augmente seulement de + 4,1 % entre 2010 et 2009 et de + 4,5 % entre 2011 et 2010. Au final, il diminue de - 15,7 % entre les neuf premiers mois de 2007 et de 2011.

INDICE DE PRODUCTION DES SERVICES DE TRM DE ZONE LONGUE, NATIONAL



Source : SOeS, Bulletin mensuel statistique 02/2012 - données trimestrielles cvs.

La distance moyenne d'une relation diminue de - 4,0 % en 2011, confirmant la tendance observée lors des enquêtes précédentes (- 3,5 % en 2010 ; - 0,9 % en 2009 ; - 2,9 % en 2008 ; - 1,3 % en 2007). Cette évolution traduit le recentrage des entreprises sur des relations régionales, permettant de compenser leur perte de compétitivité à l'international. La recherche de gisements de rentabilité, plus compliqués à obtenir sur très longue distance, peut apparaître comme un autre facteur explicatif.

Là encore, les indicateurs du SOeS corroborent ce constat.

EVOLUTION DES INDICES DE PRODUCTION DES SERVICES DE TRM

	TRM zone courte nationale	TRM zone longue nationale	TRM international	TRM
année 2009 / année 2008	- 14,5	- 16,0	- 28,8	- 16,1 %
année 2010 / année 2009	+ 4,3	+ 3,7	+ 2,0	+ 3,9 %
9 ^{es} mois 2011 / 9 ^{es} mois 2010	+ 10,2	+ 4,5	+ 0,9	+ 6,8 %

Source : SOeS, Bulletin mensuel statistique 02/2012 - données trimestrielles cvs.

L'ampleur du choc d'activité de 2008 / 2009 a été globalement équivalente pour les secteurs du TRM national zone longue et zone courte, mais significativement plus marquée pour le TRM international. La reprise d'activité observée depuis 2010 est incontestablement plus importante en régional.

Les analyses par classe d'effectifs du kilométrage annuel parcouru par un véhicule et de la distance moyenne d'une relation montrent que ces stratégies de recentrage d'activité restent l'apanage des grandes entreprises. Les petites entreprises plus dépendantes économiquement de leurs clients (cf. *infra page 16, §2.5 Nature des clients*) ont moins l'opportunité de mettre en œuvre de telles stratégies.

La vitesse, mesurée en moyenne à 66,9 km/h, est stable. Dans le contexte actuel de niveau de prix de carburant élevé, il apparaît que la vitesse des véhicules n'est plus perçue comme un facteur de rentabilité.

La statistique est maximale pour les entreprises de 0 à 19 salariés (68 km/h).

Les petites entreprises sont moins enclines à développer des politiques de limitation de vitesse, nécessitant parfois des ajustements mécaniques coûteux (après ou lors du renouvellement des véhicules).

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

RATIO CONDUCTEUR / VEHICULE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,05	1,09	1,07

Le ratio conducteur / véhicule est défini comme le rapport du nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules sur le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à temps plein et exclusivement à ce parc.

Ce ratio est maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Plus l'entreprise est importante, plus elle dissocie le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ».

Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines, favorise un meilleur contrôle des heures supplémentaires et augmente le nombre annuel de jours d'exploitation des véhicules.

2.1.3 La productivité des véhicules

COEFFICIENT DE CHARGEMENT DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	85,2	85,8	86,6	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,9	86,7	85,7	86,2 %
Coefficient de chargement (Ax B)	74,0	74,4	74,2	74,2 %

La productivité des véhicules est marquée cette année par des évolutions opposées du taux de parcours en charge (+ 0,9 %) et du taux de chargement sur parcours en charge (- 0,7 %).

Le produit de ces deux taux donne le coefficient de chargement du véhicule. Quand ce coefficient est de 100 % (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal.

Ce coefficient augmente de + 0,3 % en 2011. A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule s'accroît en moyenne de + 0,3 % en 2011.

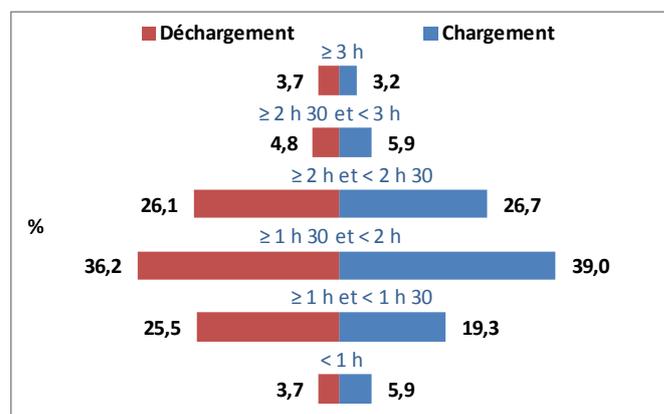
TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps d'attente d'un véhicule au chargement	1,68	1,64	1,60	1,63 h
Temps d'attente d'un véhicule au déchargement	1,59	1,60	1,61	1,60 h

Les temps d'attente diminuent en moyenne de - 4,7 % en 2011.

En cette période de sortie de crise, les entreprises peuvent se permettre de sélectionner plus fréquemment leurs clients en fonction des temps improductifs. Le CNR avait déjà observé cette stratégie lors des années de croissance d'activité, comme par exemple entre 2003 et 2005.

REPARTITION DES VEHICULES EN FONCTION DES TEMPS D'ATTENTE AU CHARGEMENT ET AU DECHARGEMENT (EN %)

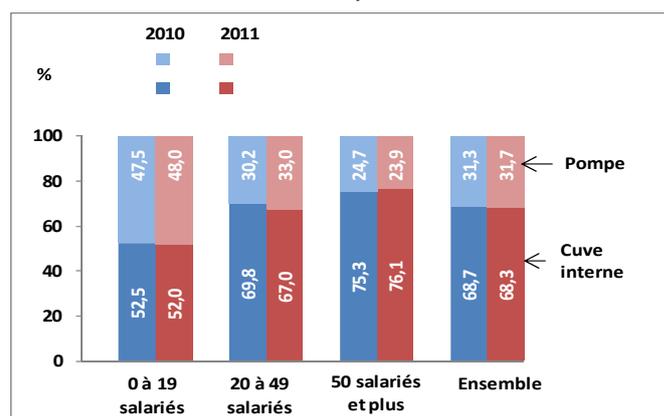


La répartition des temps d'attente est similaire tous les ans. La majorité des temps d'attente, 87,8 % pour le déchargement et 85 % pour le chargement, se concentre toujours entre 1 heure et 2 heures 30.

2.1.4 Le carburant

La part moyenne de l'approvisionnement interne varie peu en 2011 et oscille tous les ans autour de 70 % pour la cuve et 30 % pour la pompe.

RAPPORT D'APPROVISIONNEMENT CUVE / POMPE



Les nouveaux règlements techniques en matière de stockage de carburant sont des facteurs de stabilité du rapport d'approvisionnement.

L'application depuis le 31 décembre 2010 de l'arrêté du 18 avril 2008, relatif aux réservoirs enterrés de liquides inflammables et à leurs équipements annexes, modifie les normes techniques et les règles de contrôle des citernes de carburant. Ces nouvelles normes ont vraisemblablement un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

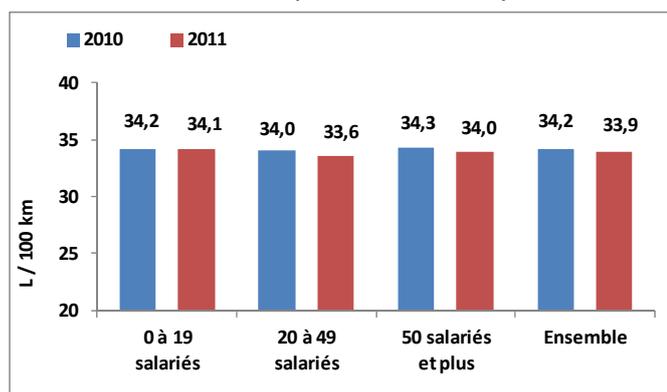
De plus, le différentiel de prix de carburant entre les deux sources d'approvisionnement n'est plus aussi important que par le passé. En décembre 2001, un transporteur payait en moyenne son gazole à la pompe 7,7 % plus cher qu'en s'approvisionnant en interne. Dix ans plus tard, cet écart n'est plus que de + 3,5 %. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est donc moins évident aujourd'hui.

Les entreprises de 0 à 19 salariés restent moins équipées en citerne et hésitent à procéder à un tel investissement de plus en plus long à amortir. Seulement 57,1 % d'entre elles possèdent une cuve. En revanche, le taux d'équipement en citerne atteint 76,2 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 95,2 % pour celles de 50 salariés et plus.

Le volume moyen d'une cuve dépend lui aussi de la taille de l'entreprise : 30,3 m³ pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 42,5 m³ pour celles de 20 à 49 salariés et 60,3 m³ pour celles de 50 salariés et plus.

Les prix de livraison varient avec les volumes commandés. Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 000 litres correspondant à une semi-citerne complète. Les petites entreprises, dont la capacité de stockage est souvent inférieure à 32 m³, bénéficient de prix moins attractifs.

CONSUMMATION DES VEHICULES (EN LITRES AUX 100 KM)



La consommation des véhicules est stable. Elle avoisine comme l'année dernière 34 litres aux 100 km, niveau plancher depuis plusieurs années (à même norme environnementale).

Les pratiques de suivi de consommation, très répandues aujourd'hui, expliquent les faibles dispersions observées.

2.1.5 L'utilisation du matériel

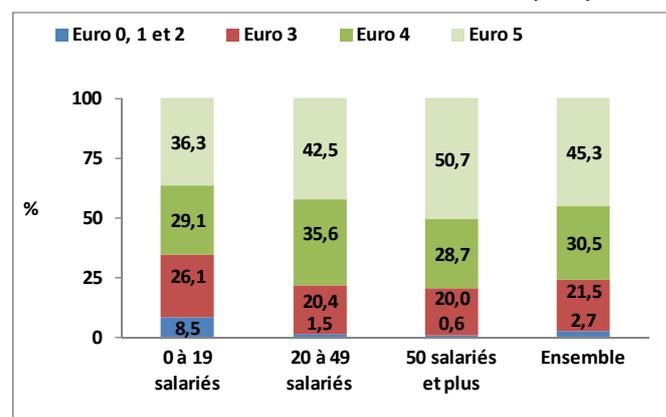
La Commission Européenne fixe régulièrement, en les abaissant, des seuils maximaux pour les rejets polluants des véhicules neufs.

La norme Euro 4, en vigueur pour les poids lourds neufs immatriculés entre le 1^{er} octobre 2006 et le 1^{er} octobre 2009, réduit de 30 % environ les émissions polluantes par rapport à la norme précédente.

La spécification Euro 5 est entrée en application le 1^{er} octobre 2009. Elle abaisse le plafond d'émission d'oxyde d'azote accepté par Euro 4 d'environ 40 %.

La future spécification Euro 6 entrera en vigueur à compter du 31 décembre 2013. Elle exigera que les émissions d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures (HC) et de particules soient réduites respectivement de 80 %, 72 % et 50 % par rapport à Euro 5.

PARC EXPLOITE SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE (EN %)



Le pourcentage de véhicules répondant à la norme la plus récente Euro 5 s'accroît significativement cette année. Il passe de 27,3 % en 2010 à 45,3 % en 2011.

Avec le regain d'activité observé en 2011, les entreprises engagent les renouvellements de véhicules qu'elles avaient repoussés à cause de la crise historique de 2008 / 2009. Elles remplacent aujourd'hui leurs véhicules Euro 3 (voire Euro 4) par des véhicules Euro 5. Le marché des ventes de poids lourds neufs enregistre une forte croissance en 2011.

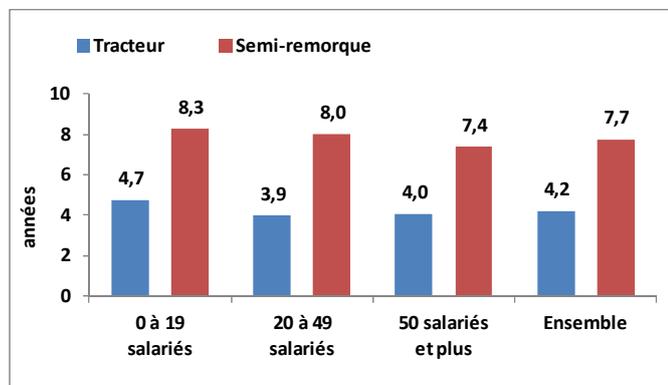
EVOLUTION DES IMMATICULATIONS DE VEHICULES NEUFS

	Tracteurs routiers	Remorques et semi-remorques
2009 / 2008	- 45,8 %	- 50,7 %
2010 / 2009	+ 10,4 %	- 7,5 %
2011 / 2010	+ 47,7 %	+ 31,8 %

Source : SOeS, données provisoires

La part des véhicules de norme Euro 5 croît avec la classe d'effectifs. Les entreprises 0 à 19 salariés, confrontées à des conditions de financement et d'acquisition de véhicules moins avantageuses, renouvellent moins souvent leurs véhicules.

AGE MOYEN DES VEHICULES (EN ANNEES)

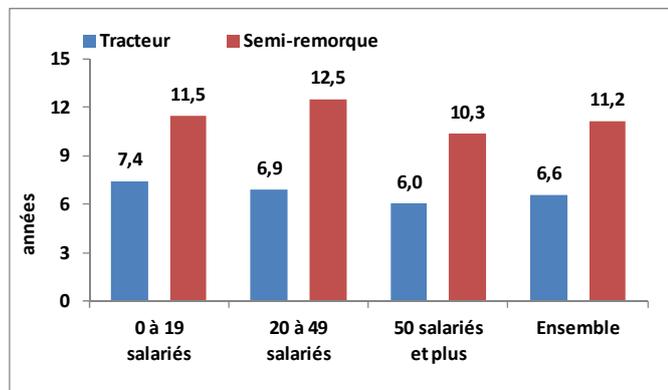


L'âge moyen du parc tracteur exploité en longue distance diminue de - 4,5 % en 2011, sous l'effet des renouvellements de véhicules évoqués précédemment. Confrontées à la crise de 2008 / 2009, les entreprises avaient massivement repoussé leurs investissements et conservé leurs véhicules plus longtemps que prévu dans les planifications initiales. Elles profitent de la reprise d'activité de 2011 pour rajeunir leur parc tracteur.

L'âge des tracteurs est maximal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Les petites entreprises adoptent des stratégies de renouvellement de tracteurs plus lentes, du fait de leur moindre capacité d'investissement et de leur recours moins fréquent à la location (mode de financement le plus court).

Les normes Euro 4 et Euro 5 sont de ce fait significativement moins représentées dans les petites entreprises, dont seulement 65,4 % des véhicules répondent à ces deux normes (contre 78,1 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 79,4 % pour les entreprises de 50 salariés et plus).

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES (EN ANNEES)

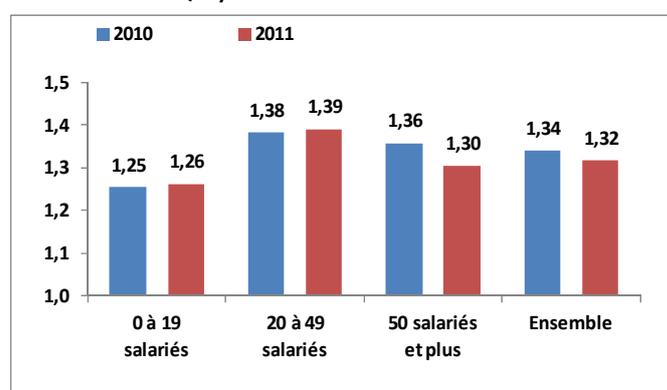


La durée de conservation moyenne d'un tracteur est stable en 2011. Elle dépend principalement du mode de financement des véhicules. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après le financement, ce qui n'est pas le cas par définition de la location financière. Les contrats de location de véhicules reposent de ce fait sur des périodes de conservation plus courtes que les deux autres modes.

Les dispersions par classe d'effectifs sont à rapprocher de celles constatées pour le mode de financement des véhicules.

Les augmentations en 2011 de l'âge et de la durée de conservation des semi-remorques sont peu explicables.

RATIO SEMI-REMORQUE / TRACTEUR



Le ratio semi-remorque / tracteur est voisin tous les ans de 1,30. Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent toujours le ratio le plus faible. L'achat de semi-remorques supplémentaires reste marginal pour ces petites entreprises, moins enclines à pouvoir répondre aux demandes globales des chargeurs.

Les études internationales du CNR montrent que ce ratio n'est pas systématiquement supérieur à 1. Les pavillons spécialisés sur le transport international (comme ceux de certains PECO) comptent moins de semi-remorques que de tracteurs. Ils effectuent des opérations de traction pure, stratégie clairement distincte de l'activité traditionnelle française.

Un exemple, la fiche pays du CNR de décembre 2011 consacrée à la Lettonie signale que le ratio semi-remorque / tracteur est inférieur à 1 pour ce pays, où le transport international est majoritaire (82 % des t.km produites par le pavillon letton en compte d'autrui).

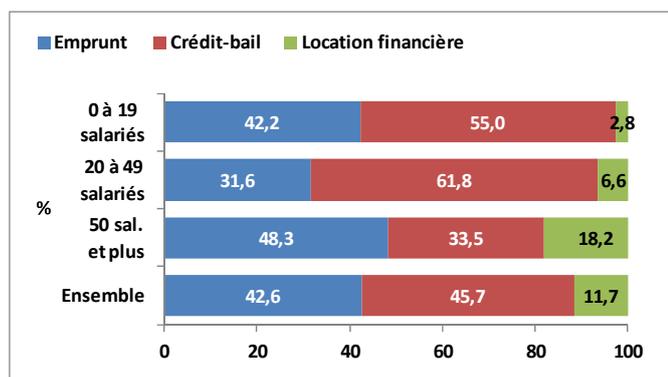
2.1.6 Le financement des véhicules

Le mode de financement principal des véhicules moteurs sur l'ensemble de l'échantillon est le crédit-bail. Il représente 45,7 % des financements.

Une constante dans l'observation depuis plusieurs années, la location financière est une pratique très minoritaire, alors qu'elle était majoritaire en 2000.

Son érosion continuelle s'explique par les politiques des constructeurs consistant à pratiquer des loyers plus élevés pour limiter les stocks de véhicules retournés en fin de contrat.

REPARTITION DU PARC MOTEUR SELON LE MODE DE FINANCEMENT (EN %)



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

La part de l'emprunt est maximale pour les entreprises de 50 salariés et plus et représente 48,3 % des financements. La structure financière plus large de ces entreprises favorise l'utilisation d'emprunts classiques.

Le recours à la location croît significativement avec l'effectif. Les entreprises de 50 salariés et plus financent leurs tracteurs par la location dans une proportion non négligeable (18,2 % des cas), du fait de leur appartenance plus fréquente à un groupe de transport.

APPARTENANCE A UN GROUPE - PART DE LA LOCATION FINANCIERE DANS LE FINANCEMENT DES VEHICULES

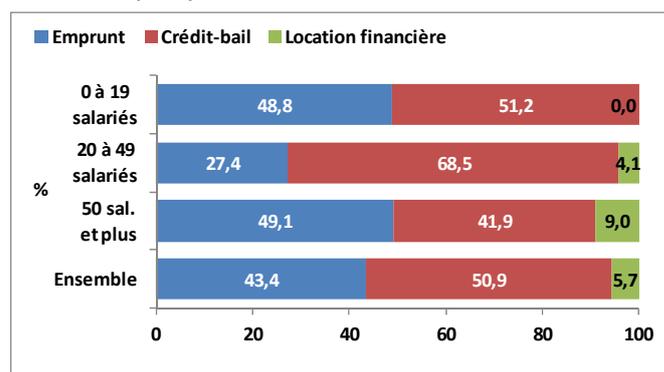
	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
% de la location dans le financement d'un tracteur	16,3 %	9,8 %	11,7 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	14,4 %	2,3 %	5,7 %

En effet, les groupes comportent souvent des entités spécialisées, qui mettent à la disposition des autres filiales du groupe des véhicules, via des contrats de location.

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

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

REPARTITION DES SEMI-REMORQUES SELON LE MODE DE FINANCEMENT (EN %)



2.1.7 Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2011 / 2010 DES PRINCIPALES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES 40T LD

	2010	2011	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	113 100 km	116 100 km	+ 2,7 %
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,07	+ 0,9 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	228,4 j	230,5 j	+ 0,9 %
Kilométrage journalier moyen	495 km	504 km	+ 1,8 %
Vitesse moyenne	66,8 km/h	66,9 km/h	+ 0,1 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,34	1,32	- 1,5 %
Taux de kilométrage en charge	85,3 %	86,1 %	+ 0,9 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,8 %	86,2 %	- 0,7 %
Coefficient de chargement du véhicule	74,0 %	74,2 %	+ 0,3 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,092 M t.km	2,154 M t.km	+ 3,0 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,69 h	1,63 h	- 3,6 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,70 h	1,60 h	- 5,9 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Les pneumatiques

COUT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pneumatiques : coût kilométrique	0,029	0,028	0,027	0,028 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	2,8	6,7	23,0	14,2 %

Le coût kilométrique moyen enregistre une augmentation significative en 2011 : + 7,7 % par rapport à 2010.

L'allongement de la durée de vie des pneumatiques n'a pas permis de compenser l'inflation constatée sur le prix moyen des pneumatiques en 2011. Cette inflation a été ressentie par la grande majorité des entreprises interrogées et s'est répercutée dans les trois classes d'effectifs.

Les coûts pneumatiques décroissent avec la taille de l'entreprise, les grandes entreprises bénéficiant de meilleures conditions d'achat.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques proposée par les grands manufacturiers du secteur concerne principalement les entreprises de 50 salariés et plus, ce type de prestation étant plus adapté pour des grandes flottes. Comme les années précédentes, moins de 3 % des entreprises de 0 à 19 salariés souscrivent des contrats pneumatiques.

2.2.2 L'entretien-réparations

COÛT, CONTRATS D'ENTRETIEN-REPARATIONS ET DE FULL-SERVICE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,075	0,072	0,068	0,071 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	2,8	7,9	5,6	5,6 %
Pourcentage de contrats full-service	8,8	5,9	1,9	4,5 %

Le coût kilométrique d'entretien-réparations diminue de - 1,4 % en 2011. La reprise des politiques de renouvellement constatée en 2011 et le rajeunissement corollaire du parc (- 0,2 an pour un tracteur) ont généré des économies de maintenance.

La décroissance observée par classe d'effectifs s'explique principalement par l'âge moyen des véhicules.

Les entreprises de 50 salariés et plus bénéficient vraisemblablement aussi d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et main-d'œuvre).

Les contrats d'entretien-réparations sont souscrits en nombre limité, environ par 6 % des entreprises de l'échantillon 2011, et concernent essentiellement des entreprises de plus de 19 salariés.

Les contrats de « full-service », qui incluent les prestations d'assurances, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement, sont comme tous les ans très rares (4,5 % des entreprises du panel 2011).

Les dispersions par classe d'effectifs (plus faible recours des grandes entreprises) sont peu explicables. Le faible nombre de réponse positive limite les interprétations.

2.2.3 Les péages autoroutiers

COÛTS DE PEAGES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Péages : coût kilométrique	0,071	0,068	0,075	0,072 €/km
Dépenses annuelles de péages par véhicule	8 512	7 871	8 551	8 367 €

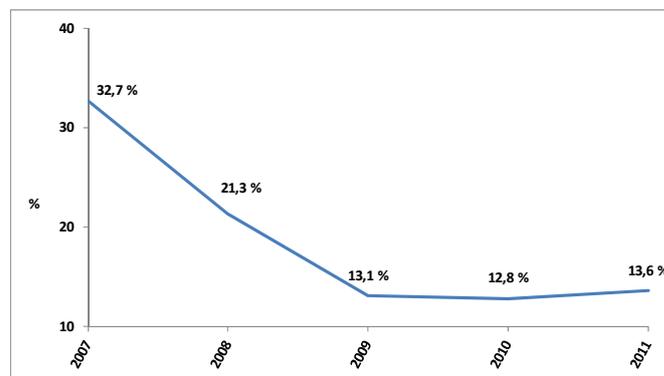
Les dépenses annuelles de péages autoroutiers augmentent de + 6,6 % cette année. Les tarifs autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés dans des proportions moindres (en moyenne annuelle + 2,9 % sur 2011). La différence s'explique arithmétiquement par une croissance des trafics autoroutiers, chiffrée par le CNR à + 3,6 % à 2011.

Cette estimation ne concerne que la famille des véhicules étudiés dans l'enquête, les ensembles articulés 40 tonnes du pavillon français exploités en longue distance.

Le recours plus fréquent à l'autoroute est un phénomène typique du TRM en période de reprise d'activité.

Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le nombre d'entreprises répondant par l'affirmative augmente légèrement en 2011.

% D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE



Toutefois, la part des entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute reste très minoritaire avec 13 % des répondants depuis 2009, contre 33 % en 2007.

La croissance des trafics autoroutiers observée cette année revêt vraisemblablement un caractère plus conjoncturel que structurel.

Les entreprises de transport ne recourent plus systématiquement à l'autoroute comme par le passé.

Elles restent confrontées depuis 2007 à une inflation marquée du coût d'usage de l'autoroute, sous les effets conjugués de l'inflation régulière des péages de classe 4 et de la contraction des remises commerciales accordées par les réseaux.

Le CNR estime à + 31,1 % l'augmentation moyenne du coût d'usage autoroutier entre 2007 et 2011 (taux de croissance moyen annuel de 7 %).

Parmi les entreprises ne privilégiant pas systématiquement l'autoroute :

- 59 % d'entre elles déclarent fixer de manière générale l'itinéraire des conducteurs ;
- 53,5 % d'entre elles déclarent fournir aux conducteurs des tronçons autoroutiers à éviter.

PARMI LES ENTREPRISES NE PRIVILEGIANT PAS SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE, % D'ENTREPRISES :

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
fixant l'itinéraire des conducteurs	50,9	55,1	64,5	59,0 %
fournissant aux conducteurs une liste de tronçons à éviter	28,3	40,6	71,2	53,5 %

Quelle que soit la classe d'effectifs, une majorité d'entreprises fixe l'itinéraire des conducteurs. L'optimisation des itinéraires est aujourd'hui une préoccupation partagée par la majorité des entreprises de transport.

En revanche, la fourniture aux conducteurs d'une liste de tronçons autoroutiers à éviter n'est pas encore une pratique généralisée et concerne essentiellement les entreprises de 50 salariés et plus.

2.2.4 Le renouvellement et les conditions de financement du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs remises du matériel acheté neuf. La statistique moyenne du CNR intègre les véhicules, que ces derniers aient été renouvelés ou non dans l'année, ce qui lisse mécaniquement les évolutions d'une année sur l'autre.

VALEUR D'ACHAT DES VEHICULES NEUFS

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	77 577	76 437	74 759	75 833 €
Semi-remorque	29 564	26 872	26 924	27 513 €

La valeur moyenne observée d'un tracteur est stable, voire diminue en 2011 (- 0,2 %). Cette évolution est contradictoire avec l'inflation observée sur les prix publics de matériels neufs (+ 1,1 % pour le suivi CNR correspondant entre décembre 2010 et décembre 2011). La première statistique intègre tous les véhicules étudiés, renouvelés ou non en 2011, ce qui crée une inertie dans la mesure.

De plus dans certains cas, les entreprises ont renouvelé leurs matériels par des véhicules de gamme inférieure en termes de puissance, de confort ou d'options. Les prix observés s'en trouvent minorés.

La valeur des tracteurs décroît avec l'effectif. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marchés » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise et s'expliquent 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 ...) ;
- la force commerciale croissante avec la taille de l'entreprise.

La valeur moyenne d'une semi-remorque augmente de + 3 % en 2011.

L'effet taille de l'entreprise est moins marqué pour les semi-remorques. Les prix de véhicules ne décroissent pas linéairement avec l'effectif.

Les enjeux économiques moindres et les gammes de produits homogènes ne sont pas facteurs d'économies d'échelle.

De plus, les commandes se font en nombre limité, selon la demande de transport. La durée de conservation d'une semi-remorque reste largement supérieure à celle des véhicules moteurs de + 4,6 ans en moyenne.

Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur.

VALEUR DE REVENTE DES VEHICULES

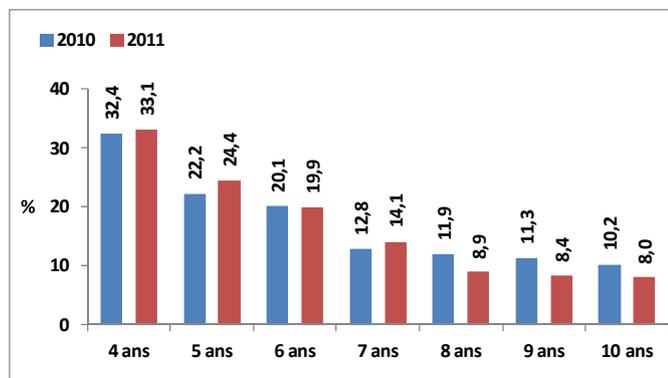
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	12 224	12 500	13 691	13 051 €
Semi-remorque	2 885	2 178	2 835	2 678 €

Les valeurs moyennes de revente des tracteurs sont comme l'année dernière proche de 13 000 € (13 051 € en 2011, 12 938 € en 2010).

A la différence du marché des ventes de tracteurs neufs qui enregistre une forte reprise en 2011 (*cf. supra page 6, §2.1.5 Utilisation du matériel*), le marché des ventes de tracteurs d'occasion se rétracte en 2011 (- 7,2 % sur les neuf premiers mois de 2011 pour les immatriculations de tracteurs d'occasion).

Les valeurs de revente des tracteurs augmentent significativement avec les classes d'effectifs, les grandes entreprises bénéficient là encore d'avantages commerciaux.

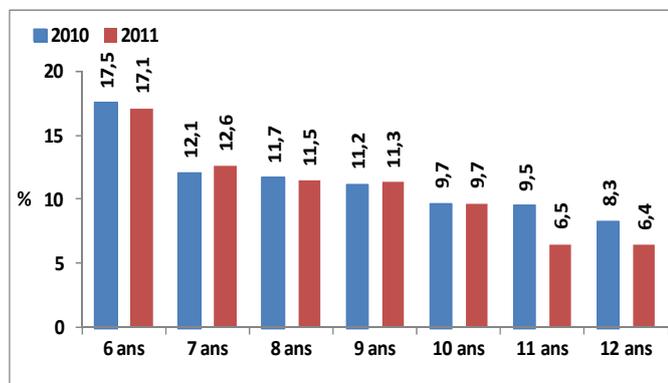
VALEUR RESIDUELLE DES TRACTEURS SELON LA DUREE DE CONSERVATION (EN %)



Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour le tracteur de 33,1 % à 4 ans à 8,0 % à 10 ans.

Après avoir diminué significativement de près de 30 % entre 2008 et 2010, les prix de revente des semi-remorques augmentent de + 5,2 % en 2011.

VALEUR RESIDUELLE DES SEMI-REMORQUES SELON LA DUREE DE CONSERVATION (EN %)



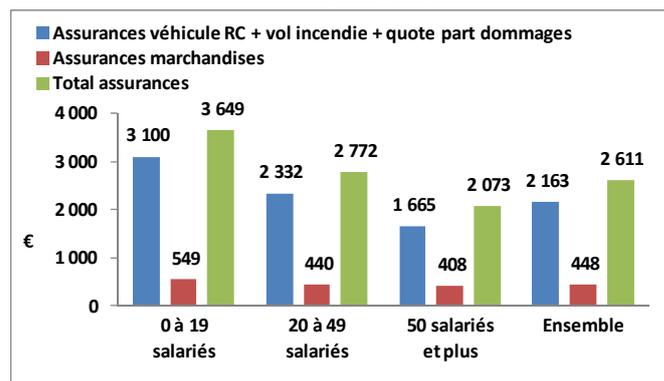
Les taux de valeur résiduelle s'échelonnent de 17,1 % à 6 ans à 6,4 % à 12 ans.

2.2.5 Les assurances

Le montant total annuel des assurances diminue de - 2,4 % en 2011. Cette tendance est une constante depuis l'observation 2005.

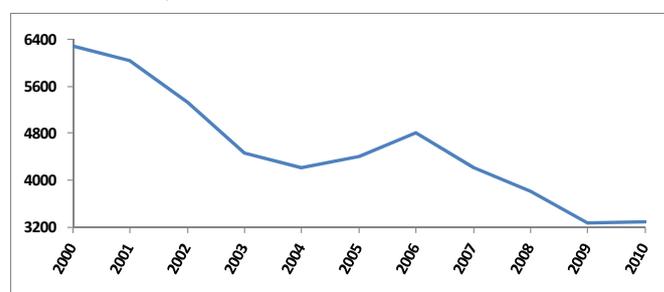
Les renégociations de contrats régulières et les modifications contingentes des couvertures ont engendré une baisse des dépenses d'assurances de - 19,1 % en 7 ans.

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES (EN € / AN)



La diminution globale de l'accidentologie des poids lourds observée depuis de nombreuses années est aussi un facteur de baisse des assurances.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIDS LOURD



Source : ONISR

Le poste assurances véhicule (responsabilité civile + vol incendie + quote-part dommages) diminue de - 1,6 % en 2011. La quote-part dommages traduit la durée pendant laquelle le véhicule est assuré "tous risques", généralement pendant son financement.

Le coût des assurances reste le poste le plus différencié selon les entreprises.

Les types de couverture disparates selon les cas (au tiers, dommages tous risques, durée de la couverture, etc.) influent sur le montant des primes.

Cette année encore, les entreprises de 50 salariés et plus semblent avoir mieux renégocié leurs contrats d'assurances.

L'écart entre classes extrêmes atteint 1 576 €. Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent ainsi un coût d'assurances supérieur de + 76 % par rapport à celui des entreprises de 50 salariés et plus.

Ces dernières profitent d'un rapport de force avec leurs prestataires d'assurances plus favorable que les petites entreprises.

Autre explication de ces dispersions, les grandes entreprises de l'échantillon pratiquent plus fréquemment que les autres l'auto-assurance.

2.2.6 Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2011 / 2010 DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE COÛTS D'UN VEHICULE 40T LD

	2010	2011	Evolution
Entretien-réparations *	0,072 €/km	0,071 €/km	- 1,4 %
Pneumatiques *	0,026 €/km	0,028 €/km	+ 7,7 %
Péages *	0,069 €/km	0,072 €/km	+ 4,3 %
Valeur d'achat d'un tracteur	75 986 €	75 833 €	- 0,2 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque	26 701 €	27 513 €	+ 3,0 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 198 €	2 163 €	- 1,6 %
Assurance marchandises transportées	477 €	448 €	- 6,1 %
Total assurances	2 675 €	2 611 €	- 2,4 %

* Coûts rapportés au kilométrage total parcouru

2.3 Les conditions d'emploi du personnel de conduite

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Dans cette enquête, le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés à la famille homogène des ensembles 40 tonnes exploités longue distance (40T LD) :

- les conducteurs à plein temps : conducteurs de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés exclusivement à la famille de véhicules 40T LD ;
- les conducteurs à temps partiels : conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement à la famille de véhicules 40T LD ;
- les conducteurs en CDD, affectés à la famille de véhicules 40T LD ;
- les conducteurs intérimaires, affectés à la famille de véhicules 40T LD.

CATEGORIE DE CONDUCTEURS AFFECTES A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD

Pourcentage d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
à des conducteurs à plein temps	100,0	100,0	100,0	100,0 %
à des conducteurs à temps partiel	23,8	15,9	9,5	14,4 %
à des conducteurs en CDD	11,9	7,9	4,8	7,2 %
à des conducteurs intérimaires	7,3	9,5	7,1	7,8 %

Avec le regain d'activité observé en 2011, les entreprises de transport ont consolidé leurs effectifs roulants affectés à

plein temps à la famille de véhicules 40T LD (+ 3,1 % en 2011). La part des conducteurs à plein temps nouvellement embauchés en entreprise augmente ainsi cette année (cf. *infra page 13, §2.3.2 Qualification et ancienneté*).

Plus globalement, l'année 2011 marque le retour à la croissance des niveaux d'emploi du transport routier de marchandises. Ainsi, après avoir sensiblement diminué en 2009 (- 4,3 %) et s'être stabilisé en 2010 (- 0,5 %), le niveau d'emploi du transport routier augmente sur les neuf premiers mois de 2011 de + 2,6 %.

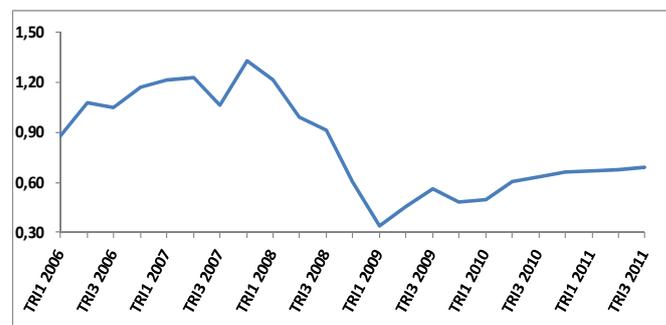
EVOLUTIONS DE L'EMPLOI SALARIE (NIVEAUX EN MILLIERS)

	Année pleine			9 premiers mois de l'année		
	2009	2010	Evolution	2010	2011	Evolution
Transport routiers de fret	335,7	333,9	- 0,5 %	333,1	341,7	+ 2,6 %
Industrie	3 409,8	3 302,3	- 3,2 %	3 306,9	3 294,5	- 0,4 %
Construction	1 471,3	1 447,7	- 1,6 %	1 449,6	1 445,3	- 0,3 %
Tertiaire marchand	11 041,8	11 185,6	+ 1,3 %	11 160,1	11 373,2	+ 1,9 %
Ensemble des secteurs principalement marchands (hors intérim, hors agriculture)	15 922,9	15 935,6	+ 0,1 %	15 916,6	16 112,9	+ 1,2 %

Sources : SOeS à partir d'Insee, Dares, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

L'indicateur de tension qui rapporte les offres collectées par Pôle emploi aux demandes d'emploi, augmente pour les conducteurs de TRM longue distance entre le deuxième et le troisième trimestre 2011 (voisin de 0,69, soit 69 offres pour 100 demandeurs). Il demeure en revanche bien en deçà de ses valeurs de tendance longue (environ 0,90).

INDICATEUR DE TENSION - CONDUITE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN LONGUE DISTANCE



Sources : SOeS à partir de Dares, Pôle emploi

Le recours à des conducteurs à temps partiels et à des CDD reste minoritaire en 2011 et concerne respectivement 14,4 % et 7,2 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises peuvent faire appel à ces personnels complémentaires pour répondre aux variations de la demande de transport.

L'emploi de ces catégories de personnel est minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Celles-ci comptent par définition un effectif permanent sur la longue distance plus important que les entreprises des deux premières classes d'effectifs.

Elles sont alors en capacité de se réorganiser en interne plus facilement pour compenser une absence ou satisfaire une demande de transport non planifiée.

Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée apparaît souvent comme une étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Les contrats d'intérim concernent 7,8 % des entreprises en 2011, contre 6,7 % en 2010 et 4 % en 2009. Comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre un taux moyen de recours à l'intérim de 3 % (source Bilan social SOeS 2012, selon DARES), son usage est plus fréquent pour le transport routier de marchandises, dont l'activité fluctuante nécessite plus d'ajustements des moyens de production. Ces ajustements (à la hausse comme à la baisse) sont d'autant plus importants que l'évolution de l'activité est heurtée, ce qui est le cas dans le TRM depuis 2008.

EMPLOI SALARIE - INTERIM UTILISE DANS LE TRANSPORT ET L'ENTREPOSAGE (NIVEAUX EN MILLIERS)

	Année pleine			9 premiers mois de l'année		
	2009	2010	Evolution	2010	2011	Evolution
Intérim utilisé dans le "Transport et entreposage"	45,1	54,2	+ 20,2 %	53,4	55,9	+ 4,7 %

Sources : SOeS à partir d'Insee, Dares, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

L'évolution du niveau d'emploi global de l'intérim dans le transport et l'entreposage illustre ce phénomène.

Les paragraphes suivants (2.3.2 à 2.3.7) détaillent les conditions d'emploi et de rémunérations des conducteurs affectés à **plein temps** à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes.

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

Les conducteurs affectés à plein temps à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes répondent aux qualifications 138M et 150M définis dans la Convention collective de la manière suivante :

- « Groupe 6, coefficient 138 M : conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC, répondant en outre à la définition du conducteur de groupe 3. La possession d'un certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme FPA peut être exigée.
- Groupe 7, coefficient 150 M : conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd (porteur ou tracteur) possédant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises. »

QUALIFICATION ET ANCIENNETE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

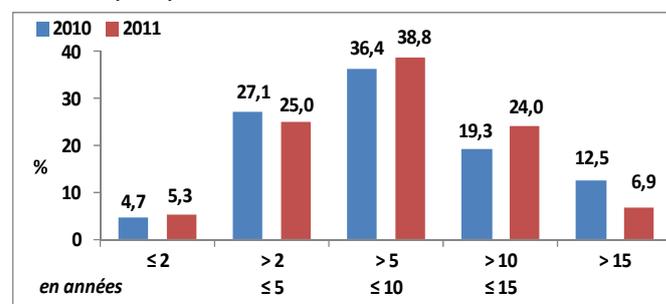
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	96,1	90,0	96,9	94,9 %
Ancienneté en entreprise	7,5	9,4	8,4	8,5 ans

La part des conducteurs 150M est voisine de 95 %. La généralisation de ce coefficient reste une des solutions adoptées par les entreprises pour fidéliser et motiver leurs conducteurs.

L'ancienneté moyenne d'un conducteur affecté à plein temps à l'activité longue distance est de 8,5 ans.

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

REPARTITION DES CONDUCTEURS EN FONCTION DE LEUR ANCIENNETE EN ENTREPRISE (EN %)



2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

ACTIVITE ANNUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	219,8	216,9	213,5	215,8

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté à plein temps à la famille de véhicule longue distance 40 tonnes est de 215,8 jours, soit 0,6 jours de plus qu'en 2010.

On compare ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés, calculé comme suit :

(52 semaines – 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 7 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2011, soit 228 jours.

On obtient un écart de 12,2 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels.

2.3.4 Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps

Les temps présentés ici sont ceux observés pour un mois dit de pleine activité, c'est-à-dire pour le dernier mois au cours duquel le conducteur n'a pas pris de congés ou n'a été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette statistique.

Le temps de service mensuel d'un conducteur plein temps est stable : 205,9 heures en 2011, 205,8 heures en 2010. Maîtriser les temps de service et de facto les heures supplémentaires, reste une préoccupation majeure des entreprises quel que soit le contexte économique.

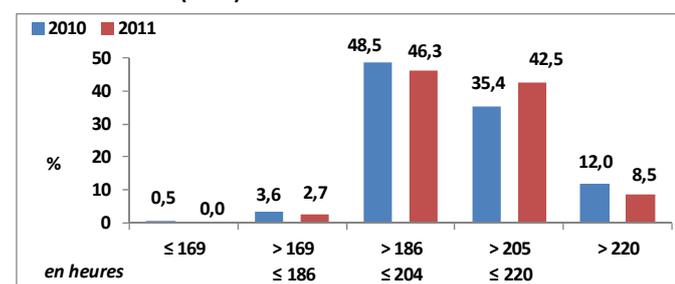
TEMPS DE SERVICE ET TEMPS DE CONDUITE MENSUELS D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps de service mensuel	206,6	205,8	205,5	205,8 h
Temps de conduite mensuel	160,1	152,2	154,1	155,0 h
% de temps de conduite dans le temps de service	77,5	74,0	75,0	75,3 %

Le temps de service décroît par classe d'effectifs, ce qui est logique à l'aune des variations inverses du ratio conducteur / véhicule.

Le niveau plus élevé des temps de service de la première classe s'explique toujours par la présence des conducteurs « artisans patrons », qui ont généralement un temps de service usuellement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

REPARTITION DES CONDUCTEURS A PLEIN TEMPS EN FONCTION DES TEMPS DE SERVICE MENSUELS (EN %)



La distribution des temps de service se déforme peu. Les observations se concentrent entre 186 et 220 heures. Seulement 2,7 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire inférieure à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance.

La statistique de temps de conduite de la première classe est amplifiée par la présence des « artisans patrons » qui utilisent au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est donc plus élevé que pour les deux autres classes d'effectifs.

2.3.5 La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps

Les rémunérations indiquées ci-dessous sont celles constatées au cours du 4^{ème} trimestre 2011 à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs longue distance employés à plein temps.

La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel, les primes et les indemnités usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois.

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2011.

Les salaires bruts mensuels observés enregistrent une hausse de + 1,4 % en 2011. Avec les primes, les rémunérations progressent de + 1,7 %.

Cette évolution est logique, les minima de rémunération inscrits dans la Convention collective ayant été revalorisés de + 1,6 % pour un 150M ou un 138M à compter de :

- 1^{er} avril 2011, pour les entreprises signataires de l'accord social du 23 mars 2011 ;
- 5 juillet 2011, pour l'ensemble des autres entreprises (date de publication au Journal Officiel de l'arrêté du 27 juin 2011 d'extension de l'accord dans la Convention collective).

Les salaires moyens respectent et dépassent 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 garanti conventionnellement.

On comparera ci-après les minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté la plus représentée, dont les salaires minimaux conventionnels sont supérieurs de 4 % aux minima à l'embauche) aux salaires observés dans chacune des trois classes d'effectifs :

- Dans la classe 0 à 19 salariés, pour un temps de service de 206,6 heures, les minima conventionnels s'élèvent pour les coefficients 138M et 150M, respectivement à 2 185 € et 2 246 €. Les écarts entre le salaire moyen observé (2 309 € en 2011) et ces minima se positionnent à + 5,7 % et + 2,8 %.
- Dans la classe 20 à 49 salariés, pour un temps de service moyen de 205,8 heures, le salaire moyen observé (2 281 €) est supérieur de + 5,0 % et de + 2,1 % aux minima prévus par la Convention collective pour les coefficients 138M et 150M (respectivement 2 173 € et 2 234 €).
- Dans la classe 50 salariés et plus, pour un temps de service moyen de 205,5 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138M et 150M, respectivement de 2 169 € et de 2 229 €. Les écarts avec le salaire moyen observé en 2010 (2 293 €) s'élèvent à + 5,7 % et + 2,9 %.

Les primes ont significativement augmenté en 2011 : + 10,9 % pour les primes versées mensuellement et + 9,1 % pour les primes versées annuellement.

Les primes mensuelles incluent les indemnités dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non accident ou recherche de fret).

Ces dernières constituent par nature un complément de rémunération variable avec l'activité de l'entreprise. Leur augmentation en 2011 témoigne de la hausse d'activité des véhicules évoquée précédemment.

Les primes annuelles sont de nature distincte et dépendent généralement des performances économiques ou financières des entreprises en fin d'exercice comptable. Après avoir diminué significativement avec la crise (- 43,6 % entre 2008 et 2010), leur augmentation observée en 2011 peut s'analyser comme une conséquence de l'amélioration de la santé financière des entreprises de l'échantillon.

2.3.6 Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps

FRAIS DE DEPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	8 709	7 941	8 802	8 560
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	39,62	36,61	41,23	39,67 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des taux forfaitaires définis en annexe 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.

Elles ont été revalorisées de + 1,2 % à compter du :

- 1^{er} avril 2011, pour les entreprises signataires de l'accord social du 4 avril 2011 ;
- 28 juillet 2011, pour l'ensemble des autres entreprises (date de publication au Journal Officiel de l'arrêté du 20 juillet 2011 d'extension de l'accord dans la Convention collective).

Le montant annuel des frais de déplacement versés à un conducteur augmente de + 3,7 % en 2011 sur l'ensemble de l'échantillon, sous les effets conjugués :

- de la revalorisation des barèmes conventionnels évoquée précédemment ;
- de l'accroissement du nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur observé en 2011 ;
- de la reprise du transport international en 2011, activité majorant les indemnités de déplacement de 18 % (l'indice SOeS de production des services de TRM international augmente de + 0,9 % sur les neuf premiers mois de 2011).

Le facteur kilométrique intervient lui aussi mais dans une moindre mesure. La probabilité de déclencher un découché augmente à mesure que la distance parcourue s'allonge. Néanmoins, le nombre de découchés et de repas potentiels est plafonné, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance hebdomadaire effectuée. Les dispersions par classe de kilométrage présentées en page 21 confirment cette relation.

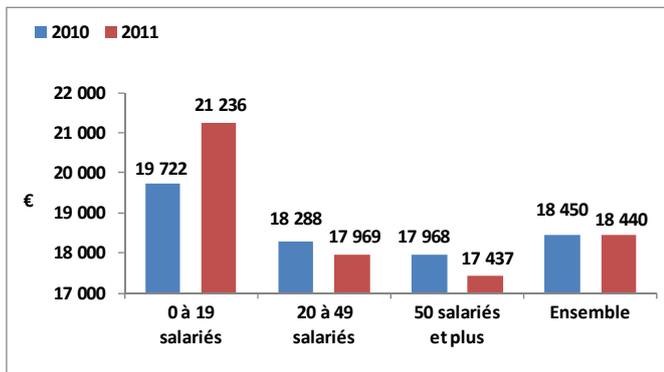
2.3.7 Comparatif 2011 / 2010, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2011 / 2010 DES COÛTS DE PERSONNEL DE CONDUITE

Conducteur à plein temps	2010	2011	Evolution
Salaire mensuel	2 263 €	2 294 €	+ 1,4 %
Primes moyennes mensuelles	64 €	71 €	+ 10,9 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	22 €	24 €	+ 9,1 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 349 €	2 389 €	+ 1,7 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	215,2 j	215,8 j	+ 0,3 %
Montant annuel des frais de déplacement	8 254 €	8 560 €	+ 3,7 %
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	38,36 €	39,67 €	+ 3,4 %

2.4 Les coûts de structure

MONTANT ANNUEL DES COÛTS DE STRUCTURE PAR VEHICULE (EN € / AN)



Les coûts annuels de structure rapportés à un véhicule sont stables en 2011. Les évolutions observées par classe d'effectifs sont opposées. Les entreprises de plus de 20 salariés ont optimisé ces coûts en 2011. En revanche, les petites entreprises ont enregistré une inflation importante du poste (+ 7,7 %).

Les coûts de structure décroissent avec l'effectif de l'entreprise. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle et vraisemblablement d'effets organisationnels liés à leur appartenance plus fréquente à un groupe.

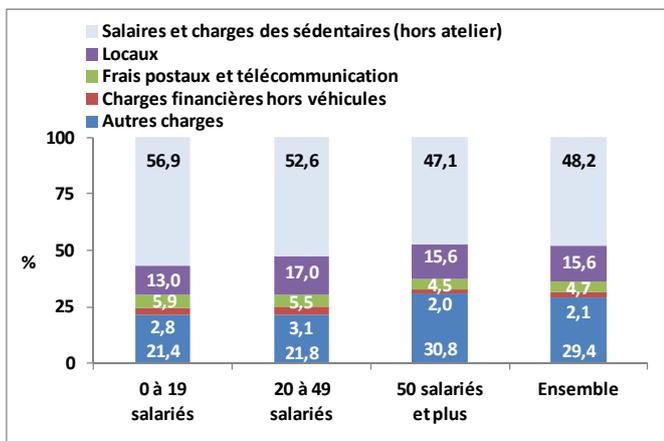
Les structures de groupe permettent de mutualiser certains coûts administratifs de gestion sur toutes les entités du même groupe.

APPARTENANCE A UN GROUPE - COÛTS DE STRUCTURE

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
Coûts de structure	16 979	18 688	18 440 €

Les coûts de personnel administratif représentent toujours près de la moitié des coûts de structure. Ce rapport est une constante dans l'observation depuis plusieurs années.

REPARTITION PAR NATURE DE CHARGES (EN %)

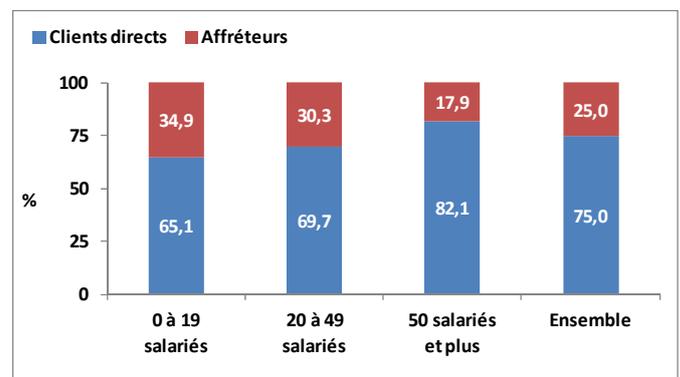


La part des coûts immobiliers augmente logiquement avec la taille des entreprises.

Le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec la taille des entreprises : 5,9 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés contre 5,5 % pour celles de 20 à 49 salariés et 4,5 % pour celles de 50 salariés et plus. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle pour les coûts de télécommunication. Autre explication, 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 et téléphone). On peut étayer ce constat en analysant précisément la nature de la clientèle des entreprises (voir § 2.5 ci-dessous).

2.5 Clients et délais de paiement

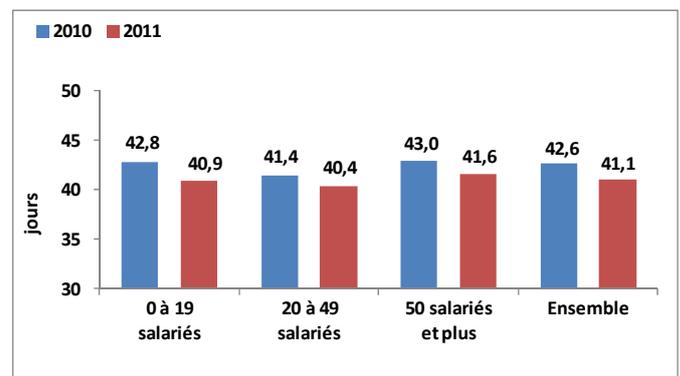
NATURE DES CLIENTS (EN %)



Les clients directs sont majoritaires et représentent trois clients sur quatre des entreprises de TRM en longue distance. Ils deviennent plus présents à mesure que la taille de l'entreprise est importante.

Les grandes entreprises sont les mieux armées pour répondre aux appels d'offre et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

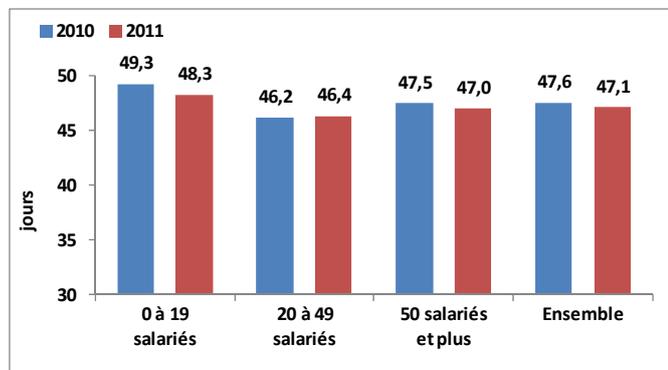
DELAI DE PAIEMENT CLIENTS DIRECTS (EN JOURS)



Les délais de paiement moyens se sont améliorés cette année : - 1,5 jours pour les clients directs et - 0,5 jour pour les commissionnaires ou affréteurs.

Pour rappel, les délais de paiement convenus lors d'une prestation de transport sont encadrés par l'article L441-6 du Code de commerce, qui stipule que ces délais ne peuvent « dépasser 30 jours à compter de la date d'émission de la facture ».

DELAIS DE PAIEMENT AFFRETEURS (EN JOURS)



2.6 Le mécanisme d'indexation gazole

Les articles L3222-1 et L3222-2 du Code des transports reprennent le « volet gazole » de la loi du 5 janvier 2006, liée au développement et à la sécurité des transports. Le second spécifie notamment qu'« à défaut de stipulations contractuelles (...) le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le CNR ».

La production statistique du Comité en matière de carburant se trouve donc placée au centre de ce dispositif légal.

Qu'en est-il réellement dans la pratique des entreprises ?

FREQUENCE DE PRATIQUE D'INDEXATION GAZOLE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	85,7	93,7	100,0	95,1 %

Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît.

Les petites entreprises qui ont le plus recours aux bourses de fret, et donc aux relations spots non assujetties par définition à l'indexation légale, mettent en œuvre moins fréquemment cette indexation.

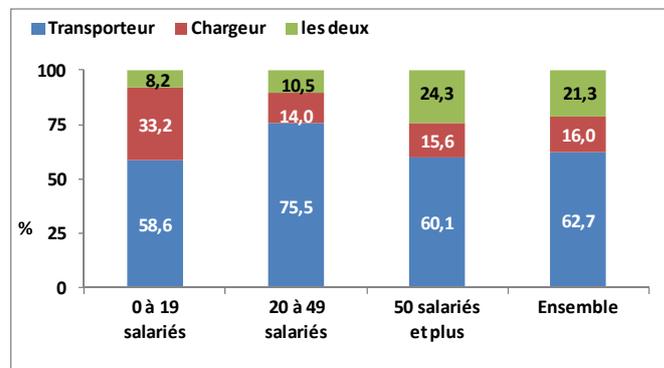
Les dispersions par classe d'effectifs illustrent aussi les rapports de force transporteurs / chargeurs dans la fixation du prix, d'autant plus favorables à ces derniers, que les transporteurs sont petits.

2.6.1 La part relative du carburant

Les transporteurs fixent majoritairement les référents des calculs en matière d'indexation gazole.

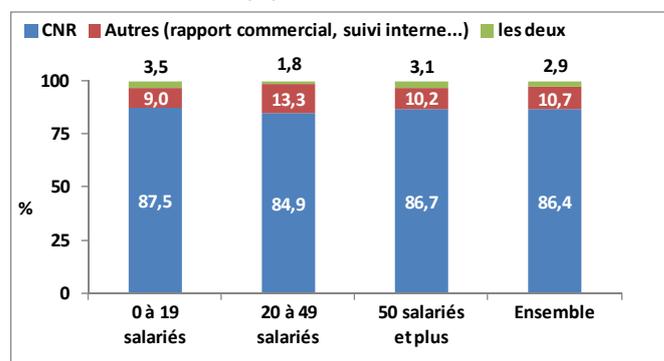
Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans 33,2 % des cas pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Cette influence est plus faible pour les entreprises de plus de 20 salariés (dans environ 15 % des cas).

QUI FIXE LA PART RELATIVE ? (%)



Le Comité National Routier est incontestablement la source de référence principale des acteurs du transport dans l'indexation gazole : 86,4 % des parts relatives utilisées dans les formules de calcul proviennent directement de l'information statistique du CNR. Cette pratique est généralisée, quelle que soit la taille de l'entreprise.

D'APRES QUELLE SOURCE ? (%)



2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole. Seulement 13,9 % d'entre elles optent pour une autre référence (DIREM, calculs spécifiques ...).

Le recours au CNR est significativement moins fréquent pour les entreprises de 0 à 19 salariés, qui sont plus enclines à se référer (par libre choix ou non) à des indicateurs d'évolution externes au CNR.

Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. supra page 5, §2.1.4 Le carburant) peut aussi justifier cette préférence pour des indicateurs ne provenant pas du CNR.

CHOIX DES INDICATEURS D'INDEXATION GAZOLE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Prix cuve CNR	38,9	29,5	56,3	45,4 %
Indice gazole pro CNR	2,8	13,1	8,0	8,1 %
CNR (non précisé)	33,3	44,3	26,4	32,6 %
Total CNR	75,0 %	86,9 %	90,7 %	86,1 %
Prix pompe DIREM	2,8	9,8	6,9	6,7 %
Calculs spécifiques transporteurs	5,6	0,0	1,2	1,9 %
Calculs spécifiques chargeurs	2,8	1,6	1,2	1,7 %
Autres	13,8	1,7	0,0	3,6 %
Total autres sources que CNR	25,0 %	13,1 %	9,3 %	13,9 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

3 L'analyse par classe kilométrique

La dispersion des résultats en fonction de la taille des entreprises, bien que significative, reste limitée au regard de la variabilité au sein d'une même classe d'effectifs salariés. Ainsi le 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.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier propose depuis 2002 une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage 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 :

- ≤ 103 100 km/an ;
- > 103 100 et ≤ 114 700 km/an ;
- > 114 700 et ≤ 125 700 km/an ;
- > 125 700 km/an.

Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartiles statistiques).

Rappel : Définition d'un quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales les observations ordonnées par ordre croissant en fonction d'une variable. Le kilométrage annuel parcouru par véhicule est ici la variable retenue.

3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700
0 à 19 salariés	21,7	19,1	19,2	27,1
20 à 49 salariés	37,0	36,2	36,1	25,0
50 salariés et plus	41,3	44,7	44,7	47,9
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	93 094	109 356	119 348	139 077	116 100 km
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,06	1,06	1,11	1,07
Nombre moyen de conducteurs en relais	0,38	0,13	0,63	4,69	1,37
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,4	228,0	229,0	237,5	230,5 j
Kilométrage journalier moyen	411	480	521	586	504 km
Vitesse moyenne	63,7	65,8	68,0	69,7	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	417 km	517 km	542 km	591 km	527 km

Aucune aberration n'apparaît dans la segmentation de ces variables par classe kilométrique. Toutes ces variables sont liées logiquement ou mécaniquement avec le kilométrage annuel parcouru par un véhicule.

Le ratio conducteur / véhicule passe de 1,05 pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 103 100 km à 1,11 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 125 700 km.

Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules. Pour atteindre cet objectif, elles dissocient le plus possible le couple « 1 conducteur = 1 véhicule », dans le cadre par exemple de politiques de relais de conducteurs.

Le nombre moyen de conducteurs en relais varie ainsi de 0,38 à 4,69 entre les deux classes extrêmes.

La vitesse moyenne enregistre une relation croissante avec le kilométrage parcouru. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit (*voir infra page 21, Les péages*).

3.2.2 La productivité des véhicules

TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,80	1,51	1,67	1,57	1,63 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,74	1,52	1,67	1,50	1,60 h

Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prises de rendez-vous par le client, semi-remorques supplémentaires à disposition chez le chargeur...). Effet d'échantillon, la deuxième classe de kilométrage se distingue par des temps d'attente plus faibles.

PRODUCTIVITE DES VEHICULES

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	81,9	86,1	88,1	87,5	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,0	86,0	86,6	85,7	86,2 %
Coefficient de chargement (Ax B)	70,4	74,0	76,3	75,0	74,2 %

Le taux de kilométrage en charge augmente de + 5,6 points entre les deux classes extrêmes.

Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes, même si elles répondent en définitive plutôt à une arithmétique simple : le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue mécaniquement à mesure que la distance totale s'allonge.

Le passage entre le troisième et le quatrième intervalle est atypique.

Le taux de chargement sur parcours en charge n'est pas directement corrélé avec le kilométrage.

Le coefficient de chargement (produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur le parcours en charge) augmente globalement avec le kilométrage parcouru. Là encore, le passage entre le troisième et le quatrième intervalle est peu explicable.

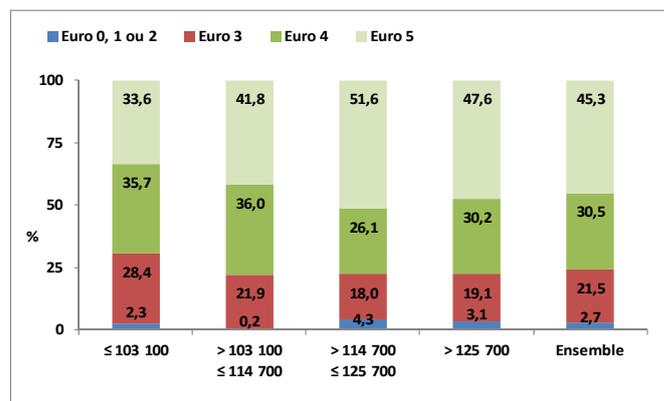
Au final, l'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement, appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) s'accroît avec la distance parcourue.

INDICATEUR DE PRODUCTIVITE

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Indicateur de productivité d'un véhicule	1,638	2,023	2,277	2,608	2,154 M t.km

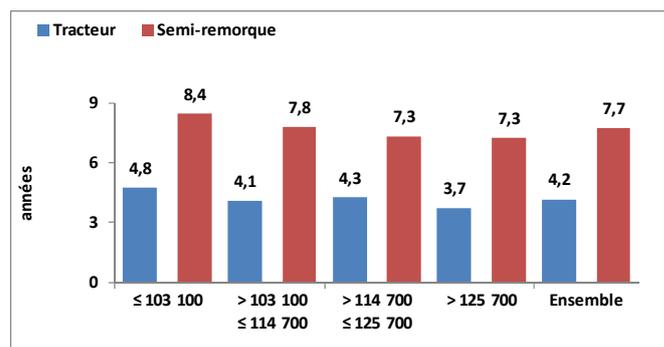
3.2.3 L'utilisation du matériel

PARC EXPLOITE SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE (EN %)



Le poids des véhicules répondant aux normes Euro 4 et Euro 5 est minimal pour les entreprises dont les véhicules parcourent le moins de kilomètres : 69,3 % des parcs exploités pour les entreprises de classe basse de kilométrage, contre 77,8 % pour celles de la classe haute.

AGE MOYEN DES VEHICULES (EN ANNEES)



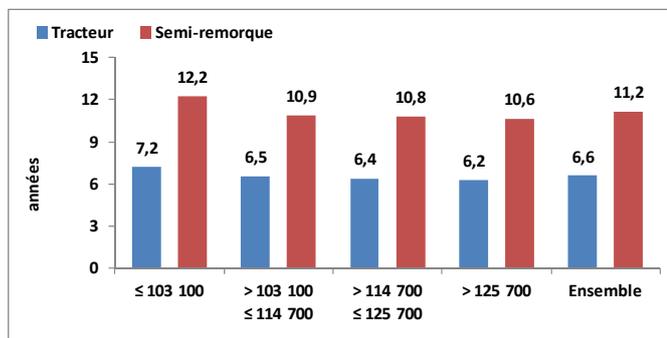
L'âge moyen des véhicules tracteurs et tractés décroît avec le kilométrage. Cette évolution s'explique par la volonté des entreprises travaillant sur les relations les plus longues de :

- fiabiliser les véhicules afin d'éviter les immobilisations générant des coûts fixes journaliers et entraînant souvent l'utilisation d'un véhicule supplémentaire ;
- restreindre le nombre de pannes et par conséquent limiter les coûts de maintenance ;
- maîtriser la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente, en utilisant les véhicules les plus récents.

La durée de conservation des véhicules décroît aussi avec le kilométrage (mêmes phénomènes explicatifs que pour l'âge du parc). De plus, elle est souvent fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance (renouvellement intervenant tous les 500 000 km par exemple). Ce seuil est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

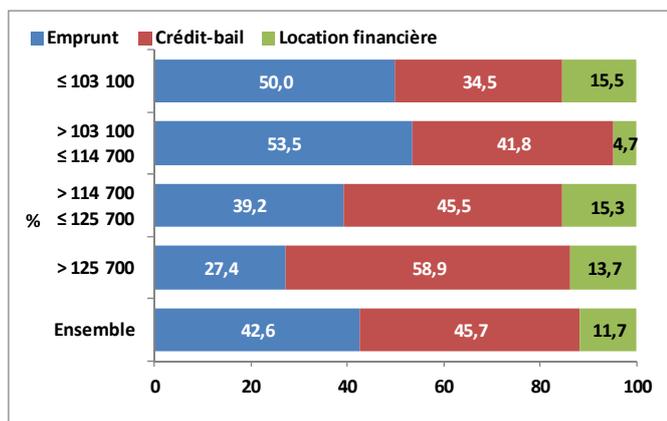
Il est donc logique de constater des durées de conservation plus faibles pour les entreprises des classes hautes de kilométrage.

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES (EN ANNEES)



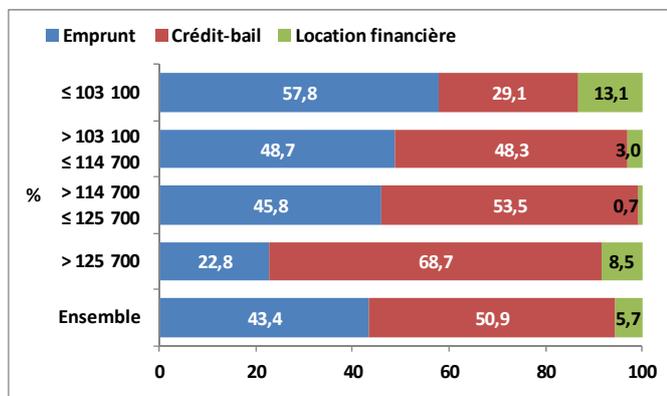
3.2.4 Le financement des véhicules

REPARTITION DU PARC MOTEUR SELON LE MODE DE FINANCEMENT (EN %)



La taille de l'entreprise et sa capacité d'investissement restent les facteurs explicatifs déterminants en matière de renouvellement et de mode de financement de véhicules.

REPARTITION DES SEMI-REMORQUES PAR MODE DE FINANCEMENT (EN %)



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

Les paragraphes suivants (3.3.1 et 3.3.2) analysent les dispersions par classe de kilométrage des conditions d'emploi et de rémunérations des conducteurs affectés à plein temps à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes.

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

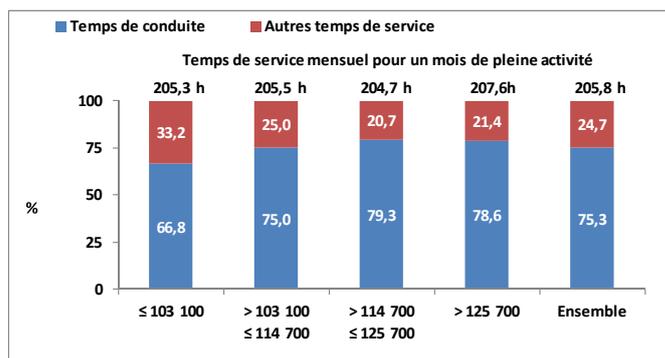
L'emploi des conducteurs hautement qualifiés se généralise à mesure que la distance parcourue grandit. Il répond à des considérations de valorisation des conducteurs sur le secteur de la très longue distance où les entreprises se heurtent souvent à des difficultés de recrutement et de fidélisation.

ACTIVITE, ANCIENNETE ET QUALIFICATION D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	215,9	216,3	216,7	215,2	215,8 j
Ancienneté dans l'entreprise	10,0	7,8	8,4	8,3	8,5 ans
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	90,2	95,5	96,7	97,3	94,9 %

Comme les années précédentes, les entreprises de la classe basse de kilométrage enregistrent une ancienneté moyenne des conducteurs maximale. Elles semblent donc connaître un taux de rotation de conducteurs inférieur, du fait de la nature moins contraignante de la relation de travail.

POURCENTAGE DU TEMPS DE CONDUITE DANS LE TEMPS DE SERVICE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS



La statistique de temps de service relativement basse de la troisième classe est peu explicable. Le temps de conduite augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 137,3 heures pour la première classe à 163,1 heures pour la dernière, soit un écart de + 18,8 %.

Cet écart peut paraître faible à l'aune des écarts de kilométrages moyens entre les deux mêmes classes extrêmes, + 49,4 %. La différence s'explique par les variations :

- du ratio conducteur / véhicule : 1,05 pour le premier intervalle contre 1,11 pour le dernier ;
- de la vitesse : 63,7 km/h pour le premier intervalle contre 69,7 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps

REMUNERATION MENSUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Salaire mensuel	2 281	2 295	2 286	2 311	2 294 €
Primes rapportées au mois	76	84	99	127	95 €
Rémunération mensuelle	2 357	2 379	2 385	2 438	2 389 €

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

FRAIS DE DEPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	7 016	8 753	9 125	8 954	8 560 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	32,50	40,47	42,11	41,61	39,67 €

Les frais de déplacement croissent entre la première et la troisième classe de kilométrage, puis se stabilisent (voire diminuent légèrement) entre la troisième et la dernière classe.

Cette relation s'explique par la contrainte temporelle suivante. Le nombre de découchés et de repas potentiels est plafonné, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance hebdomadaire effectuée.

A partir d'un certain seuil de kilométrage, les frais de déplacement n'augmentent plus.

3.4 Les autres composantes de coûts des véhicules

3.4.1 Les pneumatiques

COUT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Coût kilométrique pneumatiques	0,031	0,028	0,026	0,026	0,028 €/km
Contrat pneumatiques	11,5	19,5	13,7	9,8	14,2 %

Le coût kilométrique pneumatiques diminue avec le kilométrage. Les véhicules exploités sur des relations plus courtes supportent davantage de points de chargement et de déchargement, ainsi que des parcours d'approche en agglomération ou « routes de campagne » plus importants. L'usage de l'autoroute est aussi moins fréquent. La conduite plus saccadée engendre alors des coûts pneumatiques supérieurs.

3.4.2 L'entretien-réparations

COUT ET CONTRAT D'ENTRETIEN-REPARATIONS

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,074	0,078	0,065	0,064	0,071 €/km
Contrat d'entretien-réparations	4,0	1,2	7,9	9,4	5,6 %

Le coût kilométrique d'entretien-réparations diminue avec la distance parcourue, passant de 0,074 €/km pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 103 100 km à 0,064 €/km pour celles dont les véhicules parcourent plus de 125 700 km.

Les dispersions s'expliquent principalement par les différences d'âge et de durée de conservation des véhicules évoquées précédemment et dans une moindre mesure par certains coûts d'atelier fixes, quel que soit le kilométrage des véhicules (salaires des mécaniciens, coûts des locaux...).

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

3.4.3 Les péages

COUT DE PEAGES

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	5 593	7 466	9 270	10 920	8 367 €

Le montant annuel des péages augmente significativement avec le kilométrage global effectué.

Le taux de croissance des dépenses moyennes de péages entre le premier intervalle kilométrique et les trois autres est supérieur à celui observé pour le kilométrage annuel moyen. L'utilisation de l'autoroute se développe à mesure que le kilométrage grandit.

Taux de croissance entre la première classe de kilométrage et les trois autres

1 = moyenne "≤ 103 100"	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700
Dépenses annuelles de péages par véhicule	1	1,335	1,657	1,952
Kilométrage annuel moyen d'un véhicule	1	1,175	1,282	1,494

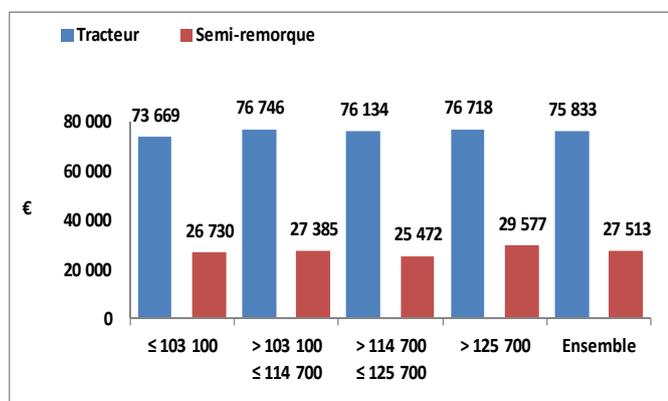
Sur les plus courtes distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent bien évidemment, à ne pas privilégier systématiquement l'autoroute.

Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le pourcentage d'entreprises répondant par l'affirmative est significativement plus faible dans la classe basse de kilométrage (4,4 % contre 14,8 % pour la classe haute de kilométrage).

3.4.4 Le renouvellement du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs remises du dernier matériel acheté neuf.

VALEUR D'ACHAT DU MATERIEL (EN € / VEHICULE)



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

La statistique minimale pour la classe basse de kilométrage semble témoigner de configurations techniques limitées des véhicules (motorisations ou équipements).

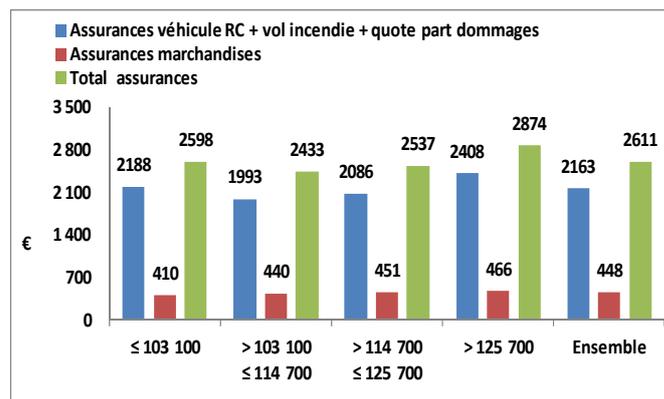
3.4.5 Les assurances

Les dépenses totales d'assurances sont maximales pour les entreprises exploitant des véhicules qui parcourent plus de 125 700 km.

La quote-part dommages est inversement proportionnelle à l'âge des véhicules. Les véhicules récents, encore en cours de financement, sont majoritairement assurés tous risques. De ce fait, ils engendrent des frais d'assurances plus élevés. Or, l'âge du parc est minimal pour la classe haute de kilométrage.

Les coûts d'assurances associés sont donc logiquement plus élevés.

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES (EN € / AN)



D'autre part, le montant annuel des assurances marchandises transportées est généralement proportionnel au chiffre d'affaires réalisé et donc à la distance effectuée. Il augmente donc logiquement avec la classe de kilométrage.

3.4.6 Les coûts de structure

COÛTS DE STRUCTURE

	≤ 103 100	> 103 100 ≤ 114 700	> 114 700 ≤ 125 700	> 125 700	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	18 532	18 465	18 241	18 774	18 440 €

Les coûts de structure ne varient pas de façon linéaire avec la classe kilométrique. Le facteur explicatif principal des variations de ces coûts reste bien la taille de l'entreprise et son organisation.

4 Conclusions sur l'enquête 2011

Après le choc d'activité de 2008 / 2009, le secteur du transport routier de marchandises en longue distance est encore convalescent. Certes l'année 2011 donne des signes de reprise, mais les entreprises de TRM n'ont pas encore retrouvé leurs niveaux d'activité d'avant crise.

L'indicateur de productivité des véhicules issu des résultats de l'enquête (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) augmente de + 3,0 % en 2011, alors qu'il a diminué de - 10,6 % entre 2007 et 2010.

La combinaison de cet indicateur avec les variations du parc exploité en longue distance donne l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes en longue distance. Celui-ci s'accroît de + 5,4 % en 2011 mais diminue de - 16,0 % entre 2007 et 2010. Sur la période 2007 – 2011 couvrant la crise et la reprise, le bilan reste négatif : les deux indicateurs s'inscrivent toujours dans une baisse respectivement de - 7,9 % et - 11,5 %.

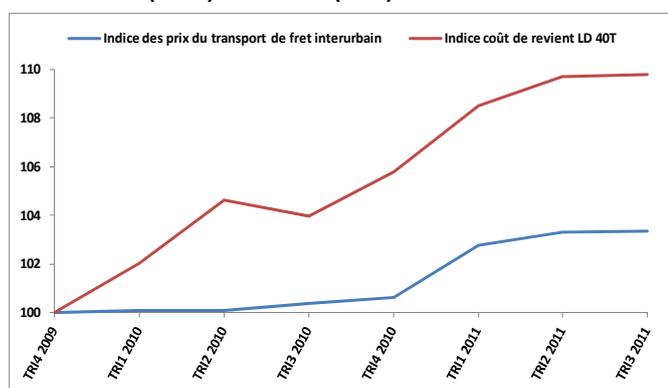
En matière de coûts d'exploitation, la tendance inflationniste observée depuis de nombreuses années se poursuit.

Les deux composantes principales de coûts, le carburant et le personnel de conduite, ont enregistré des inflations significatives en 2011. A titre d'illustration, le prix du gazole en cuve passe de 0,9944 €/litre en décembre 2010 à 1,1078 €/litre douze mois plus tard (+ 11,4 %).

La rémunération mensuelle moyenne d'un conducteur progresse de + 1,7 % en 2011.

Au final, l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules augmente de + 4,2 % entre décembre 2010 et décembre 2011. L'analyse comparative des indices de prix de transport du SOeS et de prix de revient du CNR montre que les transporteurs ne parviennent pas à valoriser ces dérives de coûts dans leurs tarifs.

INDICES DE PRIX (SOES) ET DE COÛTS (CNR) DU TRM EN LONGUE DISTANCE



Sources : CNR et SOeS

Ces désajustements tarifaires pénalisent la rentabilité des véhicules et fragilisent la structure financière des entreprises de TRM, déjà détériorée par l'effondrement de leur activité entre 2008 et 2009.

Les conclusions de l'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 - 2010 (près de 3/4 du panel total), sont éloquentes.

RESULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES DU PANEL LONGUE DISTANCE 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
% de rentabilité nette	2,12 %	1,10 %	0,24 %	0,48 %	nd
Rentabilité nette (k€)	32 174	20 618	4 319	9 640	nd

Sources : COFACE - nd : données non disponibles

La rentabilité nette des entreprises du panel a été divisée par 4, passant de 2,12% en 2007 à 0,48% en 2010.

Les statistiques financières de l'INSEE agrégées sur le sous-secteur du TRM interurbain convergent avec l'estimation du CNR. Elles situent ainsi la rentabilité nette sectorielle à 0,38 % en 2009.

Depuis 2009, la situation s'améliore légèrement, même si on est encore loin des niveaux de 2007.

A périmètre comparable, les entreprises du panel ont ainsi dégagé quasiment autant de bénéfice net sur les trois années 2008, 2009 et 2010 en cumulé, que sur la seule année 2007.

La part des salaires dans la valeur ajoutée augmente de + 7,5 % entre 2007 et 2010, ce qui pèse sur l'excédent brut d'exploitation et sur les performances économiques des entreprises. Cette évolution traduit les difficultés rencontrées par les entreprises pour impacter dans leurs prix les hausses de salaires et plus généralement les évolutions des composantes de coûts, autres que le gazole.

En contrepartie à ces désajustements tarifaires, la trésorerie nette des entreprises a fondu (- 28,3 % en 3 ans).

Il est encore trop tôt pour analyser l'impact sectoriel de la reprise de 2011 sur les résultats financiers des entreprises de TRM en longue distance. Rien ne permet de présager à court terme un retour aux niveaux d'avant crise.

5 La grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD aux conditions de décembre 2011

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

Kilométrage annuel par véhicule	116 100 km par an
Nombre de jours d'exploitation par an	230,5 jours
Vitesse moyenne observée	66,9 km / h
Taux de parcours en charge	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,2 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3 h 14
Ratio semi-remorque / tracteur	1,32
Durée de conservation du tracteur	6,6 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	11,2 ans

CONDITIONS D'EMPLOI DU PERSONNEL DE CONDUITE	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	205,8 h	176,1 h
Dont % de temps de conduite	75,3 %	77,9 %
Nombre de jours d'activité par an	215,8 j	95,6 j
Temps de service annuel	2 123 h	905 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,070	0,024

COUTS KILOMETRIQUES DIRECTS

Consommation moyenne aux 100 km	33,9 Litres
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	69 % / 31 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	1,1078 € / 1,1462 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 251 €
Entretien-réparations, coûts annuels	8 243 €
Péages, coûts annuels	8 367 €

COUTS FIXES DE VEHICULE	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	75 833 €	27 513 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	42 %, 46 %, 12 %	43 %, 51 %, 6 %
Coût annuel de financement et de détention du véhicule	10 471 €	3 236 €
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 163 € + 448 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	18 440 €	

COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 389 €	2 004 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	32,0 %	31,1 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	39,67 €	40,79 €

Prix de revient moyen annuel	147 900 €/an
-------------------------------------	---------------------

6 Les principales évolutions depuis 2002

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

KILOMETRAGE ET PRODUCTIVITE DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kilométrage annuel par véhicule	120 910	119 610	121 470	122 850	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100	116 100 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	229,7	227,6	229,9	231,9	229,8	230,0	228,9	226,4	228,4	230,5 j
Kilométrage journalier moyen	526	526	528	530	527	521	513	501	495	504 km
Vitesse moyenne	69,2	68,9	68,8	68,5	68,6	68,4	68,0	67,7	66,8	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	573	573	570	650 *	599	591	574	569	549	527 km
Taux de parcours en charge	85,9	86,2	87,0	87,0	87,2	86,3	86,2	85,1	85,3	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge	88,7	87,9	86,9	89,4	89,6	90,5	87,8	86,2	86,8	86,2 %
Coefficient de chargement du véhicule	76,2	75,8	75,6	77,8	78,1	78,1	75,7	73,4	74,0	74,2 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,303	2,267	2,296	2,389	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092	2,154 M t.km
Temps d'attente chargement + déchargement	3,26	3,38	3,24	3,26	3,30	3,29	3,37	3,28	3,39	3,23 h

* Rupture méthodologique en 2005

Trois périodes distinctes émergent de la chronologie des principaux indicateurs d'activité et d'exploitation :

- 2002 - 2005 : Après un tassement en 2003, les conditions d'exploitation s'améliorent légèrement ;
- 2005 - 2010 : Les conditions d'exploitation se dégradent tous les ans. L'effet est accentué entre 2008 et 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Cette conjoncture dégradée du transport s'accompagne d'une érosion de la productivité des véhicules ;
- 2011 : L'activité de TRM en longue distance reprend, sans pour autant retrouver ses niveaux d'avant crise. Une illustration, l'indicateur de productivité d'un véhicule augmente certes de + 3,0 % en 2011, mais reste inférieur de - 7,9 % à son niveau de 2007 (dernière année pleine d'avant crise). Il atteint son optimum en 2005 et se situe alors à une valeur supérieure de + 10,9 % à l'observation de 2011.

La diminution régulière de la **distance d'une relation** traduit le recentrage des activités des entreprises, permettant entre autre de compenser leur perte de compétitivité à l'international.

Les **temps d'attente** au chargement et au déchargement diminuent sur les périodes de croissance d'activité, comme entre 2003 et 2005 ou entre 2010 et 2011. La conjoncture favorable permet alors aux entreprises de sélectionner leurs clients en fonction des temps improductifs.

UTILISATION ET MODE DE FINANCEMENT DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Age moyen d'un tracteur	3,4	3,5	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,8	4,4	4,2 ans
Durée de conservation d'un tracteur	5,9	5,8	5,8	6,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,5	6,6 ans
Modes de financement d'un tracteur *	33%, 36%, 31%	36%, 40%, 24%	36%, 47%, 17%	38%, 48%, 14%	41%, 45%, 14%	39%, 48%, 13%	39%, 45%, 16%	43%, 44%, 13%	45%, 42%, 13%	42%, 46%, 12%
Ratio semi-remorque / tracteur	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31	1,30	1,32	1,34	1,32
Age moyen d'une semi-remorque	5,8	6,0	6,1	6,5	6,9	6,4	6,5	6,7	7,5	7,7 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	9,3	9,6	9,9	10,3	10,9	10,1	10,4	10,6	10,9	11,2 ans
Modes de financement d'une semi-remorque *	38%, 37%, 25%	38%, 43%, 19%	37%, 52%, 11%	36%, 55%, 9%	35%, 55%, 10%	38%, 53%, 9%	39%, 52%, 9%	45%, 47%, 8%	45%, 46%, 9%	43%, 51%, 6%

*Modes de financement : emprunt, crédit bail, location financière

L'âge et la **durée de conservation** des véhicules augmentent entre 2002 et 2011. Ces variations, certes limitées, s'expliquent par l'érosion progressive de la location financière et par les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise de 2008 / 2009.

6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule

Les composantes de coûts sont calculées aux conditions économiques de décembre de chaque année.

Rappel : on entend par coûts kilométriques, les coûts rapportés au kilométrage annuel total parcouru par un véhicule.

CARBURANT ET AUTRES COÛTS KILOMETRIQUES DIRECTS DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Consommation aux 100 km	34,9	34,6	34,5	34,5	34,3	34,3	34,1	34,2	34,2	33,9 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	61,0	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7	68,3 %
Carburant (coût kilométrique)	0,220	0,213	0,248	0,282	0,275	0,324	0,258	0,276	0,331	0,365 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,024	0,025	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,028 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	19,8	19,9	18,1	17,7	16,7	12,6	12,9	15,9	18,6	14,2 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,065	0,067	0,069	0,071	0,073	0,071	0,071	0,071	0,072	0,071 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	6,8	5,4	4,3	10,9	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7	5,6 %
Pourcentage de contrats de full-service	nd	nd	1,5	3,1	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0	4,5 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	nd	nd	nd	34,7	31,1	32,7	21,3	13,1	12,8	13,6 %
Péages (coût kilométrique)	0,047	0,044	0,048	0,052	0,053	0,061	0,068	0,071	0,069	0,072 €/km

nd : données non disponibles

Les variations du **gazole** ne sont pas linéaires. Les baisses ont succédé aux hausses et vice versa. Alors qu'il atteint un premier pic en juin 2008 (niveau record depuis 2000), le prix du carburant enregistre une forte baisse sur le second semestre 2008. Depuis, il augmente régulièrement tous les ans.

La consommation est stable sur période longue. Elle influe peu sur l'évolution décennale des coûts du gazole.

Après un septennat de stabilité, le coût de **pneumatiques** augmente significativement en 2011, sous l'effet des hausses importantes de prix de vente de pneumatiques ressenties cette année par les entreprises.

L'externalisation des opérations de maintenance des pneumatiques, et plus généralement des véhicules, ne se développe pas. Elle concerne un nombre limité d'entreprises, essentiellement des entreprises de plus de 50 salariés.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru enregistre une forte hausse depuis 2002, + 53,2 %. Cette dérive maximale témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers de classe 4 et des conséquences de l'application en mai 2008 de la Directive Eurovignette, réduisant significativement les remises commerciales accordées aux entreprises de transport.

CONDITIONS D'EMPLOI ET COÛTS D'UN CONDUCTEUR AFFECTE A PLEIN TEMPS A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD DEPUIS 2002

Pour un conducteur à plein temps	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	84,8	87,8	87,7	88,8	91,2	91,9	94,3	94,2	94,7	94,9 %
Ancienneté en entreprise	6,5	6,8	7,0	8,0	7,8	8,2	8,4	8,5	8,5	8,5 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07	1,06	1,06	1,06	1,07
Nombre de jours annuel d'activité	209,7	209,6	211,7	214,4	215,9	216,4	215,4	213,7	215,2	215,8 j
Temps de service mensuel	201,9	204,0	206,3	206,1	205,8	206,9	205,6	205,9	205,9	205,8 h
Temps de conduite mensuel	150,6	153,0	153,0	155,2	153,3	156,4	155,6	155,6	155,1	155,0 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	74,6	75,0	74,2	75,3	74,5	75,6	75,7	75,6	75,3	75,3 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 853	1 958	2 029	2 131	2 140	2 224	2 308	2 298	2 349	2 389 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	45,1	40,8	36,5	35,1	34,0	34,8	33,7	32,9	32,1	32,0 %
Frais de déplacement (moyenne journalière)	34,20	34,99	36,55	36,80	36,90	37,70	37,70	38,42	38,36	39,67 €

Le coefficient **qualification 150 M** se généralise. L'octroi de ce coefficient apparaît comme une solution adoptée par les entreprises de transport pour répondre à leurs difficultés récurrentes de fidélisation et de motivation des conducteurs (tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle).

Le nombre annuel de **jours d'activité du conducteur** progresse de 6,1 jours en 9 ans. Cette croissance n'est pas linéaire. L'activité annuelle des conducteurs augmente plus fortement en 2005. Le décret 2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises (transposition en France de la Directive européenne 2002-15) modifie le mode de calcul des repos compensateurs pour les conducteurs. Son application en entreprise s'est traduite par une diminution significative de ces repos. Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer aussi la statistique.

Le **temps de service** mensuel pour un mois de pleine activité est tous les ans nettement supérieur à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont quasiment systématiques dans le TRM en longue distance.

La statistique reste relativement stable depuis 2004, et ce quelles que soient les variations d'activité. Maîtriser les temps de service (et donc les heures supplémentaires) est une préoccupation majeure des entreprises de transport. Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur augmente de 17,7 % depuis 2004 (+ 28,9 % en 9 ans), principalement sous l'effet des revalorisations successives des minima salariaux inscrits dans la Convention collective.

COMPOSANTES DE COÛTS FIXES D'UN VEHICULE 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	65 842	66 291	65 903	67 246	68 774	71 705	75 867	75 516	75 986	75 833 €
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	27 951	28 006	27 247	26 108	26 562	27 051	26 827	26 491	26 701	27 513 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 906	3 096	3 226	3 157	3 083	3 029	2 860	2 744	2 675	2 611 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	17 365	17 849	18 348	17 879	17 914	18 467	18 921	18 645	18 450	18 440 €/an

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 15,2 % entre 2002 et 2011. Les prix sont relativement stables depuis 2008. Avec la crise historique de 2008 / 2009, le marché des ventes de poids lourds neufs s'est effondré. Les constructeurs ont alors fréquemment neutralisé leurs tarifs. **Attention**, la statistique moyenne annuelle de prix des véhicules intègre les véhicules, qu'ils aient été renouvelés ou non dans l'année en cours, ce qui lisse mécaniquement les évolutions d'une année sur l'autre.

Les **assurances** diminuent régulièrement depuis 2004 en raison des renégociations de contrats menées par les entreprises. L'effet est accentué à partir de 2008 par les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise. Le nombre de véhicules en cours de financement effectif diminue, tout comme l'assurance tous risques liée à ce financement. La diminution globale de l'accidentologie des poids lourds est aussi un facteur de baisse des assurances. Le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a été quasiment divisé par deux entre 2000 et 2010.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

CLIENTS ET INDEXATION GAZOLE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Délais de paiement clients directs	nd	59,9	61,8	62,4	63,9	42,4	40,2	39,6	41,2	42,6	41,1 j
Délais de paiement affréteurs	nd	77,8	79,3	79,6	82,1	45,7	43,3	43,6	46,0	47,6	47,1 j
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	nd	69 %, 31 %	67 %, 33 %	70 %, 30 %	73 %, 27 %	74 %, 26 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	82,1	85,9	88,4	95,1 %

nd : données non disponibles

Les **délais de paiement** ont diminué significativement en 2006 avec l'application de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Le texte limite ces délais à 30 jours à compter de la date d'émission de la facture.

L'indexation gazole est instaurée par la loi du 5 janvier 2006 (articles L3222-1 et L3222-2 du code des transports). Les pratiques d'indexation se généralisent au fil des ans.

6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule

La structure des coûts est calculée aux conditions économiques de décembre de chaque année.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Carburant	21,7	20,8	23,3	25,5	25,2	27,6	22,4	23,0	26,3	28,5 %
Maintenance	8,5	8,7	8,8	8,7	9,1	8,2	8,4	8,6	8,2	7,8 %
Infrastructures	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,5	6,1	6,1	5,8	5,8 %
Détention de matériel	13,8	13,6	12,6	12,0	12,1	11,7	13,2	12,8	11,7	11,0 %
Personnel de conduite	30,2	30,7	29,3	28,9	28,4	27,6	29,4	28,8	28,5	28,1 %
Frais de déplacement	6,6	6,7	6,6	6,5	6,5	6,3	6,4	6,5	6,3	6,3 %
Coûts de structure	14,2	14,7	14,5	13,4	13,6	13,1	14,1	14,2	13,2	12,5 %

7 Exemples d'application de la formule trinôme

7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient

La formulation trinôme du prix de revient permet de calculer, simplement et rapidement, le coût d'une opération de transport. Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- terme kilométrique CK x nombre de kilomètres correspondant à la distance de transport en charge, majorée d'un kilométrage d'approche et éventuellement de retour à vide à l'entreprise ;
- terme horaire CC x nombre d'heures de services nécessitées par l'opération (conduite + autres temps) ;
- terme journalier CJ x une fraction ou un multiple de jours d'affectation du véhicule, compte tenu du temps requis pour satisfaire la demande et en tenant compte de la possibilité de réemploi du véhicule après la fin des opérations de déchargement.

7.2 Exemples

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations effectuées par un véhicule se trouvant dans les conditions moyennes annuelles d'exploitation des entreprises de l'échantillon. Les coûts des 3 unités d'œuvre sont identiques et calculés aux conditions de décembre 2011.

En revanche, les conditions d'exploitation diffèrent significativement du fait de la distance de transport - exemples 1 comparés aux exemples 2 - ou, par une même distance de transport, en fonction des parcours d'approche et des temps d'immobilisation - variantes A comparées aux variantes B.

A mêmes coûts unitaires du trinôme, les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération différencient fortement le prix de revient. Le lecteur en fera le constat et portera une attention particulière à la dernière ligne de chaque tableau indiquant l'écart entre le prix de revient par kilomètre de l'opération décrite et ce même ratio calculé sur la base des résultats moyens de l'enquête 2011.

7.2.1 Exemples 1 : Distance d'envoi faible

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	340 km	0,467 €/km	158,78 €
Km à vide imputés	40 km	péages (montant réel)			12,00 €
	Km retenus 340 km	Terme horaire (CC)	7,00 h	21,87 €/h	153,09 €
Temps de conduite	4,80 h	Terme journalier (CJ)	0,70 j	152,88 €/j	107,02 €
Chargement + déchargement	2,20 h	Prix de revient du transport			430,89 €
	Temps de service 7,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			21,54 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,70 j	Rapporté au km total parcouru			1,267 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-0,5%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	370 km	0,467 €/km	172,79 €
Km à vide imputés	70 km	péages (montant réel)			30,00 €
	Km retenus 370 km	Terme horaire (CC)	9,00 h	21,87 €/h	196,83 €
Temps de conduite	6,00 h	Terme journalier (CJ)	0,90 j	152,88 €/j	137,59 €
Chargement + déchargement	3,00 h	Prix de revient du transport			537,21 €
	Temps de service 9,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			26,86 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,90 j	Rapporté au km total parcouru			1,452 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+14,0%

7.2.2 Exemples 2 : Distance d'envoi élevée

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	710 km	0,467 €/km	331,57 €
Km à vide imputés	10 km	péages (montant réel)			20,00 €
	Km retenus 710 km	Terme horaire (CC)	12,20 h	21,87 €/h	266,81 €
Temps de conduite	10,00 h	Terme journalier (CJ)	1,22 j	152,88 €/j	186,51 €
Chargement + déchargement	2,20 h	Prix de revient du transport			804,89 €
	Temps de service 12,20 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			40,24 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,22 j	Rapporté au km total parcouru			1,134 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-11,0%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	820 km	0,467 €/km	382,94 €
Km à vide imputés	120 km	péages (montant réel)			75,00 €
	Km retenus 820 km	Terme horaire (CC)	16,00 h	21,87 €/h	349,92 €
Temps de conduite	12,00 h	Terme journalier (CJ)	1,60 j	152,88 €/j	244,61 €
Chargement + déchargement	4,00 h	Prix de revient du transport			1 052,47 €
	Temps de service 16,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			52,62 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,60 j	Rapporté au km total parcouru			1,284 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+0,7%

Directeur de publication : Alexis Giret - Réalisation des enquêtes : André Mazeleix et Olivier Raymond
CNR - 88, boulevard de la Villette - 75019 PARIS - Tél. +33 (0)1 53 59 12 72 - Fax +33 (0)1 53 59 12 73
E-mail : cnr@cnr.fr - Site internet : <http://www.cnr.fr>