



Comité National Routier

**Conditions et coûts d'exploitation
du transport routier de matériaux de
carrière et de béton prêt à l'emploi
à**

**La Réunion
2024**

Ce document rassemble les principaux résultats de la mission d'observation des coûts du transport routier de matériaux de carrière et de béton prêt à l'emploi à La Réunion, menée par le CNR lors du premier trimestre 2024.

Le CNR rappelle en préambule qu'il n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation des prix entre transporteurs et chargeurs. Il fournit des référentiels de coût de revient et ne calcule ni ne communique en aucune façon des grilles de prix de marché.

SOMMAIRE

1. Rappel du contexte et déroulement de la mission 2024	2
2. Les spécificités du transport TP à La Réunion	4
3. Le transport de matériaux de carrière, d'agrégats et de minéraux bruts	7
4. Le transport de béton prêt à l'emploi	11
5. Conclusions	15
Annexe 1 : Méthodologie de l'enquête	17
Annexe 2 : Hypothèses retenues dans les calculs de recomposition de coût	18
Annexe 3 : Liste des interlocuteurs à La Réunion	20
Annexe 4 : Références CNR sur l'indexation carburant	21

1. Rappel du contexte et déroulement de la mission 2024

RAPPEL : LES MISSIONS ANTÉRIEURES DU CNR À LA RÉUNION

2004 : présentation des méthodes de calcul du CNR à la Commission transport de la CCIR et élaboration d'un simulateur général de coûts.

2012 : expertise de la « *Charte de bonnes pratiques applicables aux acteurs du transport routier de marchandises à La Réunion* », validation des grilles de coûts présentées dans la Charte pour les transports de matériaux de carrière par bennes TP et formations au simulateur de coûts conçu pour ces activités.

2014 : extension des travaux de 2012 au segment du transport de béton par toupies malaxeurs.

Le préfet de La Réunion, en lien avec le président de la CCIR, a sollicité l'intervention du Comité national routier (CNR) afin de réaliser une mission d'étude des coûts de revient locaux des transports routiers de marchandises en 2024.

Depuis plusieurs années, on observe un regain de tensions sur certains segments du transport routier de marchandises (TRM) à La Réunion et plus particulièrement sur celui des transports de la filière des travaux publics (TP). Les entreprises spécialisées sur ces activités sont confrontées à des conditions économiques dégradées depuis l'arrêt des grands chantiers publics. Pour apporter une réponse durable à ces difficultés et accompagner les acteurs du marché (transporteurs et donneurs d'ordre), l'État et les institutions de La Réunion ont demandé au CNR d'établir de nouvelles grilles de coûts de référence sur deux segments représentatifs :

- Les transports de matériaux de carrière par ensembles articulés bennes TP.
- Les transports de béton prêt à l'emploi (BPE) par camions toupies malaxeurs.

Le cahier des charges de la mission prévoit aussi une phase de sensibilisation aux outils CNR d'aide à la gestion. Dans ce sens, le CNR a conçu un simulateur informatique de calcul de coût d'une opération de transport TP, dont la vocation est d'être diffusée au plus grand nombre. Pour en favoriser l'utilisation, des séances de formation et de prise en main de l'outil seront programmées en septembre 2024.

La mission CNR La Réunion 2024 s'est déroulée en trois temps.

Phase 1 de la mission 2024 : contextualisation

Le CNR a rencontré du 26 février au 1^{er} mars 2024 les organisations professionnelles de transporteurs et de donneurs d'ordre à La Réunion, ainsi que les différentes administrations et institutions locales intervenant sur les sujets transport. Lors de ces réunions, le CNR a présenté une première version de l'outil informatique de simulation de coût de revient, développé spécifiquement pour cette mission.

Afin de recouper et d'objectiver les données collectées lors des enquêtes en entreprise, le CNR a aussi rencontré les principaux fournisseurs des transporteurs (distributeurs de véhicules, de pneumatiques, prestataires d'entretien, d'assurance, cabinets de défiscalisation, etc.) ainsi que les administrations et autres institutions intervenant sur le secteur (CGSS, CERBTP, DEAL, etc.).

La liste complète de ces interlocuteurs est disponible en annexe 3, page 20.

Phase 2 : enquêtes en face à face

Le CNR a interrogé en face à face une quarantaine de transporteurs pour collecter les données nécessaires à l'analyse des conditions et des coûts d'exploitation des véhicules. Les enquêtes ont été effectuées par les chargés de mission du CNR du 4 au 8 mars 2024.

Les entreprises interrogées se sont majoritairement conformées au niveau d'exigence requis dans le cadre du dispositif d'enquête CNR. La quasi-totalité des entreprises a en effet fourni les éléments comptables demandés. Les résultats des enquêtes permettent de calculer des référentiels de coûts pour les deux activités étudiées.

En contrepartie de leur participation à l'étude, les entreprises interrogées ont reçu l'outil informatique de calcul du coût de revient documenté avec leurs données spécifiques.

La méthodologie de l'enquête est détaillée en annexe 1 page 17.

Phase 3 : ateliers pédagogiques de formation au module de calcul du CNR

Afin de répondre à la demande de formation, le CNR présente, lors d'ateliers pédagogiques ouverts à tous, son simulateur informatique de calcul de coût de revient adapté aux particularités des transports de matériaux de carrière et de béton prêt à l'emploi à La Réunion. Les sessions de prise en main et de formation à l'outil seront programmées en septembre 2024 : séance plénière de restitution des résultats de l'étude 2024 et ateliers pratiques auprès de transporteurs et de donneurs d'ordre.

RAPPEL : DISPOSITIF PERMANENT À DISPOSITION SUR WWW.CNR.FR

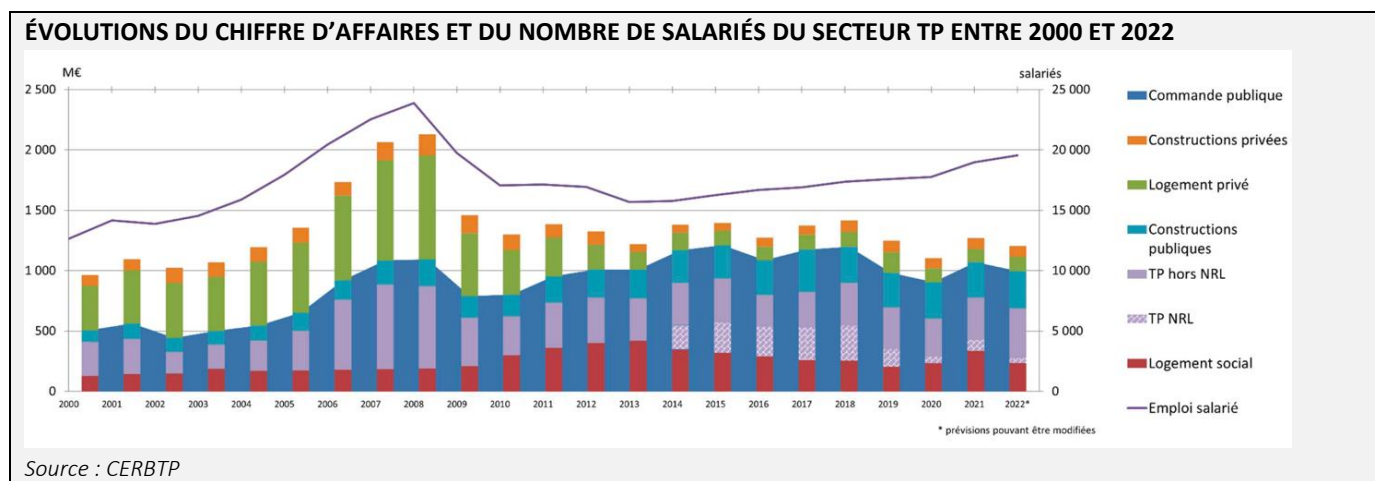
- [Simulateur « universel »](#) permettant à toute entreprise de transport routier de calculer ses coûts de revient. Cet outil est en libre téléchargement.
- [Indice Gazole TRM La Réunion](#) : indicateur mensuel d'évolution du coût du gazole supporté par les transporteurs à La Réunion (série remontant à janvier 2021).
- [Note pédagogique](#) d'aide à la mise en œuvre de l'indexation gazole dans les DROM.
- [Simulateur d'indexation](#) en ligne permettant un calcul automatisé, gratuit avec les indices Gazole DROM.

2. Les spécificités du transport TP à La Réunion

Le secteur des transports routiers de marchandises opéré en travaux publics (TP) se décompose en plusieurs segments, en fonction de la nature de la marchandise transportée, des conditions spécifiques d'exécution du transport ou du type de véhicule utilisé. Il n'existe pas de statistiques détaillées permettant de quantifier le poids de ces segments en termes de tonnes transportées ou de tonnes kilomètres effectuées.

Toutefois, parmi les activités les plus emblématiques de la filière, on peut citer les transports d'agrégats et de minéraux bruts (au moyen d'ensembles articulés pour les flux réguliers ou de porteurs bennes pour les chantiers « diffus »), les transports de béton prêt à l'emploi par camions toupies malaxeurs, les transports de « préfabriqués », souvent effectués avec des plateaux nus ou bien encore les transports de ciment.

2.1 La demande de transport TP



Depuis 2009, la demande de transport de la filière TP dépend majoritairement de la commande publique. La conjoncture économique durablement dégradée par la crise de 2008/2009 et les réformes successives des dispositifs de défiscalisation immobilière ont entraîné un repli significatif du secteur de la construction privée à La Réunion entre 2008 et 2022.

Dès lors, l'activité des entreprises de TP est essentiellement portée par la commande publique : chantier de la *Route du Tamarin*, développement du logement social ou bien encore travaux de la *Nouvelle Route du Littoral (NRL)*.

Les indicateurs de volume de l'activité TP sont en repli en 2023. Deux illustrations : entre les derniers trimestres 2022 et 2023, les importations de ciment diminuent de - 46 % et les indices d'activité de location de grues chutent de - 50 % (source : *Chiffres clés du BTP - T4 2023, CERBTP*). En début d'année 2024, les perspectives de reprise semblent très incertaines.

2.2 L'offre de transport TP

Selon la DEAL de La Réunion, 768 entreprises sont inscrites au registre des transporteurs routiers de marchandises (situation début juin 2024). 554 entreprises disposent d'un code APE relatif au transport routier de fret. Le registre n'apporte pas d'éclairage sur le détail de l'activité de ces entreprises. Les entreprises possédant moins de 20 licences représentent 93 % de la population des entreprises inscrites au registre « marchandises ». Le nombre de titres moyens par entreprise est de 6,9.

ENTREPRISES INSCRITES AU REGISTRE TRM À LA RÉUNION ET NOMBRE DE TITRES - JUIN 2024

Titres détenus par entreprise	Entreprises	%	Titres / entreprise
1	185	24,1	1,0
2 à 4	288	37,5	2,7
5 à 9	164	21,4	6,7
10 à 19	76	9,9	12,5
20 à 49	41	5,3	26,8
50 à 99	10	1,3	63,4
100 et plus	4	0,5	147,0
Total	768	100	6,9

Source : DEAL Réunion, situation au 10 juin 2024

L'offre de transport TP demeure importante et atomisée. Sur les périodes de forte activité, coïncidant aux réalisations de la *Route des Tamarins* puis de la *Nouvelle Route du Littoral* (NRL), le tissu professionnel de transporteurs s'est fortement développé, avec de multiples créations d'entreprises, souvent unipersonnelles. Ces petites entreprises « hyper spécialisées » n'opèrent souvent qu'avec un client unique. Une étude récente de la CCIR montre que 93 % des entreprises de TRM comptent moins de 10 salariés. La moitié d'entre elles sont des « patrons artisans » travaillant seuls (source : *Fiche sectorielle secteur du TRM, édition 2023, CCIR*).

Les entreprises plus structurées sont généralement polyvalentes (transports d'agrégats, de béton, de préfabriqués ou parfois d'autres marchandises générales ou agricoles).

REMARQUES SUR LES SPÉCIFICITÉS DE L'ACTIVITÉS DES ENTREPRISES DE TRM À LA RÉUNION

Les transports de la filière TP de La Réunion ne se limitent pas aux routes littorales. Les caractéristiques géographiques et démographiques de l'île rendent les transports sur routes montagneuses plus fréquents que dans d'autres territoires nationaux, métropolitains ou ultramarins. Or, les véhicules exploités en TP, qui plus est en zone montagneuse, connaissent des coûts d'exploitation élevés : usure plus rapide des pneumatiques, consommation importante de gazole ou surcoût d'entretien-réparations. Les transports TP à la Réunion n'échappent pas à cette règle.

Il convient aussi de souligner qu'à La Réunion « acheter un véhicule neuf reste cependant plus onéreux que dans l'Hexagone. C'est aussi le cas pour les pièces détachées » (source : *INSEE Analyses La Réunion 83, juillet 2023*). Par analogie, il en est de même pour les véhicules professionnels de TRM (surcoûts d'entretien, de pneumatiques d'assurance, etc.).

De manière générale, l'offre de transport s'adapte difficilement à la demande, les caractéristiques insulaires de La Réunion empêchant les reports de marché. Ces déséquilibres se traduisent alors par une concurrence exacerbée entre transporteurs et par des tensions accrues sur les prix de marché.

2.3 Le parc de véhicules TP en 2023

Le SDES (service statistique du ministère chargé des transports) comptabilise 5 588 véhicules de transport routier de marchandises à La Réunion au 1^{er} janvier 2023. Il est compliqué d'isoler dans ces chiffres le parc spécifiquement dédié aux transports de marchandises de la filière TP (agrégats, minéraux bruts, béton, préfabriqués, etc.).

Parmi les configurations clairement identifiées, les camions bennes (hors bennes céréalieres, bennes amovibles et bennes à ordures ménagères) représentent à eux seuls 32,6 % du parc de poids lourds (soit 1 214 véhicules), alors que les camions toupies à béton ne pèsent que 4,9 % (183 véhicules). On dénombre aussi 1 152 tracteurs routiers et 360 camions plateaux. La part de ces véhicules, utilisés pour transporter des marchandises de la filière TP, n'est pas disponible.

PARC DE POIDS LOURDS MOTEURS AU 1^{ER} JANVIER 2023 À LA RÉUNION

	Camions	%	Tracteurs	VASP lourd	Total PL
Benne	1 214	32,6	-	2	1 249
Fourgon à température dirigée	463	12,4	-	0	
Fourgon	433	11,6	-	0	444
Plateau	360	9,6	-	0	369
Bétonnière	183	4,9	-	0	188
Grue	2	0,1	-	35	37
Travaux publics et industriels	0	0,0	-	100	100
Voirie	0	0,0	-	36	36
Autres carrosseries ou Non spécifié	1 074	28,8	3	535	2 079
Pour remorques ou semi-remorques	-		1 149	-	1 149
Total	3 729	100	1 152	707	5 688

Source : SDES

Les semi-remorques bennes (hors bennes céréalieres, bennes amovibles et bennes à ordures ménagères) forment la catégorie la plus représentée dans le parc total des semi-remorques exploitées à La Réunion (27,7 %). Là encore, il est impossible d'identifier la part de ces « semi-bennes » utilisées spécifiquement pour transporter des marchandises de la filière TP.

PARC DE SEMI-REMORQUES AU 1^{ER} JANVIER 2023 À LA RÉUNION

	Semi-remorques	%
Benne	382	27,7
Porte-conteneurs	349	25,3
Fourgon, bâché, savoyarde, PLSC	220	16,0
Citerne	105	7,6
Plateau	91	6,6
Fourgon à température dirigée	74	5,4
Autre carrosserie ou Non spécifié	157	11,4
Total	1 378	100

Source : SDES

3. Le transport de matériaux de carrière, d'agrégats et de minéraux bruts

En 2023, les principales carrières sont proches des grands bassins économiques de l'île (zones du Port, de Saint-Pierre ou de Saint-Benoît). Les sites sont exploités par un nombre limité d'acteurs, producteurs locaux ou groupes nationaux. Seulement deux carrières sont équipées pour transformer les matériaux bruts en produits « finis », selon le niveau de granulométrie ou l'utilisation finale voulue.

Le transport des matériaux de carrières est externalisé et confié à une population nombreuse et très atomisée de transporteurs pour compte d'autrui. Il est opéré majoritairement par des ensembles articulés bennes TP et des porteurs bennes 26 et 32 tonnes. Les ensembles articulés sont généralement utilisés pour les transports réguliers, comme typiquement l'approvisionnement de centrales à béton ou bien les transports entre sites d'extraction et de transformation. L'exploitation de porteurs de moyens tonnages est pertinente pour couvrir les zones où les ensembles ne sont pas adaptés : chantiers diffus ou parcours montagneux impliquant des manœuvres routières compliquées.

Les contraintes de l'enquête, effectuée dans un temps limité, ne permettent pas d'étudier toutes les configurations de véhicules. L'enquête 2024 se concentre exclusivement sur les conditions et les coûts d'exploitation des **ensembles articulés tracteurs + semi-remorques bennes TP**.

3.1 Les conditions et les coûts d'exploitation des ensembles articulés (EA) tracteurs + semi-remorques bennes TP

Les données ont été collectées sur la base d'un échantillon représentatif d'entreprises spécialisées. La méthodologie de l'enquête est rappelée en annexe 1 page 17. Le CNR établit une grille de référence dans laquelle les valeurs moyennes retenues peuvent donner lieu à des redressements. En effet, les méthodes usuelles de gestion ne sont pas toujours maîtrisées par les acteurs du secteur. **Les hypothèses retenues dans les calculs de recomposition de coût sont présentées en annexe 2 page 18.**

RÉFÉRENTIEL LA RÉUNION ENSEMBLE ARTICULÉ TRACTEUR + SEMI-BENNE TP

MARS 2024

Résultats de l'enquête 2024 : conditions et coûts d'exploitation

	Conditions et coûts d'exploitation	Intervalle de valeurs communément observées	Valeurs retenues dans le référentiel
Conditions d'utilisation du véhicule	Kilométrage annuel parcouru	de 25 900 km à 80 000 km	57 300 km
	Nombre de jours d'exploitation par an	de 180 j à 248 j	224 j
	Taux de parcours en charge	50 %	50 %
	Capacité de chargement	de 27 t à 30 t	29,0 t
	Coefficient d'utilisation de la charge utile	100 %	100 %
	Durée de conservation du tracteur	de 5 ans à 15 ans	10,1 ans
Conditions d'emploi des conducteurs	Temps de service mensuel	de 152 h à 169 h	169 h
	Nombre de jours d'activité par an	de 180 j à 248 j	224 j
	Ratio conducteurs / véhicule	1	1
Coûts kilométriques de véhicule	Consommation pour 100 km	de 37 L à 62 L	46,8 L
	Part d'approvisionnement en cuve interne	de 0 % à 100 %	22 %
	Coût d'un litre de carburant en cuve interne	de 1,21 € à 1,29 €	1,26 €
	Coût d'un litre de carburant à la pompe	1,31 €	1,31 €
	Pneumatiques, coût kilométrique	de 0,120 €/km à 0,438 €/km	0,215 €/km
Coûts de personnel de conduite	Entretien-réparations, coût kilométrique	de 0,103 €/km à 0,625 €/km	0,273 €/km
	Rémunération mensuelle brute	de 1 850 € à 2 500 €	2 208 €
	Cotisations employeurs nettes	de 7,2 % à 19,4 %	13,5 %
Coûts fixes de véhicule	Indemnités de déplacement par jour	n.d.	15,96 €
	Loyer mensuel (tracteur + semi)	de 2 670 € à 4 600 €	3 480 €
	Assurances véhicule par an	de 1 800 € à 5 400 €	3 700 €
	Assurances marchandises par an	de 150 € à 700 €	398 €
	Coûts de structure par an	de 8 600 € à 22 200 €	15 470 €

3.2 Application en vue d'une grille de coûts et exemple

Les calculs sont effectués avec le simulateur CNR de coût de revient personnalisable alimenté des valeurs retenues dans les tableaux de synthèse précédents.

Le simulateur CNR permet de calculer une grille de coûts, présentant :

- Les coûts unitaires de chaque composante et leur part relative dans le total des coûts d'exploitation.
- Les trois termes de la formulation trinôme du coût de revient.
- La recombinaison du coût de revient total annuel des véhicules (seuil de rentabilité hors marge).

Les utilisateurs du simulateur peuvent recombinaison, in fine, le coût d'une opération spécifique de transport de matériaux de carrière, basée sur un nombre de tours effectués quotidiennement. Les plans de transport se définissent en effet souvent par des navettes répétitives effectuées entre une zone de chargement (carrière) et un lieu de livraison (chantier, centrale à béton, etc.).

Le nombre de tours effectués en une journée est primordial dans l'analyse de la rentabilité des véhicules.

Le CNR complète alors la grille de coûts avec un exemple d'application pratique pour une opération spécifique. Les opérations de transport décrites dans cet exemple sont effectuées dans des conditions réalistes, « normales », de vitesse et de temps d'immobilisation. Les caractéristiques de circulation locale et les temps de chargement et de déchargement parfois « aléatoires » se répercutent dans le nombre de rotations réalisées, celui-ci diminuant à mesure que ces facteurs exogènes viennent perturber l'exploitation.

RÉFÉRENTIEL LA RÉUNION ENSEMBLE ARTICULÉ TRACTEUR + SEMI-BENNE TP

Grille des coûts et formule trinôme aux conditions économiques observées en MARS 2024

Coûts unitaires (en €) et structure du coût de revient (en %)		Coûts en €	%
Coûts kilométriques directs	Carburant	0,608 €/km	25,8%
	Pneumatiques	0,215 €/km	9,1%
	Entretien-réparations	0,273 €/km	11,6%
Coûts de personnel de conduite	Salaires et autres éléments de rémunération	14,00 €/heure	19,6%
	Cotisations employeurs	1,89 €/heure	2,7%
	Indemnités de déplacement	1,89 €/heure	2,7%
Coûts fixes de véhicule	Coût de détention	84,51 €/jour	14,0%
	Assurances	18,29 €/jour	3,0%
	Coûts de structure	69,06 €/jour	11,5%
	Coût de revient recomposé	134 951 €/an	100%
Formulation Trinôme	Terme kilométrique (1 km parcouru)	1,096 €/km	
	Terme horaire (1 heure de temps de service)	17,78 €/heure	
	Terme journalier (1 journée d'exploitation véhicule)	171,86 €/jour	

Description de l'opération de transport	Distance	Temps	
Parcours d'approche jusqu'au point de chargement	20 km	0,30 h	
Temps de chargement	-	0,25 h	
Transport en charge	40 km	0,80 h	
Temps de déchargement	-	0,15 h	
Retour au point de chargement	40 km	0,75 h	
Retour après le dernier déchargement à la base de départ	20 km	0,30 h	
	NOMBRE DE TOURS effectués / jour	Coût de revient par jour	Coût de revient par tonne
Coût de revient selon le nombre de tours effectués par jour	1	291,54 €/j	10,05 €/t
	2	413,90 €/j	7,14 €/t
	3	536,25 €/j	6,16 €/t
	4	658,60 €/j	5,68 €/t

Pour un chargement de 29T par tour.

ATTENTION, les exemples présentés ici ont une valeur pédagogique pour les calculs de coût de revient et ne constituent pas une préconisation en termes de prix de vente.

Interprétation de l'exemple :

Pour une journée de pleine activité de 9 heures, 4 tours sont possibles en conditions optimales, soit 116 tonnes transportées :

- Le kilométrage total parcouru est de : $20 + (40 \times 4) + (40 \times 3) + 20 = 320$ km.
- Le nombre d'heures de temps de service du conducteur est de :
 $0,30 + ((0,25 + 0,80 + 0,15) \times 4) + (0,75 \times 3) + 0,30 = 7,65$ heures.
- Le coût de revient du véhicule pour une journée de pleine activité est donc de :
 $(320 \times 1,096) + (7,65 \times 17,78) + 171,86 = 658,60$ € ; soit $658,60 / 116 = 5,68$ €/t.

Si la journée d'exploitation est occasionnellement imparfaite et si le transporteur n'effectue que 2 rotations :

- Le kilométrage total parcouru est de : $20 + (40 \times 2) + 40 + 20 = 160$ km.
- Le nombre d'heures de temps de service du conducteur est de :
 $0,30 + ((0,25 + 0,80 + 0,15) \times 2) + 0,75 + 0,30 = 3,75$ heures.
- Le coût de revient du véhicule pour une journée de pleine activité est donc de :
 $(160 \times 1,096) + (3,75 \times 17,78) + 171,86 = 413,90$ € ; soit $413,90 / 58 = 7,14$ €/t.

Dans cet exemple d'application de la formule trinôme avec le simulateur, le coût d'une tonne transportée augmente quand le nombre de navettes effectuées en une journée diminue. Une activité journalière trop faible engendre une imputation forte des coûts fixes et des parcours d'approche et de retour, ce qui pénalise indéniablement la rentabilité du véhicule.

Par exemple, considérons un transport effectué dans ces conditions au tarif de 6 €/t. En cas de journée optimale, l'excédent moyen d'exploitation du transporteur est de :

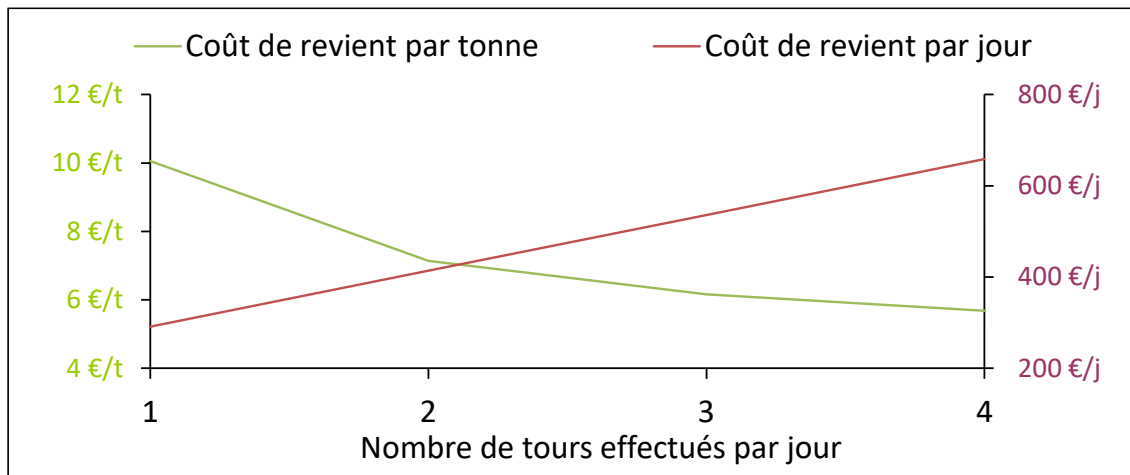
$$6 - 5,68 = +0,32 \text{ €/t (+ 37,12 €/jour).}$$

Des problèmes d'organisation externes à l'entreprise limitent le nombre de tours à 1. Le bilan d'exploitation fait apparaître une perte à la fin de la journée pour l'entreprise, chiffrée à :

$$6 - 10,05 = -4,05 \text{ €/t (- 117,45 €/jour).}$$

Il faudra dans ce cas 3,2 journées de pleine activité pour reconstituer l'équilibre des comptes d'exploitation.

Coût de revient calculé par tonne transportée et par journée d'exploitation, selon le nombre total de tours effectués en journée



On observe qu'en maximisant le nombre de tours, le transporteur peut améliorer son chiffre d'affaires quotidien et le donneur d'ordre réduire son coût de transport unitaire.

Ces courbes incitent à décliner des grilles tarifaires en fonction du nombre de tours effectués chaque jour. D'une part, cela assure aux transporteurs des prix toujours soutenables. Et d'autre part, maximiser le nombre de tours devient un intérêt partagé par le transporteur et son client.

4. Le transport de béton prêt à l'emploi

Le marché du béton prêt à l'emploi (BPE) à La Réunion demeure standardisé. Dans la majorité des cas, le BPE est vendu par une centrale à béton à un client, particulier ou entreprise. Le prix proposé inclut la prestation de transport qui est externalisée par les centralistes auprès d'une entreprise de transport pour compte d'autrui. Les centrales à béton sont réparties sur toute l'île.

Le transport de BPE présente quelques spécificités par rapport aux autres segments du transport de la filière TP. Le nombre d'acteurs est limité. Les prix élevés du matériel et les contraintes techniques des opérations constituent des barrières à l'entrée sur le marché. En cas de panne moteur ou de congestion routière, fréquente, le béton peut figer dans la toupie. Il n'existe pas de groupage de marchandises. Enfin, les toupies doivent être impérativement lavées en centrale après chaque opération (mise à disposition par le centraliste de l'outil de lavage).

Les véhicules exploités sont de deux types : camions toupies malaxeurs sans bicarburant « 10 roues » & 26 tonnes de PTRAs ou « 12 roues » & 32 tonnes de PTRAs. Les toupies 32 tonnes sont les véhicules les plus représentés. L'enquête 2024 porte uniquement sur cette configuration majoritaire, les camions 26 tonnes étant réservés aux chantiers les moins praticables.

La granulométrie des bétons à La Réunion ne permet pas d'exploiter tout le volume utile des camions.

4.1 Les conditions et les coûts d'exploitation des toupies malaxeurs à béton

Les données ont été collectées sur la base d'un échantillon représentatif d'entreprises spécialisées. La méthodologie de l'enquête est rappelée en annexe 1 page 17. Les valeurs moyennes retenues dans cette grille peuvent donner lieu à des redressements. En effet, les méthodes usuelles de gestion ne sont pas toujours maîtrisées par les acteurs du secteur. **Les hypothèses retenues dans les calculs de recomposition de coût sont présentées en annexe 2 page 18.**

RÉFÉRENTIEL CAMION TOUPIE MALAXEUR 32 TONNES MARS 2024 Résultats de l'enquête 2024 : conditions et coûts d'exploitation

Conditions et coûts d'exploitation		Intervalle de valeurs communément observées	Valeurs retenues dans le référentiel
Conditions d'utilisation du véhicule	Kilométrage annuel parcouru	de 12 000 km à 44 000 km	24 500 km
	Nombre de jours d'exploitation par an	de 208 j à 228 j	220,8 j
	Taux de parcours en charge	50 %	50 %
	Capacité de chargement	7 m ³	7 m ³
	Coefficient d'utilisation de la charge utile	90 %	90 %
Durée de conservation du véhicule		de 5 ans à 20 ans	11,4 ans
Conditions d'emploi des conducteurs	Temps de service mensuel	de 152 h à 169 h	169 h
	Nombre de jours d'activité par an	de 208 j à 228 j	220,8 j
	Ratio conducteurs / véhicule	1	1
Coûts kilométriques de véhicule	Consommation pour 100 km	de 42 L à 80 L	59,0 L
	Part d'approvisionnement en cuve interne	de 0 % à 100 %	31 %
	Coût d'un litre de carburant en cuve interne	de 1,21 € à 1,29 €	1,26 €
	Coût d'un litre de carburant à la pompe	1,31 €	1,31 €
	Pneumatiques, coût kilométrique	de 0,180 €/km à 0,500 €/km	0,275 €/km
Entretien-réparations, coût kilométrique		de 0,175 €/km à 0,651 €/km	0,374 €/km
Coûts de personnel de conduite	Rémunération mensuelle brute	de 1 893 € à 2 513 €	2 210 €
	Cotisations employeurs nettes	de 7,6 % à 15 %	13,5 %
	Indemnités de déplacement par jour	n.d.	15,96 €
Coûts fixes de véhicule	Loyer mensuel	de 2 420 € à 4 380 €	3 330 €
	Assurances véhicule par an	de 1 620 € à 5 000 €	2 990 €
	Assurances marchandises par an	de 200 € à 1 020 €	610 €
	Coûts de structure par an	de 8 600 € à 22 200 €	15 470 €

4.2 Application en vue d'une grille de coûts et exemple

Les calculs sont effectués avec le simulateur CNR de coût de revient personnalisable alimenté des valeurs retenues dans les tableaux de synthèse précédents.

Le simulateur CNR permet de calculer une grille de coûts, présentant :

- Les coûts unitaires de chaque composante et leur part relative dans le total des coûts d'exploitation.
- Les trois termes de la formulation trinôme du coût de revient.
- La recombinaison du coût de revient total annuel des véhicules (seuil de rentabilité hors marge).

Les utilisateurs du simulateur peuvent recomposer, in fine, le coût d'une opération spécifique de transport de béton, basée sur un nombre de tours effectués quotidiennement. Les plans de transport se définissent en effet souvent par des navettes répétitives effectuées entre une zone de chargement (centrale à béton) et un lieu de livraison (chantier, entreprise, etc.).

Le nombre de tours effectués en une journée est primordial dans l'analyse de la rentabilité des véhicules. Les temps d'attente au déchargement dans les chantiers sont très dispersés et dépendent d'impératifs spécifiques à chaque situation. Ils peuvent devenir très rapidement pénalisants pour la rentabilité des véhicules.

Le CNR complète alors la grille de coûts avec un exemple d'application pratique pour une opération spécifique. Les opérations de transport décrites dans cet exemple sont effectuées dans des conditions réalistes, « normales », de vitesse et de temps d'immobilisation. Les caractéristiques de circulation locale et les temps de chargement et de déchargement parfois « aléatoires » se répercutent dans le nombre de rotations réalisées, celui-ci diminuant à mesure que ces facteurs exogènes viennent perturber l'exploitation.

RÉFÉRENTIEL CAMION TOUPIE MALAXEUR 32 TONNES

Grille des coûts et formule trinôme aux conditions économiques observées en MARS 2024

Coûts unitaires (en €) et structure du coût de revient (en %)		Coûts en €	%
Coûts kilométriques directs	Carburant	0,764 €/km	18,0%
	Pneumatiques	0,275 €/km	6,5%
	Entretien-réparations	0,374 €/km	8,8%
Coûts de personnel de conduite	Salaires et autres éléments de rémunération	14,21 €/heure	25,6%
	Cotisations employeurs	1,92 €/heure	3,5%
	Indemnités de déplacement	1,89 €/heure	3,4%
Coûts fixes de véhicule	Coût de détention	74,53 €/jour	15,9%
	Assurances	16,30 €/jour	3,5%
	Coûts de structure	70,06 €/jour	14,9%
	Coût de revient recomposé	103 764 €/an	100%
Formulation Trinôme	Terme kilométrique (1 km parcouru)	1,413 €/km	
	Terme horaire (1 heure de temps de service)	18,02 €/heure	
	Terme journalier (1 journée d'exploitation véhicule)	160,89 €/jour	

Exemple d'application pour une opération de transport**MARS 2024**

Description de l'opération de transport	Distance	Temps	
Parcours d'approche jusqu'au point de chargement	15 km	0,25 h	
Temps de chargement	-	0,20 h	
Transport en charge	20 km	0,50 h	
Temps de déchargement	-	0,45 h	
Retour au point de chargement	20 km	0,40 h	
Retour après le dernier déchargement à la base de départ	30 km	0,45 h	
	NOMBRE DE TOURS effectués / jour	Coût de revient par jour	Coût de revient par m³
Coût de revient selon le nombre de tours effectués par jour	1	286,07 €/j	40,87 €/m ³
	2	370,52 €/j	26,47 €/m ³
	3	454,97 €/j	21,67 €/m ³
	4	539,43 €/j	19,27 €/m ³

Pour un chargement de 7 m³ par tour.

ATTENTION, les exemples présentés ici ont une valeur pédagogique pour les calculs de coût de revient et ne constituent pas une préconisation en termes de prix de vente.

Interprétation de l'exemple :

Pour une journée de pleine activité de 8 heures, 4 tours sont possibles en conditions optimales, soit 28 m³ de béton transportés.

- Le kilométrage total parcouru est de : $15 + (20 \times 4) + (20 \times 3) + 30 = 185$ km.
- Le nombre d'heures de temps de service du conducteur est de : $0,25 + ((0,20 + 0,50 + 0,45)) \times 4 + (0,40 \times 3) + 0,45 = 6,5$ heures.
- Le coût de revient du véhicule pour une journée de pleine activité est donc de : $(185 \times 1,413) + (6,5 \times 18,02) + 160,89 = 539,43$ € ; soit 134,86 €/tour et 19,27 €/m³.

Si la journée d'exploitation est occasionnellement imparfaite et si le transporteur n'effectue que 2 rotations :

- Le kilométrage total parcouru est de : $15 + (20 \times 2) + 20 + 30 = 105$ km.
- Le nombre d'heures de temps de service du conducteur est de : $0,25 + ((0,20 + 0,50 + 0,45) \times 2) + 0,40 + 0,45 = 3,4$ heures.
- Le coût de revient du véhicule pour une journée de pleine activité est donc de : $(105 \times 1,413) + (3,4 \times 18,02) + 160,89 = 370,52$ € ; soit 185,26 €/tour et 26,47 €/m³.

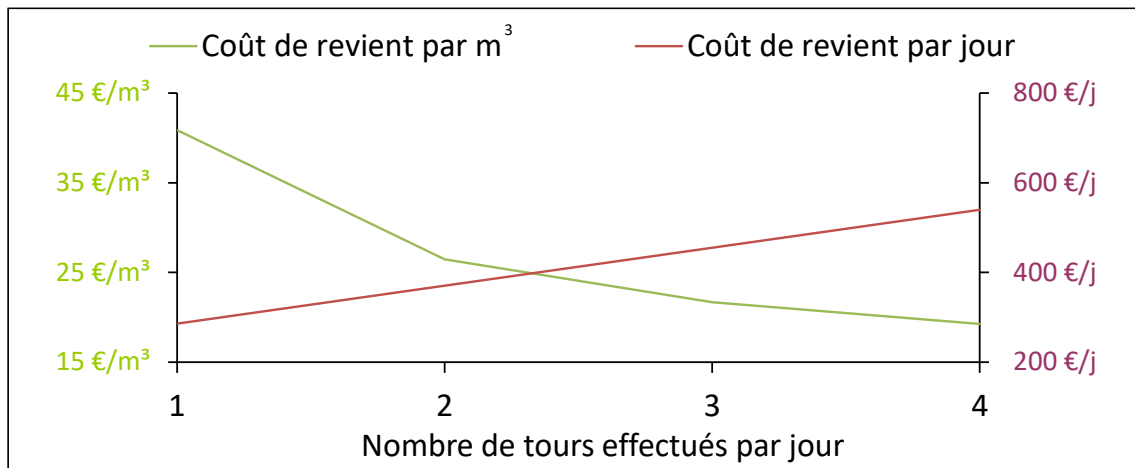
Dans cet exemple d'application de la formule trinôme avec le simulateur, le coût d'un m³ transporté augmente quand le nombre de navettes effectuées en une journée diminue. Une activité journalière trop faible engendre une imputation forte des coûts fixes et des parcours d'approche et de retour, ce qui pénalise indéniablement la rentabilité du véhicule.

Par exemple, considérons un transport de béton prêt à l'emploi effectué dans ces conditions au tarif de 20 €/m³. En cas de journée optimale, l'excédent moyen d'exploitation du transporteur est de : $20 - 19,27 = + 0,73$ €/m³ (+ 20,44 €/jour).

Des problèmes d'organisation externes à l'entreprise limitent le nombre de tours à 2. Le bilan d'exploitation fait apparaître une perte à la fin de la journée pour l'entreprise, chiffrée à : $20 - 26,47 = - 6,47$ €/m³ (- 90,58 €/jour).

Il faudra dans ce cas 4,4 journées de pleine activité pour reconstituer l'équilibre des comptes d'exploitation.

Coût de revient calculé par m³ transporté et par journée d'exploitation, selon le nombre total de tours effectués en journée



On observe qu'en maximisant le nombre de tours, le transporteur peut améliorer son chiffre d'affaires quotidien et le donneur d'ordre réduire son coût de transport unitaire.

Ces courbes incitent à décliner des grilles tarifaires en fonction du nombre de tours effectués chaque jour. D'une part, cela assure aux transporteurs des prix toujours soutenables. Et d'autre part, maximiser le nombre de tours devient un intérêt partagé par le transporteur et son client.

5. Conclusions

Les enquêtes menées par le CNR en 2024 permettent d'établir des **référentiels de coûts pour les transports de matériaux de chantiers et de béton prêt à l'emploi à La Réunion**. Comme tout indicateur de tendance centrale, les coûts moyens calculés par le CNR ne prétendent pas refléter l'ensemble des situations individuelles. Ces référentiels doivent être compris par les entreprises comme des outils de comparaison entre leur situation individuelle et une situation centrale, conforme à la norme et aux standards de la profession.

Pour mener ces comparaisons, chaque entreprise peut utiliser le simulateur CNR de calcul de coût. Ce programme informatique permet de recomposer le coût d'une opération de transport fondé sur les conditions et les coûts d'exploitation propres au transporteur et à la prestation réalisée. Ce coût varie aussi selon un nombre de tours ou de « navettes » effectué quotidiennement (cas typique des transports de la filière TP).

La fréquence des rotations est primordiale dans l'analyse de la rentabilité des véhicules. Elle semble devoir être mieux appréhendée par tous les acteurs du marché lors des négociations commerciales. En pratique, le seuil de rentabilité, exprimé en nombre de tours par jour, est difficilement atteignable en 2024 pour plusieurs raisons : diminution des volumes de transports, temps d'attente au chargement et au déchargement excessifs ou congestion routière.

Les acteurs du secteur rencontrés par le CNR ont émis un besoin important d'aide et de formation à l'utilisation de tels outils d'aide à la gestion. Le CNR recommande de poursuivre et de développer les actions locales d'accompagnement et de formation au simulateur. Développer ce type de calcul constituerait un premier pas vers un processus durable de rationalisation et de modernisation du marché.

Dans de nombreux cas, les méthodes d'exploitation et de gestion des parcs ne relèvent pas de l'orthodoxie entrepreneuriale permettant de garantir puis d'optimiser la rentabilité des véhicules.

Le CNR a identifié **six points d'amélioration pour favoriser une meilleure professionnalisation des pratiques des entreprises :**

- Les entreprises ne disposent pas d'une vision très précise des principaux marqueurs d'exploitation de leurs véhicules, comme la distance parcourue par les véhicules entre deux sites ou leur consommation de carburant.
- Les pratiques d'écoconduite ne sont pas répandues.
- La durée de conservation et l'âge des véhicules sont très élevés, fréquemment supérieurs à 10 ans. De fait, les coûts kilométriques directs des véhicules (gazole, pneumatiques et maintenance) sont supérieurs aux standards.
- En matière de gestion sociale, aucune convention collective relative au transport routier de marchandises n'est appliquée.
- L'aide régionale sur l'achat de carburant (- 0,08 €/litre) n'est pas demandée par tous les transporteurs. Certaines ignorent même son existence.
- Le mécanisme légal d'indexation des prix de transport sur les variations du coût du gazole n'est que partiellement appliqué. Cette disposition donne parfois lieu à des négociations entre les transporteurs et leurs clients, alors qu'elle s'applique de plein droit. En cas de non-application, les deux parties sont sanctionnables.

Pourtant, le CNR communique sur son site internet des [indicateurs spécifiques aux territoires ultra-marins](#) (dont La Réunion) compatibles avec la loi et son application dans chaque DROM, ainsi que des [notes pédagogiques d'aide au calcul](#). Il paraîtrait alors utile de mener une plus large promotion de ces dispositifs au niveau local.

Enfin, de nombreuses bases tarifaires des transports de la filière TP ne sont pas actualisées régulièrement, ce qui constitue un **facteur de désajustement tarifaire très pénalisant** pour les entreprises. Dans certains cas, les prix de transport sont restés inchangés sur plusieurs années, alors que les coûts d'exploitation des véhicules ont enregistré une inflation marquée sur la même période. Quand le rattrapage prix – coûts demandé est trop important (cas typique d'un tarif fixe depuis plusieurs années), des points de tension apparaissent entre les transporteurs et leurs clients. Ces derniers éprouvent des difficultés à répercuter l'intégralité des demandes de revalorisation de prix de transport dans les prix de vente de leurs produits, matériaux de carrière ou béton prêt à l'emploi.

La concurrence accrue entre transporteurs sur certains segments est un autre facteur aggravant de distorsion entre les prix des transports et les coûts d'exploitation des véhicules. Ce phénomène est particulièrement perceptible pour le transport d'agrégats et de minéraux bruts, activité marquée par une offre largement surcapacitaire et une demande en net recul depuis l'arrêt des grands chantiers. Certaines entreprises tendent alors à pratiquer des prix « anormalement » bas, ce qui nuit à terme au bon déroulement du marché.

Pour éviter ces situations très pénalisantes pour tous les acteurs du marché, le CNR recommande d'instaurer un dispositif de suivi d'évolution annuelle des coûts du secteur, inspiré de celui mis en place par la DEAL Martinique depuis 2007.

Il s'agirait alors de construire une **formule d'évolution des coûts permettant de calculer tous les ans, de manière objective, simple et transparente, l'évolution moyenne des coûts d'exploitation des bennes TP et des toupies malaxeurs**. La formule serait actualisée tous les ans par les acteurs locaux avec l'aide du CNR selon une méthode pérenne. L'actualisation annuelle de la formule donnerait lieu à une « rencontre » entre les différents acteurs du transport et permettrait d'initier un dialogue.

EXEMPLE DE FORMULE D'ÉVOLUTION ANNUELLE DES COÛTS ENTRE DEUX ANNÉES N ET N+1

Composantes	Poids des composantes ⁽¹⁾	Evolutions annuelles ⁽²⁾
	4 ^{ème} trimestre (T4) année N	T4 année N+1 / T4 année N
Carburant	25,8%	-2,0%
Pneumatiques	9,1%	+3,5%
Entretien-réparations	11,6%	+5,0%
Matériel	14,0%	0%
Salaires	24,9%	+4,0%
Autres coûts, structure	14,5%	+2,5%
Total	100,0%	+1,7%

⁽¹⁾ Les poids des composantes de la formule sont issus des grilles de référence calculées par le CNR.

⁽²⁾ Les évolutions de chaque facteur (carburant, pneumatiques, prix de véhicules, etc.) sont mesurées avec des indicateurs idoines sélectionnés (indices CNR, indices INSEE ou suivi local).

Annexe 1 : Méthodologie de l'enquête

Période	L'enquête s'est déroulée du 26 février au 8 mars 2024.
Echantillon	L'échantillon est constitué de 34 entreprises réunionnaises qui effectuent, à titre principal, du transport pour compte d'autrui de béton prêt à l'emploi ou de matériaux de carrière (minéraux bruts, agrégats, etc.). Des entreprises de toutes natures ont été auditionnées, entreprises structurées ou artisans indépendants, entreprises spécialisées ou polyvalentes. L'échantillon est jugé représentatif des typologies d'entreprises opérant sur les activités étudiées.
Unité d'observation	Les ensembles articulés tracteurs <i>gazole</i> + semi-remorques bennes TP et les camions <i>gazole</i> toupies malaxeurs 32 tonnes. Les autres types de véhicules ne sont pas enquêtés.
Mode de collecte	Questionnaire administré en face à face.
Questionnaire et nature des principales données collectées	Le questionnaire détaille les principales conditions d'exploitation et composantes de coûts des véhicules. Les éléments de coûts sont mesurés hors toutes taxes récupérables. Le recueil des informations repose sur l'examen de nombreux documents internes à l'entreprise (données de parc, factures, feuilles de paye, bilan, liasse fiscale ou comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat). Certains coûts, non directement observables, comme l'entretien-réparations et les coûts de structure, sont déterminés par retraitement comptable, selon une méthode homogène quelle que soit l'entreprise.
Durée	En moyenne 1 heure par enquête.
Enquêteurs	Chargés de mission CNR.
Méthode de calcul	<p>Le CNR recompose le coût de revient annuel des véhicules à partir d'une formule en trois termes appelée <i>trinôme</i> :</p> <p>Celui-ci est alors égal à la somme des trois produits suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terme kilométrique (CK) x nombre total de kilomètres parcourus en un an (parcours en charge, kilométrage d'approche et de retour à vide à l'entreprise). • Terme horaire (CC) x nombre total d'heures de service nécessitées par l'exploitation annuelle du véhicule (conduite + autres temps). • Terme journalier (CJ) x nombre de jours annuels d'utilisation du véhicule. <p>Les termes de coûts de la formule rassemblent les postes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CK = coûts kilométriques de carburant + entretien-réparations + pneumatiques • CC = coûts horaires de rémunération conducteur(s) + cotisations employeurs + indemnités de déplacement • CJ = coûts journaliers de détention du matériel + assurances + autres coûts indirects de gestion et de structure <p>Les coûts unitaires sont calculés à partir des formules mathématiques économiques et financières usuelles. Ils tiennent compte de l'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule et de l'exploitation d'une ou de plusieurs semi-remorques par tracteur.</p> <p>La formule trinôme permet de recomposer le coût de revient d'une opération spécifique de transport routier de marchandises de la filière TP, basée sur un nombre de tours effectués quotidiennement (cas typique de ces transports).</p>
Retours personnalisés aux entreprises	Les entreprises enquêtées ont reçu l'outil informatique de simulation de coût de revient, documenté avec leurs données spécifiques.

Annexe 2 : Hypothèses retenues dans les calculs de recomposition de coût

Les coûts d'exploitation des véhicules de transports de la filière TP enregistrent des dispersions parfois marquées. Il convient alors 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. Les composantes de coûts sont actualisées aux conditions économiques de mars 2024.

- Carburant :

Le coût de carburant intègre l'aide aux entreprises de transports routiers de marchandises au titre du gazole professionnel de 0,08 €/L (décision du Conseil Régional).

Pour les transports de béton prêt à l'emploi, la consommation des véhicules retenue dans les calculs tient compte de la consommation « statique » de carburant, induite par la rotation de la toupie lorsque le véhicule est à l'arrêt. La consommation directe de déplacement du véhicule est alors majorée de quelques litres. Il n'existe pas de standard professionnel ou de moyennes statistiques représentatives permettant d'estimer et d'isoler cette consommation « statique ».

- Pneumatiques :

Les prix des pneumatiques enregistrent peu de dispersion. En revanche, leurs durées de vie diffèrent parfois fortement des standards professionnels. Ces écarts proviennent d'une absence de gestion du poste pneumatiques et d'un respect approximatif des usages de conduite professionnelle. Les moyennes calculées sont écrêtées des observations extrêmes.

- Entretien-réparations :

Les coûts d'entretien-réparations sont recomposés sur la base de la compatibilité des entreprises. Ils augmentent significativement avec l'âge du parc. Les moyennes calculées sont écrêtées des observations extrêmes. Les coûts d'Adblue sont retenus sous ce poste.

- Coûts de détention :

Ils comprennent les coûts de financement et de renouvellement. Les calculs sont basés sur des financements par crédit-bail, mode majoritaire et compatible avec les éventuelles pratiques de défiscalisation pour un véhicule neuf.

- Assurances :

Le montant des assurances comprend l'assurance flotte, l'assurance marchandises et la responsabilité civile. Les dispersions observées sont classiques pour ce poste et renvoient principalement à des économies d'échelle. Les moyennes calculées sont écrêtées des observations extrêmes.

- Rémunérations et charges :

Il est difficile de raisonner en moyenne, indifféremment de la nature des entreprises. Les « artisans patrons » se rémunèrent via le bénéfice net, tandis que les conducteurs employés perçoivent un salaire régulier. La convention collective du transport routier, nationale ou adaptée localement, n'est pas appliquée.

Le CNR retient dans ses calculs le cas d'un conducteur rémunéré aux minima conventionnels pour :

- Le coefficient 138M (profil majoritaire pour une activité de zone courte).
- Un temps de service mensuel de 169 heures, correspondant à la durée légale du transport de marchandises en courte distance. Le décompte sur 151,67 heures est contraire à la convention collective et incompatible avec les amplitudes observées usuellement dans le transport routier de marchandises.
- Une ancienneté en entreprise comprise entre 5 et 10 ans.

Il en résulte un salaire mensuel brut de 2 188 €/mois.

Le versement de primes est variable. Le CNR retient la moyenne des primes rapportées au mois, comprise entre 19 €/mois et 22 €/mois selon l'activité.

Le montant des cotisations patronales dépend du niveau d'exonération *Lodeom*, dont le calcul correspond à celui de la *réduction générale des cotisations patronales*, appelée couramment allègement « Fillon », avec des effets renforcés. Le CNR simule un niveau d'exonération pour le salaire retenu dans les grilles. Il en résulte un taux de cotisations nettes de toute exonération estimé à 13,5 %.

- Indemnités de déplacement :

L'octroi d'indemnités de déplacement est rare. Il se confond parfois avec les primes de rémunération. Le CNR retient dans les calculs une indemnité journalière de 15,96 €, montant inscrit dans la convention collective nationale transport obligatoire pour un repas unique. Ce décompte d'un repas par jour est un minimum pour une activité régionale en temps plein.

- Coûts de structure et autres charges indirectes :

Ces coûts regroupent l'ensemble des coûts de gestion non pris en compte précédemment, comme le coût de personnel commercial, administratif ou dirigeant, les frais bancaires, les télécommunications, le coût des locaux ou les frais de holding, etc. Ils enregistrent par définition une grande dispersion par entreprise. Leur estimation est complexe et repose sur une analyse approfondie des comptes de classe 6 du compte de résultat.

La quasi-totalité des entreprises auditées par le Comité ont fourni ces pièces comptables détaillées. La moyenne retenue ne tient pas compte des valeurs faisant preuve d'une organisation ou d'une comptabilité atypique.

Les coûts de structure représentent finalement une part non négligeable du coût de revient des véhicules, comprise généralement entre 10 % et 20 %. Leur analyse, indispensable pour appréhender la rentabilité des véhicules, est néanmoins souvent délaissée par les entreprises.

Annexe 3 : Liste des interlocuteurs à La Réunion

- Au sein de l'Administration et des différentes institutions de La Réunion :

AMODE Azize, responsable pôle économique, CCI Réunion
BARDIL Carlos, responsable gestion des comptes, CGSS Réunion
CAMBONA Christophe, directeur adjoint recouvrement et affaires juridiques, CGSS Réunion
CANTAGRILL Nicolas, directeur, CERBTP de La Réunion
CZORNY Vassili, adjoint à la SGAR, Préfecture de La Réunion
INFANTE Nathalie, secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR), Préfecture de La Réunion
LAMBERT Marie-Françoise, cheffe de l'unité transports routiers, DEAL Réunion
MONTAIGNE Olivier, chef de projet planification des ressources minérales, DEAL Réunion
NARAYANIN Théophile, trésorier, CCI Réunion
PONIN Eddy, représentant du collège service, CCI Réunion
RAMSAMY Régis, membre du bureau, CCI Réunion
RENZONI Julien, chef de service prévention des risques naturels et routiers, DEAL Réunion
ROBERT Pierrick, président, CCI Réunion

- Au sein des organisations professionnelles de transporteurs :

COSADIA Irchad, TLF Réunion
GRINDU Johnny, OTRE Réunion, président
RIVIERE Jean-Gaël, FNTR Réunion, président

- Au sein des organisations professionnelles de chargeurs et chez les principaux chargeurs :

CAGNARD Jean-Damien, secrétaire général, UNICEM La Réunion
DEGIOANNINI Mathieu, directeur activité béton, TERALTA
LEBOIS Cyril, directeur des activités granulats et préfabrication, TERALTA
LECOCQ Laurent, trésorier adjoint, FRBTP
TOUMOUN Adorine, secrétaire générale, SICR

- Au sein des fournisseurs des transporteurs :

CZACHOR Frédéric, conseiller commercial, Mercedes-Benz Trucks
DALLEAU Fabrice, directeur commercial, SN REP
GANGAMA Erick, directeur commercial, Renault Trucks
GENDRAUD Julien, directeur commercial, Legros Assurances (AXA)
SCHLOGEL Stéphane, directeur régional Océan Indien, Inter Invest
TURPIN Guillaume, gérant, LBT La boutique du transporteur

- Transporteurs enquêtés :

Non communiqués car soumis au secret statistique.

Pilotage de l'étude 2024 :

JAVEGNY David, responsable pôle développement filières, CCI Réunion
LAGADEC Thierry, chargé de mission observatoire des transports, DEAL Réunion
SELLAMBAYE Marius, conseiller en développement des entreprises, CCI Réunion

Annexe 4 : Références CNR sur l'indexation carburant

- Pour tout comprendre sur l'indexation carburant, la note CNR de référence sur le sujet : [Indexation carburant : mode d'emploi et réglementation \(DROM\)](#)

Dans cette note pédagogique, le CNR présente un exemple d'indexation en trois étapes :

« Vous êtes transporteur routier de marchandises et décidez de mettre en place un mécanisme d'indexation afin de réajuster périodiquement votre prix de transport en fonction des variations du coût du produit énergétique de propulsion choisi. 3 étapes pour y arriver...

- Etape 1 : je choisis ma période d'indexation.
- Etape 2 : je choisis mon indicateur de suivi du coût du produit énergétique de propulsion.
- Etape 3 : je choisis la pondération de ce produit (« part des charges de ce produit dans le prix de transport »).

- Les ressources et les outils CNR :

- [Espace Carburants - TRM - Outre-mer](#)

Les indicateurs CNR carburant des départements et régions d'outre-mer (DROM), dont l'indice CNR Gazole TRM La Réunion, sont en accès libre sur le site internet du CNR.

- [Indice CNR Gazole TRM La Réunion](#)

L'indice CNR gazole TRM La Réunion décrit l'évolution du prix du gazole supporté par les entreprises de transport routier de marchandises à La Réunion. Il correspond au prix maximum du gazole routier tel que publié par arrêté préfectoral chaque mois, hors toute taxe récupérable et net de remboursement partiel de fiscalité spécifique sur les carburants. Ce prix est transformé en indice dont la base 100 est fixée en janvier 2021.

Cet indice est adapté pour les prestations de transports routiers de marchandises effectuées à La Réunion. Il intègre le dispositif « Gazole professionnel » mis en place par le Conseil Régional de La Réunion pour les entreprises de transport de marchandises.

- Pondérations Gazole de mars 2024 pour les deux spécialités :
 - Ensemble articulé benne TP.
 - Toupie malaxeur béton prêt à l'emploi 32 tonnes.

- [Simulateur d'indexation](#), en accès gratuit pour les indices Gazole DROM.

- Pour tout savoir sur la réglementation du Code des transports :

[Chapitre II : Le contrat de transport \(Articles L3222-1 à L3222-9\)](#)

Le **Comité National Routier** est l'observatoire économique français du marché de transport routier. A ce titre, il produit des référentiels de coûts et de conditions d'exploitation, ainsi qu'un ensemble d'indices d'évolution de coûts, dont les indices gazole et GNV, utilisés dans le cadre de l'indexation légale des prix de transport sur les prix des énergies de propulsion.

Les nombreux indices proposés, ainsi que les outils numériques d'aide à la création de formules personnalisées, permettent aux professionnels de réviser aisément les tarifs de toutes les prestations du transport routier et de la logistique.

Le CNR procède également à des analyses économiques, à son initiative ou sur demande du ministère chargé des transports. Celles-ci portent sur des segments particuliers d'activité ou sur l'impact de nouvelles réglementations techniques, sociales ou liées aux politiques de développement durable.

Sur le plan européen, le CNR réalise des études détaillées sur le secteur de transport routier de marchandises dans une vingtaine de pays de l'UE, tant à l'Ouest (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, etc.), qu'à l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, etc.).

L'objectivité des travaux du CNR, supervisés par un Conseil scientifique indépendant des transporteurs, est aujourd'hui reconnue par tous les acteurs du marché du transport routier, ainsi que par les institutions françaises et européennes, qui utilisent l'ensemble de ses travaux.

Les informations du CNR sont en accès libre sur son site internet : www.cnr.fr.