



Comité National Routier

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE

2013

AVRIL 2014

SOMMAIRE

1 Les caractéristiques de l'échantillon	3
2 L'analyse par classe d'effectifs	4
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	4
2.1.1 <i>L'activité des véhicules</i>	4
2.1.2 <i>Le ratio conducteur par véhicule</i>	5
2.1.3 <i>La productivité des véhicules</i>	5
2.1.4 <i>Le carburant</i>	5
2.1.5 <i>L'utilisation du matériel</i>	6
2.1.6 <i>Le renouvellement et le financement des véhicules</i>	8
2.1.7 <i>Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année</i>	9
2.2 Les coûts des véhicules	9
2.2.1 <i>Le carburant</i>	9
2.2.2 <i>Les pneumatiques</i>	9
2.2.3 <i>L'entretien-réparations</i>	9
2.2.4 <i>Les péages autoroutiers</i>	10
2.2.5 <i>Le coût du matériel</i>	10
2.2.6 <i>Les assurances</i>	11
2.2.7 <i>Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année</i>	12
2.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite	12
2.3.1 <i>L'emploi des conducteurs</i>	12
2.3.2 <i>La qualification et l'ancienneté des conducteurs à plein temps</i>	13
2.3.3 <i>L'activité annuelle des conducteurs à plein temps</i>	13
2.3.4 <i>Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps</i>	14
2.3.5 <i>La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps</i>	14
2.3.6 <i>Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	15
2.3.7 <i>Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année</i>	15
2.4 Les coûts de structure	15
2.5 Clients et délais de paiement	16
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	17
2.6.1 <i>La part relative du carburant</i>	17
2.6.2 <i>Les indicateurs d'évolution du prix du gazole</i>	17
2.7 L'usage de l'informatique pour le calcul d'itinéraires	17
3 L'analyse par classe kilométrique	18
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	18
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	18
3.2.1 <i>L'activité des véhicules</i>	18
3.2.2 <i>La productivité des véhicules</i>	19
3.2.3 <i>Le carburant</i>	19
3.2.4 <i>L'utilisation du matériel</i>	20
3.2.5 <i>Le renouvellement et le financement des véhicules</i>	20
3.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite à plein temps	21
3.3.1 <i>Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps</i>	21
3.3.2 <i>Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps</i>	21

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules	21
3.4.1 Le carburant	21
3.4.2 Les pneumatiques	22
3.4.3 L'entretien-réparations	22
3.4.4 Les péages	22
3.4.5 Le coût du matériel	22
3.4.6 Les assurances	23
3.4.7 Les coûts de structure	23
4 Conclusions sur l'enquête 2013	24
5 Présentation des résultats au format de la grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD, aux conditions de décembre 2013	25
6 Les principales évolutions depuis 2003	26
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	26
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	27
6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole	28
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	29
7 Exemples d'application de la formule trinôme	30
7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient	30
7.2 Exemples	30
7.2.1 Exemples 1 : Distance d'envoi faible	30
7.2.2 Exemples 2 : Distance d'envoi élevée	31

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 2013, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

Comme les années précédentes, le taux de fidélisation des enquêtés avoisine 90 % : 10 % 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 2013 a ainsi permis de recalculer les référentiels de coûts du CNR au regard de l'évolution des conditions d'exercice de l'activité.

Le CNR restitue les résultats de 2013 en trois temps :

- Pages 3 à 18 : une analyse des résultats par classe d'effectifs, variable de stratification du panel enquêté.
- Pages 18 à 23 : une analyse complémentaire par intervalle de kilométrage pour essayer de répondre à la diversité des situations rencontrées.
- Page 25 : la présentation des résultats au format des grilles de coûts de référence usuellement communiquées par le CNR.

En complément, le CNR rappelle les principales évolutions enregistrées depuis 10 ans (pages 26 à 29) et traite d'exemples pratiques d'application de la formulation trinôme du prix de revient (pages 30 et 31).

1 Les caractéristiques de l'échantillon

Sont concernées les entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance en 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 « transport routier interurbain » (longue distance), telle qu'elle résulte de l'Enquête Annuelle d'Entreprises du Service Observation Economique et Statistique (SOEs) du Ministère chargé des Transports.

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

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Exprimée en %	22,8	25,7	51,5	100 %

Source : SOEs

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

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

NATURE DES ENTREPRISES INTERROGÉES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	5,3	11,8	24,7	16,9 %

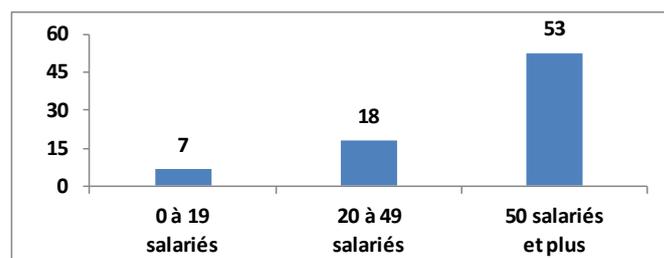
La majorité des entreprises interrogées en 2013 est indépendante juridiquement. Seules 16,9 % d'entre elles appartiennent à un groupe.

Les données statistiques présentées ici portent sur la seule famille des ensembles articulés 40 tonnes, tracteurs + semi-remorques, exploités en longue distance, et non sur l'ensemble du parc des entreprises interrogées.

Le décret n°2012-1359 du 4 décembre 2012 généralise le 44 tonnes à 5 essieux à partir du 1^{er} janvier 2013. Les enquêtes en entreprise, réalisées au cours du quatrième trimestre 2013, montrent que les véhicules, exploités exclusivement toute l'année avec un poids total de 44 tonnes (ou approchant), sont très rares pour des transports standards de lots et de marchandises diverses. Ces véhicules ont été exclus des statistiques.

Le nombre de véhicules moteurs affectés à l'activité longue distance et étudiés dans l'enquête 2013 est le suivant :

NOMBRE MOYEN PAR ENTREPRISE DE VEHICULES MOTEURS LD



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

VARIATION 2013 / 2012 DU PARC MOTEUR EXPLOITE EN LONGUE DISTANCE

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

2 L'analyse par classe d'effectifs

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

Les évolutions 2013 / 2012 figurent en page 9 (§ 2.1.7).

2.1.1 L'activité des véhicules

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	112 347	111 729	111 645	111 830 km
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	226,7	227,5	231,5	229,4 j
Kilométrage journalier moyen	496	491	482	487 km
Vitesse moyenne	67,4	67,0	66,6	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	567	523	528	535 km
Indicateur de productivité d'un véhicule	2,143	2,073	2,130	2,119 M t.km

Après 5 années de crise, marquées par une dégradation forte de l'activité des véhicules, l'année 2013 se caractérise par des évolutions relativement plates.

Entre 2007 (dernière année pleine d'avant crise) et 2012, l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes longue distance a diminué de - 13,7 %, soit un taux de décroissance annuelle moyen de - 2,9 %. En 2013, les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules s'inscrivent dans un intervalle plus étroit (de - 1 % à + 1 %) :

- Diminution du kilométrage annuel parcouru (- 0,8 % par rapport à 2012),
- Légère baisse du nombre de jours d'activité de -0,2 %.
- Quasi stabilité de l'indicateur de productivité des véhicules (- 0,1 %) (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes).

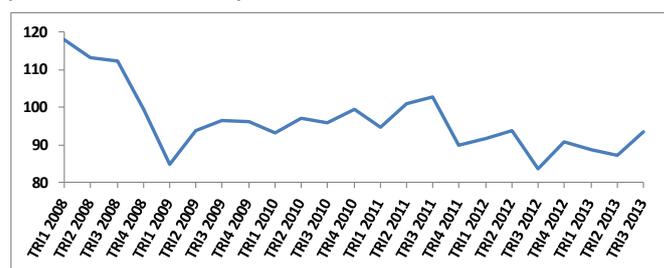
Le parc dédié à la longue distance évolue légèrement en 2013 de + 0,3 %. La combinaison de ces deux derniers indicateurs donne une variation d'activité pour le parc de véhicules 40 tonnes exploités en longue distance de + 0,2 % entre le 4^{ème} trimestre 2012 et le 4^{ème} trimestre 2013.

Attention, ces observations sont recueillies au cours du quatrième trimestre 2013. Il convient donc d'être prudent, car depuis la crise de 2008/2009, on constate que l'activité de TRM est devenue plus fluctuante.

Les indicateurs de production du TRM publiés par le SOeS vont dans le sens d'une relative stabilité sur les trois premiers trimestres de 2013.

L'indice de production des services de TRM (IPST) en zone longue, national, varie de + 0,1 % sur les neuf premiers mois de 2013 et de + 0,4 % en moyenne glissante sur 12 mois, calculée d'octobre (année n-1) à septembre (année n).

INDICE DE PRODUCTION DES SERVICES DE TRM, DE ZONE LONGUE, NATIONAL (BASE 100 = ANNEE 2000)



Source : SOeS - données trimestrielles cvs.

La distance moyenne d'une relation diminue de - 3,6 % en 2013. Cette évolution résulte du recentrage des entreprises sur des relations régionales et sur des marchés « domestiques » permettant, entre autres choses, de compenser leur perte de compétitivité à l'international. La recherche de nouveaux gisements de rentabilité, plus compliqués à obtenir sur très longue distance, peut apparaître comme un autre facteur explicatif.

Les analyses par classe d'effectifs du kilométrage annuel parcouru par véhicule et de la distance moyenne d'une relation, montrent que les entreprises de 0 à 19 salariés opèrent sur un champ géographique plus étendu que les autres.

Les stratégies de recentrage restent l'apanage des grandes entreprises. Les petites entreprises plus dépendantes économiquement de leurs clients (cf. infra page 16, § 2.5) ont moins l'opportunité de mettre en œuvre de telles stratégies.

La vitesse correspond au rapport entre le temps de conduite et la distance parcourue. Elle est stable en 2013 et mesurée en moyenne à 66,9 km/h. Elle n'apparaît plus aujourd'hui comme un facteur potentiel de rentabilité.

Le suivi quasi généralisé des consommations de carburant incitent les entreprises, soit à brider leurs véhicules, soit à modérer les vitesses.

De plus, les entreprises de TRM mènent des politiques internes très strictes en matière de respect des vitesses maximales autorisées. Illustration, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h a été divisé par 3 entre 2000 et 2012 pour les poids lourds, hors autoroute (source, *Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR*).

La vitesse observée est maximale pour les entreprises de 0 à 19 salariés (67,4 km/h). Les petites entreprises sont moins enclines à développer des politiques de limitation de vitesse, nécessitant parfois des ajustements mécaniques coûteux (après ou lors du renouvellement des véhicules).

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

RATIO CONDUCTEUR / VEHICULE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,06	1,09	1,07

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.

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

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

Les entreprises de 50 salariés et plus, qui enregistrent le ratio conducteur / véhicule le plus élevé, exploitent leurs véhicules, respectivement 4,8 jours / an et 4 jours / an de plus, que les entreprises appartenant à la première et à la deuxième classe d'effectifs.

2.1.3 La productivité des véhicules

COEFFICIENT DE CHARGEMENT DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	87,6	85,4	86,6	86,5 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	87,1	86,9	88,1	87,6 %
Coefficient de chargement (AxB)	76,3	74,2	76,3	75,8 %

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...).

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

La productivité des véhicules s'est légèrement améliorée en 2013 : +0,5 % pour le taux de parcours en charge et +0,2 % pour le taux de chargement sur parcours en charge.

A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule augmente donc en moyenne de +0,7 % en 2013.

Même si cette amélioration reste limitée, elle témoigne vraisemblablement d'une recherche d'optimisation des chargements.

Les stratégies de groupage de lots se développent. De ce fait, le pourcentage de relations effectuées avec un seul lot

diminue, passant de 59,6 % en 2012 à 53,4 % en 2013. A contrario, le nombre de lots transportés lors des opérations de chargements multiples augmente de +4,2 % cette année.

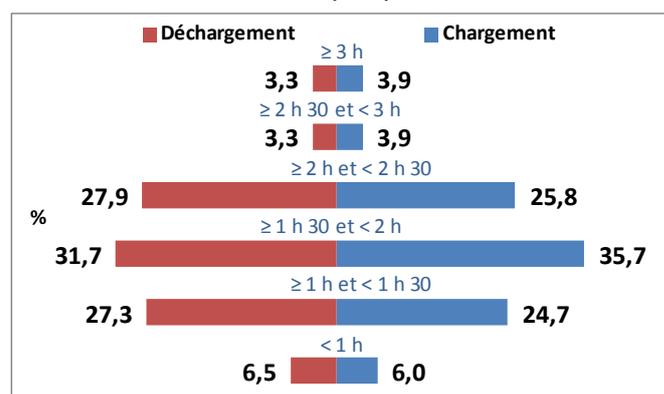
TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps d'attente d'un véhicule au chargement	1,71	1,62	1,66	1,66 h
Temps d'attente d'un véhicule au déchargement	1,65	1,62	1,63	1,63 h

Les temps d'attente augmentent en moyenne de +3,5 % en 2013. Il convient de rester prudent au moment d'interpréter les évolutions de ces variables, complexes à collecter.

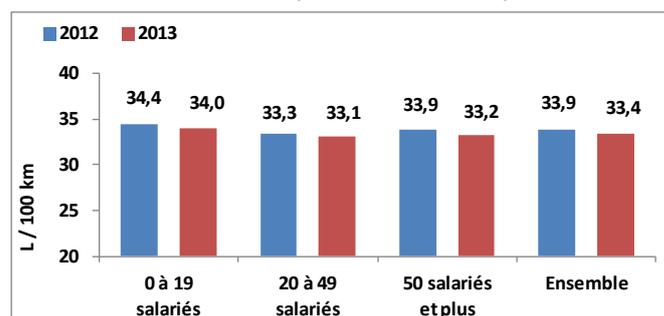
La répartition des temps d'attente s'est peu modifiée. On retrouve structurellement les mêmes caractéristiques que les années précédentes. La majorité des temps d'attente, 86,9 % pour le déchargement et 86,2 % pour le chargement, se concentre toujours entre 1 heure et 2 heures 30.

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



2.1.4 Le carburant

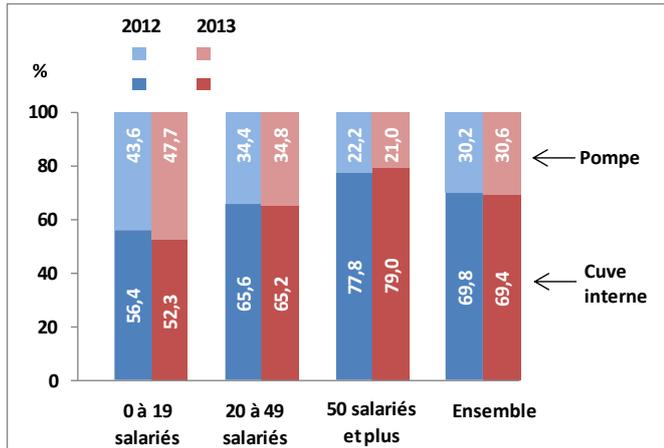
CONSOMMATION DES VEHICULES (EN LITRES AUX 100 KM)



La consommation des véhicules est stable. Elle avoisine tous les ans 33 litres aux 100 km, niveau « plancher » depuis plusieurs années (à même norme environnementale).

Il est encore trop tôt pour mesurer les effets de la nouvelle spécification Euro 6 sur cette statistique, un nombre très faible d'entreprises exploitant des véhicules Euro 6 au moment de l'enquête.

RAPPORT D'APPROVISIONNEMENT CUVE / POMPE



La part moyenne de l'approvisionnement interne varie peu en 2013. La structure d'approvisionnement oscille tous les ans autour de 70 % pour la cuve et 30 % pour la pompe.

Les derniers règlements techniques en matière de stockage de carburant sont des facteurs de stabilité des sources d'approvisionnement.

Les modifications des normes techniques et des règles de contrôle des citernes de carburant ont vraisemblablement eu un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

De plus, le différentiel de prix entre les deux sources d'approvisionnement n'est plus aussi important que par le passé. Par exemple en 2001, un transporteur payait, en moyenne annuelle, son gazole à la pompe 7,8 % plus cher qu'en s'approvisionnant en interne. En 2013, cet écart n'est plus que de + 2,7 %. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est donc moins évident aujourd'hui.

Par ailleurs, dans le contexte actuel, des tensions persistent entre les transporteurs et les distributeurs de carburant en vrac. Ces derniers accordent avec beaucoup de prudence des encours clients aux transporteurs, dont les bilans comptables se sont fortement dégradés depuis la crise de 2008/2009.

APPROVISIONNEMENT INTERNE EN CARBURANT

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre moyen de cuves par entreprise	0,67	0,91	2,78	1,82
Capacité totale d'approvisionnement en cuve	22,2	41,8	178,0	107,5 m ³

Les entreprises de 0 à 19 salariés restent moins équipées en citerne et hésitent à procéder à un tel investissement de plus en plus long à amortir.

La capacité totale d'approvisionnement interne dépend de la taille de l'entreprise : 22,2 m³ pour les entreprises de

0 à 19 salariés, 41,8 m³ pour celles de 20 à 49 salariés et 178 m³ pour celles de 50 salariés et plus.

Les prix de livraison varient avec les volumes commandés. Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 000 litres correspondant à une semi-citerne complète. Les petites entreprises, dont la capacité de stockage est souvent inférieure à 32 m³, bénéficient de prix moins attractifs.

2.1.5 L'utilisation du matériel

La législation européenne fixe régulièrement, en les abaissant, des seuils maximaux pour les rejets polluants des véhicules neufs. La spécification Euro 6 est entrée en application le 1^{er} janvier 2014. Pour les poids lourds, elle abaisse les plafonds d'émissions acceptés par Euro 5 de 80 % pour l'oxyde d'azote (NOx), de 72 % pour les hydrocarbures (HC) et de 50 % pour les particules.

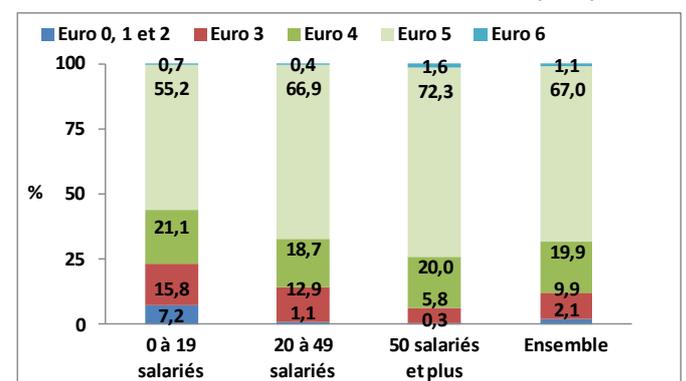
RAPPEL : EVOLUTION DES PLAFONDS D'EMISSIONS DEPUIS EURO 3

Norme Euro (date de mise en application)	Emissions en grammes par kilowatt-heure (g/kWh)			
	NOx	CO	HC	Particules
Euro 3 (octobre 2001)	5,0	2,1	0,66	0,13
Euro 4 (octobre 2006)	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro 5 (octobre 2009)	2,0	1,5	0,46	0,02
Euro 6 (janvier 2014)	0,4	1,5	0,13	0,01

Les 2/3 du parc 40T exploités en longue distance répondent à la norme Euro 5, norme en vigueur pour les véhicules neufs au moment de l'enquête.

La part de la norme Euro 5 progresse significativement en 2013 : + 14,5 points par rapport à 2012.

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

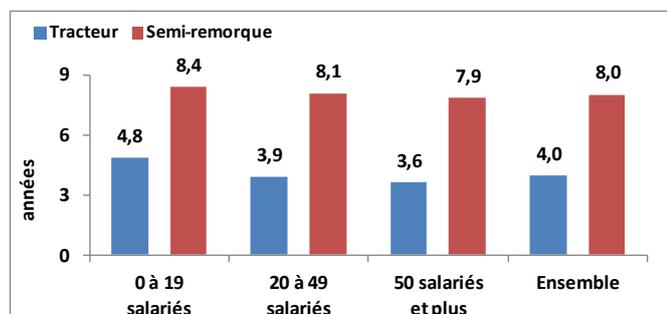


Certaines entreprises de TRM ont vraisemblablement anticipé le renouvellement de leurs véhicules en 2013, pour retarder l'acquisition future de tracteurs Euro 6, synonyme de surcoûts marqués de prix de véhicules. (cf. infra pages 10 et 11, § 2.2.5).

La norme Euro 5 est plus représentée dans les grandes entreprises : 72,3 % des véhicules répondent à cette norme, pour seulement 55,2 % dans les entreprises de 0 à 19 salariés et 66,9 % dans les celles de 20 à 49 salariés.

Un nombre infime d'entreprises enquêtées exploite des tracteurs Euro 6 en 2013.

AGE MOYEN DES VEHICLES (EN ANNEES)

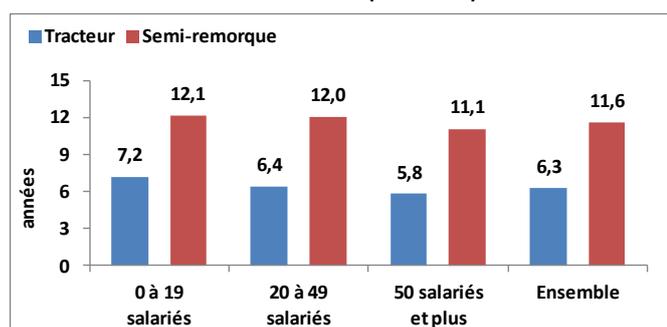


L'âge moyen des tracteurs diminue de - 4,8 % en 2013, sous l'effet de la reprise des renouvellements observée cette année (cf. page 8, § 2.1.6).

L'âge des véhicules décroît avec l'effectif. L'écart entre les classes extrêmes est de +/- 1,2 an pour les tracteurs et de +/- 0,5 an pour les semi-remorques.

Les entreprises de 50 salariés et plus développent des stratégies 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.

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICLES (EN ANNEES)



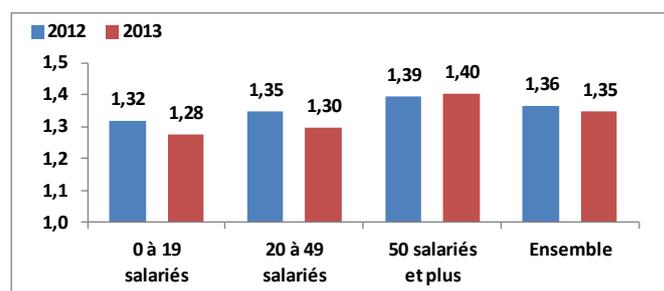
La durée de conservation moyenne d'un tracteur diminue de - 3,1 % en 2013. Cette donnée dépend principalement du mode de financement des véhicules. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après le financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location financière.

En 2013, on observe une augmentation de la part de la location dans le financement des tracteurs, qui passe de 13,7 % en 2012 à 16,6 % en 2013. Cette évolution influence vraisemblablement la statistique de durée de conservation.

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

L'âge et la durée de conservation des semi-remorques restent, comme tous les ans, significativement supérieurs à ceux des tracteurs.

RATIO SEMI-REMORQUE / TRACTEUR



Le ratio semi-remorque / tracteur varie peu en 2013. Il avoisine tous les ans 1,35. Confrontées à une conjoncture incertaine en 2013, les entreprises de TRM ont globalement peu fait évoluer leur parc en nombre.

Les entreprises de la première classe d'effectifs enregistrent le ratio le plus faible. L'achat de semi-remorques supplémentaires reste marginal pour ces petites entreprises, moins enclines à pouvoir répondre aux demandes globales des chargeurs.

Les études internationales du CNR montrent que ce ratio n'est pas systématiquement supérieur à 1 dans les autres pays européens. Les pavillons spécialisés sur le transport international (comme ceux de certains PECO) comptent moins de semi-remorques que de tracteurs. Ils effectuent des opérations de traction pure, stratégie clairement distincte de l'activité traditionnelle française.

Un exemple, pour la Pologne, premier pavillon européen à l'international, la « fiche pays » du CNR d'octobre 2010 indique que ratio semi-remorque / tracteur est inférieur à 1 pour ce pays, où le transport international est majoritaire dans l'ensemble de l'activité du pavillon.

2.1.6 Le renouvellement et le financement des véhicules

TAUX DE RENOUELEMENT DU PARC EN 2013 (EN %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	16,5	16,4	20,3	18,5 %
Semi-remorque	4,2	6,8	6,3	5,9 %

Le taux de renouvellement des tracteurs progresse en 2013, passant de 16 % en 2012 à 18,5 % en 2013.

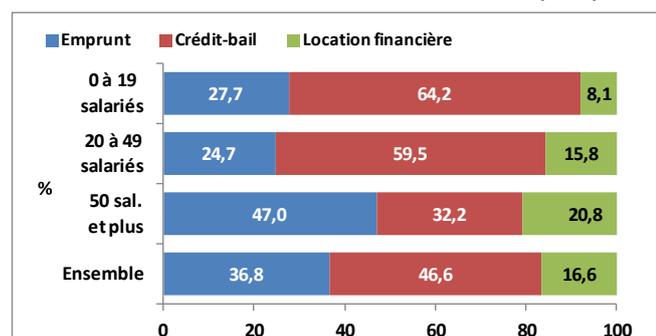
La norme Euro 6, entrée en vigueur pour les tracteurs neufs à compter du 1^{er} janvier 2014, génère une inflation significative des prix de véhicules, estimée par le CNR à environ + 13 % par rapport à Euro 5.

Quand elles en ont eu la possibilité financière, les entreprises de TRM ont alors anticipé en 2013 le renouvellement de leurs véhicules, pour retarder l'achat futur de tracteurs de norme Euro 6, plus onéreux. Pour les professionnels et les experts du secteur, ce phénomène est particulièrement perceptible au second semestre 2013. Le marché des ventes de tracteurs neufs reprend ainsi fortement au troisième et au quatrième trimestre 2013 : + 13,2 % et + 42,3 % respectivement par rapport aux mêmes trimestres de 2012.

Le taux de renouvellement des semi-remorques diminue cette année, passant de 8,4 % en 2012 à 5,9 % en 2013. Le marché des ventes de véhicules tractés connaît une crise persistante depuis 2008. Le nombre annuel d'immatriculations de remorques (> 6 tonnes) et semi-remorques neuves s'est ainsi effondré de - 47,6 % entre 2008 et 2013 (moyennes calculées sur les neuf premiers mois de chaque année).

De manière générale, le taux de renouvellement des tracteurs est significativement plus important que celui des semi-remorques. L'usure des tracteurs génère, à partir d'un certain seuil d'exploitation ou de conservation, des surcoûts de maintenance exponentiels, grevant anormalement la rentabilité des véhicules. Sauf accidents imprévus, l'usure mécanique des semi-remorques se limite à l'entretien courant (freins, plancher, rideaux...), dont les coûts sont d'une ampleur bien inférieure à ceux, par exemple, de l'entretien-réparations de la chaîne cinématique d'un tracteur.

REPARTITION DU PARC MOTEUR PAR MODE DE FINANCEMENT (EN %)

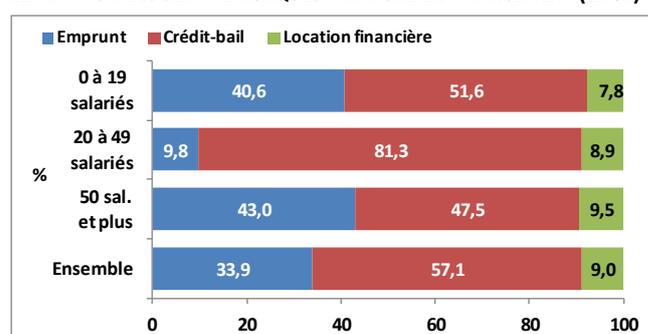


Le mode de financement principal des véhicules sur l'ensemble de l'échantillon est le crédit-bail. Il représente 46,6 % des financements. Une constante dans l'observation depuis plusieurs années, la location financière est une pratique minoritaire, alors qu'elle représentait 44 % des financements en 2000.

L'analyse par classe d'effectifs fait apparaître des dispersions marquées. La part de l'emprunt est maximale pour les entreprises de 50 salariés et plus et représente 47 % des financements. La structure financière plus large de ces entreprises favorise l'utilisation d'emprunts classiques. Les entreprises des deux premières classes d'effectifs privilégient nettement le crédit-bail pour financer leurs véhicules.

Le recours à la location croît avec l'effectif. Les entreprises de 50 salariés et plus financent leurs tracteurs par la location dans une proportion non négligeable (20,8 % des cas).

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



Le crédit-bail est aussi le mode privilégié par les entreprises pour financer leurs semi-remorques. Les véhicules tractés coûtant moins cher, l'arbitrage entre les trois modes de financement est moins décisif.

APPARTENANCE A UN GROUPE - PART DE LA LOCATION FINANCIERE DANS LE FINANCEMENT DES VEHICULES

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
% de la location dans le financement d'un tracteur	38,9 %	11,1 %	16,6 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	47,6 %	2,3 %	9,0 %

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

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, significativement plus fréquent pour les entreprises membres d'un groupe.

2.1.7 Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2013 / 2012 DES PRINCIPALES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES 40T LD

	2012	2013	Evolution
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	112 700 km	111 830 km	- 0,8 %
Ratio conducteur / véhicule	1,07	1,07	0 %
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	229,8 j	229,4 j	- 0,2 %
Kilométrage journalier moyen	490 km	487 km	- 0,6 %
Vitesse moyenne	66,9 km/h	66,9 km/h	0 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,36	1,35	- 0,7 %
Taux de kilométrage en charge	86,1 %	86,5 %	+ 0,5 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,4 %	87,6 %	+ 0,2 %
Coefficient de chargement du véhicule	75,3 %	75,8 %	+ 0,7 %
Indicateur de productivité du véhicule	2,122 M t.km	2,119 M t.km	- 0,1 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,60 h	1,66 h	+ 3,7 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,58 h	1,63 h	+ 3,2 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Le carburant

COUT DU CARBURANT

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Carburant : coût kilométrique	0,358	0,347	0,347	0,350 €/km

L'enquête mesure le coût net de carburant : achats de carburant déduits 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 2013, fixé par la circulaire DA n° 13-039 du 12 novembre 2013 du Ministère de l'Economie et des Finances.

Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2013. Les consommations observées au moment de l'enquête sont présentées en page 6 (§2.1.4).

2.2.2 Les pneumatiques

COUT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pneumatiques : coût kilométrique	0,030	0,029	0,029	0,029 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	8,8	4,7	22,2	14,6 %

Le coût kilométrique moyen de pneumatiques enregistre une diminution de - 3,3 % en 2013.

Plusieurs raisons expliquent cette évolution :

- Les conduites économiques en carburant, préconisées dans de nombreuses entreprises, se traduisent indirectement par un allongement des performances des pneumatiques.
- L'amélioration des technologies génère un accroissement de la durée de vie des carcasses.
- Après avoir fortement augmentés ces dernières années, les prix moyens de pneus sont stables en 2013.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques proposée par les grands manufacturiers du secteur concerne principalement les entreprises de 50 salariés et plus, ce type de prestation étant plus adapté pour des grandes flottes.

2.2.3 L'entretien-réparations

COUT, CONTRATS D'ENTRETIEN-REPARATIONS ET DE FULL-SERVICE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,082	0,078	0,070	0,075 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	2,7	8,0	5,3	5,4 %
Pourcentage de contrats full-service	10,0	6,8	1,6	4,9 %

Le coût d'entretien-réparations décroît avec la taille de l'entreprise. Les grandes entreprises bénéficient vraisemblablement d'un effet taille qui leur permet d'optimiser les coûts d'atelier (pièces et mains-d'œuvre).

Le coût de maintenance dépend aussi de l'âge moyen des véhicules. Le coût est ainsi minimal pour les entreprises de 50 salariés et plus, qui exploitent les véhicules les plus récents (3,6 ans d'âge moyen, contre 4,8 ans pour les entreprises de 0 à 19 salariés et 3,9 ans pour les entreprises de 20 à 49 salariés).

L'analyse du coût d'entretien-réparations en fonction de l'âge des tracteurs confirme cette relation entre vieillissement des véhicules et surcoût de maintenance.

COUT D'ENTRETIEN-REPARATIONS EN FONCTION DE L'AGE DES TRACTEURS

Age moyen des véhicules tracteurs *	≤ 2,8 ans	> 2,8 ans et ≤ 3,8 ans	> 3,8 ans et ≤ 5 ans	> 5 ans
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,068	0,068	0,078	0,082 €/km

* Chaque intervalle représente 25 % de l'échantillon (notion de quartile statistique)

Les contrats d'entretien-réparations restent toujours souscrits en nombre limité (5,4 % des entreprises de l'échantillon 2013).

Les contrats de « full-service », qui incluent les prestations d'assurances, d'entretien-réparations, de pneumatiques et de financement, sont comme tous les ans très rares et concernent seulement 4,9 % des entreprises du panel 2013.

Les dispersions par classe d'effectifs (moindre recours des grandes entreprises) sont peu explicables. Le faible nombre de réponses positives limite les interprétations.

2.2.4 Les péages autoroutiers

COÛTS DE PEAGES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	9 251	8 254	8 627	8 828 €
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,082	0,074	0,077	0,079 €/km

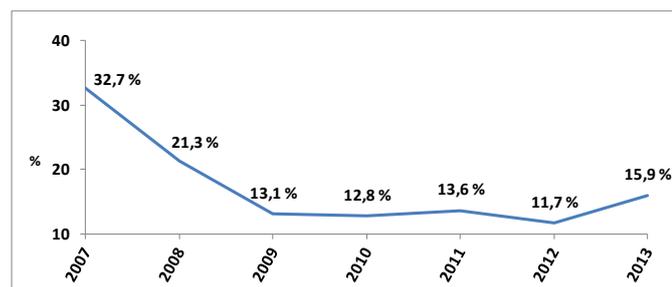
Les dépenses annuelles de péages autoroutiers augmentent en 2013 de + 2,1 %. Les tarifs autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés dans des proportions équivalentes (en moyenne annuelle + 2,1 % en 2013).

Conséquence arithmétique : le recours à l'autoroute est stable en 2013.

Cette estimation ne concerne que la famille des véhicules étudiés dans l'enquête, les ensembles articulés 40 tonnes du pavillon français exploités en longue distance.

A la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le nombre d'entreprises répondant par l'affirmative en 2013 reste très minoritaire, alors qu'il représentait près du tiers des entreprises interrogées en 2007.

% D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE



Sur le long terme, les entreprises de TRM sont confrontées à une hausse marquée du coût d'usage de l'autoroute, estimée par le CNR à + 37,4 % entre 2007 et 2013 (taux de croissance moyen annuel de + 5,4 %).

Celles-ci ne recourent donc plus systématiquement à l'autoroute comme par le passé.

PARMI LES ENTREPRISES NE PRIVILEGIANT PAS SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE, % D'ENTREPRISES :

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
fixant l'itinéraire des conducteurs	30,3	65,6	53,2	51,2 %
fournissant aux conducteurs une liste de tronçons à éviter	53,6	64,6	78,0	69,0 %

Parmi les entreprises ne privilégiant pas systématiquement l'autoroute :

- 51,2 % d'entre elles déclarent fixer de manière générale l'itinéraire des conducteurs.
- 69 % d'entre elles déclarent fournir aux conducteurs des tronçons autoroutiers à éviter.

Ces stratégies de fixation et d'optimisation des itinéraires restent moins répandues dans les petites entreprises. Ces dispersions sont à rapprocher de celles observées en matière d'équipements informatiques, présentées en page 18 (§2.7).

2.2.5 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 VEHICULES NEUFS

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	79 064	78 467	77 747	78 232 €
Semi-remorque	27 397	26 148	26 212	26 466 €

La valeur moyenne d'un tracteur neuf augmente de + 2,5 % en 2013. En 2013, nombre d'entreprises ont renouvelé leurs tracteurs de norme Euro 3 et 4 par des véhicules Euro 5 de dernière génération, plus onéreux.

Autre explication à cette hausse des prix, plusieurs constructeurs ont changé leur gamme de véhicules en 2013. Certains d'entre eux ont alors pratiqué des revalorisations tarifaires non négligeables.

La valeur des tracteurs décroît avec l'effectif. Ces distorsions peuvent renvoyer à des « rapports de marchés » plus ou moins favorables liés à la taille de l'entreprise. Les petites entreprises, qui achètent des matériels souvent à l'unité, ont un poids commercial limité.

Néanmoins, l'observation est plus homogène en 2013 que les années précédentes.

La différence de prix entre les deux classes extrêmes se réduit quasiment de moitié, passant de 2 519 € en 2012 à 1 317 € en 2013. Les pratiques des « patrons artisans » reposant sur l'exploitation de tracteurs haut de gamme (puissants, toutes options), se sont vraisemblablement rationalisées avec la crise.

La valeur moyenne d'une semi-remorque est stable en 2013.

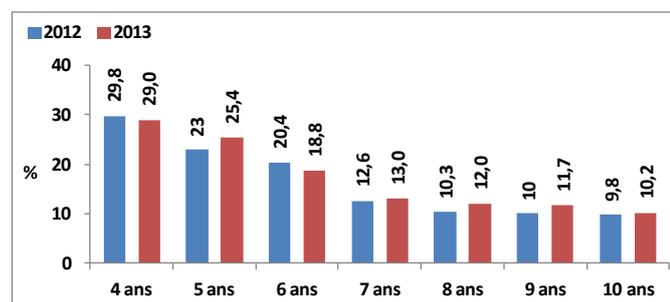
L'effet taille de l'entreprise est moins net pour les semi-remorques. Les enjeux économiques moindres et les gammes de produits homogènes ne sont pas facteurs d'économies d'échelle. De plus, les commandes se font en nombre limité, selon la demande de transport. La durée de conservation d'une semi-remorque reste largement supérieure à celle des véhicules moteurs. En moyenne, les entreprises exploitent leurs semi-remorques 5,3 ans de plus que leurs tracteurs. Les entreprises ont alors moins d'atouts économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur.

VALEUR DE REVENTE DES VEHICULES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	13 927	11 756	14 633	13 733 €
Semi-remorque	3 052	2 274	2 444	2 539 €

Les valeurs moyennes de revente des véhicules augmentent en 2013 de + 5,8 % pour un tracteur et de + 2,2 % pour une semi-remorque. Les perspectives de « sur-inflation » des véhicules Euro 6 ont vraisemblablement eu un effet haussier sur les prix des véhicules d'occasion.

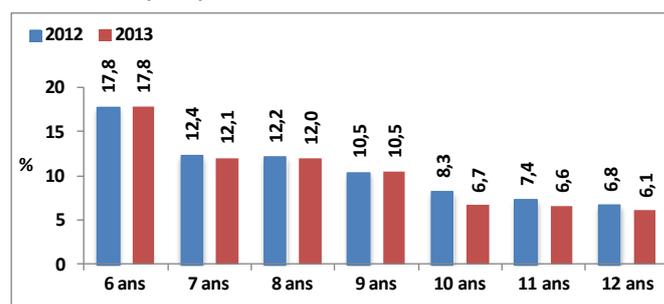
VALEUR RESIDUELLE D'UN TRACTEUR SELON LA DUREE DE CONSERVATION (EN %)



Les taux de valeur résiduelle décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Ils varient pour les tracteurs de 29 % à 4 ans à 10,2 % à 10 ans.

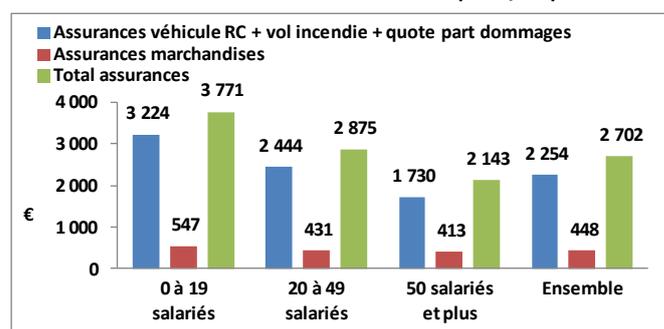
Les taux de valeur résiduelle des semi-remorques s'échelonnent de 17,8 % à 6 ans à 6,1 % à 12 ans.

VALEUR RESIDUELLE D'UNE SEMI-REMORQUE SELON LA DUREE DE CONSERVATION (EN %)



2.2.6 Les assurances

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES PAR VEHICULE (EN € / AN)



Le montant total annuel des assurances rapporté à un véhicule augmente de + 2,4 % en 2013.

Avec les phénomènes d'anticipation de renouvellement de véhicule évoqués précédemment, le nombre de véhicules en cours de financement, i.e. assurés dommage « tous risques », augmente.

L'assurance apparaît comme la composante de coût de véhicule la plus différenciée selon les entreprises. Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent un coût d'assurances supérieur de + 76 %, par rapport à celui des entreprises de 50 salariés et plus.

Ces dernières profitent d'un rapport de force plus favorable avec leurs prestataires d'assurances. Autre explication, les grandes entreprises de l'échantillon pratiquent plus fréquemment que les autres l'auto-assurance.

Les types de couvertures disparates (« au tiers », « tous risques », durée de la couverture, etc.) influent sur le montant des primes d'assurances flotte.

Les entreprises de TRM assurent « tous risques » leurs véhicules récents, en cours de financement. Les coûts d'assurances véhicule enregistrent une relation décroissante avec l'âge des véhicules.

MONTANT ANNUEL D'ASSURANCES VEHICULE SELON L'AGE DES TRACTEURS

Age moyen des véhicules tracteurs *	≤ 2,8 ans	> 2,8 ans et ≤ 3,8 ans	> 3,8 ans et ≤ 5 ans	> 5 ans
Assurances véhicule par an	2 450	2 345	2 197	1 947 €

* Chaque intervalle représente 25 % de l'échantillon (notion de quartile statistique)

Les primes d'assurance marchandises sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises et de la nature de la marchandise transportée. Elles dépendent dans une moindre mesure de considérations commerciales. L'appartenance à un groupe de transport apparaît comme un autre facteur de dispersion du poste assurances.

APPARTENANCE A UN GROUPE - MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES PAR VEHICULE

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 252	2 844	2 702 €

2.2.7 Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2013 / 2012 DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE COÛTS D'UN VEHICULE 40T LD

	2012	2013	Evolution
Carburant *	0,365 €/km	0,350 €/km	- 4,1 %
Entretien-réparations *	0,073 €/km	0,075 €/km	+ 2,7 %
Pneumatiques *	0,030 €/km	0,029 €/km	- 3,3 %
Péages *	0,077 €/km	0,079 €/km	+ 2,6 %
Valeur d'achat d'un tracteur	76 319 €	78 232 €	+ 2,5 %
Valeur d'achat d'une semi-remorque	26 440 €	26 466 €	+ 0,1 %
Assurance RC + VI + quote-part dommages	2 199 €	2 254 €	+ 2,5 %
Assurance marchandises transportées	440 €	448 €	+ 1,8 %
Total assurances	2 639 €	2 702 €	+ 2,4 %

* Coûts rapportés au kilométrage total parcouru

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

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Dans cette enquête, le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés au parc homogène des ensembles articulés 40 tonnes exploités longue distance (40T LD) :

- Les conducteurs à plein temps : conducteurs de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés exclusivement au parc de véhicules 40T LD.
- Les conducteurs à temps partiel : conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement au parc de véhicules 40T LD.
- Les conducteurs en CDD, affectés au parc de véhicules 40T LD.
- Les conducteurs intérimaires, affectés au parc de véhicules 40T LD.

CATEGORIE DE CONDUCTEURS AFFECTES A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD

Pourcentage d'entreprises ayant recours :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
à des conducteurs à plein temps	100,0	100,0	100,0	100,0 %
à des conducteurs à temps partiel	15,8	14,7	6,2	10,6 %
à des conducteurs en CDD	5,3	10,3	12,3	10,2 %
à des conducteurs intérimaires	8,1	8,8	8,6	8,6 %

Le recours à des conducteurs à temps partiel reste minoritaire en 2013 et concerne 10,6 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises font appel à ces personnels complémentaires, principalement 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. Celles-ci comptent par définition un effectif permanent sur la longue distance plus important que les entreprises des deux premières classes d'effectifs. Elles sont alors en capacité de se réorganiser en interne plus facilement pour compenser une absence ou satisfaire une demande de transport non planifiée.

10,2 % des entreprises de l'échantillon ont recours à des emplois en contrat à durée déterminée. Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée apparaît souvent comme une étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Il est à noter que le taux de recours à des CDD croît avec la taille de l'entreprise.

Les contrats d'intérim concernent 8,6 % des entreprises en 2013, contre 6,9 % en 2012. Cette évolution est confirmée par celle du niveau d'emploi global de l'intérim dans le transport et l'entreposage.

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

	2012 TRI 4	Evolution trimestrielle (%)			En moyenne sur les 9 premiers mois 2013 / 2012
		2013 TRI 1	TRI 2	TRI 3	
Intérim utilisé dans le transport et l'entreposage	+ 5,0	+ 0,7	- 3,3	+ 3,4	+ 3,1 %

Sources : SOeS d'après INSEE

Comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre un taux moyen de recours à l'intérim proche de 3 % (source Bilan social SOeS décembre 2013, selon DARES), son 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.

De manière globale, le niveau d'emploi des entreprises du secteur du transport routier de fret, comprenant le TRM en longue distance, diminue légèrement sur les neuf premiers mois de l'année 2013 (- 0,9 % par rapport aux neuf premiers mois de 2012).

L'indicateur de tension du marché du travail « transport et logistique » pour le métier « conduite de transport de marchandises sur longue distance » diminue lui aussi en 2013.

INDICATEUR DE TENSION - CONDUITE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN LONGUE DISTANCE

	2012 TRI 4	2013 TRI 1	2013 TRI 2	2013 TRI 3	Moyenne de long terme
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	0,50	0,47	0,45	0,48	0,87

Sources : SOeS à partir de Dares, Pôle emploi

Cet indicateur, qui rapporte les offres collectées par Pôle Emploi aux demandes d'emploi, se situe sur les trois premiers trimestres de 2013, en deçà de son niveau de fin d'année 2012. Il demeure toujours significativement inférieur à sa valeur moyenne de long terme (0,87).

Les paragraphes suivants (2.3.2 à 2.3.7) détaillent les conditions d'emploi et de rémunérations des conducteurs affectés à **plein temps** à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes.

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

Les conducteurs affectés à plein temps à la famille de véhicules longue distance 40 tonnes répondent aux qualifications 138 M et 150 M définis dans la Convention collective de la manière suivante :

- « Groupe 6, coefficient 138 M : conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC, répondant en outre à la définition du conducteur de groupe 3. La possession d'un certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme FPA peut être exigée.
- Groupe 7, coefficient 150 M : conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd (porteur ou tracteur) possédant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises. »

QUALIFICATION ET ANCIENNETE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

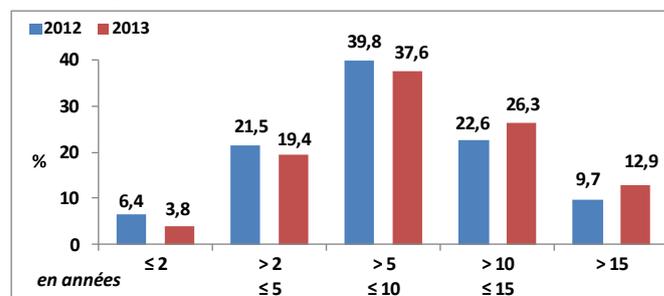
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	93,5	88,3	95,0	92,9 %
Ancienneté en entreprise	9,7	10,4	8,6	9,3 ans

La part des conducteurs 150 M est voisine comme en 2012 de 93 %. L'octroi de ce coefficient reste 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 est de 9,3 ans.

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

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



2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

ACTIVITE ANNUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

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 par an	218,8	214,9	213,2	214,9 j

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté à plein temps à la famille de véhicule longue distance 40 tonnes est de 214,9 jours, soit 0,6 jour de moins qu'en 2012.

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

(52 semaines - 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 9 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2013, soit 226 jours.

On obtient un écart de 11,1 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels. Ce nombre de jours neutralisés était de 12,5 en 2012.

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 congés ou n'a pas été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette statistique.

Le temps de service mensuel d'un conducteur plein temps s'élève à 204,5 heures. Il est stable en 2013 (-0,1 % par rapport à l'année dernière). Contrôler les temps de service et de facto les heures supplémentaires reste une préoccupation majeure des entreprises de TRM.

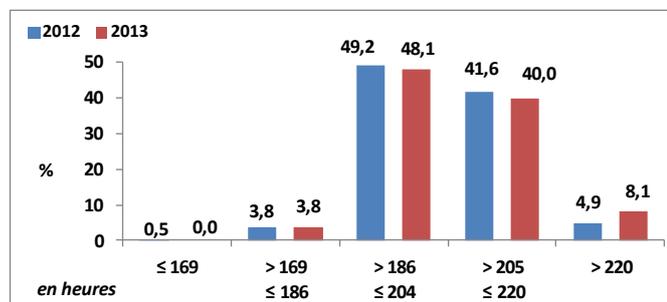
TEMPS DE SERVICE ET TEMPS DE CONDUITE MENSUELS D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Temps de service mensuel	207,5	203,7	203,6	204,5 h
Temps de conduite mensuel	155,8	151,6	148,8	151,1 h
% de temps de conduite dans le temps de service	75,1	74,4	73,1	73,9 %

Le temps de service décroît par classe d'effectifs, ce qui est logique à l'aune des variations inverses du ratio conducteur par véhicule : 1,04 pour les entreprises de 0 à 19 salariés, contre 1,06 pour celles de 20 à 49 salariés et 1,09 pour celles de 50 salariés et plus.

Le niveau particulièrement élevé des temps de service et des temps de conduite de la première classe s'explique aussi par la présence des conducteurs « artisans patrons », qui, dans l'exercice de leur profession, enregistrent un temps de service usuellement supérieur à la moyenne de celle des conducteurs salariés, et utilisent généralement au maximum le potentiel légal de conduite.

REPARTITION DES CONDUCTEURS A 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. Seulement 3,8 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire inférieure à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance.

La part des entreprises rémunérant leurs conducteurs sur plus de 220 heures reste minoritaire, même si elle augmente en 2013.

2.3.5 La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps

Les rémunérations indiquées ci-après sont celles constatées au cours du 4^{ème} trimestre 2013 à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs longue distance employés à plein temps. La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel, les primes et les indemnités usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois.

Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2013.

Les salaires bruts mensuels observés augmentent de + 1,8 % en 2013.

Cette évolution est logique. Les minima de rémunération inscrits dans la Convention collective ont été revalorisés par l'accord social du 19 décembre 2012, de + 2,2 % pour des conducteurs 138 M et 150 M, à compter du :

- 1^{er} janvier 2013, pour les entreprises signataires de l'accord du 19 décembre 2012.
- 12 juillet 2013, pour l'ensemble des autres entreprises (date de publication au Journal Officiel n°0160 de l'arrêté du 2 juillet 2013 d'extension de l'accord dans la Convention collective).

A 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.

On comparera ci-après les minima conventionnels aux salaires observés dans chacune des trois classes d'effectifs :

- Dans la classe 0 à 19 salariés, pour un temps de service de 207,5 heures et une ancienneté de 9,7 ans, les montants conventionnels sont de 2 247 € au coefficient 138 M et 2 309 € au 150 M. Le salaire moyen observé, 2 353 €, est supérieur respectivement de +4,7 % et +1,9 % aux minima prévus pour ces coefficients.

- Dans la classe 20 à 49 salariés, pour un temps de service de 203,7 heures et une ancienneté de 10,4 ans, les minima s'élevaient à 2 233 € pour le coefficient 138 M et à 2 294 € pour le coefficient 150 M. Le salaire moyen observé (2 301 €) se situe à + 3,0 % par rapport au 138 M et à + 0,3 % par rapport au 150 M.
- Dans la classe 50 salariés et plus, pour un temps de service de 203,6 heures et une ancienneté de 8,6 ans, les salaires minima sont pour les coefficients 138 M et 150 M, respectivement de 2 189 € et de 2 249 €. Les écarts avec le salaire moyen observé en 2013 (2 305 €) se positionnent à + 5,3 % et + 2,5 %.

Les primes ont diminué significativement en 2013 : - 10,3 % pour les primes versées mensuellement et - 13,6 % pour les primes versées annuellement.

Les primes mensuelles incluent les indemnités dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non accident ou recherche de fret).

Ces dernières constituent par nature un complément de rémunération variable avec l'activité de l'entreprise.

Les primes annuelles sont de nature distincte et dépendent généralement des performances économiques ou financières des entreprises en fin d'exercice comptable. Leur diminution observée en 2013 peut s'analyser comme une conséquence de la détérioration de la santé financière des entreprises de l'échantillon.

Finalement, la rémunération globale (salaires + primes) d'un conducteur LD 40T augmente de + 1,3 % en 2013.

2.3.6 Les frais de déplacement des conducteurs à plein temps

FRAIS DE DEPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	9 115	8 265	8 781	8 724 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	41,66	38,46	41,19	40,60 €

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des taux forfaitaires définis en annexe 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 2012, le montant des frais de déplacement par jour d'activité diminue de - 0,9 %. Cette diminution traduit le recentrage des activités des entreprises évoqué

précédemment. Notons que ces variations proviennent aussi vraisemblablement d'un effet d'échantillon.

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

Le facteur kilométrique intervient lui aussi, mais dans une moindre mesure. La probabilité de découcher augmente certes à mesure que la distance parcourue s'allonge. Néanmoins, le nombre de découchés et de repas potentiels est plafonné, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, à 4 nuitées et 9 repas, et ce quelle que soit la distance hebdomadaire effectuée.

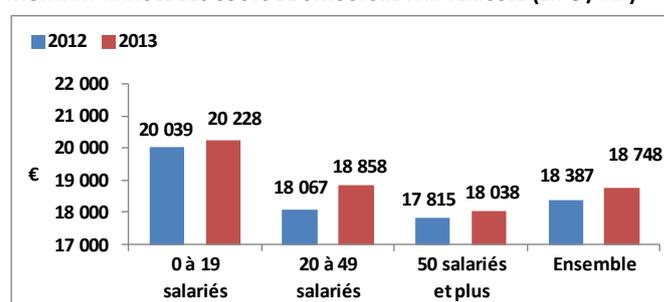
2.3.7 Comparatif 2013 / 2012, situation dernier trimestre de chaque année

EVOLUTION 2013 / 2012 DES COÛTS DE PERSONNEL DE CONDUITE

Conducteur à plein temps	2012	2013	Evolution
Salaire mensuel	2 275 €	2 315 €	+ 1,8 %
Primes moyennes mensuelles	68 €	61 €	- 10,3 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	22 €	19 €	- 13,6 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 365 €	2 395 €	+ 1,3 %
Nombre de jours d'activité du conducteur	215,5 j	214,9 j	- 0,3 %
Montant annuel des frais de déplacement	8 826 €	8 724 €	- 1,2 %
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	40,96 €	40,60 €	- 0,9 %

2.4 Les coûts de structure

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



Les coûts de structure annuels rapportés à un véhicule augmentent de + 2 % en 2013.

Les raisons principales de cette évolution résident dans l'inflation annuelle observée pour les sous-composantes coûts de service (+ 0,9 %), personnels administratifs (+ 2,8 %) et coûts des locaux (+ 1,9 %).

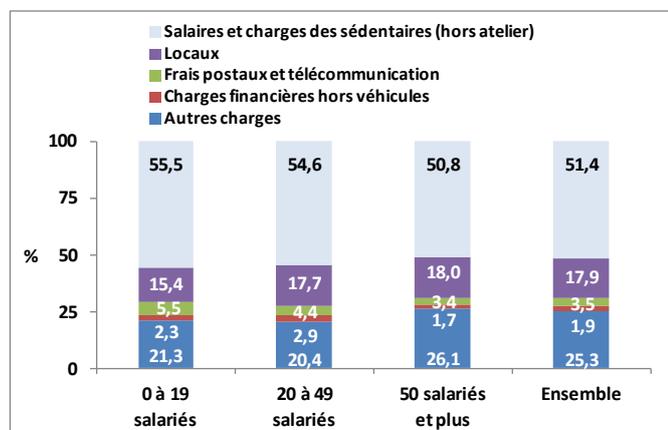
Les coûts de structure décroissent avec la taille de l'entreprise. Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle et vraisemblablement d'effets organisationnels.

APPARTENANCE A UN GROUPE - COÛTS DE STRUCTURE ANNUELS RAPPORTÉS A UN VEHICULE

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
Coûts de structure	17 420	19 274	18 748 €

L'appartenance à un groupe apparaît comme une autre clé de segmentation des coûts de structure. Les structures de groupe permettent de mutualiser certains coûts administratifs de gestion sur toutes les entités du même groupe.

REPARTITION PAR NATURE DE CHARGES (EN %)



Les coûts de personnels administratifs représentent toujours environ la moitié des coûts de structure. Ce rapport est une constante dans l'observation depuis plusieurs années.

La part des coûts immobiliers augmente avec la taille des entreprises, les surfaces de parking et de stockage croissant logiquement avec la taille du parc exploité.

Inversement, le poids des frais postaux et de télécommunication décroît avec l'effectif : 5,5 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 4,4 % pour celles de 20 à 49 salariés et 3,4 % pour celles de 50 salariés et plus.

Les grandes entreprises bénéficient d'économies d'échelle pour les coûts de télécommunication. Autre explication, plus l'entreprise est importante, plus elle traite avec des clients directs et moins elle utilise les moyens de communication nécessaires à la recherche de fret (bourse de fret et téléphone).

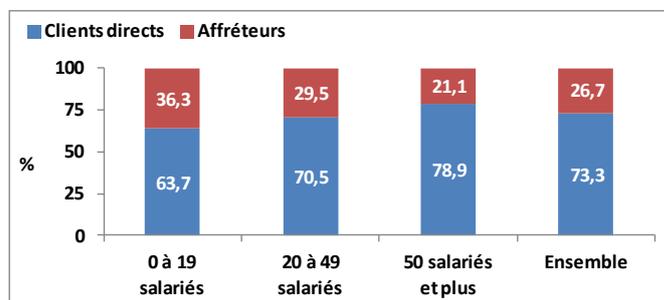
On peut étayer ce constat en analysant précisément la nature de la clientèle des entreprises (voir § 2.5 ci-après).

2.5 Clients et délais de paiement

Les clients directs sont majoritaires et représentent près de trois clients sur quatre des entreprises de TRM en longue

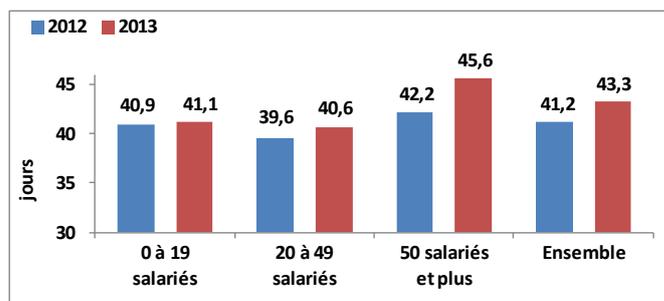
distance. Ils deviennent plus présents à mesure que la taille de l'entreprise est importante. Les grandes entreprises sont les mieux armées pour répondre aux appels d'offre et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

NATURE DES CLIENTS (EN %)



Les délais de paiement convenus lors 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 ».

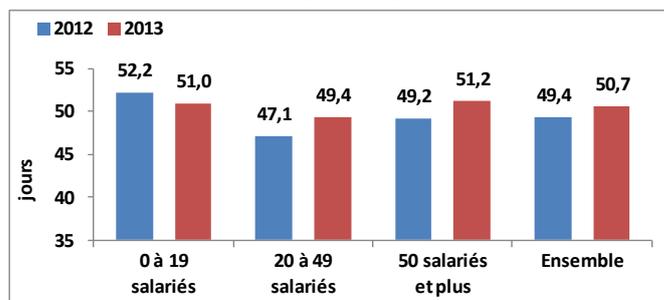
DELAI DE PAIEMENT CLIENTS DIRECTS (EN JOURS)



Les délais de paiement moyens se détériorent cette année : +2,1 jours pour les clients directs et +1,3 jours pour les commissionnaires ou affréteurs.

Depuis 2007, dernière année pleine d'avant crise, ils augmentent respectivement de +3,1 jours (+7,7 %) et +7,4 jours (+17,1 %). La conjoncture économique a donc incontestablement tendu les rapports commerciaux entre les transporteurs et leurs clients, grevant alors indirectement la trésorerie des entreprises de TRM.

DELAI DE PAIEMENT AFFRETEURS (EN JOURS)



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 Comité en matière de carburant se trouve donc placée au centre de ce dispositif légal. Qu'en est-il réellement dans la pratique des entreprises ?

FREQUENCE DE PRATIQUE D'INDEXATION GAZOLE

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	86,8	95,6	100,0	95,9 %

La fréquence d'indexation atteint cette année 95,9 %.

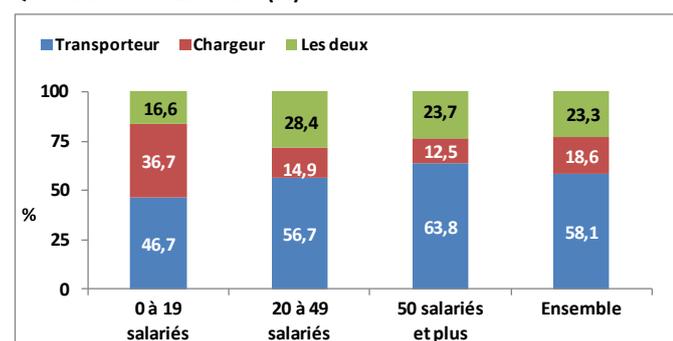
Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît. Les petites entreprises qui ont le plus recours aux bourses de fret, et donc aux relations spots non assujetties par définition à l'indexation légale, mettent en œuvre moins fréquemment cette indexation. Le taux de pratique reste toutefois très élevé (86,8 % en 2013).

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

2.6.1 La part relative du carburant

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

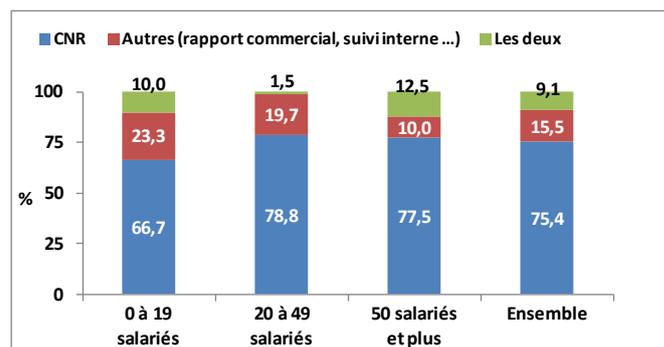
QUI FIXE LA PART RELATIVE ? (%)



Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans 36,7 % des cas pour les entreprises de la première classe d'effectifs. Cette influence diminue significativement avec la taille de l'entreprise.

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

D'APRES QUELLE SOURCE ? (%)



2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Cette année, le CNR a modifié les modalités de réponses à cette question et introduit des réponses « fermées » en fonction du choix de l'indicateur. Cette modification permet une exploitation plus précise des résultats.

INDICATEURS D'INDEXATION GAZOLE MAJORITAIREMENT UTILISES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Indice gazole professionnel CNR	37,5	33,3	29,0	32,1 %
Indice gazole HTVA CNR	0,0	4,2	5,0	3,6 %
Prix cuve CNR	43,8	48,6	58,0	52,3 %
Un indicateur CNR	81,3	86,1	92,0	88,0 %
Prix pompe	9,4	8,3	5,0	6,9 %
Calculs spécifiques transporteurs	0,0	1,4	1,0	0,9 %
Calculs spécifiques chargeurs	6,2	2,8	0,0	2,1 %
Autres	3,1	1,4	2,0	2,1 %
Autres sources que le CNR	18,7	13,9	8,0	12,0 %

Les entreprises privilégient majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole. Seulement 12 % d'entre elles optent pour une autre référence (DIREM, calculs spécifiques...).

Le recours au CNR est moins fréquent pour les petites entreprises. Ces dernières recourent plus fréquemment (par libre choix ou non) à des indicateurs d'évolution externes au CNR. Leur sous-équipement en cuve interne de gazole (cf. supra pages 5 et 6, § 2.1.4) peut aussi justifier cette préférence pour des indicateurs ne provenant pas du CNR.

2.7 L'usage de l'informatique pour le calcul d'itinéraires

Nouveauté de l'enquête 2013, le CNR a interrogé les entreprises sur les solutions informatiques qu'elles utilisent pour planifier les itinéraires de leurs poids lourds. Comme toujours lors de l'ajout de nouvelles questions fermées, les premiers résultats sont soumis à réserves (bonne

compréhension des questions, des modalités de réponses, etc.).

Les conclusions principales de l'interrogation 2013 détaillées ci-dessous, devront donc être consolidées lors de la prochaine vague d'enquêtes en 2014.

TAUX DE RECOURS A L'INFORMATIQUE POUR DETERMINER LES ITINERAIRES

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Informatique en général (internet + logiciel)	44,7	80,9	87,7	76,1 %
Solution globale interfacée avec les données de l'entreprise (TMS, ERP...)	0,0	14,7	27,2	17,8 %

Premier constat, l'usage de l'informatique (internet ou logiciel) dans la détermination des itinéraires est très répandu puisqu'il concerne 76,1 % des entreprises. Les entreprises n'utilisant pas cette solution opèrent vraisemblablement sur des lignes régulières dont les parcours sont connus.

Les résultats font apparaître des dispersions marquées par classe d'effectifs. Le taux de recours à l'informatique pour déterminer l'itinéraire n'est que de 44,7 % pour les entreprises de 0 à 20 salariés, alors qu'il atteint 80,9 % pour celles de 20 à 49 salariés et 87,7 % pour celles de 50 salariés et plus.

Parmi les solutions informatiques utilisées pour calculer les itinéraires, le recours à un système intégré de planification de transport (TMS : « Transport Management System »), interfacé avec les données de l'entreprise, concerne 17,8 % des entreprises du panel.

Là encore l'effet taille est significatif : aucune entreprise de 0 à 19 salariés n'est équipée. Le taux d'équipement est de 14,7 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et de 27,2 % pour celles de 50 salariés et plus.

Au-delà du simple calcul d'itinéraires, l'utilisation d'autres fonctionnalités plus avancées des solutions informatiques logicielles utilisées pour déterminer les itinéraires (calcul de coût de revient, d'émissions de CO2 ou simulation de taxe nationale poids lourds), reste accessoire et concerne, en moyenne, moins de 20 % des entreprises.

AUTRES USAGES DES SOLUTIONS INFORMATIQUES LOGICIELLES UTILISEES POUR DETERMINER L'ITINERAIRE (PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Calcul du coût de revient	6,3	11,1	28,8	19,1 %
Simulation TNPL	6,3	24,1	19,7	17,8 %
Estimation des émissions de CO2	6,3	22,2	15,2	14,9 %

3 L'analyse par classe kilométrique

La dispersion des résultats en fonction de la taille des entreprises, bien que significative, reste limitée au regard de la variabilité au sein d'une même classe d'effectifs salariés. Ainsi le prix de revient moyen présenté en référence reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes, de calculs de dispersion.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier propose depuis 2002 une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage ouvre de nouvelles pistes 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 :

- ≤ 102 000 km/an
- > 102 000 et ≤ 110 600 km/an
- > 110 600 et ≤ 120 000 km/an
- > 120 000 km/an

Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartiles statistiques).

Rappel : définition d'un quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales les observations, ordonnées par ordre croissant en fonction d'une variable. Le kilométrage annuel parcouru par véhicule est ici la variable retenue.

3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000
0 à 19 salariés	23,4	15,2	17,6	23,8
20 à 49 salariés	34,0	37,0	41,2	33,3
50 salariés et plus	42,6	47,8	41,2	42,9
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

Il y a une corrélation positive entre le kilométrage et les principales conditions d'exploitation.

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES VEHICULES

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule (tracteur)	90 603	107 087	117 164	133 987	111 830 km
Ratio conducteur / véhicule	1,04	1,05	1,08	1,11	1,07
Nombre moyen de conducteurs en relais	0,90	0,55	0,83	4,83	1,68
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	224,2	224,9	232,4	236,0	229,4 j
Kilométrage journalier moyen	404	476	504	568	487 km
Vitesse moyenne	64,9	65,6	68,2	69,3	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	430 km	519 km	550 km	636 km	535 km

Le ratio conducteur / véhicule passe de 1,04 pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 102 000 km à 1,11 pour celles dont les véhicules effectuent plus de 120 000 km.

Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules. Pour atteindre cet objectif, elles dissocient le plus possible le couple « 1 conducteur = 1 véhicule », dans le cadre par exemple de politiques de relais de conducteurs.

Le nombre moyen de conducteurs en relais varie ainsi de 0,90 à 4,83 entre les deux classes extrêmes.

La vitesse moyenne enregistre une relation croissante avec le kilométrage parcouru. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit (voir infra page 22, § 3.4.4).

3.2.2 La productivité des véhicules

TEMPS D'ATTENTE DES VEHICULES

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,93	1,60	1,66	1,43	1,66 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,94	1,51	1,63	1,41	1,63 h

Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prises de rendez-vous par le client, semi-remorques supplémentaires à disposition chez le chargeur...). Effet d'échantillon, la première classe de kilométrage se distingue par des temps d'attente plus élevés.

PRODUCTIVITE DES VEHICULES

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Taux de kilométrage en charge (A)	84,0	85,4	87,8	88,8	86,5 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	86,0	86,7	89,2	88,5	87,6 %
Coefficient de chargement (AxB)	72,2	74,0	78,3	78,6	75,8 %

Le taux de kilométrage augmente avec la distance parcourue. L'écart entre les deux classes est important (+ 4,8 points) et semble démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes.

Attention, 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 coefficient de chargement (produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur le parcours en charge) augmente avec le kilométrage.

INDICATEUR DE PRODUCTIVITE

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Indicateur de productivité d'un véhicule	1,635	1,981	2,293	2,633	2,119 M t.km

L'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement, appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) s'accroît avec la distance parcourue.

3.2.3 Le carburant

APPROVISIONNEMENT ET CONSOMMATION DE CARBURANT

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Pourcentage d'approvisionnement citerne	74,1	70,0	67,4	66,6	69,4 %
Consommation aux 100 Km	33,4	34,2	33,0	32,9	33,4 L

La part de l'approvisionnement citerne enregistre une relation décroissante avec la distance : 74,1% pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 102 000 km, contre 66,6 % pour celles dont les véhicules parcourent plus de 120 000 km. A mesure que le véhicule s'éloigne de sa base, la pompe devient la seule alternative.

La classe haute de kilométrage enregistre la consommation la plus basse (utilisation la plus fréquente de l'autoroute).

Les écarts entre intervalles kilométriques restent limités du fait de la généralisation des stratégies de suivi de consommation.

La statistique de consommation de la deuxième classe est contre-intuitive et s'explique vraisemblablement par un effet d'échantillon.

3.2.4 L'utilisation du matériel

Les relations entre les données descriptives de parc (spécification Euro, âge et durée de conservation des véhicules) et les distances parcourues apparaissent moins nettement en 2013, que lors des enquêtes précédentes.

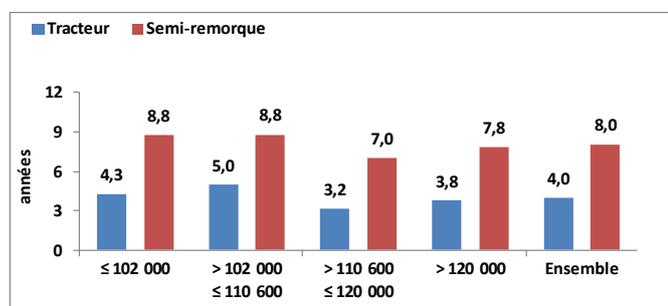
La reprise des renouvellements de véhicules observée cette année est principalement liée au critère économique d'anticipation des surcoûts d'Euro 6 (voir supra page 8, §2.1.6) et dépend dans une moindre mesure de l'usure kilométrique du matériel.

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

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Euro 0, 1 et 2	1,9	6,8	0,1	0,3	2,1 %
Euro 3	13,4	15,1	2,6	9,4	9,9 %
Euro 4	25,1	18,1	20,7	16,0	19,9 %
Euro 5	59,5	58,9	75,5	71,9	67,0 %
Euro 6	0,1	1,1	1,1	2,4	1,1 %

Le poids des véhicules répondant à la norme 5 est minimal pour les entreprises dont les véhicules parcourent moins de 110 600 km : moins de 60 % pour les deux premières classes, contre plus de 70 % pour les deux dernières classes de kilométrage.

AGE MOYEN DES VEHICULES (EN ANNEES)

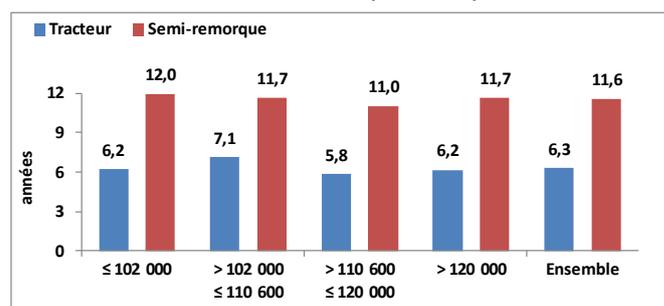


Jusqu'à 110 600 km, l'âge moyen des tracteurs est supérieur à 4 ans. Au-delà de cette borne, il est compris en 3 et 4 ans. Cette décroissance par palier s'explique par la volonté des entreprises opérant sur les parcours les plus longs de :

- Fiabiliser les véhicules afin d'éviter les immobilisations générant des coûts fixes journaliers et entraînant souvent l'utilisation d'un véhicule supplémentaire.
- Restreindre le nombre de pannes et par conséquent limiter les coûts de maintenance.

Pour cela, les entreprises dont les véhicules parcourent plus de 110 600 km renouvellent plus fréquemment leur parc tracteur (voir tableau ci-après).

DUREE DE CONSERVATION DES VEHICULES (EN ANNEES)



La durée de conservation des véhicules dépend principalement de leur mode de financement.

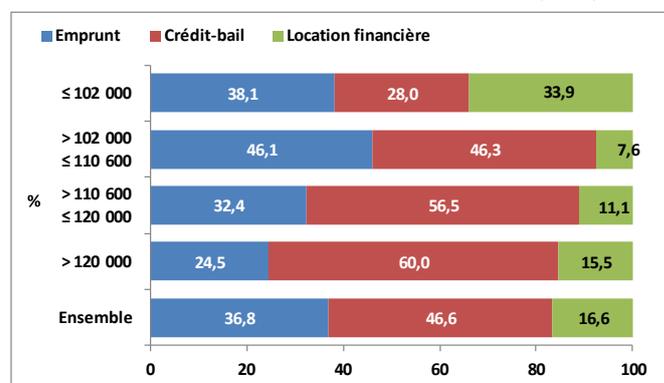
3.2.5 Le renouvellement et le financement des véhicules

TAUX DE RENOUVELLEMENT DU PARC EN 2013 (EN %)

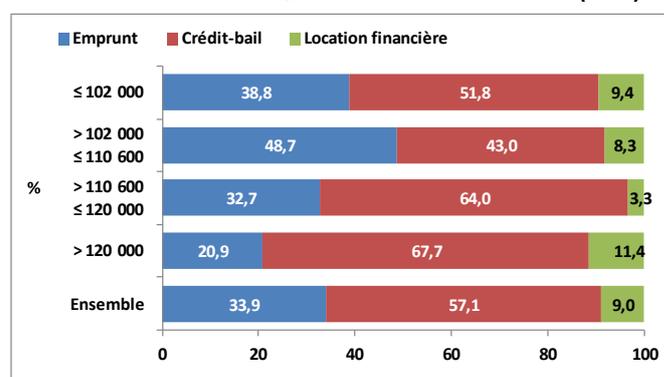
	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Tracteur	17,8	15,2	20,1	19,3	18,5 %
Semi-remorque	4,7	5,8	6,5	6,7	5,9 %

La taille de l'entreprise et sa capacité d'investissement restent les facteurs explicatifs déterminants en matière de mode de financement de véhicules.

REPARTITION DU PARC MOTEUR PAR MODE DE FINANCEMENT (EN %)



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



3.3 Les conditions et coûts d'emploi du personnel de conduite à plein temps

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

QUALIFICATION, ANCIENNETE ET ACTIVITE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

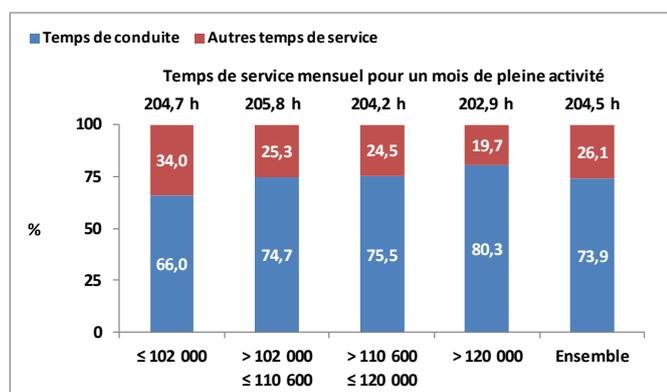
Conducteur à plein temps	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150 M	86,7	95,2	96,0	96,0	92,9 %
Ancienneté dans l'entreprise	9,5	8,4	9,3	10,0	9,3 ans
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	214,9	214,9	216,5	213,8	214,9 j

Les résultats de 2013 ne font pas apparaître de relations significatives entre, d'une part, la qualification, l'ancienneté ou l'activité des conducteurs et, d'autre part, le kilométrage annuel des véhicules.

La part des conducteurs au coefficient 150 M n'est ainsi pas directement corrélée à la distance parcourue par le véhicule. L'emploi de conducteurs hautement qualifiés répond plutôt à des considérations de fidélisation et de valorisation.

Les pratiques variées sur le ratio conducteur / véhicule perturbent la relation entre le nombre de jours d'activité d'un conducteur et la distance effectuée par un véhicule.

POURCENTAGE DU TEMPS DE CONDUITE DANS LE TEMPS DE SERVICE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS



La part du temps de conduite dans le temps de service augmente mécaniquement avec le kilométrage effectué, passant de 66 % pour la première classe à 80,3 % pour la dernière.

L'écart relatif entre ces deux classes extrêmes peut paraître faible à l'aune de l'écart de kilométrage moyen calculé entre ces deux intervalles (+ 47,9 %).

La différence s'explique par les variations :

- du ratio conducteur / véhicule : 1,04 pour le premier intervalle contre 1,11 pour le dernier ;
- de la vitesse : 64,9 km/h pour le premier intervalle contre 69,3 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et frais de déplacement des conducteurs à plein temps

REMUNERATION MENSUELLE D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Salaires mensuels	2 320	2 321	2 312	2 296	2 315 €
Primes moyennes mensuelles	55	57	45	93	61 €
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	19	26	25	12	19 €
Rémunération moyenne mensuelle	2 394	2 404	2 382	2 401	2 395 €

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

FRAIS DE DEPLACEMENT D'UN CONDUCTEUR A PLEIN TEMPS

Conducteur à plein temps	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	7 555	8 931	8 855	9 597	8 724 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	35,16	41,56	40,90	44,89	40,60 €

Les frais de déplacement augmentent globalement avec le kilométrage annuel des véhicules. L'écart entre la dernière et la première classe de distance est significatif : + 27 % pour les montants annuels et + 27,7 % pour les frais rapportés à une journée d'activité.

Le passage du deuxième au troisième intervalle est contre-intuitif et relève vraisemblablement d'un effet d'échantillon.

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules

3.4.1 Le carburant

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats de gazole déduits du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Les prix de carburant sont calés en situation décembre 2013.

COUT KILOMETRIQUE DE CARBURANT

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût kilométrique carburant	0,349	0,358	0,346	0,345	0,350 €/km

Les différences de coût de carburant par classe de kilométrage sont à rapprocher des variations de consommation moyenne de véhicule présentées ci-avant (page 19, § 3.2.3).

3.4.2 Les pneumatiques

COÛT ET CONTRAT DE PNEUMATIQUES

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût kilométrique pneumatiques	0,032	0,029	0,028	0,027	0,029 €/km
Contrat pneumatiques	12,2	22,3	15,9	7,5	14,6 %

Le coût kilométrique pneumatiques diminue avec le kilométrage, passant de 0,032 €/km pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 102 000 km à 0,027 €/km pour celles dont les véhicules parcourent plus de 120 000 km.

Les véhicules exploités sur des relations plus courtes supportent davantage de points de chargement et de déchargement, ainsi que des parcours d'approche en agglomération ou sur réseaux secondaires plus importants. L'usage de l'autoroute est aussi moins fréquent. Le parcours plus saccadé engendre alors des coûts pneumatiques supérieurs.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques ne dépend pas du kilométrage parcouru par les véhicules.

3.4.3 L'entretien-réparations

COÛT ET CONTRAT D'ENTRETIEN-REPARATIONS

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,078	0,078	0,074	0,069	0,075 €/km
Contrat d'entretien-réparations	0,9	6,6	3,5	11,2	5,4 %

Le coût kilométrique d'entretien-réparations diminue globalement avec la distance parcourue, passant de 0,078 €/km pour les entreprises dont les véhicules effectuent moins de 102 000 km à 0,069 €/km pour celles dont les véhicules parcourent plus de 120 000 km.

Cette décroissance, non linéaire, s'explique en partie par les différences d'âge des véhicules évoquées précédemment. La constance de certains coûts d'atelier (salaires des mécaniciens, coûts des locaux...), fixes quel que soit le kilométrage, est un autre facteur de décroissance du coût kilométrique d'entretien avec la distance parcourue.

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

3.4.4 Les péages

COÛT DE PEAGES

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 222	7 926	9 288	11 054	8 828 €

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

Cette croissance n'est pas linéaire. Elle s'accélère à mesure que le kilométrage grandit.

Le taux de recours augmente avec la distance parcourue.

Sur les plus courtes distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent bien évidemment, à ne pas privilégier systématiquement l'autoroute.

Ainsi, à la question « privilégiez-vous systématiquement l'autoroute ? », le pourcentage d'entreprises répondant par l'affirmative est significativement plus faible dans la classe basse de kilométrage.

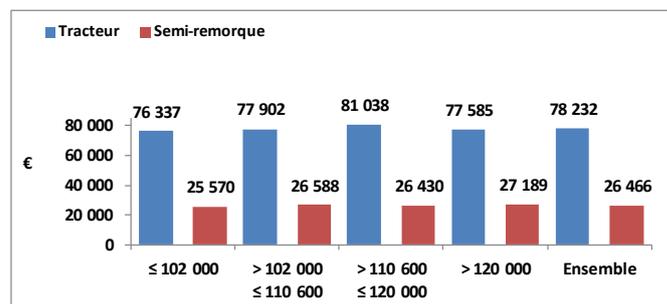
% D'ENTREPRISES PRIVILEGIANT SYSTEMATIQUEMENT L'AUTOROUTE

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	4,7	13,9	17,1	30,2	15,9 %

3.4.5 Le coût du matériel

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

VALEUR D'ACHAT DU MATERIEL (EN € / VEHICULE)



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

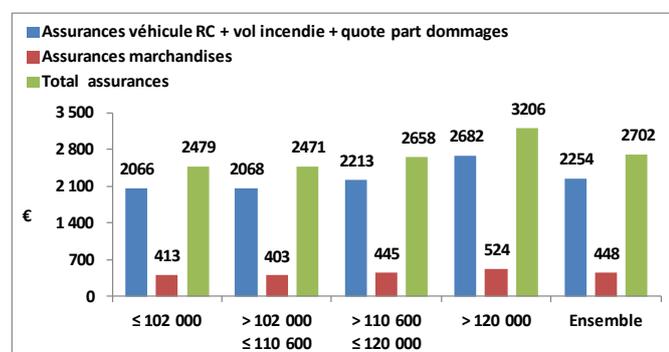
3.4.6 Les assurances

Les coûts d'assurance véhicule dépendent de la taille de l'entreprise et de la nature de la couverture retenue dans le contrat (« tous risques », « au tiers », durée de la couverture, etc.).

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 dépenses d'assurances véhicule augmentent avec la classe kilométrique. Ces dispersions semblent alors confirmer les stratégies d'affectation de véhicules relativement récents, sur très longue distance (cf. page 20, § 3.2.4).

MONTANT ANNUEL DES ASSURANCES (EN € / AN)



Par ailleurs, le montant annuel des assurances marchandises transportées est généralement proportionnel au chiffre d'affaires réalisé et donc à la distance effectuée. Il augmente donc avec la classe de kilométrage. Le passage de la première à la deuxième classe d'effectif est contre-intuitif.

3.4.7 Les coûts de structure

COÛTS DE STRUCTURE

	≤ 102 000	> 102 000 ≤ 110 600	> 110 600 ≤ 120 000	> 120 000	Ensemble
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	18 478	18 198	18 995	19 591	18 748 €

Les coûts de structure ne varient pas de façon 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 sur l'enquête 2013

Après une année 2012, marquée par un net recul de leur activité, les entreprises de TRM n'ont pas retrouvé le chemin de la croissance en 2013. L'activité des entreprises françaises de transport routier de marchandises stagne en 2013.

L'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) varie de + 0,1 % en 2013.

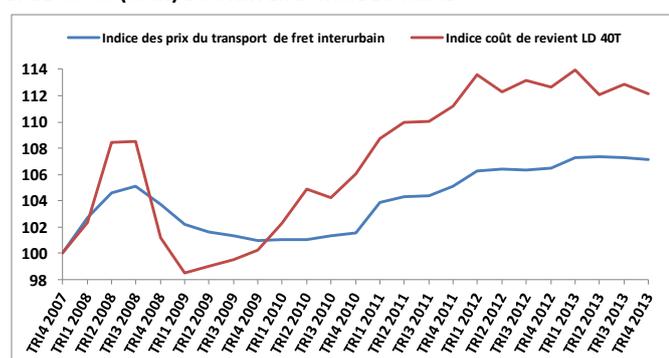
La combinaison de cet indicateur avec les variations du parc exploité en longue distance donne l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes en longue distance. Celui-ci varie de + 0,2 % en 2013. Depuis 2007, dernière année pleine avant le choc d'activité de la fin de 2008, ces deux indicateurs diminuent respectivement de - 9,3 % et - 13,5 %.

En matière de coûts d'exploitation, les entreprises de TRM ont vu ceux de leurs véhicules s'accroître. A l'exception du gazole, dont les variations sont prises en compte (à la hausse comme à la baisse) dans le prix de transport par le mécanisme d'indexation légale, toutes les autres composantes de coûts enregistrent une inflation en 2013. Le personnel de conduite, principale composante de coûts, augmente ainsi en moyenne de + 3,2 % en 2013. Le coût de revient d'un véhicule, hors gazole, augmente en moyenne annuelle de + 2 % entre 2012 et 2013.

Confrontées à une conjoncture économique morose et à une concurrence accrue, les entreprises de TRM disposent de peu de marges de manœuvre pour valoriser la dérive haussière de leurs coûts dans leurs tarifs.

Les évolutions des indices de prix de transport du SOeS et de coût de revient du CNR illustrent bien les difficultés commerciales rencontrées par les entreprises de TRM. Les champs indiciaires n'étant pas complètement homogènes, il convient d'analyser ces courbes en variation sur des périodes courtes de temps.

EVOLUTION DEPUIS LE 4^{EME} TRIMESTRE 2007 DES INDICES DE PRIX (SOeS) ET DE COÛTS (CNR) DU TRM EN LONGUE DISTANCE



Sources : CNR et SOeS

Les conclusions de l'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 - 2012 (près de 83 % du panel total), sont éloquentes et témoignent de la fragilité financières des entreprises du secteur.

La rentabilité nette (bénéfice / CA) des entreprises du panel enquêté a été divisée par 2 entre 2007 et 2012.

RESULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES DU PANEL LD 40T 2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
% de rentabilité nette	2,22	1,00	0,45	0,53	1,16	1,13	n.d.

Sources : Calculs CNR sur données DIANE – nd : données non disponibles

Sur la même période, la part des salaires dans la valeur ajoutée augmente de + 9,6 %, ce qui pèse sur l'excédent brut d'exploitation et sur les performances économiques des entreprises. Cette évolution traduit les difficultés rencontrées par les entreprises pour impacter dans leurs prix les hausses de salaires, et plus généralement les évolutions des composantes de coûts, autres que le gazole. En contrepartie à ces désajustements tarifaires, la trésorerie nette des entreprises a fondu (- 20,4 % en 5 ans).

5 Présentation des résultats au format de la grille de référence de coûts moyens des véhicules 40T LD, aux conditions de décembre 2013

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	111 830 km
Nombre de jours d'exploitation par an	229,4 j
Vitesse moyenne observée	66,9 km/h
Taux de parcours en charge	86,5 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,6 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3,29 h
Ratio semi-remorque / tracteur	1,35
Durée de conservation du tracteur	6,3 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	11,6 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	204,5 h	192,2 h
Dont % de temps de conduite	73,9 %	78,0 %
Nombre de jours d'activité par an	214,9 j	104,9 j
Temps de service annuel	2 092 h	1 027 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,07	0,02

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	33,4 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	69 % / 31 %
Prix du gazole hors T.V.A. par litre cuve / pompe	1,0878 € / 1,1128 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 254 €
Entretien-réparations + Ad Blue, coûts annuels	8 689 €
Péages, coûts annuels	8 828 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	59 829 €

Coûts de personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 395 €	2 151 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	32,7 %	34,5 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	40,60 €	39,73 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	48 761 €	

Coûts fixes de véhicule

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	78 232 €	26 466 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	37 %, 46 %, 17 %	34 %, 57 %, 9 %
Assurances véhicule et marchandises transportées	2 254 € + 448 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	18 748 €	
Total annuel des coûts fixes de véhicule	35 743 €	

Prix de revient moyen annuel

Prix de revient moyen annuel	144 333 €
-------------------------------------	------------------

6 Les principales évolutions depuis 2003

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

KILOMETRAGE ET PRODUCTIVITE DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2003

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kilométrage annuel par véhicule	119 610	121 470	122 850	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100	116 100	112 700	111 830 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	227,6	229,9	231,9	229,8	230,0	228,9	226,4	228,4	230,5	229,8	229,4 j
Kilométrage journalier moyen	526	528	530	527	521	513	501	495	504	490	487 km
Vitesse moyenne	68,9	68,8	68,5	68,6	68,4	68,0	67,7	66,8	66,9	66,9	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation	573	570	650 *	599	591	574	569	549	527	555	535 km
Taux de parcours en charge	86,2	87,0	87,0	87,2	86,3	86,2	85,1	85,3	86,1	86,1	86,5 %
Taux de chargement sur parcours en charge	87,9	86,9	89,4	89,6	90,5	87,8	86,2	86,8	86,2	87,4	87,6 %
Coefficient de chargement du véhicule	75,8	75,6	77,8	78,1	78,1	75,7	73,4	74,0	74,2	75,3	75,8 %
Indicateur de productivité du véhicule **	2,267	2,296	2,389	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092	2,154	2,122	2,119 M t.km
Temps d'attente chargement + déchargement	3,38	3,24	3,26	3,30	3,29	3,37	3,28	3,39	3,23	3,18	3,29 h

* Rupture méthodologique en 2005

** Pour une charge utile équivalente à 25 tonnes, cf. définition page 4

Les principaux indicateurs d'activité et d'exploitation atteignent en 2005 leur valeur la plus haute sur toute la période étudiée (2003 – 2013). Depuis 2005, les conditions d'exploitation se dégradent quasiment tous les ans. L'effet est accentué entre 2008 et 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Le répit observé en 2011 ne s'est pas poursuivi par la suite. Entre 2013 et 2005, l'**indicateur de productivité** d'un véhicule diminue de - 11,3 %.

La diminution globale de la **distance d'une relation** traduit le recentrage des activités des entreprises permettant, entre autre, de compenser leur perte d'activité à l'international.

Les périodes de croissance d'activité, comme entre 2003 et 2005 ou entre 2010 et 2011, se caractérisent par une diminution des **temps d'attente** au chargement et au déchargement. La conjoncture favorable permet alors aux entreprises de sélectionner leurs clients en fonction des temps improductifs.

UTILISATION DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2003

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Age moyen d'un tracteur	3,5	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,8	4,4	4,2	4,2	4,0 ans
Durée de conservation d'un tracteur	5,8	5,8	6,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,5	6,6	6,5	6,3 ans
Ratio semi-remorque / tracteur	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31	1,30	1,32	1,34	1,32	1,36	1,35
Age moyen d'une semi-remorque	6,0	6,1	6,5	6,9	6,4	6,5	6,7	7,5	7,7	7,9	8,0 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	9,6	9,9	10,3	10,9	10,1	10,4	10,6	10,9	11,2	11,4	11,6 ans

L'**âge** et la **durée de conservation** des véhicules augmentent entre 2003 et 2012. Ces variations, certes limitées, s'expliquent par l'érosion progressive de la location financière et par les reports de renouvellement de véhicules imposés par la crise de 2008 / 2009.

En 2013, ces statistiques diminuent sous l'effet de la reprise des renouvellements observée cette année. Avec l'instauration d'Euro 6 à partir du 1^{er} janvier 2014, les prix de tracteurs enregistrent une inflation significative (+13% en moyenne). Pour retarder l'achat de tels véhicules, certaines entreprises de TRM ont alors anticipé le renouvellement de leurs véhicules en 2013.

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 KILOMETRIQUES DIRECTS DES VEHICULES 40T LD DEPUIS 2003

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Consommation aux 100 km	34,6	34,5	34,5	34,3	34,3	34,1	34,2	34,2	33,9	33,9	33,4 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7	68,3	69,8	69,4 %
Carburant (coût kilométrique)	0,213	0,248	0,282	0,275	0,324	0,258	0,276	0,331	0,365	0,365	0,350 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,025	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,028	0,030	0,029 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	19,9	18,1	17,7	16,7	12,6	12,9	15,9	18,6	14,2	11,9	14,6 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,067	0,069	0,071	0,073	0,071	0,071	0,071	0,072	0,071	0,073	0,075 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	5,4	4,3	10,9	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7	5,6	3,7	5,4 %
Pourcentage de contrats de full-service	nd	1,5	3,1	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0	4,5	4,9	4,9 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	nd	nd	34,7	31,1	32,7	21,3	13,1	12,8	13,6	11,7	15,9 %
Péages (coût kilométrique)	0,044	0,048	0,052	0,053	0,061	0,068	0,071	0,069	0,072	0,077	0,079 €/km

nd : données non disponibles

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats de gazole déduits du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Les taux de remboursement retenus dans les calculs sont ceux valables au moment des enquêtes. Le **coût kilométrique de carburant** dépend du prix d'achat du gazole, du taux de remboursement partiel de TICPE et de la consommation des véhicules.

Sur la période 2003 - 2013, le coût kilométrique de carburant augmente de + 64,3 %.

La consommation influe peu sur l'évolution décennale des coûts du gazole.

Le coût de **pneumatiques** augmente de 16 % en dix ans. Il est stable entre 2003 et 2010, puis augmente significativement en 2011 et en 2012, sous l'effet des hausses importantes de prix de vente de pneumatiques. Les prix se stabilisent en 2013.

L'externalisation des opérations de maintenance des pneumatiques, et plus généralement des véhicules, ne se développe pas. Elle concerne un nombre limité d'entreprises, essentiellement des entreprises de plus de 50 salariés.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru enregistre une forte hausse depuis 2003, + 79,5 %. Cette dérive, maximale, 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 AFFECTE A PLEIN TEMPS A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD DEPUIS 2003

Pour un conducteur à plein temps	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	87,8	87,7	88,8	91,2	91,9	94,3	94,2	94,7	94,9	92,9	92,9 %
Ancienneté en entreprise	6,8	7,0	8,0	7,8	8,2	8,4	8,5	8,5	8,5	8,8	9,3 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07	1,06	1,06	1,06	1,07	1,07	1,07
Nombre de jours annuel d'activité	209,6	211,7	214,4	215,9	216,4	215,4	213,7	215,2	215,8	215,5	214,9 j
Temps de service mensuel	204,0	206,3	206,1	205,8	206,9	205,6	205,9	205,9	205,8	204,7	204,5 h
Temps de conduite mensuel	153,0	153,0	155,2	153,3	156,4	155,6	155,6	155,1	155,0	153,0	151,1 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	75,0	74,2	75,3	74,5	75,6	75,7	75,6	75,3	75,3	74,7	73,9 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 958	2 029	2 131	2 140	2 224	2 308	2 298	2 349	2 389	2 365	2 395 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	40,8	36,5	35,1	34,0	34,8	33,7	32,9	32,1	32,0	31,1	32,7 %
Frais de déplacement (moyenne journalière)	34,99	36,55	36,80	36,90	37,70	37,70	38,42	38,36	39,67	40,96	40,60 €

Le coefficient **qualification 150 M** s'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 du conducteur** progresse de 5,3 jours en dix ans. Cette croissance n'est pas linéaire. L'activité annuelle des conducteurs augmente plus fortement en 2005. Le décret 2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises (transposition en France de la Directive européenne 2002-15) modifie le mode de calcul des repos compensateurs pour les conducteurs. Son application en entreprise s'est traduite par une diminution significative de ces repos. Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer aussi 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** mensuel 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 les heures supplémentaires) est une préoccupation majeure des entreprises de transport. La statistique varie donc peu d'une année sur l'autre. Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur (comprenant salaire et primes) augmente de + 22,3 % entre 2003 et 2013, principalement sous l'effet des revalorisations successives des minima salariaux inscrits dans la Convention collective (+ 25,2 % pour le barème 150 M sur la même période).

COMPOSANTES DE COÛTS FIXES D'UN VÉHICULE 40T LD DEPUIS 2003

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	66 291	65 903	67 246	68 774	71 705	75 867	75 516	75 986	75 833	76 319	78 232 €
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	28 006	27 247	26 108	26 562	27 051	26 827	26 491	26 701	27 513	26 440	26 466 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	3 096	3 226	3 157	3 083	3 029	2 860	2 744	2 675	2 611	2 639	2 702 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	17 849	18 348	17 879	17 914	18 467	18 921	18 645	18 450	18 440	18 387	18 748 €/an

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 18 % entre 2003 et 2013. Les prix sont relativement stables entre 2007 et 2012. Avec la crise historique de 2008 / 2009, le marché des ventes de poids lourds neufs s'est effondré. Les constructeurs ont alors fréquemment neutralisé leurs tarifs. En 2013, certains constructeurs de poids lourds ont profité de la reprise des ventes (cf. §2.1.6. page 8) et du renouvellement de leurs gammes de véhicules, pour pratiquer des revalorisations de tarifs. **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 **assurances** diminuent de -12,7 % depuis 2003. L'effet est accentué en 2008 et en 2009 par 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'accidentologie des poids lourds est aussi un facteur de baisse des assurances. Le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a été quasiment divisé par deux entre 2000 et 2010. Le poste assurance semble avoir atteint un niveau « plancher » en 2011. Il se stabilise en 2012 puis augmente en 2013.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

CLIENTS ET INDEXATION GAZOLE

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Délais de paiement clients directs	61,8	62,4	63,9	42,4	40,2	39,6	41,2	42,6	41,1	41,2	43,3 j
Délais de paiement affréteurs	79,3	79,6	82,1	45,7	43,3	43,6	46,0	47,6	47,1	49,4	50,7 j
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	67 %, 33 %	70 %, 30 %	73 %, 27 %	74 %, 26 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	nd	nd	nd	nd	nd	82,1	85,9	88,4	95,1	96,4	95,9 %

nd : données non disponibles

Les **délais de paiement** ont diminué significativement en 2006 avec l'application de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Le texte, repris dans l'article L441-6 du Code de commerce, limite ces délais à 30 jours à compter de la date d'émission de la facture. Depuis 2010, les délais de paiement se détériorent. La conjoncture économique dégradée a vraisemblablement tendu les rapports entre les transporteurs et leurs clients. 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.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carburant	20,8	23,3	25,5	25,2	27,6	22,4	23,0	26,3	28,5	28,0	27,2 %
Maintenance	8,7	8,8	8,7	9,1	8,2	8,4	8,6	8,2	7,8	8,0	8,2 %
Infrastructures	4,8	4,9	5,0	5,1	5,5	6,1	6,1	5,8	5,8	6,2	6,2 %
Détention de matériel	13,6	12,6	12,0	12,1	11,7	13,2	12,8	11,7	11,0	11,0	11,5 %
Personnel de conduite	30,7	29,3	28,9	28,4	27,6	29,4	28,8	28,5	28,1	27,8	27,4 %
Frais de déplacement	6,7	6,6	6,5	6,5	6,3	6,4	6,5	6,3	6,3	6,5	6,5 %
Coûts de structure	14,7	14,5	13,4	13,6	13,1	14,1	14,2	13,2	12,5	12,5	13,0 %

7 Exemples d'application de la formule trinôme

7.1 Rappel de la formulation trinôme du prix de revient

La formulation trinôme du prix de revient permet de calculer, simplement et rapidement, le coût d'une opération de transport. Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- terme kilométrique CK x nombre de kilomètres correspondant à la distance de transport en charge, majorée d'un kilométrage d'approche et éventuellement de retour à vide à l'entreprise,
- terme horaire CC x nombre d'heures de services nécessitées par l'opération (conduite + autres temps),
- terme journalier CJ x une fraction ou un multiple de jours d'affectation du véhicule, compte tenu du temps requis pour satisfaire la demande et en tenant compte de la possibilité de réemploi du véhicule après la fin des opérations de déchargement.

7.2 Exemples

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations effectuées par un véhicule se trouvant dans les conditions moyennes annuelles d'exploitation des entreprises de l'échantillon. Les coûts des 3 unités d'œuvre sont identiques et calculés aux conditions de décembre 2013.

En revanche, les conditions d'exploitation diffèrent significativement du fait de la distance de transport - exemples 1 comparés aux exemples 2 - ou, par une même distance de transport, en fonction des parcours d'approche et des temps d'immobilisation - variantes A comparées aux variantes B.

A même coût unitaire du trinôme, les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération différencient fortement le prix de revient. Le lecteur en fera le constat et portera une attention particulière à la dernière ligne de chaque tableau indiquant l'écart entre le prix de revient par kilomètre de l'opération décrite et ce même ratio calculé sur la base des résultats moyens de l'enquête 2013.

7.2.1 Exemples 1 : Distance d'envoi *faible*

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	340 km	0,456 €/km	155,04 €
Km à vide imputés	40 km	<i>péages (montant réel)</i>			16,00 €
	Km retenus 340 km	Terme horaire (CC)	7,20 h	21,69 €/h	156,17 €
Temps de conduite	4,70 h	Terme journalier (CJ)	0,71 j	155,81 €/j	110,63 €
Chargement + déchargement	2,50 h	Prix de revient du transport			437,84 €
	Temps de service 7,20 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			21,89 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,71 j	Rapporté au km total parcouru			1,288 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-0,3%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	370 km	0,456 €/km	168,72 €
Km à vide imputés	70 km	<i>péages (montant réel)</i>			32,00 €
	Km retenus 370 km	Terme horaire (CC)	9,00 h	21,69 €/h	195,21 €
Temps de conduite	6,00 h	Terme journalier (CJ)	0,90 j	155,81 €/j	140,23 €
Chargement + déchargement	3,00 h	Prix de revient du transport			536,16 €
	Temps de service 9,00 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			26,81 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,90 j	Rapporté au km total parcouru			1,449 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+12,2%

7.2.2 Exemples 2 : Distance d'envoi élevée

VARIANTE A : CONDITIONS FAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	710 km	0,456 €/km	323,76 €
Km à vide imputés	10 km	<i>péages (montant réel)</i>			25,00 €
	Km retenus 710 km	Terme horaire (CC)	12,90 h	21,69 €/h	279,80 €
Temps de conduite	10,90 h	Terme journalier (CJ)	1,28 j	155,81 €/j	199,44 €
Chargement + déchargement	2,00 h	Prix de revient du transport			828,00 €
	Temps de service 12,90 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			41,40 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,28 j	Rapporté au km total parcouru			1,166 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					-9,7%

VARIANTE B : CONDITIONS DEFAVORABLES

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient	Nb unités	Coût unitaire	Unités x Coût
Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	820 km	0,456 €/km	373,92 €
Km à vide imputés	120 km	<i>péages (montant réel)</i>			80,00 €
	Km retenus 820 km	Terme horaire (CC)	16,60 h	21,69 €/h	360,05 €
Temps de conduite	14,10 h	Terme journalier (CJ)	1,65 j	155,81 €/j	257,09 €
Chargement + déchargement	2,50 h	Prix de revient du transport			1 071,06 €
	Temps de service 16,60 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			53,55 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,65 j	Rapporté au km total parcouru			1,306 €/km
Ecart sur ratio moyen sectoriel					+1,2%

Directeur de publication : Alexis Giret - Réalisation des enquêtes : André Mazeleix et Olivier Raymond
CNR - 8, Villa Bosquet - 75007 PARIS - Tél. +33 (0)1 53 59 12 72 - Fax +33 (0)1 53 59 12 73
E-mail : cnr@cnr.fr - Site internet : <http://www.cnr.fr>