

## Historique des 10 dernières enquêtes LD 40T

Le CNR présente, dans ce numéro de novembre 2012 de CNR Infos, les résultats de son enquête longue distance 40T depuis 10 ans. Dans la période actuelle de négociation de prix, les « séries longues » présentées dans cette note permettront aux entreprises de mettre les évolutions de coûts et d'activité dans une perspective de long terme.

Parmi l'ensemble d'indicateurs proposés ici, quelques faits saillants peuvent être soulignés.

Premier point, les niveaux actuels d'activité des véhicules restent largement inférieurs à ceux observés avant la crise de 2008 / 2009. De plus, les derniers indicateurs conjoncturels montrent que la reprise du 1<sup>er</sup> semestre 2011 n'était qu'un sursaut. Depuis il n'y a pas de croissance.

Les principales composantes de coûts d'exploitation s'inscrivent quant à elles durablement dans une tendance inflationniste. Citons par exemple la rémunération des conducteurs, qui augmente deux fois plus en France qu'en Allemagne entre 2002 et 2011.

En matière de relations commerciales, la loi du 5 janvier 2006 a incontestablement été mise en application avec la réduction des délais de paiement et l'indexation gazole.

D'autres gisements de productivité restent aujourd'hui à explorer, telle la réduction des temps d'attente du véhicule qui depuis 10 ans demeurent voisins de 3 heures 30.

### 1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule depuis 2002

#### KILOMETRAGE ET PRODUCTIVITE DES VEHICULES 40T LD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kilométrage annuel par véhicule	120 910	119 610	121 470	122 850	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100	116 100 km
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	229,7	227,6	229,9	231,9	229,8	230,0	228,9	226,4	228,4	230,5 j
Kilométrage journalier moyen	526	526	528	530	527	521	513	501	495	504 km
Vitesse moyenne	69,2	68,9	68,8	68,5	68,6	68,4	68,0	67,7	66,8	66,9 km/h
Distance moyenne d'une relation *	573	573	570	650 *	599	591	574	569	549	527 km
Taux de parcours en charge **	85,9	86,2	87,0	87,0	87,2	86,3	86,2	85,1	85,3	86,1 %
Taux de chargement sur parcours en charge **	88,7	87,9	86,9	89,4	89,6	90,5	87,8	86,2	86,8	86,2 %
Coefficient de chargement du véhicule **	76,2	75,8	75,6	77,8	78,1	78,1	75,7	73,4	74,0	74,2 %
Indicateur de productivité du véhicule **	2,303	2,267	2,296	2,389	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092	2,154 M t.km
Temps d'attente chargement + déchargement	3,26	3,38	3,24	3,26	3,30	3,29	3,37	3,28	3,39	3,23 h

\* Rupture méthodologique en 2005

\*\* Voir définitions page 6

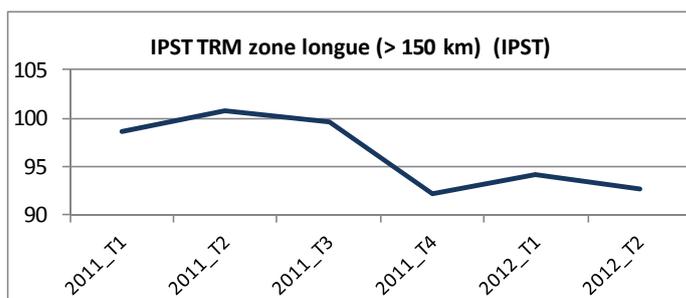
Source : E LD 40T 2002 à 2011

**Trois périodes distinctes** émergent de la chronologie des principaux indicateurs d'activité et d'exploitation :

- 2002 - 2005 : Après un tassement en 2003, les conditions d'exploitation s'améliorent légèrement ;
- 2005 - 2010 : Les conditions d'exploitation se dégradent tous les ans. L'effet est accentué entre 2008 et 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Cette conjoncture dégradée du transport s'accompagne d'une érosion de la productivité des véhicules ;
- 2011 : L'activité de TRM en longue distance reprend, sans pour autant retrouver ses niveaux d'avant-crise. Une illustration, l'indicateur de productivité d'un véhicule augmente certes de + 5,4 % en 2011, mais reste inférieur de - 7,9 % à son niveau de 2007 (dernière année pleine d'avant crise). Il atteint son optimum en 2005 et se situe alors à une valeur supérieure de + 10,9 % à l'observation de 2011.

Une exploitation provisoire et partielle du panel longue distance 2012 (échantillon constant disponible) semble montrer que la reprise d'activité de 2011 ne s'est pas poursuivie en 2012. Les résultats indiquent une baisse d'activité des véhicules exploités par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2011, marquée entre autre par une érosion du kilométrage annuel parcouru de l'ordre de - 0,6 % et une contraction du parc 40 tonnes exploité en longue distance (- 4,3 %).

Cette observation est cohérente avec l'évolution des indicateurs d'activité du SOeS, orientés à la baisse sur le 1<sup>er</sup> semestre 2012. Ainsi, les indices de production des services de transport (IPST) diminuent entre le 1<sup>er</sup> semestre 2011 et le 1<sup>er</sup> semestre 2012 de - 2,7 % en TRM zone longue et de - 4,5 % en TRM zone courte.



Source : SOeS

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

Les **temps d'attente** au chargement et au déchargement diminuent ponctuellement sur les périodes de croissance d'activité, comme de 2003 à 2005 ou de 2010 à 2011. La conjoncture favorable permet alors aux entreprises de sélectionner leurs clients en fonction des temps improductifs. Globalement, ces temps d'attente très difficile à valoriser commercialement restent très élevés, autour de 3 heures 30.

#### UTILISATION ET MODE DE FINANCEMENT DES VEHICULES 40T LD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Age moyen d'un tracteur	3,4	3,5	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,8	4,4	4,2 ans
Durée de conservation d'un tracteur	5,9	5,8	5,8	6,1	6,2	6,0	6,1	6,1	6,5	6,6 ans
Modes de financement d'un tracteur *	33%, 36%, 31%	36%, 40%, 24%	36%, 47%, 17%	38%, 48%, 14%	41%, 45%, 14%	39%, 48%, 13%	39%, 45%, 16%	43%, 44%, 13%	45%, 42%, 13%	42%, 46%, 12%
Ratio semi-remorque / tracteur	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31	1,30	1,32	1,34	1,32
Age moyen d'une semi-remorque	5,8	6,0	6,1	6,5	6,9	6,4	6,5	6,7	7,5	7,7 ans
Durée de conservation d'une semi-remorque	9,3	9,6	9,9	10,3	10,9	10,1	10,4	10,6	10,9	11,2 ans
Modes de financement d'une semi-remorque *	38%, 37%, 25%	38%, 43%, 19%	37%, 52%, 11%	36%, 55%, 9%	35%, 55%, 10%	38%, 53%, 9%	39%, 52%, 9%	45%, 47%, 8%	45%, 46%, 9%	43%, 51%, 6%

\*Modes de financement : emprunt, crédit bail, location financière

Source : E LD 40T 2002 à 2011

L'**âge** et la **durée de conservation** des véhicules augmentent entre 2002 et 2011. 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 et la baisse continue du kilométrage annuel. Sur le long terme, cela ralentit la constitution d'un parc français plus vertueux écologiquement. Or, on commence à observer des flottes plus modernes chez les NEM (en Pologne par exemple). Citons alors le cas de l'Allemagne qui a pris des mesures financières de soutien au renouvellement du parc (DE-minimis, programme écologique et sécuritaire).

## 2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule depuis 2002

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.

### CARBURANT ET AUTRES COÛTS KILOMETRIQUES DIRECTS DES VEHICULES 40T LD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Consommation aux 100 km	34,9	34,6	34,5	34,5	34,3	34,3	34,1	34,2	34,2	33,9 L
Pourcentage d'approvisionnement citerne	61,0	63,8	69,0	67,2	66,7	70,0	68,4	69,0	68,7	68,3 %
Carburant (coût kilométrique) *	0,220	0,213	0,248	0,282	0,275	0,324	0,258	0,276	0,331	0,365 €/km
Pneumatiques (coût kilométrique)	0,024	0,025	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,028 €/km
Pourcentage de contrats pneumatiques	19,8	19,9	18,1	17,7	16,7	12,6	12,9	15,9	18,6	14,2 %
Entretien-réparations (coût kilométrique)	0,065	0,067	0,069	0,071	0,073	0,071	0,071	0,071	0,072	0,071 €/km
Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	6,8	5,4	4,3	10,9	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7	5,6 %
Pourcentage de contrats de full-service	nd	nd	1,5	3,1	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0	4,5 %
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	nd	nd	nd	34,7	31,1	32,7	21,3	13,1	12,8	13,6 %
Péages (coût kilométrique) **	0,047	0,044	0,048	0,052	0,053	0,061	0,068	0,071	0,069	0,072 €/km

\* hors remboursement partiel de TICPE

\*\* calculé sur parcours total

nd : données non disponibles

Source : E LD 40T 2002 à 2011

Les variations du prix du **gazole** ne sont pas linéaires. Le pic décennal a été observé en juin 2008. Le prix du carburant a ensuite enregistré une forte baisse sur le second semestre 2008. Depuis, il augmente régulièrement tous les ans et a quasiment atteint le précédent pic décennal en mars 2012.

La consommation est stable sur période longue. Elle influe peu sur l'évolution des coûts du gazole depuis 2002.

Après un septennat de stabilité, le coût de **pneumatiques** augmente significativement en 2011, sous l'effet des hausses importantes de prix de vente de pneumatiques ressenties cette année par les entreprises. 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 2002, + 53,2 %, et ce malgré un moindre recours à l'autoroute. 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 COUTS D'UN CONDUCTEUR AFFECTE A PLEIN TEMPS A LA FAMILLE DE VEHICULES 40T LD**

Pour un conducteur à plein temps	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pourcentage des conducteurs au coefficient 150 M	84,8	87,8	87,7	88,8	91,2	91,9	94,3	94,2	94,7	94,9 %
Ancienneté en entreprise	6,5	6,8	7,0	8,0	7,8	8,2	8,4	8,5	8,5	8,5 ans
Ratio conducteur / véhicule	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07	1,06	1,06	1,06	1,07
Nombre de jours annuel d'activité	209,7	209,6	211,7	214,4	215,9	216,4	215,4	213,7	215,2	215,8 j
Temps de service mensuel	201,9	204,0	206,3	206,1	205,8	206,9	205,6	205,9	205,9	205,8 h
Temps de conduite mensuel	150,6	153,0	153,0	155,2	153,3	156,4	155,6	155,6	155,1	155,0 h
Pourcentage de conduite dans le temps de service	74,6	75,0	74,2	75,3	74,5	75,6	75,7	75,6	75,3	75,3 %
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	1 853	1 958	2 029	2 131	2 140	2 224	2 308	2 298	2 349	2 389 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	45,1	40,8	36,5	35,1	34,0	34,8	33,7	32,9	32,1	32,0 %
Frais de déplacement (moyenne journalière)	34,20	34,99	36,55	36,80	36,90	37,70	37,70	38,42	38,36	39,67 €

Source : E LD 40T 2002 à 2011

Le coefficient **qualification 150 M** se généralise. 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 6,1 jours en 9 ans. Cette croissance n'est pas linéaire. Une marche est franchie en 2005. En effet, 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. La réforme a eu un effet direct sur la productivité kilométrique des conducteurs, en augmentation de + 2,1 % entre 2004 et 2006.

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. La statistique reste relativement stable depuis 2004, et ce quelles que soient les variations d'activité. Maîtriser les temps de service (et donc les heures supplémentaires) est une préoccupation majeure des entreprises de transport.

Malgré cela, la **rémunération** mensuelle d'un conducteur augmente de 17,7 % depuis 2004 (+ 28,9 % en 9 ans), principalement sous l'effet des revalorisations successives des minima salariaux inscrits dans la Convention collective.

Les salaires, hors primes, croissent de + 28,6 % entre 2002 et 2011. Cette inflation de la rémunération des conducteurs longue distance reste supérieure aux évolutions salariales moyennes observées sur les autres secteurs de l'économie française. Ainsi, l'indice INSEE des salaires mensuels de base augmente entre les quatrièmes trimestres de 2002 et 2011 de + 23,8 % sur l'ensemble des secteurs non agricoles et de + 24,4 % sur le tertiaire.

Comme souvent en matière de coûts salariaux, la comparaison européenne est intéressante. Par exemple, l'indice Eurostat de rémunération de la main d'œuvre pour le secteur du transport et de l'entreposage n'augmente que de + 12,8 % en Allemagne entre les quatrièmes trimestres de 2002 et 2011 (+ 20,7 % pour l'ensemble de la Zone Euro UE 16 pays).

### COMPOSANTES DE COÛTS FIXES D'UN VEHICULE 40T LD DEPUIS 2002

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	65 842	66 291	65 903	67 246	68 774	71 705	75 867	75 516	75 986	75 833 €
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	27 951	28 006	27 247	26 108	26 562	27 051	26 827	26 491	26 701	27 513 €
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	2 906	3 096	3 226	3 157	3 083	3 029	2 860	2 744	2 675	2 611 €/an
Coûts de structure (montant annuel par véhicule)	17 365	17 849	18 348	17 879	17 914	18 467	18 921	18 645	18 450	18 440 €/an

Source : E LD 40T 2002 à 2011

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat** d'un tracteur neuf de + 15,2 % entre 2002 et 2011. Les prix sont relativement stables depuis 2008. 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. Attention, la statistique moyenne annuelle de prix des véhicules intègre 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 régulièrement depuis 2004 en raison des renégociations de contrats menées par les entreprises. L'effet est accentué à partir de 2008 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.

## 3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

### CLIENTS ET INDEXATION GAZOLE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Délais de paiement clients directs	nd	59,9	61,8	62,4	63,9	42,4	40,2	39,6	41,2	42,6	41,1 j
Délais de paiement affréteurs	nd	77,8	79,3	79,6	82,1	45,7	43,3	43,6	46,0	47,6	47,1 j
Nature des clients : % clients directs, % affréteurs	nd	69 %, 31 %	67 %, 33 %	70 %, 30 %	73 %, 27 %	74 %, 26 %	75 %, 25 %	74 %, 26 %	73 %, 27 %	75 %, 25 %	75 %, 25 %
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	82,1	85,9	88,4	95,1 %

nd : données non disponibles

Source : E LD 40T 2002 à 2011

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 limite ces délais à 30 jours à compter de la date d'émission de la facture.

L'indexation légale des prix de transport sur les variations du gazole est instaurée par la loi du 5 janvier 2006 (articles L3222-1 et L3222-2 du code des transports). Les pratiques d'indexation se généralisent au fil des ans.

## 4 La structure du prix de revient d'un véhicule

La structure des coûts retenue dans les indices est calculée aux conditions économiques de décembre de l'année précédente (par exemple en décembre 2011 pour les indices de 2012).

INDICES DE L'ANNEE :	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carburant	21,7	20,8	23,3	25,5	25,2	27,6	22,4	23,0	26,3	28,5 %
Maintenance	8,5	8,7	8,8	8,7	9,1	8,2	8,4	8,6	8,2	7,8 %
Infrastructures	5,0	4,8	4,9	5,0	5,1	5,5	6,1	6,1	5,8	5,8 %
Détention de matériel	13,8	13,6	12,6	12,0	12,1	11,7	13,2	12,8	11,7	11,0 %
Personnel de conduite	30,2	30,7	29,3	28,9	28,4	27,6	29,4	28,8	28,5	28,1 %
Frais de déplacement	6,6	6,7	6,6	6,5	6,5	6,3	6,4	6,5	6,3	6,3 %
Coûts de structure	14,2	14,7	14,5	13,4	13,6	13,1	14,1	14,2	13,2	12,5 %

Source : E LD 40T 2002 à 2011

## 5 Synthèse

Les résultats de l'enquête LD 40T observés sur 10 années témoignent des difficultés rencontrées par les entreprises du secteur : activité des véhicules en baisse et inflation régulière des coûts d'exploitation. Pour compenser, les entreprises ont dû mettre en œuvre des efforts de productivité en termes d'optimisation des plans de transport, de gestion des ressources humaines ou encore d'un tri qualitatif dans le portefeuille client.

La comparaison avec les pavillons européens montre que des voies de progrès restent encore à explorer, principalement sur les coûts de personnel de conduite liés au nœud gordien réglementaire des temps de conduite et de service. ■

## Définitions

- Taux de parcours en charge : pourcentage des parcours effectués lorsque la semi-remorque est chargée, quel que soit le poids ou le volume du chargement ;
- Taux de chargement sur parcours en charge : pourcentage d'utilisation de la capacité de chargement du véhicule (charge utile) lors d'un parcours en charge ;
- Coefficient de chargement du véhicule : produit du taux de parcours en charge et du taux de chargement sur parcours en charge ;
- 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.