

## 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. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, le Comité National Routier publie chaque année un support d'analyse d'évolution des coûts. Ce document 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.

Cette note est la version synthétique d'un document de 10 pages également disponible sur [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr).

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 - La synthèse de l'évolution des coûts

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. La note complète propose des éléments d'appréciation de ce phénomène.

Les prévisions sur le gazole, au prix trop volatile, ne sont pas ici intégrées pour 2012. L'indexation gazole légale prendra en compte les futures variations de ce poste.

#### 1.1 - La synthèse des 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 %

#### 1.2 - La synthèse des 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 - Le carburant

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011	2010 / 2009	2011 / 2010	2012 / 2011
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 pour 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.

**3 - 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.

#### 4 - 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 %

#### 5 - Les autres charges d'exploitation en détail

##### 5.1 - 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 %.

##### 5.2 - Usage des infrastructures

Ce poste comporte le coût des péages et 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 %.

##### 5.3 - 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.

**5.4 - 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 2011 :

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 %.

**5.5 - 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.

**6 - Parmi les postes de coûts non intégrés à ces variations,** on peut signaler : l'Ad Blue, les péages étrangers, le taux du forfait social, etc.

**7 - Part des différents postes de coûts dans le prix de revient**

Conditions économiques de décembre de l'année précédente

	Longue Distance 40 tonnes			Régional 40 tonnes			Régional Porteurs		
	2010	2011	2012 <sup>a</sup>	2010	2011	2012 <sup>a</sup>	2010	2011	2012 <sup>a</sup>
Carburant	23,0 %	26,3 %	27,9 %	22,2 %	25,3 %	26,9 %	15,8 %	17,9 %	19,3 %
Maintenance	8,6 %	8,2 %	8,5 %	9,5 %	8,4 %	8,8 %	7,3 %	7,1 %	7,5 %
Infrastructures	6,1 %	5,8 %	5,8 %	4,0 %	4,3 %	4,3 %	-	-	-
Matériel	12,8 %	11,7 %	11,2 %	13,9 %	13,5 %	12,9 %	21,7 %	21,3 %	20,5 %
Personnel de conduite	28,8 %	28,5 %	27,8 %	32,9 %	31,0 %	30,3 %	40,7 %	39,7 %	39,2 %
Frais de déplacement	6,5 %	6,3 %	6,2 %	3,0 %	3,1 %	3,0 %	-	-	-
Structure	14,2 %	13,2 %	12,6 %	14,5 %	14,4 %	13,8 %	14,5 %	14,0 %	13,5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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