



Quels réajustements de prix pour 2009 ?

Les négociations de prix pour 2009 s'ouvrent dans un contexte économique marqué par les conséquences sur l'économie réelle de la crise financière alors que la demande de transport par route était déjà atone et que les entreprises peinaient à répercuter les dérives des coûts de 2007 et 2008. Bien que l'onde de choc de la crise ne se soit pas encore totalement propagée, le nombre de défaillances d'entreprises de transport routier de toutes tailles est déjà préoccupant. La diminution du prix du gazole depuis la mi-juin 2008 ne suffit pas, à prix de transport inchangé à cette date, à rééquilibrer les niveaux tarifaires de fin d'année. La résultante des fortes fluctuations observées (+18% en moyenne annuelle) grève lourdement les comptes de résultat. Notons aussi que ces fluctuations ne doivent pas masquer les évolutions sensibles des autres charges d'exploitation qui doivent être prises en compte. A défaut, lorsque la situation se redressera, les donneurs d'ordre risquent d'être confrontés à une offre de transport insuffisante et d'en payer alors le prix fort.

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 porteurs,
- les transports régionaux effectués par des ensembles 40 tonnes.

Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, le CNR rappelle ici les évolutions de coûts constatées depuis 2006 et susceptibles d'intervenir en 2009. L'étude apprécie les réajustements nécessaires au maintien ou à la restauration de l'équilibre des comptes.

Quelle méthode retenir ?

Rappelons que deux approches de l'évolution des prix de revient doivent 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 prix de revient,
- **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 approches sont complémentaires, notamment lorsque le niveau des prix de revient est voisin de celui du mois de décembre de l'année précédente, après avoir fluctué à la hausse – comme à la baisse – en cours d'année. Les variations brutales du prix du gazole en 2008, à la hausse jusqu'à la mi-juin puis à la baisse depuis, rendent cette dernière approche incontournable.

La synthèse de l'évolution des coûts

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Longue Distance	+ 7,4 %	+ 3,5 %	+ 2,5 %	+ 2,4 %	+ 9,1 %	+ 0,7 %
Régional Porteur	+ 6,4 %	+ 4,1 %	+ 2,7 %	+ 3,2 %	+ 7,4 %	+ 1,8 %
Régional 40 tonnes	+ 6,9 %	+ 3,5 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 8,6 %	+ 0,9 %

* Hypothèses pour 2009 détaillées ci-dessous.

Il est important de rappeler que les évaluations précédentes sont effectuées 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.

- 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 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 :

		Variation du volume d'activité		
		+ 2 %	- 2 %	- 4 %
Part des charges fixes dans le prix de revient	25 %	- 0,5 %	+ 0,5 %	+ 1,0 %
	30 %	- 0,6 %	+ 0,6 %	+ 1,2 %
	35 %	- 0,7 %	+ 0,7 %	+ 1,4 %

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 de transports à longue distance. Fin octobre 2008, une exploitation provisoire basée sur le quart de l'échantillon indique une baisse d'activité des véhicules exploités, marquée par :

- une érosion du kilométrage annuel parcouru de l'ordre de - 2,3 %,
- une moindre utilisation de la capacité optimale de chargement, - 1,2 % pour le coefficient d'utilisation de la charge utile.

Les charges fixes représentent quant à elles 25,2 % du prix de revient annuel.

Le carburant

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Gazole	+ 18,4 %	- 1,8 %	+ 3,1 %	+ 2,0 %	+ 17,9 %	- 5,4 %
Gazole professionnel	+ 17,8 %	- 2,1 %	+ 3,2 %	+ 1,0 %	+ 18,4 %	- 5,5 %

* 1- Les prix de gazole de novembre et décembre 2008 restent identiques au prix moyen d'octobre 2008, dernière observation moyenne connue.

2- Dans le climat d'incertitude régnant actuellement, le CNR retient une hypothèse conservatoire modérée d'augmentation du prix du gazole de 3 centimes au litre à compter de janvier 2009.

3- Le CNR retient pour 2009 un montant de remboursement partiel de la TIPP de 0,036 € / l, moyenne nationale calculée en 2008 par la Direction des douanes.

Le prix hors TVA du gazole, calculé en moyenne mensuelle, augmente fortement sur les 6 premiers mois de l'année : + 22,6 % de janvier à juin. Il enregistre ensuite un reflux significatif, la baisse s'accéléralant en octobre, - 9,1 % pour ce seul mois !

Au final, son évolution est estimée à - 0,5 % entre janvier et octobre 2008.

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

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Longue Distance	+ 3,5 %	+ 4,2 %	+ 2,2 %	+ 3,0 %	+ 2,9 %	+ 4,0 %
Régional	+ 1,8 %	+ 4,5 %	+ 2,7 %	+ 3,0 %	+ 1,9 %	+ 4,6 %

* Hypothèses pour 2009 : revalorisation des salaires de 2 % en janvier.

Les taux horaires conventionnels, servant de référence à l'indexation des salaires, ont été revalorisés le 30 mai, suite à l'extension de l'accord salarial du 18 février 2008 (+ 4 % en moyenne pour les coefficients non rattrapés par le SMIC).

Le décompte des charges patronales augmente en moyenne de 0,11 point sur 2008 (actualisation des taux d'accidents du travail en janvier, - 0,05 point de cotisation AGS 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 mai, juin et juillet au gré des évolutions du SMIC et des salaires conventionnels du transport. Les hausses d'allègements générées par les augmentations du SMIC sont compensées en partie par les baisses consécutives aux relèvements salariaux intervenus en juin.

Les autres charges d'exploitation

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Longue Distance	+ 3,3 %	+ 7,6 %	+ 2,3 %	+ 2,9 %	+ 6,8 %	+ 3,9 %
Régional Porteur	+ 5,4 %	+ 7,7 %	+ 2,3 %	+ 4,8 %	+ 7,2 %	+ 3,8 %
Régional 40 tonnes	+ 3,9 %	+ 7,4 %	+ 2,3 %	+ 3,2 %	+ 6,9 %	+ 3,8 %

* Hypothèses pour 2009 détaillées ci-après.

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 :

- La hausse des prix d'Ad Blue. Son coût de production augmente suite à l'inflation de l'urée, une de ses composantes principales, dont le cours est indexé sur le prix du gaz.
- La pollution persistante du gazole par des bactéries entraînant des pannes, des coûts fixes d'immobilisation du véhicule et des surcoûts de maintenance non négligeables. Nombre de transporteurs utilisent aujourd'hui des additifs pour essayer de lutter contre la contamination.
- Le relèvement au 1^{er} janvier 2009 des barèmes de la LKW Maut : concernant les véhicules de quatre essieux et plus : + 72 % pour les Euro 3 et + 40 % pour les Euro 4 et 5. Depuis janvier 2007, ces hausses tarifaires atteignent pour les mêmes catégories de véhicules + 87 % pour les véhicules Euro 3, + 52 % pour les Euro 4 et + 54 % pour les Euro 5.
- L'atténuation par la loi de modernisation économique du 4 août 2008 de l'impact financier du franchissement de seuil de 10 ou 20 salariés pour certaines contributions sociales.

Évolutions constatées de ces autres charges

Maintenance

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Maintenance	+ 4,4 %	+ 6,2 %	+ 2,0 %	+ 4,4 %	+ 5,7 %	+ 4,0 %

* Hypothèses pour 2009 : Augmentation de 2 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances) des pneumatiques et des coûts d'entretiens hors personnels d'atelier. Revalorisation de 2 % des salaires de personnels d'atelier en janvier.

Usage des infrastructures

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Infrastructures	+ 1,9 %	+ 19,4 %	+ 2,8 %	+ 2,4 %	+ 13,5 %	+ 7,8 %

* Hypothèses pour 2009 : L'augmentation annuelle des tarifs de classe 4, si elle est conforme à celle constatée les années précédentes, avoisinera 2,9 % en 2009.

L'indice augmente fortement en 2008, conséquence économique du passage au télépéage poids lourds et de l'application de la directive Eurovignette.

La hausse du coût des péages est estimée par le CNR à + 25 % entre 2005 et 2008 : + 17 % imputable à la baisse progressive des remises de type Caplis, le reste imputable à l'inflation des tarifs autoroutiers de classe 4. L'évolution des remises ne pouvant donner lieu à un suivi mensuel, le CNR a alors intégré le surcoût en mai 2008, date-butoir pour l'utilisation des cartes Caplis.

Détention de matériel

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Longue Distance et Régional 40 tonnes	+ 2,3 %	+ 9,7 %	+ 2,6 %	+ 2,3 %	+ 9,6 %	+ 2,7 %
Régional Porteur	+ 5,4 %	+ 7,4 %	+ 2,6 %	+ 5,6 %	+ 7,3 %	+ 2,7 %

* Hypothèses pour 2009 : Dans le contexte actuel d'incertitude quant aux variations futures des prix de matériels roulants, le CNR retient une hypothèse modérée de + 2 % pour 2009.

Indemnités de déplacement

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Frais de déplacement	+ 1,7 %	+ 2,0 %	+ 2,0 %	+ 1,6 %	+ 2,2 %	+ 2,0 %

* Hypothèses pour 2009 : Même variation en 2009 qu'en 2008.

Charges de structure

	sur l'année de décembre à décembre			en moyenne annuelle		
	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008	2007 / 2006	2008 / 2007	2009*/ 2008
Longue Distance	+ 4,8 %	+ 4,0 %	+ 2,0 %	+ 3,3 %	+ 4,2 %	+ 3,8 %
Régional Porteur	+ 6,1 %	+ 9,0 %	+ 2,1 %	+ 3,8 %	+ 8,0 %	+ 5,4 %
Régional 40 tonnes	+ 6,1 %	+ 4,2 %	+ 2,1 %	+ 3,8 %	+ 4,8 %	+ 3,9 %

* Hypothèses pour 2009 : Augmentation de 2 % des coûts indirects en 2009 (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances). Revalorisation de 2 % des salaires de personnels administratifs en janvier.

En l'absence d'une composante « coûts des péages » identifiée pour l'indice Régional Porteur, les incidences du passage au télépéage PL évoquées précédemment sont affectées dans le poste coûts de structure. Les charges de structure de la catégorie Régional Porteur enregistrent alors une hausse moyenne de + 8 % en 2008.

Poids des différents postes de coûts retenus dans les calculs (conditions économiques de décembre de l'année précédente)

Longue distance 40 tonnes

	Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
2007	25,2 %	9,1 %	5,1 %	12,1 %	28,4 %	6,5 %	13,6 %
2008	27,6 %	8,2 %	5,5 %	11,7 %	27,6 %	6,3 %	13,1 %
2009 *	26,0 %	8,4 %	6,3 %	12,4 %	27,7 %	6,2 %	13,0 %

* Structure calculée sur la base des dérives relatives des différents paramètres des indices CNR.

Régional Porteur

	Carburant	Maintenance	Matériel	Personnel de conduite	Structure
2007	17,2 %	7,0 %	20,2 %	41,8 %	13,8 %
2008	19,1 %	6,9 %	20,1 %	40,1 %	13,8 %
2009 *	17,9 %	7,0 %	20,6 %	40,1 %	14,4 %

* Structure calculée sur la base des dérives relatives des différents paramètres des indices CNR.

Régional 40 tonnes

	Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
2007 *	23,9 %	9,0 %	3,6 %	12,9 %	33,0 %	3,2 %	14,4 %
2008 *	26,5 %	8,8 %	3,4 %	12,4 %	31,5 %	3,0 %	14,4 %
2009 *	24,9 %	9,0 %	3,9 %	13,1 %	31,7 %	3,0 %	14,4 %

* Structure issue de l'enquête CNR Régional 40 tonnes 2008 et calculée sur la base des dérives relatives des différents paramètres des indices CNR.

Ces structures peuvent être utilisées comme références 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.