

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

+2,4 %

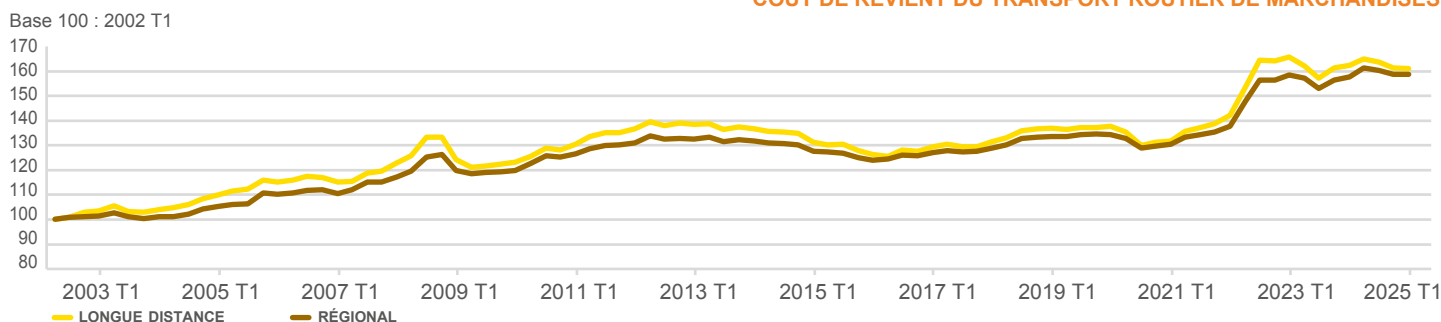
Hausse du prix de revient complet du transport routier de marchandises régional porteur en 2024

Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) indiquent que le coût de revient du transport routier de marchandises,

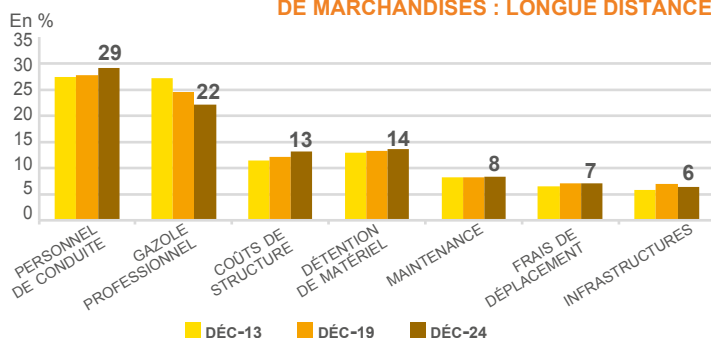
après avoir très fortement augmenté en 2022 et s'être stabilisés en 2023, a connu une nouvelle augmentation en 2024. Hors carburant, l'augmentation des coûts atteint +5,3 % en moyenne annuelle pour le régional porteur et +4,9 % pour la longue distance. La hausse est tirée par l'augmentation des coûts du personnel de conduite (+6,8 % en moyenne), qui représentent entre 30 et 40 % du coût total. Les minima conventionnels salariaux n'ont pas évolué en 2024, mais certaines entreprises ont pratiqué

des revalorisations salariales volontaires et la réforme des allègements Fillon a été adoptée, engendrant une hausse des coûts salariaux. Les coûts de structure qui représentent environ 13 % du total ont augmenté en moyenne de 4,7 %, en lien avec l'augmentation des coûts du personnel sédentaire et administratifs mais aussi des locaux. Enfin, 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 %.

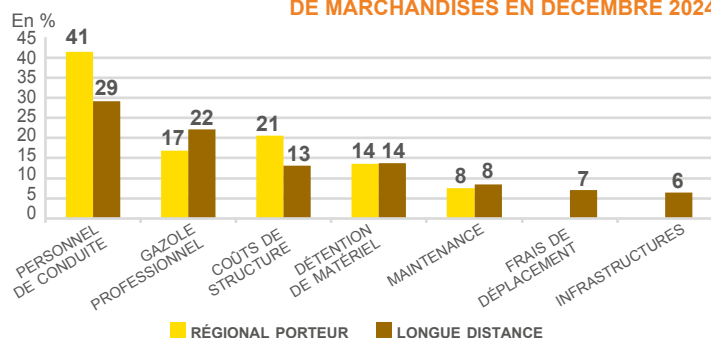
COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2024



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 % (29,1 % en 2024). 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 2024, avec le reflux du prix des carburants, il recule de 2 points pour la seconde année consécutive et s'établit à 22,1 % du total. Les charges de structure, qui constituent environ 13 % du coût total, ont augmenté de près de 1 point en 2024 à 13,7 %.

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 2024, 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 sont stables à 41,4 % du total en 2024. La détention de matériel, dont l'indice de prix s'est apprécié de 3,7 %, arrive en deuxième position à 20,6 %, devant les dépenses en gazole professionnel qui reculent de 1,5 point en 2024 à 16,9 %. Enfin, les coûts de maintenance réparation augmentent à 7,5 % du total en 2024.

Dans les prochaines années, l'émergence des nouvelles motorisations, plus coûteuses 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.