



*Comité National Routier*

---

# ENQUÊTE LONGUE DISTANCE

# 2010

---

AVRIL 2011



# SOMMAIRE

<b>1 Les caractéristiques de l'échantillon</b>	<b>3</b>
<b>2 L'analyse par classe d'effectifs</b>	<b>3</b>
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	3
2.1.1 <i>L'activité des véhicules</i>	3
2.1.2 <i>Le ratio conducteur par véhicule</i>	4
2.1.3 <i>La productivité des véhicules</i>	4
2.1.4 <i>Le carburant</i>	5
2.1.5 <i>L'utilisation du matériel</i>	6
2.1.6 <i>Le financement des véhicules</i>	7
2.1.7 <i>Comparatif 2009 - 2010, situation dernier trimestre de chaque année</i>	8
2.2 Les coûts du véhicule	8
2.2.1 <i>Les pneumatiques</i>	8
2.2.2 <i>L'entretien-réparations</i>	8
2.2.3 <i>Les péages</i>	9
2.2.4 <i>Le renouvellement et les conditions de financement du matériel</i>	9
2.2.5 <i>Les assurances</i>	10
2.2.6 <i>Comparatif 2009 - 2010 situation dernier trimestre de chaque année</i>	11
2.3 Les conditions d'emploi du personnel de conduite	11
2.3.1 <i>Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification et de leur ancienneté</i>	11
2.3.2 <i>Nombre annuel de jours d'activité des conducteurs</i>	12
2.3.3 <i>Temps de service et temps de conduite</i>	12
2.3.4 <i>La rémunération brute des conducteurs</i>	13
2.3.5 <i>Les frais de déplacement</i>	13
2.3.6 <i>Temps partiels, CDD et intérimaires</i>	14
2.3.7 <i>Comparatif 2009- 2010, situation dernier trimestre de chaque année</i>	14
2.4 Les coûts de structure	14
2.5 Clients et délais de paiement	15
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	15
2.6.1 <i>La part relative du carburant</i>	16
2.6.2 <i>Les indicateurs d'évolution du prix du gazole</i>	16
<b>3 L'analyse par classe kilométrique</b>	<b>16</b>
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	17
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	17
3.2.1 <i>L'activité des véhicules</i>	17
3.2.2 <i>La productivité des véhicules</i>	17
3.2.3 <i>L'utilisation du matériel</i>	18
3.2.4 <i>Le financement des véhicules</i>	18
3.3 Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite	19
3.3.1 <i>Les conditions d'emploi des conducteurs</i>	19
3.3.2 <i>Rémunération et frais de déplacement des conducteurs</i>	19
3.4 Les autres composantes de coûts	20
3.4.1 <i>Les pneumatiques</i>	20
3.4.2 <i>L'entretien-réparations</i>	20
3.4.3 <i>Les péages</i>	20
3.4.4 <i>Le renouvellement du matériel</i>	20
3.4.5 <i>Les assurances</i>	20
3.4.6 <i>Les coûts de structure</i>	21

<b>4 Conclusions sur l'enquête 2010</b>	<b>21</b>
<b>5 La grille de référence de coûts moyens aux conditions de décembre 2010</b>	<b>22</b>
<b>6 Les principales évolutions depuis 2001</b>	<b>23</b>
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule (4 <sup>ème</sup> trimestre de chaque année)	23
6.1.1 <i>Le kilométrage et la productivité</i>	23
6.1.2 <i>L'utilisation et le mode de financement du matériel</i>	23
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	24
6.2.1 <i>Le carburant et les autres coûts kilométriques directs</i>	24
6.2.2 <i>Les conditions d'emploi et les coûts de personnel de conduite</i>	24
6.2.3 <i>Les autres composantes de coûts fixes d'un véhicule</i>	25
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	25
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule (4 <sup>ème</sup> trimestre de chaque année)	25
<b>7 Exemples d'application de la formule trinôme</b>	<b>26</b>
7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient	26
7.2 Exemples	26
7.2.1 <i>Exemples 1 : Distance d'envoi faible</i>	26
7.2.2 <i>Exemples 2 : Distance d'envoi élevée</i>	27

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises.

Au cours du quatrième trimestre 2010, 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 dépasse 91 % : 9 % des entreprises ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

L'enquête 2010 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 2010 en trois temps :

- Pages 3 à 16 : une analyse des résultats par classe d'effectifs, variable de stratification du panel enquêté ;
- Pages 16 à 21 : une analyse complémentaire par intervalle de kilométrage pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées ;
- Page 22 : 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 2001 (pages 23 à 25) et traite d'exemples pratiques d'application de la formulation trinôme du prix de revient (pages 26 et 27).

## 1 Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance 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.

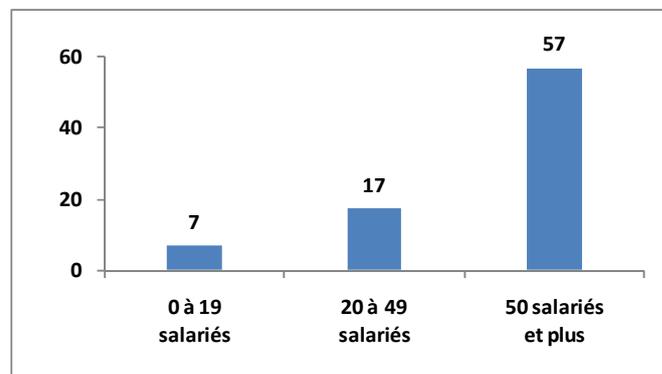
### CONTRIBUTION DES CLASSES D'EFFECTIFS AU CA DU SOUS-SECTEUR 4941A (TRM DE LONGUE DISTANCE)

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

Source : EAE 2007, SOeS

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 2009-2010 DU PARC MOTEUR EXPLOITE EN LONGUE DISTANCE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	+7,7	-2,8	-2,3	-1,8 %

## 2 L'analyse par classe d'effectifs

### 2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

#### 2.1.1 L'activité des véhicules

Après des exercices 2008 et 2009 marqués par une dégradation forte de l'activité des véhicules, l'année 2010 se caractérise par des évolutions relativement plates. Les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules s'inscrivent dans un intervalle de - 1 % à + 1 % :

- une quasi stabilité du kilométrage annuel parcouru (- 0,4 % par rapport à 2009) ;
- une légère augmentation du nombre de jours d'activité de + 0,9 % ;
- une amélioration de la capacité optimale de chargement illustrée par l'augmentation de + 0,8 % du coefficient de chargement du véhicule (produit du taux de parcours en charge et du taux de chargement sur parcours en charge) (cf. supra, page 4).
- une évolution estimée à + 0,4 % de l'indicateur de productivité d'un véhicule : produit du kilométrage annuel parcouru, de la charge utile théorique (25 tonnes) et du coefficient de chargement.

Le parc dédié à la longue distance s'est contracté de - 1,8 % en un an.

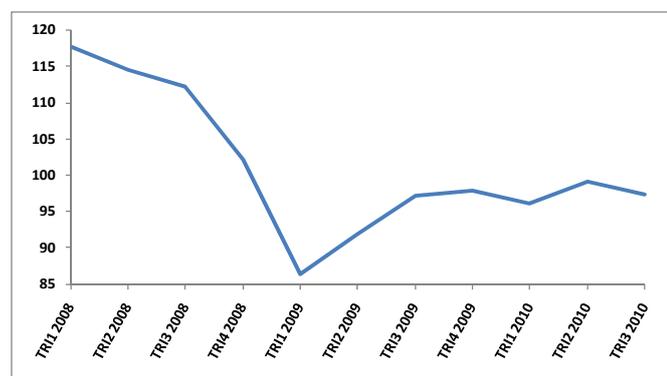
La combinaison de ces deux indicateurs (productivité et parc) donne une baisse d'activité pour la famille de véhicules en longue distance d'environ -1,4 % entre le 4<sup>ème</sup> trimestre 2009 et le 4<sup>ème</sup> trimestre 2010.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	114 868	110 579	113 547	113 100 km
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,6	226,6	230,1	228,4 j
Kilométrage journalier moyen	507	488	493	495 km
Vitesse moyenne	67,9	66,5	66,5	66,8 km/h
Distance moyenne d'une relation	581	521	549	549 km
Indicateur de productivité d'un véhicule	2,093	2,043	2,118	2,092 M t.km

Rappelons que la période d'observation de l'enquête CNR se situe au dernier trimestre de chaque année. L'activité des entreprises de transport en France a été pénalisée à la fin de l'année par deux facteurs exogènes imprévus : le conflit social d'octobre 2010 sur les approvisionnements de carburant et les intempéries hivernales exceptionnelles de décembre 2010.

La reprise intervenue en début d'année 2009 ne s'est pas poursuivie en 2010 par une croissance significative. En clair, le TRM longue distance n'a pas retrouvé les niveaux d'activité d'avant crise. Les indicateurs d'évolution communiqués par le SOeS établissent ce constat. On peut ainsi rappeler que sur les neuf premiers mois de chaque année, l'indice de production des services de transports de zone longue en national a été inférieur de -3,1 % entre 2008 et 2007, de -20,0 % entre 2009 et 2008, alors qu'il a augmenté seulement de +6,2 % entre 2010 et 2009.

#### INDICE DE PRODUCTION DES SERVICES DE TRANSPORTS, ZONE LONGUE, NATIONAL



Source : SOeS

La distance moyenne d'une relation enregistre une diminution plus significative, de -3,5 % en 2010, confirmant la tendance observée lors des enquêtes précédentes (-0,9 % en 2009, -2,9 % en 2008, -1,3 % en 2007). Cette évolution résulte du recentrage des entreprises sur des relations nationales ou

de « grand régional », permettant entre autre chose, de compenser les pertes de marchés à l'international. Une étude récente du SOeS datant de mars 2011 montre que les mauvaises performances du pavillon français à l'international en 2009 sont dues, non seulement à un déficit de compétitivité, mais aussi à son positionnement géographique et aux catégories de marchandises qu'il transporte. A structure d'échanges ou de marchandises identiques, il recule plus que la moyenne européenne.

Comme en 2009, les entreprises de 0 à 19 salariés, dont les véhicules ont parcouru le plus de kilomètres annuellement, opèrent sur un périmètre géographique plus étendu.

La vitesse, mesurée en moyenne à 66,8 km/h, diminue de 0,9 km/h, soit -1,3 %. Ce ralentissement de la vitesse moyenne des véhicules peut s'analyser comme une conséquence du développement des stratégies routières alternatives aux autoroutes.

Dans le contexte actuel de niveau de prix de carburant élevé et d'inflation régulière des péages, il apparaît que la vitesse des véhicules n'est plus perçue comme un facteur absolu de rentabilité.

#### 2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,05	1,08	1,06

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 croît avec la taille de l'entreprise. Plus celle-ci est importante, plus elle dissocie le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ».

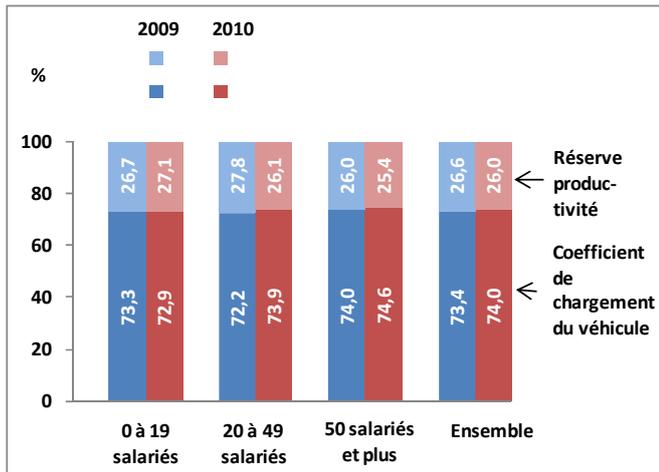
Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines, favorise un meilleur contrôle des heures supplémentaires et augmente le nombre annuel de jours d'exploitation des véhicules.

#### 2.1.3 La productivité des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	85,0	84,5	85,8	85,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	85,8	87,4	87,0	86,8 %
Temps d'attente moyen d'un chargement	1,68	1,66	1,71	1,69 h
Temps d'attente moyen d'un déchargement	1,56	1,74	1,74	1,70 h

La productivité des véhicules s'est légèrement améliorée en 2010 : +0,2 % pour le taux de parcours en charge et +0,7 % pour le taux de chargement sur parcours en charge.

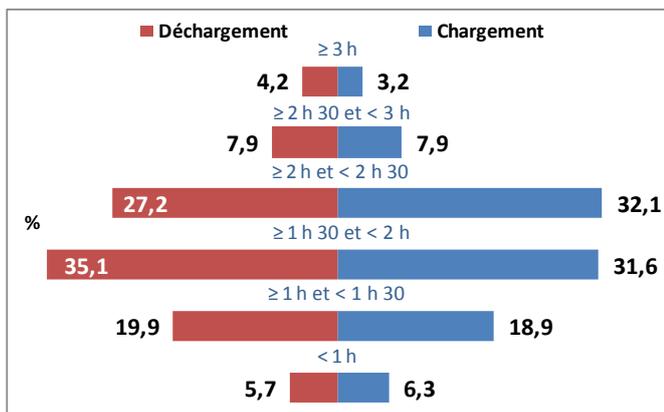
## COEFFICIENT DE CHARGEMENT DU VEHICULE



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

A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule augmente en moyenne de + 0,8 % en 2010. Cette croissance n'est pas généralisée sur tout l'échantillon et ne concerne que les entreprises de plus de 20 salariés. Les petites entreprises ont au contraire enregistré une détérioration du coefficient de chargement de - 1,4 %.

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



Les temps d'immobilisation du véhicule augmentent en moyenne de + 3,4 % en 2010. Deux explications sont possibles.

D'une part, dans le contexte actuel toujours fragile, les entreprises de transport peuvent moins se permettre de sélectionner leurs clients en fonction des temps d'attente, stratégie que le CNR a parfois observé lors des années de croissance d'activité, comme par exemple en 2004. D'autre part, les entreprises bénéficiaires de transports ont également subi la crise. Elles se sont généralement concentrées sur les

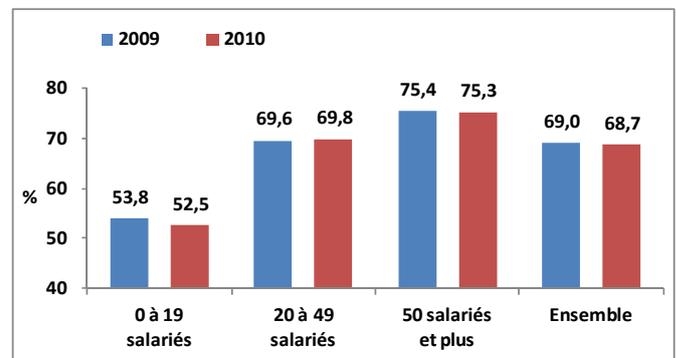
fonctions vitales productives ou commerciales, et ont délaissé les fonctions non productives directes de type administratives ou logistiques.

La répartition des temps d'attente s'est peu modifiée. On retrouve structurellement les mêmes caractéristiques que les années précédentes. La majorité des temps d'attente, 82,2 % pour le déchargement et 82,6 % 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 diminue légèrement en 2010, effet probable du conflit social d'octobre 2010 dans le secteur pétrolier. La structure d'approvisionnement oscille tous les ans autour de 70 % pour la cuve et 30 % pour la pompe.

## POURCENTAGE D'APPROVISIONNEMENT CITERNE



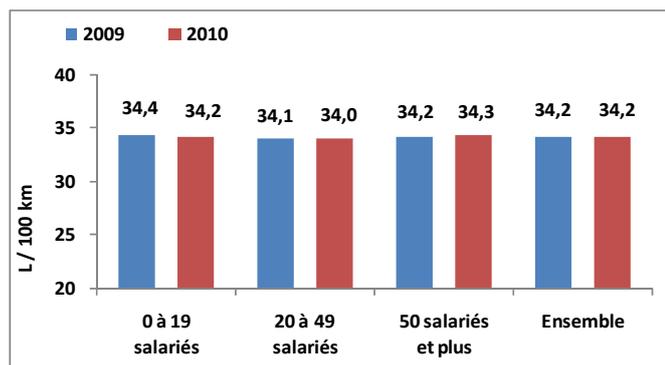
Les entreprises de 0 à 19 salariés restent moins équipées en citerne et hésitent à procéder à un tel investissement de plus en plus long à amortir. Seulement 60,5 % d'entre elles possèdent une cuve. En revanche, le taux d'équipement en citerne atteint 76,5 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 95,1 % pour celles de 50 salariés et plus.

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 redéfinit les normes techniques et les contrôles en la matière. Ces nouvelles normes peuvent avoir un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

Le volume moyen du dispositif de stockage dépend lui aussi de la taille de l'entreprise : 35,3 m<sup>3</sup> pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 46,1 m<sup>3</sup> pour celles de 20 à 49 salariés et 67,9 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>, bénéficient de prix moins attractifs.

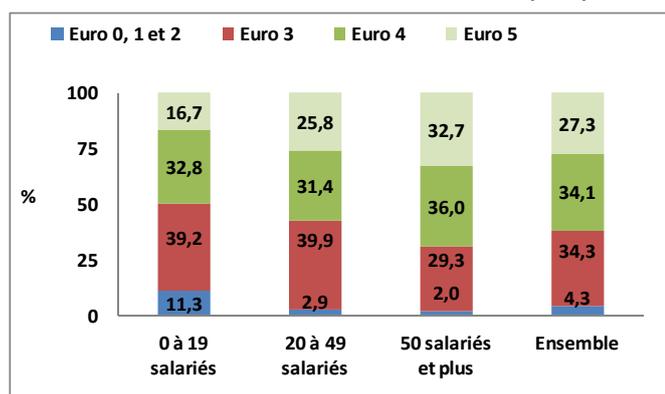
### CONSUMMATION DU VEHICULE (EN LITRES AUX 100 KM)



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

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



La Commission Européenne fixe régulièrement, en les abaissant, des seuils maximaux pour les rejets polluants des véhicules roulants neufs. La norme Euro 4, en vigueur pour les poids lourds neufs immatriculés entre le 1<sup>er</sup> octobre 2006 et le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 2009. Elle abaisse le plafond d'émission d'oxyde d'azote accepté par Euro 4 d'environ 40 %.

Une étude récente du SOEs montre que les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les poids lourds français augmentent moins vite que les volumes de marchandises transportés.

Rapportées aux kilomètres parcourus, aux tonnes.kilomètres produites et aux tonnages transportés, ces émissions ont diminué entre 1996 et 2006 respectivement de - 3,3 %, - 13,2 % et - 8,5 %.

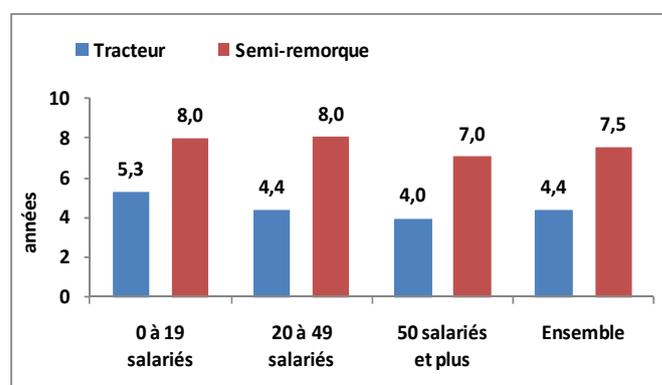
Cette efficacité environnementale accrue s'explique conjointement par l'application de ces normes Euro et par la massification de certains flux de transports.

Le pourcentage de véhicules répondant à la norme la plus récente Euro 5 s'accroît logiquement cette année. Elle passe de 16,9 % en 2009 à 27,3 % en 2010. Phénomène surprenant, les véhicules Euro 3 représentent toujours le tiers du parc exploité en longue distance, et ce malgré l'abandon de la norme pour les véhicules neufs depuis octobre 2006. A contrario, la catégorie Euro 4 paraît sous-représentée.

Cette permanence des Euro 3 s'explique par un ralentissement du taux de renouvellement des véhicules dû à la crise de 2008 / 2009. Les entreprises dont la capacité d'investissement s'est détériorée, remplacent leurs véhicules Euro 3 par des Euro 5.

La part des véhicules de norme Euro 4 et Euro 5 croît avec la classe d'effectifs. Les petites entreprises, confrontées à des conditions de financement et d'acquisition de véhicules moins avantageuses, renouvellent moins souvent leurs véhicules.

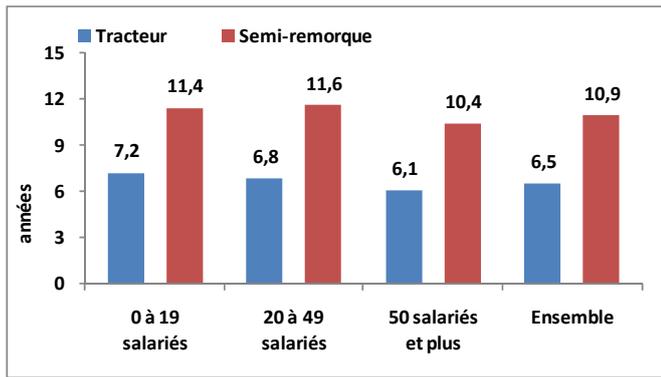
### AGE MOYEN DES VEHICULES (EN ANNEES)



L'âge des tracteurs décroît avec l'effectif. L'écart entre les deux classes d'effectifs extrêmes est de 1,3 an. Les entreprises de 50 salariés et plus développent des politiques de renouvellement plus rapides, du fait de leur capacité d'investissement plus importante. Ce sont elles aussi qui font le plus appel à la location financière, mode de renouvellement plus court que les autres.

Les normes Euro 4 et Euro 5 sont de ce fait significativement plus représentées : 68,7 % des véhicules exploités répondent aux dernières normes pour seulement 49,5 % dans les entreprises de 0 à 19 salariés.

### DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES (EN ANNEES)

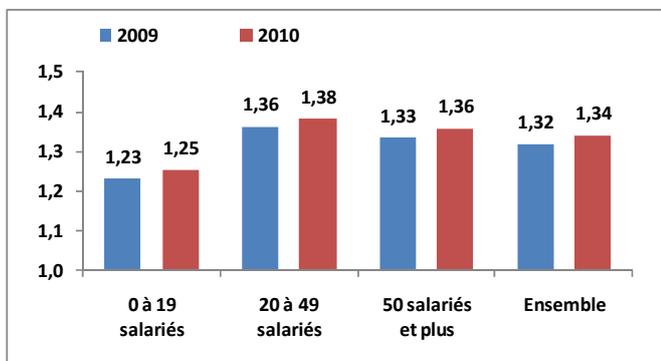


La durée de conservation moyenne des véhicules s'allonge de + 0,4 an pour un tracteur et de + 0,3 an pour une semi-remorque. Les entreprises attendent de consolider leur capacité financière altérée par les exercices 2008 et 2009 difficiles, avant d'engager des investissements.

Autre facteur explicatif, la durée de conservation dépend parfois d'un kilométrage déterminé à l'avance. Ce seuil est atteint moins rapidement quand le kilométrage annuel diminue. Dans le contexte actuel de baisse d'activité, il est donc logique d'observer une augmentation des durées de vie de conservation.

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

### RATIO SEMI-REMORQUE / TRACTEUR



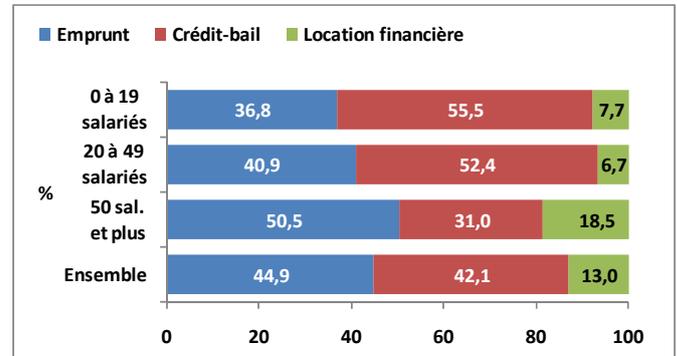
Le ratio semi-remorque / tracteur est voisin tous les ans de 1,30. Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent toujours le ratio le plus faible. L'achat de semi-remorques supplémentaires reste marginal pour ces petites entreprises, moins enclines à pouvoir répondre aux demandes globales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

La fiche pays du CNR de mars 2010 consacrée à la Pologne signale que ce ratio est inférieur à 1 pour ce pays, où le transport international est majoritaire (56 % des t.km produits par le pavillon polonais). Les PECO, très offensifs sur les marchés internationaux, développent des prestations de « traction pure », stratégie clairement distincte de l'activité traditionnelle française.

### 2.1.6 Le financement des véhicules

Pour la première fois depuis 2002, le mode de financement principal des véhicules moteurs sur l'ensemble de l'échantillon est l'emprunt classique.

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



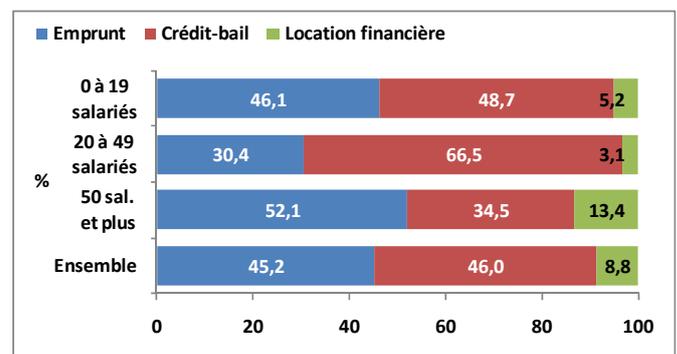
Il représente près de 45 % des financements. Les niveaux historiquement bas des taux d'intérêt ont favorisé sa progression, toutefois légère par rapport à 2009 (il pesait déjà 43,1 % des financements). Une constante dans l'observation depuis plusieurs années, la location financière est une pratique très minoritaire, alors qu'elle était majoritaire en 2000.

Son érosion continue depuis 10 ans 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.

L'analyse par classe d'effectifs fait apparaître des dispersions marquées. La part du crédit bail est maximale pour les entreprises de 0 à 19 salariés et représente 56 % des financements. La structure financière moins large de ces entreprises limite leur recours à l'emprunt classique. Au contraire, les entreprises de 50 salariés et plus financent plus d'un véhicule sur deux par emprunt.

La location, mode sous-tendant un cycle plus court de renouvellement, explique en partie les variations de l'âge moyen et de la durée de conservation observées selon les classes d'effectifs.

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



Le crédit-bail reste le mode privilégié pour le financement des semi-remorques. Il représente en moyenne 46,0 % des financements. Les véhicules tractés coûtant moins cher, l'arbitrage entre modes de financement est moins décisif.

### 2.1.7 Comparatif 2009 - 2010, situation dernier trimestre de chaque année

	2009	2010	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	113 500 km	113 100 km	- 0,4 %
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,06	0,0 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,4 j	228,4 j	+ 0,9 %
Kilométrage journalier moyen	501 km	495 km	- 1,2 %
Vitesse moyenne	67,7 km/h	66,8 km/h	- 1,3 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,32	1,34	+ 1,5 %
Taux de kilométrage en charge	85,1 %	85,3 %	+ 0,2 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,2 %	86,8 %	+ 0,7 %
Coefficient de chargement du véhicule	73,4 %	74,0 %	+ 0,8 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,083 M t.km	2,092 M t.km	+ 0,4 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,65 h	1,69 h	+ 2,4 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,63 h	1,70 h	+ 4,3 %

## 2.2 Les coûts du véhicule

### 2.2.1 Les pneumatiques

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pneumatiques : coût kilométrique	0,026	0,028	0,026	0,026 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	0,7	11,5	30,1	18,6 %

Le coût kilométrique moyen s'élève comme l'année dernière à 0,026 €/km. Les conduites économiques en carburant préconisées dans de nombreuses entreprises, se traduisent indirectement par une amélioration des performances des pneumatiques.

L'utilisation de plus en plus répandue des logiciels embarqués, permettant de suivre les comportements de conduite, contribue à ce phénomène. L'accroissement de la durée de vie des pneumatiques s'allonge et compense alors l'inflation constatée sur le prix moyen d'un pneu (+ 3,6 % entre décembre 2009 et décembre 2010).

L'externalisation de la gestion des pneumatiques concerne principalement les entreprises de 50 salariés et plus, ce type

de prestations étant plus adapté pour des grandes flottes. Comme l'année dernière, moins de 1 % des entreprises de 0 à 19 salariés souscrit des contrats pneumatiques.

### 2.2.2 L'entretien-réparations

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,077	0,073	0,069	0,072 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	1,7	6,9	6,9	5,7 %

Le coût kilométrique d'entretien-réparations augmente de + 1,4 % en 2010. Les dépenses de maintenance ont été alourdies par l'inflation observée sur les pièces de rechange (ce que confirme l'indice INSEE correspondant en hausse de + 3,6 % entre décembre 2009 et décembre 2010), sur les prestations d'entretiens externes (+ 2,4 %) et sur les lubrifiants (+ 2,6 %). Le vieillissement du parc constaté (+ 0,6 an pour un tracteur et + 0,8 an pour une semi-remorque) et les reports de renouvellement imposés par la crise ont aussi généré des surcoûts de maintenance.

La décroissance observée par classe d'effectifs s'explique principalement par l'âge moyen des véhicules, minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières bénéficient aussi vraisemblablement d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et mains-d'œuvre).

Les contrats d'entretien-réparations sont souscrits en nombre limité, environ par 6 % des entreprises de l'échantillon 2010, et concernent essentiellement des entreprises de plus de 20 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. Ils restent souscrits par un nombre infime d'entreprises, 3 % du panel 2010.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pourcentage de contrat full-service	0,0	2,2	3,4	3,0 %

Les dispersions par classe d'effectifs montrent que ces prestations sont économiquement plus compatibles avec des parcs importants.

Globalement, les politiques d'externalisation des opérations de maintenance (pneumatiques et entretiens) sont plus rares pour les entreprises de 0 à 19 salariés, où la polyvalence fonctionnelle des conducteurs, voire du chef d'entreprise, favorise l'internalisation de ces coûts.

Au contraire, les grandes entreprises, organisées souvent par réseau, sous-traitent plus facilement la maintenance à des entités internes ou externes.

### 2.2.3 Les péages

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Péages : coût kilométrique	0,068	0,066	0,072	0,069 €/km
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 855	7 297	8 123	7 850 €

Les dépenses annuelles de péages autoroutiers diminuent en 2010 de - 3,2 %. Rapportés au kilométrage total parcouru, les coûts d'autoroute diminuent de - 2,8 % en 2010.

Les tarifs autoroutiers de classe 4 ayant été revalorisés en moyenne de + 1,2 % au 1<sup>er</sup> février 2010, l'explication arithmétique de ces baisses réside dans un moindre recours à l'autoroute estimé alors à - 4,3 % en 2010.

Les entreprises, confrontées à l'inflation régulière des péages de classe 4 et à la contraction des remises commerciales accordées par les réseaux, développent des stratégies routières alternatives. Le CNR estime d'ailleurs à + 28,9 % l'inflation moyenne totale des coûts d'usage des autoroutes entre 2006 et 2010.

Dans de nombreux cas, le facteur de productivité kilométrique directe, lié à une vitesse plus soutenue et stable (régime moteur régulier) est remis en cause et ne permet plus de compenser le coût d'usage jugé prohibitif.

% de kilométrages effectués sur autoroutes payantes *	≤ 23%	> 23% et ≤ 32%	> 32% et ≤ 56%	> 56%
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	105 727	114 428	114 133	117 027 km
Vitesse moyenne	65,4	66,6	66,9	67,5 km/h
Consommation aux 100 Km	36,0	33,6	34,3	33,6 L
Pneumatiques : coût kilométrique	0,027	0,025	0,027	0,026 €/km
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,075	0,071	0,077	0,058 €/km
Péage : montant annuel par véhicule	4 860	6 632	9 043	10 566 €
Somme des coûts directs kilométriques	0,498	0,479	0,511	0,534 €/km

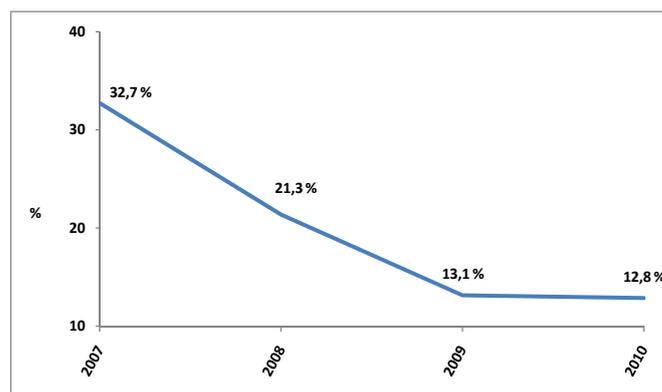
\* Chaque intervalle représente 25% de l'échantillon (notion de quartiles statistiques, cf. page 16)

Les résultats de la segmentation de l'échantillon selon la fréquence du recours à l'autoroute sont éloquentes, plus particulièrement entre les deux classes extrêmes « ≤ 23 % » et « > 56 % ». Le recours à l'autoroute reste l'apanage des entreprises évoluant sur la très longue distance. Néanmoins, la productivité kilométrique et les économies de coûts marginaux de pneumatiques ou d'entretiens induites par une utilisation régulière de l'autoroute ne permettent pas de

compenser les coûts de péages correspondants élevés. Au final, la somme des coûts kilométriques directs regroupant les composantes carburant, maintenance, pneumatiques et péages augmente significativement entre les deux intervalles extrêmes.

Le choix de l'autoroute devient aujourd'hui moins automatique. Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le nombre d'entreprises répondant par l'affirmative décroît tous les ans.

### % D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE



### 2.2.4 Le renouvellement et les conditions de financement du matériel

Les montants indiqués ci-dessous 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 du matériel	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	76 576	76 118	75 658	75 986 €
Semi-remorque	26 862	25 998	26 980	26 701 €

La valeur moyenne d'un tracteur augmente légèrement en 2010 de + 0,6 %. Cette quasi stabilité est symptomatique des pratiques tarifaires des constructeurs. Le marché des poids lourds neufs a enregistré entre 2008 et 2009 un recul historique, de l'ordre de - 45,8 % pour les immatriculations de tracteurs neufs et de - 49,4 % pour les semi-remorques neuves. Dans ce contexte, les constructeurs ont pratiqué des politiques tarifaires mesurées et ont parfois neutralisé leurs tarifs (observés sur la période d'enquête).

Le report des politiques de renouvellement de véhicules imposé par la crise, limite de facto les variations de ces statistiques, qui portent alors sur les mêmes véhicules que l'année dernière.

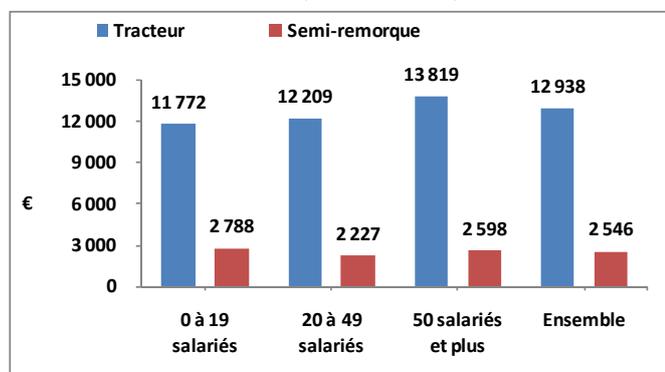
La valeur des tracteurs décroît avec les classes d'effectifs. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marchés » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise.

Les petites entreprises qui achètent des matériels souvent à l'unité, ont un poids commercial limité.

Néanmoins, l'observation est plus homogène en 2010 que les années précédentes. Les différences de prix entre les deux classes extrêmes s'atténuent, passant de 3 279 € en 2009 à 918 € en 2010. Les pratiques des « patrons artisans » reposant sur l'exploitation de tracteurs haut de gamme (puissants, toutes options), se sont vraisemblablement rationalisées avec la crise.

Il n'y a pas d'effet taille de l'entreprise pour les semi-remorques. 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. En moyenne, les entreprises exploitent leurs semi-remorques 4,4 ans de plus que leurs tracteurs. Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur.

VALEUR RESIDUELLE DU MATERIEL (EN € / VEHICULE)

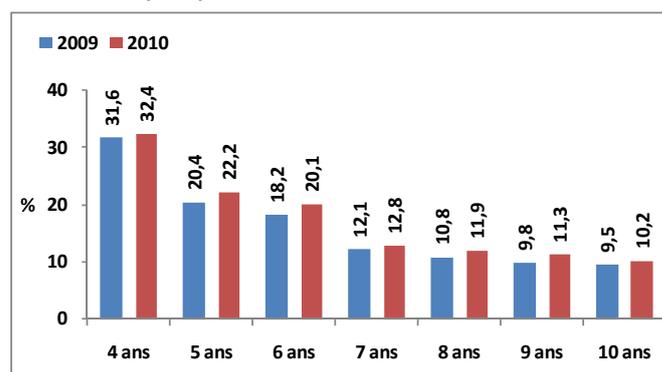


Les valeurs de revente des tracteurs augmentent significativement avec les classes d'effectifs, les grandes entreprises bénéficient d'avantages commerciaux.

Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour le tracteur de 32,4 % à 4 ans à 10,2 % à 10 ans. Pour les véhicules tractés, ils s'échelonnent de 17,5 % à 6 ans à 8,3 % à 12 ans.

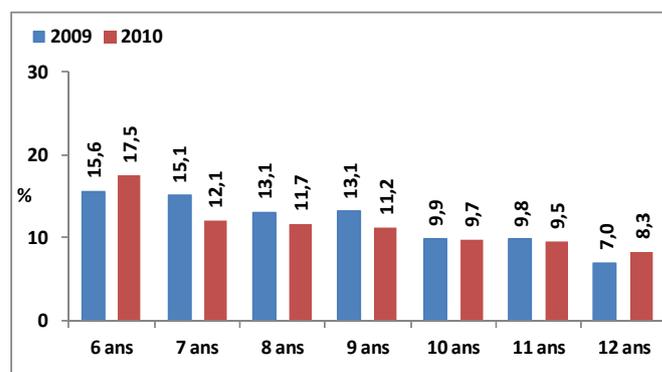
Les valeurs de revente des tracteurs augmentent de +2,2 % en 2010. Après avoir connu une année 2009 catastrophique, le marché de l'occasion reprend en 2010. Les immatriculations de tracteurs d'occasion s'accroissent sur 2010 de +11,2 %.

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



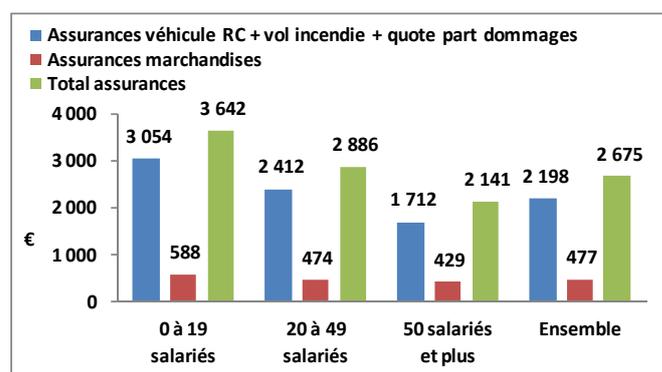
Du côté des semi-remorques, le marché ne s'est pas encore orienté vers une reprise. Les prix de revente baissent encore en 2010 (-6,1 % par rapport à 2009, -29,9 % en deux ans).

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



### 2.2.5 Les assurances

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES (EN € / AN)



La composante assurance reste le poste le plus différencié selon les entreprises. Cette année encore, les entreprises de 50 salariés et plus semblent avoir mieux renégocié leurs contrats d'assurances.

Outre un effet d'échelle incontestable, intervient le rapport de force souvent défavorable entre les petites entreprises et leurs prestataires d'assurances.

Les types de couverture disparates selon les cas (au tiers, dommages tous risques, durée de la couverture, etc.) influent aussi sur le montant des primes. L'écart entre classes extrêmes atteint 1 501 €.

Le montant total annuel des assurances diminue de - 2,5 % en 2010. Cette tendance est une constante depuis l'observation 2005. Les renégociations de contrats régulières et les modifications contingentes des couvertures ont engendré une diminution des dépenses d'assurances de - 17,1 % en 6 ans.

L'effet est accentué par les décalages de renouvellement de véhicules évoqués précédemment. Le nombre de véhicules en cours de financement effectif diminue inexorablement, tout comme l'assurance dommage tous risques liée à ce financement.

La variation des assurances marchandises (- 2,9 % en 2010) ne s'explique pas seulement par ces considérations commerciales. Les primes sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises. Leur évolution est donc symptomatique de la baisse d'activité des véhicules en 2010.

### 2.2.6 Comparatif 2009 - 2010 situation dernier trimestre de chaque année

	2009	2010	Evolution
Entretien-réparations *	0,071 €/km	0,072 €/km	+ 1,4 %
Pneumatiques *	0,026 €/km	0,026 €/km	0,0 %
Péages *	0,071 €/km	0,069 €/km	- 2,8 %
Valeur d'un tracteur	75 516 €	75 986 €	+ 0,6 %
Valeur d'une semi-remorque	26 491 €	26 701 €	+ 0,8 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 253 €	2 198 €	- 2,4 %
Assurance marchandises transportées	491 €	477 €	- 2,9 %
<b>Total assurances</b>	<b>2 744 €</b>	<b>2 675 €</b>	<b>- 2,5 %</b>

\* Coûts rapportés au kilométrage total parcouru

## 2.3 Les conditions d'emploi du personnel de conduite

### 2.3.1 Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification et de leur ancienneté

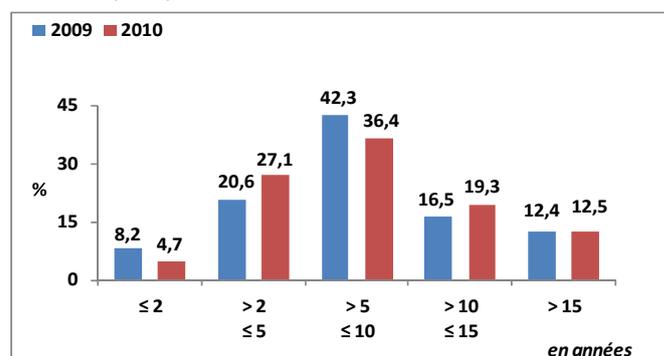
Les conducteurs affectés majoritairement aux poids lourds 40 tonnes observés par le CNR répondent aux qualifications 138M et 150M définis dans la convention collective de la manière suivante :

- « 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. »

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	97,6	87,4	97,1	94,7 %
Ancienneté en entreprise	8,4	8,3	8,7	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.

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



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 ». La part des conducteurs ayant 2 ans et moins d'ancienneté en entreprise diminue. A contrario, les classes d'ancienneté supérieures à 10 ans voient leurs poids augmenter, passant de 28,9 % en 2009 à 31,8 % en 2010.

La répartition des conducteurs par classe d'ancienneté s'est déformée avec la crise.

D'une manière générale, les entreprises de transport confrontées à une contraction historique de leur activité n'ont pu maintenir leur niveau d'emploi salarié.

#### EMPLOI SALARIE - TRANSPORT ET ENSEMBLE DES SECTEURS PRINCIPALEMENT MARCHANDS (NIVEAUX EN MILLIERS)

	Année pleine			9 premiers mois de l'année		
	2008	2009	Evolution	2009	2010	Evolution
Transport routiers de fret	346,8	330,6	- 4,7 %	332,3	326,7	- 1,7 %
Industrie	3 552,4	3 402,3	- 4,2 %	3 421,8	3 301,8	- 3,5 %
Construction	1 486,9	1 459,2	- 1,9 %	1 459,2	1 433,6	- 1,8 %
Tertiaire marchand	11 289,1	11 065,4	- 2,0 %	11 060,2	11 176,3	+ 1,0 %
Ensemble des secteurs principalement marchands (hors intérim, hors agriculture)	16 328,4	15 921,6	- 2,5 %	15 941,2	15 911,7	- 0,2 %

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

La baisse du niveau d'emploi du transport routier de fret observée entre 2008 et 2009 s'atténue sur les 3 premiers trimestres de 2010. L'indicateur de tension, qui rapporte les offres collectées par Pôle emploi aux demandes d'emploi, est ainsi quasi stable pour les conducteurs de TRM longue distance entre le deuxième et le troisième trimestre 2010 (voisin de 0,63, soit 63 offres pour 100 demandeurs), mais reste par contre bien en deçà de sa moyenne de longue période (environ 0,91).

Néanmoins, cette contraction de l'emploi en TRM (-4,7 % en 2009) reste largement inférieure à la baisse d'activité du TRM observée sur la même période (-15,5 %).

#### 2.3.2 Nombre annuel de jours d'activité des conducteurs

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	219	216	213	215 j

Le nombre de jours d'activité sur l'ensemble de l'échantillon est de 215 jours, soit un de plus qu'en 2009. Cette évolution est logique au regard des variations calendaires de 2010 qui compte 1 jour férié de moins que 2009. En comparant ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés, calculé comme suit :

$(52 \text{ semaines} - 5 \text{ semaines de congés payés}) \times (5 \text{ jours par semaine}),$  minoré des 7 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2010, soit 228 jours.

On obtient un écart de 13 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels.

#### 2.3.3 Temps de service et temps de conduite

Les temps indiqués 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 ont été exclus de cette statistique.

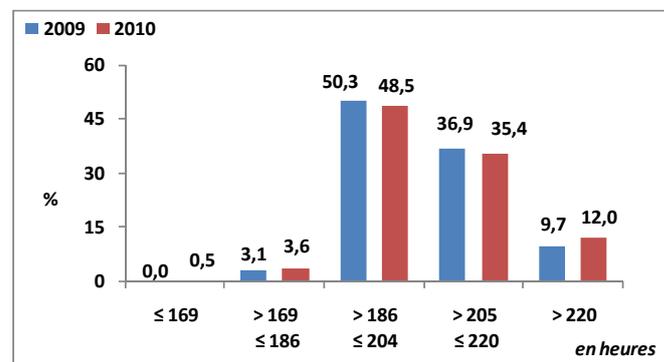
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps de service mensuel	209,0	205,2	205,0	205,9 h
Temps de conduite mensuel	159,6	150,3	155,4	155,1 h
% de temps de conduite dans le temps de service	76,4	73,2	75,8	75,3 %

Le temps de service moyen d'un conducteur est comme en 2009 de 205,9 heures. Contrôler les temps de service et de facto les heures supplémentaires, reste une préoccupation majeure des entreprises dans un contexte économique difficile.

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 et des temps de conduite de la première classe s'explique toujours par la présence des conducteurs « artisans patrons » qui, dans l'exercice de leur profession, ont un temps de service usuellement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

Les variations des temps de conduite par classe d'effectifs sont parallèles à celles observées pour le kilométrage parcouru des véhicules. Là encore, l'observation 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.

#### REPARTITION DES CONDUCTEURS 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. 4,1 % 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.

### 2.3.4 La rémunération brute des conducteurs

Les rémunérations indiquées ci-dessous sont celles constatées au cours du 4ème trimestre 2010 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.

D'une manière globale, les salaires observés enregistrent une hausse de + 2,9 % en 2010. Cette évolution est logique, les minima de rémunération inscrits dans la convention collective ayant été revalorisés de + 2,9 % pour un 150M à compter du 21 février 2010 (suite à l'extension de l'accord social de décembre 2009).

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2010. On comparera ici les minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté majoritaire 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 209,0 heures, les minima conventionnels s'élèvent pour les coefficients 138M et 150M, respectivement à 2 184 € et 2 246 €. Les écarts entre le salaire moyen observé (2 285 € en 2010) et ces minima se positionnent à + 4,6 % et + 1,7 %.
- Dans la classe 20 à 49 salariés, pour un temps de service moyen de 205,2 heures, le salaire moyen observé (2 239 €) est supérieur de + 5,1 % et de + 2,2 % aux minima prévus par la convention collective pour les coefficients 138M et 150M (respectivement 2 130 € et 2 190 €).
- Dans la classe 50 salariés et plus, pour un temps de service moyen de 205,0 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138M et 150M, respectivement de 2 127 € et de 2 187 €. Les écarts avec le salaire moyen observé en 2010 (2 265 €) s'élèvent à + 6,5 % et + 3,6 %.

Les salaires moyens observés 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. Au contraire des salaires, les primes ont significativement diminué en 2010 : - 3,0 % pour

les primes versées mensuellement et - 33,3 % pour les primes versées annuellement. Les primes mensuelles incluent les indemnités dues au travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non accident ou retour de fret). Ces dernières constituent par nature un complément de rémunération variable avec l'activité de l'entreprise. Leur baisse de - 3,0 % en 2010 témoigne de la baisse 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. Leur diminution de - 15,4 % observée en 2009 s'est accélérée en 2010, pour atteindre en deux ans - 43,6 %. Cette chute témoigne de la dégradation des comptes des entreprises de transport depuis le début de la crise.

### 2.3.5 Les frais de déplacement

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	8 367	7 847	8 408	8 254 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	38,21	36,33	39,47	38,39 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des barèmes de la convention collective. Elles sont fonction du nombre de jours d'activité du conducteur et plus particulièrement du nombre de découchés et de repas journaliers. Les indemnités conventionnelles ont été revalorisées de + 3,0 % à compter du 21 février 2010, date de l'extension de l'accord social de décembre 2009 dans la convention collective.

Par rapport à 2009, le montant annuel des frais de déplacement versés à un conducteur augmente de + 0,5 % sur l'ensemble de l'échantillon. L'incidence de la revalorisation des minima conventionnels a donc été en partie compensée par le recentrage de l'activité des entreprises sur des relations plus courtes (cf. supra page 4). L'augmentation du nombre annuel de jours d'activité tend à diminuer mathématiquement la statistique rapportée à une journée d'activité.

Les disparités par classe d'effectifs s'expliquent en partie par le poids différencié du transport international, activité majorant les indemnités de déplacement de 18 %.

Le facteur kilométrique intervient lui aussi mais dans une moindre mesure. La probabilité de déclencher un découché augmente certes 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.

### 2.3.6 Temps partiels, CDD et intérimaires

Pourcentage d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
à des personnels affectés partiellement à la LD	18,6	22,1	8,5	14,3 %
à des CDD	9,3	10,3	8,5	9,2 %
à des intérimaires	7,0	10,3	4,9	6,7 %

Le recours à des personnels supplémentaires affectés partiellement à l'activité longue distance (LD) se répand : 14,3 % des entreprises de l'échantillon emploient ces personnels en 2010, soit trois points de plus qu'en 2009.

La part des entreprises employant des conducteurs en CDD est elle aussi en progression et passe de 3,8 % en 2009 à 9,2 % en 2010. Les entreprises qui n'ont pu maintenir leur effectif permanent avec la crise, peuvent faire appel à ces personnels complémentaires (internes ou externes) pour répondre aux variations de la demande de transport.

Les décisions de recrutement deviennent stratégiques quand la conjoncture est autant dégradée. Le contrat à durée déterminée apparaît alors comme une étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

L'emploi de cette catégorie de personnel est minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus (8,5 % d'entre elles travaillent avec des temps partiels ou des CDD). Celles-ci comptent par définition un effectif permanent affecté 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 contrats d'intérim concernent 6,7 % des entreprises en 2010, contre 4 % en 2009. On retrouve la tendance observée pour les temps partiels et les CDD. Comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre un taux moyen de recours à l'intérim de 3,3 % (source Bilan social SOeS 2009, 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 le niveau d'activité est heurté, ce qui est le cas dans le TRM depuis 2008. L'évolution du niveau d'emploi global de l'intérim dans le transport et l'entreposage illustre ce phénomène.

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

	Année pleine			9 premiers mois de l'année		
	2008	2009	Evolution	2009	2010	Evolution
Intérim utilisé dans le "Transport et entreposage"	53,1	45,1	-15,1 %	43,9	53,2	+21,0 %

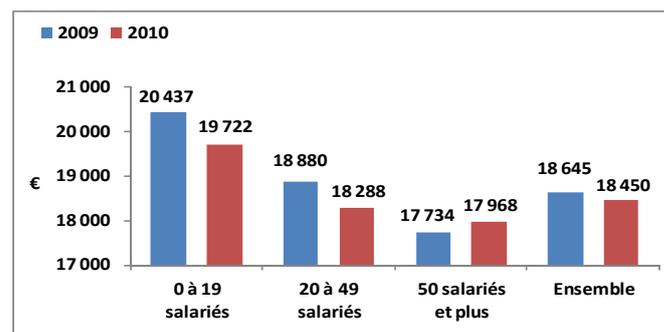
Sources : SOeS à partir d'Insee, Dares, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

### 2.3.7 Comparatif 2009- 2010, situation dernier trimestre de chaque année

Conducteur à plein temps	2009	2010	Evolution
Salaire mensuel	2 199 €	2 263 €	+ 2,9 %
Primes moyennes mensuelles	66 €	64 €	- 3,0 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	33 €	22 €	- 33,3 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 298 €	2 349 €	+ 2,2 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	214 j	215 j	+ 0,5 %
Montant annuel des frais de déplacement	8 211 €	8 254 €	+ 0,5 %
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	38,37 €	38,39 €	+ 0,1 %

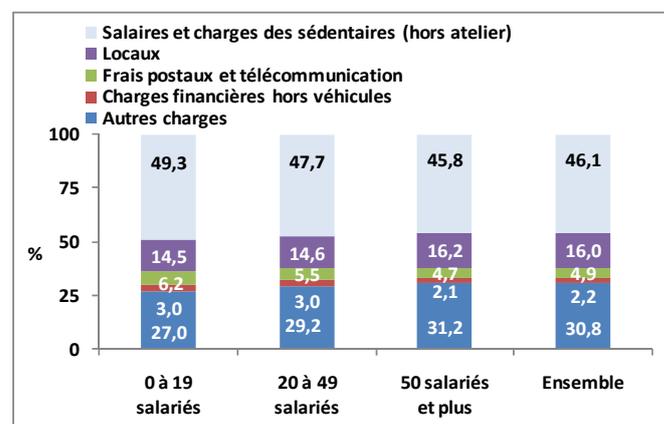
### 2.4 Les coûts de structure

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



Les coûts de structure diminuent de - 1,0 % en 2010 sur l'ensemble de l'échantillon. Les entreprises ont vraisemblablement optimisé la gestion et la fonction administrative pour compenser les baisses d'activité. Cette évolution ne concerne pas les entreprises de 50 salariés et plus, qui connaissent des coûts déjà largement optimisés.

#### REPARTITION PAR NATURE DE CHARGES (EN %)



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

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

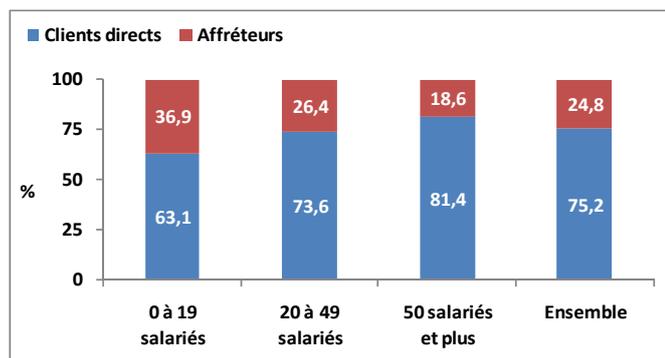
Le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec la taille des entreprises : 6,2 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés contre 5,5 % pour celles de 20 à 49 salariés et 4,7 % pour celles de 50 salariés et plus. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle pour les coûts 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-après).

Les charges financières décroissent elles aussi avec l'effectif. Les petites entreprises dont les structures financières restent plus vulnérables, ont vu leur bilan se détériorer avec la crise. Les difficultés de trésorerie se soldent alors par des coûts financiers. Intervient aussi le différentiel de rapports commerciaux entre l'entreprise et ses fournisseurs, plus favorables pour les grandes entreprises.

## 2.5 Clients et délais de paiement

Les clients directs sont majoritaires et représentent près de trois clients sur quatre des entreprises de transport de marchandises à 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.

### NATURE DES CLIENTS (EN %)

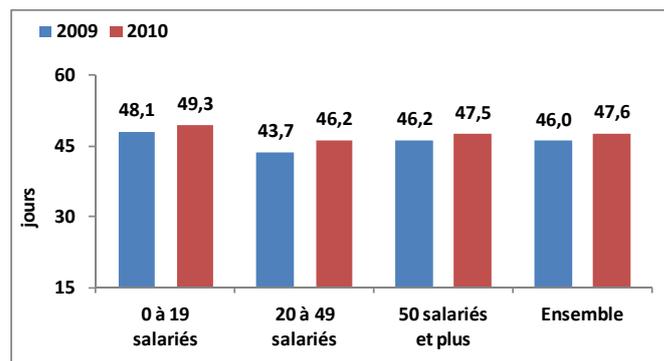


Les délais de paiement moyens se sont détériorés cette année : + 1,4 jours pour les clients directs et + 1,6 jours pour les commissionnaires ou affréteurs. Depuis 2008, ils augmentent respectivement de 3 jours (+ 7,6 %) et de 4 jours (+ 9,2 %). La conjoncture économique a donc incontestablement tendu les rapports commerciaux entre les transporteurs et leurs clients, grevant alors indirectement la trésorerie des entreprises.

### DELAI DE PAIEMENT CLIENTS DIRECTS (EN JOURS)



### DELAI DE PAIEMENT AFFRETEURS (EN JOURS)



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

## 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 du dispositif légal.

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

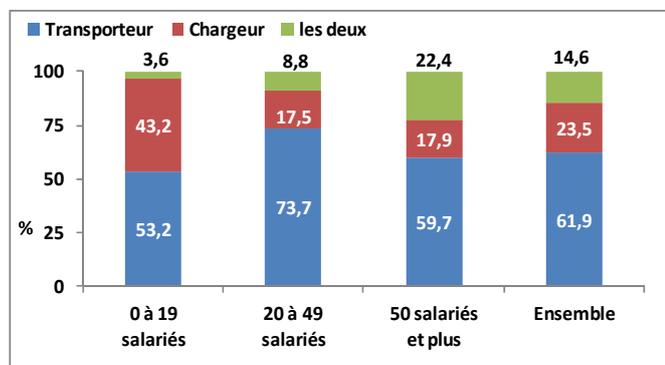
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	62,4	88,0	100,0	88,4 %

Les pratiques d'indexation sont d'autant plus répandues que les entreprises sont importantes. Seulement 62,4 % des petites entreprises indexent leurs prix des variations du gazole. Ces dernières ont plus recours aux bourses de fret, synonymes de relations spots, non assujetties à l'indexation légale.

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 le transporteur est petit.

### 2.6.1 La part relative du carburant

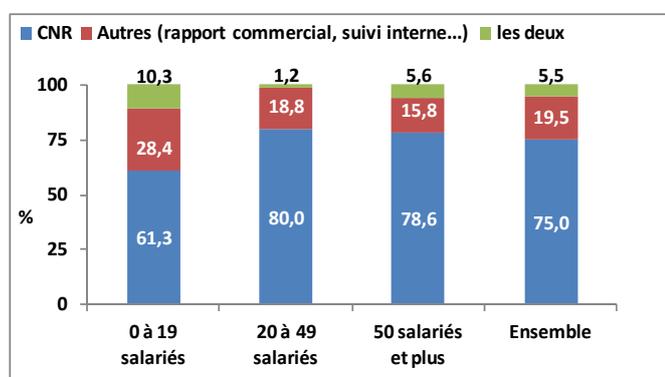
#### QUI FIXE LA PART RELATIVE ? (%)



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

Le chargeur décide unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule dans 43,2% des cas pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Cette influence diminue pour les entreprises de plus de 20 salariés.

#### D'APRES QUELLE SOURCE ? (%)



Le Comité National Routier est incontestablement la source de référence principale des acteurs du transport dans l'indexation gazole : trois quarts des parts relatives utilisées dans les formules de calcul proviennent directement de l'information statistique du CNR.

### 2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix de l'indicateur d'évolution du prix du gazole. Seulement 13,7% 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 leur libre choix ou non) à des indicateurs

d'évolution externes au CNR. Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. supra page 5, Le carburant) peut aussi justifier cette préférence pour les indices pompe.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Prix cuve CNR	13,5	39,7	34,2	30,9 %
Indice gazole pro CNR	42,1	34,1	31,6	34,6 %
CNR (non précisé)	12,3	18,0	25,9	20,8 %
<b>Total CNR</b>	<b>67,9 %</b>	<b>91,8 %</b>	<b>91,7 %</b>	<b>86,3 %</b>
Prix pompe DIREM	9,9	3,4	6,8	6,6 %
Calculs spécifiques transporteurs	3,5	3,3	0,7	2,0 %
Calculs spécifiques chargeurs	14,6	1,5	0,7	4,1 %
Autres	4,1	0,0	0,0	1,0 %
<b>Total autres sources que CNR</b>	<b>32,1 %</b>	<b>8,2 %</b>	<b>8,2 %</b>	<b>13,7 %</b>

## 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 et d'écart.

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 :

- ≤ 100 000 km/an ;
- > 100 000 et ≤ 110 000 km/an ;
- > 110 000 et ≤ 120 000 km/an ;
- > 120 000 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.

Les indicateurs de dispersion du kilométrage parcouru annuellement par véhicule se resserrent en 2010. L'intervalle interquartile entre le troisième et le premier quartile passe ainsi de 24 000 en 2009 à 20 000 km en 2010. Le coefficient de variation, rapport entre la moyenne et l'écart-type, diminue de - 0,7 point en 2010 (14,3 % contre 15 % l'année dernière). La segmentation par intervalle kilométrique est donc plus « ramassée » et les écarts entre classes parfois plus ténus. Dans ces conditions, les analyses et les corrélations sont parfois moins parlantes que les années précédentes.

### 3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	
0 à 19 salariés	22,0	21,7	19,2	26,5	
20 à 49 salariés	42,0	37,0	36,1	26,5	
50 salariés et plus	36,0	41,3	44,7	47,0	
Ensemble	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	

### 3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

#### 3.2.1 L'activité des véhicules

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	90 390	106 339	117 055	133 076	113 100 km
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,05	1,06	1,09	1,06
Nombre moyen de conducteurs en relais	0,00	0,03	0,49	3,67	1,02
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	225,1	227,2	228,8	231,4	228,4 j
Kilométrage journalier moyen	402	468	512	575	495 km
Vitesse moyenne	64,2	66,1	67,0	69,3	66,8 km/h
Distance moyenne d'une relation	370 km	557 km	589 km	645 km	549 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 100 000 km à 1,09 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 120 000 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 à 3,67 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 supra page 9, Les péages*).

#### 3.2.2 La productivité des véhicules

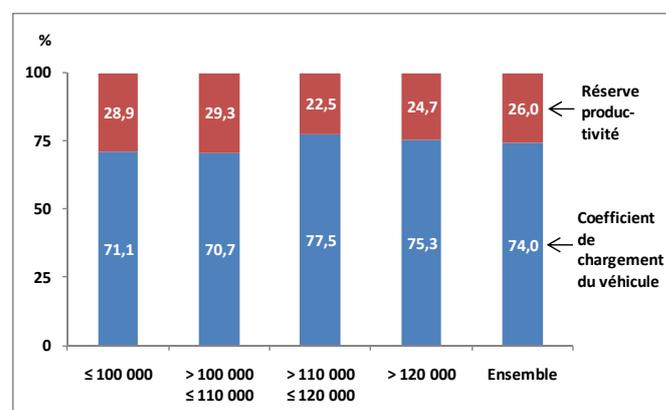
	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	82,6	85,1	86,6	86,0	85,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,1	83,1	89,5	87,6	86,8 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,76	1,52	1,80	1,66	1,69 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,74	1,62	1,81	1,61	1,70 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 troisième classe de kilométrage se distingue par des temps d'attente plus élevés.

Le taux de kilométrage en charge augmente de + 3,4 points entre les deux classes extrêmes. Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des entreprises de la classe haute de kilométrage, 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.

#### COEFFICIENT DE CHARGEMENT DU VEHICULE

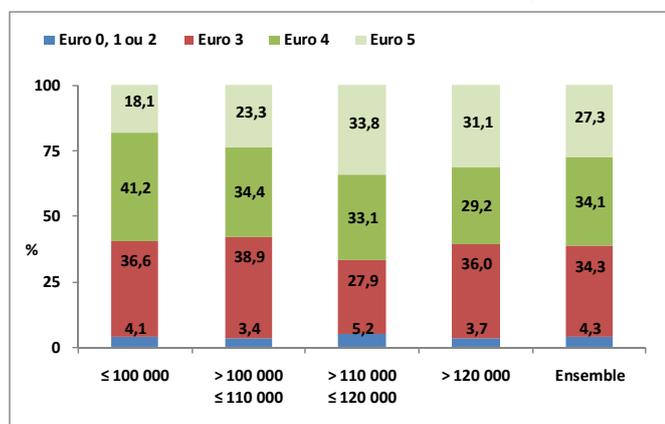


Le coefficient de chargement (produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur le parcours en charge) varie par palier : un palier bas pour les deux premières classes de kilométrage (environ 71 %) et un palier haut pour les deux dernières (environ 76 %). Ces variations sont à rapprocher de celles observées pour le taux de kilométrage en charge.

### 3.2.3 L'utilisation du matériel

Il est difficile cette année de connecter les analyses entre-elles pour définir des conditions d'utilisation et de financement représentatives par classe de kilométrage. On n'observe ainsi aucune relation significative entre la spécification environnementale du parc exploité et le kilométrage parcouru.

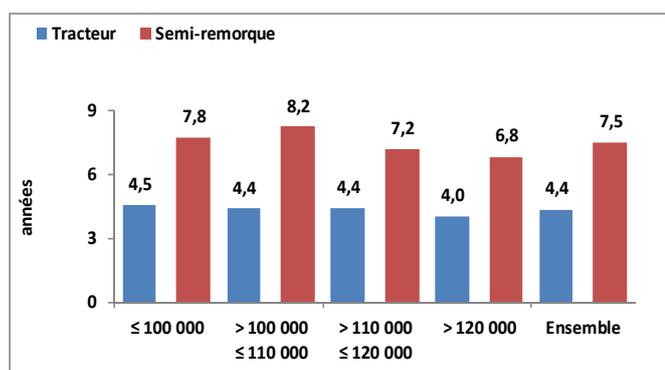
#### PARC EXPLOITE SELON LA SPECIFICATION EURO DU VEHICULE (EN %)



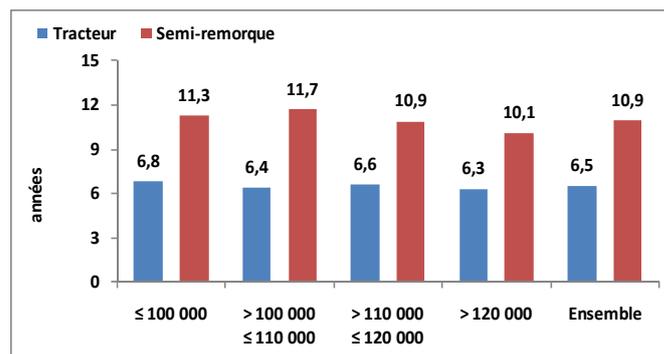
L'âge moyen des véhicules tracteurs décroît globalement avec le kilométrage, passant de 4,5 ans pour le premier intervalle à 4 ans pour le dernier. Cette évolution s'explique par la volonté des entreprises travaillant sur les relations les plus longues de :

- limiter les risques d'incidents mécaniques, générant des immobilisations et des coûts supplémentaires ;
- maîtriser la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente.

#### AGE MOYEN DES VEHICULES (EN ANNEES)



#### DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES (EN ANNEES)



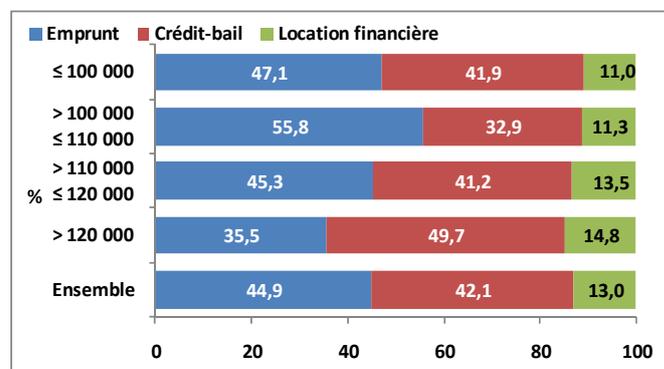
Les variations de durée de conservation des tracteurs ne sont pas linéaires. Les observations du deuxième intervalle sont peu explicables.

Il est toutefois logique de constater des durées de conservation plus faibles pour les entreprises de la classe haute de kilométrage. En effet, la durée de conservation est parfois fonction d'un kilométrage fixe (renouvellement par exemple tous les 500 000 km). Ce seuil est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

Concernant les véhicules tractés, la durée de conservation varie parallèlement à l'âge des véhicules.

### 3.2.4 Le financement des véhicules

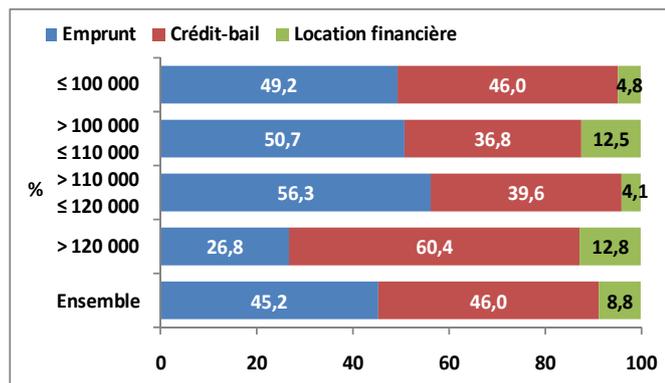
#### REPARTITION DU PARC MOTEUR SELON LE MODE DE FINANCEMENT (EN %)



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.

Toutefois, on constate que la location financière devient plus fréquente à mesure que le kilométrage annuel s'accroît. La location est souvent associée à une politique de conservation plus courte des véhicules. Les véhicules parcourant plus de 120 000 km sont renouvelés plus fréquemment. Il est logique d'enregistrer pour cet intervalle un recours à la location plus important que pour les autres classes.

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



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

### 3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs

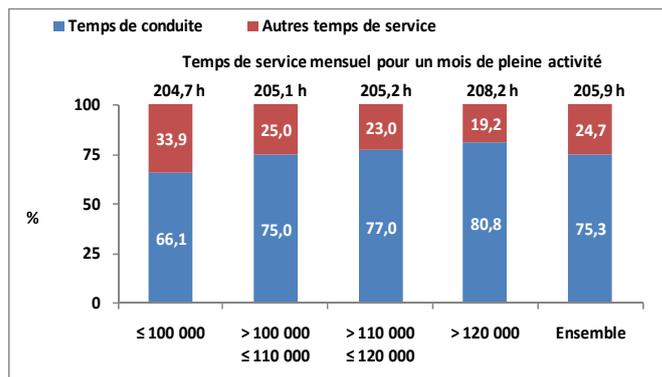
La relation observée depuis plusieurs années entre les conditions d'emploi des conducteurs et le kilométrage parcouru par les véhicules est plus difficile à établir cette année, pour les raisons statistiques évoquées en préambule page 17.

Conducteur à plein temps	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	215	216	216	212	215 j
Ancienneté dans l'entreprise	9,4	8,0	8,5	8,5	8,5 ans
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	90,9	98,9	94,2	96,0	94,7 %

L'emploi des conducteurs hautement qualifiés reste toutefois minimal pour les entreprises dont les véhicules parcourent le moins de kilomètres. 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. Pour les coupures courtes, ce genre d'incitation paraît moins nécessaire.

Comme l'année dernière, 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. Le temps de conduite augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 135,2 heures pour la première classe à 168,2 heures pour la dernière, soit un écart de + 24,4 %.

### POURCENTAGE DU TEMPS DE CONDUITE DANS LE TEMPS DE SERVICE



Cet écart peut paraître faible à l'aune des écarts de kilométrages moyens entre les deux mêmes classes extrêmes, + 47,2 %. La différence s'explique par les variations :

- du ratio conducteur / véhicule : 1,05 pour le premier intervalle contre 1,09 pour le dernier ;
- de la vitesse : 64,2 km/h pour le premier intervalle contre 69,3 km/h pour le dernier.

### 3.3.2 Rémunération et frais de déplacement des conducteurs

Conducteur à plein temps	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Salaires mensuels	2 246	2 263	2 264	2 276	2 263 €
Primes rapportées au mois	60	95	90	94	86 €
Rémunération mensuelle	2 306	2 358	2 354	2 370	2 349 €

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.

Conducteur à plein temps	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	6 759	8 603	8 652	8 608	8 254 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	31,44	39,83	40,06	40,60	38,39 €

Les frais de déplacement sont fonction du nombre de découchés imposé par la longueur du parcours et par l'éloignement de l'entreprise lors d'opérations multiples. La relation croissante avec la classe de kilométrage n'est pas linéaire. Le potentiel de découchés et de repas est en effet plafonné par la contrainte temporelle suivante. Pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, il se limite à 4 nuitées et 9 repas et ce quelle que soit la distance parcourue.

### 3.4 Les autres composantes de coûts

#### 3.4.1 Les pneumatiques

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût kilométrique pneumatiques	0,027	0,028	0,025	0,025	0,026 €/km
Contrat pneumatiques	9,9	21,2	18,1	26,0	18,6 %

Le coût kilométrique pneumatiques décroît globalement, sans pour autant enregistrer des différences marquées entre classes (0,003 €/km d'écart maximal). 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

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,078	0,080	0,066	0,065	0,072 €/km
Contrat d'entretien-réparations	6,7	4,0	2,4	12,3	5,7 %

Jusqu'à 110 000 km, le coût kilométrique d'entretien-réparations s'élève environ à 0,080 €/km. Au-delà de cette borne, il avoisine 0,065 €/km.

Cette décroissance par palier s'explique principalement par les différences d'âge des véhicules et, dans une moindre mesure, par certains coûts d'atelier, fixes quel que soit le kilométrage des véhicules (salaires des mécaniciens, coûts des locaux...). L'observation du deuxième intervalle de kilométrage paraît néanmoins atypique.

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

#### 3.4.3 Les péages

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût annuel des péages	5 351	6 509	8 187	10 542	7 850 €

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

Le taux de croissance des dépenses de péages entre deux intervalles kilométriques successifs s'accroît et est supérieur à celui observé pour le kilométrage moyen.

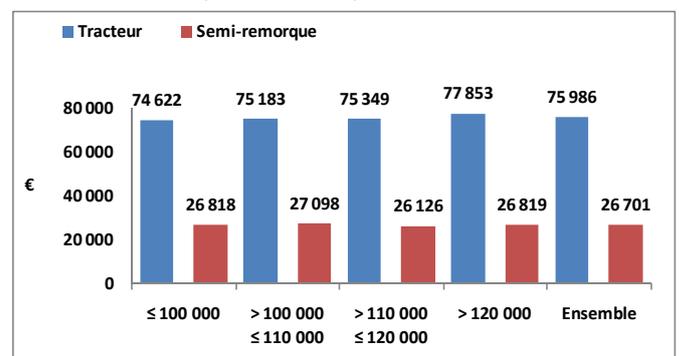
Taux de croissance entre deux intervalles consécutifs	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000
pour le coût annuel des péages	-	1,216	1,258	1,288
pour le kilométrage moyen annuel	-	1,176	1,101	1,137

L'utilisation de l'autoroute se développe à mesure que les parcours s'allongent. Au contraire, 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.

#### 3.4.4 Le renouvellement du matériel

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

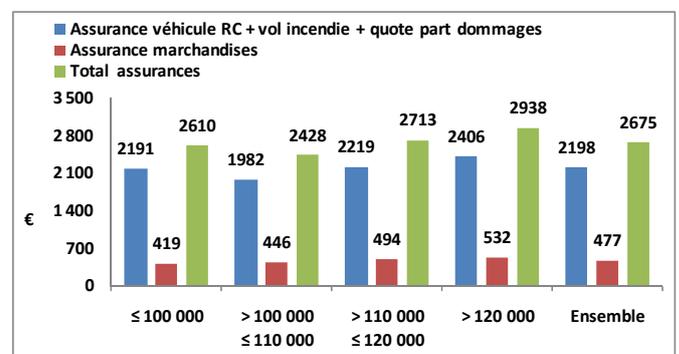
##### VALEUR DU MATERIEL (EN € / VEHICULE)



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 maximale de la classe haute de kilométrage semble témoigner de configurations techniques optimales des véhicules (motorisations ou équipements) et de renouvellements plus récents (inflation des véhicules neufs en 2010).

#### 3.4.5 Les assurances

##### MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES (EN € / AN)



Les dépenses totales d'assurances sont maximales pour les entreprises exploitant des véhicules qui parcourent plus de 120 000 km.

La quote-part dommages est inversement proportionnelle à la durée de conservation des véhicules. Les véhicules récents sont majoritairement assurés tous risques.

De ce fait, ils engendrent des frais d'assurances plus élevés. Or, la durée de conservation est minimale pour la classe haute de kilométrage. Les coûts d'assurances associés sont donc logiquement plus élevés.

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

	≤ 100 000	> 100 000 ≤ 110 000	> 110 000 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	17 769	19 555	18 354	17 948	18 450 €

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, leur organisation et les économies d'échelle correspondantes.

## 4 Conclusions sur l'enquête 2010

Après deux années marquées par une érosion nette des conditions d'exploitation des poids lourds 40 tonnes exploités en longue distance, l'année 2010 n'aura pas permis de retrouver les niveaux 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 pour un véhicule de charge utile de 25 tonnes) augmente de + 0,4 % en 2010, alors qu'il a diminué de - 6,3 % en 2009 et de - 5,0 % en 2008.

La combinaison de cet indicateur avec les variations du parc exploité donne des variations d'activité de la famille 40 tonnes en longue distance de - 1,4 % en 2010, - 11,1 % en 2009 et - 4,2 % en 2008.

Les circonstances de la fin d'année 2010 marquées par le conflit social d'octobre sur les approvisionnements de gazole, l'inflation consécutive du prix du carburant et les intempéries exceptionnelles de décembre n'ont pas favorisé la reprise de la productivité et de l'activité des véhicules dégradés fortement par la crise de 2008.

Pour compenser, les entreprises disposent de peu de leviers d'économie de coûts. Au contraire, les deux composantes

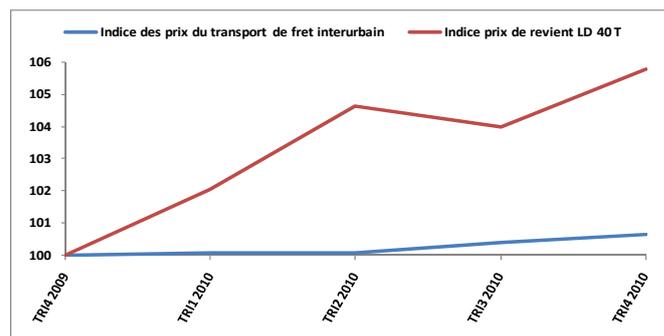
principales de coûts, le carburant et le personnel de conduite, ont enregistré des inflations significatives en 2010.

A titre d'illustration, le prix du gazole en cuve passe de 0,8313 €/litre en décembre 2009 à 0,9944 €/litre douze mois plus tard (+ 19,6 %).

Les marges de manœuvre des entreprises se cantonnent alors dans des composantes de coûts « secondaires » comme les assurances, les péages et les coûts de structure, dont les dépenses annuelles diminuent respectivement de - 3,2 %, - 2,5 % et - 1 % en 2010. Mais ces trois postes réunis ne pèsent qu'un cinquième du prix de revient total des véhicules. Leurs réductions n'ont de facto qu'un effet limité sur les seuils de rentabilité.

Au final, l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules augmente de + 6,4 % entre décembre 2009 et décembre 2010. L'analyse comparative des indices de prix de transport du SOeS et de prix de revient du CNR montre que les transporteurs n'ont pas revalorisé leurs tarifs à la mesure de la dérive de leurs coûts d'exploitation.

### INDICES DE PRIX ET DE COÛTS DU TRM EN LONGUE DISTANCE



Sources : CNR et SOeS, décembre 2010

Ces désajustements tarifaires pénalisent la rentabilité des véhicules et fragilisent la structure financière des entreprises de TRM. Avant la crise, les résultats nets moyens du panel naviguaient déjà dans un intervalle compris entre 0,5 % et 1,7 % selon l'année. Les conclusions de l'enquête LD CNR 2010 n'inclinent pas à l'optimisme sur les résultats financiers futurs des entreprises de TRM.

## 5 La grille de référence de coûts moyens aux conditions de décembre 2010

### CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

Kilométrage annuel par véhicule	113 100 km par an
Nombre de jours d'exploitation par an	228,4 jours
Vitesse moyenne observée	66,8 km / h
Taux de parcours en charge	85,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,8%
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3 h 23
Ratio semi-remorque / tracteur	1,34
Durée de conservation du tracteur	6,5 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	10,9 ans

### CONDITIONS D'EMPLOI DU PERSONNEL DE CONDUITE

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	205,9 h	171,0 h
Dont % de temps de conduite	75,3 %	73,3 %
Nombre de jours d'activité par an	215,2 j	111,3 j
Temps de service annuel	2 123 h	1 114 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,064	0,026

### COUTS KILOMETRIQUES DIRECTS

Consommation moyenne aux 100 km	34,2 Litres
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	69 % / 31 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	0,9944 € / 1,0237 €
Pneumatiques, coûts annuels	2 941 €
Entretien-réparations, coûts annuels	8 143 €
Péages, coûts annuels	7 850 €

### COUTS FIXES DE VEHICULE

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	75 986 €	26 701 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	45 %, 42 %, 13 %	45 %, 46 %, 9 %
Coût annuel de financement et de détention du véhicule	10 862 €	3 216 €
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 198 € + 477 €	
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	517 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	18 450 €	

### COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 349 €	1 886 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	32,1 %	30,6 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	38,39 €	34,85 €

<b>Prix de revient moyen annuel</b>	<b>142 122 €/an</b>
-------------------------------------	---------------------

## 6 Les principales évolutions depuis 2001

### 6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule (4<sup>ème</sup> trimestre de chaque année)

#### 6.1.1 Le kilométrage et la productivité

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kilométrage annuel par véhicule	121 950	120 910	119 610	121 470	122 850	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	231,3	229,7	227,6	229,9	231,9	229,8	230,0	228,9	226,4	228,4 j
Kilométrage journalier moyen	527	526	526	528	530	527	521	513	501	495 km
Vitesse moyenne	67,9	69,2	68,9	68,8	68,5	68,6	68,4	68,0	67,7	66,8 km/h
Distance moyenne d'une relation	568	573	573	570	650 *	599	591	574	569	549 km
Taux de parcours en charge	85,6	85,9	86,2	87,0	87,0	87,2	86,3	86,2	85,1	85,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	89,6	88,7	87,9	86,9	89,4	89,6	90,5	87,8	86,2	86,8 %
Coefficient de chargement du véhicule	76,7	76,2	75,8	75,6	77,8	78,1	78,1	75,7	73,4	74,0 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,338	2,303	2,267	2,296	2,389	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092 M t.km
Temps d'attente chargement + déchargement	3,25	3,26	3,38	3,24	3,26	3,30	3,29	3,37	3,28	3,39 h

\* Rupture méthodologique en 2005

#### 6.1.2 L'utilisation et le mode de financement du matériel

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Age moyen d'un tracteur	3,5	3,4	3,5	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,8	4,4 ans
Durée de conservation d'un tracteur	5,8	5,9	5,8	5,8	6,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,5 ans
Modes de financement d'un tracteur *	32%, 28%, 40%	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%
Ratio semi-remorque / tracteur	1,28	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31	1,30	1,32	1,34
Age moyen d'une semi-remorque	6,0	5,8	6,0	6,1	6,5	6,9	6,4	6,5	6,7	7,5 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	9,5	9,3	9,6	9,9	10,3	10,9	10,1	10,4	10,6	10,9 ans
Modes de financement d'une semi-remorque *	34%, 36%, 30%	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%

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

## 6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule

Les composantes de coûts sont calculées aux conditions économiques du quatrième trimestre de chaque année.

### 6.2.1 Le carburant et les autres coûts kilométriques directs

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Consommation aux 100 km	35,1	34,9	34,6	34,5	34,5	34,3	34,3	34,1	34,2	34,2 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	63,7	61,0	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7 %
Carburant (coût kilométrique)	0,195	0,220	0,213	0,248	0,282	0,275	0,324	0,258	0,276	0,331 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,026	0,024	0,025	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	14,7	19,8	19,9	18,1	17,7	16,7	12,6	12,9	15,9	18,6 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,064	0,065	0,067	0,069	0,071	0,073	0,071	0,071	0,071	0,072 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	5,0	6,8	5,4	4,3	10,9	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7 %
Pourcentage de contrats de full-service	nd	nd	nd	1,5	3,1	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	nd	nd	nd	nd	34,7	31,1	32,7	21,3	13,1	12,8 %
Péages (coût kilométrique)	0,043	0,047	0,044	0,048	0,052	0,053	0,061	0,068	0,071	0,069 €/km

nd : données non disponibles

### 6.2.2 Les conditions d'emploi et les coûts de personnel de conduite

Pour un conducteur à plein temps	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	83,1	84,8	87,8	87,7	88,8	91,2	91,9	94,3	94,2	94,2 %
Ancienneté en entreprise	6,7	6,5	6,8	7,0	8,0	7,8	8,2	8,4	8,5	8,5 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,10	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07	1,06	1,06	1,06
Nombre de jours annuel d'activité	209	210	210	212	214	216	216	215	214	215 j
Temps de service mensuel	203,9	201,9	204,0	206,3	206,1	205,8	206,9	205,6	205,9	205,9 h
Temps de conduite mensuel	155,0	150,6	153,0	153,0	155,2	153,3	156,4	155,6	155,6	155,1 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	76,0	74,6	75,0	74,2	75,3	74,5	75,6	75,7	75,6	75,3 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 806	1 853	1 958	2 029	2 131	2 140	2 224	2 308	2 298	2 349 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	45,1	45,1	40,8	36,5	35,1	34,0	34,8	33,7	32,9	32,1 %
Frais de déplacement (moyenne journalière)	33,80	34,20	34,99	36,55	36,80	36,90	37,70	37,70	38,37	38,39 €

### 6.2.3 Les autres composantes de coûts fixes d'un véhicule

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prix moyen d'un tracteur	64 712	65 842	66 291	65 903	67 246	68 774	71 705	75 867	75 516	75 986 €
Prix moyen d'une semi-remorque	28 498	27 951	28 006	27 247	26 108	26 562	27 051	26 827	26 491	26 701 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 919	2 906	3 096	3 226	3 157	3 083	3 029	2 860	2 744	2 675 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	16 429	17 365	17 849	18 348	17 879	17 914	18 467	18 921	18 645	18 450 €/an

### 6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Délais de paiement clients directs	nd	59,9	61,8	62,4	63,9	42,4	40,2	39,6	41,2	42,6 j
Délais de paiement affréteurs	nd	77,8	79,3	79,6	82,1	45,7	43,3	43,6	46,0	47,6 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 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	82,1	85,9	88,4 %

nd : données non disponibles

### 6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule (4<sup>ème</sup> trimestre de chaque année)

La structure des coûts est calculée aux conditions économiques du quatrième trimestre de chaque année.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carburant	20,2	21,7	20,8	23,3	25,5	25,2	27,6	22,3	23,0	26,3 %
Maintenance	9,3	8,5	8,7	8,8	8,7	9,1	8,2	8,3	8,5	8,2 %
Infrastructures	4,9	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,5	6,3	6,2	5,8 %
Détention de matériel	14,7	13,8	13,6	12,6	12,0	12,1	11,7	13,1	12,9	11,7 %
Personnel de conduite	30,1	30,2	30,7	29,4	28,9	28,4	27,6	29,4	29,0	28,5 %
Frais de déplacement	6,8	6,6	6,7	6,5	6,5	6,5	6,3	6,4	6,4	6,3 %
Coûts de structure	14,0	14,2	14,7	14,5	13,4	13,6	13,1	14,2	14,0	13,2 %

## 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 calculées aux conditions de décembre 2010.

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 2010.

#### 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	250 km	Terme km hors. péages (CK)	290 km	0,429 €/km	124,41 €
Km à vide imputés	40 km	<i>péages (montant réel)</i>			15,00 €
	Km retenus 290 km	Terme horaire (CC)	6,00 h	21,46 €/h	128,76 €
Temps de conduite	4,00 h	Terme journalier (CJ)	0,60 j	156,48 €/j	93,89 €
Chargement + déchargement	2,00 h	<b>Prix de revient du transport</b>			<b>362,06 €</b>
	Temps de service 6,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			18,10 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,60 j	Rapporté au km total parcouru			1,248 €/km
<b>Ecart sur ratio moyen sectoriel</b>					<b>-0,7%</b>

##### VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	250 km	Terme km hors. péages (CK)	300 km	0,429 €/km	128,70 €
Km à vide imputés	50 km	<i>péages (montant réel)</i>			25,00 €
	Km retenus 300 km	Terme horaire (CC)	7,50 h	21,46 €/h	160,95 €
Temps de conduite	4,50 h	Terme journalier (CJ)	0,75 j	156,48 €/j	117,36 €
Chargement + déchargement	3,00 h	<b>Prix de revient du transport</b>			<b>432,01 €</b>
	Temps de service 7,50 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			21,60 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,75 j	Rapporté au km total parcouru			1,440 €/km
<b>Ecart sur ratio moyen sectoriel</b>					<b>+14,6%</b>

## 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	750 km	Terme km hors. péages (CK)	760 km	0,429 €/km	326,04 €
Km à vide imputés	10 km	<i>péages (montant réel)</i>			20,00 €
	Km retenus 760 km	Terme horaire (CC)	13,50 h	21,46 €/h	289,71 €
Temps de conduite	11,00 h	Terme journalier (CJ)	1,35 j	156,48 €/j	211,25 €
Chargement + déchargement	2,50 h	<b>Prix de revient du transport</b>			<b>847,00 €</b>
	Temps de service 13,50 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			42,35 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,35 j	Rapporté au km total parcouru			1,114 €/km
<b>Ecart sur ratio moyen sectoriel</b>					<b>-11,3%</b>

### VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	750 km	Terme km hors. péages (CK)	850 km	0,429 €/km	364,65 €
Km à vide imputés	100 km	<i>péages (montant réel)</i>			70,00 €
	Km retenus 850 km	Terme horaire (CC)	17,50 h	21,46 €/h	375,55 €
Temps de conduite	13,00 h	Terme journalier (CJ)	1,75 j	156,48 €/j	273,84 €
Chargement + déchargement	4,50 h	<b>Prix de revient du transport</b>			<b>1 084,04 €</b>
	Temps de service 17,50 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			54,20 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,75 j	Rapporté au km total parcouru			1,275 €/km
<b>Ecart sur ratio moyen sectoriel</b>					<b>+1,5%</b>

Directeur de publication : Alexis Giret - Rédacteur en chef : Benjamin Léo  
 Réalisation des enquêtes : André Mazeleix et Olivier Raymond - Conception : Sylvie Erger Cottin  
 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](mailto:cnr@cnr.fr) - Site internet : <http://www.cnr.fr>