
Évolution des coûts des transports de matériaux et de minéraux bruts en Martinique entre 2008 et 2010

Méthodologie retenue :

Etablir une formule de révision des prix, toute chose égale par ailleurs en termes de marge d'exploitation et de variations d'activité, revient à modéliser les variations du prix de revient des véhicules. Pour cela, il convient de déterminer une structure simplifiée du prix de revient et de mesurer comment évolue chacune des composantes retenues.

Rappelons que deux approches de l'évolution des prix de revient doivent 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. En supposant l'absence de désajustement tarifaire sur la période antérieure, l'écart définit le pourcentage de hausse nécessaire au réajustement des prix aux prix de revient,
- **en moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année pour la rapprocher de sa 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. Le rapport entre les deux évolutions détermine le pourcentage de hausse complémentaire qu'il aurait fallu obtenir, à effet de 12 mois, pour retrouver l'équilibre initial d'exploitation.

Ces deux approches sont complémentaires, voire **incontournables**, lorsque le niveau des prix de revient est voisin de celui du mois de décembre de l'année précédente, après avoir fluctué à la hausse – comme à la baisse – en cours d'année. Les acteurs du transport en Martinique ont validé la méthodologie suivante. L'approche par moyenne annuelle est retenue pour le poste carburant, l'évolution des autres postes est mesurée en glissement.

La structure du prix de revient :

6 postes prépondérants et observables ont été retenus :

- le carburant,
- l'entretien-réparations du véhicule,
- les pneumatiques,
- les coûts de détention et de financement du véhicule,
- le personnel de conduite,
- et enfin les autres coûts non pris en compte précédemment, incluant entre autre les coûts indirects de gestion et de structure.

Le poids de chaque poste a été calculé en 2006 et actualisé chaque année depuis. Cette structure est maintenue dans le cadre des accords signés entre donneurs d'ordre et transporteurs.

La mesure de la variation des postes de coûts :

Les sources sont de deux natures distinctes :

- suivi de coût en Martinique pour les postes enregistrant des variations locales atypiques,
- indices nationaux CNR ou suivi de coût CNR pour les postes variant parallèlement à ceux de la métropole.

Tous les éléments d'indexation ont bien évidemment comme base 100 la même date d'origine.

Poste	Index
Carburant	Suivi DDE, source DRCCRF
Pneumatiques	Suivi DDE, source SOMAREC
Entretien-réparations	Evolution des coûts d'entretien pour un poids lourd, source CNR indice régional matériel 40T
Matériel roulant	Evolution du prix des matériels roulants 40 T, source CNR
Salaires	Evolution du SMIC taux horaire de base
Autres coûts et coûts de structure	Evolution des coûts de structure Régional, source CNR

Les évolutions constatées depuis septembre 2008 :

Il convient de préciser que compte tenu de la très faible évolution des composantes de la structure du coût de revient entre 2008 et 2009, les chargeurs et transporteurs ont convenu de ne procéder à aucune actualisation. En conséquence, afin de garantir l'intégrité des séries de données analysées, la nouvelle actualisation est effectuée sur la période 2008-2010.

Les évolutions sont mesurées, en date des dernières conditions économiques connues pour septembre 2010:

- en moyenne sur 12 mois pour le carburant,
- en glissement sur 12 mois pour les autres composantes de coûts.

	Structure du prix sur base septembre 2008	Evolutions postes sur 24 mois	Nouvelle structure du prix sur base septembre 2010
Carburant	10,70 %	- 5,46 %	9,80 %
Pneumatiques	6,70 %	+ 5,84 %	6,90 %
Entretien-réparations	10,80 %	+ 6,35 %	11,10 %
Matériel	21,60 %	+ 6,29 %	22,30 %
Salaires	25,20 %	+ 1,72 %	24,90 %
Autres coûts et coûts de structure	25,00 %	+ 3,15 %	25,00 %
Résultante		+ 3,07 %	

* pour le carburant on raisonne en moyenne annuelle

L'indexation des postes entrant dans la composition de la structure du coût de revient du transport par camions malaxeurs indique une augmentation du coût de revient de 3,07% entre septembre 2008 et septembre 2010.

EVOLUTION COUTS 2006-2010 MALAXEURS

MALAXEURS

Poste	oct-06	sept-07	sept-08	sept-09	sept-10
Carburant	100,00	107,20	108,00	85,40	102,1
Pneumatiques	100,00	100,49	103,11	103,81	109,13
Entretien-réparations	100,00	104,11	110,32	113,86	117,32
Matériel	100,00	107,36	109,91	112,53	116,82
Salaires	100,00	102,06	105,32	106,65	107,13
Autres coûts et coûts de strucure	100,00	103,74	115,15	116,07	118,78

