



SEPTEMBRE 2023

# CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

## Sommaire

Perspectives économiques.....	1
Conjoncture et prévisions chiffrées.....	5
Coûts du transport routier depuis un an.....	7
1- Coûts du TRM depuis un an.....	7
2- Coûts du TRV depuis un an.....	10

Les coûts hors gazole du transport routier progressent sur un an de + 5,7 % en *transport routier de marchandises (TRM) longue distance* et de + 7,6 % en *transport scolaire par autocar (TRV)*.

Le recul du prix des carburants d'abord observé pour le début de l'année vient d'être effacé par la hausse enregistrée en cette rentrée de septembre 2023.

Au niveau mondial ou français, la croissance économique pour 2023 reste atone et devrait s'établir à + 3,0 % pour le PIB mondial et + 0,9 % pour le PIB de la zone euro et de la France. La décrue trop lente de l'inflation ne permet pas de prévoir une reprise significative en 2024.

## Perspectives économiques

### • Tendances de l'économie mondiale

L'inflation continue de peser sur la croissance. Selon le FMI, au niveau mondial, elle devrait passer de + 8,7 % en 2022 à + 6,8 % en 2023. Cette réduction de seulement 2 points est trop lente. Aux effets directs des hausses de prix qui se propagent encore d'un secteur à l'autre, s'ajoute l'impact des hausses des taux directeurs des banques centrales décidées pour lutter contre l'inflation.

Ainsi, toujours selon le FMI, la croissance de l'économie mondiale, qui a été de + 3,5 % en 2022, pourrait rester bloquée à + 3,0 % pendant 2 années, 2023 et 2024.

D'un pays à l'autre, les situations varient fortement. Certains, comme l'Allemagne avec un PIB en baisse sur 2 trimestres consécutifs (T4 de 2022 et T1 de 2023), enregistrent des phases de récession. D'autres connaissent des rebonds significatifs, comme la Chine avec une hausse de + 2,2 % au T1 de 2023 ou aussi la France avec une hausse de + 0,5 % au T2 de 2023. Si ces différents rebonds redonnent des espoirs de croissance pour les pays concernés, ils ne débouchent pas sur une dynamique durable : on assiste à des phénomènes de paliers.

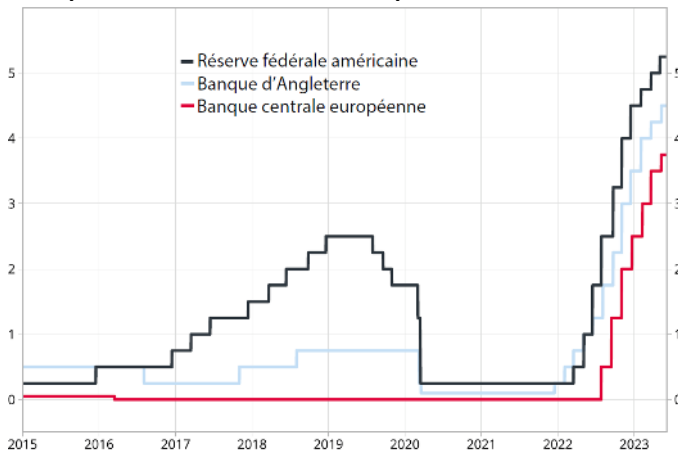
**Perspectives mondiales : croissance du PIB en %**

	2021	2022	2023	2024
Monde	6,3	3,5	3,0	3,0
USA	5,9	2,1	1,8	1,0
Chine	8,4	3,0	5,2	4,5
Inde	9,1	7,2	6,1	6,3
Zone euro	5,3	3,5	0,9	1,5
France	6,4	2,5	0,8	1,3
Allemagne	2,6	1,8	-0,3	1,3
Royaume-Uni	7,6	4,1	0,4	1,0

Source : FMI – juillet 2023

Le resserrement des politiques monétaires limite l'accès au crédit des ménages et des entreprises qui réduisent leurs investissements, créant de réelles difficultés, notamment dans le secteur de la construction : baisse des mises en chantier, des prix de l'immobilier, etc. pendant que la consommation des ménages s'est érodée sous l'effet de l'inflation.

La hausse des taux accentue aussi le risque de défaut sur la dette souveraine des pays en développement.

**Principaux taux directeurs des banques centrales**

INSEE, note de conjoncture, 15 juin 2023

Ainsi, la situation actuelle de l'économie n'est pas propice à la croissance et les signes de ce ralentissement généralisé sont nombreux, citons par exemple :

- Le chômage qui a cessé de baisser dans les économies développées.
- Le commerce mondial<sup>1</sup> qui n'augmente que très faiblement, passant de + 5,2 % en 2022 à + 2,0 % pour 2023 selon le FMI (croissance mesurée en volume).

Les risques négatifs liés aux effets récessifs de l'inflation et des mesures anti-inflation sont donc maintenus à court et moyen termes et tendanciellement l'atonie risque de se prolonger sur l'année 2024.

Les risques géopolitiques demeurent également importants : poursuite des combats en Ukraine ou des tensions entre la Chine et les USA, notamment autour de Taïwan.

A l'inverse, d'autres facteurs de risques négatifs s'estompent partiellement :

- Dès le second semestre 2022, les cours mondiaux des matières premières et des produits énergétiques se sont contractés et ils sont actuellement tendanciellement plutôt stables. La faiblesse de la demande mondiale ne devrait pas créer de nouvelles tensions d'ici la fin de l'année et le début de l'année 2024.
- En mai 2023, l'OMS a annoncé que la Covid-19 ne constitue désormais plus une *urgence sanitaire globale*, marquant ainsi la fin du risque sanitaire sur une échelle

<sup>1</sup> Exportations et importations de biens et de services, variation mesurée en volume.

mondiale. Ceci n'exclut pas l'émergence de phénomènes épidémiques à un échelon plus local ou régional.

### • Situation économique de la France

Après un rebond à + 0,5 % au 2<sup>ème</sup> trimestre, la croissance de l'économie française ralentit au second semestre. Selon l'INSEE, elle pourrait se situer entre + 0,1 % et + 0,2 % au 3<sup>ème</sup> puis au 4<sup>ème</sup> trimestre. Selon les différents observateurs (OCDE, FMI, etc.), la croissance de l'économie française devrait se situer, pour l'année 2023, dans la moyenne de la zone euro et l'INSEE anticipe une croissance du PIB à + 0,9 %, contre + 2,5 % enregistré en 2022.

Attendue à + 5,0 % en moyenne annuelle, l'inflation restera élevée en 2023. Elle frappe actuellement particulièrement les ménages confrontés à des prix alimentaires dont la hausse reste élevée : elle a été mesurée à + 11,1 % en août par l'INSEE.

#### **Inflation d'ensemble passée et prévue**

(glissement annuel en % et contributions en points)

Regroupements IPC* (pondérations 2023)	Jul. 2023	Août 2023	Sept. 2023	Oct. 2023	Nov. 2023	Déc. 2023	Moyenne annuelle 2023
Alimentation (16,2 %)	12,7	11,1	10,0	8,2	7,6	7,2	11,9
Tabac (1,9 %)	9,8	9,9	9,8	9,8	9,8	9,8	8,0
Produits manufacturés (23,2 %)	3,4	3,1	3,1	2,9	2,8	2,8	3,8
Énergie (8,6 %)	-3,7	6,8	9,7	3,8	3,5	7,3	5,5
Services (50,1 %)	3,1	2,9	2,8	3,0	3,2	3,2	3,0
<b>Ensemble (100 %)</b>	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>4,2</b>	<b>5,0</b>

■ Estimation provisoire ■ Prév.   
\* Indice des prix à la consommation (IPC).

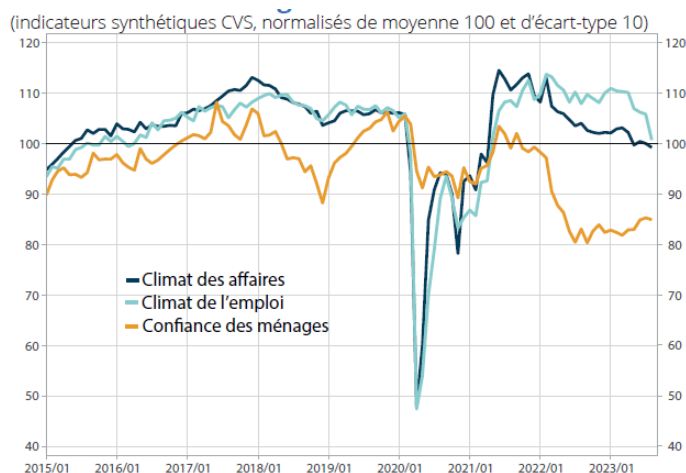
INSEE, point de conjoncture, 7 septembre 2023

L'inflation dans les services, qui pèse pour 50 % du total, est elle à un niveau plus modéré et attendu à + 3,0 % en moyenne sur l'année. Il convient de noter en revanche qu'elle ne baisse plus et devrait même connaître une légère hausse au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre.

Début septembre, le cours du baril de Brent a franchi la barre des 90 dollars pour la première fois en 2023. La prévision pour la fin de l'année retient l'hypothèse d'un cours moyen stable avec quelques poussées à la hausse.

#### **Climat des affaires, climat de l'emploi et confiance des ménages en France**

(Indicateurs synthétiques CVS, normalisés de moyenne 100 et d'écart-type 10)



Dernier point : août 2023.

INSEE, point de conjoncture, 7 septembre 2023

L'ensemble des acteurs ont un jugement pessimiste sur les évolutions futures. A court terme, le maintien de l'inflation et de ses effets baissiers sur la consommation et les investissements

devrait donc prolonger le schéma actuel. Le ralentissement progressif de l'inflation devrait desserrer l'étai progressivement à partir de 2024.

- **L'activité du TRM**

A 148,2 milliards de tonnes-km produites en 2022, le pavillon français (compte d'autrui) a bien retrouvé son niveau d'avant crise Covid-19. Au 1<sup>er</sup> trimestre 2023, le TRM pour compte d'autrui enregistre une baisse de son activité de -3,6%. Avec le rebond de l'activité économique au 2<sup>ème</sup> trimestre, le résultat pour le 1<sup>er</sup> semestre sera plus équilibré.

Également impactée par les difficultés du secteur de la construction, la situation générale du transport de marchandises se dégrade progressivement. Ainsi, selon les chefs d'entreprise (solde d'opinion), entre janvier et août 2023, l'indicateur du climat des affaires baisse de 6 points et reste sous sa moyenne de longue période.

Les immatriculations de poids lourds neufs enregistrent une forte hausse à +9,8% au 1<sup>er</sup> trimestre et selon les constructeurs cette hausse se prolonge au 2<sup>ème</sup> trimestre. Mais attention, il y a un effet de rattrapage : les entreprises réceptionnent les véhicules dont la livraison a été retardée au cours de l'année 2022.

Même s'il bénéficie de la stabilisation du prix des énergies, le secteur du TRM connaît encore une inflation de ses autres coûts : fin août 2023, les coûts hors énergie du transport longue distance ressortent à +5,7% sur un an, contre -1,2% pour le gazole professionnel du TRM.

- **L'activité du TRV**

Le redressement de l'activité du transport de voyageurs par autocar se poursuit. La croissance enregistrée en 2022, à +23,8%, n'efface toutefois pas totalement la baisse de 2020 qui a été de -29,1%. Cette croissance s'accompagne d'une création importante d'emplois, à +2,1% au premier trimestre 2023, après +1,7% sur l'année 2022 (source SDES/Dares/INSEE).

Le secteur du TRV a connu une forte hausse de ses différents coûts hors énergie à +7,6% sur un an. La hausse a été accentuée par une très forte hausse des coûts salariaux à +15,1%. Le gazole professionnel pour le TRV ressort quant à lui à -2,6%.

## Conjoncture et prévisions chiffrées

Précision méthodologique sur les indicateurs économiques présentés : cette note s'appuie sur les données économiques, statistiques ou prévisionnelles récentes et disponibles à la date du 8 septembre 2023. Les organismes producteurs sont : la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, BNP-Paribas, le Crédit Agricole, le FMI, l'INSEE, l'OCDE, l'ОВI et le SDES.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent des résultats du 2<sup>e</sup> trimestre 2023 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 juin. Au-delà, l'ensemble des valeurs sont des prévisions.

Le CNR ne produit aucun scénario macro-économique : les données présentées sont uniquement celles diffusées publiquement par les institutions citées en source. Certaines données sont non renseignées, car elles ne font pas partie des séries communiquées par les organismes diffuseurs dans le cadre de leurs prévisions. Par exemple, l'INSEE ne diffuse pas de séries avec des prévisions sur les taux d'intérêt dans sa note de conjoncture et le SDES ne diffuse aucune prévision.

### 1 – France - PIB – Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
INSEE	2,5	0,9		0,1	0,0	0,5	0,1	0,2	
BdF/BCE	2,5	0,5	1,0						
BNP PARIBAS	2,6	0,8	0,6						
Crédit Agricole	2,5	0,6	1,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,2	

### 2 – France – Taux d'inflation (IPC)

%	Taux en glissement annuel (N = m / m-12)			Moyenne trimestrielle (T = T / T-4)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
INSEE	5,2	5,0		5,9	5,7	4,5	4,8	4,4	
BdF/BCE	5,9	5,6	2,4						
BNP PARIBAS	5,9	5,7	2,7						
Crédit Agricole <sup>a</sup>	5,9	5,0	3,2	7,3	7,3	6,4	5,6	4,5	3,5

<sup>a</sup> – Moyenne trimestrielle = glissement annuel sur le dernier mois de chaque trimestre

### 3 – France – Investissements (FBCF totale) – taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
INSEE	2,3	-0,1		0,3	-0,4	0,1	-0,5	-0,4	
BdF/BCE	2,3	0,5	-0,6						
Crédit Agricole	2,3	0,4	0,6			-0,1	-0,1	-0,1	0,3

### 4 - France - Taux de chômage (au sens BIT)

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
INSEE <sup>a</sup>	7,3	7,1		7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	
BdF/BCE	7,3	7,1	7,4						
Crédit Agricole <sup>a</sup>	7,2	7,5	7,8	7,2	7,0	7,3	7,4	7,5	7,6

<sup>a</sup> – Moyenne annuelle = 4<sup>ème</sup> trimestre

### 5 – Zone Euro - Taux d'intérêt à 3 mois – Euribor

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
BdF/BCE	0,3	3,4	3,4	1,77	2,64	2,37			
Crédit Agricole <sup>a</sup>		4,0	3,0				4,00	4,00	4,05

<sup>a</sup> - Fin de période

**6 – Zone euro - Taux d'intérêt à 10 ans zone euro (Obligations d'État)**

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
<b>France (OAT)</b>									
BdF/BCE	1,7	3,0	3,1	2,66	2,83	2,93			
BNP PARIBAS <sup>a</sup>		2,72	2,50				2,72	2,50	
Crédit Agricole <sup>a</sup>		3,25	3,25				3,35	3,25	3,50
<b>Allemagne (Bund)</b>									
BCE	1,14			2,11	2,31	2,36			
BNP PARIBAS <sup>a</sup>		2,20	2,00						
Crédit Agricole <sup>a</sup>		2,60	2,60				2,70	2,60	2,85

<sup>a</sup> - Fin de période

**7 – Prix du Brent (Mer du Nord, en USD/baril)**

USD/baril	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
INSEE	100,9	78,5		88,6	81,2	78,8			
FMI <sup>a</sup>	96,36	76,43	71,68						
BdF/BCE	104	78	73						
BNP PARIBAS <sup>b</sup>		90	95						
Crédit Agricole <sup>b</sup>		87	95			81	83	87	90

<sup>a</sup> - moyenne des cours mondiaux (Brent, Dubai Fateh, WTI)

<sup>b</sup> - cours en fin de période ; prévisions en moyennes trimestrielles

**8 – Taux de change : USD pour 1 euro**

EURO/USD	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
BdF/BCE	1,05	1,08	1,09	1,02	1,07	1,09			
BNP PARIBAS <sup>a</sup>		1,12	1,18						
Crédit Agricole <sup>a</sup>		1,10	1,05				1,09	1,10	1,11

<sup>a</sup> - Fin de période

**9 – Activité de TRM – taux de croissance (t.km en données CVS - CJO)**

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Total pavillon français	0,5			4,9	-2,1				
- national	0,2			4,7	-1,9				
- international	8,5			8,8	7,3				
- compte d'autrui	0,8			5,9	-3,6				
- compte propre	-1,4			-1,9	8,9				

Source : SDES

**10 – Activité de TRV – taux de croissance (indice de chiffre d'affaires en données CVS - CJO)**

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Total pavillon français (1)	25,9			6,6	0,1				

Source : INSEE

(1) Groupe 49.39 de la NAF, le transport routier régulier de voyageurs (49.39A), les autres transports par autocars (49.39B) ainsi que les remontées mécaniques (49.39C). Sont exclus notamment les activités de transport terrestre urbain (49.31), les taxis (49.32) ou le transport sanitaire (86.90A).

### 11 – Immatriculations de véhicules industriels – taux de croissance

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2022	2023	2024	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
<b>SDES (1)</b>									
- Total pl neufs	2,0			0,9	9,8				
- Total autobus & autocars neufs	-6,1			13,3	9,3				
<b>OVI (2)</b>									
- Total pl neufs	-0,3	0,0							
Dont Tracteurs	11,8	2,3							
Dont Camion	-13,1	-3,2							

(1) Données CVS (corrigées des variations saisonnières)

(2) Données brutes, les prévisions correspondent à l'hypothèse « basse » pour les tracteurs et les camions, respectivement à +10,2 % et +2,2 % en hypothèse « haute ».

## Coûts du transport routier depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts de production du transport routier (marchandises et voyageurs) calculées en glissement depuis 12 mois et depuis la fin de l'année dernière.

Les deux grandes familles d'indices de coûts du CNR sont ici présentées :

- Les indices « analytiques », décrivant les variations des principales composantes de coûts d'exploitation.
- Les indices « synthétiques » de coût de revient des véhicules, qui sont des paniers d'indices « analytiques ». Ils sont calculés avec et sans le poste carburant.

Sur le site du CNR, il est possible de relever les évolutions pour toute période au choix de l'utilisateur.

Les évolutions indiciaires calculées ici illustrent, pour chaque composante de coût d'exploitation, l'inflation moyenne enregistrée par les transporteurs français en 2023. A l'exception du carburant, poste toujours très volatile, toutes les composantes de coûts enregistrent une inflation importante depuis un an.

### 1- Coûts du TRM depuis un an

- **Coût complet (indices CNR « synthétiques »)**

#### SYNTHÈSE DES COÛTS

	Sur un an	Depuis décembre 2022
Longue distance EA - Gazole	- 0,7 %	+ 0,2 %
Longue distance EA - GNL	- 24,9 %	- 30,3 %
Régional EA - Gazole	- 0,4 %	+ 0,0 %
Régional EA - GNC	- 23,5 %	- 29,1 %
Régional porteurs - Gazole	+ 0,7 %	- 0,1 %

#### Précisions sur les évolutions :

**Gazole :** Sur un an : entre août 2022 et août 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et août 2023.

**GNL, GNC :** Sur un an : entre juillet 2022 et juillet 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et juillet 2023.

## SYNTHESE DES COÛTS – HORS CARBURANT

	Sur un an	Depuis décembre 2022
Longue distance EA - Gazole	+ 5,7 %	+ 0,9 %
Longue distance EA - GNL	+ 5,4 %	+ 0,7 %
Régional EA - Gazole	+ 5,8 %	+ 0,7 %
Régional EA - GNC	+ 5,6 %	+ 0,4 %
Régional porteurs - Gazole	+ 5,6 %	+ 0,3 %

### Précisions sur les évolutions :

**Gazole :** Sur un an : entre août 2022 et août 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et août 2023.

**GNL, GNC :** Sur un an : entre juillet 2022 et juillet 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et juillet 2023.

Depuis un an, les coûts du TRM, hors carburant, enregistrent une inflation significative : + 5,7 % en moyenne entre août 2022 et août 2023 pour les poids lourds au Gazole et + 5,5 % pour les poids lourds au GNL ou GNC.

Le lecteur trouvera, dans les tableaux suivants d'évolution des indices « analytiques », les raisons de cette inflation. Chaque tableau est assorti de commentaires résumant les principaux événements intervenus sur les indices concernés depuis un an.

- **Les composantes de coûts (indices CNR « analytiques »)**

### INDICES GAZOLE

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Gazole professionnel <sup>(1)</sup>	- 12,1 %	- 1,2 %

<sup>(1)</sup> Gazole professionnel : la récupération partielle de TICPE est déduite.

**Commentaires :** depuis un an, l'évolution de l'indice Gazole professionnel n'est pas linéaire. Il augmente de + 13,7 % entre août 2022 et octobre 2022. En octobre 2022, l'indice CNR gazole professionnel connaît son niveau le plus haut jamais enregistré depuis sa création. L'indice se replie ensuite jusqu'en mai 2023 (- 31,3%), puis progresse à nouveau de + 12,6 % entre mai et août 2023.

Finalement, il varie peu depuis décembre 2022 (- 1,2 %) et reste globalement en 2023 à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés au cours de l'année 2020 et 2021.

### INDICES CARBURANT GNV

	De juil. 2022 à juil. 2023	Depuis décembre 2022
Carburant GNV <sup>(1)</sup>	- 44,6 %	- 49,8 %

<sup>(1)</sup> Carburant GNV : mix GNL, GNC et bioGNC. Derniers prix de carburant GNV disponibles : juillet 2023.

**Commentaires :** l'indice Carburant GNV atteint son niveau record en septembre 2022. Il diminue ensuite régulièrement jusqu'en juillet 2023. Toutefois, il demeure toujours à la fin du premier semestre 2023 sur un palier relativement haut, au regard des prix observés en 2020 ou en 2021.

### INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Maintenance	+ 4,2 %	+ 2,3 %

**Commentaires :** l'indice Maintenance augmente de + 4,2 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 4,8 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 2,2 %. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux



de renouvellement des pneus. L'AdBlue, autre composante de ce poste, diminue de - 4,2 % en un an. Après avoir atteint des niveaux records en 2022, les prix de l'AdBlue se stabilisent en 2023.

#### INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De juil. 2022 à juil. 2023	Depuis décembre 2022
Maintenance - GNV	+ 6,1 %	+ 3,1 %

**Commentaires** : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation de + 6,1 % entre juillet 2022 et juillet 2023.

#### INDICE USAGE DES INFRASTRUCTURES (PEAGES + TAXE A L'ESSIEU)

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Infrastructures	+ 4,8 %	+ 4,8 %

**Commentaires** : les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de + 4,95 % le 1<sup>er</sup> février 2023. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2023.

#### INDICES CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Longue Distance	+ 7,1 %	- 1,8 %
Régional	+ 7,0 %	- 1,9 %

**Commentaires** : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de près de + 7 % depuis un an. Du côté de la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 6 % à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2023 (accord social du 25 octobre 2022).

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » évoluent depuis un an alternativement à la baisse (avec la prise en compte de ces revalorisations salariales) et à la hausse (avec les revalorisations successives du SMIC en janvier et en mai 2023).

#### INDICE FRAIS DE DEPLACEMENT

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Frais de déplacement	+ 6,0 %	0,0 %

**Commentaires** : les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 6 % à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2023 (accord social du 10 novembre 2022).

#### INDICES DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
LD et Régional ensembles articulés	+ 4,2 %	+ 3,0 %
Régional porteurs	+ 3,8 %	+ 3,0 %

**Commentaires** : les prix de véhicules tracteurs pris en compte dans l'indice enregistrent cette année une inflation annuelle importante de + 13 %. Cette inflation est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement du parc (16 %). Les taux d'intérêt retenus dans le calcul tendent à augmenter régulièrement depuis 2022.

La composante assurances a augmenté de + 3,2 % en janvier 2023.

## INDICES COÛTS DE STRUCTURE

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Longue Distance ensembles articulés	+ 6,1 %	+ 1,9 %
Régional ensembles articulés	+ 7,1 %	+ 1,8 %
Régional porteurs	+ 7,1 %	+ 1,8 %

**Commentaires** : les coûts de structure augmentent en moyenne de + 6,8 % depuis un an, sous l'effet conjugué des hausses des composantes coûts de personnel administratif (+ 7 %), coûts des locaux (+ 6,5 %) et coûts des services (+ 3,4 %).

Retrouvez tous les mois les commentaires sur l'évolution des indices du TRM :  
<https://www.cnr.fr/commentaires-des-indices-trm-les-evolutions-expliquees>

## 2- Coûts du TRV depuis un an

Le CNR diffuse depuis juin 2022 des référentiels indiciaires relatifs au "Transport scolaire par autocar standard" effectué au moyen d'autocars de 50 à 63 places alimentés au gazole. Le tableau suivant présente les évolutions de ces nouveaux indices CNR calculées en glissement depuis 12 mois et depuis la fin de l'année dernière.

	De août 2022 à août 2023	depuis décembre 2022
Indice synthétique TRV scolaire	+ 6,3 %	+ 5,9 %
Indice synthétique TRV scolaire - hors gazole	+ 7,6 %	+ 5,8 %
Gazole professionnel TRV	- 2,6 %	+ 6,1 %
Conducteur TRV scolaire	+ 15,1 %	+ 11,3 %
Maintenance TRV scolaire	+ 6,0 %	+ 4,5 %
Matériel TRV scolaire	+ 3,6 %	+ 2,3 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 3,4 %	+ 2,9 %

### INDICES GAZOLE PROFESSIONNEL TRV

Depuis un an, l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRV n'est pas linéaire. Après une année 2022 marquée par des prix du carburant élevés, l'indice a tendance à diminuer sur les cinq premiers mois de l'année 2023 (- 7,1 % entre décembre 2022 et mai 2023). Il progresse ensuite de + 14,2 % entre mai et août 2023.

Finalement, l'indice gazole professionnel TRV diminue légèrement depuis un an, - 2,6 % entre août 2022 et août 2023, mais reste à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2020 ou 2021.

### INDICE MAINTENANCE TRV SCOLAIRE

L'indice Maintenance TRV scolaire augmente de + 6 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 6,5 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 1,9 %. L'inflation du prix des gommes est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus. L'AdBlue diminue de - 4,2 % en un an. Après avoir atteint des niveaux records en 2022, les prix de l'AdBlue se stabilisent en 2023.

### INDICE CONDUCTEUR TRV SCOLAIRE

L'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) augmente de + 15,1 % depuis un an. Concernant la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 10 % par les accords sociaux successifs du 23 mars 2022, du 10 novembre 2022 et du 28 juin 2023.

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » évoluent depuis un an alternativement à la baisse (avec la prise en compte de ces revalorisations salariales) et à la hausse (avec les revalorisations successives du SMIC en janvier et en mai 2023).

#### **INDICE MATERIEL TRV SCOLAIRE**

L'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 3,6 % depuis un an. Les prix de véhicules enregistrent une inflation annuelle importante de +15%. Cette inflation est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement du parc. Les taux d'intérêt retenus dans le calcul tendent à augmenter régulièrement depuis 2022.

#### **INDICE COÛTS DE STRUCTURE TRV SCOLAIRE**

L'indice Coûts de structure TRV scolaire augmente en moyenne de + 3,4 % depuis un an.

Retrouvez tous les mois les commentaires sur l'évolution des indices du TRV :  
<https://www.cnr.fr/commentaires-des-indices-trv-les-evolutions-expliquees>