



Comité National Routier

ENQUÊTE RÉGIONAL PORTEURS 19 T *gazole* 2024

Avril 2025

Ce document rassemble les principaux résultats de l'enquête menée par le CNR en 2024 sur les conditions et les coûts d'exploitation des porteurs 19 tonnes *gazole*, opérant sur le transport routier de marchandises générales (lots) pour compte d'autrui en régional.

Les parcs étudiés dans l'enquête sont les porteurs 19 tonnes de PTAC, de carrosserie fourgons, bâchés ou plateaux, exploités toute l'année sur des transports régionaux, sans distinction de sous-segment d'activité (distribution locale, « grand régional », etc.). On entend ici par transport régional l'ensemble des transports dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

La méthodologie de l'enquête, ainsi que les définitions et les caractéristiques techniques des porteurs opérant sur le TRM régional sont présentées en annexe du document.

La comparaison des résultats de l'enquête avec ceux de la dernière enquête CNR sur les transports régionaux effectués par des ensembles articulés 44 tonnes met en lumière quelques grands marqueurs d'activité des porteurs 19 tonnes, en matière de conditions et de coûts d'exploitation.

Dans cette édition, les composantes de coûts des véhicules sont actualisées en valeur **décembre 2024**.

Attention, les résultats moyens de l'enquête demeurent par nature réducteurs. L'activité des porteurs est hétérogène et se situe souvent à la frontière entre le transport régional de lots et la messagerie. De plus, les coûts d'exploitation sont très dispersés selon la configuration technique du véhicule, la taille de l'entreprise ou son implantation géographique. Les résultats moyens ne peuvent donc pas représenter toutes les situations particulières.

SOMMAIRE

1. Principaux résultats de l'enquête	3
1.1 L'activité et la productivité des véhicule	3
1.2 La durée de conservation et le mode de financement des véhicules	3
1.3 Les coûts des véhicules	4
1.4 Les conditions d'emploi et les coûts des conducteurs	5
2. Grille de coûts de référence et formule trinôme	6
Annexe : méthodologie et définitions	7
A1. Méthodologie de l'enquête	7
A2. Définitions, configurations techniques et profils majoritaires des porteurs	8

1. Principaux résultats de l'enquête 2024

Les tableaux suivants comparent les résultats de l'enquête Régional Porteurs (PO) - gazole 19 T 2024 avec ceux de l'enquête CNR Régional Ensembles articulés (EA) - gazole 2024. Les analyses font apparaître les spécificités de l'activité des porteurs 19 tonnes, en matière de périmètre géographique de marché (kilométrage annuel parcouru par un véhicule ou distance moyenne d'une relation), de coûts d'exploitation des véhicules (consommation de carburant, coûts pneumatiques ou péages) et de conditions d'emploi des conducteurs (temps de service ou indemnités de déplacement).

Attention, l'activité des porteurs est hétérogène et se situe souvent à la frontière entre le transport régional de lots et la messagerie. Les coûts d'exploitation sont très dispersés selon la configuration technique du véhicule, la taille de l'entreprise ou son implantation géographique. **Les résultats moyens de l'enquête 2024 demeurent alors réducteurs de la diversité des situations rencontrées par les entreprises.** La taille limitée de l'échantillon et les dispersions observées ne permettent pas de stratifier les résultats selon plusieurs critères, pourtant déterminants dans l'analyse du coût de revient des véhicules.

1.1 L'activité et la productivité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	59 900 km	88 324 km
Ratio conducteur / véhicule	1,05	1,06
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	238,1 j	234,5 j
Vitesse moyenne	53,2 km/h	60,8 km/h
Distance moyenne d'une relation	62 km	177 km
Production d'un véhicule ⁽¹⁾ / REG EA =100	23,5	100,0

⁽¹⁾ Production d'un véhicule : produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à la charge utile du véhicule.

Productivité d'un véhicule

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Taux de kilométrage en charge (A)	86,2 %	82,6 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	84,4 %	84,7 %
Coefficient de chargement du véhicule (= A x B)	72,8 %	70,0 %

L'activité des porteurs 19 tonnes présente une productivité plus faible que les ensembles articulés en régional. Le kilométrage annuel effectué par un porteur 19 T est inférieur de 28 424 km (soit - 32,1 %) à celui mesuré pour un ensemble articulé. Etalonné à 100 pour un ensemble 44 tonnes en régional, l'indicateur de production d'un porteur 19 tonnes s'élève à 23,5. Les porteurs 19 tonnes opèrent sur un champ géographique plus restreint que les ensembles articulés, peu utilisés en distribution urbaine. Ainsi, la distance moyenne d'une relation réalisée par un porteur 19 T s'élève à 62 km, contre 177 km pour un ensemble articulé.

1.2 La durée de conservation et le mode de financement des véhicules

La durée de conservation dépend principalement du choix du mode de financement des véhicules, spécifique à chaque entreprise. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après la période de financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location. Cette dernière repose sur des durées de conservation plus courtes que les deux autres modes.

Financement des véhicules

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Durée de conservation d'un véhicule moteur	8,3 ans	7,1 ans
Mode de financement d'un véhicule moteur		
emprunt classique	65,2 %	36,7 %
crédit-bail	27,2 %	45,8 %
location financière	7,7 %	17,5 %

Les porteurs 19 tonnes enregistrent des durées de conservation plus longues que les ensembles articulés. La décision de renouveler un véhicule est parfois fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance. Ce seuil de déclenchement est atteint plus rapidement pour un ensemble articulé, qui parcourt plus de distance annuellement qu'un porteur.

1.3 Les coûts des véhicules

Consommation et approvisionnement de carburant (gazole)

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Consommation de gazole aux 100 km	25,2 L	30,2 L
Part de l'approvisionnement en cuve interne	56,6 %	68,3 %

Les enquêtes portent exclusivement sur les poids lourds *gazole*. Les poids lourds utilisant d'autres énergies de propulsion n'apparaissent pas, bien qu'ils soient déjà présents dans les parcs exploités par les transporteurs. La part de l'approvisionnement en cuve dépend de l'organisation de l'entreprise et de sa capacité d'investissement et d'équipement, généralement proportionnelle à sa taille.

Coûts kilométriques recomposés en décembre 2024

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Coûts kilométriques de carburant ⁽¹⁾	0,299 €/km	0,356 €/km
Coûts kilométriques de pneumatiques	0,025 €/km	0,034 €/km
Coûts kilométriques d'entretien-réparations	0,099 €/km	0,106 €/km
Montant annuel des dépenses de péages par véhicule	1 285 €	6 607 €
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	13,4 %	31,1 %

⁽¹⁾ HTVA et hors remboursement partiel déduit de TICPE.

Les différences de coûts de carburant entre les porteurs 19 tonnes et les ensembles articulés s'expliquent par les écarts de consommation selon le type de véhicule.

Pour un kilomètre parcouru, un porteur 19 tonnes consomme logiquement moins de pneumatiques qu'un ensemble articulé. Le coût d'entretien-réparations dépend principalement de la taille de l'entreprise et de l'intensité d'utilisation des véhicules.

Les porteurs 19 tonnes sont exploités sur des relations plus courtes. La part des parcours d'approche en agglomération ou sur réseaux secondaires est de ce fait plus importante. Pour des activités régionales, les porteurs 19 tonnes empruntent donc moins fréquemment l'autoroute que les ensembles articulés.

Coûts fixes de véhicules recomposés en décembre 2024

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Valeur d'un véhicule	112 386 €	146 142 €
Assurances véhicule + marchandises par an	3 113 €	2 982 €
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	17 676 €	27 053 €

Les coûts fixes de véhicule (assurances, financement et structure) dépendent principalement de la taille des entreprises, de leur stratégie de financement ou de leur organisation interne.

1.4 Les conditions d'emploi et les coûts des conducteurs

Les tableaux suivants détaillent les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs affectés à plein temps au parc étudié : porteurs 19 T et ensembles articulés exploités en régional.

Conditions d'emploi d'un conducteur plein temps

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Part des conducteurs au 150M	24,0 %	60,4 %
Part des conducteurs au 138M	49,4 %	39,6 %
Part des conducteurs au 128M	26,6 %	0,0 %
Ancienneté moyenne en entreprise	7,1 ans	10,4 ans
Nombre de jours annuel d'activité	220,4 j	219,3 j
Temps de service mensuel	181,2 h	197,5 h
Temps de conduite mensuel	108,2 h	121,9 h
% de temps de conduite dans le temps de service	59,7 %	61,7 %

Le coefficient 128 M défini dans la convention collective n'est pas adapté pour la conduite d'un ensemble articulé. Les autres différences de qualification observées résultent vraisemblablement de pratiques de gestion de ressources humaines spécifiques à chaque entreprise.

La part du temps de conduite dans le temps de service est plus faible pour un porteur 19 tonnes. Cette différence est logique au regard de la typologie des activités de chaque type de véhicule.

Coûts d'un conducteur à plein temps recomposés en décembre 2024

	REG PO 19 T 2024	REG EA 2024
Salaire mensuel de pleine activité	2 442 €	2 800 €
Primes versées tous les mois	77 €	100 €
Autres primes annuelles (ramenées par mois)	17 €	46 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 536 €	2 946 €
Indemnités de déplacement annuelles	3 564 €	4 121 €

Les salaires bruts mensuels dépendent non seulement du taux horaire de rémunération, mais aussi du temps de service, de l'ancienneté en entreprise et du niveau de qualification du conducteur. Les rémunérations indiquées sont celles constatées à partir de l'examen des bulletins de salaire des conducteurs employés à plein temps, aux conditions économiques de décembre 2024.

2. Grille de coûts de référence Régional Porteurs *gazole* 19 tonnes pour décembre 2024

Les résultats de l'enquête 2024 permettent de calculer une grille de coûts de référence pour les porteurs *gazole* 19 tonnes gazole exploités en régional. Les composantes de coûts retenues dans la grille sont actualisées en valeur décembre 2024.

Attention, l'activité des porteurs est hétérogène et se situe souvent à la frontière entre le transport régional de lots et la messagerie. Les coûts d'exploitation sont très dispersés selon la configuration technique du véhicule, la taille de l'entreprise ou son implantation géographique. **Les résultats moyens de l'enquête 2024 demeurent alors réducteurs de la diversité des situations rencontrées par les entreprises.** La taille limitée de l'échantillon et les dispersions observées ne permettent pas de stratifier les résultats selon plusieurs critères, pourtant déterminants dans l'analyse du coût de revient des véhicules.

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	59 900 km
Nombre de jours d'exploitation par an	238,1 j
Vitesse moyenne observée	53,2 km/h
Taux de parcours en charge	86,2 %
Taux de chargement sur parcours en charge	84,4 %
Durée de conservation du porteur	8,3 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	181,2 h
Dont % de temps de conduite	59,7 %
Nombre de jours d'activité par an	220,4 j
Temps de service annuel	1 902 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,05

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	25,2 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	56,6% /43,4%
Carburant, coûts kilométriques	0,299 €
Pneumatiques, coûts annuels	1 480 €
Entretien-réparations, coûts annuels	5 900 €
Péages, coûts annuels	1 285 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	26 596 €

Coûts de personnel de conduite (temps plein)

Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 536 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	21,7 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	16,17 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	42 683 €

Coûts fixes de véhicule

Valeur à neuf du véhicule	112 386 €
Assurances véhicule et marchandises transportées	3 113 €
Taxe à l'essieu	124 €
Charges de structure et autres charges indirectes	17 676 €
Total annuel des coûts fixes de véhicule	36 096 €

Coût de revient moyen annuel total (décembre 2024)	105 374 €
---	------------------

Valeurs du trinôme (décembre 2024)

Terme kilométrique (CK) <i>ou terme kilométrique (CK) hors péages</i>	0,444 €/km 0,423 €/km
Terme horaire conducteurs (CC)	21,34 €/h
Terme journalier (CJ)	151,60 €/j

Annexe : méthodologie et définitions

A1. Méthodologie de l'enquête

- **Période d'enquête :**

Les entretiens en entreprise se sont déroulés tout au long de l'année 2024. Dans certains cas, les enquêtes se sont déroulées simultanément aux enquêtes annuelles *Régional Ensembles articulés 2024* et *Longue distance Ensembles articulés 2024*.

- **Echantillon d'enquête :**

L'échantillon d'enquête est composé d'entreprises françaises de transport routier de marchandises polyvalentes, ainsi que de spécialistes de la distribution locale ou régionale, exploitant des porteurs 19 tonnes pour compte d'autrui. 80 entreprises ont été contactées. 73 ont répondu (taux de réponse de 91 %). Les entreprises sont aléatoirement réparties sur l'ensemble du territoire métropolitain hors Corse.

- **Unité et champ d'observation :**

L'unité d'observation de l'enquête est le parc des porteurs 19 tonnes gazole (fourgons, bâchés ou plateaux nus) présents dans l'entreprise et exploités toute l'année sur des transports régionaux, sans distinction de sous-segment d'activité (distribution locale, « grand régional », etc.). On entend ici par transport régional l'ensemble des transports dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

- **Mode de collecte et questionnaire :**

L'enquête se déroule en entreprise. La précision et l'exactitude des données collectées nécessitent de mener les enquêtes in situ en entreprise, ce qui exclut les pratiques à distance (téléphone ou courrier). Le questionnaire est administré en face-à-face durant une demi-journée par un enquêteur spécialisé. Le questionnaire compte environ 200 items, détaillant les conditions d'exploitation et les composantes de coûts des véhicules étudiés. Les coûts de structure et d'entretien-réparations sont recomposés par retraitement des comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat des entreprises.

- **Mode de calcul du coût de revient : formule trinôme :**

Le CNR recompose le coût de revient annuel des véhicules étudiés à partir d'une formule en trois termes appelée *trinôme* :

Le coût de revient est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- Terme de coût kilométrique (CK) x nombre total de kilomètres parcourus (parcours en charge + kilométrage d'approche et de retour à vide à l'entreprise).
- Terme horaire (CC) x nombre total d'heures de service nécessitées par l'exploitation annuelle du véhicule (conduite + autres temps).
- Terme journalier (CJ) x nombre annuel de jours d'utilisation du véhicule.

avec :

Terme	Coûts unitaires
CK	carburant + entretien-réparations + pneumatiques + péages
CC	rémunération conducteur(s) + cotisations employeurs + indemnités de déplacement conducteur(s)
CJ	détention du matériel + assurances + autres coûts indirects de gestion et de structure

Les coûts unitaires sont calculés à partir des formules mathématiques économiques et financières usuelles. Ils tiennent compte de l'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule.

A2. Définitions, configurations techniques et profils majoritaires des porteurs

- *Définitions :*

Porteur : véhicule à moteur destiné au transport routier de marchandises qui porte son chargement sur son propre châssis. Le poids total autorisé en charge (PTAC) d'un porteur est supérieur à 3,5 tonnes.

Synonyme souvent utilisé dans les statistiques publiques : camion (par opposition au tracteur routier).

Tracteur : véhicule à moteur destiné au transport routier de marchandises qui *tracte* un autre véhicule sur lequel est chargé la marchandise (très majoritairement une semi-remorque). Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus ici dans cette catégorie de véhicules.

Poids total autorisé en charge (PTAC) : poids maximal autorisé pour un véhicule considéré isolément. Par exemple, le PTAC d'un véhicule à moteur à deux essieux ne doit pas dépasser 19 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

- *Configuration technique :*

Selon l'article R312-4 du Code de la route, le poids total autorisé en charge des « véhicules à moteur » ne doit pas dépasser :

- 19 tonnes pour un véhicule à moteur à deux essieux.
- 26 tonnes pour un véhicule à moteur à trois essieux.
- 32 tonnes pour un véhicule à moteur à quatre essieux ou plus.

Un porteur peut être associé à une remorque pour former un ensemble dit « camion + remorque ». Ce type d'ensemble est utilisé généralement pour maximiser le volume transporté et demeure minoritaire en France.

Les **carrosseries** les plus fréquentes des porteurs sont les suivantes :

- Benne basculantes.
- Citernes.
- Plateaux (plateaux nus, bâchés, avec ou sans caisse mobile).
- Fourgons.
- Frigoriques (fourgons avec groupe froid).

Les carrosseries utilisées pour le TRM générales (lots) sont généralement les camions fourgons, bâchés ou plateaux nus.

Les **poids et dimensions** des porteurs ne sont pas standardisés. La longueur et le volume diffèrent selon les gammes des constructeurs et les types de carrosserie.

Par exemple, pour les camions à deux essieux, selon la distance entre les essieux, il existe des camions limités à 10, 12, 15, 16 ou 19 tonnes de PTAC. Les porteurs peuvent aussi comporter des équipements spécifiques pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement de marchandises (hayon, grue, bras articulé, etc.). Le poids de ces équipements réduit alors la charge utile des véhicules.

Le choix d'exploiter un type de porteur dépend des besoins de l'entreprise et de son transport.

- *Profil majoritaire de porteurs exploités pour le transport routier de marchandises générales (lots) en régional :*

L'analyse des parcs en service et de leurs activités permet de dégager un profil de porteurs représentatif pour le transport routier de marchandises générales en régional : les porteurs à deux essieux, dont le PTAC est compris entre 11 et 19 tonnes (39 % des parcs de camions en service en 2022, source : *SDES*).

Parmi ceux-ci, la **configuration majoritaire est le porteur gazole 19 tonnes de PTAC**, puis plus rarement le porteur 12 ou 16 tonnes de PTAC.

Le carburant très majoritairement utilisé demeure le **gazole**. Même s'il se développe, le marché des poids lourds utilisant d'autres énergies de propulsion que le gazole (gaz, biodiesel, électricité, hydrogène, etc.) demeure minoritaire.

Les poids lourds « traditionnels » roulant au gazole représentent 97,7 % des parcs de poids lourds en service au 1^{er} janvier 2024. Les camions roulant au gazole représentent 94,2 % des camions neufs immatriculés en 2024 (source : *SDES*).

Le Comité National Routier est l'observatoire économique français du marché de transport routier. À ce titre, il produit des référentiels de coûts et de conditions d'exploitation, ainsi qu'un ensemble d'indices d'évolution de coûts, dont les indices gazole et GNV, utilisés dans le cadre de l'indexation légale des prix de transport sur les prix des énergies de propulsion.

Les nombreux indices proposés, ainsi que les outils numériques d'aide à la création de formules personnalisées, permettent aux professionnels de réviser aisément les tarifs de toutes les prestations du transport routier et de la logistique.

Le CNR procède également à des analyses économiques, à son initiative ou sur demande du ministère chargé des Transports. Celles-ci portent sur des segments particuliers d'activité ou sur l'impact de nouvelles réglementations techniques, sociales ou liées aux politiques de développement durable.

Sur le plan européen, le CNR réalise des études détaillées sur le secteur de transport routier de marchandises dans une vingtaine de pays de l'UE, tant à l'Ouest (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, etc.), qu'à l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, etc.).

L'objectivité des travaux du CNR, supervisés par un Conseil scientifique indépendant des transporteurs, est aujourd'hui reconnue par tous les acteurs du marché du transport routier, ainsi que par les institutions françaises et européennes, qui utilisent l'ensemble de ses travaux.

L'essentiel des informations du CNR est en accès libre sur son site internet : www.cnr.fr.