

Novembre 2014

## Les coûts du TRM

### *Bilan 2014 et perspectives 2015*

Novembre 2014. Le risque d'une nouvelle récession semble écarté. La croissance attendue du PIB en France, pour 2014, reste de l'ordre de + 0,4 %. Soit + 0,1 point au-dessus de 2013 et 2012. Seule la dépense des administrations progresse (+ 1,8 %), l'investissement productif s'érode (- 0,4 %) et les dépenses des ménages sont stables (+ 0,1 %). L'INSEE évoque en fait une « reprise différée ». A noter que la zone euro fait également du sur-place. Le lent redressement de l'Europe du Sud se dilue dans le ralentissement allemand et l'inertie française. Sur 2015, avec une croissance attendue du PIB de + 1,0 % pour la France et de + 1,1 % pour la zone Euro, l'amélioration potentielle reste très relative. Le salut viendra-t-il de plus loin ? Un prix du pétrole durablement faible pourrait notamment relancer l'investissement industriel et la consommation en France.

Le couplage entre activité économique et transport est implacable. Selon le SOEs, la demande de TRM (compte d'autrui) reste à un niveau très bas. Au 1<sup>er</sup> semestre 2014, elle se situe mensuellement autour de 10,7 millions de tonnes-kilomètres, soit un niveau inférieur à celui de 2013. Cette tendance baissière fragilise les entreprises de transport. Les capacités excédentaires pèsent sur leurs prix et, proportionnellement, la charge des coûts fixes augmente à court ou moyen terme.

A niveau d'activité constant, les transporteurs maintiennent l'équilibre : l'augmentation de leurs coûts hors gazole (en longue distance 40T) est de l'ordre de + 0,2 % en 2014. Cette modération s'explique par de faibles variations sur l'ensemble des postes. L'arrivée des véhicules Euro 6 est annonciatrice de fortes hausses (+ 10 % à + 15 % sur le prix catalogue des constructeurs). L'impact en 2014 est limité par le renouvellement progressif du parc, mais il va se prolonger dans les exercices à venir.

L'abandon de l'écotaxe, le 30 octobre 2014, ôte évidemment un poids aux acteurs du TRM. Néanmoins, cela n'annule pas les effets et les coûts multiples déjà inscrits au bilan de l'opération : gels ou baisses de tarifs, appels d'offres, équipement des véhicules, adaptation des logiciels de gestion, études d'impact, échanges d'informations avec la clientèle, formation du personnel, etc.

Pour 2015, les prévisions sont plus inflationnistes, la hausse attendue des coûts hors gazole est évaluée, en longue distance entre + 1,2 % et + 1,7 %, en régional entre + 1 % et + 1,4 %. Du côté du gazole professionnel, la TICPE nette va augmenter de + 10,2 % au 1<sup>er</sup> janvier.

S'il est absolument indispensable pour les entreprises de transport de prendre en considération ces divers signaux afin d'adapter leur stratégie aux conditions économiques à venir (achat ou cession d'actifs, recrutement ou stabilité de l'effectif, etc.), ces dernières doivent prioritairement consolider ou ajuster leurs prix de transport en fonction des principales évolutions de coûts. C'est pourquoi le CNR propose ce support d'analyse d'évolution des coûts. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, ce document, publié chaque année, doit permettre aux entreprises de transport de fonder leurs demandes d'ajustement tarifaire sur des arguments économiques objectifs et fiables pour l'année écoulée et sur des hypothèses prudentes et réalistes pour l'année à venir.

La présente étude traite des transports de lots en distinguant :

- les transports à longue distance effectués au moyen d'ensembles articulés 40 tonnes,
- les transports régionaux effectués par des ensembles articulés 40 tonnes,
- les transports régionaux effectués par des porteurs.

## 1 - Quelle méthode retenir ?

Rappelons que deux approches de l'évolution des coûts peuvent être retenues :

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période.  
Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2014/2013 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2014 comparée à décembre 2013.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2014, les indices de novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (hausse et baisses) infra annuelles.

## 2 - Synthèse de l'évolution des coûts

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts **hors et avec gazole** (cf. page 3).

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2015 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les futures variations du prix du gazole. Dans tous les cas (révisions de prix annuels hors ou avec gazole), l'indexation gazole légale devra s'appliquer en cours d'année (voir exemples en pages 9 et 10). Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2015 sont détaillées en page 4.

Le Conseil d'administration du CNR du 1<sup>er</sup> octobre 2013 a acté que le **CICE** ne devait pas être comptabilisé dans les référentiels du CNR. Par conséquent, les calculs présentés dans cette note n'en tiennent pas compte. Cette décision s'appuie sur les motifs suivants :

- L'objet légal du CICE réside dans l'amélioration de la compétitivité des entreprises, au travers « *d'investissement, de recherche, d'innovation, de formation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement* » (article 66 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative pour 2012). L'objectif du législateur se situe très clairement sur le champ de la compétitivité « hors-prix ».
- Cette intention politique est confirmée par le Ministère de l'économie et des finances et par le médiateur national des relations interentreprises. Sur leurs sites internet, ils condamnent les tentatives de captation du CICE : « En aucun cas, le CICE ne peut être prétexte à une demande de baisse des tarifs de la part d'une entreprise cliente à son fournisseur. »

Le contrat d'Ecomouv' a été résilié le 30 octobre 2014. Les indicateurs de coûts présentés ici ne tiennent pas compte de l'écotaxe, ni d'aucun de ses coûts induits.

Le contexte réglementaire et social du TRM est encore très incertain au moment de la rédaction de cette note. La loi de financement rectificative de la sécurité sociale pour 2014 (LFRSS 2014), mettant en œuvre le Pacte de responsabilité pour 2014 et 2015 et votée le 8 août 2014, prévoit des réformes majeures en matière de cotisations employeurs et d'allègements Fillon. Les modalités pratiques d'application de ces réformes en entreprise ne sont pas encore toutes connues.

De plus, le compte personnel de prévention de la pénibilité (CPPP), instauré partiellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, donne lieu à de nombreuses interrogations quant à sa mise en place effective en entreprise.

Enfin, les négociations paritaires pour revaloriser les minima conventionnels de rémunération et de frais de déplacement n'ont pas encore abouti au moment de la rédaction de cette note.

Compte tenu de ces incertitudes, le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires), à partir de deux scénarii :

- Un profil de **prévision P1**, fondé sur des hypothèses d'évolutions mesurées des coûts de personnel et sur la neutralisation des variations de cotisations employeurs pour 2015 :
  - Hausse des salaires (hors primes) de + 0,9 % (évolution moyenne des trois dernières années).
  - Hausse des frais de déplacement de + 1,3 % (évolution moyenne des trois dernières années).
  - De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement fixés par le législateur, au moment de la rédaction de cette note. Ce scénario neutralise toute variation de cotisations employeurs pour 2015 (2015 = 2014).
  
- Un profil de **prévision P2**, fondé sur des hypothèses d'évolutions plus marquées des coûts de personnel :
  - La dernière revalorisation des barèmes conventionnels de rémunération date de l'accord du 19 décembre 2012. Dans une telle situation, certaines entreprises procèdent à des hausses volontaires.  
Le CNR traite ici l'exemple d'une entreprise qui pratiquerait une augmentation des salaires de + 1,5 % en 2015.
  - Idem pour les frais de déplacement : + 1,5 % en 2015.
  - Diminution de - 1,8 point du taux de cotisation employeur d'allocations familiales.
  - Modification de la formule d'allègement Fillon : neutralisation des heures d'équivalence dans la rémunération annuelle brute servant au calcul. Conséquence, le montant de la réduction Fillon pour les entreprises de TRM diminue, toutes choses égales par ailleurs.
  - Incidence de l'instauration du compte personnel de prévention et de pénibilité (CPPP) : Hausse de + 0,1 % de cotisation employeur, au titre de l'exposition des conducteurs au facteur de pénibilité travail de nuit.

Les prévisions de coûts pour 2015 s'inscrivent alors dans un intervalle (P1, P2). Les deux scénarii sociaux impactent plus particulièrement les composantes personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance et coûts de structure.

## 2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 2,2 %	+ 0,2 %	+ 1,2 %	+ 1,7 %	+ 2,0 %	+ 0,3 %	+ 1,1 %	+ 1,6 %
Régional 40 tonnes	+ 2,4 %	+ 0,2 %	+ 1,0 %	+ 1,4 %	+ 2,2 %	+ 0,3 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %
Régional Porteur	+ 2,7 %	+ 0,2 %	+ 1,2 %	+ 1,4 %	+ 2,3 %	+ 0,3 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %

## 2.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 0,5 %	- 2,2 %			- 0,1 %	- 1,4 %		
Régional 40 tonnes	+ 0,7 %	- 2,2 %			0 %	- 1,4 %		
Régional Porteur	+ 1,3 %	- 1,5 %			+ 0,7 %	- 0,9 %		

### 3 - Les charges d'exploitation en détail

#### 3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2013 / 2012	2014 / 2013		2013 / 2012	2014 / 2013	
Gazole hors TVA	- 1,3 %	- 7,1 %		- 3,2 %	- 4,7 %	
Gazole professionnel	- 2,8 %	- 7,5 %		- 4,1 %	- 5,1 %	

##### Historique sur 2014 :

L'évolution du prix moyen mensuel du gazole n'est pas linéaire en 2014. Le prix oscille sur les dix premiers mois de 2014, avec des amplitudes de variations plus marquées à la baisse qu'à la hausse.

Sur les 10 premiers mois de l'année, son évolution est estimée à - 7,5 % en glissement.

Le gazole professionnel intègre les taux de remboursement partiel forfaitaire de TICPE valables pour chaque semestre.

##### Hypothèses pour 2015 :

Le projet de loi de finances 2015 retient une diminution de - 0,4 % du prix moyen du baril de Brent en euros pour 2015. Le PLF 2015 prévoit de renchérir de 3,98 centimes d'euros par litre la TICPE applicable au gazole (+2 centimes pour compenser l'abandon de l'écotaxe ; +1,98 centimes au titre de la Contribution climat énergie). De ces seuls facteurs, il résulterait une évolution du prix du gazole hors TVA de + 7,3 % en glissement et de + 3,4 % en moyenne annuelle.

Le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel augmenterait quant à lui de 4 centimes en 2015, passant de 39,19 €/hl à 43,19 €/hl, non compensé par un ajustement du remboursement partiel. Dans ces conditions, le prix du gazole professionnel augmenterait en 2015 de + 7,7 % en glissement et de + 3,6 % en moyenne annuelle.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première reste le principal critère de variation de ce poste. Le coût réel du gazole en 2015 sera dans tous les cas pris en compte par le mécanisme d'indexation des prix de transports sur l'évolution du prix gazole, prévu par le Code des Transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

#### 3.2 - Coûts de personnel de conduite

Salaires et charges, hors frais de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 3,5 %	+ 0,1 %	+ 0,9 %	+ 2,2 %	+ 3,2 %	+ 0,1 %	+ 1,0 %	+ 2,3 %
Régional	+ 3,8 %	+ 0,1 %	+ 0,9 %	+ 1,6 %	+ 3,6 %	0 %	+ 1,0 %	+ 1,7 %

##### Historique sur 2014 :

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indice des salaires, n'ont pas été revalorisés en 2014.

Le décompte des cotisations employeurs augmente en moyenne de 0,22 point sur 2014 : hausses des taux d'accidents du travail, de la cotisation assurance vieillesse, de la cotisation CARCEPT, diminution de la cotisation d'allocations familiales et redéfinition du poids des classes d'effectifs dans l'effectif total salarié des secteurs Longue Distance et Régional.

Les allègements de charges Fillon ont été modifiés en 2014 avec la prise en compte de la revalorisation de + 1,1 % du SMIC à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

##### Hypothèses pour 2015 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2015 sont détaillés page 3.

### 3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Frais de déplacement	+ 2,0 %	0 %	+ 1,3 %	+ 1,5 %	+ 2,0 %	0 %	+ 1,3 %	+ 1,5 %

#### Historique sur 2014 :

Les taux forfaitaires des indemnités de déplacement inscrits dans la Convention collective, servant de référence à l'indice Frais de déplacement, n'ont pas été revalorisés en 2014.

#### Hypothèses pour 2015 :

Les deux scénarii (P1, P2) retenus pour 2015 sont détaillés page 3.

### 3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Longue Distance	+ 1,4 %	+ 0,2 %	+ 0,9 %	+ 0,9 %	+ 1,2 %	+ 0,3 %	+ 1,0 %	+ 1,0 %
Régional 40 tonnes	+ 1,7 %	0 %	+ 0,9 %	+ 0,9 %	+ 1,5 %	0 %	+ 1,0 %	+ 1,0 %
Régional Porteur	+ 1,7 %	0 %	+ 0,9 %	+ 0,9 %	+ 1,5 %	0 %	+ 1,0 %	+ 1,0 %

#### Historique sur 2014 :

Les coûts de structure enregistrent une inflation moyenne de + 0,3 % en 2014, principalement sous l'effet des variations de la sous-composante coûts de service (+ 1,2 %) et communication (- 0,4 %). Les écarts de variation entre Longue distance et Régional s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

#### Hypothèses pour 2015 :

On retient une augmentation de + 0,9 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015). Les coûts de personnel sédentaire évoluent selon les deux profils d'hypothèses P1 et P2, présentés en page 3.

### 3.5 - Détention de matériel

Ce poste comporte le coût de détention du matériel et les assurances (véhicules + marchandises).

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 1,8 %	+ 0,6 %	+ 1,6 %	+ 0,4 %	+ 1,2 %	+ 1,2 %
Régional Porteurs	+ 2,3 %	+ 0,9 %	+ 1,8 %	+ 1,0 %	+ 1,4 %	+ 1,4 %

#### Historique sur 2014 :

La nouvelle norme environnementale Euro 6 est entrée en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Elle génère une inflation marquée des prix de véhicules moteurs neufs (environ 10 %). Combinée au taux de renouvellement des parcs tracteurs observé par le CNR et à la diminution des taux d'intérêt, historiquement bas en 2014, cette inflation entraîne une hausse moyenne du coût de détention des véhicules moteurs de + 1,3 %.

Le coût de renouvellement des semi-remorques est stable.

Le poste assurance augmente de + 2,4 % en 2014.

Hypothèses pour 2015 :

Le CNR retient pour ses prévisions des profils d'inflation et de taux de renouvellement de parcs moteurs, similaires à ceux observés en 2014 (voir ci-avant).

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2015 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt.

La composante assurance augmente de + 0,9 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015).

**3.6 - Maintenance**

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014		2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	
			P1	P2			P1	P2
Maintenance	+ 0,3 %	- 0,3 %	+ 1,1 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	- 0,3 %	+ 0,8 %	+ 0,8 %

Historique sur 2014 :

Les prix des pneumatiques reculent régulièrement depuis le second semestre 2013. La tendance s'est poursuivie en 2014. Le poste entretien-réparations augmente de + 1,8 % sous les effets de l'inflation courante des charges d'entretiens (pièces, lubrifiants et achats prestations externes).

Hypothèses pour 2015 :

On retient une augmentation de + 0,9 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015) des pneumatiques et des coûts d'entretiens, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les deux profils d'hypothèses P1 et P2 présentés en page 6.

**3.7 - Usage des infrastructures**

Ce poste comporte le coût des péages et de taxe à l'essieu.

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014	2013 / 2012	2014 / 2013	2015 / 2014
Infrastructures	+ 2,0 %	+ 1,0 %	+ 1,9 %	+ 2,0 %	+ 1,1 %	+ 1,9 %

Historique sur 2014 :

Le poste augmente tous les ans avec les revalorisations des péages autoroutiers de classe 4. En 2014, la revalorisation coordonnée des tarifs de péages est intervenue le 1<sup>er</sup> février : + 1,1 % en moyenne pondérée (par les trafics PL des réseaux).

Le contrat d'Ecomouv' a été résilié le 30 octobre 2014. Les prévisions présentées ici ne tiennent pas compte de l'écotaxe, ni d'aucun de ses coûts induits.

Hypothèses pour 2015 :

Les hausses de tarifs des péages sont attendues pour le début de l'année 2015, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Pour ses prévisions, le CNR retient une hypothèse fondée sur l'observation des variations annuelles des tarifs moyens de péages de Classe 4 depuis 3 ans. Dans ces conditions, les coûts de péages augmenteraient de + 2 % applicables en février 2015.

## 4 - Éléments non intégrés dans les perspectives 2015

### 4.1 - Liste des coûts non pris en compte

Certains éléments, pourtant identifiés et supportés par tout ou partie des entreprises, ne sont pas retenus dans les prévisions 2015. Parmi les plus notoires, citons :

- L'écotaxe, ni aucun de ses coûts induits. A savoir, a minima les coûts d'équipement : démarches administratives, boitiers, garanties financières, implémentation informatique, formation du personnel, etc., ainsi que souvent des coûts commerciaux (pédagogie auprès des clients, appels d'offres, etc.).
- Les conséquences de l'obligation d'information sur les émissions de CO<sub>2</sub> à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2013 (arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application du décret du 24 octobre 2011). Il ressort des premiers témoignages collectés par le CNR que les coûts induits sont d'ordre organisationnel et informatique ; ils restent très dispersés par entreprise et généralement faibles au regard de l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules.
- Les variations du prix d'Ad Blue. Après avoir enregistré une inflation importante en 2012 de + 8,9 %, les prix d'Ad Blue ont diminué en moyenne de - 5 % en 2013. Ils reculent encore sur les 9 premiers mois de l'année 2014 (en moyenne - 7,8 %). L'enquête CNR LD 40 T intègre à son questionnaire cette composante de coûts. Il apparaît que le poids de l'Ad Blue reste mineur (de l'ordre de 0,2 %).
- Les variations de péages et de taxation d'infrastructures routières internationales (par exemple, extension du réseau routier allemand soumis à la LKW-Maut).
- Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, augmentation de la cotisation employeur d'assurance chômage pour certains CDD de moins de 3 mois (loi sur la sécurisation de l'emploi du 14 juin 2013). Pour mémoire, la réforme ne concerne pas les contrats courts débouchant sur un CDI.  
Les enquêtes statistiques du CNR montrent que le recours à des CDD reste une pratique très rare dans le secteur du TRM, et ce quelle que soit la durée du contrat. Calculé sur l'ensemble des entreprises interrogées lors de la dernière enquête longue distance 40T 2013, le nombre moyen de conducteur en CDD rapporté à un véhicule est de 0,01. Le poids des CDD dans la structure des coûts d'exploitation d'un véhicule est de ce fait très faible, voire négligeable.

### 4.2 - Méthodologie : effets des variations du niveau d'activité

Les évolutions annuelles, présentées dans cette note, sont calculées à volume constant d'activité. Elles ne prennent pas en compte les évolutions des conditions d'exploitation survenues en cours d'année. Or, celles-ci ont un impact sur l'activité globale de l'entreprise. Lorsque l'activité évolue, les charges variables tendent à varier parallèlement. Il n'en va pas de même des charges fixes, obéissant à un effet de cliquet.

- Hypothèse d'une baisse d'activité : les charges fixes, comprenant les coûts de détention, les dépenses d'assurances, de taxe à l'essieu et les coûts de structure, restent constantes par définition et doivent être réparties sur un volume moindre de production. En cas de conjoncture oscillante ou incertaine, il est parfois délicat de redimensionner sa structure, car cela obérerait l'activité lors de la reprise. Cette opération, engendrant par ailleurs des coûts d'organisation, ne pourra être mise en œuvre en quelques mois.
- Hypothèse d'une hausse d'activité : les charges fixes restent inchangées par définition alors que les coûts variables augmentent proportionnellement au volume d'activité. La constance des coûts fixes limite cet effet dans la variation du prix de revient.

L'incidence d'une variation d'activité sur le prix de revient, à court ou moyen terme, dépend alors de la part relative des charges fixes dans les coûts d'exploitation. Elle s'établit comme suit :

Incidence sur le prix de revient d'une variation de l'activité		Variation du volume d'activité					
		+ 10 %	+ 5 %	+ 1 %	- 1 %	- 5 %	- 10 %
Part des charges fixes dans le prix de revient	20 %	- 2,0 %	- 1,0 %	- 0,2 %	+ 0,2 %	+ 1,0 %	+ 2,0 %
	25 %	- 2,5 %	- 1,3 %	- 0,25 %	+ 0,25 %	+ 1,3 %	+ 2,5 %
	30 %	- 3,0 %	- 1,5 %	- 0,3 %	+ 0,3 %	+ 1,5 %	+ 3,0 %

Cette incidence est calculée toutes choses égales par ailleurs, donc, avant même que soient prises en compte les évolutions des différentes composantes du prix de revient.

Compte tenu de la volatilité de l'activité de TRM depuis la crise de 2008 / 2009 et de la singularité de chaque entreprise (poids des charges fixes très dispersé), cette évaluation reste une démarche individuelle, spécifique à chaque entreprise, voire à chacune de ses activités.

## 5 - Part des différents postes de coûts dans le prix de revient

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2014 est calculé aux conditions économiques de décembre 2013.

### 5.1 - Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2013	2014	2015 <sup>a</sup>	2013	2014	2015 <sup>a</sup>
Carburant				28,0 %	27,2 %	25,6 %
Maintenance	11,1 %	11,3 %	11,1 %	8,0 %	8,2 %	8,3 %
Infrastructures	8,6 %	8,5 %	8,6 %	6,2 %	6,2 %	6,4 %
Matériel	15,3 %	15,8 %	15,9 %	11,0 %	11,5 %	11,8 %
Personnel de conduite	38,6 %	37,6 %	37,6 %	27,8 %	27,4 %	28,0 %
Frais de déplacement	9,0 %	8,9 %	8,9 %	6,5 %	6,5 %	6,6 %
Structure	17,4 %	17,9 %	17,9 %	12,5 %	13,0 %	13,3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses

### 5.2 - Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2013	2014	2015 <sup>a</sup>	2013	2014	2015 <sup>a</sup>
Carburant				27,7 %	26,1 %	24,6 %
Maintenance	12,0 %	11,5 %	11,4 %	8,7 %	8,5 %	8,6 %
Infrastructures	5,9 %	5,4 %	5,4 %	4,3 %	4,0 %	4,1 %
Matériel	17,0 %	18,1 %	18,2 %	12,3 %	13,4 %	13,7 %
Personnel de conduite	42,1 %	41,0 %	41,0 %	30,4 %	30,3 %	30,9 %
Frais de déplacement	4,6 %	4,2 %	4,2 %	3,3 %	3,1 %	3,2 %
Structure	18,4 %	19,8 %	19,8 %	13,3 %	14,6 %	14,9 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses



### 5.3 - Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2013	2014	2015 <sup>a</sup>	2013	2014	2015 <sup>a</sup>
Carburant				19,3 %	18,5 %	17,3 %
Maintenance	9,3 %	9,1 %	9,1 %	7,5 %	7,4 %	7,5 %
Matériel	25,8 %	25,7 %	25,8 %	20,8 %	20,9 %	21,3 %
Personnel de conduite	48,3 %	48,8 %	48,7 %	39,0 %	39,8 %	40,3 %
Structure	16,6 %	16,4 %	16,4 %	13,4 %	13,4 %	13,6 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

<sup>a</sup> : prévisionnel sous hypothèses

Ces structures peuvent être utilisées comme référence de pondérations dans l'établissement de formules de révision de prix. Rappelons aussi qu'à défaut de stipulations contractuelles, la part des charges de carburant dans le prix de transport à retenir dans le cadre de l'application des articles L 3222-1 et suivants du Code des transports est celle « établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier » pour la catégorie de transport correspondante.

## 6 - Exemples d'application

A des fins pédagogiques, figurent ci-dessous deux exemples d'utilisation de ces indicateurs d'évolution des coûts dans le cadre d'un ajustement tarifaire. Il demeure que la formation des prix reste libre et décidée entre les parties.

### Situation initiale

Un contrat de transport en longue distance effectué au moyen d'un ensemble articulé 40 tonnes, valable pour 2014, a été signé en décembre 2013. Le prix est fixé à 100 et réputé valable aux conditions économiques de décembre 2013.

Nous sommes en décembre 2014. Le prix de base n'a pas été révisé depuis décembre 2013. Durant l'année, des indexations gazole légales ont tout de même été appliquées, en utilisant les référentiels du CNR concernant la part relative du gazole dans le prix de revient, soit 27,2 % (valeur 2014 reflétant les conditions économiques de décembre 2013) et l'indice gazole professionnel avec valeur initiale d'indice en date de décembre 2013.

Aujourd'hui, l'entreprise de transport souhaite mettre à jour sa grille tarifaire pour 2015. Parmi les nombreuses méthodes possibles, elle choisit de procéder a minima à un rattrapage des coûts observés depuis décembre 2013. Elle choisit de prendre pour référence de l'évolution de ces coûts, les observations du CNR exprimées en moyenne annuelle, telles qu'elles sont publiées dans la présente note. Dans ce cadre, deux méthodes peuvent être décrites, selon que l'on extrait ou non le poste gazole dans les calculs.

Dans le prolongement, cette note illustre également ce qu'il adviendra de l'indexation gazole selon les cas. Sur ce dernier point, on ne traitera que l'exemple du mécanisme d'indexation gazole légal par défaut, sachant qu'il peut être contractuellement différent. Le mécanisme d'indexation gazole légal par défaut fait référence aux pondérations et indices publiés par le CNR sur son site internet.

## Méthode A – évolution hors poste gazole

### *Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2013 ?*

Page 3, le tableau 2.1 indique que les coûts d'exploitation hors gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de +0,3 % entre 2013 et 2014. Page 8, tableau 5.1, on peut lire que le poids du gazole dans l'ensemble des coûts était de 27,2 % (valeur 2014 reflétant les conditions économiques de décembre 2013). Le calcul donne :

$$[(1 + 0,3\%) - 1] \times (100,0\% - 27,2\%) = (1,003 - 1) \times (1 - 0,272) = 0,002 = + 0,2\%$$

La hausse s'applique au tarif initial de décembre 2013 :  $100 + 0,2 = 100,2$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2014 valable pour 2015 est donc de 100,2. Toutefois, la référence gazole reste décembre 2013.

### *Quel type d'indexation gazole en juillet 2015 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2013 est celle dite de 2014, soit 27,2 %. A cette date, l'indice gazole professionnel s'élève à 167,44. On se place en juillet 2015 et on suppose que l'indice gazole professionnel est passé à 167. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(167 / 167,44) - 1] \times 27,2\% \times 100 = -0,0026 \times 0,272 \times 100 = - 0,1\%$$

La facture de juillet 2015 connaît alors un prix de 100,2 corrigé en pied de facture de :

$$100,2 \times -0,1\% = 100,2 \times -0,001 = - 0,1.$$

Le prix effectif de juin est donc de  $100,2 - 0,1 = 100,1$ .

## Méthode B – évolution avec poste gazole

### *Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2013 ?*

Page 3, le tableau 2.2 indique que les coûts d'exploitation avec gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de - 1,4 % entre 2013 et 2014.

La variation s'applique au tarif initial de décembre 2013 :  $100 - 1,4 = 98,6$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2014 valable pour 2015 est donc de 98,6.

### *Quel type d'indexation gazole en juillet 2015 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2014 est celle dite de 2015. Estimée à 25,6 %, elle figure page 8, tableau 5.1. En décembre 2014, on suppose que l'indice gazole professionnel s'élève à 154. On se place en juillet 2015 et on imagine que l'indice gazole professionnel est passé à 167. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(167 / 154) - 1] \times 0,256\% \times 100 = + 0,084 \times 0,256 \times 100 = + 2,2\%$$

La facture de juillet 2015 connaît alors un prix de 98,6 corrigé en pied de facture de :

$$98,6 \times (+ 2,2\%) = 98,6 \times (+ 0,022) = + 2,2.$$

Le prix effectif de juin est donc de  $98,6 + 2,2 = 100,8$ .

Malgré la diminution du tarif initial, le prix final de transport avec indexation gazole est supérieur avec la méthode B.

Rappelons que l'indexation relève de deux paramètres : le poids du gazole dans le prix de revient et l'évolution du gazole sur la période d'indexation.

D'une manière générale, il est souvent plus intéressant de négocier les termes de son indexation gazole au moment où le prix du gazole est tendanciellement bas. C'est le cas ici pour la méthode B.

Dans un contexte de baisse du gazole, une part relative de gazole élevée conduit à une indexation gazole défavorable. C'est le cas ici pour la méthode A.