



# **L'ENQUETE CNR LONGUE DISTANCE 2007**

Depuis la refonte de son dispositif d'observation des conditions d'exploitation et des composantes de coût du transport routier de marchandises, le Comité National Routier réalise chaque année une enquête portant sur l'activité « Longue Distance » du transport de marchandises diverses.

Au cours du quatrième trimestre 2007, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif (cf. § "Les caractéristiques de l'échantillon" page 2). Comme les années précédentes, le taux de fidélisation des enquêtés dépasse 90% : seulement 8% des entreprises ont été renouvelées par des « sosies » suite à des cessations d'activité, des liquidations ou, plus rarement, des refus de répondre. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

L'enquête 2007 a ainsi permis de recalibrer les référentiels de coûts CNR au regard de l'évolution des conditions d'exercice de l'activité.

Le CNR restitue les résultats de 2007 en deux temps :

- des pages 3 à 20 de ce document, une analyse des résultats par classe d'effectif, variable de stratification de son échantillon,
- des pages 21 à 29, une analyse complémentaire par classe de kilométrage pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées.

Les principales évolutions enregistrées depuis 2000 sont rappelées en page 30 et 31.

## **Sommaire**

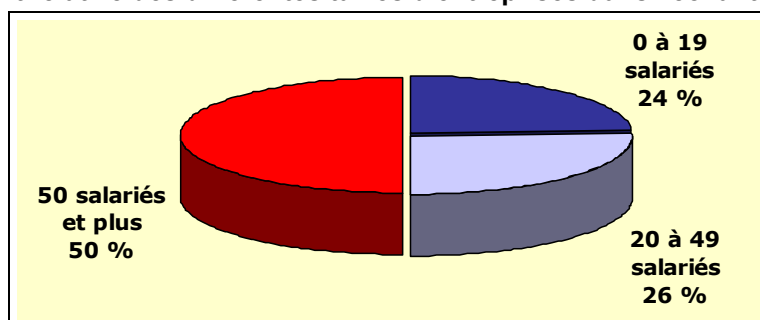
Sommaire	1
Les caractéristiques de l'échantillon	2
L'analyse par classe d'effectif	3
Les conditions d'exploitation des véhicules	3
Les coûts véhicule	8
Les conditions d'emploi du personnel de conduite	13
Les coûts de structure	18
La nature des clients et les délais de paiement	19
L'analyse par classe kilométrique	21
Les caractéristiques de l'échantillon	21
Les conditions d'exploitation des véhicules	22
Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel de conduite	25
Les autres composantes de coût	27
Conclusion	29
Rappel des principales évolutions depuis 2000	30
Les conditions d'exploitation des véhicules	30
Les principales composantes de coût des véhicules	30
La structure du prix de revient des véhicules	31

## Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises qui effectuent, à titre quasi exclusif, du transport à grande distance à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été « stratifié » selon trois classes d'effectif salarié :

- de 0 (artisan) à 19 salariés,
- de 20 à 49 salariés,
- 50 salariés et plus.

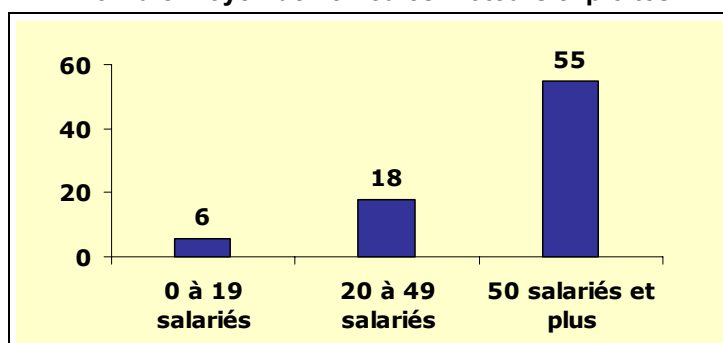
Part relative des différentes tailles d'entreprises dans l'échantillon



La part relative de chaque classe d'effectif est proportionnelle à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du secteur « transport routier interurbain (longue distance) » telle qu'elle résulte de l'Enquête Annuelle d'Entreprises du Service Economique, Statistiques et Prospective (SESP) du Ministère des Transports.

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

Nombre moyen de véhicules moteurs exploités



La répartition du parc en fonction de la taille de l'entreprise est de type exponentiel.

## L'analyse par classe d'effectif

### Les conditions d'exploitation des véhicules

#### 1 - Le kilométrage

La baisse de kilométrage enregistrée en 2006 (-1,5%) se poursuit en 2007. Le kilométrage annuel moyen diminue de 1,0% passant de 121 020 km pour 2006 à 119 800 km pour 2007. Cette tendance est générale quelle que soit la taille de l'entreprise : - 1,7% pour les entreprises de 50 salariés et plus, - 0,7% pour celles de 20 à 49 salariés et - 0,1% pour celles de 0 à 19 salariés. Comme les années précédentes, les véhicules de la seconde classe d'effectif parcourent moins de kilomètres que les autres.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	118 347 Km	117 481 Km	121 653 Km	119 800 Km
Ratio conducteur / véhicule	1,03	1,05	1,09	1,07
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,4 j	227,0 j	233,4 j	230,0 j
Kilométrage journalier moyen	523 Km	518 Km	521 Km	521 Km
Vitesse moyenne	69,4 Km/h	67,9 Km/h	68,3 Km/h	68,4 Km/h

Le nombre de jours d'exploitation, autre indicateur d'activité, reste stable à 230 jours. Il croît avec les classes d'effectif, croissance non linéaire comme le témoigne l'écart plus marqué entre les deux dernières classes. On ne peut ignorer l'influence des variations du ratio conducteur / véhicule qui connaît un comportement similaire avec les classes d'effectif.

On définit le ratio conducteur / véhicule comme étant le rapport entre le nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules en transport à grande distance et le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à temps plein et exclusivement à ce parc. Ce ratio augmente avec la taille de l'entreprise. Plus celle-ci est importante, plus elle dissocie le couple "1 conducteur = 1 véhicule". Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines et favorise un meilleur contrôle des heures supplémentaires. A niveau égal d'activité, ces entreprises optent pour un ratio conducteur / véhicule plus élevé.

Le kilométrage des véhicules des entreprises de moins de 20 salariés reste légèrement plus élevé que celui des entreprises de 20 à 50 salariés, et ce, malgré un ratio conducteur / véhicule inférieur. Les conducteurs patrons artisans représentés dans la première classe d'effectif ne sont pas soumis à la réglementation sur les temps de service mais uniquement à celle sur les temps de conduite.

La vitesse, mesurée en moyenne à 68,4 km/h, est stable par rapport à 2006. Elle n'apparaît pas aujourd'hui comme un facteur de productivité développé par les entreprises. Le renforcement des contrôles routiers et le suivi quasi généralisé des consommations de carburant imposé par la flambée du prix du gazole ont incité les entreprises, soit à brider leur véhicule, soit à modérer les vitesses. L'augmentation des trafics et la congestion routière influencent aussi cette statistique.

A l'aune des différences constatées par classe d'effectif en matière de kilométrage et de ratio conducteur / véhicule, il est logique d'observer une vitesse légèrement plus élevée pour les véhicules des entreprises de moins de 20 salariés.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Distance moyenne d'une relation	608 Km	550 Km	604 Km	591 Km

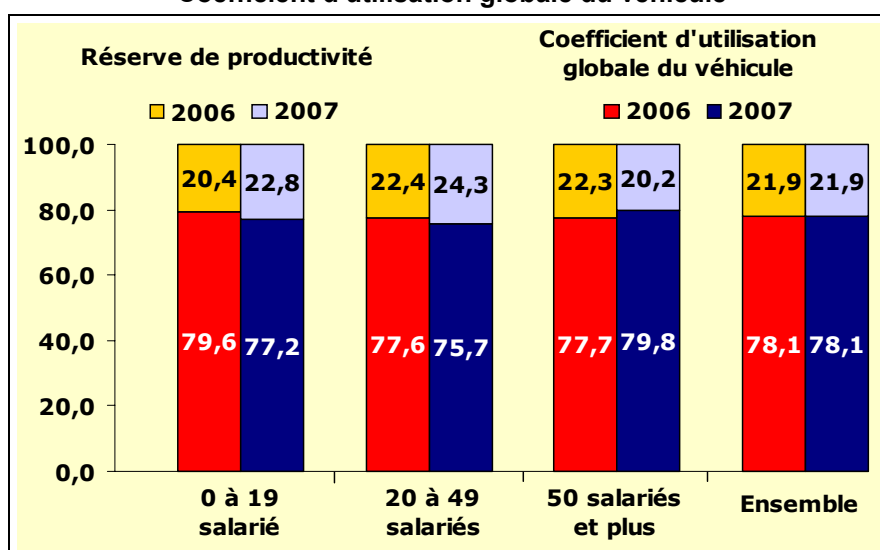
La distance moyenne d'une relation diminue cette année parallèlement à la baisse du kilométrage. Cette évolution témoigne du recentrage actuel des entreprises sur des relations nationales ou de "grand régional" pour compenser leur perte de compétitivité à l'international. Cette donnée est difficile à mesurer en entreprise du fait de la multiplicité des cas rencontrés. Elle avoisine 600 km, distance médiane de l'activité longue distance.

## 2 - La productivité du véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	86,4 %	84,8 %	87,1 %	86,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	89,4 %	89,3 %	91,7 %	90,5 %
Temps d'attente moyen au chargement	1,54 h	1,66 h	1,72 h	1,66 h
Temps d'attente moyen au déchargement	1,43 h	1,69 h	1,69 h	1,63 h

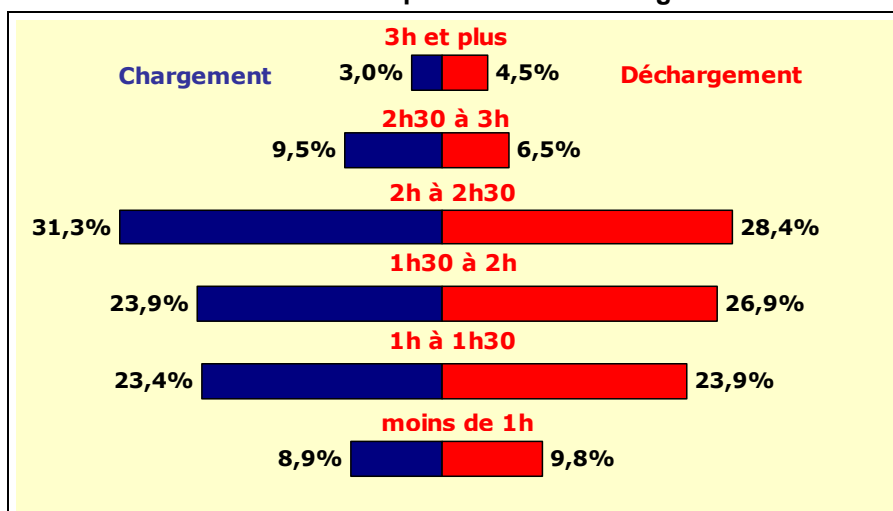
On constate peu de variation par rapport à l'année dernière. Le taux de kilométrage en charge (rapport entre le nombre de kilomètres en charge et le nombre total de kilomètres parcourus) diminue cette année de près d'un point. Toutes les classes d'effectif sont touchées par cette détérioration de productivité. Le taux de chargement sur parcours en charge (rapport entre la capacité utilisée et la capacité disponible selon l'unité de mesure retenue) se stabilise à 90%, niveau désormais difficile à améliorer.

### Coefficient d'utilisation globale du véhicule



Le coefficient d'utilisation globale du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge par le taux de chargement sur le parcours en charge. Quand ce coefficient est de 100% (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est parcourue avec un taux de chargement maximal. Les faibles variations des parcours à vide et des taux de chargement limitent l'évolution de ce coefficient. La baisse d'activité constatée n'a pas été compensée par une amélioration nette de la capacité de production des véhicules.

### Répartition des véhicules en fonction des temps d'attente au chargement et au déchargement (en %)

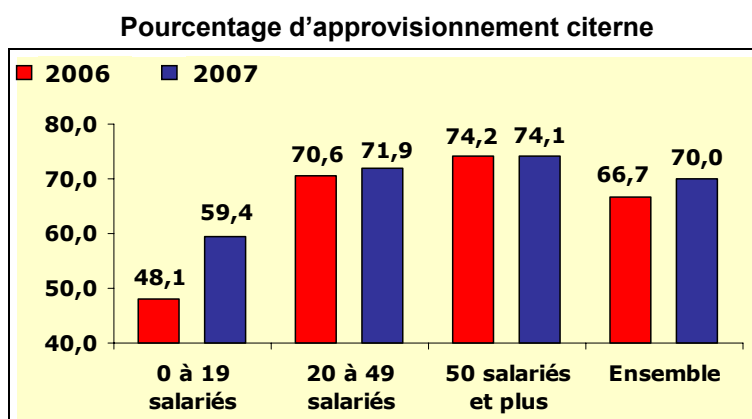


Les temps d'immobilisation du véhicule sont constants par rapport à 2006. Leur répartition s'est peu modifiée. On retrouve structurellement les mêmes caractéristiques que les années précédentes.

La majorité des temps d'attente, 78,6% pour le chargement et 79,2% pour le déchargement, se concentre entre 1 heure et 2 heures 30. Il est toujours délicat d'analyser cette statistique complexe à collecter.

Son interprétation est limitée par la forte dispersion des observations engendrée par la multiplicité des cas pratiques.

### 3 - Le carburant

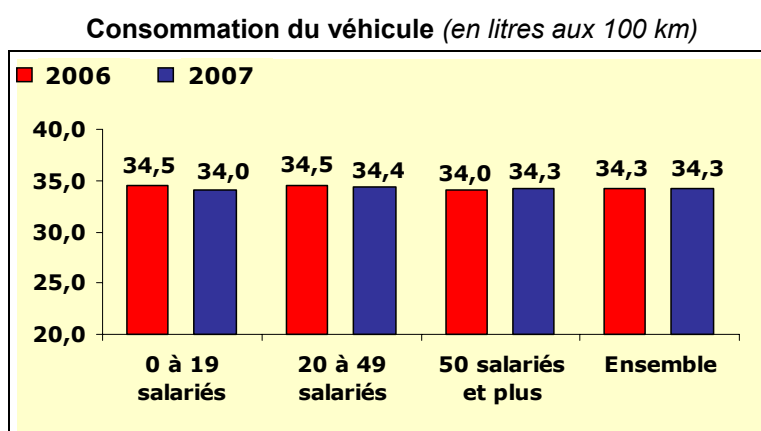


La part moyenne de l'approvisionnement interne augmente de 3,3 points.

L'explosion du prix du gazole (+17,8% entre décembre 2006 et décembre 2007) incite les entreprises encore non équipées à investir dans l'achat d'une cuve pour minorer leur coût d'approvisionnement. Cette tendance se remarque plus particulièrement pour les entreprises de moins de 20 salariés.

Celles-ci, historiquement sous-équipées du fait de leur plus faible capacité à investir, tendent à combler leur retard. Leur taux d'équipement passe ainsi de 49% en 2006 à 61% en 2007. Même si les différences entre classes d'effectif s'estompent, elles restent significatives cette année encore. Le taux d'équipement en citerne atteint en effet 87% pour les entreprises de 20 à 49 salariés et 98% pour celles de 50 salariés et plus.

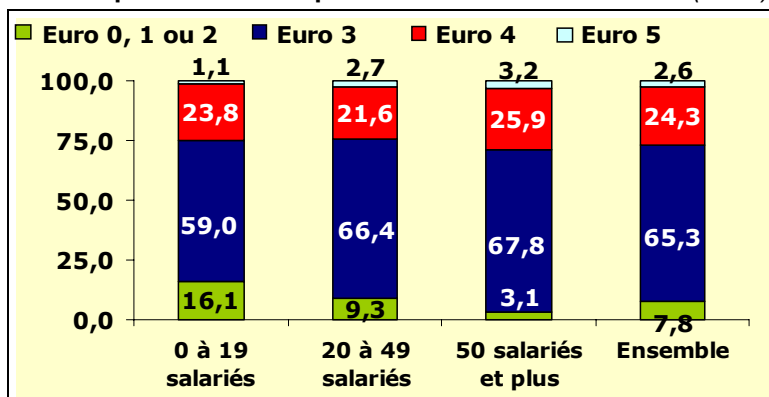
La baisse de distance la moyenne d'une relation peut apparaître comme un autre facteur explicatif de l'augmentation moyenne de l'approvisionnement citerne.



La consommation des véhicules est stable par rapport à 2006. Cette variable tend vers son seuil plancher, soit environ 34 litres aux 100 km.

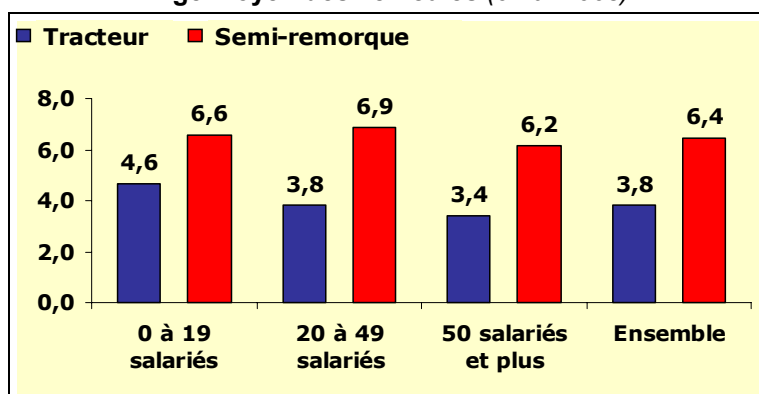
#### 4 - L'utilisation du matériel

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



Près de 25% des véhicules exploités répondent à la norme Euro 4, norme en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006 pour les véhicules neufs. Rappelons que cette spécification vise à réduire de 30% environ les émissions polluantes des poids lourds répondant à la norme précédente. La part des véhicules de norme antérieure à Euro 3 décroît avec la classe d'effectif, ce qui témoigne de la moindre fréquence de renouvellement des petites entreprises, confrontées davantage à l'inflation des prix sur les matériels roulants.

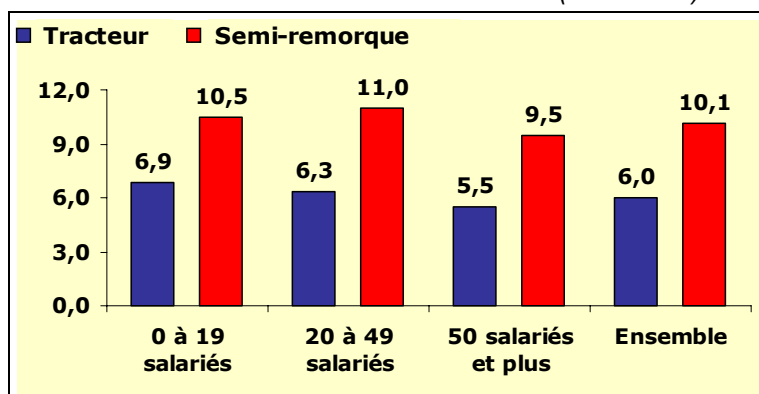
Age moyen des véhicules (en années)



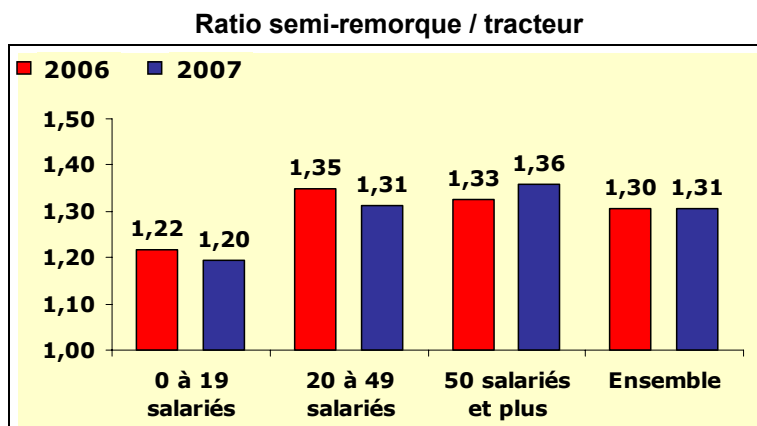
Les parcs moteurs et tractés ont été rajeunis en 2007 : - 0,1 an pour les tracteurs et - 0,5 an pour les semi-remorques. Les renouvellements des véhicules tractés sont plus fréquents de par le moindre prix d'achat et les délais de livraison plus courts de ce type de matériel.

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

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation moyenne des véhicules diminue : - 0,2 an pour les tracteurs et - 0,8 an pour les semi-remorques. Cette évolution est à rapprocher de celles constatées pour l'âge des véhicules et pour le mode de financement.

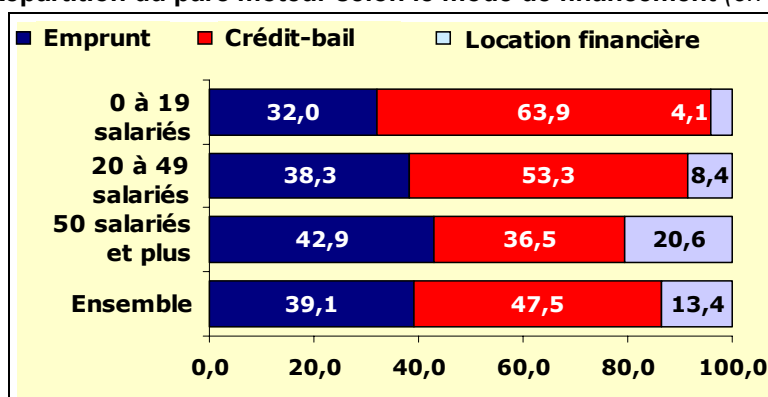


Le ratio semi-remorque / tracteur est stable. Les difficultés d'approvisionnement en matériel roulant participe vraisemblablement aux évolutions observées.

Les entreprises de la première classe d'effectif enregistrent toujours le ratio le plus faible. L'achat d'une semi-remorque supplémentaire reste marginal pour les petites entreprises, moins enclines à pouvoir répondre aux demandes globales des chargeurs.

## 5 - Le financement des véhicules

**Répartition du parc moteur selon le mode de financement (en %)**

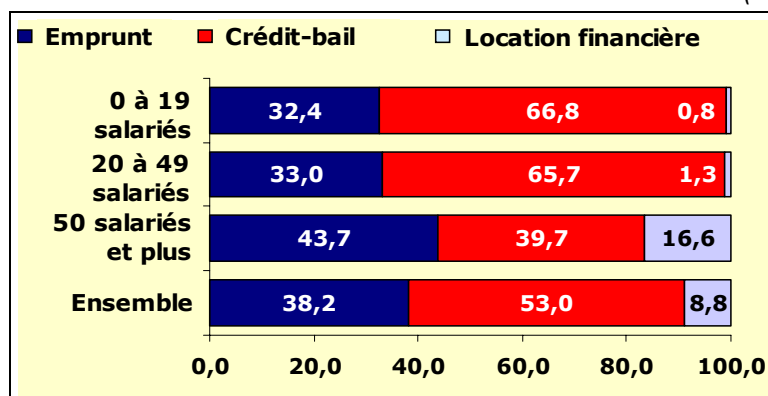


On constate peu d'évolution des modes de financement. La tendance à la diminution de la part de la location financière se poursuit. Les politiques des constructeurs consistent à pratiquer des loyers plus élevés pour limiter les stocks de véhicules retournés en fin de contrat. Ceci explique en partie l'érosion de la location financière, dont la part atteignait – faut-il le rappeler – 44% des financements en 2000.

Comme l'année dernière, le mode de financement majoritaire sur l'ensemble de l'échantillon reste le crédit-bail : 47,5% des financements, contre 39,1% pour l'emprunt et 13,4% pour la location financière. Sa part atteint même 63,9% pour les entreprises de moins de 20 salariés, entreprises disposant d'une moindre surface financière. La location, mode sous-tendant un cycle de renouvellement fréquent des matériels explique en partie les variations de l'âge moyen et de la durée de conservation observées selon les classes d'effectif.



### Répartition des véhicules tractés selon le mode de financement (en %)



On retrouve les mêmes phénomènes que pour les véhicules moteurs. Le mode de financement majoritaire reste le crédit bail, en moyenne 53% des financements.

### 6 - Comparatif 2006 – 2007, situation dernier trimestre de chaque année

	2006	2007	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	121 020 Km	119 800 Km	-1,0 %
Ratio conducteur / véhicule	1,06	1,07	+0,9 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	229,8 j	230,0 j	+0,1 %
Kilométrage journalier moyen	527 Km	521 Km	-1,1 %
Vitesse moyenne	68,6 Km/h	68,4 Km/h	-0,3 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,30	1,31	+0,8 %
Taux de kilométrage en charge	87,2 %	86,3 %	-1,0 %
Taux de chargement sur parcours en charge	89,6 %	90,5 %	+1,0 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,66 h	1,66 h	+0,0 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,64 h	1,63 h	-0,6 %

## Les coûts véhicule

### 1 - Les pneumatiques

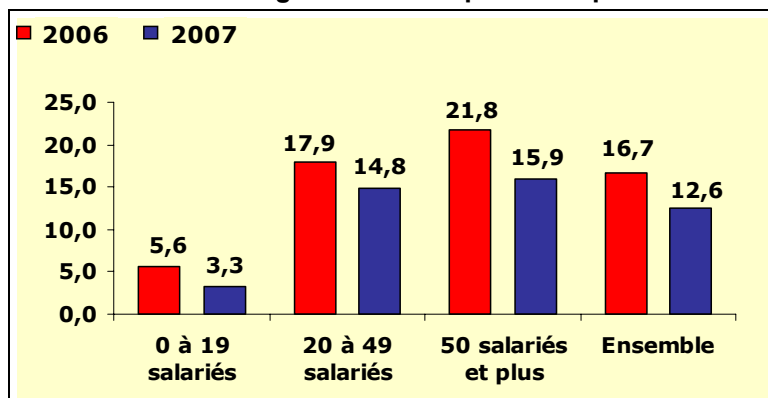
	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pneumatiques : coût kilométrique (en € / km)	0,028	0,027	0,025	0,026

Le coût kilométrique moyen se maintient comme l'année dernière à 0,026 €/km. Les conduites dites "économiques" c'est-à-dire moins heurtées, provoquant indirectement une amélioration des performances des gommages, sont préconisées dans de nombreuses entreprises.

L'utilisation répandue des logiciels embarqués, permettant le suivi des comportements de conduite, participe à cela. L'accroissement de la durée de vie des pneumatiques a donc compensé l'inflation constatée sur le prix moyen d'un pneu (+ 2,5% entre décembre 2006 et décembre 2007).

Les coûts pneumatiques décroissent avec l'effectif, les grandes entreprises bénéficiant de meilleures conditions d'achat.

### Pourcentage de contrats pneumatiques



Les contrats kilométriques pneumatiques sont de plus en plus rares. Ils ne concernent que 12,6% de l'échantillon. Ce moindre recours concerne indifféremment toutes les classes d'effectif.

Les entreprises de plus de 50 salariés externalisent davantage la gestion de leurs pneumatiques. Les variations constatées sur la première classe doivent être relativisées par le nombre faible de contrats souscrits.

## 2 - L'entretien-réparations

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Entretien-réparations : coût kilométrique (en € / km)	0,077	0,072	0,067	0,071

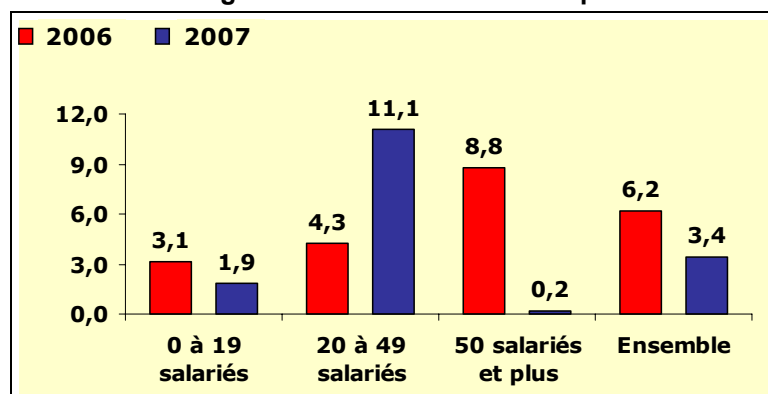
Le coût kilométrique d'entretien-réparations diminue sur l'ensemble de l'échantillon de 2,7%.

Cette évolution s'explique par le rajeunissement constaté des véhicules.

La décroissance observée par classe d'effectif est à rapprocher des politiques de renouvellement de parc.

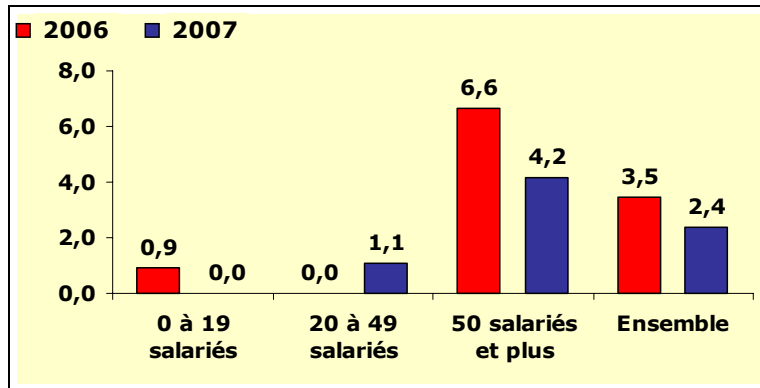
Le coût d'entretien est minimal pour les entreprises de plus de 50 salariés qui exploitent des véhicules plus récents (3,4 ans, contre en moyenne 3,8 ans sur l'ensemble de l'échantillon) et qui semblent mieux gérer leurs ateliers.

### Pourcentage de contrats d'entretien-réparations



Les entreprises ont moins recouru aux contrats d'entretien-réparations que l'année dernière. Comme pour les contrats pneumatiques, le faible nombre de réponses perturbe la lisibilité des résultats.

### Pourcentage de contrats de full service

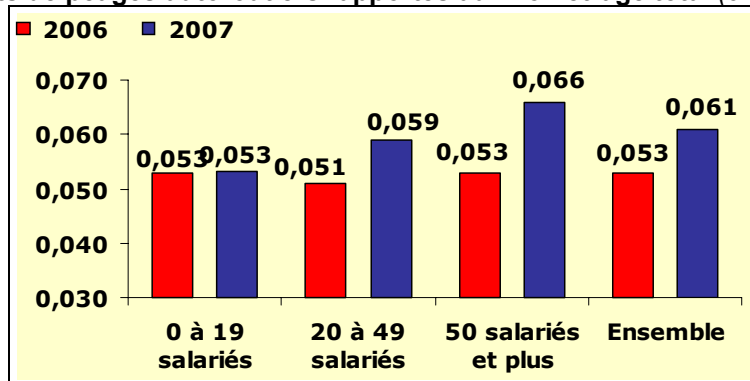


Les contrats de full service qui incluent les prestations d'assurance, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement restent souscrits par un nombre de plus en plus limité d'entreprises, 2,4% de l'échantillon en 2007.

Globalement, les contrats d'externalisation de coûts d'exploitation des véhicules (pneumatiques, maintenance ou full service) sont plus que rares pour les entreprises de moins de 20 salariés. On y trouve quasiment toujours un atelier avec une main d'œuvre dédiée (dont parfois le patron). Les grandes entreprises organisées souvent par réseau de filiales ou intégrées dans un groupe, sous-traitent plus facilement ces fonctions à des entités internes.

### 3 - Les péages

#### Coûts de péages autoroutiers rapportés au kilométrage total (en €/km)



On constate une forte augmentation du coût kilométrique d'utilisation des autoroutes à péage rapporté au kilométrage total (+15,1% par rapport à 2006).

Cette inflation, certes amplifiée par la baisse globale de - 1,0% du kilométrage parcouru, s'explique en grande partie par :

- la revalorisation des tarifs moyens autoroutiers estimée à + 2% pour les véhicules classe 4 entre décembre 2006 et décembre 2007,
- l'application progressive des nouvelles conditions commerciales de péages imposées par la Directive Eurovignette qui limitent désormais les remises à 13% par véhicule.

Le coût kilométrique enregistre une croissance marquée avec la classe d'effectif. Le nouveau mode de calcul des remises autoroutières, non plus basé sur les dépenses totales de la flotte mais sur les consommations unitaires de chaque véhicule, pénalise en effet les plus grandes flottes. Malgré l'inflation du poste péages, le recours à l'autoroute reste un facteur de productivité kilométrique directe indéniable, ne serait-ce que par la garantie d'une vitesse moyenne plus soutenue.

% de kilométrages effectués sur autoroutes payantes	0 à 25%	de 26 à 50%	de 51 à 75%	plus de 75%
Vitesse moyenne (en km/heure)	66,5	67,9	69,0	71,4

#### 4 - Le renouvellement et les conditions de financement du matériel

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

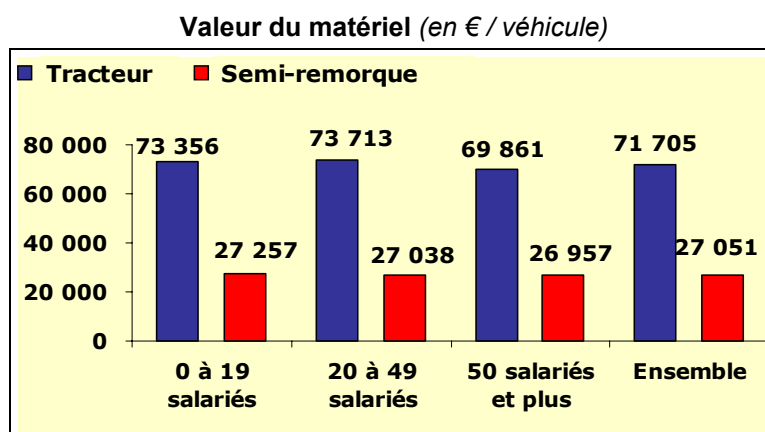
La valeur moyenne d'un tracteur a augmenté de + 4,3% en 2007. L'augmentation peut paraître faible à l'aune du regain d'inflation record constaté actuellement sur ce marché.

On assiste à une décroissance de la valeur de renouvellement des tracteurs avec la taille des entreprises.

Elle n'est plus linéaire comme les années précédentes. Les moyennes observées pour les deux premières classes sont quasiment identiques. Dans ce contexte tendu, uniquement les grandes entreprises sont parvenues à minorer la hausse des prix d'achat.

Ces distorsions peuvent renvoyer à des "rapports de marchés" plus ou moins favorables liés à la taille. On explique ces variations 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 ...).

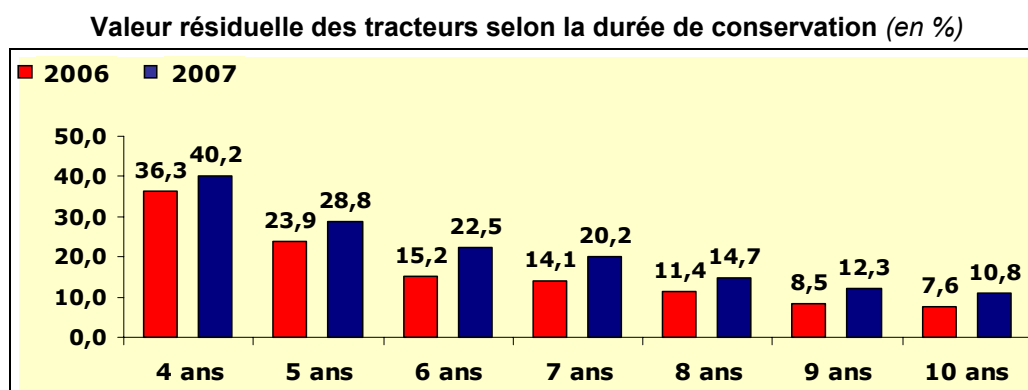


Le prix moyen d'une semi-remorque augmente de + 1,8%, passant de 26 562 € en 2006 à 27 051 € en 2007. Cette inflation, qui s'est répercutée dans toutes les classes d'effectif, provient du renchérissement du coût des matières premières. Les prix de ce type de matériel ont tendance aujourd'hui à être standardisés.

L'effet taille reste secondaire pour les semi-remorques, trois raisons à cela :

- le prix d'achat d'une semi-remorque est bien plus faible que celui d'un tracteur,
- les gammes de matériel sont plus homogènes,
- quelle que soit la taille de l'entreprise, les commandes se font selon la demande de transport en nombre limité.

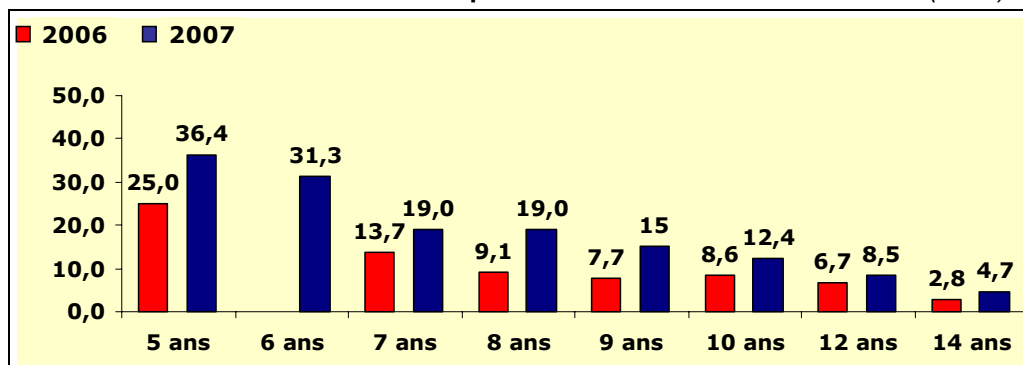
Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur (10,1 ans de durée de conservation moyenne pour une semi-remorque, contre 6,0 ans pour un tracteur).



Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour le tracteur de 40,2% à 4 ans à 10,8% à 10 ans. Pour les véhicules tractés, ils s'échelonnent de 36,4% à 5 ans à 4,7% à 14 ans.

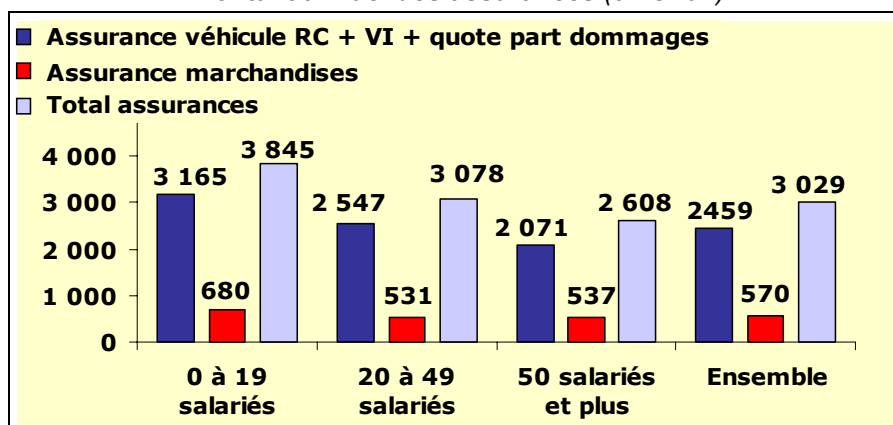
On observe cette année un relèvement généralisé du taux de valeur résiduelle imputable à l'inflation enregistrée sur le marché des véhicules d'occasion.

**Valeur résiduelle des semi-remorques selon la durée de conservation (en %)**



## 5 - Les assurances

**Montant annuel des assurances (en €/an)**



Le poste assurances reste le poste le plus différencié selon les entreprises. Les entreprises de plus de 50 salariés semblent avoir mieux renégocié leur contrat d'assurance cette année encore. Outre un effet d'échelle incontestable, intervient le rapport de force souvent défavorable entre les petites entreprises et leur prestataire d'assurances. Les modalités de couverture disparates selon les cas (au tiers, dommages tous risques, durée de la couverture ...) influent aussi sur le montant des primes. L'écart entre classes extrêmes atteint + ou - 1 237 €.

Le montant total annuel des assurances passe de 3 083 € en 2006 à 3 029 € en 2007, soit une baisse de - 1,8%. Cette diminution est surtout marquée pour les assurances véhicule.

Cette évolution est loin d'être uniforme sur tout l'échantillon. Les coûts d'assurance sont stables pour les entreprises des deux premières classes, alors qu'ils baissent de - 3,6% pour les entreprises de plus de 50 salariés.

## 6 - La taxe à l'essieu

Le montant moyen par véhicule de la taxe à l'essieu est pour 2007 de 527,7 €. Le montant réglementaire de la taxe pour les véhicules à suspension pneumatique est de 524,4 €. L'utilisation de ce type de véhicules est aujourd'hui quasiment généralisée.

## 7 - Comparatif 2006 – 2007, situation dernier trimestre de chaque année

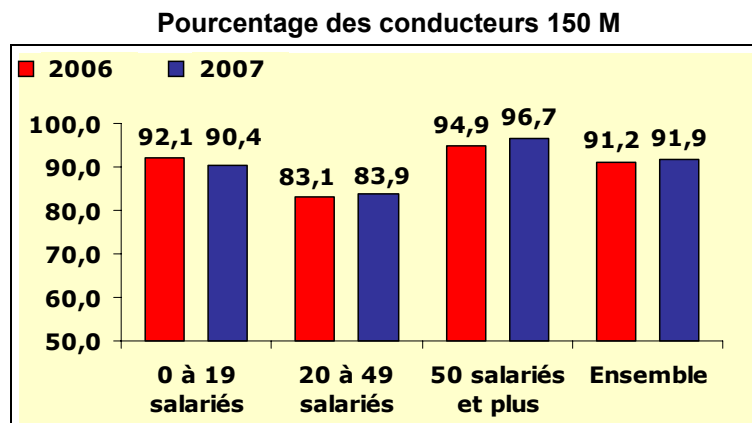
	2006	2007	Evolution
Entretien-réparations	0,073 €/km	0,071 €/km	-2,7 %
Pneumatiques	0,026 €/km	0,026 €/km	+0,0 %
Péages	0,053 €/km	0,061 €/km	+15,1 %
Valeur d'un tracteur	68 774 €	71 705 €	+4,3 %
Valeur d'une semi-remorque	26 562 €	27 051 €	+1,8 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 516 €	2 459 €	-2,3 %
Assurance marchandises transportées	567 €	570 €	+0,5 %
Total assurances	3 083 €	3 029 €	-1,8 %

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

#### 1 - Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification

Le transport routier à grande distance s'effectue principalement au moyen d'ensembles articulés (plus de 80% de l'activité exprimée en véhicules-kilomètres). Aussi les conducteurs qui leur sont affectés ont majoritairement, au terme de la nomenclature des emplois de la Convention Collective, une des deux qualifications suivantes :

- 138 M : « conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC »
- 150 M : « conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd »

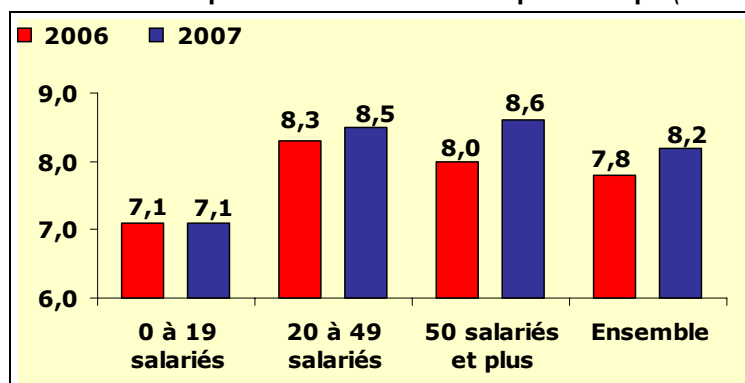


La part des conducteurs au 150 M dépasse comme l'année dernière 90%. La généralisation de ce coefficient reste une des solutions adoptées par les entreprises de transport pour répondre à leurs difficultés récurrentes de fidélisation et de motivation des conducteurs (tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle).

Les résultats de la classe intermédiaire semblent être atypiques : 83% de conducteurs sont au 150 M, alors que le pourcentage est supérieur à 90% pour les deux autres classes. Les disparités du kilométrage annuel peuvent fournir un élément d'explication à cet emploi moins fréquent de conducteurs hautement qualifiés dans les entreprises de 20 à 50 salariés, classe rappelons-le, enregistrant le plus faible kilométrage de l'échantillon.

## 2 - Les conducteurs en fonction de leur ancienneté

**Ancienneté en entreprise d'un conducteur à plein temps (en années)**



L'ancienneté moyenne d'un conducteur affecté à plein temps à l'activité longue distance est de 8,2 ans. L'accroissement global de l'ancienneté constaté cette année témoigne une fois de plus des difficultés de recrutement récurrentes et endémiques au secteur du TRM.

L'évolution de cette statistique est aussi à rapprocher du vieillissement des employés du secteur. Pour l'INSEE, l'âge moyen des salariés du TRM longue distance est plus élevé que celui des salariés de la messagerie et de la zone courte.

Age moyen	Salarié			Conducteur		
	2004	2005	Evolution en mois depuis 2002	2004	2005	Evolution en mois depuis 2002
TRM longue distance	39,0	39,3	+9,9	39,7	40,0	+9,9
TRM régional	38,0	38,2	+10,9	38,4	38,5	+9,6
Messagerie, fret express	37,7	37,8	+13,7	39,0	39,2	+12,5

Source INSEE – DADS 2005

Le vieillissement, dont le diagnostic est connu de tous (faible attractivité, pénibilité des métiers de la route ...), atteint son maximum pour la catégorie des conducteurs hautement qualifiés dont l'âge moyen s'élève pour la CARCEPT à 42,3 ans.

## 3 - Nombre de jours d'activité des conducteurs

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	220 j	217 j	214 j	216 j

Le nombre de jours d'activité sur l'ensemble de l'échantillon reste à son niveau de 2006.

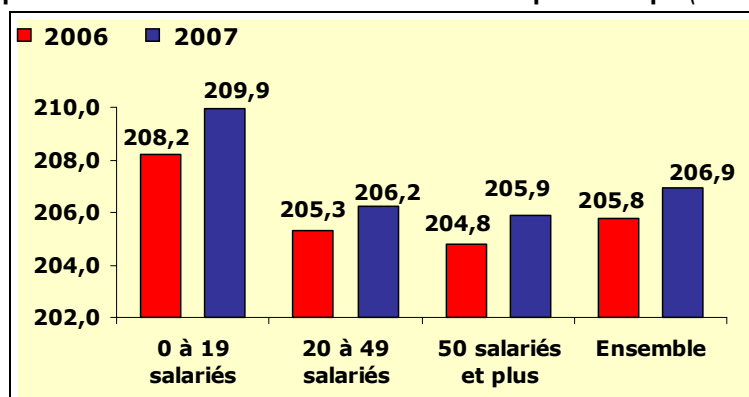
Le nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés est calculé comme suit : (52 semaines – 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 8 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2007, soit 227 jours.

En le comparant au nombre moyen de jours productifs (216), on obtient un écart de 11 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels.

#### 4 - Temps de service et temps de conduite

Les temps indiqués ci-après 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 pris, ni congés, ni repos réglementaire ou n'a été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance ont été exclus de cette statistique.

Temps de service mensuel d'un conducteur à plein temps (en heures)

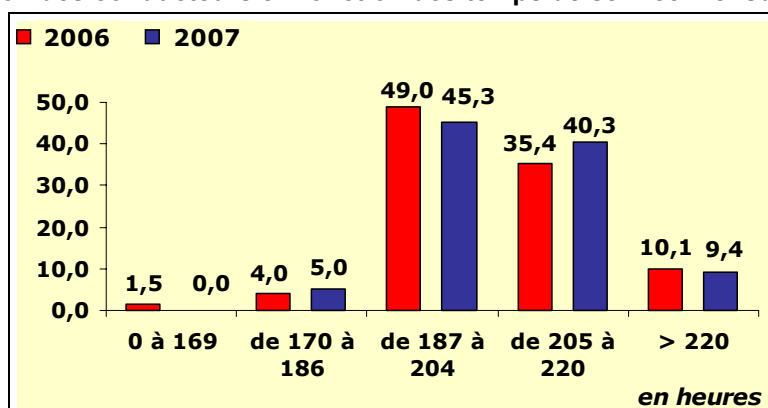


Le temps de service moyen d'un conducteur augmente légèrement, passant de 205,8 en 2006 à 206,9 heures en 2007. Pour fidéliser leurs conducteurs, les entreprises doivent aujourd'hui leur garantir un niveau de rémunération suffisant et donc des temps de service élevés.

On trouvera une autre explication à cette tendance haussière dans l'application quasi généralisée aujourd'hui des nouvelles règles sociales (maxima exprimés en semaine, trimestre ou quadrimestre et modification du mode de calcul des repos compensateurs).

Le temps de service décroît avec l'effectif, ce qui est logique au regard de l'évolution du ratio conducteur / véhicule qui varie en sens inverse. Le volume très élevé de temps de service de la première classe s'explique en partie par la présence des conducteurs artisans patrons qui, dans l'exercice de leur profession, ont un temps de service usuellement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

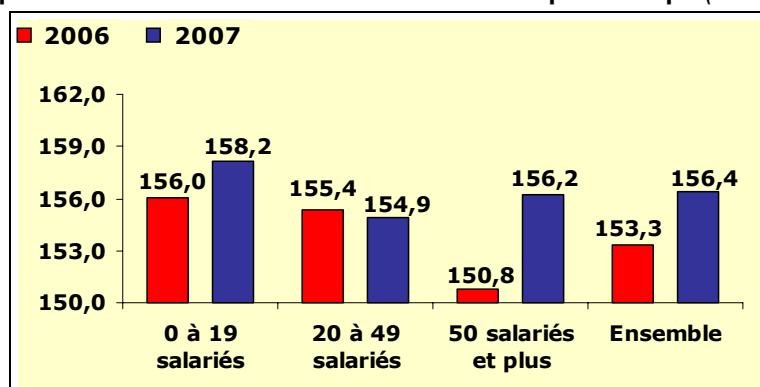
Répartition des conducteurs en fonction des temps de service mensuels (en %)



Les répartitions sont stables. On enregistre toujours une concentration des temps de service entre 187 et 220 heures. Seulement 5% des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur un temps de service inférieur à 186 heures. Les heures supplémentaires, qui se déclenchent au-delà de la 186<sup>ème</sup> heure, sont donc quasiment systématiques dans le secteur.



### Temps de conduite mensuel d'un conducteur à plein temps (en heures)



La part relative du temps de conduite dans le temps de service varie peu selon la classe d'effectif : 75% dans les deux premières classes, 76% pour les entreprises de la classe haute. Cette part est stable par rapport à 2006.

Conformément à la hausse des temps de service observée cette année, il est logique de constater une augmentation du temps de conduite mensuel : + 3 heures en moyenne sur l'échantillon par rapport à 2006.

Cette évolution peut apparaître contradictoire avec celle observée en matière de kilométrage parcouru. La relation directe entre le kilométrage annuel parcouru et les temps de conduite n'est pas toujours évidente à établir. De nombreux paramètres, eux-mêmes complexes à appréhender, viennent perturber cette relation, comme le ratio conducteur / véhicule, les temps improductifs ou l'activité annuelle de l'entreprise.

Comme pour les temps de service, les conducteurs patrons artisans sont source de dispersion et expliquent les résultats de la première classe d'effectif. Ils utilisent en effet au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est donc plus élevé pour les entreprises de moins de 20 salariés.

### 5 - La rémunération brute des conducteurs

Les rémunérations indiquées ci-dessous sont celles constatées au cours du 4ème trimestre 2007 à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs grands routiers employés à plein temps.

La rémunération moyenne est égale à la somme du salaire brut mensuel, des primes et indemnités usuellement versées chaque mois et de toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. Dans les quelques entreprises où un 13ème mois est versé, son montant a été affecté à la ligne « autres primes ».

Les salaires observés augmentent sur l'ensemble de l'échantillon du fait de la revalorisation des barèmes conventionnels intervenue en mars (suite à l'extension de l'accord salarial de décembre 2006) et de la hausse constatée des temps de service.

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2007. On comparera ici les montants observés dans chacune des trois classes d'effectif aux minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté intermédiaire dont les salaires sont supérieurs de 4% aux minima à l'embauche).

- Dans la classe 0 à 19 salariés, pour un temps de service moyen de 209,9 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138 M et 150 M, respectivement de 2038,69 € et de 2108,16 €. Les écarts (salaire moyen observé en 2007 : 2140,00 €) se positionnent à + 5,0% et + 1,5% contre respectivement + 4,2% et + 1,2% en 2006,
- Dans la classe 20 à 49 salariés, pour un temps de service de 206,2 heures, les montants conventionnels sont respectivement de 1989,57 € et 2057,37 €. Le salaire moyen observé, 2101,15 €, est supérieur de 5,6% (+ 5,4% en 2006) au minimum prévu au coefficient 138 M et de 2,1% (+ 2,4% en 2006) par rapport au 150 M,
- Dans la classe 50 salariés et plus, pour un temps de service moyen de 205,9 heures, les minima (5 à 10 ans d'ancienneté) s'élèvent à 1985,59 € pour le coefficient 138 M et à 2053,25 € pour le coefficient 150 M. Le salaire moyen observé (2108,68 €) se situe à + 6,2% par rapport au 138 M et à + 2,7% par rapport au 150 M. En 2006, ces écarts étaient respectivement de + 6,4% et de + 3,4%.

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

Le montant des primes globales versées en 2007 augmente, passant de 104,54 € (montant global ramené à un mois) à 109,51 €.

Les primes sont de deux natures distinctes : celles versées tous les mois et celles versées exceptionnellement une ou deux fois par an. Alors que les premières s'accroissent de 3,5%, les secondes enregistrent une augmentation de près de 8%.

Les primes, de plus en plus importantes, favorisent la fidélisation du personnel de conduite.

## 6 - Les frais de déplacement

<i>Conducteur à plein temps</i>	<b>0 à 19 salariés</b>	<b>20 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Ensemble</b>
Montant annuel des frais de déplacement	7 921,60 €	7 949,58 €	8 340,39 €	8 137,82 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,01 €	36,63 €	38,97 €	37,68 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des barèmes de la Convention Collective. Elles sont fonction du nombre de jours d'activité du conducteur et plus particulièrement du nombre de découchés et de repas journaliers.

Par rapport à 2006, le montant annuel des frais de déplacement augmente de 2,1% sur l'ensemble de l'échantillon. L'indemnité conventionnelle de grand déplacement (deux repas et un découché) a été revalorisée au 1er février 2007 de 1,7%.

Cette hausse ne s'est pas répercutée dans toutes les classes d'effectif, les entreprises de moins de 20 salariés ont enregistré une baisse de frais de déplacement de - 1,3%.

Les disparités s'expliquent par le poids différencié du transport international, activité majorant les indemnités de déplacement de 18%. Même si ce poids est complexe à mesurer par classe d'effectif, on peut considérer que les entreprises de plus de 50 salariés, davantage présentes que les autres sur ce secteur d'activité, enregistrent des frais de déplacement nettement supérieurs aux autres.

## 7 - Temps partiels, CDD et intérimaires

Sur l'ensemble du panel, 15,0% des entreprises emploient du personnel affecté partiellement à l'activité longue distance.

Le recours à ces personnels supplémentaires diffèrent avec la taille de l'entreprise : 16,3% pour les entreprises de moins de 20 salariés, contre 19,1% pour celles comptant entre 20 et 49 salariés et seulement 9,5% pour celles de plus de 50 salariés.

Dans les entreprises où les parcs de véhicule sont plus restreints, le remplacement des personnels absents (congés, repos compensateurs ...) ne passe pas obligatoirement par l'emploi d'un conducteur supplémentaire à plein temps. Celles-ci ont donc plus recours à leur personnel interne, affecté à des activités autres que la longue distance (régional, atelier, direction ...), pour pallier les périodes de non activité des conducteurs et satisfaire la demande de transport.

La part des entreprises employant des conducteurs en CDD poursuit son recul. Elle ne représente plus que 4% de l'échantillon contre 5% en 2006, 8% en 2005, 10% en 2004, 16% en 2003 et 18% en 2002.

Dans la pratique, l'utilisation de contrats à durée déterminée apparaît souvent comme une étape dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Le recours à l'intérim concerne 7% des entreprises. Il représente 2,7% des unités journalières de conducteurs employés pour l'exploitation d'un véhicule. L'intérim permet d'assouplir la gestion des ressources humaines et d'amortir les fluctuations de demande de transport.

De plus, depuis janvier 2005, la loi Borloo, dite de cohésion sociale, autorise les agences de travail temporaire à proposer des prestations de placement direct en CDD ou CDI. L'intérim peut alors lui aussi s'assimiler comme une période d'essai.

La répartition par classe d'effectif est la suivante : 4,1% pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 7,4% pour celles de 20 à 49 salariés et 8,3% pour celles de plus de 50 salariés.

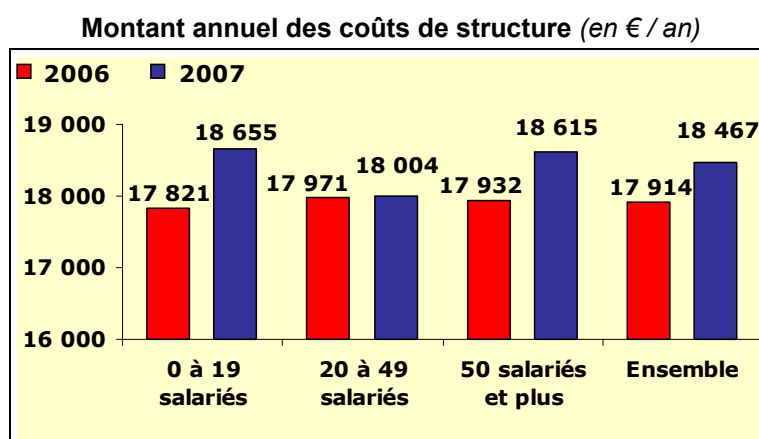
Comparativement à l'ensemble de l'économie qui enregistre un taux moyen de recours au travail temporaire de 3,4% (source DARES), son usage est relativement fréquent dans le transport de marchandises, activité fluctuante nécessitant une plus grande souplesse d'ajustement de la capacité de production.

En conclusion, plutôt que de développer le travail à temps partiel ou le travail temporaire (et en conséquence limiter l'activité des temps plein), les entreprises ont préféré garantir des temps de service et des salaires élevés pour leurs conducteurs, dont la fidélisation revêt aujourd'hui un caractère prioritaire.

## 8 - Comparatif 2006 – 2007, situation dernier trimestre de chaque année

<i>Conducteur à plein temps</i>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Evolution</b>
Salaire mensuel	2 035,55 €	2 114,31 €	<b>+3,9 %</b>
Primes moyennes mensuelles	70,68 €	73,12 €	<b>+3,5 %</b>
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	33,86 €	36,39 €	<b>+7,5 %</b>
Rémunération moyenne mensuelle	2 140,09 €	2 223,82 €	<b>+3,9 %</b>
Nombre de jours d'activité du conducteur	216 j	216 j	<b>+0,0 %</b>
Montant annuel des frais de déplacement	7 971,17 €	8 137,82 €	<b>+2,1 %</b>
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,92 €	37,68 €	<b>+2,1 %</b>

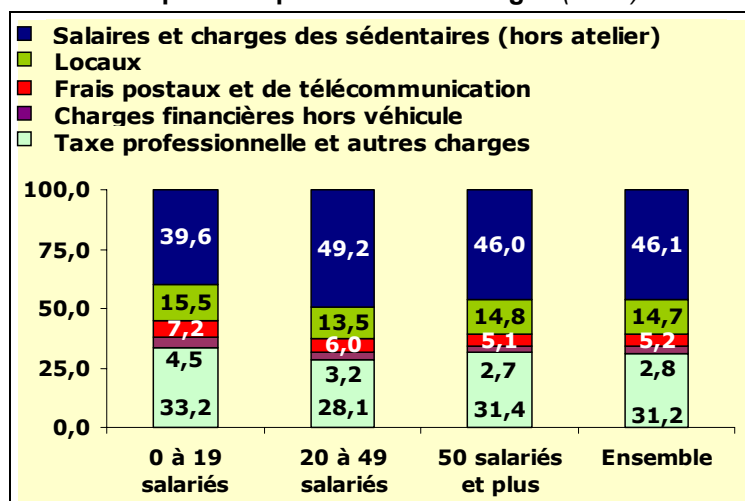
## Les coûts de structure



Après des années de baisses successives, les coûts de structure augmentent de + 3,1% sur l'ensemble de l'échantillon, passant de 17 914 € en 2006 à 18 467 € en 2007. L'inflation de ce poste de coût se répercute dans toutes les classes d'effectif. La raison principale de cette évolution tient dans l'inflation observée pour les postes coûts des services (+ 2,7%), personnels administratifs (+ 9,6%) et coûts des locaux (+ 5,1%).

Il semble que les entreprises aient atteint un seuil plancher en deçà duquel il devient difficile de descendre. 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.

### Répartition par nature de charges (en %)



Les salaires et charges du personnel administratif, souvent incompressibles, représentent en moyenne 46,1% des coûts de structure. Le poste atteint même près de 49,2% pour la classe intermédiaire ! Ce rapport est une constante dans l'observation depuis plusieurs années.

Le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec la taille des entreprises : 7,2% pour les entreprises de moins de 20 salariés contre 5,2% pour l'ensemble de l'échantillon.

Deux raisons à cela :

- les petites entreprises sont moins familiarisées avec les moyens de communication modernes (e-mail, Internet), moins coûteux que ceux dits traditionnels,
- plus l'entreprise est importante, plus elle traite avec des clients directs et moins elle utilise les moyens de communication nécessaires à la recherche de fret (bourse de fret, minitel et téléphone).

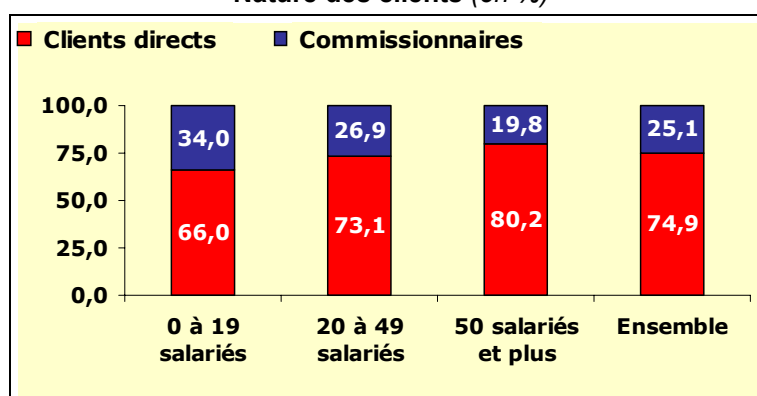
En moyenne sur l'échantillon, la part du poste télécommunication diminue par rapport à l'exercice précédent. La mise en concurrence des opérateurs de ce marché a permis de réduire ce coût.

On peut étayer ces explications en analysant précisément la nature de la clientèle et les délais de paiement.

### La nature des clients et les délais de paiement

Les clients directs sont majoritaires et représentent près de 3 clients sur 4 des entreprises de transport de marchandises à longue distance.

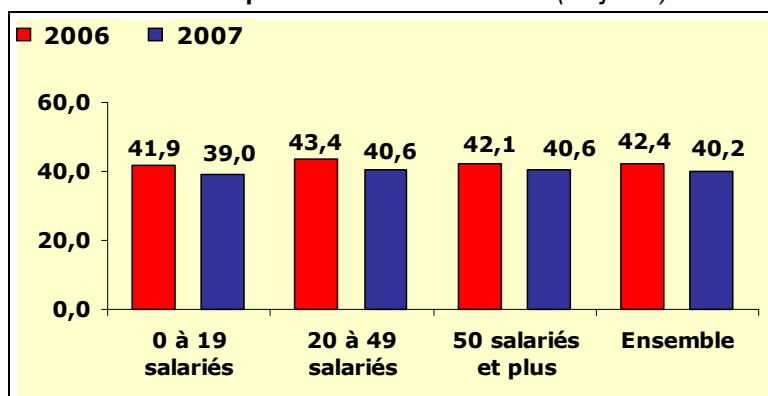
### Nature des clients (en %)



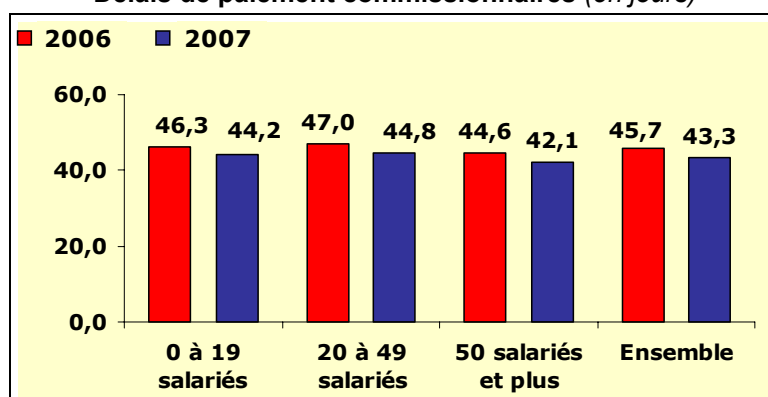
Comme les années précédentes, la part des clients directs est nettement inférieure pour les entreprises de moins de 20 salariés. Leurs fonctions commerciales sont moins développées que celles des entreprises de taille plus importante.

Ces entreprises traitent donc plus avec des commissionnaires de transports (34,0% contre respectivement 26,9% et 19,8% pour les entreprises des deux autres classes d'effectif), ce qui grève automatiquement le poids des frais de télécommunication dans leurs coûts de structure.

**Délais de paiement clients directs (en jours)**



**Délais de paiement commissionnaires (en jours)**



Après la baisse significative des délais de paiement enregistrée en 2006 avec la mise en application de la loi 2006-10, texte limitant les délais maximaux à 30 jours, les niveaux observés en 2007 se sont maintenus. On observe même une amélioration légère des délais d'environ 2 jours, et ce, quelle que soit la classe d'effectif et la provenance du lot. Le principe de la loi semble aujourd'hui acquis.

Il subsiste néanmoins quelques mauvais payeurs. Les délais commissionnaires restent un peu supérieurs aux délais clients directs, témoignant de l'éternel rapport de force entre sous-traités et sous-traitants. Aucune distorsion notable n'apparaît en matière de classe d'effectif.

## 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'effectif salarié. Ainsi le prix de revient moyen présenté en référence reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes de calculs de dispersion et d'écart.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier propose depuis 2002 une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage nouveau fournit un cadre d'analyse complémentaire aux premières exploitations. Le CNR a donc reconstitué le prix de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles :

" $\leq 107\,000$  km / an " ; " $> 107\,000$  et  $\leq 117\,800$  km / an" ; " $> 117\,800$  et  $\leq 130\,000$  km / an" ; " $> 130\,000$  km / an".  
Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartile statistique).

### 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.

Nous présentons en détail les résultats de l'enquête Longue Distance 2007 en fonction de ces quatre intervalles.

### Les caractéristiques de l'échantillon

#### Part des différentes tailles d'entreprises dans chaque intervalle kilométrique

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km
0 à 19 salariés	36,0%	22,0%	19,6%	20,5%
20 à 49 salariés	36,0%	36,0%	33,9%	29,5%
50 salariés et plus	28,0%	42,0%	46,5%	50,0%
Ensemble	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

On retrouve les résultats principaux de l'exploitation par classe d'effectif. Les entreprises de plus de 50 salariés sont les plus représentées dans les deux classes hautes de kilométrage. Les véhicules de ces entreprises sont bien ceux qui parcourent le plus de kilomètres (en moyenne 121 653 km par an).

Inversement, les entreprises dont l'effectif compte moins de 20 salariés et de 20 à 49 salariés sont les plus représentées dans la classe basse de kilométrage. Leurs véhicules enregistrent des kilométrages moyens inférieurs tout en restant relativement proches (respectivement 118 347 km par an et 117 481 km).

## Les conditions d'exploitation des véhicules

### 1 - Le kilométrage

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	97 515 Km	113 076 Km	124 201 Km	143 964 Km	119 800 Km
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,07	1,06	1,09	1,07
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,9 j	230,0 j	230,5 j	232,8 j	230,0 j
Kilométrage journalier moyen	430 Km	492 Km	539 Km	618 Km	521 Km
Vitesse moyenne	65,8 Km/h	66,8 Km/h	69,3 Km/h	71,4 Km/h	68,4 Km/h

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Distance moyenne d'une relation	457 Km	541 Km	626 Km	755 Km	591 Km

Le ratio conducteur / véhicule passe de 1,04 pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 107 000 km à 1,09 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 130 000 km. Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules. Pour cela, elles dissocient le plus possible le couple "1 conducteur = 1 véhicule", dans le cadre par exemple de politiques de relais de chauffeurs.

On constate une différence de vitesse moyenne de 5,6 km/h entre les deux classes extrêmes. Les entreprises, dont les véhicules travaillent sur les distances les plus longues, privilégient l'autoroute comme le témoigne l'évolution des dépenses de péages (voir *infra page 29*). Leurs véhicules enregistrent donc une vitesse moyenne plus élevée.

### 2 - La productivité du véhicule

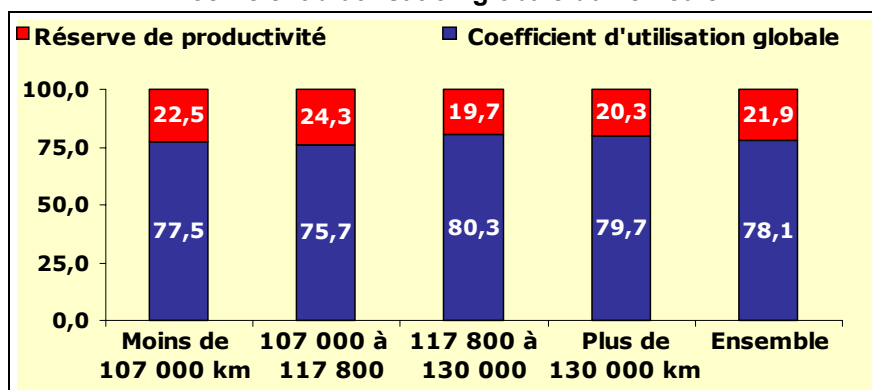
	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Taux de kilométrage en charge	85,7 %	84,6 %	87,6 %	88,2 %	86,3 %
Taux de chargement sur parcours en charge	90,5 %	89,5 %	91,7 %	90,4 %	90,5 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,74 h	1,61 h	1,63 h	1,73 h	1,66 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,63 h	1,56 h	1,64 h	1,73 h	1,63 h

Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prise de rendez-vous par le client, semi-remorque supplémentaire à disposition chez le chargeur...). Ils varient aléatoirement suivant les classes de kilométrage.

Le taux de kilométrage en charge augmente de 2,5 points entre les deux classes extrêmes de kilométrage. A l'exception des variations entre les deux premières classes, le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue à mesure que la distance totale augmente. La croissance globale du taux de kilométrage semble démontrer une meilleure productivité des entreprises de la classe haute de kilométrage. Les résultats de la deuxième classe kilométrique sont atypiques.

Le taux de chargement sur parcours en charge n'est pas une variable directement corrélée avec le kilométrage. Le remplissage de la semi-remorque ne dépend pas de la distance parcourue. Il avoisine 90% quelle que soit le kilométrage parcouru.

#### Coefficient d'utilisation globale du véhicule



Le coefficient d'utilisation globale (produit du taux de kilométrage en charge par le taux de chargement sur le parcours en charge) est maximal pour les deux dernières classes. Cette évolution témoigne du déficit de productivité des entreprises dont les véhicules parcourent le moins de kilomètres.

### 3 - Le carburant

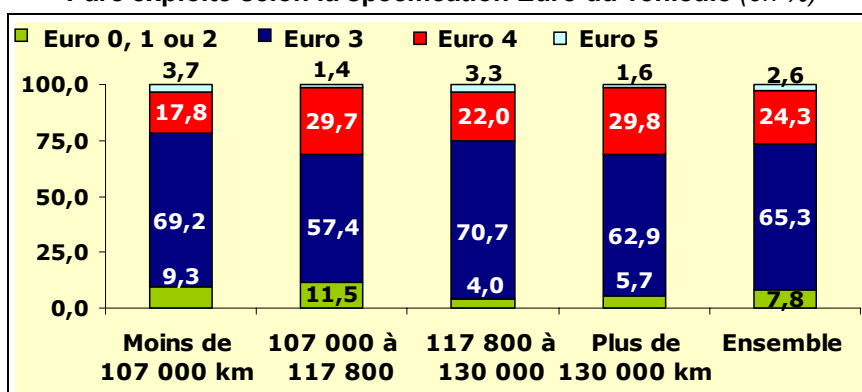
	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Pourcentage d'approvisionnement citerne	75,9 %	77,9 %	70,0 %	56,5 %	70,0 %
Consommation aux 100 Km	35,2 l	34,1 l	34,2 l	33,7 l	34,3 l

La part de l'approvisionnement citerne diminue avec la distance : 75,9% d'approvisionnement interne pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 107 000 km, contre 56,5% pour celles dont les véhicules parcourent plus de 130 000 km. On observe un décrochage net de la classe haute. La longueur des parcours influe la prise de carburant à la pompe.

En matière de consommation, les écarts entre les intervalles kilométriques sont relativement faibles du fait de la généralisation des politiques de conduite économique imposées aux conducteurs pour compenser la cherté du carburant. La consommation diminue avec le kilométrage. La classe haute de kilométrage enregistre toujours la consommation la plus basse (utilisation la plus fréquente de l'autoroute et âge moyen des véhicules le plus faible du panel).

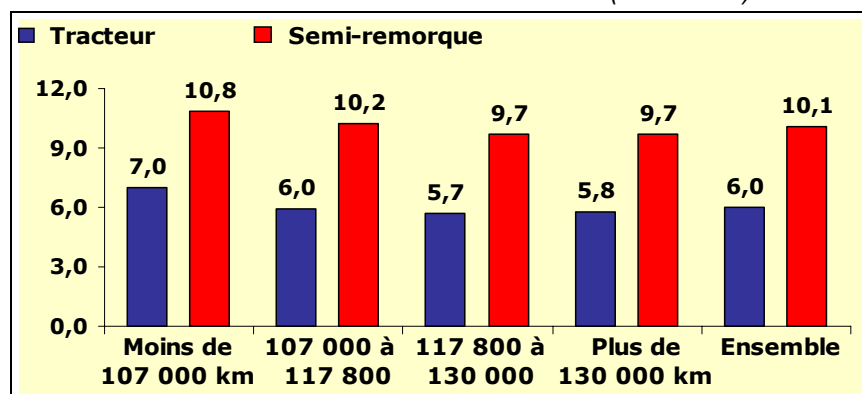
### 4 - L'utilisation du matériel

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



On n'observe aucune relation significative entre la spécification environnementale du parc exploité et le kilométrage parcouru. La taille de l'entreprise semble être un facteur explicatif plus pertinent en la matière, comme d'ailleurs en matière de politique de renouvellement et de prix d'achat de véhicules.

Durée de conservation des véhicules (en années)



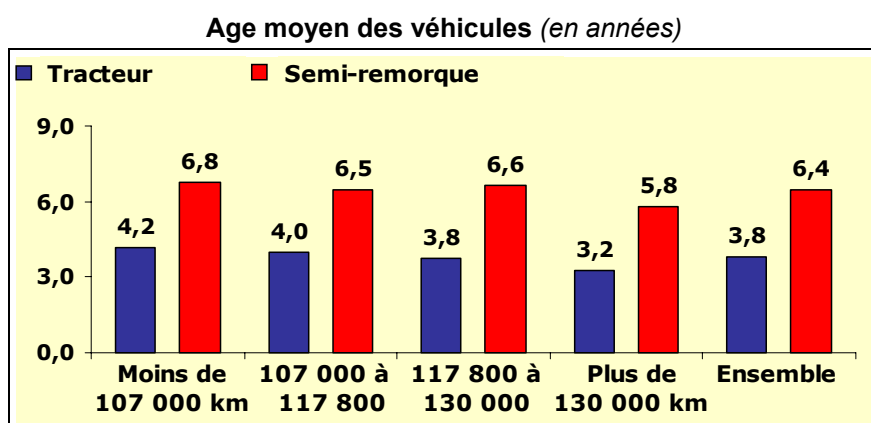


La durée de conservation moyenne des véhicules décroît avec le kilométrage. Elle passe pour les tracteurs de 7,0 ans pour le premier intervalle à 5,8 ans pour le dernier, et pour les semi-remorques de 10,8 ans à 9,7 ans sur les mêmes intervalles.

Cette évolution s'explique par la volonté des entreprises de :

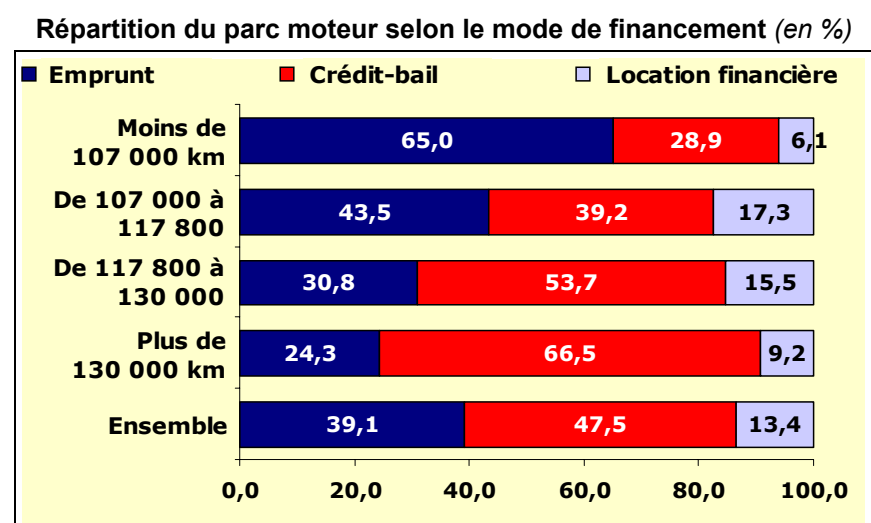
- limiter le risque d'incidents mécaniques, générant des immobilisations et des coûts supplémentaires de maintenance,
- maîtriser la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente, en utilisant les véhicules les plus récents.

De plus, la politique de renouvellement des véhicules dépend souvent d'un kilométrage fixe ou prédéterminé (renouvellement intervenant tous les 500 000 km par exemple). Il est donc logique de constater des durées de conservation plus faibles pour les entreprises des classes hautes de kilométrage, ce kilométrage prédéterminé étant atteint évidemment plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.



L'âge moyen des véhicules tracteurs et tractés décroît avec le kilométrage. La tendance est moins marquée pour les semi-remorques, qui subissent moins l'usure kilométrique.

## 5 - Le financement des véhicules



Le recours au crédit-bail devient plus fréquent à mesure que le kilométrage augmente. L'emprunt connaît une évolution inverse.

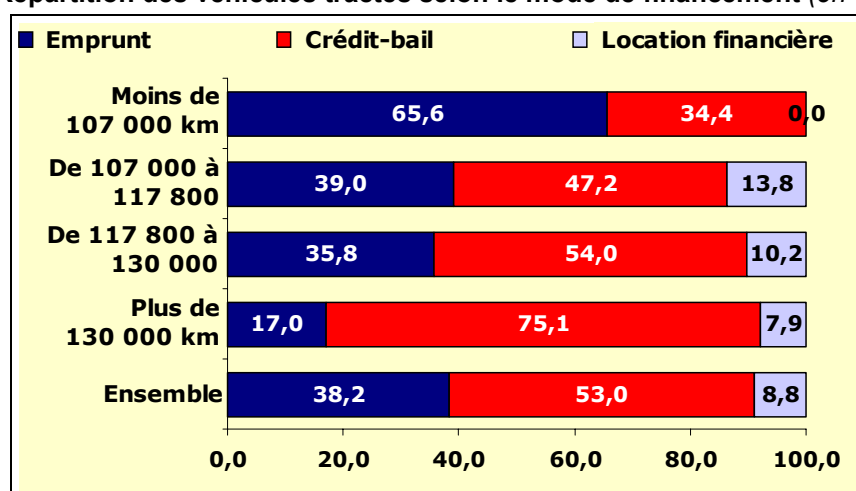
Deux populations distinctes émergent en matière de mode de financement :

- les entreprises dont les véhicules parcourent plus de 117 800 km privilégient majoritairement le crédit-bail, qui représente plus de la moitié des financements,
- les entreprises des deux premiers intervalles optent pour l'emprunt, à hauteur respectivement de 65% et 43% des financements.

Cette évolution est à rapprocher de celle enregistrée pour la durée de conservation. Le recours à l'emprunt est souvent associé à une politique de conservation plus longue des véhicules.

Pour autant, il ne faut pas oublier que la variable principale de segmentation en matière de financement reste la taille des entreprises.

**Répartition des véhicules tractés selon le mode de financement (en %)**



On retrouve les mêmes phénomènes que pour les véhicules moteurs.

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

### 1- Les conditions d'emploi des conducteurs

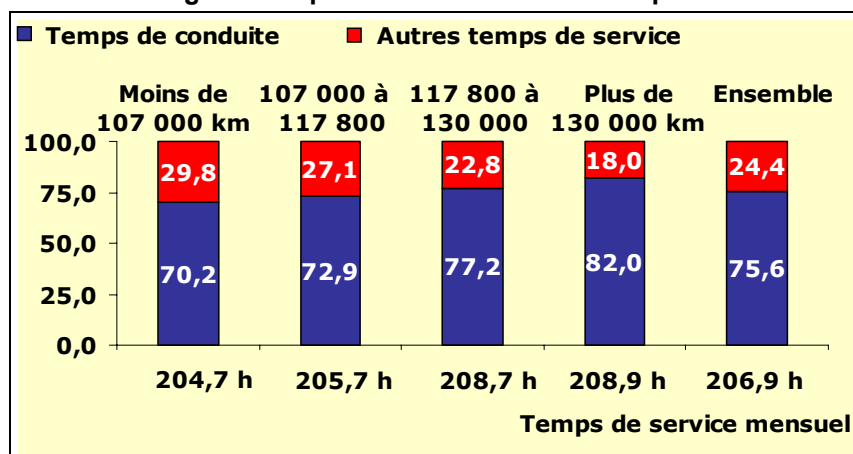
Conducteur à plein temps	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
	Nombre de jours d'activité d'un conducteur	219 j	215 j	218 j	213 j
% de 150 M	85,8%	91,5%	97,2%	95,4%	91,9%
Ancienneté	10,0 ans	8,6 ans	7,1 ans	7,5 ans	8,2 ans

Le nombre de jours d'activité d'un conducteur varie de façon erratique avec la classe kilométrique. La variable déterminante reste le nombre de jours d'exploitation du véhicule et non celui d'activité du conducteur.

L'emploi des conducteurs hautement qualifiés, qui se généralise dans les entreprises du panel, n'est pas forcément corrélé avec la distance parcourue. Il répond plus à des considérations de fidélisation et de valorisation des conducteurs. Notons néanmoins que les deux premières classes de kilométrage enregistrent des proportions de 150 M inférieures aux deux autres.

L'ancienneté en entreprise diminue globalement avec les kilomètres parcourus : 10,0 ans pour la classe basse de kilométrage contre 7,5 ans pour la classe haute. Les entreprises dont les véhicules effectuent plus de kilomètres connaissent, comme l'année dernière, un taux de rotation de conducteurs plus important, du fait de la nature plus contraignante de la relation de travail.

### Pourcentage du temps de conduite dans le temps de service



Le temps de conduite augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 143,8 heures pour la première classe à 171,3 heures pour la dernière, soit un écart de + 19,1%. Rappelons que l'écart de kilométrage moyen entre classes extrêmes atteint + 47,6%.

Ces différences s'expliquent par les variations :

- du ratio conducteur / véhicule : 1,04 pour le premier intervalle contre 1,09 pour le dernier,
- de la vitesse : 65,8 km/h pour le premier intervalle contre 71,4 km/h pour le dernier.

## 2- Rémunération et frais de déplacement des conducteurs

<i>Conducteur à plein temps</i>	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Salaire mensuel	2 093,61 €	2 101,42 €	2 123,74 €	2 151,01 €	2 114,31 €
Primes rapportées au mois	99,54 €	105,31 €	99,16 €	134,88 €	109,51 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 193,15 €	2 206,73 €	2 222,90 €	2 285,90 €	2 223,82 €

La variable déterminante en matière de salaire n'est pas le kilométrage effectué mais le temps de service. La croissance des salaires avec les kilométrages dépend directement des variations observées en matière de temps de service. Remarquons que le niveau des salaires moyens est supérieur aux minima conventionnels quelle que soit la classe de kilométrage.

<i>Conducteur à plein temps</i>	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	7 297,29 €	8 152,24 €	8 488,31 €	8 613,28 €	8 137,82 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	33,32 €	37,92 €	38,94 €	40,44 €	37,68 €

Les frais de déplacement dépendent du nombre de découchés imposé par la longueur du parcours et par l'éloignement de l'entreprise lors d'opérations multiples. Il est logique de retrouver une relation croissante entre frais de déplacement et distance parcourue.

Le nombre de découchés est aussi à rapprocher du pourcentage observé de conducteurs répondant à la qualification 150 M (*voir supra page 27*).

L'écart entre les deux classes extrêmes s'élève à + 18%. Là encore, il reste plus faible que celui constaté pour le kilométrage moyen entre les mêmes intervalles. A partir d'une certaine distance hebdomadaire, le nombre de découchés et de repas est plafonné (4 nuitées + 9 repas), il ne varie donc plus. Un autre facteur peut intervenir, la proportion plus ou moins importante des trajets internationaux, occasionnant une majoration des barèmes de 18%.

## Les autres composantes de coût

### 1 - Les pneumatiques

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Contrat pneumatiques	27,9%	18,0%	2,9%	7,1%	12,6%
Coût kilométrique pneumatiques	0,028 €/km	0,027 €/km	0,025 €/km	0,025 €/km	0,026 €/km

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

Les véhicules des entreprises des classes basses de kilométrage sont exploités sur des relations plus courtes. Ils supportent donc davantage de points de chargement et de déchargement, ainsi que des parcours d'approche en agglomération plus importants. L'usage de l'autoroute est moins fréquent. La conduite plus heurtée engendre alors des coûts pneumatiques supérieurs.

### 2 - L'entretien-réparations

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Contrat d'entretien-réparations	1,6%	7,8%	1,1%	1,4%	3,4%
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,075 €/km	0,069 €/km	0,074 €/km	0,063 €/km	0,071 €/km

Les facteurs de pannes et d'accidentologie restant aléatoires, le coût d'entretien varie de façon erratique avec les classes kilométriques. Le recours à l'externalisation des opérations de maintenance des véhicules ne dépend pas directement du kilométrage parcouru.

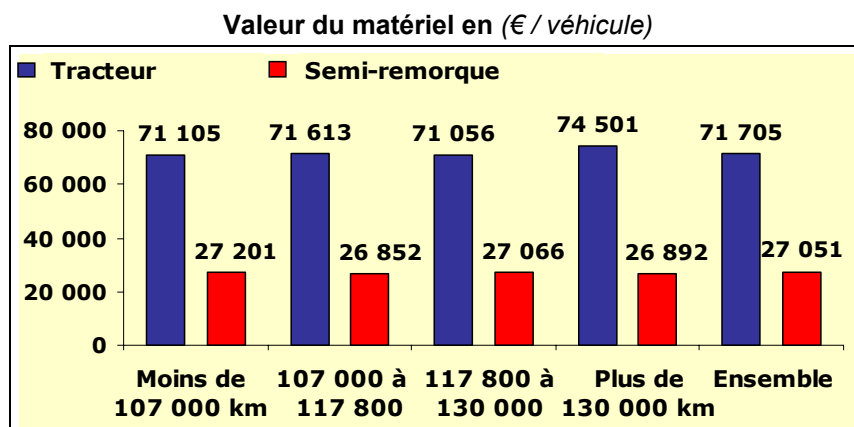
### 3 - Les péages

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Coût annuel des péages	5 731 €	7 031 €	7 440 €	9 188 €	7 338 €

Le montant annuel des péages croît avec le kilométrage effectué. L'utilisation de l'autoroute, qui devient plus systématique à mesure que les parcours s'allongent, est un facteur de productivité kilométrique incontestable (vitesse autorisée plus élevée, contrôle de la consommation).

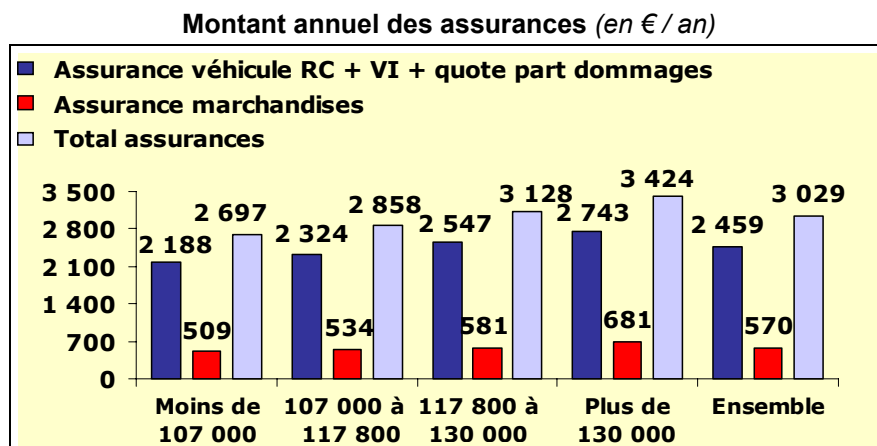
### 4 - Le renouvellement et condition de financement du matériel

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



Les prix d'achat du matériel ne dépendent pas du kilométrage effectué, mais de la capacité de négociation, proportionnelle au volume des commandes et donc à la taille de l'entreprise.

## 5 - Les assurances



Le montant total annuel des assurances croît avec le kilométrage, passant au global de 2 697 € pour la première classe à 3 424 € pour la dernière.

Plusieurs explications, indirectement ou directement liées au kilométrage parcouru :

- La quote-part dommages est inversement proportionnelle avec la durée de conservation des véhicules, elle-même décroissante avec le kilométrage. Les véhicules de la classe haute de kilométrage sont donc plus récents et la plupart assurés tous risques. De ce fait, ils engendrent des frais d'assurance plus élevés.
- Le montant annuel des assurances marchandises transportées passe de 509 € pour la classe basse de kilométrage à 681 € pour la classe haute. Il est généralement fonction du chiffre d'affaires et donc du kilométrage parcouru.

## 6 - Les coûts de structure

	moins de 107 000 km	de 107 000 à 117 800 km	de 117 800 à 130 000 km	plus de 130 000 km	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	16 441 €	19 078 €	19 456 €	18 327 €	18 467 €

Les coûts de structure ne varient pas de façon linéaire avec la classe kilométrique.

La valeur "moins de 107 000 km" est la plus faible du panel. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que travailler sur des distances longues oblige les entreprises à développer la fonction commerciale et à s'équiper de dispositifs modernes de communication et de localisation des véhicules. A contrario, rayonner sur une zone géographique plus restreinte minore ces coûts indirects de structure.

Le facteur explicatif principal des variations des coûts de structure reste bien la taille de l'entreprise et les économies d'échelle correspondantes.

## Conclusion

Les conditions d'exploitation ont globalement peu évolué sur 2007. Le recul du niveau de productivité constaté en 2006 s'est poursuivi. Le kilométrage annuel parcouru, le nombre de jours d'exploitation et le ratio conducteur / véhicule ont diminué respectivement de - 2,5%, - 0,8% et - 0,9% depuis 2005.

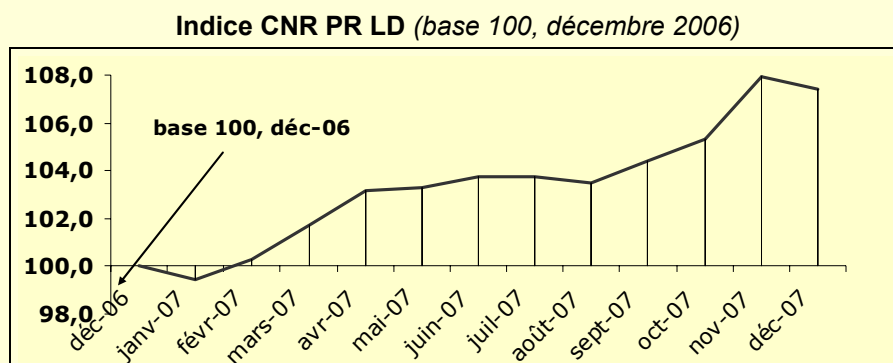
Les pratiques d'un certain nombre d'entreprises de réduction de flottes et de sélection de frets ont participé à cette évolution.

En matière de coûts véhicule, il convient d'isoler le gazole des autres composantes de par l'amplitude de ses fluctuations annuelles. Après une inflation plus ou moins régulière sur les 10 premiers mois de l'année, il enregistre en novembre son pic historique pour finalement se stabiliser en décembre et atteindre un niveau supérieur de + 17,8% à celui de décembre 2006.

L'année 2007 aura aussi été marquée par l'explosion du poste péages. L'application des nouvelles conditions commerciales de péages imposées par la Directive Eurovignette et la mise en place du télépéage PL ont engendré une hausse de + 15,1% du coût d'usage des autoroutes rapporté au kilométrage total parcouru.

L'évolution des conditions d'emploi du personnel de conduite s'est inscrite aussi dans cette tendance inflationniste : + 3,9% pour les rémunérations et + 2,1 % pour les frais de déplacement.

96% des entreprises du panel ont pratiqué, peu ou prou, des ajustements tarifaires en 2007. Ces revalorisations s'élèvent en moyenne à + 4,1% et concernent 85% du chiffre d'affaires. A titre de comparaison, l'indice synthétique Longue Distance du CNR de suivi des charges d'exploitation a augmenté de + 7,4% entre décembre 2006 et décembre 2007 (évolution estimée à + 2,4% en moyenne annuelle).



L'amélioration des conditions d'exploitation survenue à partir 2004 fut éphémère. Les niveaux d'activité de 2000, année de la première enquête CNR Longue Distance, ne sont toujours pas rattrapés. Au final, le secteur du TRM évolue dans un contexte fortement concurrentiel, marqué par la perte de ses parts de marchés à l'international (diminution de 29% du trafic TRM international entre 2000 et 2007).

Pour toutes informations complémentaires : A. MAZELEIX (a-mazeleix@cnr.fr), O.RAYMOND (o-raymond@cnr.fr)

## **Rappel des principales évolutions depuis 2000**

### **Les conditions d'exploitation des véhicules**

#### 1 - Le kilométrage et la productivité

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Kilométrage annuel par véhicule	125 440 Km	121 950 Km	120 910 Km	119 610 Km	121 470 Km	122 850 Km	121 020 Km	119 800 Km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	234,8 j	231,3 j	229,7 j	227,6 j	229,9 j	231,9 j	229,8 j	230,0 j
Taux de parcours en charge	86,2 %	85,6 %	85,9 %	86,2 %	87,0 %	87,0 %	87,2 %	86,3 %
Temps d'attente chargement + déchargement	3,22 h	3,25 h	3,26 h	3,38 h	3,24 h	3,26 h	3,30 h	3,29 h
Vitesse moyenne	67,5 Km/h	67,9 Km/h	69,2 Km/h	68,9 Km/h	68,8 Km/h	68,5 Km/h	68,6 Km/h	68,4 Km/h

Trois périodes émergent : jusqu'en 2003 une détérioration des conditions d'exploitation, puis à partir de 2004 une phase de reprise et enfin depuis 2006 un repli.

Les temps d'attente et le taux de parcours en charge sont relativement stables. Aucune évolution tendancielle n'est constatée ce qui ne permet pas de conclure à une amélioration significative de la productivité des véhicules.

#### 2 - L'utilisation et le mode de financement du matériel

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Age moyen d'un tracteur	3,5 ans	3,5 ans	3,4 ans	3,5 ans	3,6 ans	3,7 ans	3,9 ans	3,8 ans
Durée de conservation d'un tracteur	5,9 ans	5,8 ans	5,9 ans	5,8 ans	5,8 ans	6,1 ans	6,2 ans	6,0 ans
Ratio semi-remorque / tracteur	1,25	1,28	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31
Modes de financement d'un tracteur (Emprunt, crédit-bail et location financière)	29% 27% 44%	32% 28% 40%	33% 36% 31%	36% 40% 24%	36% 47% 17%	38% 48% 14%	41% 45% 14%	39% 48% 13%

Les évolutions, même limitées, de l'âge et de la durée de conservation s'expliquent en partie par le déclin continu de la location financière, mode de financement sous-tendant un renouvellement plus rapide des véhicules.

### **Les principales composantes de coût des véhicules**

Les composantes de coûts sont calculées aux conditions économiques du quatrième trimestre de chaque année, excepté le carburant actualisé aux valeurs moyennes de décembre de chaque année.

#### 1 - Le carburant et les autres coûts kilométriques directs

Rappel : On entend par coût kilométrique les coûts rapportés au kilométrage annuel total.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Consommation	35,7 l	35,1 l	34,9 l	34,6 l	34,5 l	34,5 l	34,3 l	34,3 l
Carburant (coût kilométrique)	0,229 €/km	0,195 €/km	0,220 €/km	0,213 €/km	0,248 €/km	0,282 €/km	0,275 €/km	0,324 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,023 €/km	0,026 €/km	0,024 €/km	0,025 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,058 €/km	0,064 €/km	0,065 €/km	0,067 €/km	0,069 €/km	0,071 €/km	0,073 €/km	0,071 €/km
Péages (coût kilométrique)	0,040 €/km	0,043 €/km	0,047 €/km	0,044 €/km	0,048 €/km	0,052 €/km	0,053 €/km	0,061 €/km

On observe une inflation incontestable des coûts kilométriques entre 2000 et 2007 :

- + 41,5% pour le coût du gazole. Ses variations ne sont pas linéaires. Les baisses ont succédé aux hausses et vice versa. Alors que la fin d'année 2006 était marquée par son infléchissement, il atteint en 2007 son niveau le plus haut.
- + 13,0% et + 22,4% pour les dépenses respectives de pneumatiques et d'entretien-réparations. Ces évolutions s'expliquent non seulement par l'inflation régulière des matières premières et des coûts de maintenance, mais aussi par le vieillissement du parc.
- + 52,5% pour le coût de péages rapporté au kilométrage total parcouru. Cette dérive maximale témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers et des conséquences de l'application progressive de la Directive Eurovignette, réduisant entre autres les remises accordées aux entreprises.

## 2 - Le conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite

Pour un conducteur à plein temps	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ratio conducteur / véhicule	1,11	1,10	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07
Nombre de jours annuel d'activité	209 j	209 j	210 j	210 j	212 j	214 j	216 j	216 j
Temps de service mensuel	207,0 h	203,9 h	201,9 h	204,0 h	206,3 h	206,1 h	205,8 h	206,9 h
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 773 €	1 806 €	1 853 €	1 958 €	2 029 €	2 131 €	2 140 €	2 224 €
Frais de déplacement (moyenne journalière)	34,9 €/j	33,8 €/j	34,2 €/j	35,0 €/j	36,6 €/j	36,8 €/j	36,9 €/j	37,7 €/j

Le nombre de jours d'activité du conducteur progresse de 7 jours en 8 ans. Plusieurs facteurs explicatifs indépendants des variations de l'activité interviennent : premièrement, les modifications des règlements sociaux (incidence du décret 2005 - 306 réduisant les prises de repos compensateurs) ; deuxièmement, les variations calendaires du nombre de jours ouvrés.

La diminution régulière du ratio conducteur / véhicule reflète quant à elle la morosité du secteur tant en matière d'activité que de fidélisation des conducteurs.

La rémunération mensuelle d'un conducteur s'est accrue de 25,4% en 8 ans.

## 3 - Les autres composantes de coûts fixes

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Valeur moyenne d'un tracteur	65 099 €	64 712 €	65 842 €	66 291 €	65 903 €	67 246 €	68 774 €	71 705 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 813 €/an	2 919 €/an	2 906 €/an	3 096 €/an	3 226 €/an	3 157 €/an	3 083 €/an	3 029 €/an
Coûts de structure (coût annuel)	15 519 €/an	16 429 €/an	17 365 €/an	17 849 €/an	18 348 €/an	17 879 €/an	17 914 €/an	18 467 €/an

La chronologie fait apparaître une inflation généralisée des coûts fixes journaliers. Là encore les évolutions ne sont pas linéaires.

On constate un accroissement marqué du poste matériel imputable au renchérissement des prix enregistrés ces dernières années.

La statistique du CNR inclut, rappelons-le, les entreprises qui n'ont pas renouvelé leurs véhicules dans l'année considérée. Dans ce cas, la valeur prise en compte reste la valeur antérieure d'acquisition. Voilà pourquoi, les évolutions moyennes de ce poste peuvent apparaître comme relativement faibles.

## **La structure du prix de revient des véhicules**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Carburant	23,3 %	20,2 %	21,7 %	20,8 %	23,3 %	25,5 %	25,2 %	27,6 %
Maintenance	8,4 %	9,3 %	8,5 %	8,7 %	8,8 %	8,7 %	9,1 %	8,2 %
Infrastructures	4,7 %	4,9 %	5,0 %	4,8 %	4,9 %	5,0 %	5,1 %	5,5 %
Détention de matériel	14,2 %	14,7 %	13,8 %	13,6 %	12,6 %	12,0 %	12,1 %	11,7 %
Personnel de conduite	29,6 %	30,1 %	30,2 %	30,7 %	29,4 %	28,9 %	28,4 %	27,6 %
Frais de déplacement	7,0 %	6,8 %	6,6 %	6,7 %	6,5 %	6,5 %	6,5 %	6,3 %
Coûts de structure	12,8 %	14,0 %	14,2 %	14,7 %	14,5 %	13,4 %	13,6 %	13,1 %

L'évolution de la structure moyenne du prix de revient des véhicules étudiés témoigne de la flambée des prix du gazole, poste qui, pour la première fois depuis 2000, devient aussi prépondérant que le coût du personnel de conduite. Au final, la hausse générale des coûts se reflète dans l'indice prix de revient CNR Longue Distance qui a augmenté de 21 points depuis 2000.