

Décembre 2011

## Les coûts du TRM

### *Quelles perspectives pour 2012 ?*

Pour les transporteurs, la fin de l'année est la période traditionnelle de révision des offres tarifaires. Cet exercice est toujours difficile et cette année ne fera sans doute pas exception. La conjoncture apparaît dégradée alors que les coûts supportés par les transporteurs continuent d'augmenter.

Si la reprise économique, amorcée dès la fin de l'année 2009 a eu lieu en 2010, elle s'est vite essoufflée. Selon l'OCDE, la croissance mondiale en volume devrait atteindre + 4,0 % en 2011. Comparée au + 5,2 % de 2010, nous sommes déjà en retrait. Mais surtout la croissance restera portée par les pays émergents, dont la Chine (+ 9,0 %). L'Europe et les autres économies développées connaîtront des niveaux de croissance plus faibles, aux alentours de + 1,5 %.

En début d'année 2011, malgré des difficultés, l'Europe semblait pouvoir miser sur ses atouts. En France, la croissance du PIB enregistrée au premier trimestre 2011 est supérieure à celle des quatre trimestres de 2010. Cette embellie a bénéficié au TRM français. Au premier trimestre 2011, selon le SOeS, la croissance de l'activité est de + 1,9 % par rapport au premier trimestre de 2010. Mais un bon premier trimestre ne sauvera pas l'année. La situation s'est dégradée dès le second trimestre.

Les perspectives pour 2012 sont médiocres : l'ensemble des conjoncturistes, le gouvernement et les organismes officiels s'accordent sur une croissance en retrait en 2012 par rapport à 2011. Effectivement, au cours de l'été 2011, la crise de la dette souveraine et les difficultés économiques associées ont provoqué un mouvement de repli très net en Europe et l'absence de solution pérenne pèsera sur le contexte économique et financier en 2012. Le risque d'une croissance nulle, en France comme pour la zone Euro n'est pas à écarter.

Ce contexte dégradé viendra accentuer certaines difficultés spécifiques rencontrées par les transporteurs français sur leurs marchés. Le différentiel de compétitivité par rapport aux pavillons concurrents ne se résorbe pas. Sur le marché intérieur, les difficultés de l'industrie française, dont les niveaux d'activité sont restés très bas depuis la crise de 2008, vont s'accroître. L'anticipation de différentes mesures comme l'écotaxe poids lourds et l'autorisation du 44 tonnes, attendues pour 2013, interfèrent déjà dans certaines négociations tarifaires.

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 inhérentes à leurs secteurs d'activité et aux marchés sur lesquels elles sont positionnées. 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 par le Comité National Routier, 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 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 2011/2010 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2011 comparée à décembre 2010.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année pour la rapprocher de sa 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.

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

## 2 - La synthèse de l'évolution des coûts

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, on présente l'évolution synthétique des coûts hors et avec gazole.

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole est la composante toujours la plus incertaine. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2012 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 jouer en cours d'année (voir exemples en pages 8 et 9).

Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2012 sont détaillées en page 4. L'ensemble des hypothèses sur les autres composantes de coûts sont également explicitées dans la suite du rapport.

### 2.1 - La synthèse des évolutions de coûts hors composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Longue Distance	+ 2,2 %	+ 1,0 %	+ 2,2 %	+ 1,8 %	+ 1,3 %	+ 2,3 %
Régional 40 tonnes	+ 3,0 %	+ 0,8 %	+ 2,5 %	+ 2,3 %	+ 1,3 %	+ 2,6 %
Régional Porteurs	+ 3,5 %	+ 0,2 %	+ 2,6 %	+ 2,9 %	+ 0,9 %	+ 2,4 %

### 2.2 - La synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010		2010 / 2009	2011 / 2010	
Longue Distance	+ 6,4 %	+ 3,6 %		+ 5,1 %	+ 5,3 %	
Régional 40 tonnes	+ 6,8 %	+ 3,4 %		+ 5,4 %	+ 5,2 %	
Régional Porteurs	+ 6,2 %	+ 2,2 %		+ 5,0 %	+ 3,8 %	

### 2.3 - Effets des variations du niveau d'activité

Il est important de rappeler que ces évolutions annuelles 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. Il s'agit de l'effet de cliquet.

- 1<sup>er</sup> cas : dans le cadre 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. Si la baisse d'activité est forte et les perspectives d'amélioration peu visibles, l'entreprise redimensionnera sa structure. Cette opération, engendrant par ailleurs des coûts d'organisation, ne pourra être mise en œuvre en quelques mois.
- 2<sup>ème</sup> cas : dans le cadre 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 à court ou moyen terme sur le prix de revient d'une variation d'activité 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 %	- 5 %	- 10 %
Part des charges fixes dans le prix de revient	20 %	- 2,0 %	- 1,0 %	+ 1,0 %	+ 2,0 %
	25 %	- 2,5 %	- 1,3 %	+ 1,3 %	+ 2,5 %
	30 %	- 3,0 %	- 1,5 %	+ 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.

Au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre de chaque année, le CNR effectue une enquête auprès d'un panel représentatif d'entreprises de transport à longue distance. Une exploitation provisoire et partielle de l'échantillon (échantillon constant disponible, soit environ 25 % du panel longue distance) indique une reprise d'activité des véhicules exploités par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2010, marquée par :

- une croissance du kilométrage annuel parcouru de l'ordre de + 1,2 % ;
- une consolidation du parc 40 tonnes exploité en longue distance (+0,8 %) ;
- une meilleure utilisation de la capacité optimale de chargement, + 2,0 % pour le coefficient de chargement du véhicule.

La combinaison de ces trois indicateurs donne une hausse d'activité de la longue distance d'environ + 4 %. Dans cette exploitation partielle, les charges fixes représentent 25 % du prix de revient annuel. L'incidence sur le prix de revient est donc d'environ - 1 % en tendance indicative pour la longue distance, non prise en compte dans les évaluations présentées ci-après. En effet, la dispersion de ces résultats est forte et impose un calcul spécifique pour chaque entreprise et par activité.

Avertissements : Ces résultats restent indicatifs car fondés sur une exploitation provisoire et partielle de l'échantillon (un quart). De plus, cet échantillon est constant donc soumis au biais lié à l'absence de turn-over d'entreprises.

Autre remarque, la reprise d'activité en 2011 est restée temporaire. La hausse des volumes transportés en longue distance s'est déroulée pour une grande part en fin d'année 2010 et lors du premier trimestre 2011. Depuis le deuxième trimestre 2011, les indicateurs d'activité vont dans le sens d'une stagnation des volumes de transports. Une enquête d'opinions récente menée auprès de transporteurs confirme cette morosité. Une majorité de transporteurs interrogés ne prévoit pas de recrutement en 2012 et, comme souvent en période de crise, n'envisage pas de nouvel investissement en camions.

### 3 - Le carburant

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010		2010 / 2009	2011 / 2010	
Gazole	+ 19,0 %	+ 10,1 %		+ 15,6 %	+ 16,4 %	
Gazole professionnel	+ 19,8 %	+ 9,5 %		+ 16,3 %	+ 16,1 %	

#### Historique sur 2011 :

L'évolution du prix moyen mensuel du gazole n'est pas linéaire en 2011. Après un premier trimestre de hausse quasi linéaire (+ 10,9 % sur les trois premiers mois de l'année), le prix s'est stabilisé en avril avant d'enregistrer un repli en mai et en juin (- 3,7 % entre juin et avril). Depuis la fin du second trimestre, le prix évolue alternativement à la hausse et à la baisse.

Au final, son évolution est estimée à + 10,1 % sur les 10 premiers mois de 2011.

#### Hypothèses pour 2012 :

Le projet de loi de finances 2012 retient une diminution de 2,3 % du prix moyen du baril de Brent en euros pour 2012, qui pourrait alors se traduire par une baisse du prix moyen annuel du gazole en 2012 de 1,4 %.

Attention, cette prévision est fondée sur une corrélation positive entre les variations du prix du Brent et celles du prix des carburants. Les observations passées montrent que sur courte période, les prix du Brent et des carburants ne fluctuent pas toujours dans le même sens. Ces distorsions, certes rares, s'expliquent par des phénomènes de marché spécifiques (géopolitique, stratégies des pétroliers en matière de raffinage et de stockage, loi de l'offre et de la demande...). Le PDG de Total l'a confirmé récemment en annonçant des hausses futures de prix des carburants quels que soient les prix du baril.

De ces seuls facteurs, il résulterait une évolution du prix du gazole professionnel (avec remboursement partiel de la TIPP) de - 3,0 % en glissement et de - 1,5 % en moyenne annuelle. Pour le gazole (sans remboursement partiel de la TIPP) l'évolution serait de - 2,9 % en glissement et de - 1,4 % en moyenne annuelle. Ces chiffres sont d'ordre secondaire comparativement à la volatilité du prix du gazole. Le coût réel du gazole en 2012 sera dans tous les cas pris en compte par le mécanisme d'indexation gazole prévu par la loi du 5 janvier 2006, transcrite désormais dans le Code des Transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3 (Cf. l'introduction du § 2 de ce document).

### 4 - Les coûts de personnel de conduite (hors frais de déplacement)

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Longue Distance	+ 1,8 %	+ 0,6 %	+ 2,8 %	+ 1,1 %	+ 1,7 %	+ 2,3 %
Régional	+ 3,5 %	+ 0,5 %	+ 3,6 %	+ 2,6 %	+ 1,8 %	+ 3,0 %

#### Historique sur 2011 :

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indexation des salaires, ont été revalorisés par l'accord social du 23 mars 2011, applicable au 1<sup>er</sup> avril 2011 pour les entreprises signataires et au 5 juillet pour toutes les autres. Les minima conventionnels 138M et 150M sont relevés de + 1,6 %.

Le décompte des charges patronales augmente en moyenne de 0,10 point sur 2011 (actualisation des taux d'accidents du travail en janvier et redéfinition du poids des classes d'effectifs dans les secteurs Longue Distance et Régional). Les allègements de charges Fillon ont été modifiés en 2011 avec l'annualisation de la formule de calcul et la prise en compte des revalorisations du SMIC de janvier 2011 (+ 1,6 %) et de décembre 2011 (+ 2,1 %).

Hypothèses pour 2012 :

Le CNR retient deux hypothèses conservatoires en matière salariale :

- Les salaires de conducteurs augmentent de + 1,5 % en janvier. L'observation des trois dernières années fait apparaître que la hausse du coût de personnel de conduite, hors frais de déplacement, s'élève à + 1,5 % en moyenne annuelle.
- Le projet de loi de finances de la sécurité sociale pour 2012 modifie en son article 11 le calcul des allègements de charges Fillon. Les heures supplémentaires et complémentaires sont réintégrées dans la base servant au calcul de ces allègements. Le CNR retient dans ses évaluations la formule de 2012 et tient compte des conditions salariales définies ci-dessus. Ces résultats sont valables sous réserve d'officialisation de la circulaire d'application de la Direction de la sécurité sociale. Dans ce contexte, les entreprises de TRM, consommatrices de beaucoup d'heures supplémentaires, enregistreront des baisses d'allègements de charges Fillon, facteur de surcoûts de personnel de conduite importants.

**5 - Les autres charges d'exploitation en synthèse**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Longue Distance	+ 2,4 %	+ 1,2 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %	+ 1,1 %	+ 2,2 %
Régional 40 tonnes	+ 2,6 %	+ 1,0 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %	+ 1,0 %	+ 2,2 %
Régional Porteurs	+ 3,5 %	0,0 %	+ 1,7 %	+ 3,1 %	+ 0,1 %	+ 1,9 %

**6 - Les autres charges d'exploitation en détail****6.1 - Maintenance**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Maintenance	+ 3,2 %	+ 7,3 %	+ 1,7 %	+ 2,8 %	+ 6,1 %	+ 3,8 %

Historique sur 2011 :

Les pneumatiques enregistrent une inflation moyenne annuelle importante en 2011, + 15,1 %. Le poste entretien-réparations augmente de + 2,8 % sous les effets conjugués de la hausse des coûts de personnels d'atelier et de l'inflation courante des autres charges d'entretien (pièces, lubrifiants et des achats de prestations externes).

Hypothèses pour 2012 :

Augmentation de + 1,7 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2012) des pneumatiques et des coûts d'entretiens hors personnels d'atelier. Augmentation du coût du personnel d'atelier de + 1,5 %.

## 6.2 - Usage des infrastructures

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

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Infrastructures	+ 1,1 %	+ 2,9 %	+ 2,7 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %	+ 2,7 %

Historique sur 2011 :

Le poste augmente tous les ans avec les revalorisations de péages autoroutiers de classe 4. La hausse qui diffère selon les réseaux intervient à date commune depuis 2010. Pour 2011, la revalorisation coordonnée des tarifs de péages est intervenue le 1<sup>er</sup> février : + 3,1 % en moyenne pondérée (par les trafics PL des réseaux).

Hypothèses pour 2012 :

Des hausses de tarifs de péages sont attendues pour le début de l'année 2012, toutefois elles ne sont pas encore arrêtées. Le CNR retient donc une hypothèse fondée sur l'observation des variations annuelles des tarifs moyens de péages de Classe 4 depuis 2008 (année de mise en application en France de la Directive Eurovignette). En prévisible pour 2012, il en résulte une hausse des coûts de péages de + 2,8 %.

## 6.3 - Détention de matériel

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 2,6 %	- 1,6 %	+ 1,7 %	+ 2,2 %	- 1,1 %	+ 1,0 %
Régional Porteurs	+ 4,3 %	- 1,7 %	+ 1,7 %	+ 4,0 %	- 1,2 %	+ 1,0 %

Historique sur 2011 :

La diminution du poste coûts de détention de matériel observée en 2011 est la conséquence des reports d'investissements imposés par la crise. L'allongement des durées de conservation des véhicules se traduit alors en calcul économique par une baisse de leur coût annuel de détention. Deux autres facteurs participent à l'infléchissement de ce poste : le niveau bas des taux d'intérêt et les politiques tarifaires circonstancielles des constructeurs de véhicules.

Hypothèses pour 2012 :

Augmentation de + 1,7 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2012) du prix des matériels et des loyers de crédit-baux.

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2012 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunts.

## 6.4 - Indemnités de déplacement

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Frais de déplacement	+ 3,0 %	+ 1,2 %	+ 1,4 %	+ 2,6 %	+ 1,3 %	+ 1,7 %

Historique sur 2011 :

Les indemnités de déplacement ont été revalorisées de + 1,2 % avec l'accord social du 23 mars 2011.

Hypothèses pour 2012 :

Le CNR retient une hypothèse conservatoire fondée sur l'observation des trois dernières années. En prévisible pour 2012, il en résulte une hausse des indemnités de déplacement de + 1,4 %.

**6.5 - Charges de structure**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
Longue Distance	+ 2,1 %	- 1,6 %	+ 1,7 %	+ 1,9 %	- 1,6 %	+ 2,2 %
Régional 40 tonnes	+ 2,5 %	- 1,4 %	+ 1,8 %	+ 2,0 %	- 1,4 %	+ 2,3 %
Régional Porteurs	+ 2,5 %	- 1,5 %	+ 1,8 %	+ 2,0 %	- 1,4 %	+ 2,3 %

Historique sur 2011 :

Les coûts de structure diminuent en 2011, principalement sous l'effet de la réforme de la taxe professionnelle. Notons que l'impact moyen de la réforme n'a pu être pris en compte dès 2010 pour des raisons techniques, les relevés fiscaux définitifs n'étant disponibles qu'en fin d'année 2010. L'incidence moyenne a donc été intégrée en janvier 2011 dans le suivi indiciaire officiel des coûts de structure.

Hypothèses pour 2012 :

Augmentation de + 1,7 % des coûts indirects en 2012 (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2012). Augmentation de + 1,5 % du coût de personnel administratif.

**7 - Postes de coûts non intégrés**

Certains éléments, pourtant connus et supportés par tout ou partie des entreprises, sont difficilement quantifiables ou trop faibles pour justifier d'être retenus dans l'analyse détaillée. Ils ne peuvent donc être intégrés avec la fiabilité requise au dispositif d'observation statistique du CNR. Parmi les plus notoires, citons :

- Les variations du prix d'Ad Blue. L'Ad Blue a enregistré en 2011 une inflation significative (+ 16 % depuis le début de l'année 2011) sous l'effet des variations de sa composante principale, l'urée (+ 33 % sur la même période). L'enquête CNR LD 40 T intègre à son questionnaire cette composante de coûts. L'analyse des premiers résultats de 2011 montre que le poids de l'Ad Blue reste mineur (de l'ordre de 0,3 % de l'ensemble des coûts d'exploitation d'un 40 tonnes).
- Les variations de péages et de taxation des infrastructures à l'étranger. Citons par exemple la LKW Maut, qui a été fortement relevée en 2009 : + 72 % pour les véhicules de quatre essieux et plus Euro 3 et + 40 % pour les Euro 4 et 5. Ou bien encore, l'instauration des systèmes de télépéages Sky Toll en Slovaquie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et Via Toll en Pologne depuis juillet 2011.
- Le relèvement inscrit au PLF SS 2012 du taux du forfait social de 6 % à 8 %. Rappelons que cette contribution patronale est due sur certaines sommes exclues de l'assiette des cotisations de sécurité sociale mais assujetties à la CSG, typiquement l'intéressement ou la participation aux résultats. Ces primes étant très variables par entreprises, il est difficile de mesurer l'impact moyen réel de la mesure.
- Les nouvelles obligations sur le marquage réfléchissant de certains véhicules imposées par l'application de la directive européenne 2007/35. Conséquence, les remorques et semi-remorques neuves immatriculées depuis le 10 juillet 2011 doivent être équipées de bandes réfléchissantes.

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

Conditions économiques de décembre de l'année précédente

### 8.1 – Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2010	2011	2012 <sup>a</sup>	2010	2011	2012 <sup>a</sup>
Carburant				23,0 %	26,3 %	27,9 %
Maintenance	11,2 %	11,1 %	11,8 %	8,6 %	8,2 %	8,5 %
Infrastructures	7,9 %	7,9 %	8,0 %	6,1 %	5,8 %	5,8 %
Matériel	16,6 %	15,9 %	15,5 %	12,8 %	11,7 %	11,2 %
Personnel de conduite	37,4 %	38,7 %	38,6 %	28,8 %	28,5 %	27,8 %
Frais de déplacement	8,4 %	8,5 %	8,6 %	6,5 %	6,3 %	6,2 %
Structure	18,5 %	17,9 %	17,5 %	14,2 %	13,2 %	12,6 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

### 8.2 – Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2010	2011	2012 <sup>a</sup>	2010	2011	2012 <sup>a</sup>
Carburant				22,2 %	25,3 %	26,9 %
Maintenance	12,2 %	11,2 %	12,0 %	9,5 %	8,4 %	8,8 %
Infrastructures	5,1 %	5,8 %	5,9 %	4,0 %	4,3 %	4,3 %
Matériel	17,9 %	18,1 %	17,6 %	13,9 %	13,5 %	12,9 %
Personnel de conduite	42,3 %	41,5 %	41,4 %	32,9 %	31,0 %	30,3 %
Frais de déplacement	3,9 %	4,1 %	4,2 %	3,0 %	3,1 %	3,0 %
Structure	18,6 %	19,3 %	18,9 %	14,5 %	14,4 %	13,8 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

### 8.3 – Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2010	2011	2012 <sup>a</sup>	2010	2011	2012 <sup>a</sup>
Carburant				15,8 %	17,9 %	19,3 %
Maintenance	8,7 %	8,6 %	9,3 %	7,3 %	7,1 %	7,5 %
Matériel	25,8 %	25,9 %	25,4 %	21,7 %	21,3 %	20,5 %
Personnel de conduite	48,3 %	48,4 %	48,5 %	40,7 %	39,7 %	39,2 %
Structure	17,2 %	17,1 %	16,8 %	14,5 %	14,0 %	13,5 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

<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.

## 9 - 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 2011, a été signé en décembre 2010. Le prix est fixé à 100 et réputé valable aux conditions économiques de décembre 2010.

Nous sommes en décembre 2011. Le prix de base n'a pas été révisé depuis décembre 2010. Durant l'année, des indexations gazole légales ont tout de même été appliquées, en utilisant les références du CNR concernant la part relative du gazole dans le prix de revient, soit 26,3 % (valeur 2011 reflétant les conditions économiques de décembre 2010) et l'indice gazole professionnel avec valeur initiale d'indice en date de décembre 2010.

Aujourd'hui, l'entreprise de transport souhaite mettre à jour sa grille tarifaire pour 2012. Parmi les nombreuses méthodes possibles, elle choisit de procéder a minima à un rattrapage des coûts observés depuis décembre 2010. Elle choisit de prendre pour référence du glissement 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 2010 ?*

Page 2, le premier tableau indique que les coûts d'exploitation hors gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de + 1,3 % entre 2010 et 2011. Page 8, tableau 1, on peut lire que le poids du gazole dans l'ensemble des coûts était de 26,3 % (valeur 2011 reflétant les conditions économiques de décembre 2010). Le calcul donne :

$$[(1 + 1,3\%) - 1] \times (100,0\% - 26,3\%) = (1,013 - 1) \times (1 - 0,263) = 0,010 = + 1,0\%$$

La hausse s'applique au tarif initial de décembre 2010 :  $100 + 1,0\% = 101,0$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2011 valable pour 2012 est donc de 101,0. Toutefois la référence gazole reste décembre 2010.

#### *Quel type d'indexation gazole en juin 2012 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2010 est celle dite de 2011, soit 26,3 %. A cette date, l'indice gazole professionnel s'élève à 154,56. On se place en juin 2012 et on suppose que l'indice gazole professionnel est passé à 164,27. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(164,27 / 154,56) - 1] \times 26,3\% \times 100 = 0,0628 \times 0,263 \times 100 = + 1,7\%$$

La facture de juin 2012 connaît alors un prix de 101,0 corrigé en pied de facture de :

$$101,0 \times 1,7\% = 101,0 \times 0,017 = + 1,7.$$

Le prix effectif de juin est donc de  $101,0 + 1,7 = 102,7$ .

### Méthode B – évolution avec poste gazole

#### *Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2010 ?*

Page 2, le second tableau indique que les coûts d'exploitation avec gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de + 5,3 % entre 2010 et 2011.

La hausse s'applique au tarif initial de décembre 2010 :  $100 + 5,3 \% = 105,3$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2011 valable pour 2012 est donc de 105,3.

*Quel type d'indexation gazole en juin 2012 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2011 est celle dite de 2012. Estimée à 27,9 %, elle figure page 8, tableau 1. En décembre 2011, on suppose que l'indice gazole professionnel s'élève à 169,32. On se place en juin 2012 et on imagine que l'indice gazole professionnel est passé à 164,27. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(164,27 / 169,32) - 1] \times 27,9 \% \times 100 = - 0,030 \times 0,279 \times 100 = - 0,8 \%$$

La facture de juin 2012 connaît alors un prix de 105,3 corrigé en pied de facture de :

$$105,3 \times (- 0,8 \%) = 105,3 \times (- 0,008) = - 0,8.$$

Le prix effectif de juin est donc de  $105,3 - 0,8 = \mathbf{104,5}$ .

**AVERTISSEMENT**

Dans le cas d'espèce, le résultat de juin de la méthode B est supérieur au résultat de juin de la méthode A. Cependant, cela n'a rien de systématique et le contraire pourrait se vérifier avec des données initiales différentes.