

## TRM - Bilan 2022 et perspectives pour 2023

Le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision des coûts. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, ce document, publié chaque année, doit permettre aux entreprises de transport routier de marchandises de se comparer à des tendances sectorielles pour 2022 et à des prévisions, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes pour 2023.

L'année 2022 a été marquée par une inflation inédite des coûts tant par sa généralisation que par son ampleur. Les coûts de personnel de conduite, principale composante de coût des poids lourds, augmentent avec d'une part les revalorisations successives des minima conventionnels (salaire et indemnités de déplacement) et d'autre part la tension sur le marché du travail. Les prix des énergies et des matières premières ont enregistré des inflations record en 2022, impactant non seulement les prix du carburant, mais aussi ceux des matériels, des pièces détachées, de l'AdBlue, des pneumatiques ou d'autres consommables.

Pour 2023, la conjoncture économique très incertaine complexifie l'exercice de prévisions. Selon de nombreux experts, le contexte inflationniste de 2022 devrait toutefois se poursuivre en 2023. Pour de nombreux facteurs, le CNR retient des hypothèses minimales ou *conservatoires*.

Finalement, **en 2022**, la hausse du prix de revient complet des poids lourds exploités en **transport routier de marchandises (TRM)** atteint en moyenne annuelle **+ 18,5 % pour un véhicule roulant au gazole et + 43,3 % pour un véhicule roulant au gaz naturel (GNC ou GNL)**.

**Pour 2023, la prévision hors carburant s'établit autour de + 8,8 %.**

### La conjoncture économique au 28 octobre 2022

#### Avis de tempête sur l'économie mondiale

**En 2022, les chocs se succèdent.** La crise énergétique provoquée par l'invasion de l'Ukraine, le maintien des tensions sur certaines matières premières ou des produits agricoles, le reconfinement en Chine notamment, ont entretenu une vague inflationniste qui a emporté le reste. **La croissance économique mondiale faiblit et passe de + 6 % en 2021 à + 3 % attendu en 2022, puis à + 2 % prévu pour 2023.** Par rapport à la situation observée au cours des trois décennies passées, le niveau prévu est effectivement très faible.

**Les perspectives pour 2023 sont moroses.** L'inflation affecte l'ensemble des économies dans le monde, frappe l'activité des entreprises comme la consommation des ménages. A court terme, les risques de tensions nouvelles sont élevés **et de nombreux pays devraient traverser, durant l'année 2023, une courte phase de récession économique.** L'assainissement de la situation sera ensuite progressif, les effets inflationnistes pouvant s'atténuer à partir du second semestre 2023.

**L'Europe arrive en 1<sup>ère</sup> ligne sur le front de l'inflation :** depuis le début d'année 2022, avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, l'Europe s'est retrouvée au cœur de la tourmente inflationniste. Les gouvernements européens ont mis en place des mécanismes de soutien pour leurs ménages ou leurs entreprises. Par exemple, en annonçant un plan de 200 milliards d'euros, le gouvernement allemand entend traiter l'inflation et faciliter un redémarrage rapide de son industrie. En moyenne annuelle sur 2022, l'inflation devrait se situer sous la barre des + 9 % dans la plupart des pays européens.

**La France se situe dans la tendance mondiale** d'un ralentissement économique important en 2022 et qui se prolonge en 2023. Selon la Banque de France, **la croissance économique annuelle pour 2022 serait ainsi de + 2,6 %, puis de + 0,5 % en 2023.** L'inflation se maintient à un niveau élevé et d'après les différentes prévisions (Bercy, INSEE, etc.) pour 2022, elle oscillerait entre + 5,3 % et + 6,4 %. Elle resterait ensuite supérieure à + 4 % en 2023.

Après un niveau d'activité correct au 2<sup>ème</sup> trimestre, **les entreprises du secteur du transport routier de marchandises anticipent une baisse de leurs marchés**, en relation avec la dégradation générale de la situation économique durant le 2<sup>nd</sup> semestre 2022.

A partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2022, la **hausse des prix des carburants est brutale.** Pour le gazole professionnel, sur le seul mois de mars 2022, la hausse de +25 % sur un mois constitue un pic historique. A fin octobre, elle est de + 54 % sur 12 mois.

Mais le **secteur du transport routier doit aussi faire face à l'inflation de l'ensemble de ses autres coûts** et à des difficultés de recrutement qui s'accroissent. Actuellement, le nombre d'entreprises en difficulté augmente rapidement dans le transport routier.

## 1 - Quelle méthode retenir ?

---

Deux approches de l'évolution des coûts peuvent 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.  
Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2022/2021 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2022 comparée à celle de décembre 2021.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la 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.  
Les indices non encore calculés au moment de la rédaction de cette note sont supposés égaux aux derniers indices connus (en date d'octobre 2022 pour toutes les composantes de coût, à l'exception du carburant GNV dont le dernier point est mesuré en septembre 2022).

Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (hausse et baisses) infra annuelles. Sur le site du CNR, il est possible de relever les évolutions pour toute période au choix de l'utilisateur.

## 2 - Principales hypothèses pour 2023

---

Le CNR fonde ses prévisions pour 2023 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles : INSEE, Banque de France ou projet de loi de finances (PLF) pour 2023. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses conservatoires.

### Carburants : gazole et GNV

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts **hors** et **avec carburant**. Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le carburant reste toujours la composante la plus incertaine.

Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévision en matière de carburant (gazole et GNV) pour l'année à venir.

### Personnels

Selon tous les prévisionnistes, le contexte de forte inflation de 2022 se poursuivra en 2023, occasionnant vraisemblablement une pression sur les minima salariaux (SMIC et minima conventionnels de branche). A défaut d'information supplémentaire, le CNR prend en compte une hypothèse de revalorisation en cours d'exercice (juillet 2023) des salaires et des indemnités de déplacement, équivalente à l'inflation hors tabac retenue dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2023 (+ 4,3 %).

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2022 est alors maintenu pour 2023.

Les prévisions de coûts sociaux pour 2023 impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRM suivantes : conduite, maintenance et structure.

## 3 - Synthèse de l'évolution des coûts du TRM

Le CNR dresse ici le bilan de l'évolution des coûts du TRM depuis 2020 et réalise les premières prévisions 2023 pour les activités de transport routier de marchandises à partir de ses indices :

- Longue distance, effectué au moyen d'ensembles articulés roulant au gazole et au GNL.
- Régional, effectué au moyen d'ensembles articulés roulant au gazole, d'ensembles articulés roulant au GNC et de porteurs roulant au gazole.

Ces résultats ne tiennent pas compte de l'aide exceptionnelle à l'acquisition des carburants, conformément au décret n° 2022-423 du 25 mars 2022.

Sont concernés parmi les indices CNR dont les évolutions annuelles sont reprises ici :

- Les indices « analytiques » TRM Gazole hors TVA, Gazole professionnel et Carburant GNV.
- Les indices « synthétiques » TRM Longue distance ensemble articulé (EA) Gazole, Longue distance ensemble articulé GNL, Régional ensemble articulé Gazole, Régional ensemble articulé GNC et Régional porteurs Gazole.

### 3.1 - Synthèse des coûts du TRM hors composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Longue distance EA - Gazole	+ 0,7 %	+ 10,5 %	+ 5,1 %	+ 0,9 %	+ 5,6 %	+ 8,5 %
Longue distance EA - GNL	+ 0,4 %	+ 10,6 %	+ 5,2 %	+ 0,9 %	+ 5,5 %	+ 8,6 %
Régional EA - Gazole	+ 0,5 %	+ 11,3 %	+ 5,2 %	+ 0,9 %	+ 5,9 %	+ 8,8 %
Régional EA - GNC	+ 0,3 %	+ 11,6 %	+ 5,3 %	+ 0,8 %	+ 5,9 %	+ 9,1 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 0,4 %	+ 11,6 %	+ 5,2 %	+ 0,9 %	+ 6,1 %	+ 8,9 %

EA = ensemble articulé

N.B. : les évolutions hors composante carburant calculées ici sont conçues pour être appliquées **sur la part du coût de revient hors carburant**. Les pondérations ci-dessous peuvent être utilisées.

Part de la composante hors carburant dans le coût de revient total des véhicules (%)

Pour les évolutions	2021/2020	2022/2021	2023/2022
Pondérations en valeur	déc-20	déc-21	déc-22 *
Longue distance EA - Gazole	78,5 %	74,8 %	67,6 %
Longue distance EA - GNL	81,0 %	66,8 %	51,5 %
Régional EA - Gazole	80,4 %	76,5 %	69,8 %
Régional EA - GNC	81,9 %	67,3 %	54,4 %
Régional Porteurs - Gazole	84,8 %	81,5 %	75,8 %

\* prévisionnel sous hypothèses

### 3.2 - Synthèse des coûts du TRM avec composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Longue distance EA - Gazole	+ 6,3 %	+ 24,6 %	-	+ 4,7 %	+ 18,5 %	-
Longue distance EA - GNL	+ 22,7 %	+ 55,7 %	-	+ 9,6 %	+ 43,3 %	-
Régional EA - Gazole	+ 5,8 %	+ 24,5 %	-	+ 4,4 %	+ 18,1 %	-
Régional EA - GNC	+ 21,5 %	+ 55,8 %	-	+ 9,1 %	+ 42,6 %	-
Régional Porteurs - Gazole	+ 4,5 %	+ 22,1 %	-	+ 3,6 %	+ 15,7 %	-

EA = ensemble articulé

## 4 - Les charges d'exploitation du TRM en détail

### 4.1 - Carburants

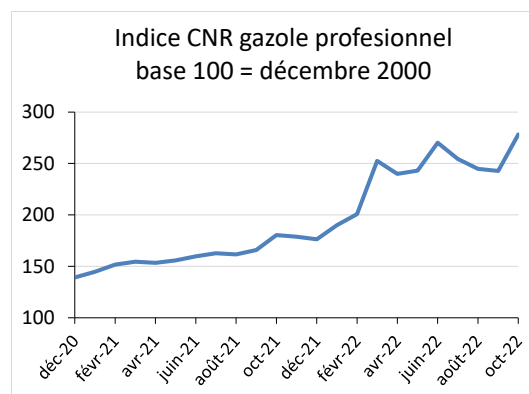
#### Gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Gazole professionnel	+ 22,6 %	+ 50,6 %	-	+ 15,6 %	+ 45,7 %	-
Gazole hors TVA	+ 26,7 %	+ 57,8 %	-	+ 18,5 %	+ 52,8 %	-

Historique sur 2022 : le prix moyen du gazole hors TVA enregistre une inflation marquée en 2022. En mars 2022, l'indice CNR gazole HTVA a connu sa plus forte hausse mensuelle depuis décembre 2000, date de sa création, soit + 23 % en un mois. En comparaison, la dernière plus forte hausse mensuelle datait de février 2015 et s'établissait à + 8,4 %. En juin 2022, l'indice CNR gazole HTVA a atteint son plus haut niveau jamais enregistré depuis sa création. Il s'infléchit ensuite sur le troisième trimestre 2022 : - 9,3 % entre juin et septembre 2022. L'indice augmente à nouveau fortement en octobre avec la crise d'approvisionnement en lien avec les blocages des dépôts pétroliers (+ 13,3 % sur un mois).

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel est stable en 2022 (45,19 €/hl). Le taux forfaitaire de remboursement partiel de TICPE bénéficiant aux entreprises de TRM pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes correspond à la différence entre la TICPE nationale totale intégrant les fractions régionales et le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel. Il a diminué très légèrement de - 0,01 €/hl en 2022.

L'indice gazole professionnel, intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel, augmente de + 50,6 % depuis décembre 2021 (cf. graphique ci-contre).



Hypothèses pour 2023 : pour les prévisionnistes, le prix du baril diminue en 2023, par exemple à 90 \$/baril en 2023 vs 103 \$/baril en 2022 dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2023. Cependant, le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2023. Concernant la TICPE appliquée au gazole routier professionnel, le gouvernement n'a pas prévu à ce jour d'évolution en 2023.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première et l'évolution de la parité euro/dollar restent les principaux facteurs de variation de ce poste.

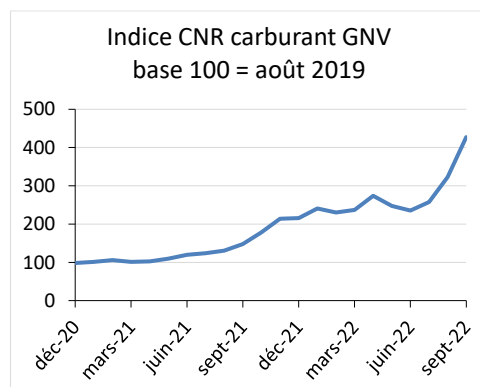
L'évolution réelle du coût du gazole en 2023 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

#### GNV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
GNV *	+ 119,5 %	+ 98,2 %	-	+ 49,4 %	+ 127,5 %	-

\* Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux de septembre 2022.

Historique sur 2022 : le prix moyen du carburant GNV (mix GNL, GNC et bio-GNC) enregistre une inflation extrême depuis un an. Le marché du gaz a connu une hausse importante au second semestre 2021, amplifiée depuis le déclenchement du conflit ukrainien. L'indice CNR carburant GNV a été multiplié par 3 entre septembre 2021 et septembre 2022 (dernière valeur connue).



Il atteint en septembre 2022 son niveau record depuis août 2019 (date de première publication) : 427 vs 100 en août 2019.

Hypothèses pour 2023 : à l'instar du gazole, le prix du GNV reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2023. Comme pour le gazole, la loi impose une indexation des prix de TRM sur l'évolution des « charges de carburant », puis sur celles des « énergies de propulsion » pour les contrats à compter du 01/01/2023.

## 4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Longue distance	- 0,6 %	+ 17,7 %	+ 6,7 %	+ 0,8 %	+ 7,7 %	+ 12,7 %
Régional	- 0,7 %	+ 17,5 %	+ 6,6 %	+ 0,7 %	+ 7,5 %	+ 12,6 %

Historique sur 2022 : du côté de la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 5 % à compter du 1<sup>er</sup> février 2022 et de + 1 % à partir du 1<sup>er</sup> mai 2022 conformément aux accords sociaux du 3 février 2022. L'accord du 25 octobre 2022 revalorise les minima conventionnels de + 6 % au 1<sup>er</sup> décembre 2022.

Les évolutions indiciaires calculées ici intègrent ces trois revalorisations.

Du côté des cotisations employeurs, le renforcement de la protection sociale (garantie incapacité de travail et complémentaire santé) instauré par les accords sociaux du 3 février 2022 entraîne une hausse des taux de cotisations employeurs de + 0,45 point à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2022.

Les allègements « Fillon » évoluent 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, mai et août 2022).

La loi n°1158 du 16 août 2022 portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat crée une déduction forfaitaire sur les cotisations patronales dues au titre des heures supplémentaires réalisées par les salariés des entreprises dont l'effectif est supérieur ou égal à 20 salariés et inférieur à 250 salariés. Cette déduction, applicable à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2022, s'élève à 0,50 € par heure supplémentaire.

Hypothèses pour 2023 : le scénario retenu pour 2023 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2. Le surcoût lié à la hausse de salaire est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

La formation continue obligatoire n'est plus prise en charge depuis 2019 par les organismes paritaires pour les entreprises de 50 salariés et plus. Les surcoûts moyens de cette réforme sont dispersés par entreprise et par conducteur, ils demeurent donc difficilement quantifiables. Le CNR retient une hypothèse conservatoire d'incidence de cette réforme sur le coût annuel de personnel de conduite de + 0,2 % par an en longue distance et + 0,1 % en régional (simulation effectuée pour un cycle de formation de 5 ans).

## 4.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Frais de déplacement	0 %	+ 9,2 %	+ 4,3 %	+ 0,8 %	+ 3,0 %	+ 8,3 %

Historique sur 2022 : les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 3 % à compter du 1<sup>er</sup> mars 2022 (accord social du 28 février 2022).

Les dernières négociations paritaires tenues le 10 novembre 2022 ont abouti à un engagement minimal de revalorisation des taux forfaitaires conventionnels de + 6 % au 1<sup>er</sup> décembre 2022. Les évolutions indiciaires calculées ici intègrent cette revalorisation.

Hypothèses pour 2023 : le scénario retenu pour 2023 est détaillé page 2.

## 4.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Longue distance EA	+ 1,3 %	+ 11,2 %	+ 5,1 %	+ 0,9 %	+ 7,0 %	+ 8,9 %
Régional EA	+ 0,8 %	+ 13,0 %	+ 5,1 %	+ 0,9 %	+ 7,4 %	+ 9,4 %
Régional Porteurs	+ 0,8 %	+ 13,0 %	+ 5,1 %	+ 0,9 %	+ 7,4 %	+ 9,4 %

Historique sur 2022 : les coûts de structure augmentent sous l'effet conjugué des hausses de coûts de personnel sédentaire et administratif (+ 7 %), de coûts des locaux, des coûts des services (+ 4 %) et des coûts de l'énergie, hors propulsion des véhicules, entrant dans la composition des coûts de structure (+ 61 %).

Hypothèses pour 2023 : le CNR retient une augmentation pour 2023 de + 4,3 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, correspondant au taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2023. Les coûts de personnel sédentaire et administratif évoluent selon les hypothèses présentées ci-avant page 2.

*Précisions sur les coûts des énergies pris en compte dans les coûts de structure* : les dépenses d'énergie (eau, gaz ou électricité, etc.) pour l'entrepôt, le lavage des véhicules ou les bureaux sont retenus dans les coûts de structure affectés à l'activité de transport des entreprises. Elles restent à ce jour marginales et représentent en moyenne respectivement 1,4 % et 1,8 % de ces coûts de structure, selon les résultats des dernières enquêtes CNR LD EA et REG EA. Ces charges restent très dispersées par entreprise.

A l'image du pétrole, le CNR n'établit pas de prévision sur les prix de l'eau, du gaz ou de l'électricité, très volatiles depuis la fin d'année 2021. Des fournisseurs d'énergie annoncent d'ores et déjà des hausses très importantes pour 2023. Dans le cas où l'impact de ces hausses serait supérieur à la prévision du CNR (+ 4,3 %), le surcoût devra être ajouté aux prévisions pour 2023.

*Un exemple* : les dépenses d'électricité représentent 3 % des coûts de structure, hypothèse haute correspondant à des consommations importantes. Le coût de l'électricité triple en 2023 (+ 200 %). Les prévisions pour 2023 doivent être relevées dans ce cas de + 0,3 point sur le coût de revient hors carburant en LD et régional.

## 4.5 - Détention de matériel (coûts détention du matériel + assurances véhicules et marchandises)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
LD EA et Régional EA	+ 0,7 %	+ 4,8 %	+ 3,1 %	+ 0,5 %	+ 3,6 %	+ 4,3 %
Régional Porteurs	+ 0,7 %	+ 3,8 %	+ 2,9 %	+ 0,5 %	+ 3,1 %	+ 3,7 %

Historique sur 2022 : les conditions de financement prises en compte dans l'indice sont marquées cette année par une inflation annuelle importante des prix de véhicules de + 11 %. Cette inflation annuelle des prix de véhicules est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement (16 %). Les taux d'intérêt retenus dans le calcul augmentent depuis le début d'année 2022. La composante assurances a augmenté de + 2,2 % en janvier 2022.

Hypothèses pour 2023 : de l'avis de nombreux experts, le déséquilibre entre l'offre de véhicules disponibles et la demande risque de se poursuivre, favorisant l'inflation des prix de véhicules en 2023. La filière est toujours perturbée par les difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs et autres composants provenant de pays impactés par la crise.

Le décalage très long entre les dates de commande et de livraison d'un véhicule est un facteur de perturbation de prévision des prix. En effet, certains constructeurs ne garantissent plus la fixité du prix entre la commande et

la livraison. Il devient alors très compliqué de prévoir l'ampleur de variation des prix des véhicules en 2023. Sous ces conditions, le CNR retient pour 2023 une hypothèse conservatoire et prolonge la tendance observée en 2022. Concernant les taux d'intérêt, le CNR relève les taux moyens annuels utilisés dans les calculs de + 2 points en 2023, ordre de grandeur des prévisions de hausse des taux d'intérêt directeurs de la BCE. La composante *assurances* augmente de + 4,3 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le PLF pour 2023).

## 4.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Maintenance	+ 4,2 %	+ 7,1 %	+ 4,1 %	+ 2,7 %	+ 6,2 %	+ 6,6 %

Historique sur 2022 : l'indice Maintenance retient trois sous-composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 5,4 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, entretiens externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier). Les prix d'AdBlue s'apprécient en moyenne de + 50,9 % en 2022. Toutefois, l'impact de cette inflation significative reste limité compte tenu du poids relatif de l'AdBlue dans le coût de revient total des véhicules. Même si elle double en un an, la part de l'AdBlue dans le coût total d'un véhicule demeure faible, de l'ordre de 0,6 %. Les prix des pneumatiques augmentent principalement sur le premier semestre 2022. L'indice INSEE des prix de pneumatiques augmente ainsi de + 7,3 % sur les six premiers mois de l'année. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus.

Hypothèses pour 2023 : l'inflation des prix des matières premières occasionne une inflation des coûts des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 4,3 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2023) des coûts d'entretien, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant. Pour les pneumatiques, le CNR poursuit en 2023 la tendance observée en 2022 et applique l'augmentation tarifaire moyenne observée en 2022 auprès des principaux manufacturiers, soit + 3,8 % par trimestre.

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Maintenance GNV	+ 2,4 %	+ 7,1 %	+ 4,2 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 6,9 %

L'indice Maintenance GNV ne retient pas de composante AdBlue. Les hypothèses de prévisions pour 2023 sont les mêmes que celles retenues pour l'indice Maintenance.

## 4.7 - Infrastructures

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Infrastructures	+ 0,4 %	+ 2,0 %	+ 4,5 %	+ 0,5 %	+ 1,9 %	+ 4,3 %

Historique sur 2022 : les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1<sup>er</sup> février 2022 : + 2,1 % en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux). La taxe à l'essieu est inchangée.

Hypothèses pour 2023 : des variations tarifaires de péages sont attendues pour le début de l'année 2023, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Les péages des principaux réseaux sont actualisés chaque année en février, en fonction de l'inflation observée sur l'année passée, complétée d'une fraction du rattrapage dû au titre du gel de 2015, appliquée jusqu'en 2023. Le CNR retient pour 2023 une estimation de + 4,6 % pour les poids lourds, tenant compte du dernier taux d'inflation communiqué par l'INSEE et des formules d'actualisation tarifaires des principaux réseaux. La taxe à l'essieu est inchangée.



## 5 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

---

- Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs : les entreprises de transports routiers procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité et donc les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.
- La modulation du taux de cotisation d'assurance chômage (*bonus-malus*) en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022 pour les entreprises de transport routier de marchandises de 11 salariés et plus : le *bonus-malus* consiste à moduler le taux de contribution d'assurance chômage (4,05 % en janvier 2022), à la hausse (malus) ou à la baisse (bonus), dans la limite d'un plancher (3 %) et d'un plafond (5,05 %). Le montant du bonus ou du malus dépend du « taux de séparation » de l'entreprise par rapport au taux médian du secteur. Il est donc spécifique à chaque entreprise. Il est encore trop tôt pour mesurer l'impact sectoriel moyen de la réforme. Dans certains cas, un surcoût de personnel de conduite peut apparaître et doit être ajouté aux prévisions pour 2023. Par exemple, pour une entreprise concernée par le malus, l'application du taux maximal de cotisation employeur d'assurance chômage (5,05 %) se traduirait, en année pleine, par une inflation du coût de personnel de conduite de + 0,8 % en régional et de + 0,9 % en longue distance, soit une augmentation de + 0,2 % du coût de revient des véhicules. Inversement, si l'entreprise bénéficie d'un bonus, l'application du taux minimal d'assurance chômage se traduirait par des économies de coûts sociaux équivalentes aux surcoûts calculés dans l'exemple précédent.
- Le durcissement des conditions d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS) : depuis mars 2021, le *bulletin officiel de la sécurité sociale* (BOSS) constitue la base documentaire, harmonisant l'ensemble de la doctrine administrative applicable en matière de cotisations et contributions sociales et donc de déduction forfaitaire spécifique (DFS). Sur ce dernier point, l'application du BOSS se traduit généralement par un durcissement des modalités d'application pratique de la DFS, pouvant aboutir à un abandon de la DFS. Après une période de « tolérance » de la part de l'administration en 2022, le BOSS doit s'appliquer pleinement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 sur ce sujet. Le CNR propose en annexe du document des exemples, préfigurant des surcoûts pour une entreprise renonçant à appliquer la DFS. Dans certains cas, un surcoût de personnel de conduite apparaît et doit être ajouté aux prévisions 2023.
- L'inflation des péages à l'étranger : citons, par exemple, l'augmentation en Belgique pour un poids lourd Euro VI à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2022 (région Flandre + 8,2 % et Bruxelles + 8,8 %) ou le projet de revalorisation de la taxe kilométrique en Allemagne de + 6 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.
- Les évolutions indiciaires calculées dans cette note illustrent l'inflation moyenne enregistrée par les entreprises. Toutefois, les indices « analytiques » suivent l'évolution des coûts à partir de sources qui n'ont pas permis généralement de mesurer les effets en 2020 de la crise liée à la covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité a empêché de produire des statistiques moyennes représentatives intégrant tous les surcoûts spécifiques de la crise sanitaire en 2020. Retrouvez dans les notes suivantes du CNR des illustrations et des évaluations de ces surcoûts.
  - [Covid-19 - Impact sur les prix de revient du TRM en fonction de la dérive des principaux facteurs de production](#)
  - [Covid-19 - Impact de la crise et coût des mesures sanitaires pour les entreprises de TRM](#)



## 6 - Les parts des différents postes de coût en TRM

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente.

Exemple : 2023 est calculé aux conditions économiques de décembre 2022.

Ces structures peuvent être utilisées comme référence de pondérations dans l'établissement de formules de révision de prix. Rappelons aussi « qu'à défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant », la part des charges de carburant dans le prix de transport à retenir dans le cadre de l'application des articles L 3222-2 du Code des transports est celle « établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier » pour la catégorie de transport correspondante.

### Longue distance ensembles articulés - Gazole

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	21,5	25,2	<b>32,4</b>
Maintenance	11,0	11,1	10,7	8,6	8,3	<b>7,2</b>
Infrastructures	9,3	9,2	8,5	7,3	6,9	<b>5,7</b>
Matériel	16,0	16,7	15,8	12,6	12,5	<b>10,7</b>
Personnel de conduite	36,7	36,6	38,8	28,8	27,4	<b>26,3</b>
Frais de déplacement	9,4	9,6	9,5	7,4	7,2	<b>6,4</b>
Structure	17,6	16,7	16,7	13,8	12,5	<b>11,3</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* prévisionnel sous hypothèses

### Longue distance ensembles articulés - GNL

	Structure hors GNV			Structure avec GNV		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	19,0	33,2	<b>48,5</b>
Maintenance	9,4	9,6	9,3	7,6	6,4	<b>4,8</b>
Infrastructures	10,5	10,5	9,7	8,5	7,0	<b>5,0</b>
Matériel	21,4	21,6	20,4	17,3	14,4	<b>10,5</b>
Personnel de conduite	36,4	35,9	38,2	29,5	24,0	<b>19,7</b>
Frais de déplacement	5,6	5,5	5,5	4,5	3,7	<b>2,8</b>
Structure	16,8	16,9	17,0	13,6	11,3	<b>8,8</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* prévisionnel sous hypothèses

### Régional ensembles articulés - Gazole

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	19,6	23,5	<b>30,2</b>
Maintenance	10,4	10,5	10,0	8,4	8,0	<b>7,0</b>
Infrastructures	7,1	7,1	6,4	5,7	5,4	<b>4,5</b>
Matériel	17,0	17,1	16,0	13,7	13,1	<b>11,2</b>
Personnel de conduite	40,7	40,5	42,6	32,7	31,0	<b>29,7</b>
Frais de déplacement	4,7	4,7	4,6	3,8	3,6	<b>3,2</b>
Structure	20,0	20,1	20,3	16,1	15,4	<b>14,2</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* prévisionnel sous hypothèses

### Régional ensembles articulés - GNC

	Structure hors GNV			Structure avec GNV		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	18,1	32,7	<b>45,6</b>
Maintenance	8,1	8,3	8,0	6,6	5,6	<b>4,3</b>
Infrastructures	5,4	5,3	4,9	4,4	3,6	<b>2,7</b>
Matériel	22,0	22,3	20,9	18,0	15,0	<b>11,4</b>
Personnel de conduite	40,4	39,8	41,9	33,1	26,8	<b>22,8</b>
Frais de déplacement	3,9	3,9	3,8	3,2	2,6	<b>2,1</b>
Structure	20,3	20,4	20,6	16,6	13,7	<b>11,2</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* prévisionnel sous hypothèses

### Régional porteurs - Gazole

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	15,2	18,5	<b>24,2</b>
Maintenance	9,1	9,4	9,0	7,7	7,7	<b>6,8</b>
Matériel	26,7	26,7	24,8	22,6	21,8	<b>18,8</b>
Personnel de conduite	48,1	47,6	49,9	40,8	38,8	<b>37,8</b>
Structure	16,2	16,2	16,3	13,7	13,2	<b>12,4</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* prévisionnel sous hypothèses

## Annexe - Complément d'estimation sur la déduction forfaitaire spécifique (DFS)

Les tableaux suivants illustrent les conséquences économiques d'un arrêt de l'application de la DFS sur les coûts de personnel de conduite de transport routier de marchandises (salaires + charges + indemnités de déplacement) et sur le coût de revient total d'un véhicule en régional. La DFS est rarement pertinente en longue distance et très peu mise en œuvre.

Les estimations portent sur un conducteur « courte distance » 138 M, coefficient majoritaire en régional, bénéficiant de la DFS jusqu'en 2022. Dans ces exemples, la DFS n'est plus appliquée en 2023. Dans certains cas, un surcoût de personnel de conduite apparaît pour l'entreprise et doit être ajouté aux prévisions 2023.

### A.1 - Coût de personnel de conduite (salaires + charges + indemnités de déplacement)

Pour un conducteur régional sous régime DFS, 138 M, après 5 ans d'ancienneté

2023 / 2022		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise de moins 50 salariés		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	+2,9%	+4,2%	+6,0%	+7,5%	+8,9%	+10,1%	+10,5%
	200	+2,8%	+4,0%	+5,7%	+7,2%	+8,6%	+9,8%	+10,2%
	300	+2,7%	+3,9%	+5,5%	+7,0%	+8,3%	+9,0%	+8,4%
	400	+2,6%	+3,8%	+5,1%	+5,8%	+6,3%	+6,0%	+5,6%
	500	+0,8%	+1,6%	+2,5%	+3,3%	+3,4%	+3,2%	+3,1%
	600			+0,2%	+0,9%	+0,8%	+0,8%	+0,7%

En gris, situation pour laquelle la DFS n'est pas pertinente économiquement.

2023 / 2022		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise de 50 sal. et plus		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	+2,9%	+4,2%	+6,0%	+7,5%	+8,9%	+10,1%	+10,4%
	200	+2,8%	+4,1%	+5,8%	+7,3%	+8,6%	+9,8%	+10,1%
	300	+2,7%	+3,9%	+5,6%	+7,0%	+8,3%	+9,0%	+8,4%
	400	+2,6%	+3,8%	+5,2%	+5,8%	+6,3%	+5,9%	+5,6%
	500	+0,8%	+1,7%	+2,5%	+3,3%	+3,4%	+3,2%	+3,0%
	600			+0,2%	+0,9%	+0,8%	+0,8%	+0,7%

### A.2 - Coût de revient d'un véhicule en régional ensemble articulé

Pour un conducteur régional sous régime DFS, 138 M, après 5 ans d'ancienneté

2023 / 2022		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise de moins 50 salariés		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	+0,9%	+1,4%	+2,0%	+2,5%	+2,9%	+3,3%	+3,4%
	200	+0,9%	+1,3%	+1,9%	+2,4%	+2,8%	+3,2%	+3,3%
	300	+0,9%	+1,3%	+1,8%	+2,3%	+2,7%	+2,9%	+2,8%
	400	+0,8%	+1,2%	+1,7%	+1,9%	+2,1%	+2,0%	+1,8%
	500	+0,2%	+0,5%	+0,8%	+1,1%	+1,1%	+1,1%	+1,0%
	600			+0,1%	+0,3%	+0,3%	+0,3%	+0,2%

En grisé, situation pour laquelle la DFS n'est pas pertinente économiquement.

2023 / 2022		Temps de service mensuel (heures)						
Entreprise de 50 sal. et plus		180	190	200	210	220	230	240
Indemnités de déplacement mensuelles	100	+1,0%	+1,4%	+2,0%	+2,5%	+2,9%	+3,3%	+3,4%
	200	+0,9%	+1,3%	+1,9%	+2,4%	+2,8%	+3,2%	+3,3%
	300	+0,9%	+1,3%	+1,8%	+2,3%	+2,7%	+2,9%	+2,8%
	400	+0,8%	+1,2%	+1,7%	+1,9%	+2,1%	+2,0%	+1,8%
	500	+0,2%	+0,5%	+0,8%	+1,1%	+1,1%	+1,1%	+1,0%
	600			+0,1%	+0,3%	+0,3%	+0,3%	+0,2%