



Comité National Routier

Transports en Guadeloupe d'agrégats, de matériaux de la filière TP et de conteneurs

Observation et analyse des coûts

- 1- Rappel du contexte*
- 2- Le référentiel CNR*
- 3- L'observation des coûts de transport*
- 4- Exemples d'application*
- 5- Conclusions*

Etude réalisée par Olivier RAYMOND
Statisticien, chargé d'études au CNR

Sous la direction de Michel HIROU
Directeur du CNR

Octobre 2008

1- Rappel du contexte

La DDE de Guadeloupe, en accord avec la DGITM et en collaboration avec le CCI de Pointe-à-Pitre, a sollicité l'expertise du Comité National Routier afin de contribuer à apaiser un climat conflictuel pesant actuellement sur les transports routiers publics de marchandises du département et portant sur le niveau des prix pratiqués. Le champ d'observation de la mission CNR couvre deux secteurs distincts :

- les transports de la filière TP de matériaux, d'agrégats et de minéraux bruts,
- les transports de conteneurs.

La mission s'est déroulée du 26 septembre au 10 octobre en trois temps :

- réunions de présentation et formation au référentiel CNR de calcul de prix de revient regroupant successivement transporteurs et donneurs d'ordre de chacun des marchés abordés,
- contacts avec les principaux fournisseurs des transporteurs,
- audition d'une dizaine d'entreprises de chaque marché étudié pour collecter les données nécessaires à l'analyse des coûts d'exploitation.

Parmi les interlocuteurs rencontrés, citons :

M. FLEREAU président de la CRTG, M FINEDE vice-président du syndicat central des transporteurs, M NAGAPIN président de la CTA, M FINE représentant de l'association professionnelle des industries de béton prêt à l'emploi, M PRAVAZ représentant des carriers ; tous signataires du protocole de sortie de crise du 12 septembre 2008.

M HEURTEBIZE de Bamy Pneus, M PETIT de GFA, M MONTROSE de SDVI, M THEOPHILE du cabinet agréé de formation Coach.

Le CNR rappelle en préambule qu'il n'a pas vocation pour interférer dans la libre négociation des prix entre transporteurs et donneurs d'ordre. Il fournit les outils favorisant l'ajustement des prix nécessaire au maintien – ou à la restauration – de l'équilibre des comptes. Le Comité ne communique ni ne calcule en aucune façon des grilles de prix de marché.

Le premier volet de restitution des résultats de l'étude a été remis à la DDE le 10 octobre lors de la réunion de la commission transport du CRT. Le présent document se substitue au rapport provisoire remis le 10 octobre.

2- Le référentiel CNR de calcul de prix de revient

Le référentiel CNR se présente sous la forme d'un module de calcul, dont les variables sont à documenter par les utilisateurs. Il permet de recomposer le prix de revient d'un véhicule sur une base annuelle ; puis de calculer le coût d'une opération particulière de transport (coût global de l'opération, ramené au tour, à la tonne ou à toute autre unité de chargement comme le conteneur).

Le calcul du prix de revient de revient s'articule autour d'une formule trinôme :

- un *terme kilométrique (CK)*, somme des coûts directs de carburant, de pneumatiques, et d'entretien-réparations,
- un *terme horaire (CC)*, coût horaire d'emploi du personnel de conduite affecté à un véhicule (rémunérations + charges patronales + frais de déplacements),
- un *terme journalier (CJ)*, regroupant les coûts fixes de véhicules, financement et assurance, et les coûts de structure (ensemble des autres charges indirectes).

Cette formulation trinôme de la structure du prix de revient permet de calculer, simplement et rapidement, le coût d'une opération de transport. Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- **CK** x nombre de kilomètres correspondant à la distance de transport en charge, majorée d'un kilométrage d'approche et de retour à vide à l'entreprise,
- **CC** x nombre d'heures de services nécessités par l'opération (conduite + temps d'attentes),
- **CJ** x une fraction ou un multiple de jours d'affectations.

Le référentiel a été présenté successivement aux transporteurs et aux donneurs d'ordre des secteurs étudiés, lundi 29 et mardi 30 septembre.

Nanti de cet outil, chaque acteur du marché pourra ainsi calculer en toute objectivité et en toute transparence le seuil de rentabilité des véhicules exploités et ainsi s'assurer que le prix de vente du transport ne s'apparente pas à un prix anormalement bas, tel qu'il est défini par les dispositifs légaux et réglementaires.

LOTI loi du 30 décembre 1982 : « Les conditions d'exécution du transport (...) permettent une juste rémunération assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans les conditions normales d'organisation et de productivité ».

Décret du 20 octobre 2000 : « Le prix du transport est initialement convenu et révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière ».

Le référentiel permettra aussi d'ajuster aux conditions spécifiques de la Guadeloupe la part relative du gazole utilisée dans le cadre de la loi du 5 janvier 2006, texte précisant les modalités d'actualisation des tarifs de transport consécutive aux variations du prix du gazole.

Loi du 5 janvier 2006 : « A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant (...) le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le CNR (...) ».

Le référentiel est disponible en téléchargement libre à partir du site de la préfecture de Guadeloupe, www.guadeloupe.pref.gouv.fr.

3- L'observation des coûts de transport

Les données ont été collectées sur la base de 20 enquêtes en face à face administrées du mercredi 1^{er} au mardi 7 octobre. Des entreprises de toute nature ont été auditionnées, entreprises structurées, artisans indépendants ou membres d'un groupement.

Le CNR se félicite du degré élevé d'implication des entreprises interrogées. Celles-ci ont répondu positivement au niveau d'exigence imposée par la méthodologie d'enquête du CNR. La quasi-totalité des entreprises ont fourni les éléments comptables demandés. En contrepartie à leur participation à l'étude, elles ont bénéficié d'une formation personnalisée au référentiel CNR évoqué ci-dessus.

Le CNR a recomposé le prix de revient moyen des véhicules sur la base de valeurs moyennes ou redressées.

Il résulte des enquêtes que les transports étudiés présentent quelques spécificités locales, les méthodes usuelles de gestion ne faisant pas toujours loi parmi les professionnels du secteur. Il devient alors nécessaire de redresser certaines variables, afin d'atteindre les minima acceptables en terme de respect du cadre réglementaire en vigueur et de viabilité économique. L'arbitrage entre moyennes observées ou valeurs normées est explicité ci-après.

a- Le transport d'agrégats et de minéraux bruts

Les conditions d'exploitation

Les transports d'agrégats et de minéraux bruts sont réalisés quasi exclusivement par des ensembles articulés tracteurs + semi-bennes TP de 40 tonnes de PTAC.

Les critères de différenciation des conditions d'exploitation résident principalement dans la localisation de la relation. Pour une même opération de transport, il y a peu de dispersion. Nous avons donc retenu la moyenne des observations.

Le taux de parcours en charge observé, qui comprend les distances à vide d'approche jusqu'au premier point de chargement et de retour après le dernier déchargement, est estimé à 50 %, même si en réalité il ne peut être qu'inférieur. Cette donnée n'intervient pas dans l'application du référentiel CNR, tous les trajets y étant détaillés.

Les composantes de coûts de ces véhicules

Les coûts d'exploitation des ensembles articulés semi-bennes TP étudiés enregistrent des dispersions telles, qu'il convient de poser quelques hypothèses sur la base d'une pratique « normale » du transport.

La norme est définie selon les critères suivants : gestion efficace des postes de maintenance, niveau professionnel de conduite, exploitation de véhicules adaptés, respect des obligations légales et réglementaires en matière sociale et de sécurité.

- Carburant : Consommations et prix moyens de carburant sont identifiés. On retient dans les calculs le dernier prix à la pompe connu, soit 1,29 € / litre.
La part de l'approvisionnement citerne varie de 0 % à 100 % et renvoie à la dichotomie artisans - entreprises structurées. La quasi-totalité des patrons artisans indépendants n'en possèdent pas. On estime à 50% le recours moyen à l'approvisionnement interne.

- Pneumatiques et entretien-réparations : Prix et durées de vie des gommages sont peu dispersés par gamme de produit. Les décalages entre durées de vie observées et théoriques incombent certes aux spécificités du réseau routier guadeloupéen, mais proviennent aussi d'une absence généralisée de gestion du poste pneumatiques et d'une pratique non professionnelle de la conduite.
Les coûts d'entretien sont recomposés sur la base de la compatibilité des entreprises. On observe une croissance marquée des dépenses d'entretien avec l'âge du parc. A partir de 10 ans, les coûts équivalent à des annuités de financement d'un véhicule neuf. Là encore, certaines observations sont « anormales ».
Les moyennes calculées sont écartées des coûts les plus élevés témoignant de pratiques déviantes.
- Coûts de détention : Le mécanisme de défiscalisation prévaut dans ce domaine. Seul l'achat de quelques remorques d'occasion déroge à la pratique. Les prix de véhicules varient selon la puissance et les équipements optionnels du modèle. On retiendra une moyenne écartée des véhicules présentant des puissances supérieures à 500 CV. Dans certains cas, la « sur-motorisation » des véhicules ne se justifie pas et grève inutilement non seulement les coûts de détention mais aussi les coûts kilométriques d'exploitation.
- Assurances : Le montant des assurances dépend de la nature de la couverture, « *dommage tout-risque* » ou « *au tiers* ». La défiscalisation impose d'assurer le véhicule « *tout risque* » au début du financement. Nombre de transporteurs assurent ensuite leur véhicule « *au tiers* », ce qui paraît économiquement peu raisonnable compte tenu de l'importance du véhicule pour la viabilité de leur entreprise. Le montant retenu est une moyenne des montants « *tout risque* » observés.
Le CNR ajoute au poste une composante « assurances marchandises transportées », dont le coût est estimé à 0,3% du chiffre d'affaires des véhicules.
- Salaires et charges : Il est difficile de raisonner en moyenne, les artisans patrons se rémunèrent via le bénéfice net, tandis que les conducteurs employés perçoivent un salaire régulier. La quasi-totalité des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur la base de 152 heures mensuelles, assiette largement inférieure au nombre d'heures de service réellement effectué. L'amplitude journalière observée est de 9 heures en moyenne, soit 180 heures de temps de service par mois, soit 187 heures rémunérées au titre de la législation en vigueur dans le secteur du transport. Si l'on valorise ces heures à hauteur du SMIC national, actuellement 8,71 €/h, on retient une rémunération brute de 1 630 €. Le montant des charges patronales varie au gré des régimes d'exonérations entre 11% et 21%, pour une moyenne estimée à 13,9%.
- Frais de déplacement : Une indemnité journalière de repas unique de 12 € est intégrée dans les calculs bien que l'octroi de cette indemnité soit rarissime. La non prise en compte de cette valeur aurait, bien entendu, un effet minorant dans les évaluations présentées.
- Coûts de structure et autres charges indirectes : Leur estimation repose sur une analyse approfondie des comptes de classe 6 du compte de résultat. La qualité et la fiabilité des bilans comptables collectés témoignent de l'implication des entreprises du secteur dans l'enquête CNR. Ces coûts, qui regroupent l'ensemble des coûts non pris en compte précédemment, comme le coût de personnel commercial, administratif ou dirigeant, les frais bancaires, le poste

télécommunication, la taxe professionnelle, le coût des locaux ou les frais de holding ..., enregistrent par définition une grande dispersion. Les moyennes retenues ne tiennent pas compte des entreprises pour lesquelles ces coûts représentent moins de 5% du prix de revient, preuve d'une organisation atypique.

		<i>Valeurs communément observées</i>	<i>Valeurs retenues</i>
Conditions d'utilisation du véhicule	Kilométrage annuel parcouru	de 43 000 km à 96 000 km	69 800 km
	Nombre de jours d'exploitation par an	de 180,0 j à 229,0 j	204,3 j
	Taux de parcours en charge	50 %	50 %
	Capacité de chargement	26 t	26 t
	Coefficient d'utilisation de la charge utile	100 %	100 %
	Temps d'attente au chargement	de 0,25 h à 3,00 h	1,00 h
	Temps d'attente au déchargement	de 0,20 h à 0,30 h	0,25 h
	Durée de conservation du tracteur	de 6,0 ans à 10,0 ans	7,9 ans
Durée de conservation de la semi-benne	de 8,0 ans à 13,0 ans	10,7 ans	
Conditions d'emploi des conducteurs	Temps de service mensuel	152,0 h	180,0 h
	Nombre de jours d'activité par an	de 180,0 j à 229,0 j	204,3 j
	Ratio conducteurs / véhicule	1,00	1,00
Coûts kilométriques véhicule	Consommation pour 100 km	de 40,0 l à 71,0 l	51,6 l
	Part d'approvisionnement en cuve	de 0 % à 100 %	50 %
	Prix du carburant cuve par litre	*	1,174 €
	Prix du carburant pompe par litre	1,290 €	1,290 €
	Pneumatiques, coût kilométrique	de 0,109 €/km à 0,216 €/km	0,165 €/km
Entretien-réparations, coût kilométrique	de 0,142 €/km à 0,237 €/km	0,176 €/km	
Coûts de personnel de conduite	Salaire rapporté au mois	de 1 320 € à 2 151 €	1 630 €
	Charges sur salaires	de 11,0 % à 21,0 %	13,9 %
	Frais de déplacements par jour	*	12 €
Coûts fixes véhicule	Loyer mensuel du tracteur	de 1 402 € à 1 595 €	1 516 €
	Loyer mensuel de la semi-benne	de 800 € à 1 034 €	915 €
	Assurances véhicule par an	de 3 500 € à 4 400 €	3 900 €
	Assurances marchandises par an	*	300 €
	Coûts de structure par an	de 6 300 € à 13 200 €	10 400 €
Formulation Trinôme	Terme kilométrique (1 km parcouru)	de 0,888 €/km à 1,413 €/km	0,977 €/km
	Terme horaire (1 heure de temps de service)	de 12,46 €/h à 23,15 €/h	13,45 €/h
	Terme journalier (1 journée d'exploitation véhicule)	de 98,85 €/j à 222,94 €/j	183,80 €/j

* nombre d'observations insuffisant pour communiquer un intervalle

b- Les transports de la filière TP

Les transports de la filière TP consistent à acheminer sur chantiers des marchandises de natures diverses. Les chantiers étant répartis sur toute l'île de façon aléatoire et non permanente au gré des marchés conclus, les conditions d'exploitation des véhicules utilisés ne sont pas homogènes. Etant donné ces dispersions, l'observation doit s'assoir sur un échantillon plus large que précédemment.

Les contraintes de l'enquête, effectuée dans un temps limité rappelons-le, n'ont pas permis la constitution d'un échantillon statistiquement parfait. Cet échantillon ne porte en outre que sur les porteurs de 26 tonnes de PTAC.

Le nombre d'observations recueillies n'autorise pas le calcul et la diffusion de statistiques moyennes valides.

Le tableau de synthèse ci-dessous présente alors des conditions d'exploitation et des éléments de coûts estimés sur la base de simulations empiriques. Les règles du secret statistique auxquelles le CNR est assujéti n'autorisent pas la diffusion d'intervalles de valeurs communément observées.

		Valeurs communément observées	Valeurs retenues
Conditions d'utilisation du véhicule	Kilométrage annuel parcouru	*	46 200 km
	Nombre de jours d'exploitation par an	*	205,0 j
	Taux de parcours en charge	*	50 %
	Capacité de chargement	*	13 t
	Coefficient d'utilisation de la charge utile	*	100 %
	Temps d'attente au chargement	*	0,75 h
	Temps d'attente au déchargement	*	0,25 h
	Durée de conservation du porteur	*	10,8 ans
Conditions d'emploi des conducteurs	Temps de service mensuel	*	180,0 h
	Nombre de jours d'activité par an	*	205,0 j
	Ratio conducteurs / véhicule	*	1,00
Coûts kilométriques véhicule	Consommation pour 100 km	*	44,3 l
	Part d'approvisionnement en cuve	*	50 %
	Prix du carburant cuve par litre	*	1,174 €
	Prix du carburant pompe par litre	*	1,290 €
	Pneumatiques, coût kilométrique	*	0,200 €/km
	Entretien-réparations, coût kilométrique	*	0,267 €/km
Coûts de personnel de conduite	Salaire rapporté au mois	*	1 630 €
	Charges sur salaires	*	13,9 %
	Frais de déplacements par jour	*	12 €
Coûts fixes véhicule	Loyer mensuel du porteur	*	1 800 €
	Assurances véhicule par an	*	2 950 €
	Assurances marchandises par an	*	300 €
	Coûts de structure par an	*	10 400 €
Formulation Trinôme	Terme kilométrique (1 km parcouru)	*	1,012 €/km
	Terme horaire (1 heure de temps de service)	*	13,41 €/h
	Terme journalier (1 journée d'exploitation véhicule)	*	145,60 €/j

* nombre d'observations insuffisant pour communiquer un intervalle

c- Le transport de conteneurs

Les conditions d'exploitation

L'étude traite des transports de conteneurs effectués par des ensembles tracteurs « porte-conteneurs télescopiques auto-chargeurs ». Ce matériel, largement représenté en Guadeloupe, offre plus de souplesse et génère plus de productivité qu'une remorque ou qu'un plateau. Les critères de différenciation des conditions d'exploitation dépendent de la localisation de la relation. Pour chaque opération, il y a peu de dispersion. Nous avons donc retenu la moyenne des observations.

Remarque : Le ratio conducteur par véhicule observé est fréquemment supérieur à 1. Cette stratégie, qui permet d'introduire plus de flexibilité dans l'organisation du travail, améliore la rentabilité journalière des véhicules. Les coûts fixes annuels que représentent les charges de structure, d'assurances ou de financement sont répartis sur un nombre de jours de production plus long.

Les composantes de coûts

Les redressements nécessaires pour cadrer les coûts dans des conditions « normales » de gestion et de productivité sont rares. La structure de la profession et les caractéristiques du marché des transports de conteneurs limitent à des cas isolés les pratiques « anormales ».

Ainsi, après examen des feuilles de paie des conducteurs, il s'avère que les entreprises appliquent les taux de rémunération définis par la convention collective portuaire et rémunèrent les heures supplémentaires effectuées.

Les coûts de structure sont compris dans l'intervalle communément accepté pour une entreprise répondant à des conditions usuelles d'organisation.

Les quelques redressements concernent les postes :

- Assurances, comprenant les assurances véhicules et marchandises transportées :
Le montant moyen d'assurance véhicule est calculé sur la base des primes « *tout-risque* » observées.
Les entreprises souscrivent à des contrats d'assurances marchandises transportées, le CNR retient la moyenne observée.
- Maintenance : Les moyennes sont écartées des coûts les plus élevés témoignant de pratiques déviantes ou atypiques au regard des critères de normalité définis précédemment (voir supra page 4).
- Frais de déplacement : Les entreprises du secteur versent aux conducteurs une indemnité mensuelle, dont le montant conventionnel varie entre 40 € et 70 € selon la zone d'habitation du salarié. Le CNR rajoute une indemnité journalière de repas unique de 12 €.

		Valeurs communément observées	Valeurs retenues
Conditions d'utilisation du véhicule	Kilométrage annuel parcouru	de 20 000 km à 57 600 km	32 200 km
	Nombre de jours d'exploitation par an	de 200,0 j à 240,0 j	222,8 j
	Temps d'attente au chargement	de 0,25 h à 2,00 h	1,00 h
	Temps d'attente au déchargement	de 0,17 h à 0,33 h	0,25 h
	Durée de conservation du tracteur	de 6,0 ans à 10,0 ans	8,0 ans
	Durée de conservation du porte-conteneur	de 6,0 ans à 10,0 ans	7,8 ans
Conditions d'emploi des conducteurs	Temps de service mensuel	de 152,0 h à 171,0 h	162,0 h
	Nombre de jours d'activité par an	de 196,0 j à 230,0 j	210,3 j
	Ratio conducteurs / véhicule	de 1,00 à 1,13	1,06
Coûts kilométriques véhicule	Consommation aux 100 km	de 70,0 l à 80,0 l	74,2 l
	Part d'approvisionnement en cuve	de 0 % à 100 %	14 %
	Prix du carburant cuve par litre	*	1,174 €
	Prix du carburant pompe par litre	1,290 €	1,290 €
	Pneumatiques, coût kilométrique	de 0,194 €/km à 0,464 €/km	0,306 €/km
	Entretien-réparations, coût kilométrique	de 0,315 €/km à 0,550 €/km	0,406 €/km
Coûts de personnel de conduite	Salaires rapportés au mois	de 1 400 € à 2 253 €	1 900 €
	Charges sur salaires	de 10,9 % à 22,1 %	17,3 %
	Frais de déplacements par jour	de 1,50 € à 3,50 €	14,50 €
Coûts fixes véhicule	Loyer mensuel du tracteur	*	1 500 €
	Loyer mensuel du porte conteneur	de 2 600 € à 3 600 €	3 050 €
	Assurances véhicule et marchandises par an	de 3 600 € à 5 220 €	4 430 €
	Coûts de structure annuels par an	de 10 700 € à 32 760 €	20 200 €
Formulation Trinôme	Terme kilométrique (1 km parcouru)	de 1,647 €/km à 1,907 €/km	1,658 €/km
	Terme horaire (1 heure de temps de service)	de 13,33 €/h à 20,81 €/h	19,18 €/h
	Terme journalier (1 journée d'exploitation véhicule)	de 210,78 €/j à 433,87 €/j	288,52 €/j

* nombre d'observations insuffisant pour communiquer un intervalle

4- Application en vue de la constitution de grille

Les simulations sont réalisées avec le référentiel CNR, alimenté des valeurs retenues dans les grilles de restitution précédentes.

Les opérations de transport décrites sont effectuées dans des conditions réalistes de vitesse et de temps d'immobilisation. Les caractéristiques de circulation locale et les temps de chargement parfois « aléatoires » se répercutent dans le nombre de rotations réalisées, celui-ci diminuant à mesure que ces facteurs exogènes viennent perturber l'exploitation.

Les utilisateurs du référentiel pourront recomposer le coût d'une relation particulière sur la base des prix de revient moyens sectoriels détaillés dans les grilles, ou sur la base du prix de revient spécifique de leurs véhicules.

Les exemples présentés ont une valeur indicative en termes de prix de revient et ne constituent pas une préconisation en termes de prix de vente unique. Un tel usage pourrait être qualifié de constitution d'entente.

a- Exemple 1 : Cas d'un ensemble articulé semi-benne TP 40 t.

		<i>Distance</i>	<i>Temps</i>
Description de l'opération de transport	Parcours d'approche jusqu'au point de chargement	20 km	0,40 h
	Temps de chargement	-	1,00 h
	Transport en charge	50 km	1,33 h
	Temps de déchargement	-	0,25 h
	Retour après le dernier déchargement à la base	30 km	0,60 h
Prix de revient à la tonne par tour	Nombre de tours effectués	Prix de revient à la tonne	
	1	12,68 € / t	
	2	9,23 € / t	

Pour un chargement de 26 tonnes

		<i>Coûts</i>	<i>%</i>
Coûts kilométriques directs *	Carburant	0,636 € / km	34,0 %
	Pneumatiques	0,165 € / km	8,8 %
	Entretien-réparations	0,176 € / km	9,4 %
Coûts fixes de véhicule **	Coût de détention tracteur	72,51 € / jour	11,4 %
	Coût de détention semi-benne	39,83 € / jour	6,2 %
	Assurances	20,56 € / jour	3,2 %
	Coûts de structure	50,91 € / jour	8,0 %
Coûts de personnel de conduite **	Salaires et autres éléments de rémunération	95,74 € / jour	15,0 %
	Charges sur salaires	13,31 € / jour	2,1 %
	Frais de déplacement	12,00 € / jour	1,9 %
Prix de revient recomposé		130 471 €	100,0 %

* rapportés au kilométrage parcouru

** rapportés à une journée d'exploitation du véhicule

b- Exemple 2 : Cas d'un porteur benne TP 26 tonnes de PTAC

		<i>Distance</i>	<i>Temps</i>
<i>Description de l'opération de transport</i>	Parcours d'approche jusqu'au point de chargement	20,0 km	0,40 h
	Temps de chargement	-	0,50 h
	Transport en charge	40,0 km	1,07 h
	Temps de déchargement	-	0,25 h
	Retour après le dernier déchargement à la base	30,0 km	0,60 h
<i>Prix de revient à la tonne par tour</i>	<i>Nombre de tours effectués</i>		<i>Prix de revient à la tonne</i>
	1		21,11 € / t
	2		15,16 € / t
	3		13,17 € / t

Pour un chargement de 13 tonnes

		<i>Coûts</i>	<i>%</i>
<i>Coûts kilométriques directs *</i>	Carburant	0,546 € / km	24,9 %
	Pneumatiques	0,200 € / km	9,1 %
	Entretien-réparations	0,266 € / km	12,1 %
<i>Coûts fixes de véhicule **</i>	Coût de détention porteur	79,02 € / jour	16,0 %
	Assurances	15,85 € / jour	3,2 %
	Coûts de structure	50,73 € / jour	10,3 %
<i>Coûts de personnel de conduite **</i>	Salaires et autres éléments de rémunération	95,41 € / jour	19,3 %
	Charges sur salaires	13,26 € / jour	2,7 %
	Frais de déplacement	12,00 € / jour	2,4 %
<i>Prix de revient recomposé</i>		101 342 €	100,0 %

* rapportés au kilométrage parcouru

** rapportés à une journée d'exploitation du véhicule

c- Exemple 3 : Cas d'un porte-conteneur télescopique auto-chargeur

		<i>Distance</i>	<i>Temps</i>
<i>Description de l'opération de transport</i>	Parcours d'approche jusqu'au point de chargement	2 km	0,17 h
	Temps de chargement	-	1,00 h
	Transport en charge	5 km	0,50 h
	Temps de déchargement	-	0,25 h
	Retour après le dernier déchargement à la base	4 km	0,25 h
<i>Prix de revient au conteneur par rotation</i>	<i>Nombre de rotation</i>		<i>Prix de revient au conteneur</i>
	1		348,38 € / conteneur
	2		204,06 € / conteneur
	3		155,95 € / conteneur
	4		131,90 € / conteneur

		<i>Coûts</i>	<i>%</i>
<i>Coûts kilométriques directs *</i>	Carburant	0,945 € / km	20,0 %
	Pneumatiques	0,306 € / km	6,5 %
	Entretien-réparations	0,407 € / km	8,6 %
<i>Coûts fixes de véhicule **</i>	Coût de détention tracteur	60,25 € / jour	8,8 %
	Coût de détention porte-conteneur	117,72 € / jour	17,2 %
	Assurances	19,88 € / jour	2,9 %
	Coûts de structure	90,66 € / jour	13,3 %
<i>Coûts de personnel de conduite **</i>	Salaires et autres éléments de rémunération	119,42 € / jour	17,5 %
	Charges sur salaires	20,66 € / jour	3,0 %
	Frais de déplacement	15,37 € / jour	2,2 %
<i>Prix de revient recomposé</i>		152 301 €	100,0 %

* rapportés au kilométrage parcouru

** rapportés à une journée d'exploitation du véhicule

5- Conclusions

Les grilles présentées dans le rapport ne sauraient prétendre résumer l'ensemble des situations particulières rencontrées par les entreprises. Elles constituent un point de rencontre entre les différents acteurs du transport et doivent être comprises comme des éléments d'ajustement à la moyenne ou à la norme.

Le nombre de tours ou de rotations réalisés est primordial dans l'analyse de la rentabilité des véhicules. Il semble devoir être mieux appréhendé par les acteurs du marché dans le cadre des négociations commerciales. Un nombre de tours trop faible engendre une imputation excessive de coûts fixes qui pénalise indéniablement la rentabilité du véhicule. La maximisation du nombre de tours est d'autant plus cruciale, que la perte de recettes consécutive à une journée d'exploitation imparfaite doit souvent être compensée par plusieurs journées d'exploitation optimale.

Exemple : Considérons un transport de conteneurs effectué dans les conditions présentées page 10 au tarif de 150 € par conteneur.

- 1^{er} cas : 4 rotations sont effectuées par jour (journée optimale), l'excédent moyen d'exploitation est de $150 - 132 = 18 \text{ € / conteneur}$.
- 2^{ème} cas : Des problèmes d'organisation externes à l'entreprise (zone portuaire encombrée) limitent le nombre journalier de rotations à 2. La perte pour l'entreprise se chiffre alors à $150 - 204 = - 54 \text{ € / conteneur}$.
Il faudra 3 journées de pleine activité pour reconstituer l'équilibre des comptes d'exploitation.

Pour le segment des transports d'agrégats, de minéraux bruts ou de matériaux pour chantiers, l'étude montre que les dérèglements sont légion.

La concurrence ne s'exerce pas dans des conditions usuelles de marché. Le déséquilibre entre offre et demande de transport est patent.

Les prix pratiqués ne permettent vraisemblablement pas, dans certains cas, de couvrir les charges inhérentes au respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité et de rémunération. Les outils fournis par le CNR doivent favoriser la convergence vers un juste prix, par relation et par type de marchandises transportées.

Les mesures visant à mettre fin à ces dérèglements passent donc conjointement par :

- un relèvement du niveau de certains prix,
- une rationalisation de l'offre de transport.

Cette réorganisation incombe à tous les acteurs du marché, transporteurs, donneurs d'ordre et administrations de contrôle.

Le secteur du transport de conteneurs, librement concurrentiel, enregistre quant à lui moins de dysfonctionnements.

Parmi ceux-ci, le sous-équipement observé en matière de citerne de carburant constitue un point à améliorer. Cette spécificité tient soit à des considérations géographiques (implantation des entreprises dans la zone très dense de Jarry), soit à des considérations économiques (délais de paiement accordés par les fournisseurs d'approvisionnement à la pompe). Dans tous les cas, investir dans une citerne constitue un gisement de rentabilité

logique pour une entreprise de transport. L'observation nationale en la matière montre qu'un tel équipement est quasi généralisé, dès que l'entreprise dispose, bien évidemment, des capacités financières suffisantes.

L'application présentée page 10 décrivant un transport de conteneurs en zone courte montre que le seuil de rentabilité des véhicules avoisine 132 €, estimation basée sur 4 rotations journalières. Les prix inférieurs à ce niveau peuvent légitimement être qualifiés de « prix anormalement bas ».

Chaque acteur dispose avec ce rapport des données collectées lors de la mission ainsi que de l'outil de simulation mis à disposition par le CNR. Ces éléments permettent ainsi de construire toute sorte de simulation de coût de revient pour les domaines de transport étudiés.

**