

Quels réajustements de prix pour 2011 ?

Pour les transporteurs, la fin de l'année est la période traditionnelle de révision des offres tarifaires. Cet exercice est toujours difficile. Il l'est d'autant plus lorsque le contexte conjoncturel est jugé instable. Le rebond de l'activité TRM nationale du pavillon français amorcé au deuxième trimestre 2009 est en effet parti de tellement bas qu'il n'a toujours pas compensé la chute historique du volume d'activité du TRM national enregistrée dès le début 2008. On peut ainsi rappeler qu'en 2009, le volume de marchandises transportées a été inférieur (en tonnes.kilomètres) de 14 % par rapport à 2008 et de 18 % par rapport à 2007. Si la reprise a bien du mal à s'imposer, avec l'inflexion subie au quatrième trimestre 2009 et au premier trimestre 2010, il semblerait qu'elle veuille se confirmer aujourd'hui au vu des derniers chiffres publiés par le Commissariat général au développement durable. Comparés au premier semestre 2009, les volumes transportés au premier semestre 2010 sont, en effet, supérieurs de 14 % en transport national. L'exploitation partielle et provisoire de l'enquête CNR 2010 menée auprès des entreprises de transport effectuant de la longue distance empêche malgré tout de céder à l'euphorie. Cette dernière détecterait, à ce stade, une baisse d'activité de l'ordre de 4 % entre le quatrième trimestre 2010 et la même période de 2009. Cette baisse d'activité se caractériserait principalement par une contraction du parc exploité, une érosion du kilométrage annuel parcouru ainsi qu'une baisse du coefficient d'utilisation du véhicule.

Les négociations de prix de transport pour l'année 2011 s'ouvrent donc dans un climat de circonspection générale. Certes, les transporteurs ayant survécu à la crise (pic de défaillance d'entreprises en août 2009) bénéficient d'une situation moins critique qu'elle ne l'était en 2009, mais un accident est toujours possible, comme vient de le rappeler la crise d'approvisionnement en carburant apparue dans les premières semaines d'octobre 2010 avec le blocage des raffineries et dépôts français. Un tel évènement, même temporaire, a toujours des conséquences sur la productivité des entreprises (immobilisation de véhicules, hausse des délais d'acheminement, désorganisation des plans de transports).

Au-delà de cet évènement, le prix moyen du gazole professionnel sur les dix premiers mois de l'année 2010 est supérieur d'environ 16 % à celui calculé sur la même période de 2009. Une hausse conséquente dont les entreprises de transport devront bien entendu tenir compte dans leurs futurs prix de transport, si ces dernières ne l'ont pas déjà fait grâce au jeu légal de l'indexation gazole.

Il est évident que les entreprises de transports, tout comme leurs clients ou leurs fournisseurs, doivent leur performance économique future à la qualité de leurs anticipations. La consultation des derniers indicateurs d'économie générale peut donner la tendance et aider à l'exercice. Ainsi, les derniers chiffres publiés par l'INSEE montrent que le PIB est en hausse de 0,7 %, et que la consommation des ménages reprend de légères couleurs (+ 0,3 %) au deuxième trimestre 2010 par rapport au premier trimestre. Ces signaux sont positifs, de même que ceux émanant de la dernière enquête de conjoncture réalisée par la Banque de France qui fait état d'une reprise de l'activité industrielle et d'un redressement des carnets de commandes retrouvant un niveau comparable à celui d'avant l'été 2008.

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 leur secteur d'activité et au marché sur lequel 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.

0 - 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. En supposant l'absence de désajustement tarifaire sur la période antérieure, l'écart définit le pourcentage de hausse nécessaire au réajustement des prix aux coûts.
Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2010/2009 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2010 comparée à décembre 2009.
- **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. Le rapport entre les deux évolutions détermine le pourcentage de hausse complémentaire qu'il aurait fallu obtenir, à effet de 12 mois, pour retrouver l'équilibre initial d'exploitation.

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

1 - 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 2011 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 9 et 10).

Les hypothèses concernant l'évolution du gazole pour 2011 sont détaillées en page 4.

1.1 - La synthèse des coûts hors composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 1,1 %	+ 2,1 %	+ 1,6 %	+ 2,8 %	+ 1,8 %	+ 1,9 %
Régional 40 tonnes	+ 1,1 %	+ 2,8 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %	+ 2,3 %	+ 1,9 %
Régional Porteur	+ 1,5 %	+ 3,4 %	+ 1,5 %	+ 3,1 %	+ 2,8 %	+ 1,8 %

1.2 - La synthèse des coûts avec composante gazole

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009		2009 / 2008	2010 / 2009	
Longue Distance	+ 2,3 %	+ 5,6 %		- 5,5 %	+ 5,0 %	
Régional 40 tonnes	+ 2,3 %	+ 6,1 %		- 5,3 %	+ 5,4 %	
Régional Porteur	+ 2,3 %	+ 5,6 %		- 3,0 %	+ 5,0 %	

1.3 - 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^{er} 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^{ème} 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^{ème} trimestre de chaque année, le CNR effectue une enquête auprès d'un panel représentatif d'entreprises de transport à longue distance. Fin octobre 2010, une exploitation partielle de l'échantillon (échantillon constant disponible, soit environ 25 % du panel longue distance) et provisoire indique une baisse d'activité des véhicules exploités par rapport au 4^{ème} trimestre 2009, marquée par :

- une érosion du kilométrage annuel parcouru de l'ordre de - 2,6 % ;
- une contraction du parc exploité en longue distance de - 0,8 % ;
- une moindre utilisation de la capacité optimale de chargement, - 0,6 % pour le coefficient d'utilisation de la charge utile.

La combinaison de ces trois indicateurs donne une baisse d'activité de la longue distance d'environ - 4 %. Attention, ceci est un résultat indicatif car fondé sur une exploitation partielle et provisoire de l'échantillon (un quart).

Dans cette exploitation partielle, les charges fixes représentent 26,0 % 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.

2 - Le carburant

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Gazole	+ 6,3 %	+ 16,1 %		- 21,4 %	+ 15,5 %	
Gazole professionnel	+ 6,6 %	+ 16,9 %		- 22,1 %	+ 16,2 %	

Historique sur 2010 :

L'évolution du prix moyen mensuel du gazole n'est pas linéaire en 2010. Après quatre mois de hausse régulière (+ 8,8 % de janvier à avril), le prix évolue par palier : un palier haut d'avril à juin puis un palier bas de juillet à septembre. En octobre, le prix enregistre une hausse significative suite aux blocages des raffineries et des dépôts de carburant et aux difficultés d'approvisionnement. L'inflation est particulièrement marquée pour les approvisionnements en cuve (+ 7,2 % sur ce seul mois).

Au final, son évolution est estimée à + 12,3 % entre janvier et octobre 2010.

Hypothèses pour 2011 :

- Le projet de loi de finances pour 2011 retient une augmentation de 2,6 % du prix moyen du baril de Brent pour 2011. Compte tenu de l'historique observé, cela pourrait alors se traduire par un relèvement du prix moyen annuel du gazole en 2011 de 1,8 %.
- Les budgets annuels des comptes régionaux n'ayant à ce jour pas encore été votés et la TIPP nette professionnelle à 39,19 €/hl ne semblant pas remise en cause, le CNR maintient comme hypothèse de travail pour 2011 un montant de remboursement partiel de la TIPP de 3,6 centimes d'euros par litre, pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC.

De ces seuls facteurs, il résulterait une évolution du prix du gazole professionnel de - 3,0 % en glissement et de + 1,9 % en moyenne annuelle. Pour le gazole l'évolution serait de - 2,9 % en glissement et de + 1,8 % en moyenne annuelle. Ces chiffres sont d'ordre secondaire comparativement à la volatilité du prix du gazole. Le coût réel du gazole en 2011 sera dans tous les cas pris en compte par le mécanisme d'indexation gazole prévu par la loi du 5 janvier 2006.

3 - Les coûts de personnel de conduite (hors frais de déplacement)

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	0,0 %	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 1,9 %	+ 1,1 %	+ 1,8 %
Régional	+ 0,2 %	+ 3,5 %	+ 1,2 %	+ 2,2 %	+ 2,5 %	+ 2,0 %

Historique sur 2010 :

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indexation des salaires, ont été revalorisés le 21 février 2010, date de la publication au Journal Officiel de l'arrêté d'extension de l'accord salarial de décembre 2009. Les minima conventionnels sont relevés de + 2,9 % pour un conducteur 150M et + 3,6 % pour un conducteur 138M.

Le décompte des charges patronales diminue en moyenne de 0,24 point sur 2010 (actualisation des taux d'accidents du travail en janvier 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 janvier avec la hausse du SMIC de + 0,5 % et la modification de la formule de calcul prévue par l'accord social de décembre.

Hypothèses pour 2011 :

Le CNR retient deux hypothèses conservatoires en matière salariale :

- Les salaires de conducteurs augmentent de + 1 % en janvier (une observation depuis 10 ans fait apparaître que la hausse du coût de personnel de conduite, hors frais de déplacement, n'est jamais inférieure à 1 % en moyenne annuelle).
- Le SMIC est revalorisé de + 0,5 % en 2011 (évolution similaire à la dernière revalorisation, en janvier 2010).

Le projet de loi de finances de la sécurité sociale (PLF SS) pour 2011 modifie « le calcul des allègements de charges Fillon, pour qu'il s'applique aux salaires et aux primes versés sur toute l'année, alors qu'il s'applique actuellement mois par mois ». Le décret d'application devant préciser les nouvelles modalités de calcul n'est pas encore connu. Dans cette attente, le CNR maintient dans ses calculs la formule de 2010 et tient compte des conditions salariales définies ci-dessus.

4 - Les autres charges d'exploitation en synthèse

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 1,8 %	+ 2,3 %	+ 1,8 %	+ 3,4 %	+ 2,1 %	+ 2,0 %
Régional 40 tonnes	+ 1,7 %	+ 2,4 %	+ 1,7 %	+ 3,2 %	+ 2,2 %	+ 1,9 %
Régional Porteur	+ 2,7 %	+ 3,3 %	+ 1,7 %	+ 4,0 %	+ 3,1 %	+ 1,7 %

5 - Les autres charges d'exploitation en détail**5.1 - Maintenance**

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Maintenance	+ 1,8 %	+ 3,1 %	+ 1,4 %	+ 3,6 %	+ 2,7 %	+ 2,3 %

Historique :

Les pneumatiques enregistrent une inflation moyenne annuelle de + 2,3 % en 2010. Le poste entretien-réparations augmente de + 2,9 % 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 prestations externes).

Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011) des pneumatiques et des coûts d'entretiens hors personnels d'atelier. Augmentation du coût du personnel d'atelier de + 1,2 %.

5.2 - Usage des infrastructures

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Infrastructures	+ 2,9 %	+ 1,1 %	+ 2,7 %	+ 9,1 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %

Historique :

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 (+ 1,2 % en février 2010).

Hypothèses pour 2011 :

Des hausses de tarifs de péages sont attendues pour le début de l'année 2011, toutefois elles ne sont pas encore arrêtées. Le CNR retient donc une hypothèse conservatoire fondée sur l'observation des trois dernières années. En prévisible pour 2011, 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		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 3,3 %	+ 2,1 %	+ 2,0 %	+ 2,9 %	+ 2,2 %	+ 1,4 %
Régional Porteur	+ 5,1 %	+ 3,8 %	+ 2,0 %	+ 4,5 %	+ 4,0 %	+ 1,4 %

Historique :

L'inflation du poste détention de matériel constatée depuis deux ans témoigne de la hausse des prix moyens des matériels et de la chute du marché de l'occasion. La baisse des valeurs de revente des véhicules se traduit en calcul économique par un accroissement du coût de détention annuel.

Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011) du prix des matériels et des loyers de crédit-baux.

Les taux d'intérêt intervenant dans les calculs sont relevés d'en moyenne + 0,3 points, conformément aux différents scénarii d'évolution des taux d'intérêt à 10 ans de la zone euro présentés dans le projet de loi de finances.

5.4 - Indemnités de déplacement

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Frais de déplacement	0,0 %	+ 3,0 %	+ 1,6 %	+ 0,0 %	+ 2,6 %	+ 2,0 %

Historique :

Les indemnités de déplacement ont été revalorisées de + 3,0 % le 21 février 2010, date de la publication au Journal Officiel de l'arrêté d'extension de l'accord salarial de décembre 2009.

Hypothèses pour 2011 :

Le CNR retient une hypothèse conservatoire fondée sur l'observation des trois dernières années. En prévisible pour 2011, il en résulte une hausse des indemnités de déplacement de + 1,6 %.

5.5 - Charges de structure

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010	2009 / 2008	2010 / 2009	2011 / 2010
Longue Distance	+ 0,5 %	+ 2,1 %	+ 1,3 %	+ 2,3 %	+ 1,9 %	+ 1,8 %
Régional 40 tonnes	0,0 %	+ 2,5 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 2,0 %	+ 1,8 %
Régional Porteur	0,0 %	+ 2,5 %	+ 1,3 %	+ 3,5 %	+ 2,0 %	+ 1,8 %

Historique :

Les coûts de structure augmentent en 2010 sous l'effet principalement de la hausse des coûts de personnel administratif et sédentaire estimée à + 3,3 % en 2010.

Hypothèses pour 2011 :

Augmentation de + 1,5 % des coûts indirects en 2010 (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2011). Augmentation de + 1,2 % du coût de personnel administratif en 2011.

6 - Postes de coûts non intégrés

Certains éléments, pourtant connus et supportés par tout ou partie des entreprises, sont difficilement quantifiables. 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. Après avoir fortement augmenté en 2008 sous l'effet de l'inflation de sa composante principale, l'urée (+ 30 % en moyenne annuelle), il enregistre un repli significatif en 2009 d'environ - 11 % puis se stabilise sur les 9 premiers mois de 2010. L'enquête CNR LD 40 T intègre désormais à son questionnement cette nouvelle composante de coûts. L'analyse des résultats de 2009 montre que le poids de l'Ad Blue est mineur (de l'ordre de 0,2 % de l'ensemble des coûts d'exploitation d'un 40 tonnes).
- La suppression de la taxe professionnelle en 2010, remplacée par l'addition d'une contribution économique territoriale (CET) sur les bases foncières de l'entreprise et d'une cotisation locale d'activité proportionnelle à la valeur ajoutée (CVAE). La dispersion des cas pratiques et le retard d'envoi des avis d'imposition définitifs ne permettent pas d'objectiver l'impact économique réel de la mesure.
- 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 depuis le 1^{er} janvier 2010, la généralisation à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes du péage kilométrique en République Tchèque.
- Le relèvement inscrit au PLF SS 2011 du taux du forfait social de 4 % à 6 %. 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.

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

Conditions économiques de décembre de l'année précédente

7.1 – Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2009	2010	2011 ^a	2009	2010	2011 ^a
Carburant				22,4 %	23,0 %	25,5 %
Maintenance	10,8 %	11,2 %	11,3 %	8,4 %	8,6 %	8,4 %
Infrastructures	7,9 %	7,9 %	7,9 %	6,1 %	6,1 %	5,9 %
Matériel	17,0 %	16,6 %	16,6 %	13,2 %	12,8 %	12,4 %
Personnel de conduite	37,9 %	37,4 %	37,3 %	29,4 %	28,8 %	27,8 %
Frais de déplacement	8,2 %	8,4 %	8,5 %	6,4 %	6,5 %	6,3 %
Structure	18,2 %	18,4 %	18,4 %	14,1 %	14,2 %	13,7 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

7.2 – Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2009	2010	2011 ^a	2009	2010	2011 ^a
Carburant				21,3 %	22,2 %	24,5 %
Maintenance	12,1 %	12,2 %	12,3 %	9,5 %	9,5 %	9,3 %
Infrastructures	5,1 %	5,1 %	5,0 %	4,0 %	4,0 %	3,8 %
Matériel	17,5 %	17,9 %	17,7 %	13,8 %	13,9 %	13,4 %
Personnel de conduite	42,6 %	42,3 %	42,5 %	33,5 %	32,9 %	32,1 %
Frais de déplacement	3,9 %	3,9 %	3,8 %	3,1 %	3,0 %	2,9 %
Structure	18,8 %	18,6 %	18,5 %	14,8 %	14,5 %	14,0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

7.3 – Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2009	2010	2011 ^a	2009	2010	2011 ^a
Carburant				15,2 %	15,8 %	17,5 %
Maintenance	8,6 %	8,7 %	8,6 %	7,3 %	7,3 %	7,1 %
Matériel	24,9 %	25,8 %	25,9 %	21,1 %	21,7 %	21,4 %
Personnel de conduite	48,9 %	48,3 %	48,4 %	41,5 %	40,7 %	39,9 %
Structure	17,6 %	17,2 %	17,1 %	14,9 %	14,5 %	14,1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : 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 de la loi du 5 janvier 2006 est celle évaluée ci-dessus pour la catégorie de transport correspondante.

8 - 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 2010, a été signé en décembre 2009. Le prix est fixé à 100 et réputé valable aux conditions économiques de décembre 2009.

Nous sommes en décembre 2010. Le prix de base n'a pas été révisé depuis décembre 2009. 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 23,0 % (valeur 2010 reflétant les conditions économiques de décembre 2009) et l'indice gazole professionnel avec valeur initiale d'indice en date de décembre 2009.

Aujourd'hui, l'entreprise de transport souhaite mettre à jour sa grille tarifaire pour 2011. Parmi les nombreuses méthodes possibles, elle choisit de procéder a minima à un rattrapage des coûts observés depuis décembre 2009. 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 2009 ?

Page 2, le premier tableau indique que les coûts d'exploitation hors gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de + 1,8 % entre 2009 et 2010. Page 8, tableau 1, on peut lire que le poids du gazole dans l'ensemble des coûts était de 23,0 % (valeur 2010 reflétant les conditions économiques de décembre 2009). Le calcul donne :

$$[(1 + 1,8\%) - 1] \times (100,0\% - 23,0\%) = (1,018 - 1) \times (1 - 0,230) = 0,014 = + 1,4\%$$

La hausse s'applique au tarif initial de décembre 2009 : $100 + 1,4\% = 101,4$. Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2010 valable pour 2011 est donc de 101,4. Toutefois la référence gazole reste décembre 2009.

Quel type d'indexation gazole en juin 2011 ?

La pondération gazole du CNR pour décembre 2009 est celle dite de 2010, soit 23,0 %. A cette date, l'indice gazole professionnel s'élève à 128,98. On se place en juin 2011 et on suppose que l'indice gazole professionnel est passé à 146,22. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$(146,22 / 128,98) - 1] \times 23,0\% \times 100 = 0,1337 \times 0,230 \times 100 = + 3,075\%$$

La facture de juin 2011 connaît alors un prix de 101,4 corrigé en pied de facture de $101,4 \times 3,075\% = 101,4 \times 0,03075 = + 3,1$.

Le prix effectif de juin est donc de $101,4 + 3,1 = 104,5$.

Méthode B – évolution avec poste gazole

Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2009 ?

Page 2, le second tableau indique que les coûts d'exploitation avec gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de + 5,0 % entre 2009 et 2010.

La hausse s'applique au tarif initial de décembre 2009 : $100 + 5,0 \% = 105,0$. Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2010 valable pour 2011 est donc de 105,0.

Quel type d'indexation gazole en juin 2011 ?

La pondération gazole du CNR pour décembre 2010 est celle dite de 2011. Estimée à 25,5 %, elle figure page 8, tableau 1. En décembre 2010, on suppose que l'indice gazole professionnel s'élève à 140,15. On se place en juin 2011 et on imagine que l'indice gazole professionnel est passé à 146,22. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(146,22 / 140,15) - 1] \times 25,5 \% \times 100 = 0,043 \times 0,255 \times 100 = + 1,1 \%$$

La facture de juin 2011 connaît alors un prix de 105,0 corrigé en pied de facture de $105,0 \times 1,1 \% = 105,0 \times 0,011 = + 1,2$. Le prix effectif de juin est donc de $105,0 + 1,2 = 106,2$.

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.