

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE **2018**



Ce document rassemble les résultats de la dernière enquête longue distance du Comité National Routier. L'enquête créée en 2000 offre pour tous les acteurs du marché des transports routiers de marchandises un état des lieux objectif de l'activité et des coûts des entreprises françaises de transport pour compte d'autrui opérant en zone longue.

Après une conjoncture relativement bénéfique en 2017 pour les entreprises de TRM, les résultats de la dernière enquête semblent indiquer une conjoncture moins favorable en 2018.

L'indice de production d'un véhicule se replie ainsi de - 2,8 % entre les 4^{ème} trimestres 2017 et 2018.

L'activité du TRM longue distance a été perturbée par la crise sociale nationale de la fin d'année 2018. La pénurie fréquente de conducteurs est un autre facteur de frein au développement de l'activité des entreprises de transport en 2018.

Les coûts d'exploitation sont orientés à la hausse. Cette inflation concerne principalement la rémunération des conducteurs (+ 3,5 %), leurs indemnités de déplacement (+ 3,4 %) et les péages (+ 2,1 %).

Sommaire

1. Les caractéristiques de l'échantillon	4
2. L'analyse par classe d'effectifs	5
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	5
2.2 Les coûts des véhicules	10
2.3 Les conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite	14
2.4 Les coûts de structure	17
2.5 Clients et délais de paiement	17
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	18
3. L'analyse par classe kilométrique	19
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	19
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	19
3.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite	21
3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules	22
4. Conclusions de l'enquête 2018	24
5. Grille de référence de coûts LD, aux conditions de décembre 2018	26
6. Les principales évolutions depuis dix ans	27
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	27
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	28
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	29
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	30
Annexe 1 : méthodologie et définitions	31
A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2018	31
A.2 Glossaire	32
A.3 Sigles et abréviations	34
A.4 Sources	34
Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport	35

1. Les caractéristiques de l'échantillon

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises diverses (TRM), opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui. Au cours du quatrième trimestre 2018, le CNR a donc visité, lors d'entretiens en face-à-face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

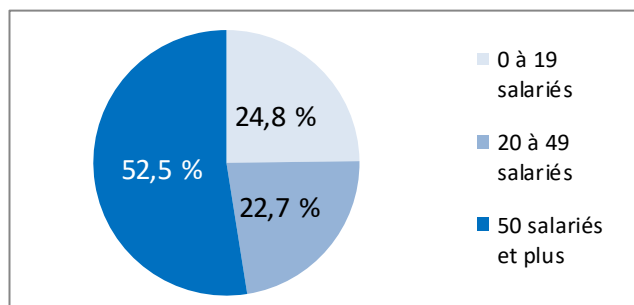
Le taux de fidélisation des enquêtés avoisine 84 %. 16 % des entreprises ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des rachats, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. Ce ratio est légèrement supérieur aux années précédentes (compris entre 10 % et 12 % généralement). La conjoncture compliquée du dernier trimestre 2018 (crise sociale nationale, pénurie de conducteurs) a réduit dans certains cas la disponibilité des entreprises du panel pour répondre à l'enquête CNR. Toutefois, le taux de renouvellement du panel reste faible. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

Le panel est constitué d'entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance pour compte d'autrui à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été stratifié selon trois classes d'effectifs salariés : de 0 (artisan) à 19 salariés, de 20 à 49 salariés, et 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 « transports routiers de fret inter-urbains » (longue distance) observée dans les enquêtes de l'INSEE.

La méthodologie d'enquête est détaillée en annexe de ce document, page 31.

Contribution des classes d'effectifs au CA du sous-secteur 4941A (transports routiers de fret interurbains)



Source : INSEE 2013

Le panel enquêté est composé indifféremment de tout type d'entreprise : artisans, TPE ou PME indépendantes, ou entités membres d'un groupe.

Nature des entreprises interrogées

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	3,0	20,6	39,3	26,1 %	24,0

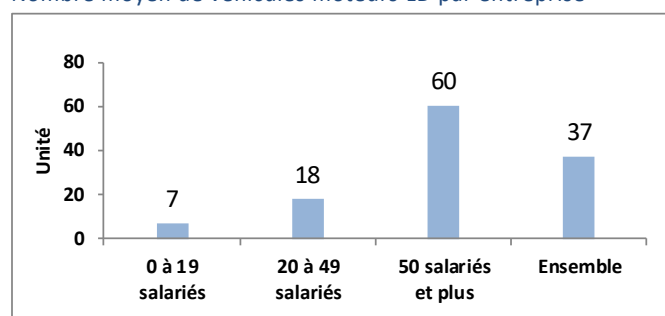
On entend ici par « groupe » toute entreprise structurée autour de plusieurs établissements, filiales ou autres entités commerciales et juridiques.

La majorité des entreprises interrogées en 2018 est indépendante juridiquement. Seulement un quart d'entre elles (26 %) appartient à un groupe.

Les données présentées dans ce rapport portent sur la seule famille des ensembles articulés tracteurs + semi-remorques exploités en longue distance, et non sur l'ensemble du parc des entreprises interrogées. Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL) ne sont pas enquêtés. Jusqu'en 2017, l'enquête portait sur les ensembles articulés exploités exclusivement (ou très majoritairement) avec un poids roulant maximum de 40 tonnes. A partir de 2018, le périmètre d'observation s'étend aux ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes.

Le nombre de véhicules moteurs affectés à l'activité longue distance et étudiés dans l'enquête 2018 est le suivant :

Nombre moyen de véhicules moteurs LD par entreprise



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

Variation 2018 / 2017 du parc moteur LD

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Parc LD 2018 / Parc LD 2017 en %	- 2,7	+ 1,3	+ 1,0	+ 0,2 %	+ 1,4

2. L'analyse par classe d'effectifs

Un historique 2008 - 2018 est présenté page 27.

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

Les évolutions 2018 / 2017 figurent en page 9.

2.1.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

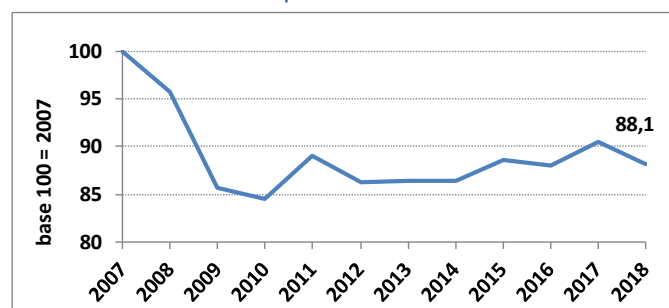
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	110 392	112 642	118 809	115 320 km	114 100
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	225,2	228,6	230,6	228,8 j	229,6
Kilométrage journalier moyen	490	493	515	504 km	497
Vitesse moyenne	65,1	65,7	66,5	65,9 km/h	66,9
Distance moyenne d'une relation	469	418	489	468 km	473
Variation de l'indice de production d'un véhicule	- 5,0	- 3,3	- 1,3	- 2,8 %	+ 1,5 %
Production d'un véhicule : écart à la moyenne (=100)	93,4	96,9	104,7	100	-

En 2018, les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules ne sont pas homogènes :

- Augmentation du kilométrage annuel parcouru : + 1,1 % par rapport à 2017.
- Baisse du nombre de jours d'activité de - 0,9 %.
- Détérioration de l'indicateur de production des véhicules (- 2,8 %) (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement). Retrouvez page 27 l'historique de cet indice depuis 10 ans.

Le parc dédié à la longue distance est stable en 2018 (+ 0,2 %). La combinaison de ces deux derniers indicateurs donne une variation d'activité pour le parc des ensembles articulés exploités en longue distance de - 2,6 % entre le 4^{ème} trimestre 2017 et le 4^{ème} trimestre 2018.

Indicateur d'activité LD depuis 2007 - Base 100 = année 2007



Le regain d'activité du TRM longue distance intervenu en 2017 ne s'est donc pas poursuivi en 2018. L'activité du TRM longue distance a été perturbée par la crise sociale nationale de la fin d'année 2018.

La pénurie fréquente de conducteurs a aussi limité le développement de l'activité des entreprises de transport en 2018.

Attention, ces observations sont recueillies au cours de chaque quatrième trimestre. Il convient donc de rester prudent, car depuis la crise de 2008, on constate que l'activité de TRM est devenue plus volatile.

Sur plus long terme, l'indice de production d'un véhicule et l'indicateur d'activité du parc ensembles articulés longue distance mesurés en 2018 restent inférieurs respectivement de - 7,8 % et de - 11,9 % à leur niveau de 2007, dernière année pleine d'avant crise. Les effets de la crise de 2008 / 2009 sont encore perceptibles.

Les analyses menées par classe d'effectifs montrent que toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, ont subi cette conjoncture dégradée en 2018. L'effet est cependant amoindri à mesure que la taille de l'entreprise grandit. L'indice de production d'un véhicule diminue ainsi en 2018 de - 5 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés, de - 3,3 % pour les entreprises de 20 à 50 salariés et seulement de - 1,3 % pour celles de 50 salariés et plus.

Les véhicules des entreprises de 50 salariés et plus enregistrent des volumes d'activité kilométriques et journaliers maximaux. Ces performances sont aussi liées à l'organisation spécifique des grandes entreprises, qui emploient plus de conducteurs par véhicule que les petites et les moyennes entreprises.

La distance moyenne d'une relation diminue de - 1,1 % en 2018. Depuis de nombreuses années, les transporteurs essayent de repositionner leurs activités sur des relations régionales ou sur des marchés *domestiques* pour trouver des gisements de rentabilité, plus compliqués à obtenir sur très longue distance. Ainsi depuis 2007, la distance moyenne d'une relation ne cesse de diminuer : - 20,8 % entre 2007 et 2018.

La vitesse correspond au rapport entre la distance parcourue et le temps de conduite. Depuis de nombreuses années, la vitesse n'apparaît plus comme un facteur primordial de rentabilité. Le renforcement des contrôles routiers et la maîtrise des coûts incitent les entreprises à brider leurs véhicules ou à modérer les vitesses.

La vitesse moyenne diminue en 2018 (4^e trimestre) de - 1 km/h (- 1,5 %). L'abaissement à 80 km/h au 1^{er} juillet 2018 de la vitesse maximale autorisée sur les « routes bidirectionnelles à chaussées non séparées » (décret 2018-487) a été, de l'avis de nombreux observateurs, un facteur de ralentissement de tous les véhicules (dont les poids lourds) circulant sur ces réseaux.

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

Ratio conducteur / véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Ratio conducteur / véhicule	1,02	1,04	1,07	1,05	1,06

Le ratio conducteur / véhicule est égal au rapport du nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules sur le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à plein temps et exclusivement à ce parc. Plus celui-ci est important, plus le couple « 1 conducteur = 1 véhicule » est dissocié. Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines, tout en favorisant un meilleur contrôle des heures supplémentaires. Elle s'accompagne aussi souvent d'une meilleure productivité kilométrique et journalière des véhicules.

Les véhicules des entreprises de 50 salariés et plus, qui enregistrent le ratio conducteur / véhicule le plus élevé, parcourent ainsi plus de distance que les autres, tout en enregistrant un nombre de jours d'exploitation annuel maximal.

2.1.3 La productivité des véhicules

Coefficient de chargement des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Taux de kilométrage en charge (A)	86,2	86,7	86,9	86,7 %	87,3
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	84,7	85,6	87,4	86,3 %	89,1
Coefficient de chargement (AxB)	73,0	74,2	76,0	74,8 %	77,8

Le taux de chargement sur parcours en charge correspond au taux d'occupation de la semi-remorque. Il peut être calculé sur la base de différentes unités physiques (tonnes, m³, mètres linéaires, etc.).

Le coefficient de chargement du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge.

La productivité des véhicules se détériore en 2018 : - 0,7 % pour le taux de parcours en charge et - 3,1 % pour le taux de chargement sur parcours en charge. A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule diminue en 2018 (- 3,9 %).

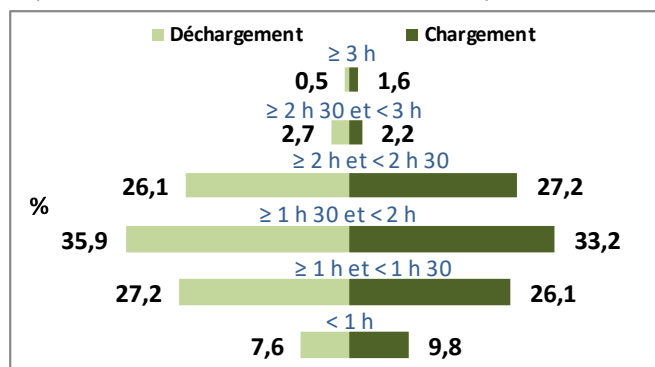
Les résultats de l'enquête 2018 semblent montrer que l'optimisation des plans de transport et des chargements est plus efficace à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Le coefficient de chargement du véhicule est ainsi maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus.

Temps d'attente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Temps d'attente d'un véhicule au chargement	1,46	1,65	1,50	1,53 h	1,52
Temps d'attente d'un véhicule au déchargement	1,39	1,56	1,56	1,52 h	1,50

Les temps d'attente sont stables en 2018. Il convient de rester prudent au moment d'interpréter les évolutions de ces variables complexes à collecter.

Répartition des véhicules en fonction des temps d'attente

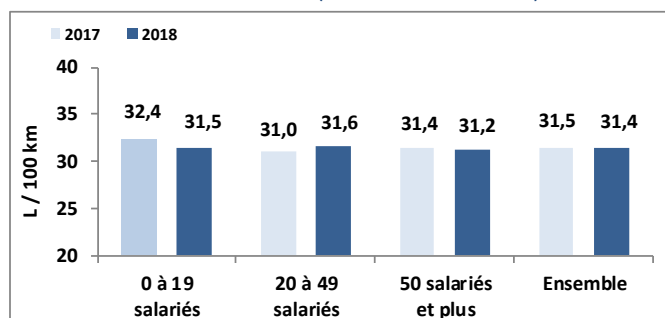


La répartition des temps d'attente s'est peu modifiée. La majorité des temps d'attente, 89,2 % pour le déchargement et 86,5 % pour le chargement, se concentre entre 1 et 2,5 heures.

Les temps d'attente sont comptabilisés dans le temps de service rémunéré d'un conducteur. A mesure que les temps d'attente augmentent, la part du temps de production (conduite) dans le temps rémunéré (service) diminue. Le développement des temps d'attente est donc souvent synonyme de surcoûts d'exploitation du véhicule.

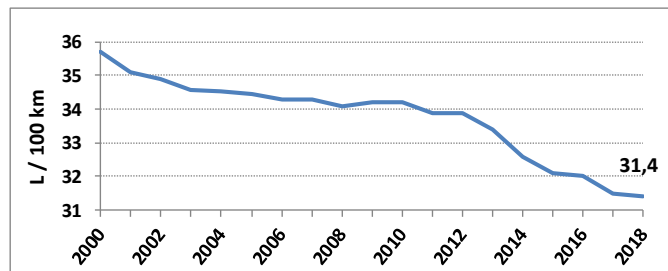
2.1.4 Le carburant

Consommation des véhicules (en litres aux 100 km)



La consommation moyenne du parc ensembles articulés exploités en longue distance s'élève à 31,4 litres aux 100 km en 2018. Elle diminue régulièrement tous les ans. Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la consommation a baissé de - 12 %.

Consommation des véhicules (en L / 100 km) depuis 2000



Cette évolution illustre la volonté de tous les acteurs du secteur d'améliorer l'efficacité environnementale et la performance économique du TRM (exploitation de véhicules de dernière génération, développement des formations d'« éco-conduite »).

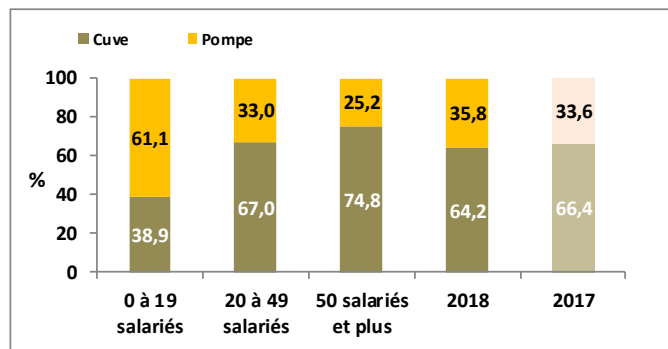
Consommation selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,75 ans	50% 3,5 ans	75% 4,5 ans	
Consommation des véhicules aux 100 km	30,7	30,8	32,0	32,0 L

(1) Définition d'un quartile page 19

La consommation augmente avec l'âge des véhicules. De nombreux acteurs du marché des véhicules industriels (constructeurs ou transporteurs) témoignent d'un effet baissier des nouvelles générations de véhicules Euro VI sur la consommation de carburant.

Rapport d'approvisionnement cuve / pompe



La part moyenne de l'approvisionnement interne représente comme tous les ans environ 2/3 des approvisionnements totaux de gazole.

L'approvisionnement interne ne se développe plus pour les trois raisons suivantes.

Premièrement, le différentiel de prix entre les deux sources d'approvisionnement, interne et externe, n'est plus aussi important que par le passé. Par exemple en 2001, un transporteur payait, en moyenne annuelle, le gazole à la pompe 7,8 % plus cher qu'en s'approvisionnant en interne. En 2018, cet écart n'est plus que de + 3,7 %. L'écart absolu est inférieur à 4 centimes d'euro depuis 2010. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est moins évident aujourd'hui.

De plus, les normes techniques et les règles de contrôle contraignantes ont vraisemblablement eu un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

Par ailleurs, des tensions subsistent entre les transporteurs et les distributeurs de carburant en vrac. Ces derniers accordent avec beaucoup de prudence des encours clients aux transporteurs.

Approvisionnement interne en carburant

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% d'entreprises équipées en cuve(s)	45,5	76,5	95,2	78,6 %	81,7
Parmi celles-ci, % d'entreprises dont le volume total des cuves est inférieur à 32 m ³	35,7	11,5	0,0	11,5 %	14,4
Parmi celles-ci, capacité totale d'approvisionnement cuve(s)	32,4	61,6	173,9	113,3 m ³	122,5

Le taux d'équipement en cuve augmente avec la taille de l'entreprise. Alors que moins de la moitié des entreprises de 0 à 19 salariés possède une cuve interne, quasiment toutes les entreprises de 50 salariés et plus sont équipées. Les petites entreprises hésitent à procéder à un tel investissement, de plus en plus long à rentabiliser.

La capacité totale d'approvisionnement des entreprises équipées augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 m³, correspondant à une semi-citerne complète. Une part non négligeable des entreprises de 0 à 19 salariés (35,7 % d'entre elles) possède une capacité de stockage inférieure à ce volume de référence. Aucune entreprise de 50 salariés et plus n'est dans ce cas. Les petites entreprises ne bénéficient pas alors de prix aussi attractifs que les autres entreprises de l'échantillon, dont la capacité de stockage excède quasiment toujours 32 m³.

2.1.5 L'utilisation du matériel

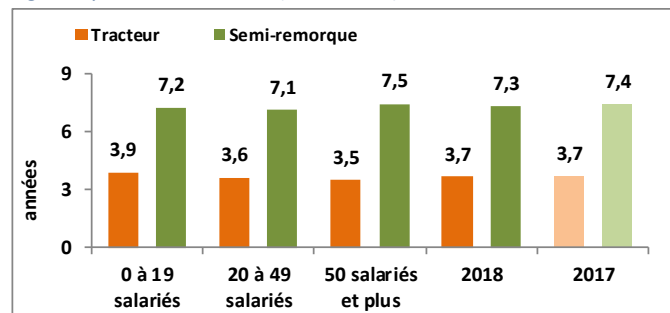
Parc exploité selon la spécification Euro du véhicule (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Euro 0, I et II	0,0	0,0	0,0	0,0 %	0,1
Euro III	3,1	0,1	0,6	1,1 %	1,9
Euro IV	10,0	1,6	1,5	3,6 %	4,6
Euro V et EEV	30,3	28,5	24,1	26,7 %	36,7
Euro VI	56,5	69,8	73,8	68,6 %	56,7

La part de la norme Euro VI, norme en vigueur pour les véhicules neufs au moment de l'enquête, progresse en 2018 de près de 12 points par rapport à 2017 et pèse plus des deux tiers du parc. Ce phénomène participe à la diminution de la consommation des véhicules évoquée précédemment.

95 % du parc est Euro V ou mieux. Parmi les entreprises enquêtées, plus aucune n'exploite de véhicule Euro II, I ou 0. Le taux d'équipement en Euro VI augmente à mesure que la taille de l'entreprise et sa capacité d'investissement grandissent.

Age moyen des véhicules (en années)



L'âge moyen des tracteurs est stable en 2018.

L'âge des tracteurs est minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières, qui enregistrent aussi les durées de conservation les plus courtes, disposent de la surface financière suffisante pour engager plus rapidement le renouvellement de leurs véhicules.

Les conditions d'exploitation des véhicules diffèrent selon leur âge.

Kilométrage annuel parcouru selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25%		50%		75%	
	2,75 ans		3,5 ans		4,5 ans	
Kilométrage annuel des véhicules	127 590	118 570	110 920	108 820 km		

(1) Définition d'un quartile page 19

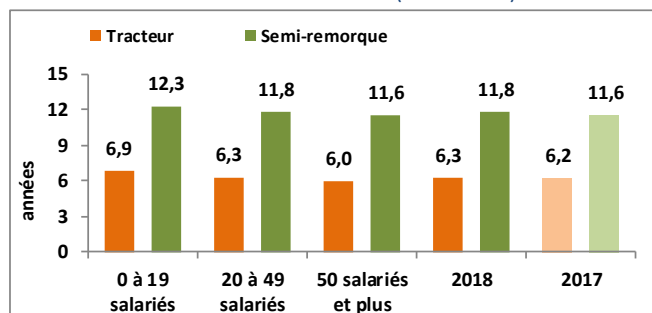
Il existe une corrélation négative significative entre l'âge des véhicules et leur production kilométrique annuelle. Les entreprises semblent privilégier les véhicules les plus récents pour effectuer les kilométrages annuels les plus importants. Il s'agit alors de limiter les coûts kilométriques et de prévenir les risques de pannes et d'immobilisations, très pénalisantes lorsque le véhicule est loin de sa base.

La durée de conservation moyenne des véhicules dépend principalement des stratégies de renouvellement, spécifiques à chaque entreprise. Elle varie peu en 2018 (+0,1 an par rapport à 2017).

Le choix du mode de financement est un facteur très impactant. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après le financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location. Cette

dernière repose sur des périodes de conservation plus courtes que les deux autres modes.

Durée de conservation des véhicules (en années)



L'âge et la durée de conservation des semi-remorques sont significativement supérieurs à celles des tracteurs.

Ratio semi-remorque / tracteur

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Ratio semi-remorque / tracteur	1,33	1,46	1,48	1,44	1,40

Le ratio semi-remorque / tracteur progresse en 2018 de +2,9 %.

Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent un ratio plus faible. L'exploitation de semi-remorques supplémentaires reste plus rare pour les petites entreprises, moins enclines à pouvoir satisfaire les demandes globales des chargeurs.

2.1.6 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2018

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Tracteur	17,3	18,1	17,2	17,5 %	19,2
Semi-remorque	8,3	13,5	10,4	10,9 %	12,5

Le marché des tracteurs routiers neufs connaît une embellie depuis 2015. Les entreprises de TRM, qui avaient repoussé au maximum le renouvellement de leurs véhicules avec la crise de 2008 / 2009, ont rattrapé ce retard et investi massivement dans des véhicules de nouvelle technologie.

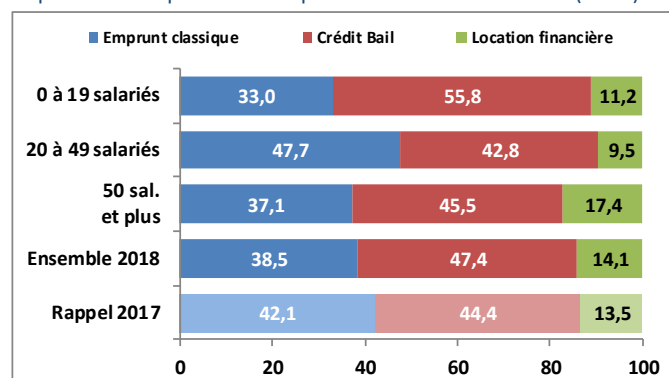
Les efforts de gestion consentis par les entreprises depuis le début de la crise, ainsi que les effets positifs du CICE sur leurs bilans, sont aussi des facteurs favorables à l'essor des investissements.

Le taux de renouvellement des tracteurs est ainsi passé de 16,2 % en 2014 à 17,6 % en 2015, 18,7 % en 2016 et 19,2 % en 2017. La statistique de 2018, en repli certes par rapport à 2017, reste supérieure de +1,8 point au niveau de 2014.

On observe le même phénomène pour le taux de renouvellement des semi-remorques. Après avoir subi une crise persistante et historique entre 2008 et 2013, le marché des ventes de véhicules tractés neufs reprend depuis 2014. Le taux de renouvellement des semi-remorques est ainsi passé de 7,5 % en 2014 à 9,1 % en 2015, 10,8 % en 2016 et 12,5 % en 2017. Il se rétracte en 2018, mais reste nettement supérieur au niveau de 2014.

Mode de financement des véhicules

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)



La répartition entre les trois modes de financement se déforme peu en un an. L'emprunt et le crédit-bail sont les modes de financement des véhicules les plus répandus (respectivement 38,5 % et 47,4 % des financements). Une constante dans l'observation depuis plusieurs années, la location financière est une pratique minoritaire, alors qu'elle représentait près de 40 % des financements en 2000.

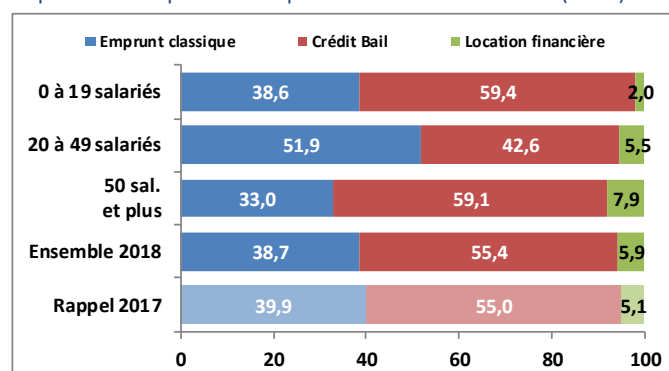
L'analyse par classe d'effectifs fait apparaître des dispersions marquées. La part de l'emprunt est moins importante pour les entreprises de 0 à 19 salariés.

Ces dernières privilégient le crédit-bail pour financer leurs véhicules (plus de la moitié du parc).

La location financière, mode de renouvellement le plus court, est la plus pratiquée par les entreprises de 50 salariés et plus.

Le crédit-bail est le mode majoritaire pour le financement des véhicules tractés. Une semi-remorque coûte, en moyenne, trois fois moins cher qu'un tracteur. Les enjeux sont moindres.

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)



Les durées de conservation des véhicules dépendent du mode de financement : plus courtes en location, plus longues en crédit-bail et en emprunt.

Durée de conservation des véhicules (en années) selon le mode de financement

Mode de financement	Emprunt	Crédit-bail	Location
Durée de conservation d'un tracteur	6,5	6,1	5,0 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	12,3	11,6	8,3 ans

Le mode de financement des véhicules dépend aussi de l'organisation de l'entreprise et de son appartenance (ou non) à un groupe.

Appartenance à un groupe

Part de la location financière dans le financement des véhicules

	Entreprises		Ensemble
	membres d'un groupe	non membres d'un groupe	
% de la location dans le financement d'un tracteur	22,5 %	7,8 %	14,1 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	19,3 %	0,8 %	5,9 %

Les groupes comportent souvent des entités spécialisées qui mettent des ensembles articulés à la disposition des autres filiales du groupe, via des contrats de location. Le recours à la location est, de ce fait, plus fréquent pour les entreprises membres d'un groupe.

2.1.7 Comparatif 2018 / 2017, situation dernier trimestre de chaque année

Evolution 2018 / 2017 des principales conditions d'exploitation des véhicules

	2017	2018	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	114 100 km	115 320 km	+ 1,1 %
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,05	- 0,9 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	229,6 j	228,8 j	- 0,3 %
Kilométrage journalier moyen	497 km	504 km	+ 1,4 %
Vitesse moyenne	66,9 km/h	65,9 km/h	- 1,5 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,40	1,44	+ 2,9 %
Taux de kilométrage en charge	87,3 %	86,7 %	- 0,7 %
Taux de chargement sur parcours en charge	89,1 %	86,3 %	- 3,1 %
Coefficient de chargement du véhicule	77,8 %	74,8 %	- 3,9 %
Indice de production du véhicule (base 100 = 2017)	100,0	97,2	- 2,8 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,52 h	1,53 h	+ 0,4 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,50 h	1,52 h	+ 1,1 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Le carburant

Coût net du carburant

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Carburant : coût net kilométrique HT et remboursement partiel TICPE déduit	0,309	0,306	0,301	0,304 €/km	0,293

L'enquête mesure le coût net de carburant : achats de carburant minorés du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Le taux de remboursement partiel forfaitaire de TICPE retenu dans les calculs est celui valable en décembre 2018, fixé par la circulaire du 28 septembre 2018 du ministère de l'Action et des Comptes publics. Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2018.

Les dispersions par classe d'effectifs s'expliquent par les écarts de consommation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe, observés entre les différentes catégories d'entreprises et présentés en pages 6 et 7.

2.2.2 L'Ad-blue

L'Ad-blue est apparu dès 2006 avec les premiers véhicules Euro IV, équipés de la technologie SCR (traduction française : Réduction Catalytique Sélective).

L'usage de l'Ad-blue est aujourd'hui généralisé pour réduire les émissions de NO_x.

Le coût kilométrique d'Ad-Blue reste mineur : 4 millièmes d'euro au kilomètre en moyenne.

La consommation moyenne des poids lourds utilisant cet additif est de l'ordre de 4,4 litres pour 100 litres de carburant.

Consommation et coût d'Ad-blue

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Consommation d'Ad-blue en litres pour 100 litres de carburant	4,3	4,3	4,5	4,4 L	4,2
% d'entreprises équipées en cuve	69,7	86,8	92,9	85,7 %	80,9
Ad-blue : coût kilométrique	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004

La majorité des entreprises de l'échantillon est équipée d'une cuve d'Ad-blue pour rationaliser et optimiser les approvisionnements. Comme pour le gazole, le taux d'équipement en cuve interne augmente avec la taille de l'entreprise.

2.2.3 Les pneumatiques

Le coût kilométrique moyen de pneumatiques diminue en 2018 de - 3,6 %. Avec l'amélioration de la durée de vie des pneus (progrès technologique et conduite optimisée) et le renforcement de la concurrence entre manufacturiers, les prix des gommages ont tendance à diminuer. Le poste pneumatiques représente en moyenne seulement 2,1 % de l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules.

Coût et contrats de pneumatiques

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Pneumatiques : coût kilométrique	0,027	0,028	0,027	0,027 €/km	0,028
Pourcentage de contrats pneumatiques	9,2	12,8	22,2	16,8 %	17,2

L'externalisation de la gestion des pneumatiques reste une pratique minoritaire et concerne seulement 16,8 % des entreprises interrogées. Cette pratique augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

2.2.4 L'entretien-réparations

Coût, contrats d'entretien-réparations et de full-service

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,091	0,078	0,069	0,076 €/km	0,074
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	17,9	3,8	7,1	9,1 %	6,1
Pourcentage de contrats full-service ⁽¹⁾	12,2	1,0	5,2	6,0 %	6,4

(1) Les contrats « full-service » incluent les prestations d'assurances, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement des véhicules.

Le coût kilométrique d'entretien-réparations enregistre une inflation de + 2,7 % en 2018. La maintenance lourde des véhicules Euro VI semble se révéler plus onéreuse que pour les générations antérieures (exemple : échappement avec filtrage des particules).

La décroissance marquée du coût proportionnellement à la classe d'effectifs s'explique principalement par l'âge des véhicules, qui diminue à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Les coûts de maintenance sont en effet positivement corrélés avec l'âge moyen des véhicules. A partir d'un certain âge, les tracteurs génèrent des dépenses de maintenance de plus en plus importantes (usure « normale » de la chaîne cinématique, probabilité accrue de pannes...).

Coût d'entretien-réparations selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,75 ans	50% 3,5 ans	75% 4,5 ans	
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,066	0,070	0,071	0,080 €/km

(1) Définition d'un quartile page 19

Autre facteur, les entreprises de 50 salariés et plus bénéficient vraisemblablement d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et main-d'œuvre). Elles enregistrent des coûts d'entretien-réparations moins importants que les autres entreprises de l'échantillon.

Les contrats d'entretien-réparations sont souscrits en nombre très limité (9 % des entreprises de l'échantillon 2018). L'externalisation de ces prestations est plus répandue dans la première classe d'effectifs. Les petites entreprises disposent en effet plus rarement d'un atelier intégré, leur permettant d'effectuer les opérations de maintenance en interne.

Les contrats de « *full-service* » sont souscrits par 6 % des entreprises du panel. Cette pratique demeure rare.

2.2.5 Les péages autoroutiers

Coût de péages

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Dépenses annuelles de péages par véhicule	9 362	8 757	10 505	9 825 €	9 624
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,085	0,078	0,088	0,085 €/km	0,084

Les dépenses annuelles de péages autoroutiers augmentent en 2018 de + 2,1 %. Les tarifs autoroutiers moyens annuels de classe 4 ont été revalorisés de + 1,7 % en 2018.

La différence arithmétique entre ces deux évolutions s'explique par une évolution des trafics autoroutiers en 2018, estimée par le CNR à + 0,4 %, pour le parc de véhicules étudiés dans l'enquête : les ensembles articulés du pavillon français exploités en longue distance.

Au final, le coût des péages rapporté au kilométrage total augmente de + 1,2 % en 2018.

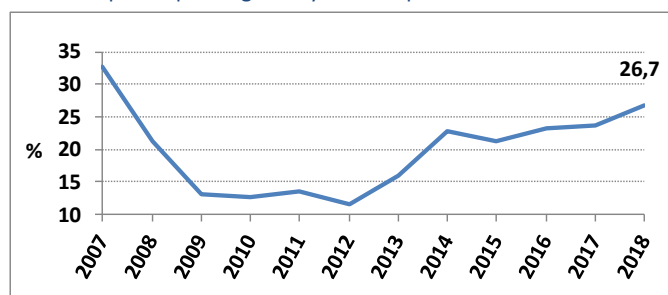
Le pourcentage des kilométrages effectués sur autoroutes payantes par les véhicules du panel augmente en 2018. Cette donnée reste compliquée à mesurer dans les entreprises qui disposent rarement d'un bilan annuel en la matière. Le CNR mesure alors ce pourcentage sur une semaine représentative d'activité. Son évolution annuelle est cohérente avec l'inflation observée des dépenses annuelles de péages.

Recours aux autoroutes payantes

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	45,0	39,6	43,4	42,9 %	40,6

Autre illustration de ce recours plus fréquent à l'autoroute, le nombre d'entreprises déclarant privilégier systématiquement l'autoroute progresse en 2018.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute



Ce recours systématique à l'autoroute dépend du périmètre géographique du transport et reste prioritaire pour les relations très longues (cf. tableau ci-après).

Segmentation des conditions d'exploitation et des composantes de coûts selon la stratégie autoroutière

Entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	... ne privilégiant pas systématiquement l'autoroute
Distance moyenne d'une relation	585	406 km
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	120 430	113 510 km
Vitesse moyenne	66,6	65,6 km/h
Consommation aux 100 Km	31,2	31,5 L
Péages : montant annuel par véhicule	12 810	8 740 €
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,071	0,078 €/km
Somme des coûts directs kilométriques (carburant + entretien + pneus + péages)	0,514	0,500 €/km
Somme des coûts horaires de conducteurs (salaires + charges + frais de déplacement)	23,00	23,40 €/h

Une utilisation plus systématique de l'autoroute procure des économies de coûts marginaux de carburant et de maintenance, en raison d'une vitesse largement stabilisée. En contrepartie, les dépenses de péages augmentent mécaniquement.

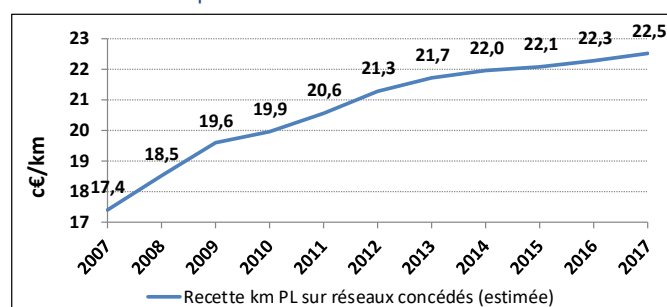
En revanche, la vitesse soutenue et les conditions de circulation plus favorables réduisent les coûts de conducteurs. L'arbitrage entre surcoût kilométrique et économie de coût horaire de conducteur doit se faire au cas par cas. La rentabilité d'un recours à l'autoroute n'est jamais garantie. La décision appartient aux entreprises en fonction des conditions et des contraintes précises de chaque transport (distance, délais de livraison, sécurité, gestion des plannings conducteurs, etc.).

Sur le long terme, il demeure que les entreprises de TRM sont confrontées à une hausse marquée du coût de péages. Rapporté au kilométrage total, ce dernier a été multiplié par 2,1 depuis 2000, soit un taux de croissance moyen annuel de + 4,3 %.

En complément de cette estimation, le CNR propose un calcul exclusif de recette unitaire kilométrique générée par les véhicules lourds (classes 3 et 4) sur les réseaux concédés, à partir des données publiques communiquées par les sociétés autoroutières sur la période 2007 - 2017. Les bilans de chaque réseau sur 2018 ne sont pas encore connus.

La recette kilométrique moyenne s'élève ainsi en 2017 à 22,5 cts €/km.

Recette kilométrique PL estimée sur les réseaux concédés



En évolution cumulée depuis 2007, cette recette kilométrique augmente de + 29,3 %, soit un *taux de croissance moyen annuel* de + 2,6 % entre 2007 et 2017.

Détermination et optimisation d'itinéraires

% d'entreprises	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
.... fixant l'itinéraire des conducteurs	30,5	42,6	55,1	46,2 %	49,5
.... fournissant aux conducteurs une liste de tronçons à éviter	39,8	61,7	70,0	60,6 %	68,5

Les stratégies de fixation des itinéraires pour réduire ou renforcer le recours à l'autoroute paraissent être légèrement moins répandues en 2018.

Elles demeurent plus développées dans les entreprises de 50 salariés et plus. Les outils de gestion permettant ce type d'optimisation routière sont plus répandus dans les grandes entreprises.

2.2.6 Le coût du matériel

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

Valeur d'achat des véhicules neufs

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Tracteur	89 748	89 566	84 301	86 847 €	86 070
Semi-remorque	27 531	27 764	26 992	27 301 €	27 088

La valeur moyenne d'un tracteur neuf augmente de + 0,9 % en 2018. La norme Euro VI est entrée en vigueur pour les véhicules neufs depuis le 1^{er} janvier 2014, générant alors une inflation significative des prix de marché, quel que soit le constructeur.

Le prix moyen d'un tracteur augmente tous les ans avec le renouvellement progressif des parcs en véhicules Euro VI.

Evolution depuis 2013 de la valeur moyenne d'un tracteur (renouvelé ou non) dans le parc LD enquêté

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Valeur moyenne d'un tracteur dans le parc LD enquêté (100 = 2013)	100	104,1	106,8	108,4	110,0	111,0

Les coûts de renouvellement de tracteur sont les plus prépondérants dans le prix de revient global des véhicules pour les parcs les plus récents.

Poids du coût de renouvellement des tracteurs dans le prix de revient global d'un ensemble articulé, selon l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,75 ans	50% 3,5 ans	75% 4,5 ans	
% du coût de renouvellement tracteur dans le coût de revient LD ensembles articulés	9,1	7,9	7,7	8,3 %

(1) Définition d'un quartile page 19

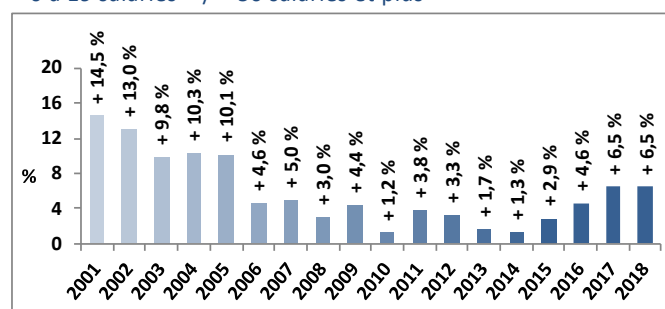
La valeur des tracteurs décroît avec l'effectif. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marché » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise et s'expliquent par :

- La structure des petites entreprises impliquant des achats de matériel souvent à l'unité.
- La volonté des patrons artisans (représentés uniquement dans la première classe) d'exploiter des tracteurs haut de gamme (puissants, toutes options ...).
- La force commerciale croissante avec la taille de l'entreprise.

Les pratiques d'achat de véhicules, qui s'étaient vraisemblablement standardisées avec la crise, semblent être plus disparates depuis 2015, année de reprise du marché des ventes de véhicules industriels. L'écart entre les deux classes d'effectifs extrêmes, qui était minimal dans les années d'après crise, repart à la hausse.

Valeurs d'achat de tracteurs

Écart relatif en % entre les deux classes extrêmes d'effectifs : « 0 à 19 salariés » / « 50 salariés et plus »



Comment lire le graphique : en 2001, les entreprises de 0 à 19 salariés payaient leurs tracteurs 14,5 % plus chers que les entreprises de 50 salariés et plus.

Les prix des semi-remorques sont moins dispersés. Le taux annuel de renouvellement du parc de semi-remorques (10,9 % en 2018) reste largement inférieur à celui des tracteurs (17,5 %). Les entreprises ont alors moins d'arguments économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent moins souvent qu'un tracteur.

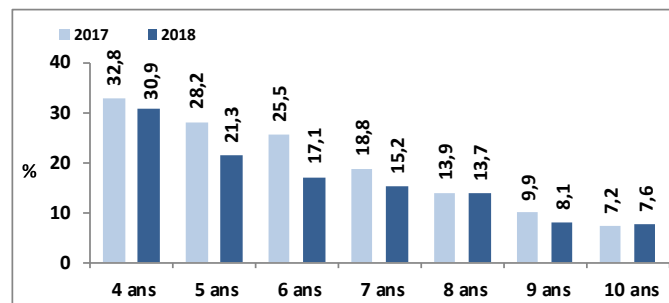
Valeur de revente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Tracteur	13 817	14 823	15 747	15 059 €	16 737
Semi-remorque	3 164	2 154	2 252	2 456 €	2 449

La valeur moyenne de revente d'un tracteur diminue en 2018. De l'avis de nombreux experts, le marché des véhicules d'occasion a vu ses débouchés extérieurs se réduire.

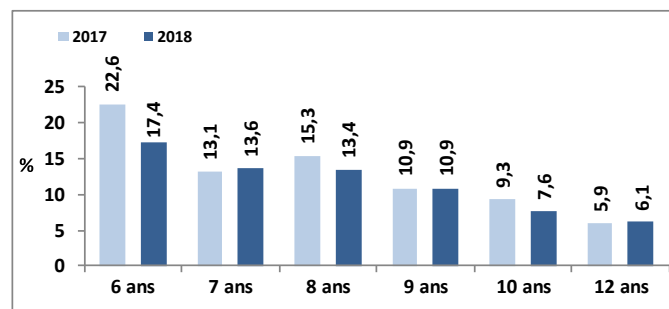
Les taux de valeur résiduelle d'un tracteur décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient de 30,9 % après 4 ans de conservation à 7,6 % après 10 ans.

% de valeur résiduelle d'un tracteur par durée de conservation



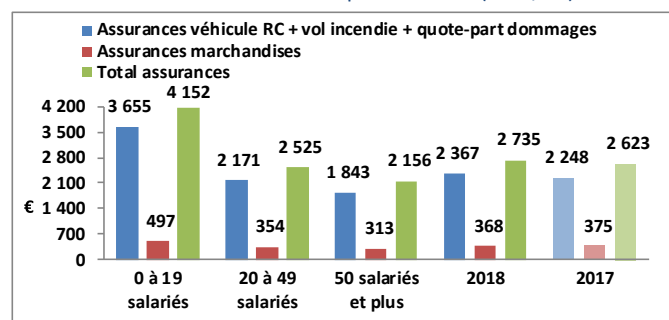
Les taux de valeur résiduelle d'une semi-remorque s'échelonnent de 17,4 % à 6 ans à 6,1% à 12 ans.

% de valeur résiduelle d'une semi-remorque par durée de conservation



2.2.7 Les assurances

Montant annuel des assurances par véhicule (en €/an)



Le montant total annuel des assurances rapporté à un véhicule augmente de + 4,3 % en 2018.

Les coûts d'assurances dépendent de la nature des contrats souscrits par chaque entreprise et des types de couvertures (« au tiers », « tous risques », durée de la couverture, etc.). De ce fait, ils restent le poste le plus différencié selon les entreprises.

Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent ainsi un coût d'assurances flotte supérieur de + 98,3 % à celui des entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières profitent d'un

rapport de force plus favorable avec leurs prestataires d'assurances.

L'appartenance à un groupe apparaît comme un autre facteur de dispersion. Les groupes pratiquent l'auto-assurance plus fréquemment que les entreprises individuelles.

Appartenance à un groupe

Montant annuel des assurances par véhicule

	Entreprises		Ensemble
	membres d'un groupe	non membres d'un groupe	
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 358	2 928	2 735 €

Enfin, l'âge du parc influence la statistique. Les véhicules neufs sont généralement assurés « tous-risques », ce qui suppose des coûts supérieurs.

Assurance véhicule en fonction de l'âge des tracteurs

Quartiles d'âge des véhicules tracteurs ⁽¹⁾	25% 2,5 ans	50% 3 ans	75% 4 ans	
Assurances véhicule par an	2 443	2 262	2 080	2 211 €

(1) Définition d'un quartile page 19

Les primes d'assurances marchandises sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises et de la nature de la marchandise transportée. Elles relèvent dans une moindre mesure de considérations commerciales et ne dépendent pas de la nature et de l'âge du parc exploité.

2.2.8 Comparatif 2018 / 2017, situation dernier trimestre de chaque année

Evolution 2018 / 2017 des principales composantes de coûts d'un véhicule

	2017	2018	Evolution
Carburant ⁽¹⁾	0,293 €/km	0,304 €/km	+ 3,8 %
Pneumatiques ⁽¹⁾	0,028 €/km	0,027 €/km	- 3,6 %
Entretien-réparations ⁽¹⁾	0,074 €/km	0,076 €/km	+ 2,7 %
Péages ⁽¹⁾	0,084 €/km	0,085 €/km	+ 1,2 %
Valeur d'achat d'un tracteur	86 070 €	86 847 €	+ 0,9 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque	27 088 €	27 301 €	+ 0,8 %
Valeur de revente d'un tracteur	16 737 €	15 059 €	- 10,0 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 248 €	2 367 €	+ 5,3 %
Assurance marchandises transportées	375 €	368 €	- 1,9 %
Total assurances	2 623 €	2 735 €	+ 4,3 %

(1) Coûts rapportés au kilométrage total parcouru

2.3 Les conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés au parc homogène des ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes et exploités en longue distance :

- Les conducteurs à plein temps : conducteurs de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés exclusivement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs à temps partiel : autres conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs en CDD, affectés à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs intérimaires, affectés à ce parc de véhicules.

Catégorie de conducteurs affectés au parc ensembles articulés longue distance

% d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
à des conducteurs à plein temps	100	100	100	100 %	100
à des conducteurs à temps partiel	9,1	19,1	8,3	11,0 %	7,8
à des conducteurs en CDD	3,0	8,8	13,1	9,6 %	8,6
à des conducteurs intérimaires	9,1	13,2	16,7	14,0 %	11,9

Le recours à des conducteurs à temps partiel reste minoritaire et ne concerne que 11 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises font généralement appel à ces personnels complémentaires pour répondre aux variations de la demande de transport.

L'emploi de ces catégories de personnel est minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Ces entreprises sont celles qui ont le plus recours à des conducteurs en CDD ou en intérim.

L'emploi de contrats à durée déterminée concerne 9,6 % des entreprises de l'échantillon. Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée peut être considéré comme une première étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif.

Les contrats à durée indéterminée (CDI) restent la forme la plus répandue de relation contractuelle entre le conducteur et son employeur. Selon le dernier rapport 2018 de l'OPTL, près de 95 % des salariés du TRM sont en CDI. Ce taux est stable depuis 4 ans.

En 2018, 14 % des entreprises emploient des conducteurs intérimaires. Comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre sur les trois premiers trimestres de 2018 un taux moyen de recours à l'intérim de 3,2 % (source DARES), cet usage reste plus fréquent pour le transport routier de marchandises dont l'activité fluctuante nécessite plus d'ajustements des moyens de production.

Ces ajustements (à la hausse comme à la baisse) sont d'autant plus importants que l'évolution de l'activité est heurtée.

Le marché de l'emploi pour les métiers de la conduite dans le TRM est actuellement en tension. Confrontées à un *turnover* plus élevé que par le passé et à une pénurie de conducteurs qui perdure, les entreprises éprouvent des difficultés à développer, voire à maintenir, leur effectif permanent affecté en longue distance.

Pour cela, le recours à des conducteurs intérimaires, pourtant très coûteux pour les entreprises, apparaît souvent comme la dernière solution possible.

L'augmentation du taux de recours à l'intérim est révélatrice de ce phénomène. Ce dernier passe ainsi de 8,4% en 2015 à 10,6 % en 2016, 11,9 % en 2017 et 14 % en 2018.

Les paragraphes suivants (2.3.2 à 2.3.7) détaillent les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs affectés à **plein temps** au parc des ensembles articulés exploités en longue distance.

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

Les conducteurs affectés à plein temps au parc des ensembles articulés exploités en longue distance répondent de fait aux qualifications 138 M et 150 M, définies dans la Convention collective (cf. glossaire en annexe).

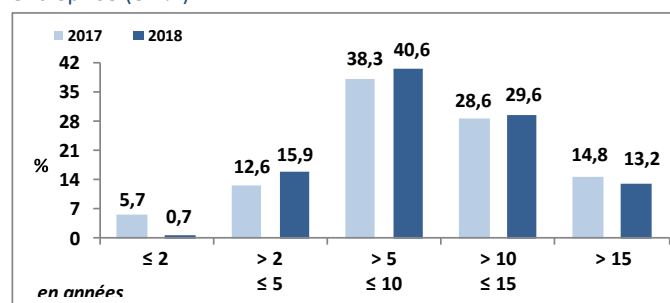
Qualification et ancienneté d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	96,1	90,4	96,9	95,2 %	94,3
Ancienneté en entreprise	9,9	9,7	10,4	10,1 ans	9,8

La part des conducteurs 150 M est supérieure à 95 %. L'octroi de ce coefficient, quasiment généralisé en longue distance, apparaît comme une des solutions adoptées par les entreprises pour fidéliser et motiver leurs conducteurs.

L'ancienneté moyenne d'un conducteur affecté à plein temps à l'activité longue distance augmente de + 0,3 an en 2018. Elle reste toutefois proche de 10 ans.

Répartition des conducteurs en fonction de leur ancienneté en entreprise (en %)



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

2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté au parc longue distance est de 217,8 jours, soit 0,5 jour de plus qu'en 2017.

Activité annuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	220,1	220,4	215,6	217,8 j	217,3

On compare ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés en 2018, calculé comme suit :

$(52 \text{ semaines} - 5 \text{ semaines de congés payés}) \times (5 \text{ jours par semaine})$, minoré des 9 jours fériés intervenus du lundi au vendredi au cours de l'année 2018, soit 226 jours.

On obtient un écart de 8,2 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels. Le taux d'activité annuelle d'un temps plein, corrigé des effets calendaires, s'élève donc à 96,4 % (217,8 / 226) en 2018, ratio en progression par rapport à 2017 (95,7 %).

Le nombre de jours d'activité d'un conducteur est moins important pour les entreprises de 50 salariés et plus : - 4,5 et - 4,8 jours par rapport aux deux autres classes d'effectifs. Cet écart est cohérent avec les variations inverses du ratio conducteur par véhicule, plus élevé pour les grandes entreprises.

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

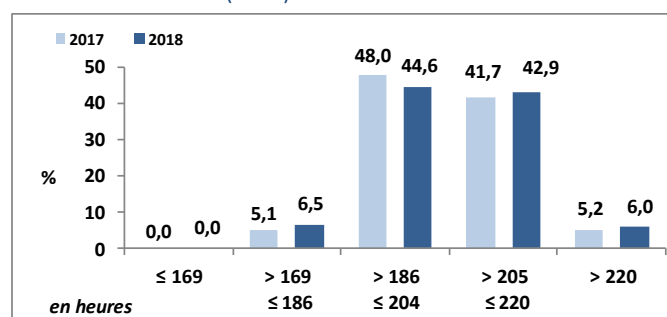
Les temps présentés ici sont ceux observés pour un mois dit de pleine activité, c'est-à-dire pour le dernier mois au cours duquel le conducteur n'a pas pris de congé ou n'a pas été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette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

Temps de service et temps de conduite mensuels d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Temps de service mensuel	206,4	207,1	204,4	205,5 h	203,7
Temps de conduite mensuel	157,5	156,6	152,7	154,7 h	152,6
% de temps de conduite dans le temps de service	76,3	75,6	74,7	75,3 %	74,9

Le temps de service mensuel d'un conducteur à plein temps s'élève à 205,5 heures. Maîtriser les temps de service et de facto les heures supplémentaires reste une préoccupation majeure des entreprises de TRM. La part des entreprises rémunérant leurs conducteurs sur plus de 220 heures par mois est ainsi très minoritaire (seulement 6 % des entreprises interrogées en 2018).

Répartition des conducteurs à plein temps en fonction des temps de service mensuels (en %)



La distribution des temps de service se déforme peu. Les observations se concentrent entre 186 et 220 heures.

94 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire dépassant le seuil de déclenchement des heures supplémentaires (186 heures par mois). Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance.

Les variations par taille d'entreprise des temps de conduite et de service des conducteurs sont différentes de celles observées pour le kilométrage parcouru des véhicules. Deux phénomènes expliquent ce désajustement :

- Les pratiques différenciées d'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre la durée moyenne de travail d'un conducteur et la distance parcourue par un véhicule.
- Le temps de conduite de la première classe d'effectifs est majoré par la présence des « artisans patrons », qui utilisent au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est donc plus élevé que pour les deux autres classes d'effectifs.

2.3.5 La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps

La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel et les primes usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. 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 ci-après sont celles constatées à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs longue distance employés à plein temps, aux conditions économiques de fin décembre 2018.

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Salaires mensuels	2 454	2 449	2 435	2 443 €	2 373
Primes moyennes mensuelles	81	61	91	82 €	70
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	25	30	15	21 €	18
Rémunération moyenne mensuelle	2 560	2 540	2 541	2 546 €	2 461

À l'examen des taux horaires individuels, il apparaît que toutes les entreprises rémunèrent leurs conducteurs à un taux horaire supérieur ou égal à celui garanti conventionnellement. Les salaires moyens respectent et dépassent les barèmes conventionnels au regard de la qualification et de l'ancienneté des conducteurs.

Le salaire mensuel observé augmente de + 2,9 % en 2018. Le temps de service, l'ancienneté et la part des conducteurs répondant au coefficient de qualification 150 M progressent tous en 2018. Ces variations ont un effet majorant sur la statistique.

Les taux horaires conventionnels pour un conducteur 150 M, coefficient quasiment généralisé en longue distance, ont été revalorisés de + 1,5 % à compter du 1^{er} avril 2018 (accord salarial du 6 mars 2018 signé par l'ensemble des organisations professionnelles représentatives).

Les primes mensuelles, incluant les majorations dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non-accident ou recherche de fret) constituent un complément de rémunération, variable selon le salarié. Les observations sont très dispersées et peuvent subir une volatilité importante d'une année sur l'autre. L'interprétation de leur variation annuelle paraît alors compliquée.

Les primes annuelles sont d'une autre nature, elles dépendent généralement des performances des entreprises en fin d'exercice comptable.

La progression de la rémunération (salaire + primes) observée en 2018 de + 3,5 % peut aussi apparaître comme un des leviers utilisés par les entreprises pour fidéliser leurs conducteurs dans le contexte actuel de *turnover* et de pénurie de main-d'œuvre.

2.3.6 Les indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

En 2018, le montant annuel des indemnités de déplacement augmente de + 3,4 %. Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des taux forfaitaires définis en annexe de la Convention collective. Elles sont aussi fonction du nombre de jours d'activité, de repas et de découchés pris.

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Montant annuel des indemnités de déplacement	9 622	9 369	9 357	9 426 €	9 114
Montant des indemnités de déplacement par jour d'activité	43,72	42,51	43,40	43,28 €	41,94

Les taux conventionnels ont été revalorisés de + 1,2 % à compter du 1^{er} mai 2018 par l'accord social du 4 avril 2018.

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

Le facteur kilométrique intervient lui aussi.

Les écarts d'indemnités de déplacement par jour d'activité entre les classes d'effectifs sont cohérents avec les dispersions observées de la distance moyenne d'une relation (cf. page 5, § 2.1.1).

Les entreprises de 20 à 49 salariés opèrent sur des relations plus courtes que les autres (- 50 km par rapport à la moyenne 2018). La fréquence des découchés est moindre. Elles enregistrent alors des coûts journaliers d'indemnités de déplacement inférieurs.

2.3.7 Comparatif 2018 / 2017, situation au dernier trimestre de chaque année

Evolution 2018 / 2017 des coûts de personnel de conduite

Conducteur à plein temps	2017	2018	Evolution
Salaires mensuels	2 373 €	2 443 €	+ 2,9 %
Primes moyennes mensuelles	70 €	82 €	+ 17,1 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	18 €	21 €	+ 16,7 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 461 €	2 546 €	+ 3,5 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	217,3 j	217,8 j	+ 0,2 %
Montant annuel des indemnités de déplacement	9 114 €	9 426 €	+ 3,4 %
Montant des indemnités de déplacement par jour d'activité	41,94 €	43,28 €	+ 3,2 %

2.4 Les coûts de structure

Montant annuel des coûts de structure par véhicule (en €/an)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Montant annuel des coûts de structure rapporté à un véhicule	21 557	19 275	19 123	19 761 €	19 611

Les coûts de structure annuels rapportés à un véhicule augmentent de + 0,8 % en 2018.

Les coûts de structure par véhicule sont nettement plus élevés pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle et vraisemblablement d'effets organisationnels.

Notons que le montant des coûts de structure reste la donnée la plus complexe à mesurer, un nombre limité d'entreprises possédant une véritable comptabilité analytique. Il faut alors la reconstituer. Le CNR utilise dans ce cas les comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat.

Répartition par nature de charges (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Salaires et charges des sédentaires (hors atelier)	49,1	55,0	49,2	49,7 %	50,8
Locaux	15,9	19,2	20,6	20,2 %	20,2
Frais postaux et télécommunication	4,7	3,4	4,0	4,0 %	3,5
Charges financières hors véhicules	3,4	1,7	1,2	1,4 %	1,9
Autres charges	26,9	20,7	25,0	24,7 %	23,6

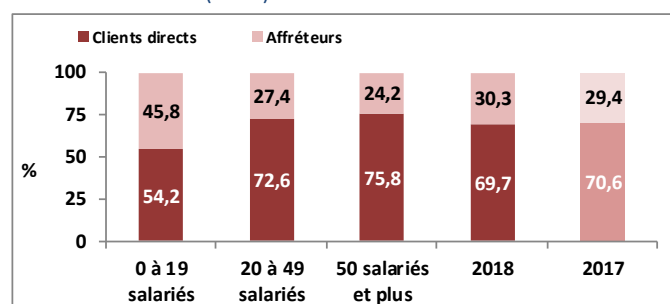
Les coûts de personnels administratifs représentent la moitié des coûts de structure (observation constante depuis plusieurs années).

La part des coûts immobiliers est maximale pour les entreprises de 50 salariés et plus, qui exploitent logiquement plus de surface de parking et de stockage.

Le poids des autres postes de charges identifiés (frais de télécommunication et charges financières) est maximal pour les entreprises de 0 à 20 salariés, du fait principalement de rapports commerciaux moins favorables pour ces petites entreprises.

2.5 Clients et délais de paiement

Nature des clients (en %)



Le *portefeuille clients* des entreprises se compose majoritairement de clients directs. Ceux-ci 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'offres et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

Principal client de l'activité transport

Principal client de l'activité transport	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Part dans le chiffre d'affaires transport de l'entreprise	22,8	19,8	16,7	18,9 %	19,1

Le principal client de l'activité transport des entreprises du panel pèse en moyenne 19 % de leur chiffre d'affaires transport. Ce poids est minimal pour les entreprises de plus de 50 salariés, dont la clientèle est plus diversifiée que celle des entreprises de moindre taille.

Recours aux bourses de fret

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% d'entreprises ayant recours aux bourses de fret pour trouver des lots	93,9	95,5	98,8	96,9 %	97,1
% du CA transport de l'entreprise	25,5	11,5	11,6	15,0 %	13,8

Le recours aux bourses de fret pour trouver des lots est une pratique quasiment généralisée. Un nombre infime d'entreprises exclut totalement les bourses de fret de leur pratique commerciale. Toutefois, les bourses de fret, qui sont souvent utilisées pour trouver des lots partiels, ne génèrent en moyenne que 15 % du chiffre d'affaires transport des entreprises.

La part du chiffre d'affaires transport provenant des bourses de fret est nettement plus importante pour les entreprises de 0 à 20 salariés : 25,5 %, pour seulement 11,5 % pour celles de 20 à 49 salariés et 11,6 % pour celles de 50 salariés et plus.

Recours aux marketplaces internet

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% d'entreprises ayant recours aux marketplaces pour trouver des lots	3,0	3,0	4,8	4,0 %	2,6

Le recours aux *marketplaces internet* pour trouver du fret est très rare. Dans ce domaine, les expériences observées s'apparentent incontestablement encore à des tests.

Délais de paiement (en jours)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Clients directs	41,9	41,5	40,8	41,2 j	41,0
Affréteurs	48,7	47,4	48,1	48,1 j	48,5

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

Ils varient en moyenne peu en 2018 : + 0,5 % pour les clients directs et - 0,8 % pour les affréteurs. Ces derniers demeurent sensiblement moins prompts à payer.

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 article 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 CNR en matière de carburant se trouve donc placée au centre de ce dispositif légal.

Fréquence de pratique d'indexation gazole

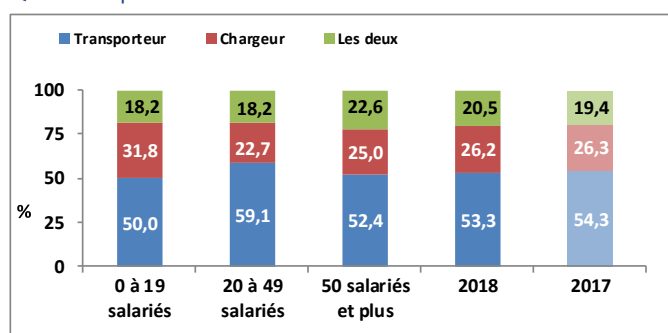
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	72,7	98,5	100,0	92,9 %	94,5

La fréquence d'indexation reste très élevée en 2018 (92,9 %). Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît. Les petites entreprises, qui ont le plus recouru aux bourses de fret, et donc aux relations de type « spot » non assujetties par définition à l'indexation légale, mettent en œuvre moins fréquemment cette indexation. Le taux de pratique reste toutefois très élevé (72,7 % en 2018).

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

2.6.1 La part relative du carburant

Qui fixe la part relative du carburant ?

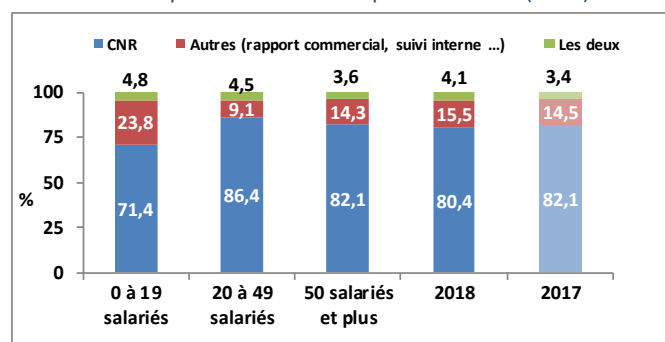


Les transporteurs fixent majoritairement les référents des calculs en matière d'indexation gazole. Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans 26,2 % des cas.

Le Comité National Routier reste la source de référence principale dans l'indexation gazole. 80,4 % des parts relatives utilisées dans les formules de calcul proviennent de la production statistique du CNR (cf. graphique ci-après).

Cette pratique est très répandue quelle que soit la taille de l'entreprise (toujours plus de 7 cas sur 10).

Source utilisée pour déterminer la part relative ? (en %)



2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Indicateurs d'indexation gazole majoritairement utilisés

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble 2018	Rappel 2017
Indice gazole professionnel CNR	47,6	40,5	36,9	40,4 %	31,7
Indice gazole HTVA CNR	0,0	1,4	2,2	1,5 %	2,0
Prix cuve CNR	38,1	45,9	51,1	46,7 %	56,9
Un indicateur CNR	85,7	87,8	90,2	88,6 %	90,6
Prix pompe	4,8	5,4	2,2	3,5 %	0,9
Calculs spécifiques transporteurs	0,0	2,7	4,3	2,9 %	1,1
Calculs spécifiques chargeurs	9,5	1,4	1,1	3,2 %	5,5
Autres	0,0	2,7	2,2	1,8 %	1,9
Autres sources que le CNR	14,3	12,2	9,8	11,4 %	9,4

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole. Près de 9 entreprises sur 10 optent pour une référence du Comité (indices ou prix).

Le taux de recours à ces indicateurs spécifiques du CNR est minimal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Les petites entreprises utilisent plus fréquemment (par libre choix ou non) d'autres sources.

Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. p 6, § 2.1.4) peut aussi justifier cette préférence pour d'autres indicateurs. La référence au prix cuve CNR est ainsi moins répandue pour les entreprises de 0 à 19 salariés (dans 38,2 % des cas, vs 45,9 % des entreprises de 20 à 49 salariés et 51,1 % de celles de 50 salariés et plus).

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 coût de revient moyen présenté en référence reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes de calculs de dispersion.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier propose une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage ouvre des pistes nouvelles d'analyse, complémentaires aux premières exploitations.

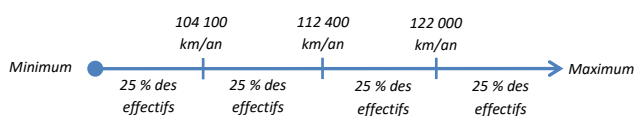
Le CNR a donc reconstitué le prix de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles :

- ≤ 104 100 km/an
- > 104 100 et ≤ 112 400 km/an
- > 112 400 et ≤ 122 000 km/an
- > 122 000 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.



3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25%	50%	75%	
	104 100	112 400	122 000	km/an
0 à 19 salariés	22,6	15,9	22,2	7,2
20 à 49 salariés	34,0	40,9	40,0	33,3
50 salariés et plus	43,4	43,2	37,8	59,5
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

(1) Définition d'un quartile ci-avant

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25%	50%	75%		
	104 100	112 400	122 000	km/an	
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	94 365	108 912	117 152	137 708	115 320 km
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,03	1,07	1,07	1,05
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	224,8	224,2	231,9	232,9	228,8 j
Kilométrage journalier moyen	420	486	505	591	504 km
Vitesse moyenne	64,2	65,5	65,9	68,5	65,9 Km/h
Distance moyenne d'une relation	408	374	521	525	468 km
Production d'un véhicule : écart à la moyenne (=100)	77,2	94,3	103,8	127,0	100,0

(1) Définition d'un quartile ci-avant

Il existe une corrélation positive entre le kilométrage et les principales conditions d'exploitation des véhicules. Les volumes de production kilométrique (par an ou par jour) augmentent logiquement avec les intervalles kilométriques. 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 ».

La vitesse moyenne augmente avec le kilométrage. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit (cf. page 22, § 3.4.4). Les véhicules qui effectuent plus de 122 000 km/an roulent ainsi plus de 4,3 km/h plus vite que ceux parcourant moins de 104 100 km/an.

Finalement, l'indicateur de production d'un véhicule (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement) augmente avec le kilométrage parcouru par le véhicule.

L'indicateur de production d'un véhicule passe ainsi de 77,2 pour les véhicules de la classe basse de kilométrage à 127 pour ceux de la classe haute. L'indicateur pris ici en référence 100 est la moyenne de l'échantillon.

3.2.2 La productivité des véhicules

Productivité des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25%	50%	75%		
	104 100	112 400	122 000	km/an	
Taux de kilométrage en charge (A)	83,8	86,1	87,7	88,9	86,7 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	84,0	86,5	86,9	89,2	86,3 %
Coefficient de chargement (AxB)	70,4	74,5	76,2	79,3	74,8 %

(1) Définition d'un quartile ci-avant

Le taux de kilométrage en charge augmente de + 5,1 points entre les deux classes kilométriques extrêmes. Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes. Mais cette interprétation doit être relativisée, la croissance du taux de kilométrage en charge répondant plutôt à l'arithmétique simple suivante : le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue mécaniquement à mesure que la distance totale s'allonge.

Le taux de chargement sur parcours en charge ne dépend pas en théorie de la distance parcourue. Toutefois cette année, on observe que le taux augmente à mesure que le kilométrage annuel des véhicules grandit.

Temps d'attente des véhicules

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,60	1,50	1,56	1,45
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,57	1,54	1,53	1,52 h

(1) Définition d'un quartile page 19

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).

Remarque : la dernière classe de kilométrage se distingue par des temps d'attente plus courts.

3.2.3 Le carburant

Approvisionnement et consommation de carburant

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble
% d'approvisionnement citerne	64,5	68,0	62,1	64,2 %
Consommation aux 100 km	31,5	31,7	31,6	30,8

(1) Définition d'un quartile page 19

La consommation dépend principalement de l'âge du véhicule, de sa norme Euro et de la stratégie routière (plus ou moins d'autoroute).

La classe haute de kilométrage enregistre ainsi la consommation la plus basse : parc plus récent, norme Euro VI plus représentée et utilisation plus fréquente de l'autoroute. Toutefois, les écarts entre les classes restent ténus du fait de la généralisation des stratégies de suivi de consommation.

La part de l'approvisionnement citerne ne semble pas être corrélée avec le kilométrage annuel parcouru par les véhicules. Ce résultat peut paraître contre-intuitif. Les dispersions du pourcentage d'approvisionnement en cuve dépendent principalement de la taille de l'entreprise et de sa capacité à s'équiper.

Des effets d'échantillon perturbent aussi l'analyse de ces variables entre elles.

3.2.4 L'utilisation du matériel

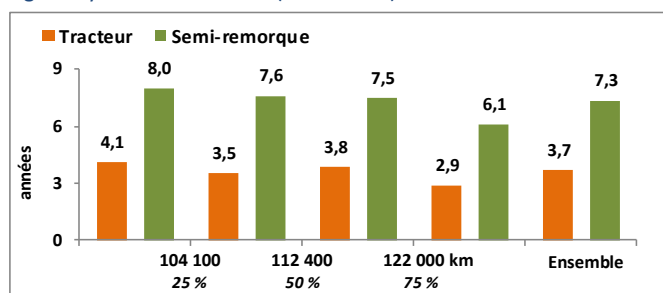
Parc exploité selon la spécification Euro du véhicule

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble
Euro 0, I et II	0,0	0,0	0,0	0,0 %
Euro III	0,9	1,1	1,4	0,1
Euro IV	4,0	2,8	2,5	0,3
Euro V et EEV	32,8	26,6	30,8	14,9
Euro VI	62,3	69,5	65,3	84,7

(1) Définition d'un quartile page 19

La norme Euro VI est la norme majoritairement exploitée sur tous les intervalles kilométriques. Son taux d'usage augmente globalement avec la distance parcourue par les véhicules. Les variations de l'âge moyen des tracteurs sont parallèles à celles de la part de la norme Euro VI.

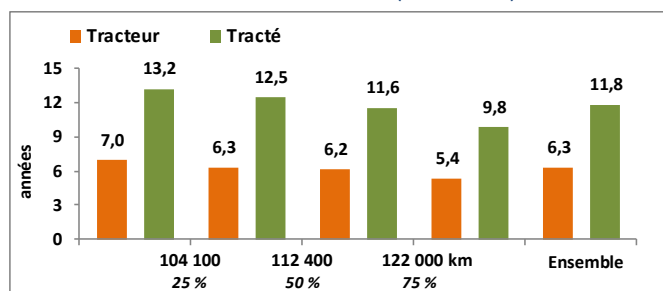
Age moyen des véhicules (en années)



Les entreprises affectent les véhicules les plus récents sur les parcours les plus longs pour :

- Eviter les pannes et les immobilisations entraînant souvent l'utilisation d'un véhicule supplémentaire.
- Limiter les coûts de maintenance.

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation des tracteurs décroît aussi avec le kilométrage parcouru.

La décision de renouveler un tracteur est parfois fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance (par exemple 500 000 km). Ce seuil de déclenchement est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

Le choix du mode de financement demeure un des facteurs déterminants de la durée de conservation des véhicules. La location est synonyme de cycle court de conservation, l'emprunt et le crédit-bail de cycle plus long.

3.2.5 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2018

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Tracteur	16,6	17,9	17,9	16,1	17,5 %
Semi-remorque	9,0	13,6	11,5	9,3	10,9 %

(1) Définition d'un quartile page 19

La taille de l'entreprise et sa capacité financière constituent les deux facteurs explicatifs déterminants en matière de renouvellement des véhicules et de mode de financement.

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Emprunt	43,2	39,8	40,9	24,8	38,5 %
Crédit-bail	40,7	46,2	41,9	64,3	47,4 %
Location financière	16,1	14,0	17,2	10,9	14,1 %
Total	100	100	100	100	100 %

(1) Définition d'un quartile page 19

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Emprunt	46,3	44,0	42,8	16,3	38,7 %
Crédit-bail	43,8	53,1	52,4	78,9	55,4 %
Location financière	9,9	2,9	4,8	4,8	5,9 %
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100 %

(1) Définition d'un quartile page 19

Toutefois, on constate que le taux de recours au crédit-bail est plus important pour les véhicules parcourant plus de kilomètres annuellement.

A contrario, les véhicules roulant peu, dont la durée de conservation est plus longue, sont acquis plus fréquemment par emprunt classique.

3.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

L'emploi de conducteurs 150 M hautement qualifiés répond souvent à des considérations de fidélisation et de valorisation personnelle, indépendamment du kilométrage effectué annuellement par les véhicules.

Qualification, ancienneté et activité d'un conducteur à plein temps

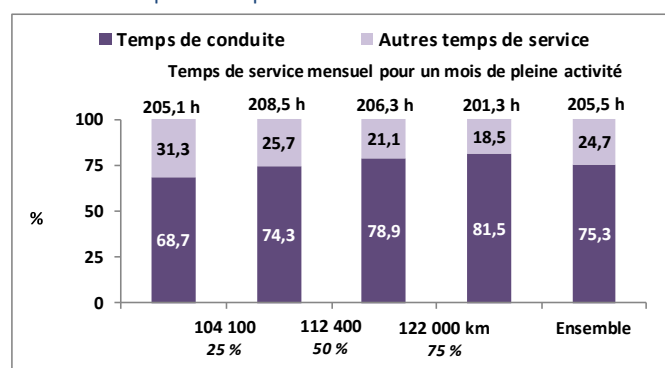
Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	97,2	92,6	94,0	94,7	95,2 %
Ancienneté dans l'entreprise	12,0	10,5	9,3	8,4	10,1 ans
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	217,0	217,4	217,8	217,9	217,8 j

(1) Définition d'un quartile page 19

L'ancienneté en entreprise des conducteurs décroît à mesure que le kilométrage annuel des véhicules grandit. Les entreprises de la classe basse de kilométrage enregistrent une ancienneté moyenne des conducteurs maximale : 12 ans, soit 1,9 an de plus que la moyenne. Elles semblent donc connaître un *turnover* moindre, du fait de la nature moins contraignante de la relation de travail.

Au contraire, sur la très longue distance, les entreprises éprouvent des difficultés à fidéliser leurs conducteurs. De l'avis de nombreux experts, celles-ci se heurtent aujourd'hui fréquemment à des difficultés de recrutement pour opérer sur cette activité, plus contraignante en termes de déplacement pour le conducteur.

Pourcentage du temps de conduite dans le temps de service d'un conducteur à plein temps



Les pratiques variées d'affectation d'un ou plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre le nombre de jours d'activité d'un conducteur et la distance effectuée par un véhicule.

La part du temps de conduite dans le temps de service croît mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 68,7 % pour la première classe ($\leq 104\ 100$ km/an) à 81,5 % pour la dernière ($> 122\ 000$ km/an).

L'écart relatif du temps de conduite entre les deux classes extrêmes de kilométrage peut paraître faible à l'aune de l'écart de kilométrage entre ces mêmes classes (+ 45,9 %).

La différence s'explique par les variations :

- Du ratio conducteur / véhicule : 1,04 pour le premier intervalle contre 1,07 pour le dernier.
- De la vitesse : 64,2 km/h pour le premier intervalle contre 68,5 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Salaires mensuels	2 443	2 502	2 451	2 357	2 443 €
Primes moyennes mensuelles	68	90	57	115	82 €
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	22	29	19	11	21 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 533	2 621	2 527	2 483	2 546 €

(1) Définition d'un quartile page 19

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

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Montant des indemnités de déplacement / année	9 002	9 050	9 783	9 971	9 426 €
Montant des indemnités de déplacement / jour d'activité	41,48	41,63	44,92	45,76	43,28 €

(1) Définition d'un quartile page 19

Les indemnités de déplacement perçues annuellement par un conducteur croissent logiquement avec le kilométrage des véhicules. La probabilité de déclencher un découché augmente à mesure que le kilométrage grandit.

La différence entre les deux intervalles extrêmes s'élève à + 10,8 % pour les montants annuels et + 10,3 % pour les indemnités rapportées à une journée d'activité. Pour autant, ces écarts peuvent paraître faibles en comparaison de ceux mesurés pour le kilométrage annuel (+ 45,9 %) ou pour la distance moyenne d'une relation (+ 28,7 %). Le potentiel de découchés et de repas est en effet plafonné par des contraintes temporelles et calendaires. Par exemple, pour une semaine usuelle d'exploitation, il se limite à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance parcourue.

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules

3.4.1 Le carburant

Coût kilométrique de carburant

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique carburant	0,305	0,307	0,307	0,298	0,304 €/km

(1) Définition d'un quartile page 19

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats déduits du remboursement partiel de TICPE. Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2018.

Les différences de coût de carburant par classe de kilométrage sont à rapprocher des variations de consom-

mation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe, présentées ci-avant (page 20, § 3.2.3).

3.4.2 Les pneumatiques

Coût et contrat de pneumatiques

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique pneumatiques	0,027	0,027	0,029	0,026	0,027 €/km
Contrat pneumatiques	17,8	9,2	23,7	12,9	16,8 %

(1) Définition d'un quartile page 19

Les véhicules exploités sur des relations plus longues empruntent plus fréquemment l'autoroute. Les parcours d'approche en agglomération ou sur réseaux secondaires sont de ce fait moins importants. Le parcours moins saccadé engendre alors des coûts pneumatiques inférieurs.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques ne dépend pas du kilométrage parcouru par les véhicules, mais des stratégies organisationnelles spécifiques à chaque entreprise.

3.4.3 L'entretien-réparations

Coût et contrat d'entretien-réparations

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,080	0,077	0,070	0,065	0,076 €/km
Contrat d'entretien-réparations	5,7	6,2	16,7	8,7	9,1 %

(1) Définition d'un quartile page 19

Le coût kilométrique d'entretien-réparations diminue avec la distance parcourue : économie de - 19 % entre la dernière et la première classe de kilométrage. Cette décroissance s'explique en partie par les différences d'âge des véhicules évoquées précédemment. La constance de certains coûts d'atelier, incompressibles quel que soit le kilométrage parcouru, comme les salaires des mécaniciens ou les coûts des locaux, est un autre facteur de décroissance du ratio coût d'entretien rapporté à la distance parcourue.

Le recours à l'externalisation des opérations de maintenance des véhicules ne dépend pas directement du périmètre géographique du transport.

3.4.4 Les péages

Coût de péages

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25% 104 100	50% 112 400	75% 122 000 km/an	Ensemble	
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 971	8 202	10 230	12 687	9 825 €
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,084	0,075	0,087	0,092	0,085 €/km

(1) Définition d'un quartile page 19

Le montant annuel des péages est corrélé avec la distance parcourue. Le poste péages augmente significativement avec les intervalles kilométriques. Cette croissance n'est pas linéaire et s'accélère à mesure que le kilométrage grandit.

L'écart relatif du coût annuel de péages entre les deux classes extrêmes de kilométrage atteint + 59,2 %, alors que celui du kilométrage moyen n'est que de + 45,9 %. De ce fait, le coût de péages rapporté au kilométrage total parcouru augmente de + 9,5 % entre ces deux intervalles kilométriques. Sur les plus longues distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent bien évidemment, à privilégier plus systématiquement l'autoroute.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25%	50%	75%	Ensemble
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	18,7	19,4	30,6	26,7 %

(1) Définition d'un quartile page 19

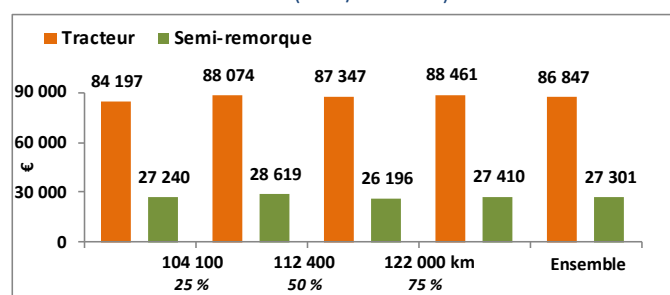
Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le pourcentage d'entreprises répondant par l'affirmative est maximal (36,9 %) sur la classe haute de kilométrage (> 122 000 km/an). Ce pourcentage est près de deux fois inférieur sur la classe basse de kilométrage (≤ 104 100 km/an).

Le recours à l'autoroute n'est pas toujours rentable. Il donne lieu à un arbitrage relation par relation. L'économie de coût horaire liée à des conditions de circulation plus fluides ne compense pas nécessairement les surcoûts de péages. Sur les très longues distances, l'arbitrage semble être favorable à l'autoroute.

3.4.5 Le coût du matériel

Les montants indiqués ci-après correspondent aux valeurs remises du dernier matériel acheté neuf, quelle que soit la date d'achat.

Valeur d'achat du matériel (en €/véhicule)



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

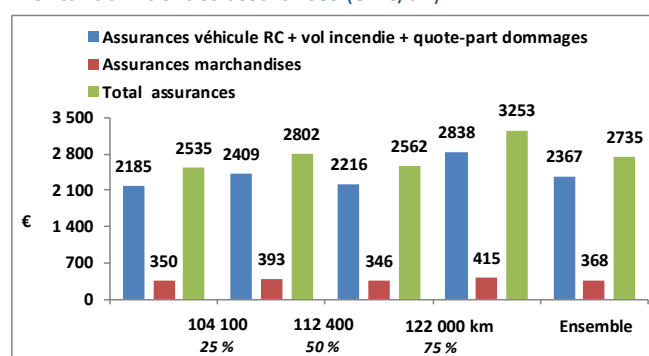
Les variations par classe de kilométrage correspondent aussi aux différences observées d'âge et de norme Euro du parc. Les entreprises exploitent plus fréquemment des véhicules de norme Euro VI, plus onéreux, pour réaliser les distances les plus longues. La part des véhicules Euro VI est ainsi maximale pour le dernier intervalle kilométrique (> 122 000 km/an),

soit 84,7 %. Cette dernière génération de véhicules ne représente que 62,3 % du parc des entreprises de la classe basse de kilométrage (≤ 104 100 km/an).

3.4.6 Les assurances

Les coûts d'assurances véhicule n'évoluent pas linéairement avec la distance parcourue par le véhicule. La taille de l'entreprise et la nature de la couverture retenue dans le contrat (« tous risques », « au tiers », durée de la couverture, etc.) demeurent les facteurs principaux de variation des coûts d'assurances.

Montant annuel des assurances (en €/an)



Les véhicules récents, encore en cours de financement, sont majoritairement assurés « tous risques ». De ce fait, ils engendrent des frais d'assurances plus élevés que les véhicules assurés « au tiers ». Les véhicules parcourant plus de 122 000 km par an sont les plus récents de l'échantillon. Ils enregistrent de ce fait des coûts d'assurances maximaux. Le montant annuel des assurances marchandises transportées est généralement proportionnel au chiffre d'affaires réalisé et donc à la distance effectuée. Il augmente globalement avec la classe de kilométrage.

3.4.7 Les coûts de structure

Coûts de structure

Quartiles du kilométrage annuel parcouru par un véhicule ⁽¹⁾	25%	50%	75%	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	20 899	19 314	17 982	20 764

(1) Définition d'un quartile page 19

Les coûts de structure ne varient pas de manière linéaire avec les intervalles kilométriques. Le facteur explicatif principal des variations de ce poste reste bien la taille de l'entreprise et son organisation.

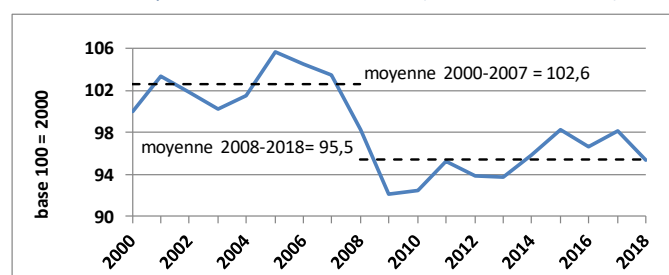
4. Conclusions de l'enquête 2018

Les bons résultats entrevus en 2017 n'ont pas été confirmés en 2018. Après avoir augmenté de + 1,5 % en 2017, l'indicateur de production d'un véhicule se replie de - 2,8 % entre le 4^{ème} trimestre 2017 et le 4^{ème} trimestre 2018. L'activité des transports routiers de marchandises a été perturbée par la crise sociale nationale de la fin d'année 2018. Les blocages observés sur l'ensemble du territoire ont vraisemblablement généré des perturbations dans l'organisation pratique des plans de transports. La pénurie fréquente de conducteurs est un autre frein au développement de l'activité des entreprises de transport. Sur ce dernier point, les évolutions récentes de l'indicateur officiel de tension pour la profession de chauffeur routier sur longue distance sont significatives. L'indicateur de tension progresse de + 5 points au troisième trimestre 2018. Il atteint un niveau très élevé, traduisant ainsi les difficultés de recrutement des entreprises.

Autre marqueur corroborant, mesuré par l'enquête CNR : le recours à l'intérim pourtant si onéreux. Le pourcentage d'entreprises ayant recours à l'intérim progresse drastiquement depuis 2015, passant de 8,4 % à 14 %.

Plus globalement, les effets de la crise de 2008 - 2009 sont encore perceptibles. Les niveaux moyens d'activité et de productivité demeurent bas et inférieurs à ceux mesurés avant le déclenchement de la crise.

Indicateur de production d'un véhicule (100 = année 2000)



Les entreprises de transport sont aujourd'hui confrontées à de nouvelles formes de concurrence : transport léger non établi, pavillons étrangers, compte propre, etc. Sur le marché européen, le déficit de compétitivité du parc français perdure et limite les débouchés potentiels des entreprises.

L'activité du pavillon français à l'international pour compte d'autrui recule en 2018 de - 8,5 % sur les neuf premiers mois de l'année.

Les transports routiers intérieurs du pavillon français pour compte propre progressent quant à eux de + 15 % sur les neuf premiers mois de l'année.

L'analyse par classe d'effectifs des résultats de l'enquête 2018 semble témoigner des mêmes disparités que celles établies avec l'enquête 2017.

A l'image de la croissance de 2017 qui s'était diffusée inégalement, au profit des plus grandes entreprises (≥ 50 salariés), l'érosion de la productivité des véhicules observée en 2018 est amoindrie à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

Du côté des coûts d'exploitation, les principales évolutions se retrouvent sur les postes conducteurs, péages et matériel.

La rémunération des conducteurs enregistrent une inflation marquée en 2018 : + 3,5 %, bien supérieure à la revalorisation conventionnelle (+ 1,5 %, accord salarial du 6 mars 2018). Les indemnités de déplacements versées annuellement augmentent quant à elles de + 3,4 %.

Le poste péage réellement observé pour les véhicules longue distance progresse de +2,1 % sur un an.

Le renouvellement progressif du parc tracteur avec des véhicules de norme Euro VI, significativement plus onéreux que les véhicules de norme antérieure, ainsi que la baisse des valeurs de revente sur le marché de l'occasion, génèrent un surcoût de détention du matériel qui s'élève en 2018 à + 1,2 %.

Enfin, on remarquera la hausse de + 3,8 % du coût kilométrique du carburant (net de remboursement partiel de TICPE). Mais cet indicateur, qui n'est valable ici qu'en valeur décembre (2018 / 2017), masque la vraie variation du coût du gazole (net par litre) en moyenne annuelle : + 11,9 %.

L'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 à 2017, témoigne de l'amélioration de la santé financière des entreprises depuis 2013. Les données 2018 ne sont pas encore disponibles.

Le CICE, dont a bénéficié la majorité des entreprises de TRM, a été un des facteurs d'assainissement des bilans financiers.

Résultats financiers des entreprises du panel longue distance

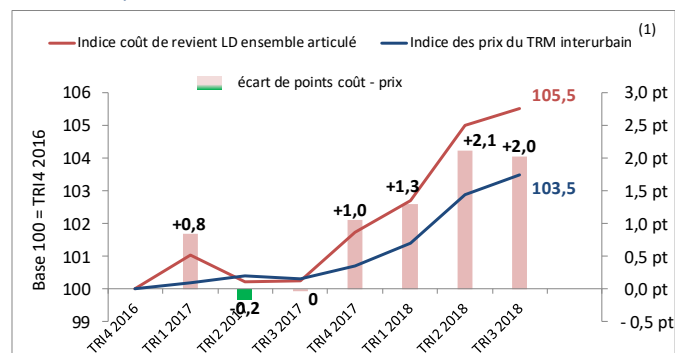
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
% de rentabilité nette	2,58	1,23	0,96	1,28	1,39	0,75	1,25	2,27	2,73	2,56	2,39

Source : Calculs CNR sur données DIANE

Il est encore trop tôt pour estimer l'impact de la conjoncture de 2018 sur les résultats économiques et financiers des transporteurs. Mais les entreprises de TRM éprouvent toujours des difficultés pour valoriser la hausse de leurs coûts dans leurs tarifs.

Les évolutions comparées des indices de prix du SDES et de coût du CNR depuis la fin d'année 2016 illustrent ces phénomènes de désajustement tarifaire. La mise en parallèle des évolutions coûts - prix nécessite de prendre quelques précautions, ces indices ayant des champs d'observation proches mais non strictement identiques. Les ordres de grandeur restent toutefois pertinents.

Indices de prix du SDES et de coût du CNR



(1) Indice de prix du transport routier de marchandises interurbain (longue distance >150 km), source : SDES

Comment lire le graphique :

Au 3^{ème} trimestre 2018, l'indice CNR LD ensemble articulé augmente de + 5,5 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2016. L'indice des prix du TRM interurbain augmente de + 3,5 % sur la même période. Le taux de variation de l'indice de coût du CNR est supérieur de + 2 points à celui de l'indice des prix du SDES.

5. Grille de référence de coûts ensembles articulés LD, aux conditions de décembre 2018

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	115 320 km
Nombre de jours d'exploitation par an	228,8 j
Vitesse moyenne observée	65,9 km/h
Taux de parcours en charge	86,7 %
Taux de chargement sur parcours en charge	86,3 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3,05 h
Ratio semi-remorque / tracteur	1,44
Durée de conservation du tracteur	6,3 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	11,8 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	205,5 h	185,1 h
Dont % de temps de conduite	75,3 %	75,1 %
Nombre de jours d'activité par an	217,8 j	127,9 j
Temps de service annuel	2 127 h	1 253 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,05	0,03

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	31,4 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	64% / 36 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	1,1284 € / 1,1784 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 114 €
Entretien-réparations + Ad Blue, coûts annuels	9 110 €
Péages, coûts annuels	9 825 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	57 083 €

Coûts de personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 546 €	2 286 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	30,9 %	32,2 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	43,28 €	34,46 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	51 033 €	

Coûts fixes de véhicule

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	86 847 €	27 301 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	39 %, 47 %, 14 %	39 %, 55 %, 6 %
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 248 € + 375 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	19 761 €	
Total annuel des coûts fixes de véhicule	37 612 €	

Prix de revient moyen annuel

Prix de revient moyen annuel	145 728 €
-------------------------------------	------------------

6. Les principales évolutions depuis dix ans

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

Kilométrage et productivité des véhicules

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kilométrage annuel par véhicule	117 400	113 500	113 100	116 100	112 700	111 830	113 130	114 970	113 280	114 100	115 320 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	228,9	226,4	228,4	230,5	229,8	229,4	228,4	229,7	229,0	229,6	228,8 j
Kilométrage journalier moyen	513	501	495	504	490	487	495	501	495	497	504 km
Vitesse moyenne	68,0	67,7	66,8	66,9	66,9	66,9	67,1	67,4	67,1	66,9	65,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	574	569	549	527	555	535	549	541	521	473	468 km
Taux de parcours en charge	86,2	85,1	85,3	86,1	86,1	86,5	86,9	87,2	87,0	87,3	86,7 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,8	86,2	86,8	86,2	87,4	87,6	88,1	88,6	88,7	89,1	86,3 %
Coefficient de chargement du véhicule ⁽¹⁾	75,7	73,4	74,0	74,2	75,3	75,8	76,6	77,3	77,2	77,8	74,8 %
Indice de production du véhicule ⁽²⁾ base 100 = 2000	98,3	92,1	92,5	95,2	93,8	93,7	95,8	98,3	96,7	98,2	95,4
Temps d'attente chargement + déchargement	3,37	3,28	3,39	3,23	3,18	3,29	3,12	3,10	3,01	3,02	3,05 h

(1) Le coefficient de chargement du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge.

(2) L'indice de production est le produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement.

L'**indice de production** a nettement diminué entre 2008 et 2009 avec le choc d'activité subi par les entreprises de TRM au 4^{ème} trimestre 2008 et au 1^{er} trimestre 2009. Depuis, il remonte lentement sans pour autant retrouver son niveau d'avant crise. Il diminue en 2018 sous l'effet de la conjoncture dégradée du second semestre 2018 (crise sociale nationale perturbant les plans de transport et pénurie de conducteurs limitant parfois la croissance de l'activité du TRM). Globalement, les conditions d'exploitation des véhicules se détériorent en dix ans. Sur la période, le **kilométrage annuel** des véhicules reste toujours en deçà de son niveau de 2008.

La diminution de la **distance d'une relation** (- 18,5 % en 10 ans) traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant, entre autres, de compenser leur perte d'activité à l'international.

Utilisation des véhicules

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Age moyen d'un tracteur	3,7	3,8	4,4	4,2	4,2	4,0	3,9	3,9	3,9	3,7	3,7 ans
Durée de conservation d'un tracteur	6,1	6,1	6,5	6,6	6,5	6,3	6,2	6,2	6,3	6,2	6,3 ans
Ratio semi-remorque / tracteur	1,30	1,32	1,34	1,32	1,36	1,35	1,35	1,38	1,39	1,40	1,44
Age moyen d'une semi-remorque	6,5	6,7	7,5	7,7	7,9	8,0	7,9	7,5	7,6	7,4	7,3 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	10,4	10,6	10,9	11,2	11,4	11,6	11,6	11,3	11,4	11,6	11,8 ans

L'**âge** et la **durée de conservation** des véhicules ont augmenté entre 2008 et 2010. Confrontées à une conjoncture très difficile, les entreprises avaient alors eu tendance à reporter les renouvellements de leurs véhicules. Depuis 2014, les statistiques tendent à retrouver leurs standards d'avant crise, avec la reprise des renouvellements de véhicules engagée sur cette période. Les critères sont stables en 2018.

6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule

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

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

Les coûts sont exprimés en euros courants.

Carburant et autres coûts kilométriques directs

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Consommation aux 100 km	34,1	34,2	34,2	33,9	33,9	33,4	32,6	32,1	32,0	31,5	31,4 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	68,4	69,0	68,7	68,3	69,8	69,4	69,6	71,4	67,1	66,4	64,2 %
Carburant (coût kilométrique)	0,258	0,276	0,331	0,365	0,365	0,350	0,279	0,247	0,289	0,293	0,304 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,026	0,026	0,026	0,028	0,030	0,029	0,029	0,028	0,028	0,028	0,027 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	12,9	15,9	18,6	14,2	11,9	14,6	22,6	23,1	21,6	17,2	16,8 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,071	0,071	0,072	0,071	0,073	0,075	0,073	0,073	0,073	0,074	0,076 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	2,6	4,1	5,7	5,6	3,7	5,4	5,4	7,8	11,8	6,1	9,1 %
Pourcentage de contrats de full-service	1,4	1,9	3,0	4,5	4,9	4,9	7,6	10,7	8,2	6,4	6,0 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	21,3	13,1	12,8	13,6	11,7	15,9	22,7	21,2	23,3	23,7	26,7 %
Coûts de péages rapportés au kilométrage total parcouru	0,068	0,071	0,069	0,072	0,077	0,079	0,081	0,079	0,083	0,084	0,085 €/km

La **consommation de carburant** diminue régulièrement depuis 10 ans (véhicules plus performants et formations « d'éco-conduite » mises en œuvre plus fréquemment par les entreprises). Mais le **coût kilométrique de carburant** dépend de nombreux autres facteurs comme le prix d'achat du gazole ou le rapport d'approvisionnement cuve / pompe. Ainsi, il ne varie pas linéairement entre 2008 et 2018.

Le coût de **pneumatiques** enregistre une inflation marquée en 2011 et en 2012. Il a tendance à diminuer depuis. Le coût d'**entretien-réparations** varie peu autour de sa valeur moyenne sur la décennie, à savoir 0,073 €/km. L'externalisation des opérations de maintenance se développe globalement, mais reste toutefois très minoritaire.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru augmente de + 25 % depuis 2008 (*taux de croissance annuel moyen* de + 2,3 %). Cette dérive témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers de classe 4 et des conséquences de l'application en mai 2008 de la Directive Eurovignette, réduisant significativement les remises commerciales accordées aux entreprises de transport.

Conditions d'emploi et coûts d'un conducteur affecté à plein temps

Pour un conducteur à plein temps	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	94,3	94,2	94,7	94,9	92,9	92,9	90,9	90,1	94,5	94,3	95,2 %
Ancienneté en entreprise	8,4	8,5	8,5	8,5	8,8	9,3	9,6	9,3	10,0	9,8	10,1 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,06	1,06	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07	1,06	1,06	1,05
Nombre de jours annuel d'activité	215,4	213,7	215,2	215,8	215,5	214,9	214,6	215,4	215,5	217,3	217,8 j
Temps de service mensuel	205,6	205,9	205,9	205,8	204,7	204,5	205,0	204,5	203,9	203,7	205,5 h
Temps de conduite mensuel	155,6	155,6	155,1	155,0	153,0	151,1	151,0	151,6	150,5	152,6	154,7 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	75,7	75,6	75,3	75,3	74,7	73,9	73,7	74,1	73,8	74,9	75,3 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	2 308	2 298	2 349	2 389	2 365	2 395	2 405	2 428	2 455	2 461	2 546 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	33,7	32,9	32,1	32,0	31,1	32,7	32,6	30,3	30,3	30,8	30,9 %
Indemnités de déplacement (moyenne journalière)	37,70	38,42	38,36	39,67	40,96	40,60	41,24	40,76	41,74	41,94	43,28 €

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

Le nombre annuel de **jours d'activité d'un conducteur** est relativement stable sur longue période. La variation annuelle n'excède jamais plus ou moins 2 jours. Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer la statistique. Dans les comparaisons européennes récentes du CNR, le pavillon français demeure en bas de classement sur ce paramètre de productivité.

Le **temps de service d'un conducteur** pour un mois de pleine activité est tous les ans nettement supérieur à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont quasiment systématiques dans le TRM en longue distance. Maîtriser les temps de service (et donc limiter les heures supplémentaires) demeure une préoccupation majeure des entreprises de transport. Le temps de service des conducteurs varie peu autour de la valeur moyenne sur la période, 205 heures. Finalement, il est stable entre 2008 et 2018 (- 0,1 heure). Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur (comprenant salaire et primes) augmente de + 10,3 % en 10 ans (*taux de croissance annuel moyen* de + 1 %).

Composantes de coûts fixes d'un véhicule

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	75 867	75 516	75 986	75 833	76 319	78 232	81 431	83 523	84 828	86 070	86 847 €
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	26 827	26 491	26 701	27 513	26 440	26 466	26 067	26 351	25 828	27 088	27 301 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 860	2 744	2 675	2 611	2 639	2 702	2 626	2 638	2 670	2 623	2 735 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	18 921	18 645	18 450	18 440	18 387	18 748	19 416	19 349	19 154	19 611	19 761 €/an

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 14,5 % en 10 ans. **Attention**, la statistique moyenne annuelle de prix des véhicules intègre tous les véhicules, qu'ils aient été renouvelés ou non dans l'année en cours, ce qui lisse mécaniquement les évolutions d'une année sur l'autre.

Les prix sont relativement stables entre 2008 et 2012. Avec la crise économique mondiale de 2008 / 2009, le marché des ventes de poids lourds neufs s'est effondré. Les constructeurs ont alors fréquemment neutralisé leurs tarifs.

Depuis 2013, les prix des véhicules enregistrent une inflation marquée (+ 13,8 % entre 2012 et 2018). L'instauration de la norme Euro VI à partir du 1^{er} janvier 2014 a généré une inflation significative des prix de tracteurs. Certains constructeurs de poids lourds avaient même préparé cette mutation technique en renouvelant leurs gammes de véhicules dès 2013. Autre facteur récent d'inflation, la législation européenne instaure à compter du 1^{er} novembre 2015 de nouveaux équipements de sécurité.

Les **assurances** diminuent de - 4,4 % entre 2008 et 2018. La baisse est particulièrement marquée entre 2008 et 2011. Avec les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise, le nombre de véhicules en cours de financement effectif diminue, tout comme l'assurance « tous risques » liée à ce financement. La diminution globale de l'accidentalité des poids lourds est aussi un facteur de baisse des assurances. Ainsi, le nombre d'accidents mortels impliquant au moins un poids lourd diminue significativement depuis 2000 (ONISR) : le nombre d'usagers tués à cause d'un accident avec un PL diminue de - 61 % entre 2000 et 2018.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

Clients et indexation gazole

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Délais de paiement clients directs	39,6	41,2	42,6	41,1	41,2	43,3	42,0	42,1	41,9	41,0	41,2 j
Délais de paiement affréteurs	43,6	46,0	47,6	47,1	49,4	50,7	48,5	48,8	48,3	48,5	48,1 j
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	74 %, 26 %	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	72 %, 28 %	72 %, 28 %	69 %, 31 %	71 %, 29 %	70 %, 30 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	82,1	85,9	88,4	95,1	96,4	95,9	98,1	96,0	95,5	94,5	92,9 %

Les **délais de paiement** augmentent entre 2008 et 2010, notamment sous l'effet de la dégradation de la santé financière des clients. Ils sont stables, voire en légère diminution depuis 2011.

L'**indexation gazole** est instaurée par la loi du 5 janvier 2006 (articles L3222-1 et L3222-2 du code des transports). Les pratiques d'indexation sont aujourd'hui généralisées.

6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule

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

valable pour les indices de l'année n	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
calculée aux conditions de décembre (n-1)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Carburant	22,4	23,0	26,3	28,5	28,0	27,2	22,4	20,7	23,1 %	23,5 %	23,7 %
Maintenance	8,4	8,6	8,2	7,8	8,0	8,2	8,4	8,5	8,2 %	8,2 %	8,2 %
Infrastructures	6,1	6,1	5,8	5,8	6,2	6,2	6,9	6,8	6,7 %	6,9 %	6,9 %
Détention de matériel	13,2	12,8	11,7	11,0	11,0	11,5	12,3	12,7	12,2 %	12,2 %	12,4 %
Personnel de conduite	29,4	28,8	28,5	28,1	27,8	27,4	29,4	30,3	29,4 %	29,3 %	28,7 %
Indemnités de déplacement	6,4	6,5	6,3	6,3	6,5	6,5	6,8	7,0	6,9 %	6,9 %	6,8 %
Coûts de structure	14,1	14,2	13,2	12,5	12,5	13,0	13,8	14,0	13,5 %	13,0 %	13,3 %

Annexe 1 : méthodologie et définitions

A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2018

A1.1 Fréquence et périodicité

L'enquête LD se déroule tous les ans depuis 2000 durant le quatrième trimestre.

A1.2 Le panel d'entreprises interrogées

L'objectif est d'interroger les mêmes entreprises tous les ans (données de panel). Le panel compte 220 entreprises tirées au sort, après filtres successifs, dans la base officielle des entreprises françaises du secteur du TRM.

Le panel est stratifié par classe d'effectifs salariés. Le poids relatif de chaque classe est proportionnel à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du sous-secteur 4941A (*transports routiers de fret interurbains*).

Les entreprises défaillantes, par refus de répondre, cessation, rachat ou liquidation, sont remplacées par des entreprises « *sosies* » en termes de taille et d'activité.

Le taux de fidélisation des entreprises est de 84 % en 2018 (90,2 % en 2017, 90,3 % en 2016).

A1.3 Unité et champ d'observation

L'unité d'observation de l'enquête CNR LD est le parc des **ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes** exploité en **longue distance**.

Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL) ne sont pas enquêtés. Jusqu'en 2017, l'enquête portait sur les ensembles articulés exploités exclusivement (ou très majoritairement) avec un poids roulant maximum de 40 tonnes. A partir de 2018, le périmètre d'observation s'étend aux ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes.

Le secteur de la **longue distance** est défini ici comme les transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

A1.4 Mode de collecte et questionnaire

L'enquête se déroule en entreprise. Le questionnaire est administré en face-à-face durant une demi-journée par un enquêteur spécialisé.

Le questionnaire compte environ 200 items, détaillant les principales conditions d'exploitation et composantes de coûts des véhicules étudiés. Les éléments de coûts de véhicules sont mesurés hors TVA.

Le recueil des informations repose sur l'examen de nombreux documents internes à l'entreprise (données de parc, factures, feuilles de paye, bilan, liasse fiscale ou comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat). Certains coûts, non directement observables, comme l'entretien-réparations et les coûts de structure, donnent lieu à des retraitements comptables selon une méthode homogène quelle que soit l'entreprise.

A1.5 Mode de calcul du prix de revient : formule trinôme

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

Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- Terme de coût kilométrique (CK) x nombre total de kilomètres parcourus en un an (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 et de l'exploitation d'une ou de plusieurs semi-remorques par tracteur.

A.2 Glossaire

Affréteur

Transporteur ou commissionnaire confiant un transport qu'il n'exécute pas lui-même à un autre transporteur, dit alors « affrété ». Dans le transport routier de marchandises, l'affrètement est synonyme de sous-traitance.

Cabotage

Transport national effectué par un transporteur étranger (ex. : transport en Allemagne effectué par un transporteur polonais).

Charge utile

« Poids maximal de marchandises déclaré admissible » (SDES).

En d'autres termes, c'est la capacité de chargement d'un véhicule exprimée en tonnes.

Coefficient de chargement

Produit du **taux de parcours en charge** et du **taux de chargement sur parcours en charge**. Quand ce coefficient est de 100 %, le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal.

Compte d'autrui (transport de marchandises pour)

Sur la route, cette activité est une profession réglementée, fréquemment appelée « transport public ».

« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation. » (Code des Transports, article L1000-3).

Compte propre (transport de marchandises pour)

Cette activité se définit en opposition au compte d'autrui.

Traditionnellement, un transport pour compte propre est effectué par une entreprise pour elle-même : transport d'un de ses produits (ou bien d'un produit qu'elle transforme ou répare, etc.), avec un véhicule qui lui appartient ou qu'elle loue régulièrement, sans s'adresser à un prestataire externe. Cette activité de transport est accessoire à son activité principale.

Durée de conservation

Différence entre la date d'achat et la date de revente des véhicules. Cette statistique est ici calculée en moyenne sur tout le parc observé (donc pas uniquement sur la dernière génération de véhicules).

Ensemble ou véhicule articulé

« Ensemble composé d'un véhicule **tracteur** et d'une **semi-remorque** » (Code de la route, article R311-1).

Grand routier ou longue distance (conducteur)

Conducteur routier affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors de son domicile.

Groupage

Transport de plusieurs **lots** (appelés **partiels**) au sein d'un même véhicule.

Indicateur de tension sur le marché du travail

Rapport entre le flux des offres d'emploi collectées par *Pôle Emploi* et le flux des entrées à *Pôle Emploi* en catégories A, B et C, au cours de la même période.

Il est publié trimestriellement par la *DARES*.

Indice des prix du transport de fret (IPTFE)

Indice publié trimestriellement par le *SDES*, mesurant l'évolution des prix hors taxes de prestations de transport routier, pratiqués le dernier jour du trimestre et incluant les éventuelles surcharges ponctuelles (notamment liées aux variations de prix du carburant).

International (transport)

Transport dont au moins le pays d'origine ou de destination de la marchandise est différent du pays d'immatriculation du véhicule.

Longue distance (activité)

Transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Longue distance (conducteur) : voir grand routier.

Lot complet

Lot utilisant toute la capacité de chargement d'un véhicule.

Lot partiel

Par opposition au lot complet, désigne un lot qui n'utilise pas toute la capacité de chargement du véhicule.

Parc de véhicule

Désigne généralement l'ensemble des véhicules de transport exploité par une entreprise.

Passage à quai

Opération qui consiste à décharger les marchandises de véhicules pour les recharger dans d'autres véhicules. La marchandise reste à quai moins de 24 heures.

Pavillon

Ensemble des véhicules de transport immatriculés dans un pays donné.

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 ou d'une **remorque** à deux essieux ne doit pas dépasser 19 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Poids total roulant autorisé (PTRA)

Poids maximal autorisé pour un véhicule moteur et tout ce qu'il peut remorquer.

Le PTRA d'un **ensemble articulé** comportant plus de quatre essieux est de 44 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Prix de revient

Ensemble des coûts liés à la production et à la distribution d'un produit ou d'un service. Synonyme de coût de revient.

Production d'un véhicule (indice)

Produit du kilométrage annuel parcouru et du **coefficient de chargement**.

Qualification d'un conducteur

Les conducteurs exploitant des ensembles articulés répondent aux qualifications 138 M et 150 M définies dans la convention collective comme suit :

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.

Quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales une distribution ordonnée.

Régionale (activité)

Transports dont les contraintes d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Remorque

« Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule » (Code de la Route, article R311-1).

Les remorques utilisées généralement pour les activités de TRM reposent entièrement sur leurs essieux avant et arrière.

Rentabilité nette (taux)

Bénéfice / Chiffres d'affaires.

Semi-remorque

« **Remorque** dont une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule **tracteur** » (Code la route, article R311-1).

Les semi-remorques utilisées généralement pour les activités de TRM ne possèdent pas d'essieux avant.

Taux de chargement sur parcours en charge

Taux d'occupation d'un véhicule chargé. Il peut être calculé sur la base de différentes unités : tonnes, m³, mètres, palettes, rolls, etc.

Taux de parcours en charge

Part des kilométrages effectués avec au moins un chargement (quelle que soit son importance).

Temps de service

Le temps de service d'un conducteur correspond à la somme des temps de conduite, autres tâches et disponibilité.

Tonne-kilomètre

Unité retenue fréquemment pour mesurer le transport de marchandises et correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Par exemple, 27 tonnes de marchandises transportées sur 500 km donnent 13 500 t.km.

Tracteur routier

Véhicule moteur, dépourvu de caisse, utilisé principalement pour tracter une **semi-remorque**. Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus ici dans cette catégorie de véhicules.

A.3 Sigles et abréviations

<i>ASFA</i>	: association des sociétés françaises d'autoroutes
<i>CA</i>	: chiffre d'affaires
<i>CCTN</i>	: commission des comptes des transports de la nation
<i>CDD</i>	: contrat à durée déterminée
<i>CDI</i>	: contrat à durée indéterminée
<i>CGDD</i>	: commissariat général au développement durable
<i>CICE</i>	: crédit impôts compétitivité emploi
<i>CVS</i>	: corrigé des variations saisonnières
<i>DARES</i>	: direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques (ministère du Travail)
<i>EBE</i>	: excédent brut d'exploitation
<i>ESANE</i>	: élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
<i>INSEE</i>	: institut national de la statistique et des études économiques
<i>IPST</i>	: indice de production des services de transports
<i>IPTFE</i>	: indice des prix du transport de fret et de l'entreposage
<i>JO</i>	: journal officiel
<i>LD</i>	: longue distance
<i>NAF</i>	: nomenclature d'activités française
<i>ONISR</i>	: observatoire national interministériel de la sécurité routière
<i>OPTL</i>	: observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
<i>PL</i>	: poids lourds
<i>PTAC</i>	: poids total autorisé en charge
<i>SDES</i>	: service de la donnée et des études statistiques du ministère des Transports
<i>t.km</i>	: tonnes-kilomètres
<i>TICPE</i>	: taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
<i>TRM</i>	: transport routier de marchandises
<i>TRO</i>	: tarification routière obligatoire
<i>TVA</i>	: taxe sur la valeur ajoutée
<i>VA</i>	: valeur ajoutée

A.4 Sources

Pour établir ce rapport, le CNR utilise aussi :

- « Bilan social annuel du transport routier de marchandises, édition 2018 », *CGDD, SDES*, mai 2018, ainsi que ses annexes dématérialisées disponibles sur le site internet du *SDES*.
- « Bulletin mensuel statistique des transports », *CGDD, SDES*, janvier 2019, disponible sur le site internet du *SDES*.
- « Chiffres clés », *ASFA*, mai 2018.
- « Les comptes des transports en 2017 », *CGDD*, août 2018.
- « DARES indicateurs, l'emploi intérimaire au troisième trimestre 2018 », *DARES*, décembre 2018.
- « Emploi salarié et marché du travail dans les transports au troisième trimestre 2018 », *CGDD, SDES, Stat Info Transports*, janvier 2019.
- « Le marché du véhicule industriel, édition 2019, prévisions janvier », *L'Observatoire du véhicule industriel*, janvier 2019.
- « L'accidentalité routière en 2018, estimations », *ONISR*, janvier 2019.
- « Rapport 2018 », *OPTL*, novembre 2018.
- « Synthèse sociale 2016 des études Europe du CNR », *CNR*, novembre 2016.

Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport avec le trinôme du CNR

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations de transport effectuées par un véhicule se trouvant dans des conditions d'exploitation significativement différentes (kilométrage à vide, vitesse, temps d'attente, etc.).

Le calcul du coût de chaque opération repose sur la formule *trinôme* du prix de revient proposée et actualisée mensuellement par le CNR.

Les coûts unitaires utilisés dans la formule sont calculés aux conditions de décembre 2018 et sont identiques pour chaque exemple.

Les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération ont une incidence sur le prix de revient calculé avec le trinôme CNR, que l'on compare avec le ratio moyen sectoriel (coût

total / kilométrage annuel). Il s'élève en 2018 à 1,264 €/ km (145 728 / 115 320 km).

L'écart entre le coût de revient par kilomètre de l'opération et le ratio moyen sectoriel calculé par le CNR avec les résultats de l'enquête 2018 s'échelonne entre - 4,9 % et + 16 % selon les exemples suivants.

Ces résultats fortement différenciés par les conditions d'exploitation montrent que l'utilisation exclusive d'un ratio de coût kilométrique peut générer des biais dans l'analyse de la rentabilité d'une opération particulière. Un ratio kilométrique simple ne tient en effet pas compte des spécificités de chaque transport, dont le temps est la composante principale (temps d'attente, congestion routière, etc.), à la différence de la formule *trinôme*.

A2.1 Distance d'envoi relativement faible

Exemple 1a : conditions favorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût	
Hypothèses	Distance de transport	300 km	Calculs	Terme km hors péages (CK)	143,50 €	
	Km à vide imputés	50 km		péages (montant réel)	12,00 €	
	Kilométrage retenu	350 km		Terme horaire (CC)	163,38 €	
	Temps de conduite	5,00 h		Terme journalier (CJ)	118,14 €	
	Chargement + déchargement	2,00 h		Coût de revient du transport		437,02 €
	Temps de service	7,00 h		Rapporté à la tonne (20 tonnes)		21,85 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,70 j	Rapporté au km total parcouru		1,249 €/km		
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,264 €/km)					- 1,2 %	

Exemple 1b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût	
Hypothèses	Distance de transport	300 km	Calculs	Terme km hors péages (CK)	151,70 €	
	Km à vide imputés	70 km		péages (montant réel)	12,00 €	
	Kilométrage retenu	370 km		Terme horaire (CC)	210,06 €	
	Temps de conduite	6,00 h		Terme journalier (CJ)	168,77 €	
	Chargement + déchargement	3,00 h		Coût de revient du transport		542,53 €
	Temps de service	9,00 h		Rapporté à la tonne (20 tonnes)		27,13 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,00 j	Rapporté au km total parcouru		1,466 €/km		
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,264 €/km)					+ 16,0 %	

Dans le cas 1b, l'entreprise qui proposerait cette prestation au coût moyen sectoriel ne couvrirait pas l'ensemble des coûts spécifiques de l'opération. Les augmentations des temps de conduite et d'attente devraient être valorisées.

A2.2 Distance d'envoi relativement élevée

Exemple 2a : conditions favorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Hypothèses	Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	0,410 €/km	291,10 €
	Km à vide imputés	10 km			100,00 €
	Kilométrage retenu	710 km	Terme horaire (CC)	23,34 €/h	268,41 €
	Temps de conduite	9,50 h			194,09 €
	Chargement + déchargement	2,00 h	Terme journalier (CJ)	168,77 €/j	853,60 €
	Temps de service	11,50 h			
Durée d'affectation du véhicule	1,15 j	Rapporté au km total parcouru		1,202 €/km	
Coût de revient du transport					853,60 €
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,264 €/km)					- 4,9 %

Exemple 2b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût
Hypothèses	Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	0,410 €/km	336,20 €
	Km à vide imputés	120 km			100,00 €
	Kilométrage retenu	820 km	Terme horaire (CC)	23,34 €/h	352,43 €
	Temps de conduite	12,10 h			337,54 €
	Chargement + déchargement	3,00 h	Terme journalier (CJ)	168,77 €/j	1 126,17 €
	Temps de service	15,10 h			
Durée d'affectation du véhicule	2,00 j	Rapporté au km total parcouru		1,373 €/km	
Coût de revient du transport					1 126,17 €
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,264 €/km)					+ 8,7 %

Dans le cas 2a, l'entreprise qui aurait besoin de pratiquer un prix agressif pour remporter un marché possède une marge de manœuvre pour proposer la prestation à un prix inférieur au coût moyen sectoriel, sans vendre à perte.

Ces exemples ont uniquement une vocation pédagogique sur les façons de prendre en compte les coûts de revient d'une prestation donnée. Le CNR ne donne aucune indication de prix. Les prix restent libres et de la responsabilité des contractants.

Le **Comité National Routier** est l'observatoire économique français du marché de transport routier de marchandises. A 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, institutionnalisés par la loi du 5 janvier 2006. L'indexation gazole, mesure essentielle pour les transporteurs, est désormais pratiquée par 93 % d'entre eux.

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.). Ces études réunissent des informations, souvent rares, notamment sur les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules, sur le temps de travail, les conditions d'emploi et la rémunération des conducteurs.

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 TRM, 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.

Directeur de publication : Alexis Giret

Animation des enquêtes : David Enu - Traitements statistiques, analyse et rédaction : Olivier Raymond

CNR - 75007 PARIS - Tél. +33 (0)1 53 59 12 72