

Novembre 2017

Les coûts du TRM

Bilan 2017 et perspectives 2018

En 2017, l'économie mondiale accélère.

Après + 3,1 % en 2016, les différents observateurs (OCDE, FMI, Banque Mondiale, INSEE, etc.) anticipent une croissance comprise entre + 3,5 % et + 3,7 % pour 2017. À une ou deux exceptions près, le Venezuela par exemple, cette croissance est globale, elle concerne tous les pays. Si l'écart avec l'année précédente peut paraître faible, à peine un demi-point, la différence réside dans la robustesse du cycle actuel qui voit s'effacer les fragilités endémiques du cycle précédent (financement des dettes, hausse du chômage, etc.).

Cette croissance synchronisée à l'échelle de la planète favorise une consolidation, dont l'effet espéré est une croissance auto-entretenu. Ainsi, à défaut d'une nouvelle accélération, les perspectives restent encourageantes : la croissance mondiale pourrait continuer sur le rythme actuel, compris entre + 3,5 % et + 3,7 % par an, en 2018 et également en 2019. Les principaux aléas seraient les risques de politiques économiques plus protectionnistes, aux USA notamment. En parallèle, pour l'instant, les prix des matières premières sont sur des perspectives jugées stables, l'inflation est contenue.

En Europe le schéma général est respecté pour 2017. La croissance de la zone euro progresse et devrait atteindre + 2,1 % en 2017. En revanche, elle enregistrerait, dès 2018, un léger fléchissement à + 1,9 %. Certains de nos voisins rencontreraient un phénomène de saturation. Leur croissance est attendue en retrait pour 2018. C'est le cas notamment en Allemagne où elle pourrait passer de + 2,0 % en 2017 à + 1,5 % en 2018 ; l'Espagne comme l'Italie seraient soumises au même mécanisme. De son côté, le Royaume-Uni va devoir affronter les conséquences du Brexit sur son économie réelle. La croissance britannique pourrait ainsi descendre à + 1,0 % dès 2018 selon l'OFCE, mais l'impact pour le reste de l'Europe serait, lui, négligeable.

La France a connu, comme le reste de l'économie mondiale, une accélération marquée de son économie au cours du 1^{er} semestre 2017. Après un bon 3^{ème} trimestre, la croissance annuelle pour 2017 est maintenant attendue à + 1,8 %. Ce niveau devrait, de plus, se maintenir en 2018, entretenu par une consommation des ménages qui reste dynamique et des investissements dont l'accélération en 2017 s'accroîtrait sur 2018. La France se distinguerait en révélant, en 2018, plus de potentiel que ses voisins.

Cette conjoncture favorable est très bénéfique pour le TRM. L'activité du pavillon français pour compte d'autrui enregistrerait, en tonnes-kilomètres et selon les statistiques officielles du SDES (ex-SOeS), une croissance de + 10 % sur 12 mois (à mi-2017). Cette forte croissance crée des tensions inédites depuis 2001 sur le marché de l'emploi : les entreprises témoignent de fortes difficultés à recruter des conducteurs alors que les perspectives d'activité du TRM (climat des affaires) restaient encore élevées aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres.

Ces tensions affectent également les investissements du secteur, qui ralentissent fortement. Après une croissance de + 7,9 % en 2016, les immatriculations de tracteurs routiers neufs ressortent à la baisse sur les neuf premiers mois de l'année et s'effondrent au 3^{ème} trimestre 2017.

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

Le CNR prévoit pour 2018 une inflation du prix de revient hors gazole comprise entre + 1,4 % et + 2,2 %. Le facteur déterminant sera l'évolution du coût du personnel de conduite, dépendante notamment des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et frais de déplacement du personnel de conduite).

La présente étude traite des transports de lots en distinguant :

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

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

1 - Quelle méthode retenir ?

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

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période. Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2017/2016 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2017 comparée à décembre 2016.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2017, les indices d'octobre, novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

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

2 - Synthèse de l'évolution des coûts

Principales hypothèses

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

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévisions pour l'année à venir. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2018 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les variations futures du prix du gazole. Dans tous les cas (révisions de prix annuels hors ou avec gazole), l'indexation gazole légale devra s'appliquer en cours d'année. Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2018 sont détaillées en page 3.

Les ordonnances réformant le Code du travail ont été publiées le 23 septembre 2017 au Journal officiel. Le protocole d'accord du 4 octobre 2017 entre l'État et les partenaires sociaux a confirmé le maintien des régimes de garanties de rémunération et de frais de déplacement, spécifiques à la branche des transports routiers.

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser ces minima en 2018 n'ont pas encore abouti.

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

- Un profil de prévision **P1**, fondé sur des hypothèses d'évolutions des coûts de personnel pour 2018 calculées à partir de l'évolution moyenne des trois dernières années :
 - Hausse des salaires (hors primes) de + 0,9 %.
 - Hausse des indemnités de déplacement de + 0,8 %.
- Un profil de prévision **P2**, fondé sur des hypothèses d'évolutions plus marquées des coûts de personnel. La pénurie actuelle de conducteurs pourrait inciter certaines entreprises à pratiquer des augmentations volontaires à leur échelle. Le CNR traite ici l'exemple d'une entreprise qui pratiquerait une augmentation importante des salaires de + 1,8 % en 2018. Les indemnités de déplacement évoluent comme les salaires.

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore connus. Dans les deux cas P1 et P2, le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2017 est alors maintenu pour 2018.

Les prévisions de coûts pour 2018 s'inscrivent alors probablement dans un intervalle (P1, P2). Les deux scénarii sociaux impactent tout particulièrement les composantes *personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance et coûts de structure*.

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

2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 1,6 %	+ 0,8 %	+ 1,2 %	+ 1,8 %	+ 1,3 %	+ 0,7 %	+ 1,4 %	+ 2 %
Régional 40 tonnes	+ 1,7 %	+ 1,0 %	+ 1,2 %	+ 1,9 %	+ 1,3 %	+ 0,8 %	+ 1,5 %	+ 2,1 %
Régional Porteurs	+ 2,0 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 2 %	+ 1,6 %	+ 1,0 %	+ 1,5 %	+ 2,2 %

2.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 4,7 %	+ 0,2 %			- 0,8 %	+ 2,0 %		
Régional 40 tonnes	+ 4,7 %	+ 0,3 %			- 0,7 %	+ 2,1 %		
Régional Porteurs ≥ 7,5 t	+ 4,1 %	+ 0,6 %			+ 0,1 %	+ 1,8 %		
Régional Porteurs < 7,5 t	+ 4,4 %	+ 1,3 %	+ 2 % *	+ 2,5 % *	+ 0,7 %	+ 2,4 %	2,3 % *	2,9 % *

* L'évolution du coût du gazole comporte exclusivement la hausse de la fiscalité spécifique.

3 - Les charges d'exploitation en détail

3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2016 / 2015	2017 / 2016		2016 / 2015	2017 / 2016	
Gazole hors TVA	+ 20,2 %	+ 1,8 %		- 3,5 %	+ 10,7 %	
Gazole professionnel	+ 17,5 %	- 1,8 %		- 7,1 %	+ 7,5 %	

Historique sur 2017 :

L'évolution du prix moyen du gazole n'est pas linéaire en 2017. Après un début d'année en hausse (+ 4,6 % sur les deux premiers mois de 2017), le prix diminue fortement jusqu'en juin, mois le plus bas de l'année (- 7,8 % entre février et juin). Le prix enregistre ensuite une inflation significative sur le troisième trimestre 2017 : + 5,6 % entre juin et septembre.

Du côté de la TICPE (intégrée dans les valeurs ci-dessus), on peut rappeler qu'au 1^{er} janvier 2017 ont été introduites deux majorations, liées pour l'une à la taxe carbone (+ 2,26 €/hl) et pour l'autre au rapprochement des fiscalités sur les carburants (+ 1 €/hl). À ceci se sont ajoutées les modifications de fractions régionales (transferts de financement, *Pass-navigo* Ile-de-France, etc.), relevant la TICPE calculée en moyenne pondérée nationale de + 0,2 €/hl. Depuis un an, la TICPE a donc été majorée de + 3,46 €/hl (2,26 + 1 + 0,2).

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

Hypothèses pour 2018 :

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

Concernant la fiscalité appliquée au gazole routier, de nombreux changements sont annoncés. Le PLF 2018 prévoit une augmentation de la contribution climat énergie, qui se traduirait par un relèvement de + 3,73 €/hl de la TICPE appliquée au gazole routier. Une hausse supplémentaire de TICPE, liée à la convergence des fiscalités sur les carburants, est également programmée : + 2,6 €/hl. Ces seuls éléments fiscaux induiraient une hausse du prix du gazole hors TVA, toute chose égale par ailleurs, de + 6,2 %.

Concernant la TICPE appliquée au gazole professionnel, il n'est pas prévu d'évolution à ce stade. Il convient toutefois de rester attentif.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première reste le principal critère de variation de ce poste. Le coût réel du gazole en 2018 sera pris en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transports sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

3.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors frais de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 2,5 %	+ 0,6 %	+ 1,2 %	+ 2,5 %	+ 1,8 %	+ 0,3 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %
Régional	+ 2,6 %	+ 1,0 %	+ 1,2 %	+ 2,5 %	+ 2,0 %	+ 0,5 %	+ 1,7 %	+ 2,9 %

Historique sur 2017 :

Les minima conventionnels servant de référence pour calculer la composante salariale des indices CNR de coûts de personnel de conduite ont été revalorisés par l'accord du 7 avril 2017, applicable à compter du 1^{er} mai 2017 : + 0,6 % en longue distance et + 0,9 % en régional.

Le décompte des taux de cotisations employeurs varie légèrement (+ 0,2 point) en 2017 : réforme de la protection sociale (prévoyance), instauration de la cotisation de pénibilité de base, relèvements des taux de cotisations d'assurance maladie, de vieillesse déplafonnée, d'IPRIAC, d'assurance chômage et baisse de la cotisation AGS. Les allègements de charges « Fillon » ont été modifiés avec le relèvement du SMIC, les évolutions des coefficients de la formule prévus par la réglementation et les revalorisations de salaires.

Hypothèses pour 2018 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2018 sont détaillés page 2.

3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Frais de déplacement	+ 2,0 %	+ 0,6 %	+ 0,8 %	+ 1,8 %	+ 1,8 %	+ 0,6 %	+ 0,9 %	+ 1,9 %

Historique sur 2017 :

L'accord social du 13 mars 2017 revalorise de + 0,6 %, à compter du 1^{er} avril 2017, les indemnités conventionnelles de frais de déplacement servant de référence à l'indice *Frais de déplacement*. L'accord a été étendu à l'ensemble du secteur TRM par l'arrêté du 10 août 2017, publié le 18 août 2017 au Journal officiel.

Hypothèses pour 2018 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2018 sont détaillés page 2.

3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 1,4 %	+ 0,4 %	+ 1,1 %	+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 0,5 %	+ 1,2 %	+ 1,7 %
Régional 40 tonnes	+ 1,6 %	+ 0,5 %	+ 1,1 %	+ 1,7 %	+ 1,3 %	+ 0,5 %	+ 1,3 %	+ 1,9 %
Régional Porteurs	+ 1,6 %	+ 0,5 %	+ 1,1 %	+ 1,8 %	+ 1,3 %	+ 0,5 %	+ 1,3 %	+ 1,9 %

Historique sur 2017 :

Les coûts de structure augmentent en 2017. Les sous-composantes *coûts de personnel sédentaire et administratif, coûts des locaux et coûts des services* enregistrent une inflation respectivement de + 0,9 %, + 0,9 % et + 0,8 %. Les écarts de variation entre Longue distance et Régional s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2018 :

On retient une augmentation de + 1 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, ce qui correspond au taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018. Les coûts de personnel sédentaire évoluent selon les deux profils d'hypothèses P1 et P2, présentés en page 2.

3.5 - Détention de matériel

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 1,3 %	+ 1,4 %	+ 1,5 %	+ 1,2 %	+ 1,7 %	+ 1,4 %
Régional Porteurs	+ 2,0 %	+ 1,8 %	+ 1,5 %	+ 1,8 %	+ 2,0 %	+ 1,4 %

Historique sur 2017 :

La norme environnementale Euro VI, entrée en application à compter du 1^{er} janvier 2014, a généré une inflation marquée des prix de véhicules moteurs neufs (environ 10 %). L'impact de ces hausses est dilué dans le temps par le renouvellement progressif des véhicules (19 % du parc par an). Phénomène minorant, les prix des semi-remorques diminuent légèrement. Les taux d'intérêt participant aux calculs demeurent à des niveaux bas en 2017. Le poste comprend également les assurances véhicules, qui augmentent de + 1,2 % en 2017. Les écarts de variation entre les différents types de matériel s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2018 :

Pour ces prévisions, le CNR retient des profils d'inflation et de taux de renouvellement progressif de parcs moteurs similaires à ceux observés en 2017 (cf. ci-avant).

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2018 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt.

La composante assurance augmente de + 1 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018).

3.6 - Maintenance

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

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017		2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	
			P1	P2			P1	P2
Maintenance	- 0,2 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	+ 1,1 %	- 0,4 %	+ 0,8 %	+ 1,4 %	+ 1,5 %

Historique sur 2017 :

Les coûts de maintenance augmentent en 2017. Les prix des pneumatiques enregistrent une inflation de + 0,7 % depuis la fin de l'année 2016. Le coût d'entretien-réparations augmente quant à lui de + 1,3 % sur la même période, sous les effets de l'inflation des charges d'entretiens (pièces et achats prestations externes) et des coûts de personnel d'atelier.

Hypothèses pour 2018 :

Après plusieurs années de baisse, les prix des pneumatiques sont orientés à la hausse en 2017. De plus, la norme Euro VI est en vigueur depuis 4 ans déjà. La maintenance lourde de tels véhicules semble se révéler plus onéreuse que pour les générations précédentes (exemple : échappement avec filtrage des particules).

Ces deux constats vont dans le sens d'une inflation du poste pour 2018. Le CNR retient alors une hypothèse d'augmentation de + 1 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018) des pneumatiques et des coûts d'entretiens, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les deux profils d'hypothèses P1 et P2, présentés en page 2.

3.7 - Usage des infrastructures

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017	2016 / 2015	2017 / 2016	2018 / 2017
Infrastructures	+ 1,3 %	+ 1,0 %	+ 1,5 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	+ 1,4 %

Historique sur 2017 :

Les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1^{er} février 2017 : + 1 % en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux).

La taxe à l'essieu est inchangée.

Hypothèses pour 2018 :

Des hausses de tarifs des péages sont attendues pour le début de l'année 2018, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Dans ce contexte d'incertitude, le CNR retient une hypothèse pour 2018, fondée sur l'observation des variations annuelles des tarifs moyens de péages de Classe 4 depuis trois ans.

Le CNR tient compte également dans ses prévisions des majorations accordées aux réseaux pour compenser la hausse de la redevance domaniale (décret du 21 août 2015). Ces majorations devraient augmenter en 2018.

Dans ces conditions, le CNR établit sa prévision d'évolution de coûts de péages pour 2018 à + 1,5 %.

4 - Éléments non intégrés dans les tableaux

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

- Les variations du prix d'Ad Blue, peu prévisibles pour 2018. L'enquête CNR LD 40 T intègre à son questionnaire cette composante de coûts. Il apparaît que le poids de l'Ad Blue reste mineur (de l'ordre de 0,2 %)
- La réforme du contrôle technique à compter du 1^{er} mai 2018, en application de la directive européenne de 2014/45, risque d'alourdir les procédures de contrôle et donc d'allonger l'immobilisation des véhicules. Il est encore trop tôt pour estimer précisément l'impact de cette réforme.
- Les variations de péages à l'étranger. Citons, par exemple, l'instauration à partir de 2018 d'une nouvelle taxe routière en Espagne (système « AT » au Pays Basque) ou les fortes hausses de la taxe kilométrique suisse RPLP pour 2017 (+ 11,2 % pour les PL Euro VI).

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

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

5.1 - Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2016	2017	2018 ^a	2016	2017	2018 ^a
Carburant				20,7 %	23,1 %	22,6 %
Maintenance	10,7 %	10,7 %	10,7 %	8,5 %	8,2 %	8,3 %
Infrastructures	8,6 %	8,7 %	8,9 %	6,8 %	6,7 %	6,9 %
Matériel	16,0 %	15,9 %	15,9 %	12,7 %	12,2 %	12,3 %
Personnel de conduite	38,2 %	38,2 %	38,1 %	30,3 %	29,4 %	29,5 %
Frais de déplacement	8,8 %	9,0 %	8,9 %	7,0 %	6,9 %	6,9 %
Structure	17,7 %	17,6 %	17,5 %	14,0 %	13,5 %	13,5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.2 - Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2016	2017	2018 ^a	2016	2017	2018 ^a
Carburant				19,8 %	21,1 %	20,6 %
Maintenance	11,6 %	10,7 %	10,7 %	9,3 %	8,4 %	8,5 %
Infrastructures	5,2 %	5,8 %	5,8 %	4,2 %	4,6 %	4,6 %
Matériel	18,1 %	17,5 %	17,6 %	14,5 %	13,8 %	14,0 %
Personnel de conduite	40,4 %	40,9 %	40,9 %	32,4 %	32,3 %	32,5 %
Frais de déplacement	4,5 %	4,3 %	4,3 %	3,6 %	3,4 %	3,4 %
Structure	20,2 %	20,8 %	20,7 %	16,2 %	16,4 %	16,4 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.3 - Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2016	2017	2018 ^a	2016	2017	2018 ^a
Carburant				14,3 %	16,1 %	15,7 %
Maintenance	9,1 %	8,9 %	8,9 %	7,8 %	7,5 %	7,5 %
Matériel	26,5 %	26,5 %	26,7 %	22,7 %	22,2 %	22,5 %
Personnel de conduite	48,1 %	48,3 %	48,2 %	41,2 %	40,5 %	40,6 %
Structure	16,3 %	16,3 %	16,2 %	14,0 %	13,7 %	13,7 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

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