

Novembre 2008

Enquête CNR régional 2008

Conditions d'exploitation et composantes de coûts d'un ensemble articulé 40 tonnes exploité en régional

1- Le contexte

Le CNR propose depuis 2001 deux indices synthétiques décrivant les évolutions du prix de revient en « Longue distance » et en « Régional ».

Sous cette dernière dénomination, on entend les transports effectués au sein d'une région ou de régions limitrophes, dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Pour la longue distance, l'activité est majoritairement supportée par les ensembles articulés tracteurs + semi-remorques 40 tonnes (75% du parc moteur). La structure de l'indice CNR, mesurée à partir de l'enquête annuelle CNR longue distance, répond aux caractéristiques du secteur.

Le transport de marchandises en régional est quant à lui plus hétérogène. Les transports ne sont pas effectués majoritairement par un type de véhicule identifié.

L'indice CNR régional a actuellement pour vocation d'observer l'évolution des coûts de transports sur courte et moyenne distance, effectués au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 tonnes et 19 tonnes. La limite de pertinence de l'indice se trouve, de fait, dépassée pour les ensembles de 40 tonnes.

Pour pallier cette carence, le CNR s'est engagé à compléter son dispositif indiciaire par une composante « régional ensemble articulé 40 tonnes », la structure du nouvel indice étant calculée sur la base d'une enquête en entreprises, dont le mode opératoire est similaire à celui de l'enquête CNR longue distance.

Le présent document propose restitution des résultats de cette enquête. Il détaille les principales conditions d'exploitation et composantes de coûts d'un ensemble articulé 40 tonnes exploité dans le cadre d'une activité régionale.

Une grille de coûts « Régional 40 tonnes », similaire à la grille de coûts de référence longue distance, sera prochainement intégrée au site Internet du CNR.

L'extension du champ des indices CNR au segment « régional 40 tonnes » permettra aussi de satisfaire les demandes nombreuses des professionnels suscitées par la loi du 5 janvier 2006 et portant sur la part du gazole à retenir pour ce type de véhicule lorsqu'elle n'a pas fait l'objet de dispositions particulières entre les parties.

2- Le mode opératoire

L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de 50 entreprises exploitant à titre principal des ensembles articulés 40 tonnes en régional. La base de sondage est constituée du fichier Coface SCRL d'entreprises répondant au code 602 L, complété par le réseau professionnel du CNR. Les entreprises sont réparties indifféremment sur le territoire métropolitain.

L'échantillon est stratifié en trois classes d'effectif (0 à 20 salariés – de 20 à 50 salariés – 50 salariés et plus). La part relative de chaque classe d'effectif est proportionnelle à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du secteur « transport routier régional » telle qu'elle résulte de l'Enquête Annuelle d'Entreprises du Service Economique, Statistiques et Prospective (SESP) du Ministère des Transports (voir tableau ci-dessous).

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Part relative de chaque classe d'effectif (%)	51,4	23,8	24,8	100,0 %

Les données statistiques présentées ici portent sur la seule famille des ensembles routiers 40 tonnes, objet de l'enquête et non sur l'ensemble du parc exploité par les entreprises. Pour cette famille homogène, le nombre moyen de véhicules moteurs exploités par classe d'effectif salarié est le suivant :

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre moyen de véhicules moteurs exploités	5,2	9,4	32,0	12,8

Comme pour l'enquête CNR longue distance, l'unité d'observation est l'ensemble articulé 40 tonnes, et l'unité de sondage est l'entreprise. En effet, la nécessité d'affecter une partie des charges de l'entreprise au calcul du prix de revient, rend impossible la dissociation entre le véhicule et l'entreprise à laquelle il appartient.

Les entretiens se sont déroulés en face à face, majoritairement entre mai et juin 2008. Le questionnaire élaboré dans l'esprit de celui de l'enquête CNR longue distance compte environ 200 items, détaillant les conditions d'exploitation et les composantes de coûts de la famille des ensembles articulés 40 tonnes exploités en régional. Les coûts de structure et d'entretien-réparations sont recomposés sur la base du retraitement du détail des comptes de résultat.

3- Les premiers résultats

(avertissement : les résultats par classe d'effectif doivent être pris avec les précautions d'usage compte tenu de la taille de l'échantillon)

Principales conditions d'exploitation d'un ensemble 40 tonnes en régional

Pour un ensemble articulé 40 tonnes	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble	Moyennes LD 2007 *
Kilométrage annuel moyen	98 783	95 563	105 457	99 700 km	119 800 km
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,07	1,16	1,08	1,07
Nombre annuel de jours d'exploitation	224	233	243	231 jours	233 jours
Distance moyenne d'une relation	189	149	110	152 km	521 km
Vitesse moyenne	62,1	61,6	65,4	62,8 km/h	68,4 km/h

* Moyennes nationales observées pour un ensemble articulé 40 tonnes en longue distance (source : Enquête CNR longue distance 2007)

Le kilométrage parcouru annuellement par véhicule avoisine 100 000 km en moyenne sur l'échantillon, soit 20 000 km de moins que l'observation moyenne en longue distance.

Le kilométrage réalisé par les entreprises de moins de 20 salariés est légèrement plus élevée que celle des entreprises de 20 à 49 salariés malgré un ratio conducteur / véhicule inférieur.

Les conducteurs patrons artisans représentés dans la première classe d'effectif, non soumis à la même réglementation sur les temps de service, enregistrent des temps de conduite supérieurs.

Le nombre de jours d'exploitation croît avec les classes d'effectif, parallèlement aux variations du ratio conducteur / véhicule.

Ce ratio augmente avec la taille de l'entreprise. Plus celle-ci est importante, plus elle dissocie le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ». Cette organisation permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines et favorise un meilleur contrôle des heures supplémentaires.

La vitesse, mesurée à 62,8 km/h, est inférieure à la statistique moyenne longue distance, estimée à 68,4 km/h en 2007. Les trajets sont souvent plus heurtés dans une opération de transport plus courte, entraînant davantage de parcours en zone urbaine ou périphérique. Pour rappel, la distance d'une relation de transport en longue distance est en moyenne de 591 km, pour 152 km en régional.

Les composantes de coûts d'un ensemble 40 tonnes en régional

1 - Les composantes de coûts kilométriques

Pour un ensemble articulé 40 tonnes	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble	Moyennes LD 2007 *
Consommation aux 100 km	35,1	35,1	33,7	34,8 /100 km	34,3 L.
Part de l'approvisionnement en cuve	62,9	82,5	85,3	73,1 %	70,0 %
Montant annuel des dépenses de péages	4 490,4	4 670,8	4 450,3	4 523,4 €	7 337,8 €
Coûts kilométriques pneumatiques	0,033	0,032	0,028	0,031 €/km	0,026 €/km
Coûts kilométriques d'entretien-réparations	0,086	0,089	0,083	0,086 €/km	0,061 €/km

* Moyennes nationales observées pour un ensemble articulé 40 tonnes en longue distance (source : Enquête CNR longue distance 2007)

La consommation de carburant est caractéristique de la famille de véhicules étudiée, et ce quel que soit le champ géographique du transport. La part moyenne de l'approvisionnement en cuve est quant à elle spécifique à l'activité régionale. Le faible éloignement à la base favorise le recours à l'approvisionnement interne et limite les prises de carburant à la pompe.

Les autres composantes de coûts kilométriques dépendent directement du kilométrage parcouru, plus faible en régional qu'en zone longue. En conséquence, les ratios de maintenance rapportés au kilomètres sont plus élevés et les dépenses annuelles de péages plus faibles.

2 - Les conditions d'emploi du personnel de conduite

Pour un conducteur affecté en temps plein	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble	Moyennes LD 2007 *
Part des conducteurs au 138 M	58,3	65,2	45,5	56,8 %	9,1 %
Ancienneté moyenne en entreprise	8,6	7,4	6,0	7,7 ans	8,2 ans
Temps de service mensuel	199,4	198,2	198,0	198,8 h	206,9 h
Frais de déplacements annuels	3 492	3 279	2 946	3 306 €	8 138 €

* Moyennes nationales observées pour un ensemble articulé 40 tonnes en longue distance (source : Enquête CNR longue distance 2007)

Les moyennes observées répondent aux caractéristiques de l'activité régionale :

- La qualification 138 M est majoritaire.
- Le temps de service moyen est inférieur à 200 heures. Les pratiques de standardisation du temps de service sont répandues. A la différence des transports de zone longue, l'amplitude journalière des conducteurs est souvent fixe et déterminée à l'avance.
- Les frais de déplacement sont significativement plus faibles en régional qu'en longue distance (respectivement 3 306 € et 8 138 € par an et par conducteur). La moyenne journalière observée en régional, environ 14 €, est proche de l'indemnité minimale de repas conventionnelle, fixée à 12,08 € pour 2008.

3 - Les coûts fixes de véhicule et les coûts de structure

Pour un ensemble articulé 40 tonnes	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble	Moyennes LD 2007 *
Durée de conservation d'un tracteur	6,7	7,2	5,3	6,4 ans	6,4 ans
Durée de conservation d'une semi-rem	11,8	13,2	9,8	11,6 ans	10,1 ans
Valeur d'un tracteur	71 421	69 365	68 636	70 241 €	71 705 €
Assurances véhicule + marchand par an	3 383	3 036	2 704	3 132 €	3 029 €
Montants annuels des coûts de structure	17 321	19 889	18 666	18 265 €	18 467 €

* Moyennes nationales observées pour un ensemble articulé 40 tonnes en longue distance (source : Enquête CNR longue distance 2007)

Les différences avec les statistiques enregistrées en longue distance sont ténues.

Le prix de revient d'un ensemble 40 tonnes en régional

L'observation moyenne des conditions d'exploitation et des composantes de coûts, actualisées aux conditions de septembre 2008, permet de recomposer le prix de revient moyen annuel d'un ensemble 40 tonnes en régional, qui exprimé sous la formulation trinôme usuelle au CNR devient :

Formulation trinôme du prix de revient	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Terme variable kilométrique (rapporté à un kilomètre parcouru)	0,522	0,526	0,485	0,514 €/km
Terme variable conducteur (rapporté à une heure de temps de service)	18,43	18,14	19,19	18,55 €/heure
Terme fixe véhicule (rapporté à un jour d'exploitation du véhicule)	154,51	152,71	153,19	153,76 €/jour

Le poids de chacune des composantes de coûts, observé aux conditions économiques de septembre 2008 est le suivant :

Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
26,8 %	8,7 %	3,8 %	12,8 %	31,0 %	2,9 %	14,0 %

4- Conclusion : l'indice CNR régional 40 tonnes

Le champ d'observation des indices CNR qui couvre actuellement :

- les transports de longue distance effectués au moyen d'ensembles articulés 40 tonnes,
- les transports régionaux effectués par les porteurs (optique flotte ; champ : 3,5 à 19 tonnes),

est complété par ce nouvel indice qui sera suivi avec la même périodicité mensuelle.

Les structures retenues pour les indices CNR de 2008, c'est dire établies aux conditions de décembre 2007, sont les suivantes :

	Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
Longue Distance 40 T.	27,6 %	8,2 %	5,5 %	11,7 %	27,6 %	6,3 %	13,1 %
Régional ensemble 40 tonnes	26,5 %	8,8 %	3,4%	12,4 %	31,5 %	3,0%	14,4%

Les pondérations de l'indice Régional 40 tonnes sont recalculées ici par rétropolation des valeurs de septembre 2008 sur la base des dérives relatives des paramètres.

Les structures « longue distance 40 tonnes » et « régional 40 tonnes » sont voisines, en partie du fait de l'impact sur leurs structures du poste carburant.

Les différences portent essentiellement sur :

- les postes infrastructures (comprenant les péages) et frais de déplacement, moins importants en régional.
- le poids des coûts kilométriques variables qui croît avec la distance parcourue, au contraire des coûts fixes de véhicules.

La structure de l'indice « régional porteur » est quant à elle significativement différente des deux autres indices.

	Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
Régional porteur	19,1 %	6,9%	Non mesuré	20,1%	40,1%	Non mesuré	13,8%

Les explications tiennent au parc étudié : le véhicule 40 tonnes d'une part, une approche « flotte » de moyens et gros porteurs, d'autre part. Mais aussi au type d'approche : l'indice régional « porteurs » est le produit d'une approche économétrique fondée sur des résultats sectoriels ne permettant pas de mesurer certaines composantes alors que l'enquête de terrain sur l'exploitation de 40 tonnes en régional le permet.