

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

-0,7%

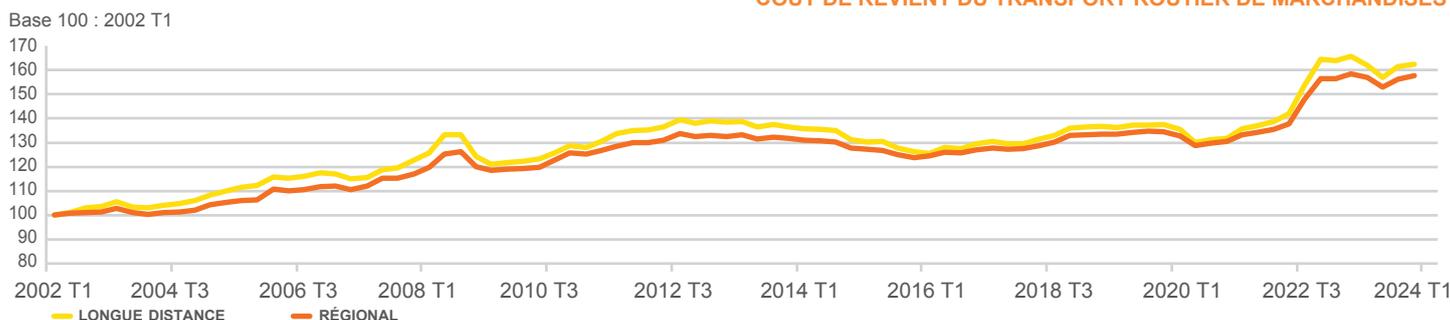
Baisse du prix de revient complet du transport routier de marchandises longue distance en 2023

Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) indiquent que le coût de revient du transport routier de marchandises, après avoir très fortement augmenté en 2022

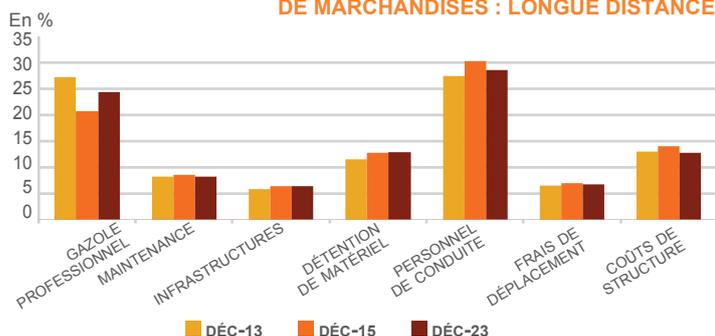
(+15 % en moyenne), est resté stable en 2023, grâce au recul des prix du gazole. Cependant, hors carburant, l'augmentation des coûts atteint +6,3 % en moyenne annuelle, tirée par l'augmentation du poste conducteur : +8 % pour les hausses de salaires et charges (qui représentent entre 30 et 40 % du coût total) et +6,4 % pour les indemnités de déplacement. Les premiers ont augmenté avec les revalorisations successives des minima conventionnels en janvier (SMIC : +1,8 %), en mai et en décembre (Taux horaires conventionnels des personnels roulants ouvriers :

+5,4 %). Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement ont, quant à elles, été revalorisées de +5 % à compter du 1er décembre 2023 (accord social du 11 octobre 2023). Les autres principales composantes du prix de revient (charges de structures et matériel) ont également vu leurs prix augmenter en 2023. Le prix des matériels, qui représentent de 13 % à 20 % des coûts selon le type d'exploitation (régional ou longue distance), a augmenté d'environ 3,5 %. Les coûts de structure, qui représentent environ 13 % du total, ont, quant à eux, augmenté d'environ 7 %.

COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2023



Source : CNR

Le Comité National Routier (CNR) publie chaque année plusieurs indices reflétant l'évolution du coût du transport routier de marchandises réalisé pour compte d'autrui. Les deux indices utilisés ici sont ceux portant sur le transport longue distance et sur le transport régional.

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués au moyen d'ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile. Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

La structure des coûts de revient issue de l'enquête annuelle du CNR dépend à la fois de l'évolution de chacune des composantes, mais aussi des conditions d'exploitation associée (kilométrages effectués, nombre d'heures travaillées). Ainsi, un poste peut voir son poids dans la structure varier différemment de ce que l'évolution de son coût unitaire peut laisser penser. Ici, nous nous intéressons essentiellement à l'évolution de la structure des coûts, car elle reflète mieux la réalité vécue par les transporteurs.

Le CNR prend désormais en compte, dans le calcul de ses indices, le CICE depuis 2013,

année de son entrée en vigueur, afin de les rendre comparables avec la période post 2019. Le CICE est en effet transformé à partir du 1^{er} janvier 2019 en un allègement pérenne des cotisations sociales employeurs.

Dans le transport routier de marchandises de longue distance, le premier poste de dépenses est le personnel de conduite, dont la part est restée stable depuis 2013, autour de 29 % (28,6 % en 2023). Second poste de dépenses, le gazole professionnel a fluctué entre 2013 et 2022, passant de 27 % à 20 % quelques années plus tard, pour enfin remonter fortement en 2021 et 2022. En 2023, avec le reflux du prix des carburants, il recule de 2 points et s'établit à 24,4 % du total.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est restée stable, à un niveau légèrement supérieur à 12 % depuis 2016, après deux années de hausse, suite au renchérissement du prix des véhicules neufs, lié à l'entrée en application de la norme environnementale EURO VI au 1^{er} janvier 2014 et aux nouveaux équipements de sécurité obligatoires. L'impact de ces hausses est dilué dans le calcul du coût de détention par le renouvellement progressif des véhicules (environ 1/6 du parc par an). Cependant, la hausse importante des taux d'intérêts alourdit le poids financier de ces changements de matériel. L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparation des

véhicules, demeure stable autour de 8,3 % depuis 2016. Enfin, le poste « infrastructures » est stable en 2023, à 6,4 % du coût total.

Dans le transport régional, les coûts liés au personnel de conduite pèsent davantage que dans le transport longue distance et gagnent 1,4 point en 2023 à 41,4 % du total en 2023. La détention de matériel arrive en deuxième position à 20 %, devant les dépenses en gazole professionnel qui reculent de 2 points en 2023 à 18,2 %. Enfin, les coûts de maintenance réparation sont stables à 7,3 % du total en 2023.

Dans les prochaines années, l'émergence des nouvelles motorisations, plus couteuses à l'achat, nécessitera un soutien adapté au financement, afin d'encourager les transporteurs dans la décarbonation de leur flotte. Par ailleurs, le coût de l'énergie doit se maintenir à un niveau qui permette de ne pas trop s'éloigner des coûts globaux du marché.