



OCTOBRE 2023

CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

Perspectives économiques.....	1
Conjoncture et prévisions chiffrées.....	4
Coûts du transport routier depuis un an.....	6
1- Coûts du TRM depuis un an.....	7
2- Coûts du TRV depuis un an.....	9

Durant le 3^{ème} trimestre 2023, le prix des carburants renoue avec des niveaux particulièrement élevés et le reste des coûts d'exploitation poursuivent leur hausse à un rythme supérieur à l'inflation générale :

- En transport routier de marchandises (TRM), le gazole professionnel augmente de + 17,6 % sur le dernier trimestre et les autres coûts au rythme de + 5,6 % en tendance annuelle.
- En transport routier de voyageurs (TRV), le gazole professionnel a augmenté de + 16,4 % sur le dernier trimestre et les autres coûts au rythme de + 7,9 % en tendance annuelle.

La croissance économique reste fortement pénalisée par l'inflation. L'inflation recule par rapport à 2022, mais elle devrait encore dépasser pour 2023 le seuil des + 5 % dans une majorité de pays du G20. Les hausses très récentes des taux bancaires accentuent les difficultés de la demande mondiale et les échanges de biens sont également en berne. Plusieurs pays majeurs risquent d'enregistrer des phases de récession.

La France devrait connaître, sur l'année 2023, une croissance de + 0,9 % de son PIB.

Perspectives économiques

• Tendence de l'économie mondiale

L'inflation persiste et les hausses des taux bancaires s'accumulent, réduisant les perspectives de croissance économique. Les principales économies mondiales – USA, Chine, Japon, etc. – rencontrent des difficultés et, selon l'OCDE, la croissance mondiale devrait passer de + 3,3 % en 2022 à + 3,0 % en 2023, puis à + 2,7 % en 2024.

Les ménages comme les entreprises adoptent des comportements prudents ou attentistes face à l'inflation devenue leur préoccupation principale. En effet, son reflux reste trop graduel. En suivant la tendance actuelle, l'objectif d'une inflation autour de + 2 %, toujours

visé par la politique monétaire des banques centrales, pourrait n'être atteint qu'en 2025. En parallèle, la marge de manœuvre des Etats s'amenuise et les contraint à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement à la fois mieux ciblées, mais surtout moins massives que pendant la crise sanitaire ou même juste après le premier choc inflationniste en début d'année 2022.

A court terme d'ici la fin de l'année 2023, un rebond de l'inflation des produits énergétiques n'est pas exclu. L'hypothèse retenue est donc celle d'un cours moyen du baril de pétrole qui ne baisse plus avant l'année prochaine. Cette situation est susceptible de provoquer un léger pic de l'inflation générale en fin d'année 2023.

L'inflation devrait ensuite se réduire tout au long de l'année 2024. Cette contraction devrait permettre l'assouplissement attendu des taux directeurs des banques centrales. Les conditions d'un regain de croissance économique seraient alors à nouveau remplies.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

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

Source : OCDE – 19 septembre 2023

La faiblesse des exportations et de la demande intérieure s'accroît, conduisant à des situations de récession (2 trimestres consécutifs de baisse) :

- 3 trimestres sur 4 attendus en légère baisse pour l'Allemagne en 2023, après un 4^{ème} trimestre négatif en 2022.
- Certains scénarios anticipent aussi une légère baisse du PIB au 4^{ème} trimestre 2023, puis au 1^{er} trimestre 2024 aux USA.
- D'autres prévisions s'inquiètent de nouvelles baisses possibles de l'économie du Royaume-Uni au cours du second semestre de 2023.

Le ralentissement général fait également craindre un retournement sur le marché de l'emploi. Le taux de chômage pourrait s'infléchir à la hausse à partir du 4^{ème} trimestre 2023 dans de nombreux pays développés (Allemagne, France, USA, etc.).

Dans la zone euro, malgré quelques spécificités, les évolutions pour 2023 convergent avec des fragilités importantes :

- En moyenne à + 5,5 % en zone euro¹, l'inflation devrait rester en retrait par rapport à 2022, mais toujours sur un niveau élevé. Elle sera plus faible, dès 2023 pour certains états, en Espagne (prévue à +3,6 %) ou aux Pays-Bas (à +4,3 %), car les pics inflationnistes n'ont pas eu lieu aux mêmes périodes dans tous les pays de la zone.
- La croissance du PIB reste également faible, à +0,6 % au total pour la zone euro, limitée notamment par la récession attendue en Allemagne avec une baisse à -0,2 %.

Deuxième économie mondiale, la Chine, connaît aussi des difficultés. Sa croissance économique devrait rester supérieure à + 5 % en 2023 et ce avec une inflation inférieure à + 2 %. Toutefois le rebond n'est plus aussi fort qu'attendu :

- L'industrie chinoise est fortement pénalisée par le ralentissement mondial,

¹ IPCH, Indice des prix à la consommation harmonisé.

- et la demande intérieure n'a pas pris le relai (secteur immobilier en crise, attentisme des ménages, etc.).

Le commerce mondial de biens et de marchandises enregistre une baisse de volume (-2 % en glissement annuel en juin 2023) et connaît des modifications importantes :

- Les chaînes d'approvisionnement se complexifient par la réduction de la dépendance vis-à-vis de la Chine. De nombreux pays, secteurs ou acteurs ont diversifié leurs fournisseurs dans des pays ou des zones distinctes de la Chine.
- Les circuits d'approvisionnement se rallongent, notamment par les contraintes géopolitiques. En effet, elles favorisent la mise en place des flux indirects. Ainsi, aux USA la part des importations directes depuis la Chine s'est réduite significativement en 10 ans, mais c'est au bénéfice de flux passants désormais par le Mexique ou le Canada. Plus conjoncturellement, l'Inde devient une source d'approvisionnement en carburants pour l'Europe en important des hydrocarbures bruts de Russie. L'Inde exporte ensuite des produits raffinés vers l'Europe. Ce circuit remplace une partie des achats directs de pétrole brut à la Russie par l'Europe désormais interdits.

Jusqu'au choc très récent des événements meurtriers de Gaza, la situation géopolitique mondiale évoluait peu. L'implication possible de pays voisins ou du Golfe Persique constitue un risque majeur pour la région. A ce titre, il convient de relever la relative stabilité du cours du pétrole brut qui reste pour l'instant autour des tendances moyennes attendues (environ 90 USD le baril de Brent).

• **Situation économique de la France**

La croissance de l'économie française enregistre un rebond à + 0,5 % au 2^{ème} trimestre 2023. Il a été provoqué par la fin des tensions dans les chaînes d'approvisionnement : les entreprises ont pu livrer les commandes en attente. Après ce rebond technique, la croissance devrait revenir à un niveau plus mesuré au cours des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres. Sur l'année 2023, elle devrait se situer autour de +0,9 % selon les prévisions de la Banque de France².

Récemment affectée par la hausse des produits pétroliers, l'inflation ne se réduit pas aussi vite que prévue. En septembre, elle reste à + 4,9 %³, soit le même niveau qu'un mois auparavant. Dans le détail, la composante énergie et la composante produit alimentaire se complètent avec des hausses respectives de + 11,5 % et + 9,6 %. Le scénario retenu d'un repli très graduel avec une inflation prévue autour de + 5,0 % pour 2023, soit à peine sous le niveau de + 5,2 % en 2022, pourrait être un peu bousculé.

Également contraint par la hausse des taux, l'investissement des entreprises, de même que la consommation des ménages, connaissent des phases de baisse en 2023 qui devraient se répéter en 2024. Sans nouvel élément décisif, et même avec un recul de l'inflation, la croissance pourrait rester en 2024 au même niveau qu'en 2023, autour de + 0,9 %.

A très court terme, l'attentisme prévaut et le climat des affaires stagne depuis le mois de mai sur sa moyenne de long terme.

• **L'activité du TRM**

Le volume d'activité du pavillon français (compte d'autrui) recule, successivement de - 3,6 % au 1^{er} trimestre 2023, puis à nouveau de - 5,9 % au 2^{ème} trimestre 2023. La tendance baissière est confirmée par le solde d'opinion des chefs d'entreprise sur les perspectives générales. A la fin du 3^{ème} trimestre, il se situe 25 points sous sa moyenne de long terme.

² Valeur également retenue par le gouvernement pour la préparation de la loi de finance pour 2024.

³ IPC, résultat provisoire, INSEE, 29 septembre 2023

Les coûts supportés par le TRM connaissent une inflation importante : le prix des carburants est revenu à son niveau de début d'année. A + 5,6 %, l'évolution des coûts du transport longue distance hors énergie reste supérieure à l'inflation.

- **L'activité du TRV**

L'activité du transport de voyageurs par autocar n'a toujours pas retrouvé ses niveaux d'avant-crise covid. Le secteur continue d'enregistrer une forte hausse de ses coûts. L'inflation hors énergie se maintient à + 7,3 % sur un an. Le gazole professionnel pour le TRV est reparti à la hausse et a augmenté de + 17,6 % sur un trimestre.

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 10 octobre 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'OVI et le SDES.

La mention « PLF 2024 » renvoie aux données ou prévisions du « rapport économique, social et financier » de la Commission économique de la Nation (ministère de l'Économie et des Finances). Il s'agit du scénario économique officiel pour la préparation du projet de loi de finances pour 2024.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent des résultats provisoires du 3^{ème} trimestre 2023 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 septembre. 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	
PLF 2024	2,5	1,0	1,4						
BdF/BCE	2,5	0,9	0,9						
BNP PARIBAS	2,5	0,7	0,5						
Crédit Agricole	2,5	0,9	1,0	0,1	0,0	0,5	0,1	0,2	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			
PLF 2024	5,2	4,9	2,6						
BdF/BCE ^α	5,9	5,8	2,6						
BNP PARIBAS ^α	5,9	5,7	2,7						
Crédit Agricole ^α	5,9	5,8	3,1	7,3	7,3	6,4	5,6	4,5	3,5

^α - IPCH

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	
PLF 2024	2,3	1,6	0,3						
BdF/BCE	2,3	0,5	-0,6						
Crédit Agricole	2,3	0,9	0,0				-0,2	-0,2	0,0

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

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

^a - Moyenne annuelle = 4^{ème} 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	3,7	1,77	2,64	3,37	3,78		

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
<u>France (OAT)</u>									
BdF/BCE	1,7	3,0	3,1	2,66	2,83	2,93	3,13		
PLF 2024	1,7	3,1	3,5						
BNP PARIBAS ^a		3,17	2,92					3,17	2,99
Crédit Agricole ^a		2,60	2,605				3,52	3,25	3,50
<u>Allemagne (Bund)</u>									
BCE	1,14			2,11	2,31	2,36	2,51		
BNP PARIBAS ^a		2,60	2,35					2,60	2,45
Crédit Agricole ^a		2,60	2,60				2,96	2,60	2,85

^a - 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			
PLF 2024	101	82	86						
FMI ^a	96,36	76,43	71,68						
BdF/BCE	103,7	82,7	81,8						
BNP PARIBAS ^b		81	86					81	82
Crédit Agricole ^b		95	95				91	95	92

^a - moyenne des cours mondiaux (Brent, Dubai Fateh, WTI)

^b - cours en fin de période

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	1,09	1,09	1,02	1,07	1,09	1,09		
PLF 2024	1,05	1,09	1,09						
BNP PARIBAS ^a		1,10	1,15					1,10	1,11
Crédit Agricole ^a		1,08	1,05				1,05	1,08	1,09

^a - 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			5,1	-2,4	-6,4			
- national	0,2			4,9	-2,1	-6,5			
- international	8,5			9,5	-7,9	-3,2			
- compte d'autrui	0,8			6,1	-3,6	-5,9			
- compte propre	-1,4			-2,0	7,7	-9,7			

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
SDES (1)									
- Total pl neufs	2,0			0,9	9,8				
- Total autobus & autocars neufs	-6,1			13,3	9,3				
QVI (2)									
- Total pl neufs	-0,3	0,0							
Dont Tracteurs	11,8	2,3							
Dont Camions	-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 »)**

SYNTHESE DES COUTS

	Sur un an	Depuis décembre 2022
Longue distance EA - Gazole	+ 0,8 %	+ 1,7 %
Longue distance EA - GNL	- 33,4 %	- 29,6 %
Régional EA - Gazole	+ 1,2 %	+ 1,5 %
Régional EA - GNC	- 32,0 %	- 28,4 %
Régional porteurs - Gazole	+ 1,9 %	+ 1,1 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : Sur un an : entre sept. 2022 et sept. 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et sept. 2023.
 GNL, GNC : Sur un an : entre août 2022 et août 2023 / Depuis décembre 2022 : entre déc. 2022 et août 2023.

SYNTHESE DES COUTS – HORS CARBURANT

	Sur un an	Depuis décembre 2022
Longue distance EA - Gazole	+ 5,4 %	+ 1,0 %
Longue distance EA - GNL	+ 5,6 %	+ 0,7 %
Régional EA - Gazole	+ 5,6 %	+ 0,8 %
Régional EA - GNC	+ 5,9 %	+ 0,4 %
Régional porteurs - Gazole	+ 5,4 %	+ 0,4 %

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 : + 5,5 % en moyenne entre septembre 2022 et septembre 2023 pour les poids lourds au gazole et + 5,7 % pour les poids lourds au GNL ou GNC.

Le lecteur trouvera les raisons de cette inflation dans les tableaux suivants d'évolution des indices « analytiques ». 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 sept. 2022 à sept. 2023	Depuis décembre 2022
Gazole professionnel ⁽¹⁾	- 7,5 %	+ 3,1 %

⁽¹⁾ 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 + 14,6 % entre septembre 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 + 17,4 % entre mai et septembre 2023.

Finalement, l'indice augmente de + 3,1 % depuis la fin d'année dernière. Il se situe toujours en 2023 à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés au cours des années 2020 et 2021.

INDICES CARBURANT GNV

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Carburant GNV ⁽¹⁾	- 54,9 %	- 48,7 %

⁽¹⁾ Carburant GNV : mix GNL, GNC et bioGNC. Derniers prix de carburant GNV disponibles : août 2023.

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

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De sept. 2022 à sept. 2023	Depuis décembre 2022
Maintenance	+ 4,0 %	+ 2,9 %

Commentaires : l'indice Maintenance augmente de + 4 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 4 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 3,8 %. L'inflation du prix des gommes est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus. Les prix de l'AdBlue se stabilisent en 2023 après avoir atteint des niveaux records en 2022.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De août 2022 à août 2023	Depuis décembre 2022
Maintenance - GNV	+ 6,1 %	+ 3,4 %

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

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

	De sept. 2022 à sept. 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^{er} février 2023. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2023.

INDICES CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	De sept. 2022 à sept. 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^{er} 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 sept. 2022 à sept. 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^{er} décembre 2023 (accord social du 10 novembre 2022).

INDICES DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	De sept. 2022 à sept. 2023	Depuis décembre 2022
LD et Régional ensembles articulés	+ 3,5 %	+ 3,2 %
Régional porteurs	+ 3,3 %	+ 3,1 %

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 2023.

INDICES COÛTS DE STRUCTURE

	De sept. 2022 à sept. 2023	Depuis décembre 2022
Longue Distance ensembles articulés	+ 5,6 %	+ 1,9 %
Régional ensembles articulés	+ 6,7 %	+ 1,8 %
Régional porteurs	+ 6,7 %	+ 1,8 %

Commentaires : les coûts de structure augmentent en moyenne de + 6,3 % depuis un an sous l'effet conjugué des hausses des composantes coûts de *personnel administratif* (+ 8,2 %), *coûts des locaux* (+ 6 %) et *coûts des services* (+ 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 sept. 2022 à sept. 2023	depuis décembre 2022
Indice synthétique TRV scolaire	+ 7,9 %	+ 6,5 %
Indice synthétique TRV scolaire - hors gazole	+ 7,3 %	+ 5,8 %
Gazole professionnel TRV	+ 10,9 %	+ 10,5 %
Conducteur TRV scolaire	+ 15,1 %	+ 11,3 %
Maintenance TRV scolaire	+ 5,6 %	+ 4,9 %
Matériel TRV scolaire	+ 2,8 %	+ 2,5 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 3,2 %	+ 2,8 %

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 + 18,9 % entre mai et septembre 2023.

Enfin, l'indice gazole professionnel TRV progresse depuis un an de + 10,9 % entre septembre 2022 et septembre 2023. Il se situe toujours en 2023 à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2020 ou 2021.

INDICE MAINTENANCE TRV SCOLAIRE

L'indice Maintenance TRV scolaire augmente de + 5,6 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 5,9 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 3 %. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus. 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 + 2,8 % 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 de + 3,2 % 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>