

Novembre 2015

## Les coûts du TRM

### *Bilan 2015 et perspectives 2016*

A + 2,9 % sur 2015, l'OCDE anticipe un fléchissement de la croissance mondiale et, inversement, l'économie européenne poursuit sa phase ascendante. Après + 0,9 % en 2014, la zone euro devrait atteindre + 1,6 % en 2015 et + 2,1 % en 2016. Cette configuration paraît favorable à la France, qui est plus dépendante de ses partenaires européens que de ses relations directes avec l'Asie ou le reste du monde pour ses échanges économiques. Ainsi, avec une croissance effective d'au moins + 1 % attendue sur 2015 pour l'économie française, le résultat est conforme aux prévisions et en net progrès par rapport à 2014. Les perspectives pour 2016 se situent encore un cran au-dessus, entre + 1,5 % et + 2,0 %.

Si le profil est favorable, ce dynamisme reste contenu. Certes, l'investissement a cessé de baisser en 2014 et continue de progresser. La production industrielle se redresse à + 1,6 % sur 12 mois (août 2015/2014). Mais on reste au global sur des niveaux bas et inférieurs à la base 100 de 2010. Certains vecteurs de croissance sont encore au point mort, comme le BTP qui n'est pas sorti de la crise ou les ménages qui, frappés par le chômage ou l'impôt, réduisent leur consommation.

A l'image de l'économie nationale, l'activité du pavillon français pour compte d'autrui reste très fragile. Au 1<sup>er</sup> semestre 2015, le bilan s'affiche en retrait par rapport à 2014. Les niveaux atteints sur janvier, février et mars 2015 (inférieurs à 9 500 millions de t.km, *données cvs, source SOeS*) correspondent à l'activité du pavillon au milieu des années 1990, soit 20 ans en arrière ! Le deuxième trimestre 2015 fait apparaître un rebond, qui appelle néanmoins à la prudence, au vu du profil sinusoïdal de la courbe d'activité des dernières années. Il reste que, depuis 2010, la tendance de fond est baissière.

De manière presque paradoxale, les entreprises du TRM maintiennent le cap. Selon les études de la Banque de France, les marges se redressent (légèrement) dès 2014, et le taux de défaillance se résorbe progressivement. Le gazole reste sur une tendance baissière, il libère de la trésorerie pendant que les autres coûts progressent peu. Le secteur bénéficie surtout de l'effet CICE. A l'examen des comptes, le crédit d'impôt n'a pas été consommé sous formes de hausse de salaires ou de distribution de dividendes. Il semble plutôt inciter les entreprises à l'investissement. En effet, on observe une reprise marquée des achats de poids lourds neufs ces derniers mois. Cette embellie paraît relativement artificielle et il y a lieu de rester prudent au regard des hausses de coûts attendues pour 2016. Selon les profils et la méthode, le CNR prévoit entre + 1,7 % et + 2,2 % sur le prix de revient hors gazole. Le premier poste important impacté dès le début de l'année 2016 est le coût salarial suite à l'accord du 4 novembre 2015.

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.), elles 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 2015/2014 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2015 comparée à décembre 2014.
- **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 2015, 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 (hausses 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. tableau 2.1 ci-dessous et 2.2 page 3).

Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévisions pour l'année à venir. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2016 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 p. 8 et 9). Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2016 sont détaillées en page 3.

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. »

### 2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Longue Distance	+ 0,3 %	- 0,6 %	+ 2,0 %	+ 0,4 %	- 0,4 %	+ 1,7 %
Régional 40 tonnes	+ 0,3 %	- 0,7 %	+ 2,1 %	+ 0,4 %	- 0,5 %	+ 1,8 %
Régional Porteurs	+ 0,4 %	- 0,6 %	+ 2,2 %	+ 0,5 %	- 0,4 %	+ 1,9 %

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014		2014 / 2013	2015 / 2014	
Longue Distance	- 5,6 %	- 0,9 %		- 1,7 %	- 3,8 %	
Régional 40 tonnes	- 5,4 %	- 0,9 %		- 1,7 %	- 3,8 %	
Régional Porteurs	- 3,8 %	- 0,8 %		- 1,0 %	- 2,7 %	

## 3 - Les charges d'exploitation en détail

### 3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014		2014 / 2013	2015 / 2014	
Gazole hors TVA	- 17,3 %	- 1,8 %		- 5,7 %	- 10,4 %	
Gazole professionnel	- 18,2 %	- 1,9 %		- 6,1 %	- 10,9 %	

#### Historique sur 2015 :

Le prix moyen du gazole a connu des évolutions contrastées en 2015. Après avoir augmenté régulièrement sur les 5 premiers mois de l'année (+ 11,3 % entre janvier et mai), il enregistre ensuite un reflux significatif. A partir de septembre, le prix du gazole passe sous son niveau de janvier.

Finalement, son évolution est estimée à - 1,2 % entre janvier et octobre.

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

Du côté de la TICPE (intégrée dans les valeurs ci-dessus), on peut rappeler qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015 ont été introduits 1,98 €/hl de taxe carbone et 2 €/hl au titre de la suppression de l'Ecotaxe. A cela s'ajoute la baisse du remboursement partiel de TICPE dû aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, pour un surcoût total de + 4 €/hl de gazole professionnel. Tous les détails figurent dans le flash réglementaire du CNR du 16 juin 2015.

#### Hypothèses pour 2016 :

Les prévisions d'évolution du prix du gazole hors toutes taxes, établies à partir des hypothèses de variation du cours du baril de Brent présentées dans le PLF 2016, s'inscrivent selon le mode de calcul dans un intervalle resserré autour de la valeur 0 %. Le CNR retient alors une hypothèse de stabilité du prix du gazole hors toutes taxes pour 2016.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la TICPE appliquée au gazole routier augmentera à nouveau de + 1,99 €/hl au titre de la taxe carbone (loi de finances pour 2015) et de + 1 €/hl au titre du rapprochement des fiscalités sur les carburants (PLF 2016), soit + 2,99 €/hl au total.

Le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel resterait quant à lui inchangé à 43,19 €/hl, selon les dernières annonces du Gouvernement. Conséquence, le taux forfaitaire de remboursement partiel de TICPE bénéficiant aux entreprises de TRM pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes devrait augmenter dans les mêmes proportions que la TICPE. Dans ces conditions, le coût du gazole professionnel serait stable en moyenne annuelle en 2016.

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 2016 sera dans tous les cas pris en compte par le mécanisme d'indexation des prix de transports sur l'évolution du prix du 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		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Longue Distance	+ 0,1 %	- 1,7 %	+ 2,9 %	+ 0,1 %	- 1,0 %	+ 2,3 %
Régional	+ 0,1 %	- 1,5 %	+ 3,0 %	0 %	- 0,9 %	+ 2,4 %

#### Historique sur 2015 :

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indice des salaires, n'ont pas été revalorisés en 2015. Néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des augmentations de salaires en 2015 et l'effet GVT est rarement neutre. L'exploitation partielle des résultats de l'enquête longue distance 2015 (échantillon constant disponible, près de 25 % du panel) montre ainsi que le taux horaire moyen augmente de + 0,4 % en 2015. Les calculs spécifiques développés dans cette note retiennent cette évolution salariale pour 2015.

Le pacte de Responsabilité et de solidarité, mis en œuvre dans la loi 2014-892 de financement rectificative de la sécurité sociale, s'est traduit par une diminution des charges employeurs : réduction de - 1,8 points de cotisation d'allocation familiale et renforcement des allègements "Fillon". Son application dans le TRM a été précisée dans la circulaire de la Direction de la sécurité sociale DSS/SD5B/2015/99, publiée le 21 avril 2015. La note CNR du 12 mai 2015 donne toutes les explications de calcul sur ce phénomène.

Les cotisations employeurs CARCEPT et d'assurance vieillesse augmentent respectivement en 2015 de + 0,06 point et de + 0,1 point en 2015.

#### Hypothèses pour 2016 :

Un accord salarial a été signé le 3 novembre 2015, il fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2016 une augmentation des taux horaires conventionnels des conducteurs 128 M à 150 M de + 2,1 %.

Le taux de cotisation employeur d'assurance vieillesse augmente de + 0,1 point.

Les allègements de charges "Fillon" varient avec ces deux éléments.

### 3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Frais de déplacement	0,0 %	0,0 %	+ 1,5 %	0,0 %	0,0 %	+ 1,5 %

#### Historique sur 2015 :

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 2015.

#### Hypothèses pour 2016 :

Les négociations paritaires concernant les taux conventionnels de frais de déplacement sont en voie d'aboutissement au moment de la rédaction de cette note.

Le CNR retient une hypothèse pour 2016 de variation des indemnités de déplacement correspondant au minimum des propositions patronales émises, + 1,5 %.

### 3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Longue Distance	+ 0,2 %	- 0,1 %	+ 1,7 %	+ 0,3 %	+ 0,1 %	+ 1,6 %
Régional 40 tonnes	0 %	- 0,6 %	+ 2,0 %	0 %	- 0,3 %	+ 1,8 %
Régional Porteurs	0 %	- 0,6 %	+ 2,0 %	0 %	- 0,3 %	+ 1,8 %

#### Historique sur 2015 :

Les coûts de structure diminuent légèrement en 2015. Les sous-composantes de ce poste de coûts varient de manière contrastée : inflation des coûts des service (+ 0,9 %) et de communication (+ 1,4 %) et diminution des coûts de personnel sédentaire et administratif (conséquences du Pacte de responsabilité et de solidarité). Les écarts de variation entre Longue distance et Régional s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

#### Hypothèses pour 2016 :

On retient une augmentation de + 1 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, ce qui correspond au taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2016. Les coûts de personnel sédentaire évoluent selon les mêmes hypothèses que celles définies en page 4 pour le personnel de conduite.

### 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		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 1,1 %	+ 0,5 %	+ 1,3 %	+ 1,9 %	- 0,2 %	+ 1,4 %
Régional Porteurs	+ 1,3 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 0,5 %	+ 1,4 %

#### Historique sur 2015 :

La nouvelle norme environnementale Euro 6 entrée en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 a généré une inflation marquée des prix de véhicules moteurs neufs (environ 10 %). Cette inflation est diluée par le renouvellement progressif des véhicules (environ 1/6 du parc par an). Autre phénomène minorant, les taux d'intérêt participant aux calculs ont atteint en 2015 des niveaux historiquement bas.

Les prix des semi-remorques sont stables.

Le poste comprend également les assurances véhicules, en diminution de - 2,8 % en 2015.

Les écarts de variation entre les différents types de matériel s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

#### Hypothèses pour 2016 :

Pour ces prévisions, le CNR retient des profils d'inflation et de taux de renouvellement progressif de parcs moteurs similaires à ceux observés en 2015 (voir ci-avant).

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2016 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt.

La composante assurance augmente de + 1 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2016).

### 3.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Maintenance	- 0,2 %	- 0,3 %	+ 1,2 %	- 0,3 %	- 0,2 %	+ 0,9 %

#### Historique sur 2015 :

Les prix des pneumatiques reculent régulièrement en 2015. Le poste entretien-réparations augmente de +1,5 % sous les effets de l'inflation courante des charges d'entretiens (pièces, lubrifiants et achats prestations externes).

#### Hypothèses pour 2016 :

On retient une augmentation de + 1 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2016) des pneumatiques et des coûts d'entretiens, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les mêmes hypothèses que celles définies en page 4 pour le personnel de conduite.

### 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		
	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015	2014 / 2013	2015 / 2014	2016 / 2015
Infrastructures	+ 1,0 %	+ 0,1 %	+ 1,3 %	+ 1,1 %	+ 0,1 %	+ 1,3 %

#### Historique sur 2015 :

Les péages autoroutiers de classe 4 augmentent en 2015 de + 0,1 % en moyenne pondérée (par les trafics poids lourds sur les réseaux). La taxe à l'essieu est inchangée.

#### Hypothèses pour 2016 :

Depuis 2010, les revalorisations tarifaires de péages sont coordonnées et interviennent simultanément sur tous les réseaux concédés le 1<sup>er</sup> février.

Pour 2016, le CNR fonde ses hypothèses sur les premières grilles de revalorisations communiquées lors du Comité des usagers du 27 novembre 2015. Ces grilles font état d'une hausse moyenne des tarifs de péages classe 4 de + 1,3 % au 1<sup>er</sup> février 2016 (en moyenne pondérée par les trafics poids lourds sur les réseaux).

Cette hausse comprend l'inflation pour 2016, complétée d'une fraction du rattrapage dû au titre du gel de 2015.

Attention, les échanges entre le concédant et les concessionnaires sont en cours au moment de la rédaction de cette note. Les hausses définitives seront connues courant janvier 2016.

## 4 - Eléments non intégrés dans les tableaux

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

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

- 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, peu prévisible pour 2016. 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 0,3 %).
- Les variations de péages, de taxation ou de coûts d'usage d'infrastructures routières différentes de celles enregistrées pour le réseau national autoroutier : deux exemples, au niveau régional, l'instauration en 2015 de la taxe additionnelle sur les aires de stationnement en Ile-de-France ; au niveau européen, l'instauration de la nouvelle taxe kilométrique en Belgique en 2016.
- 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 2014, 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.

- La disparition progressive de la Contribution sociale de solidarité des entreprises (C3S) à partir de 2016.

### 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 : 2015 est calculé aux conditions économiques de décembre 2014.

### 5.1 - Longue Distance 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2014	2015	2016 <sup>a</sup>	2014	2015	2016 <sup>a</sup>
Carburant				27,2 %	22,4 %	22,2 %
Maintenance	11,3 %	10,8 %	10,7 %	8,2 %	8,4 %	8,3 %
Infrastructures	8,5 %	8,9 %	9,0 %	6,2 %	6,9 %	7,0 %
Matériel	15,8 %	15,8 %	16,1 %	11,5 %	12,3 %	12,5 %
Personnel de conduite	37,6 %	37,9 %	37,4 %	27,4 %	29,4 %	29,2 %
Frais de déplacement	8,9 %	8,8 %	8,9 %	6,5 %	6,8 %	6,9 %
Structure	17,9 %	17,8 %	17,9 %	13,0 %	13,8 %	13,9 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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

### 5.2 - Régional 40 tonnes

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2014	2015	2016 <sup>a</sup>	2014	2015	2016 <sup>a</sup>
Carburant				26,1 %	21,5 %	21,3 %
Maintenance	11,5 %	10,8 %	10,9 %	8,5 %	8,5 %	8,6 %
Infrastructures	5,4 %	5,6 %	5,6 %	4,0 %	4,4 %	4,4 %
Matériel	18,1 %	17,2 %	17,4 %	13,4 %	13,5 %	13,7 %
Personnel de conduite	41,0 %	41,0 %	40,7 %	30,3 %	32,2 %	32,0 %
Frais de déplacement	4,2 %	4,5 %	4,4 %	3,1 %	3,5 %	3,5 %
Structure	19,8 %	20,9 %	21,0 %	14,6 %	16,4 %	16,5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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

### 5.3 - Régional Porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2014	2015	2016 <sup>a</sup>	2014	2015	2016 <sup>a</sup>
Carburant				18,5 %	15,6 %	15,4 %
Maintenance	9,1 %	9,0 %	9,1 %	7,4 %	7,6 %	7,7 %
Matériel	25,7 %	25,9 %	26,4 %	20,9 %	21,9 %	22,3 %
Personnel de conduite	48,8 %	48,7 %	48,2 %	39,8 %	41,1 %	40,8 %
Structure	16,4 %	16,4 %	16,3 %	13,4 %	13,8 %	13,8 %
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. L'objectif est d'illustrer la mise en œuvre des calculs. Pour cela, on simplifie en appliquant un rattrapage de 2015 et aucune anticipation. Dans la réalité, il convient souvent de procéder à un rattrapage partiel, en fonction de ce qui a été fait un an auparavant, et d'anticiper au mieux les variations de 2016.

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 2015, a été signé en décembre 2014. Le prix est fixé à 100 et réputé valable aux conditions économiques de décembre 2014.

Nous sommes en décembre 2015. Le prix de base n'a pas été révisé depuis décembre 2014. 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 22,4 % (valeur 2015 reflétant les conditions économiques de décembre 2014) et l'indice gazole professionnel avec valeur initiale d'indice en date de décembre 2014.

Aujourd'hui, l'entreprise de transport souhaite mettre à jour sa grille tarifaire pour 2016. Parmi les nombreuses méthodes possibles, elle choisit de procéder a minima à un rattrapage des coûts observés depuis décembre 2014. 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 sans poste gazole

#### *Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2014 ?*

Page 2, le tableau 2.1 indique que les coûts d'exploitation hors gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de -0,4 % entre 2014 et 2015. Page 8, tableau 5.1, on peut lire que le poids du gazole dans l'ensemble des coûts était de 22,4 % (valeur 2015 reflétant les conditions économiques de décembre 2014). Le calcul donne :

$$[(1 - 0,4\%) - 1] \times (100,0\% - 22,4\%) = (0,996 - 1) \times (1 - 0,224) = -0,003 = -0,3\%$$

La variation s'applique au tarif initial de décembre 2014 :  $100 - 0,3 = 99,7$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2015 valable pour 2016 est donc de 99,7. Toutefois, la référence gazole reste décembre 2014.

#### *Quel type d'indexation gazole en juillet 2016 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2014 est celle dite de 2015, soit 22,4 %. A cette date, l'indice gazole professionnel s'élève à 137,02. On se place en juillet 2016 et on suppose que l'indice gazole professionnel est passé à 142. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(142 / 137,02) - 1] \times 22,4\% \times 100 = (+ 0,036) \times 0,224 \times 100 = + 0,8\%$$

La facture de juillet 2016 connaît alors un prix de 99,7 corrigé en pied de facture de :

$$99,7 \times (+ 0,8\%) = 99,7 \times (+ 0,008) = + 0,8.$$

Le prix effectif de juillet est donc de  $99,7 + 0,8 = 100,5$ .

## Méthode B – évolution avec poste gazole

### *Comment ont évolué les coûts depuis décembre 2014 ?*

Page 3, le tableau 2.2 indique que les coûts d'exploitation avec gazole ont varié (longue distance, en moyenne annuelle) de - 3,8 % entre 2014 et 2015.

La variation s'applique au tarif initial de décembre 2014 :  $100 - 3,8 = 96,2$ . Avec cette méthode, le nouveau tarif en base décembre 2015 valable pour 2016 est donc de 96,2.

### *Quel type d'indexation gazole en juillet 2016 ?*

La pondération gazole du CNR pour décembre 2015 est celle dite de 2016. Estimée à 22,2 %, elle figure page 8, tableau 5.1. En décembre 2015, on suppose que l'indice gazole professionnel s'élève à 117. On se place en juillet 2016 et on imagine que l'indice gazole professionnel est passé à 142. Le pourcentage d'indexation gazole à porter sur les factures se calcule ainsi :

$$[(142 / 117) - 1] \times 22,2 \% \times 100 = (+ 0,214) \times 0,222 \times 100 = + 4,8 \%$$

La facture de juillet 2016 connaît alors un prix de 96,2 corrigé en pied de facture de :

$$96,2 \times (+ 4,8 \%) = 96,2 \times (+ 0,048) = + 4,6.$$

Le prix effectif de juillet est donc de  $96,2 + 4,6 = \mathbf{100,8}$ .

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.