

Résultats de l'enquête FNTR sur la crise carburant

Contexte de l'enquête

Les entreprises de transport routier sont aujourd'hui confrontées de façon marquée à la fois à des difficultés d'approvisionnement et à des augmentations de prix du carburant ainsi qu'à une modification de leurs conditions de fonctionnement. La FNTR a lancé à chaud une première enquête pour prendre la mesure de l'ampleur et les conséquences de cette nouvelle crise sur les entreprises de transport routier.

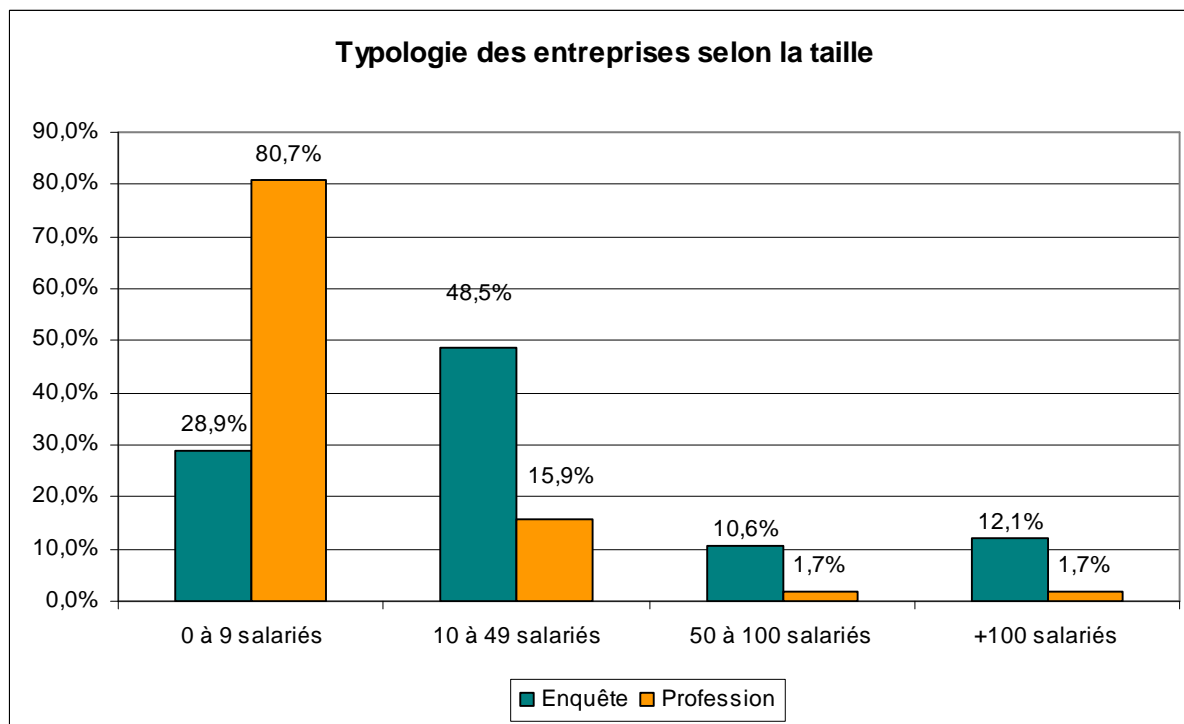
L'enquête a été réalisée sur la période du 25 au 26 octobre 2010.

Entreprises

Panel des entreprises

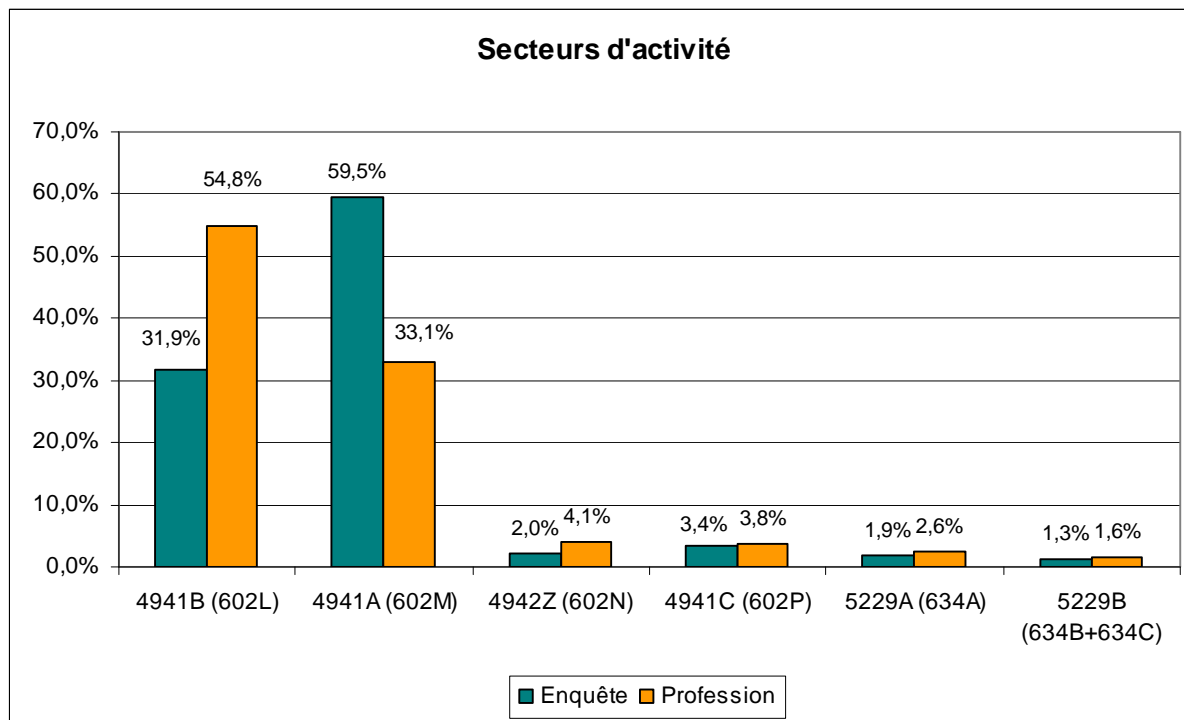
En 48 heures, 1 530 entreprises ont répondu à cette enquête. Cette réactivité est en soit le premier signe de l'ampleur de la crise.

Typologie des entreprises



Toutes les typologies d'entreprises ont répondu : tailles, régions, spécialités, y compris les entreprises de transport d'hydrocarbure, doublement en première ligne.

Secteurs d'activité



4941B (602L) – Transport routier de fret de proximité

4941A (602M) – Transport routier de marchandises interurbaines

4942Z (602N) – Déménagement

4941C (602P) – Location de véhicule avec conducteur

5229A (634A) – Messagerie, fret express

5229B (634B+634C) – Affrètement et organisation des transports

Difficultés d'approvisionnement

Plus de 65 % des entreprises ayant participé à l'enquête disposent de cuves pour leur approvisionnement carburant.

Parmi ces entreprises, 70 % ont rencontré ou rencontrent toujours des difficultés sensibles de livraison de carburant pour leurs cuves.

Pour les approvisionnements en stations spécialisées, les difficultés d'approvisionnement sont nettement moins marquées (20 % au lieu de 70 % en cuve).

Par contre, le pourcentage d'entreprises rencontrant des difficultés pour s'approvisionner avec le circuit des stations accréditées PL est de 38 %.

Toutefois, ces pourcentages moyens, comme la plupart des chiffres révélés par cette enquête, doivent être pondérés selon les régions.

De façon générale, l'absence totale de lisibilité domine, les entreprises étant quotidiennement contraintes à des numéros d'équilibristes.

Modification des réseaux d'approvisionnement

La quasi-totalité des entreprises de transport ont été amenées à modifier leur mode d'approvisionnement, qu'il s'agisse de fournisseur (pétroliers, revendeurs) ou de réseau (cuves, pompes).

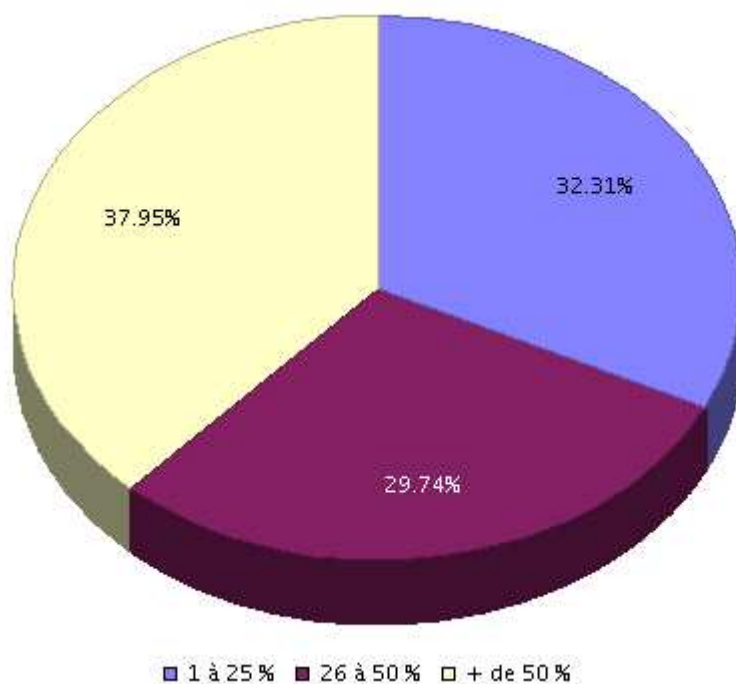
Pour environ 1/3 des entreprises, cette chasse au carburant s'est traduite par une modification "relative" de leur mode d'approvisionnement habituel : elle porte sur 1 à 25 % de leur approvisionnement.

Pour 30 % des entreprises, elle se situe entre 26 et 50 % et pour 38 %, elle monte à plus de 50 % de l'approvisionnement.

La durée des bouleversements des circuits apporte des éléments complémentaires d'analyse :

- une énorme majorité (81,5 %) a été – ou est toujours - contrainte sur une période supérieure à 4 jours
- seules 18,5 % des entreprises ont connu des modifications pendant 1 à 3 jours
- là encore, le phénomène géographique joue à plein.

Proportion de changement des réseaux d'approvisionnement



Immobilisation des véhicules

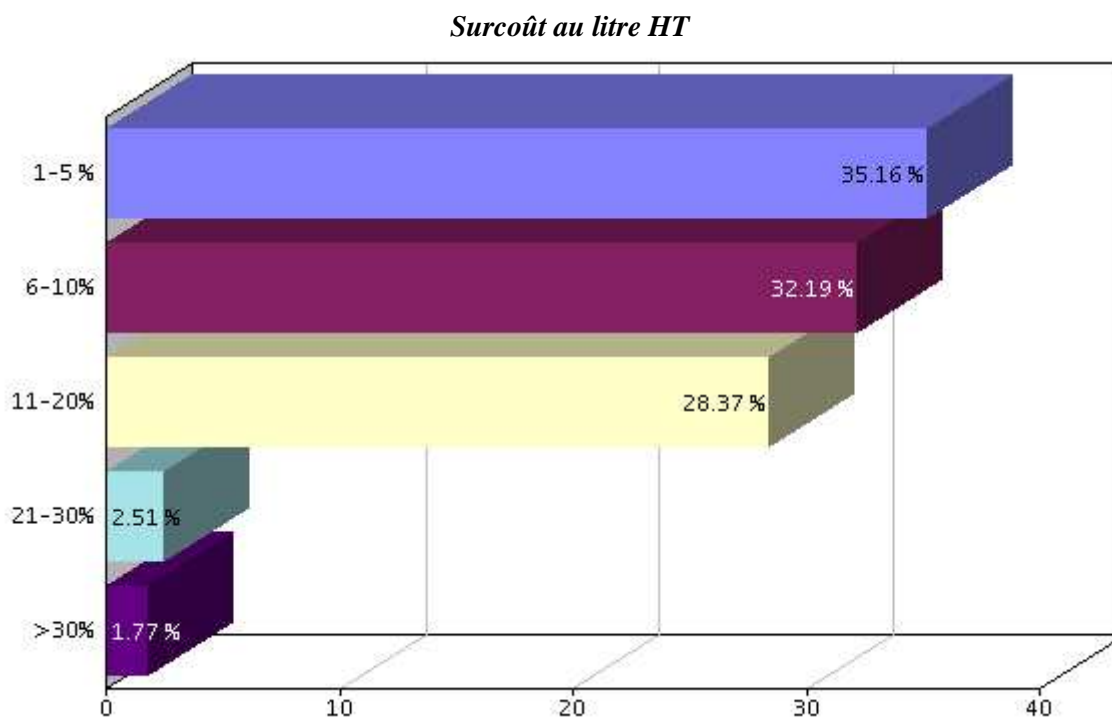
En moyenne nationale, 9,2% des entreprises soulignent une immobilisation partielle de leur parc faute de carburant. Il faut noter que ce pourcentage varie fortement là aussi selon les régions, en allant de plus de 20% pour certaines d'entre elles (Normandie, Ile de France, Picardie) jusqu'à 0%-2% pour les régions frontalières.

Parmi ces entreprises, l'immobilisation se situe entre 1% et 5% pour 47,8% des entreprises, de 6% à 10% pour 21,2% des entreprises et de 11% à 20% pour 18,6% d'entre elles. Pour 9,7% la flotte immobilisée est supérieure à 30%.

L'impact en pourcentage est naturellement beaucoup plus sensible pour les petites entreprises disposant de 1,2 ou 3 véhicules.

Prix du carburant

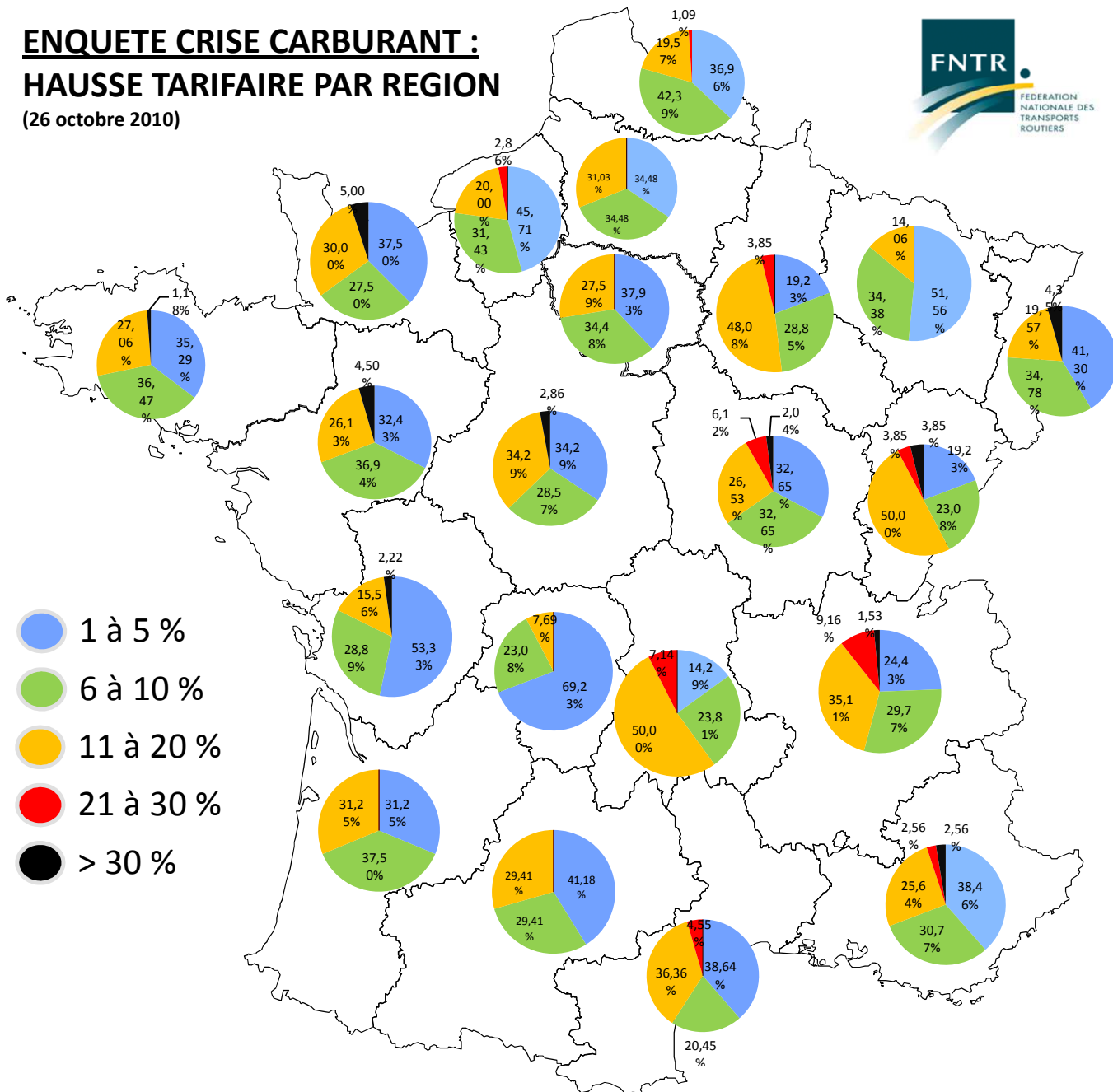
Une large majorité des entreprises ayant répondu à l'enquête (87,6%) ont subi une augmentation des prix d'achat du carburant. Le surcoût au litre se situe entre 1% et 5% pour 35,2% des entreprises, de 6% à 10% pour 32,2% des entreprises et de 11% à 20% pour 28,4% d'entre elles. 1,8% des entreprises ont noté un surcoût au litre supérieur à 30%.



Il faut souligner qu'il n'y a pas corrélation au niveau des entreprises et même des régions, entre difficulté d'approvisionnement et évolution des prix. Ce phénomène est visible dans certaines zones frontalières et ne s'explique pas de façon cartésienne.

ENQUETE CRISE CARBURANT : HAUSSE TARIFAIRE PAR REGION

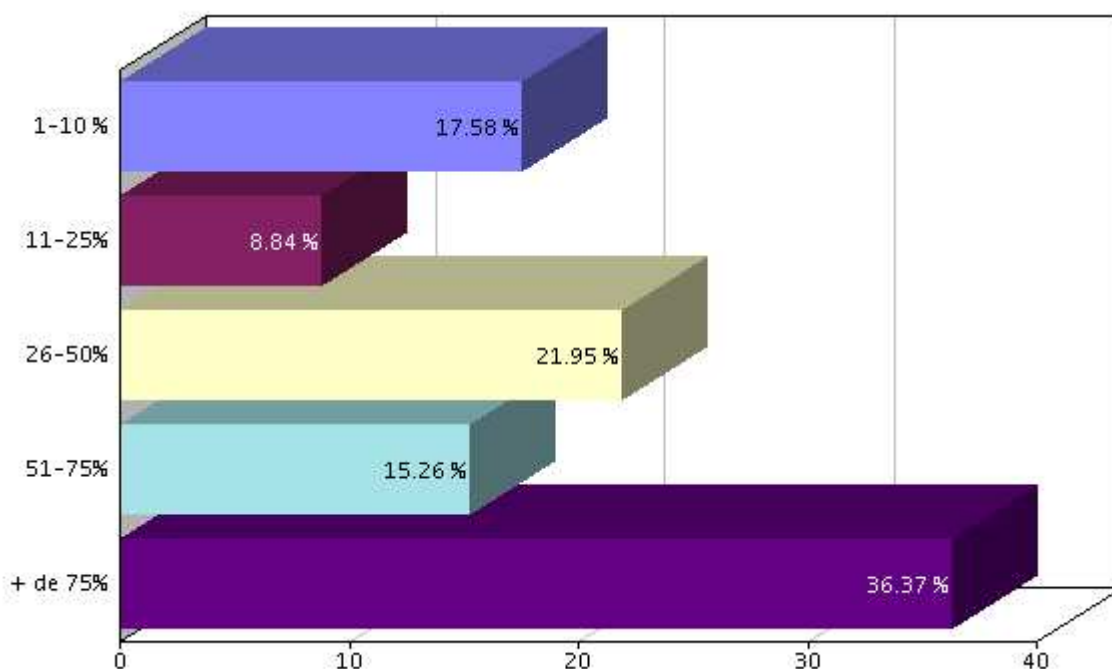
(26 octobre 2010)



Volumes de carburant concernés par les hausses

Les hausses enregistrées portent sur une part importante des approvisionnements en carburant. Elles se situent entre 1% et 10% de l'approvisionnement pour une minorité (17,6%) des entreprises, de 11% à 25% pour 8,8% des entreprises et de 26% à 50% pour 21,9% d'entre elles. Pour plus du tiers des entreprises (36,4%) la hausse porte sur plus de 75% de leurs approvisionnements.

Part de la hausse dans les approvisionnements



Le phénomène de hausse est généralisé quel que soit le fournisseur (pétroliers et plus nettement revendeurs) et quel que soit le mode d'approvisionnement (station généraliste, station spécialisée, cuve dans une moindre mesure).

Surcoût de la crise

Plusieurs situations doivent être distinguées :

- le coup est dur pour les entreprises qui ont eu une partie de leur parc immobilisé, ou même désorganisé
- de façon générale et très marquée (+ 95 %), les entreprises ont vu leur coût de revient s'alourdir, à la fois par des problèmes liés à leur exploitation (détours, trajets allongés, attentes, heures supplémentaires...), phénomène encore plus marqué pour les entreprises de transport d'hydrocarbures, par les difficultés d'approvisionnement en carburant, enfin par l'augmentation du prix du gazole
- le surcoût carburant est estimé par une grande majorité d'entreprises entre 10 et 15 %.