

Les coûts du TRM

Bilan 2019 et perspectives 2020

Une croissance mondiale devenue fragile¹.

A nouveau corrigée à la baisse et ramenée à + 3 % pour cette année, la croissance de l'économie mondiale enregistre son plus mauvais résultat depuis la crise de 2008/2009. Entretenu par les restrictions imposées au commerce mondial par les Etats-Unis contre la Chine et désormais l'Europe, le ralentissement s'est propagé à l'ensemble des économies développées ou émergentes : le commerce mondial fléchit, les industries les plus exportatrices s'enlisent, le cours du pétrole est en berne, etc. Mais ce ralentissement est aussi sélectif et les services restent plus dynamiques, soutiennent la demande intérieure et un marché de l'emploi qui reste favorable, notamment dans les économies développées.

Dans ce contexte redevenu très déflationniste, les banques centrales agissent avec anticipation en revenant immédiatement à des politiques plus accommodantes (achats d'actifs, abaissement des taux directeurs) afin de soutenir l'activité et d'éviter les défaillances.

Les tendances pour 2020 ne sont pas encourageantes : le ralentissement devrait frapper les Etats-Unis pour l'instant relativement épargnés avec une croissance se réduisant d'au moins un demi-point. L'Europe pourrait avoir à encaisser les effets du Brexit et l'Allemagne reste au bord de la récession avec une croissance attendue entre 0 et + 0,5 %, en 2019 comme en 2020. La zone euro connaîtrait alors une croissance 2020 autour de + 1 % contre +1,2 % en 2019. Au total, en 2020, la croissance mondiale pourrait se contracter à nouveau pour se situer dans une fourchette entre + 2,8 % et + 3,5 % pour les plus optimistes.

La France connaît une trajectoire moins affectée, son économie étant moins exposée au marché mondial. Après des faiblesses enregistrées en 2018, la croissance reste stable et constante sur l'année 2019, au rythme actuel, à + 0,3 % à chaque trimestre, elle est attendue à + 1,3 % sur l'année 2019. Pour l'année 2020, le risque majeur est donc externe et une des principales incertitudes sera le niveau des investissements qui reste actuellement plus dynamique qu'anticipé. Les prévisions tablent sur une croissance du PIB comparable en 2020 à celle de 2019, à + 1,3 %.

Jusqu'à la fin du 1^{er} semestre 2018, le TRM français (compte d'autrui mesuré en t.km) enregistrait tendanciellement une croissance continue. Mais la tendance s'inverse sur les 12 mois suivants et, de juillet 2018 à juin 2019, l'activité du TRM se stabilise avec un léger fléchissement à - 0,1 % en glissement annuel. Il n'est pas attendu de redressement. Le climat des affaires dans le TRM se dégrade au 3^{ème} trimestre 2019.

Le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision 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.

En 2019, la hausse du prix de revient complet enregistrée par le CNR atteint + 1,5 % en longue distance. Pour 2020, les prévisions d'inflation du prix de revient hors gazole sont comprises entre + 1,4 % et + 2 % selon les hypothèses sociales retenues. Le facteur déterminant sera en effet l'évolution du coût du personnel de conduite, dépendante notamment des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite). Pour le transport régional, consulter les tableaux détaillés page 3.

La présente étude traite des transports de lots en distinguant :

- les transports à longue distance effectués par des ensembles articulés (EA),
- les transports régionaux effectués par des ensembles articulés (EA),
- les transports régionaux effectués par des porteurs.

¹ Ce point de conjoncture est fondé sur les sources suivantes : BNP PARIBAS, Crédit Agricole, FMI, INSEE, Banque Postale, OCDE et SDES.

Pour une conjoncture plus détaillée, consulter l'étude CNR : [« Perspectives économiques et coûts du TRM - Octobre 2019 »](#).

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 2019/2018 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2019 comparée à décembre 2018.
- **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 2019, 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 (hausse et baisses) infra annuelles.

2 - Synthèse de l'évolution des coûts

Principales hypothèses

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. tableaux 2.1 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 2020 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les variations futures 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. Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2020 sont détaillées en page 3.

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser en 2020 les minima conventionnels de salaires et d'indemnités de déplacement n'ont pas encore abouti. Compte tenu de ces incertitudes, le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires), à partir de deux scénarios :

- Un profil de prévision **P1**, fondé sur des hypothèses de variation des coûts de personnel pour 2020 calculées à partir de l'évolution moyenne des trois dernières années :
 - Hausse des salaires (hors primes) de + 1,1 %.
 - Hausse des frais de déplacement de + 0,8 %.
- Un profil de prévision **P2**, fondé sur des hypothèses d'évolutions plus marquées des coûts de personnel. La pénurie actuelle de conducteurs pourrait inciter certaines entreprises à pratiquer des augmentations volontaires à leur échelle. Le CNR traite ici l'exemple d'une entreprise qui pratiquerait une augmentation des salaires et des frais de déplacement de + 2 % en 2020.

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Dans les deux cas P1 et P2, le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2019 est alors maintenu pour 2020.

Les prévisions de coûts pour 2020 s'inscrivent alors probablement dans un intervalle (P1, P2). Les deux scénarios sociaux impactent plus particulièrement les composantes *personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance et coûts de structure*.

Le Projet de loi de finances pour la sécurité sociale (PLFSS) pour 2020 prévoit de plafonner les allègements « Fillon » en cas d'application par l'entreprise de la déduction forfaitaire spécifique (DFS). Dans le TRM, la DFS est réservée aux activités de zone courte et n'est pas pertinente en longue distance. Une entreprise n'applique pas nécessairement la DFS à tous ses conducteurs. L'incidence de la mesure sur les coûts de personnel est donc très dispersée. Le CNR ne dispose pas d'un taux de recours sectoriel représentatif permettant de calculer l'impact global de la mesure. Les prévisions 2020 ne tiennent pas compte de cette réforme.

Le CNR propose en annexe du document, page 8, des analyses complémentaires préfigurant des dispersions rencontrées en entreprise. Dans certains cas, les surcoûts de personnel de conduite s'ajoutent aux prévisions 2020, préalablement présentées dans la note.

2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 1,6 %	+ 1,5 %	+ 1,4 %	+ 2,0 %
Régional EA	+ 1,8 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 1,8 %	+ 1,4 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %
Régional Porteurs	+ 2,0 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 1,9 %	+ 1,5 %	+ 1,2 %	+ 1,9 %

2.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	+ 2,3 %	+ 1,6 %			+ 4,1 %	+ 1,0 %		
Régional EA	+ 2,4 %	+ 1,5 %			+ 4,1 %	+ 1,1 %		
Régional Porteurs	+ 2,3 %	+ 1,4 %			+ 3,6 %	+ 1,3 %		

3 - Les charges d'exploitation en détail

3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2018 / 2017	2019 / 2018		2018 / 2017	2019 / 2018	
	Gazole hors TVA	+ 9,7 %	+ 2,3 %		+ 16,8 %	+ 0,1 %
Gazole professionnel	+ 4,0 %	+ 2,7 %		+ 11,9 %	+ 0,1 %	

Historique sur 2019 :

L'évolution du prix moyen du gazole n'est pas linéaire depuis un an. Des phases de hausse et de tassement se succèdent. Après avoir enregistré une inflation en octobre 2018 (+ 2,7 %), le prix moyen du gazole HTVA se replie jusqu'en janvier 2019 de - 7,8 %. Il augmente à nouveau jusqu'en avril 2019 (+ 4,9 %), puis diminue jusqu'en août 2019 (- 4,3 %). Depuis, le prix est orienté à la hausse (+ 2,1 % entre août et octobre 2019).

Du côté de la TICPE (intégrée dans les valeurs ci-dessus), on peut rappeler qu'au 1^{er} janvier 2019, la TICPE nationale appliquée au gazole routier est restée stable à 59,40 €/hl. Le taux de TICPE nationale pondérée, tenant compte des modulations régionales, a légèrement diminué de - 0,04 cts€/litre en raison de la baisse de la fraction régionale votée par la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le gazole professionnel intègre le remboursement partiel forfaitaire de TICPE valable pour chaque semestre. Ce taux de remboursement a varié cette année proportionnellement à la TICPE.

Hypothèses pour 2020 :

Le prix du baril resterait bas pour les prévisionnistes, par exemple à 59 \$/baril en 2020 contre 63 \$/baril en 2019 dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2020. Mais le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2020.

Concernant la fiscalité, si la TICPE appliquée au gazole routier en général resterait identique en 2020, il n'en va pas de même pour le gazole professionnel. En effet, le PLF pour 2020 prévoit dans son article 19 une hausse de la TICPE appliquée au gazole professionnel de + 2 €/hL. Cette dernière passerait ainsi de 43,19 €/hL à 45,19 €/hL. Dans ces conditions, le remboursement partiel de TICPE dont bénéficient les entreprises de TRM baisserait en proportion égale (toutes choses égales par ailleurs, fraction régionale inchangée). Le surcoût de la mesure fiscale est estimé à + 0,5 % sur le coût de revient total d'un véhicule.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première reste le principal critère de variation de ce poste. L'évolution réelle du coût du gazole en 2020 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport 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 salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance	+ 2,4 %	+ 0,8 %	+ 1,8 %	+ 3,1 %	+ 2,2 %	+ 1,6 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %
Régional	+ 2,5 %	+ 0,7 %	+ 1,7 %	+ 3,0 %	+ 2,4 %	+ 1,5 %	+ 1,5 %	+ 2,8 %

Historique sur 2019 :

Les minima conventionnels servant de référence pour calculer la composante salariale des indices CNR de coûts de personnel de conduite ont été revalorisés par l'accord du 15 mai 2019, applicable à compter du 1^{er} juin 2019 : + 1,8 % en Longue distance et en Régional.

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » ont varié sous les effets du relèvement du SMIC et de l'actualisation des coefficients de la formule (janvier et octobre 2019).

Hypothèses pour 2020 :

Les deux scénarios (P1, P2) retenus pour 2020 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2. Le surcoût lié à la hausse de salaire est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

Depuis 2019, la formation continue obligatoire n'est plus prise en charge par les organismes paritaires pour les entreprises de 50 salariés et plus. Les surcoûts moyens de cette réforme sont dispersés par entreprise et par conducteur. Ils demeurent donc difficilement quantifiables. Le CNR retient une hypothèse conservatoire d'incidence de cette réforme sur le coût annuel de personnel de conduite de + 0,2 % par an en longue distance et + 0,1 % en régional (simulation effectuée pour un cycle de formation de 5 ans).

3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Frais de déplacement	+ 1,2 %	+ 1,6 %	+ 0,8 %	+ 2,0 %	+ 1,0 %	+ 1,2 %	+ 1,6 %	+ 2,8 %

Historique sur 2019 :

Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement servant de référence à l'indice *Frais de déplacement* ont été revalorisées par l'accord social du 26 juin 2019 de + 1,6 %, à compter du 1^{er} juillet 2019.

Hypothèses pour 2020 :

Les deux scénarios (P1, P2) retenus pour 2020 sont détaillés page 2.

3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	+ 1,6 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %	+ 1,7 %	+ 1,4 %	+ 0,9 %	+ 1,6 %	+ 2,0 %
Régional EA	+ 1,8 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %	+ 1,9 %	+ 1,6 %	+ 1,0 %	+ 1,6 %	+ 2,1 %
Régional Porteurs	+ 1,8 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %	+ 1,9 %	+ 1,6 %	+ 1,0 %	+ 1,6 %	+ 2,1 %

Historique sur 2019 :

Les coûts de structure augmentent en 2019. Les sous-composantes orientées à la hausse sont les *coûts des locaux, les coûts de personnel sédentaire et administratif et les coûts des services*, qui enregistrent une inflation moyenne respectivement de + 2,1 %, + 1,6 % et + 1 %. Les écarts de variation entre Longue distance et Régional s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2020 :

On retient une augmentation de + 1,2 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, ce qui correspond au taux d'inflation retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020.

Les coûts de personnel sédentaire et d'atelier évoluent selon les profils de variations des salaires et des cotisations employeurs présentés en page 2.

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		
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019
Longue distance EA et Régional EA	+ 1,2 %	+ 1,1 %	+ 0,8 %	+ 1,0 %	+ 1,4 %	+ 0,6 %
Régional Porteurs	+ 1,5 %	+ 1,6 %	+ 0,8 %	+ 1,3 %	+ 1,7 %	+ 0,6 %

Historique sur 2019 :

L'introduction de la norme Euro 6 à partir du 1er janvier 2014 a généré une inflation importante des prix de matériel tracteur. Son effet dans les indices de coût de détention de matériel roulant en 2018 et en 2019 est mathématiquement dilué par le renouvellement progressif des véhicules au rythme annuel de 17 % du parc. Le prix des semi-remorques augmente quant à lui en moyenne de + 3 % en 2019. La troisième composante de l'indice, formée par les assurances flotte et marchandises, augmente de + 4,3 % en 2019. Les écarts de variation entre les différents types de matériel s'expliquent par les pondérations différenciées des composantes de ces indices.

Hypothèses pour 2020 :

Selon les experts du marché PL, les prix des véhicules de norme Euro 6 devraient peu augmenter entre 2019 et 2020. Le CNR retient dans ses prévisions une hypothèse mesurée d'inflation des prix de véhicules Euro 6 : + 1,2 % (taux d'inflation retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020).

Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2020 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs d'emprunt.

La composante assurances augmente de + 1,2 % (taux d'inflation moyen retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020).

3.6 - Maintenance

Ce poste comporte le coût de pneumatiques et d'entretien-réparations.

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019		2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	
			P1	P2			P1	P2
Maintenance	+ 1,3 %	+ 1,7 %	+ 1,2 %	+ 1,3 %	+ 1,6 %	+ 1,7 %	+ 1,6 %	+ 1,7 %

Historique sur 2019 :

Les coûts de maintenance augmentent en 2019. Cet indice retient deux composantes : l'entretien-réparations et les pneumatiques. Les coûts d'entretien augmentent de + 2,6 % depuis la fin d'année 2018, sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces et achats prestations externes) et des coûts de personnel d'atelier. Les coûts pneumatiques diminuent légèrement sur la même période (- 0,5 %).

Hypothèses pour 2020 :

Le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 1,2 % (taux d'inflation retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020) des coûts de pneumatiques et de maintenance, hors personnel d'atelier. La maintenance lourde des véhicules Euro 6 semble se révéler plus onéreuse que pour les générations précédentes (exemple : échappement avec filtrage des particules).

Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les profils de variations des salaires et des cotisations employeurs présentés en page 2.

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		
	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019	2018 / 2017	2019 / 2018	2020 / 2019
Infrastructures	+ 1,7 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	+ 1,6 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %

Historique sur 2019 :

Les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1^{er} février 2019 : + 1,9 % en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux).

La taxe à l'essieu est inchangée.

Hypothèses pour 2020 :

Des hausses de tarifs des péages sont attendues pour le début de l'année 2020, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Dans ce contexte d'incertitude, le CNR retient une hypothèse pour 2020, fondée sur l'observation des variations annuelles des tarifs moyens de péages de classe 4 depuis trois ans.

Le CNR tient compte également dans ses prévisions des majorations accordées aux réseaux pour rattraper le gel des tarifs de 2015 (décrets du 21 août 2015) et pour compenser les plans d'investissement autoroutiers (décrets du 28 août et du 6 novembre 2018).

Dans ces conditions, le CNR établit sa prévision d'évolution de coûts de péages pour 2020 à + 1,4 %.

4 - Éléments non intégrés dans les tableaux

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

- Le PLF pour 2020 prévoit que le tarif réduit de TICPE pour le gazole non routier (GNR) sera supprimé et aligné sur le droit commun (hors secteur agricole et ferroviaire). La mesure est progressive : la TICPE pour ce carburant passerait de 0,1882 €/L à 0,3768 €/L au 1^{er} juillet 2020, à 0,5027 €/L au 1^{er} janvier 2021 et 0,5940 €/L au 1^{er} janvier 2022 (hors majorations régionales). Elle n'ouvrirait pas droit à remboursement partiel.

Certains véhicules spécifiques de TRM, non traités dans les tableaux ci-avant, peuvent utiliser du GNR hors propulsion : groupe froid frigo, toupie béton, grue, pompe, etc.

Par exemple, pour un ensemble frigorifique Longue distance, dont le groupe *froid* consomme en moyenne 6 848 litres par an de GNR, la mesure considérée dans son intégralité entraînerait une augmentation du prix de revient complet de + 1,4 %. Il conviendra de relever cette estimation pour les activités nécessitant une utilisation plus intensive du groupe *froid*, comme le transport spécifique de produits surgelés.

Par exemple, le surcoût atteint + 2,3 % pour un véhicule consommant 12 000 litres de GNR par an.

Le PLF pour 2020 prévoit d'instaurer, en parallèle à cette hausse de TICPE, un mécanisme d'indexation légale des prix du transport frigorifique sur les variations du prix du GNR, similaire à celui existant pour le gazole routier. L'impact économique réel de la mesure fiscale est alors lié aux pratiques d'indexation de l'entreprise.

- Le plafonnement des allègements « Fillon » en cas d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS) prévu par le PLFSS pour 2020. L'impact de la mesure est neutre pour les profils « types » de conducteurs utilisés dans les prévisions 2020. Dans certains cas, il peut y avoir un surcoût selon la rémunération ou le montant d'indemnités de déplacement du conducteur. Retrouvez en annexe, page 8 du document, les surcoûts à ajouter le cas échéant.
- La création d'une taxe forfaitaire de 10 € sur les CDD dits d'usage prévue dans le PLF 2020. Ce type de contrat est rare dans le TRM classique (interurbains, régional), mais concernerait le déménagement par exemple.
- Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs. Depuis un an, les entreprises procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité, ce qui grèverait les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.
- Les surcoûts administratifs et organisationnels liés au Brexit.

D'autres projets qui font l'actualité ne seront pas applicables avant 2021 : contrats courts et bonus-malus d'assurance chômage.

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 : 2019 est calculé aux conditions économiques de décembre 2018.

5.1 - Longue distance ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2018	2019	2020 ^a	2018	2019	2020 ^a
Carburant				23,5 %	23,7 %	24,0 %
Maintenance	10,7 %	10,8 %	10,8 %	8,2 %	8,2 %	8,2 %
Infrastructures	9,0 %	9,0 %	9,1 %	6,9 %	6,9 %	6,9 %
Matériel	16,0 %	16,3 %	16,3 %	12,2 %	12,4 %	12,4 %
Personnel de conduite	38,3 %	37,6 %	37,5 %	29,3 %	28,7 %	28,5 %
Frais de déplacement	9,0 %	8,9 %	8,9 %	6,9 %	6,8 %	6,8 %
Structure	17,0 %	17,4 %	17,4 %	13,0 %	13,3 %	13,2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.2 - Régional ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2018	2019	2020 ^a	2018	2019	2020 ^a
Carburant				21,4 %	21,7 %	22,0 %
Maintenance	11,1 %	10,7 %	10,8 %	8,7 %	8,4 %	8,4 %
Infrastructures	6,2 %	6,8 %	6,8 %	4,9 %	5,3 %	5,3 %
Matériel	17,6 %	17,2 %	17,3 %	13,8 %	13,5 %	13,5 %
Personnel de conduite	41,2 %	42,2 %	42,0 %	32,4 %	33,0 %	32,8 %
Frais de déplacement	4,6 %	4,3 %	4,4 %	3,6 %	3,4 %	3,4 %
Structure	19,3 %	18,8 %	18,7 %	15,2 %	14,7 %	14,6 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.3 - Régional porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2018	2019	2020 ^a	2018	2019	2020 ^a
Carburant				16,3 %	16,8 %	17,0 %
Maintenance	9,0 %	8,9 %	8,9 %	7,5 %	7,4 %	7,4 %
Matériel	26,6 %	26,7 %	26,9 %	22,3 %	22,2 %	22,3 %
Personnel de conduite	48,1 %	48,3 %	48,2 %	40,3 %	40,2 %	40,0 %
Structure	16,3 %	16,1 %	16,0 %	13,6 %	13,4 %	13,3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : 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.

Annexe : Complément d'estimation sur le plafonnement des allègements « Fillon » en cas d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS)

Le PLFSS pour 2020 prévoit de plafonner la réduction générale de charges sociales (couramment appelée allègement « Fillon ») en cas d'application par l'entreprise de la DFS, à 130 % de ce qu'elle aurait été sous régime de droit commun, à conditions salariales équivalentes.

Les tableaux suivants préfigurent l'incidence de la mesure, pour un conducteur 138 M, coefficient le plus répandu en régional ensembles articulés. Dans certains cas, un surcoût de personnel de conduite apparaît et doit être ajouté aux prévisions 2020, préalablement présentées dans la note.

A.1 – Coût de personnel de conduite (salaires + charges + indemnités de déplacement)

Pour un conducteur régional sous régime DFS, 138 M, après 5 ans d'ancienneté

2020 / 2019		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise < 20 salariés		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	0 %	0 %	+ 1,1 %	+ 2,1 %	+ 3 %	+ 3,7 %	+ 4 %
	200	0 %	0 %	+ 0,8 %	+ 1,3 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %	+ 2,6 %
	300	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,4 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %
	400	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,1 %
	500	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	600				0 %	0 %	0 %	0 %

2020 / 2019		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise 20 salariés et plus		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	0 %	0 %	+ 1,1 %	+ 2,1 %	+ 3 %	+ 3,7 %	+ 4 %
	200	0 %	0 %	+ 0,8 %	+ 1,3 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %	+ 2,6 %
	300	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,4 %	+ 0,9 %	+ 1,3 %
	400	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,1 %
	500	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	600				0 %	0 %	0 %	0 %

En grisé, situation pour laquelle la DFS n'est pas pertinente économiquement.

A.2 – Coût de revient d'un véhicule en régional

Avec un conducteur régional, sous régime DFS, 138 M, après 5 ans d'ancienneté

2020 / 2019		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise < 20 salariés		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	0 %	0 %	+ 0,4 %	+ 0,8 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 1,4 %
	200	0 %	0 %	+ 0,3 %	+ 0,5 %	+ 0,7 %	+ 0,8 %	+ 0,9 %
	300	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,1 %	+ 0,3 %	+ 0,5 %
	400	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	500	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	600				0 %	0 %	0 %	0 %

2020 / 2019		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise 20 salariés et plus		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	0 %	0 %	+ 0,4 %	+ 0,8 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 1,4 %
	200	0 %	0 %	+ 0,3 %	+ 0,5 %	+ 0,6 %	+ 0,8 %	+ 0,9 %
	300	0 %	0 %	0 %	0 %	+ 0,1 %	+ 0,3 %	+ 0,5 %
	400	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	500	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	600				0 %	0 %	0 %	0 %

En grisé, situation pour laquelle la DFS n'est pas pertinente économiquement.