



OCTOBRE 2022

PERSPECTIVES ECONOMIQUES 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

La situation reste globalement incertaine. L'inflation, amplifiée au cours de l'année par les crises sur les marchés des énergies et des produits agricoles, gagne l'ensemble des pays et pèse sur le pouvoir d'achat des ménages. La croissance mondiale fléchit en fin d'année, pouvant entraîner pour 2023 des phases de récession dans de nombreux pays.

Pourtant, l'effet rebond de la reprise post-crise covid se poursuit en 2022, la croissance économique pourrait rester cette année supérieure à +3 % en moyenne dans le monde et atteindre +2,7 % en France.

Actuellement fragilisé par les pénuries de carburant, le transport routier subit de plein fouet l'inflation continue de ses coûts : sur 12 mois, elle atteint autour de +17 % en TRM pour des ensembles articulés au gazole (+50 % pour des véhicules au GNV), et +7 % en TRV pour des autocars scolaires.

Sur 12 mois, le coût du gazole professionnel est en augmentation de +46 % en TRM et de +34 % en TRV.

Perspectives économiques

• Tendence de l'économie mondiale

Les turbulences économiques se multiplient depuis le début de l'année 2022. Pourtant, après la crise du 1^{er} trimestre, le rebond a été plus rapide qu'anticipé. Ce dynamisme se prolonge durant le 3^{ème} trimestre et emporte la tendance sur l'année. La phase de rebond maintient la croissance de l'économie mondiale à +3 % en rythme annuel. Les effets récessifs de l'inflation pèsent sur la tendance à partir de la fin du 3^{ème} trimestre 2022 et l'économie mondiale connaît dès lors un fort ralentissement qui s'accroîtrait durant le 4^{ème} trimestre.

Pour 2023, l'incertitude augmente encore et les prévisions de croissance économique sont désormais revues à la baisse. Selon l'OCDE, si la croissance de l'économie mondiale peut atteindre +3 % en 2022, elle retomberait ensuite à +2,2 % en 2023. L'inflation se maintiendrait à un niveau élevé et devrait connaître un pic durant le 1^{er} semestre 2023.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

	2020	2021	2022	2023
Monde	-3,4	5,8	3,0	2,2
USA	-3,4	5,7	1,5	0,5
Chine	2,2	8,1	3,2	4,7
Inde	-6,6	8,7	6,9	5,7
Zone euro	-6,5	5,2	3,1	0,3
France	-7,9	6,8	2,6	0,6
Allemagne	-4,9	2,6	1,2	-0,7
Royaume-Uni	-9,3	7,4	3,4	0,0
Russie	-2,6	4,7	-5,5	-4,5

Source : OCDE – septembre 2022

A court terme, le point critique reste l'équilibre sur les marchés énergétiques européens. Depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine, les approvisionnements de l'Europe ont été diversifiés, parallèlement à la reconstitution de stocks conséquents. Cela suffira-t-il tout au long de l'hiver 2022-2023 ? Le risque d'un impact récessif est très élevé. La prévision de croissance économique de l'Allemagne pour 2023 est déjà à la baisse, à -0,7 %, dans un scénario dit central et fondé sur l'hypothèse d'un équilibre maintenu tout au long de l'hiver sur les marchés énergétiques européens.

A noter également que la crise n'est pas circonscrite aux seules économies européennes. L'ensemble de l'économie mondiale ressort fragilisée et chaque grande zone économique en subit aussi l'impact. Dans le scénario établi par l'OCDE :

- La croissance américaine passe de +5,7 % en 2021 à +1,5 % en 2022 puis à +0,5 % en 2023.
- La croissance chinoise connaît un fort ralentissement, à +3,2 % attendu pour 2022.

La situation sera variable d'un pays à l'autre, les difficultés d'approvisionnement ou l'exposition aux phénomènes inflationnistes étant inégaux. L'inflation continue de se diffuser de l'amont vers l'aval en rognant le revenu des ménages. Cette situation crée de plus un contexte propice aux troubles politiques ou sociaux.

En zone Euro, l'inflation devrait dépasser +8 % en fin d'année 2022 et après un pic en début d'année 2023, elle pourrait baisser graduellement.

Perspectives mondiales : inflation en % (variation des prix à la consommation)

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

Source : Crédit Agricole – octobre 2022

Sous l'effet de l'inflation et de la montée des risques, les principaux taux d'intérêt – interbancaires, obligation d'Etats, etc.- encore négatifs en 2021 redeviennent positifs en 2022. Les principales banques centrales, dont le mandat est de contenir l'inflation à +2 %, interviennent également par la hausse de leurs taux directeurs. Le niveau de l'inflation prévu restant supérieur à celui visé, la hausse des taux directeurs va donc se poursuivre,

introduisant de nombreuses incertitudes sur les marchés financiers. Cette situation favorise également le dollar américain, il retrouve son statut de valeur refuge avec des taux de change moyens élevés.

- **Situation économique de la France**

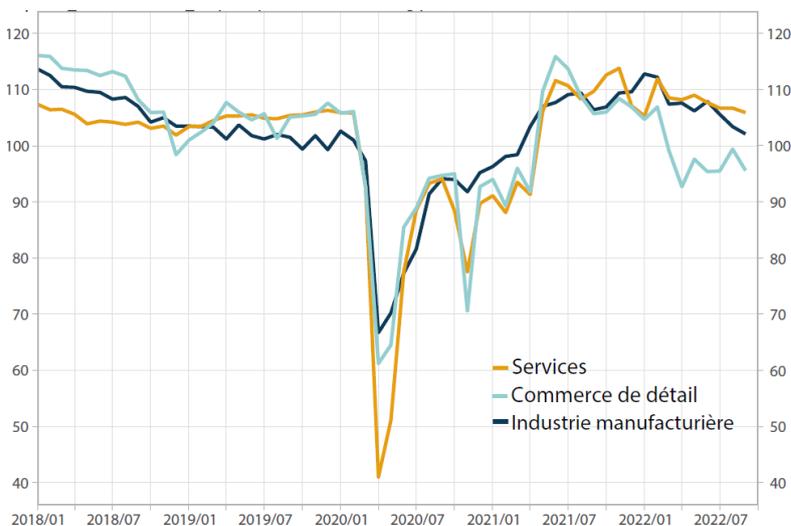
La prévision de croissance de l'économie française sur l'année 2022 est revue à la hausse à +2,6 % (INSEE, OCDE, etc.). Les mesures gouvernementales pour contenir le prix des énergies - ristourne carburant, bouclier tarifaire – ont joué un rôle déterminant sur l'inflation. Elle devrait rester sous la barre des 6 % en rythme annuel en 2022, soit plusieurs points inférieurs à la moyenne de la zone euro.

La croissance économique est restée suffisamment forte et le tassement attendu de la demande, provoqué par les incertitudes et la réduction du pouvoir d'achat des ménages, n'impactera finalement que la fin de l'année.

En parallèle, l'emploi reste dynamique et le taux de chômage se maintient à un niveau bas. Dans tous les secteurs de l'économie, les entreprises continuent de citer comme frein à leur développement les problèmes de recrutement, conjointement aux difficultés d'approvisionnement.

Le climat des affaires se dégrade, la fin des aides directes accordées pendant la crise sanitaire relance les défaillances restées faibles jusqu'au début de l'année 2022 et l'investissement stagne. Les entreprises industrielles subissent l'inflation de leurs intrants.

France : climat des affaires dans l'industrie manufacturière, les services et le commerce de détail
base 100 en 2019 normalisé de moyenne 100 (sur l'ensemble de la série, plus longue que ce qui figure sur ce graphique) et d'écart-type 10



Source : INSEE, note de conjoncture, 6 octobre 2022

La situation économique devrait continuer de se dégrader en 2023. L'inflation accélérerait à partir du 4^{ème} trimestre 2022, pour ralentir ensuite à partir du 2nd semestre 2023. Les aléas énergétiques sont tels qu'il devient difficile d'affirmer si l'année 2023 connaîtra plutôt une hausse ou plutôt une baisse de l'activité économique. Les deux options sont tendanciellement possibles et la Banque de France propose ainsi un scénario dans lequel le PIB de la France pourrait varier entre -0,5 % et +0,8 % en 2023, conduisant à une possible récession.

Il est à noter que, mécaniquement, les évolutions en cours pourraient conduire l'économie française à dépasser son niveau d'avant crise covid en 2024.

- **L'activité du TRM**

La baisse de l'activité enregistrée au 1^{er} trimestre 2022, mesurée à -5,6 % en tonnes-kilomètres, est finalement compensée par une reprise au 2nd trimestre. L'activité du TRM reste ainsi au-dessus de son niveau d'avant-crise covid.

Le 4^{ème} trimestre s'amorce avec une pénurie de carburant qui désorganise l'activité. Sur 12 mois, le secteur enregistre une inflation de ses coûts hors carburant qui se maintient à +6 %, le gazole professionnel enregistrant lui une hausse de +46 %.

- **L'activité du TRV**

Alors qu'il n'avait toujours pas retrouvé son niveau d'avant-crise covid, l'indicateur d'activité du secteur¹ enregistre, à -9,1 %, une baisse très importante au 2^{ème} trimestre 2022.

¹ *Indice d'activité des services de transport (IAST) pour le secteur des « autres transports terrestres de voyageurs », NAF 49.39*

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 13 octobre 2022. Les organismes producteurs sont : la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, le Crédit Agricole, l'INSEE, l'OCDE et le SDES.

La mention « PLF 2023 » 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 2023.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent des résultats provisoires du 3^e trimestre 2022 ; 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	
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
INSEE	6,8	2,6		0,5	-0,2	0,5	0,2	0,0	
PLF 2023	6,8	2,7	1,0						
BdF/BCE	6,8	2,6	{-0,5 ; 0,8}						
Crédit Agricole	6,8	2,6	0,6	0,5	-0,2	0,2	0,2	0,1	-0,1

2 – France – Taux d'inflation

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
<u>Déflateur du PIB</u>									
PLF 2023	1,3	2,8	3,6						
BdF/BCE	1,3	2,3	3,4						
<u>Inflation</u>									
INSEE (1)	2,8	6,4		2,8	4,5	5,8	5,6	6,4	
PLF 2022 (1)	1,6	5,3	4,2						
BdF/BCE	2,1	5,8	4,7						
Crédit Agricole	2,1	5,8	5,2	3,3	4,2	5,9	6,6	6,4	6,4

(1) IPC

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	
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
INSEE	11,4	1,5		0,0	0,4	0,2	0,5	0,2	
PLF 2023	11,4	2,3	0,1						
BdF/BCE	11,4	2,2	-0,2						
Crédit Agricole	11,4	1,2	0,4				0,1	-0,2	0,0

4 - France - Taux de chômage (au sens BIT, DOM compris)

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
BdF/BCE	7,9	7,3	7,6						
Crédit Agricole	7,7	7,2	7,4	7,4	7,3	7,4	7,5	7,5	7,7

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
BdF/BCE	-0,5	0,2	2,0	-0,6	-0,5	-0,4	0,5		
Crédit Agricole ^a		2,07	2,21				1,19	2,07	2,20

a - 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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
France (OAT)									
BdF/BCE	0,0	1,5	2,0	0,1	0,6	1,6	1,9		
Crédit Agricole ^a		2,55	2,45				2,50	2,55	2,75
Allemagne (Bund)									
BCE	-0,37								
Crédit Agricole ^a		1,90	1,90				1,89	1,90	2,05

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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
INSEE	70,9	101,3							
FMI ^a	69,07	103,88	91,07						
BdF/BCE	71,1	105,4	89,8						
PLF 2023	71	103	90						
Crédit Agricole ^b		130	135			122	125	130	125

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

b - 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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
INSEE	1,18	1,04		1,14	1,12	1,07	1,01	0,95	
BdF/BCE	1,18	1,05	1,01	1,14	1,12	1,06	1,01		
PLF 2023	1,18	1,06	1,02						
Crédit Agricole ^a		0,97	1,07				0,96	0,97	1,07

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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
Total pavillon français	2,8			0,3	-5,6	7,1			
- national	2,7			0,0	-5,5	6,9			
- international	5,5			6,1	-6,2	10,5			
- compte d'autrui	2,9			-0,8	-4,8	4,8			
- compte propre	2,1			8,2	-10,8	23,7			

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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
Total pavillon français (1)	0,1			7,9	5,5	-9,1			

Source : SDES

(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 poids lourds neufs – taux de croissance

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
<u>SDES</u> (1)									
- Total pl neufs	4,1			-3,5	5,4				
- Total autobus & autocars neufs	7,2			-11,2	3,4				
<u>OVI</u> (2)									
- Total pl neufs	5,4	2,2							
Dont Tracteurs	8,8	10,0							
Dont Camion	2,0	-6,0							

(1) Données CVS (corrigées des variations saisonnières)

(2) Données brutes

Coûts du transport routier depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts 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 entreprises en 2022.

1- Coûts du TRM depuis un an

Aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants dans le cadre du TRM :

Conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 (modifié par le décret n° 2022-1168 du 22 août 2022), les référentiels carburants TRM publiés par le CNR n'intègrent pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, en vigueur depuis le 27 mars 2022.

Les indices CNR « analytiques » et « synthétiques » TRM, dont les évolutions annuelles sont présentées dans cette note, ne tiennent donc pas compte de cette aide exceptionnelle. Sont concernés ici :

- Les indices « analytiques » Gazole hors TVA, Gazole professionnel et Carburant GNV.
- Les indices « synthétiques » Longue distance ensembles articulés Gazole, Longue distance ensembles articulés GNL, Régional ensembles articulés Gazole, Régional ensembles articulés GNC et Régional porteurs Gazole.

Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux d'août 2022. Les évolutions annuelles de coûts des véhicules GNV (GNL ou GNC) sont donc calculées entre août 2021 et août 2022.

- **L'ensemble des coûts (indices CNR « synthétiques »)**

SYNTHESE DES COUTS

	Sur un an	Depuis décembre 2021
Longue distance EA - Gazole	+ 17,2 %	+ 15,2 %
Longue distance EA - GNL	+ 47,9 %	+ 28,3 %
Régional EA - Gazole	+ 16,8 %	+ 15,0 %
Régional EA - GNC	+ 47,0 %	+ 28,3 %
Régional porteurs - Gazole	+ 14,7 %	+ 13,3 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : Sur un an : entre sept. 2021 et sept. 2022 / Depuis décembre 2021 : entre déc. 2021 et sept. 2022.

GNL, GNC : Sur un an : entre août 2021 et août 2022 / Depuis décembre 2021 : entre déc. 2021 et août 2022.

SYNTHESE DES COUTS – HORS CARBURANT

	Sur un an	Depuis décembre 2021
Longue distance EA - Gazole	+ 5,9 %	+ 5,6 %
Longue distance EA - GNL	+ 5,4 %	+ 5,3 %
Régional EA - Gazole	+ 6,2 %	+ 6,0 %
Régional EA - GNC	+ 5,8 %	+ 5,7 %
Régional porteurs - Gazole	+ 6,3 %	+ 6,2 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : Sur un an : entre sept. 2021 et sept. 2022 / Depuis décembre 2021 : entre déc. 2021 et sept. 2022.

GNL, GNC : Sur un an : entre août 2021 et août 2022 / Depuis décembre 2021 : entre déc. 2021 et août 2022.

Depuis un an, les coûts du TRM enregistrent une inflation significative : + 16 % en moyenne entre septembre 2021 et septembre 2022 pour les indices synthétiques des poids lourds au Gazole et + 47 % entre août 2021 et août 2022 pour les indices synthétiques des poids lourds au GNL ou GNC.

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

Le carburant (gazole et GNV) reste la composante de coûts la plus inflationniste. Les autres postes de coûts enregistrent une inflation moyenne proche de + 6 % sur 12 mois.

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

INDICES GAZOLE

Rappel : conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 (modifié par le décret n° 2022-1168 du 22 août 2022), les indices CNR Gazole hors TVA et Gazole professionnel présentés ici n'intègrent pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, en vigueur depuis le 27 mars 2022.

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
Gazole hors TVA	+ 40,2 %	+ 32,9 %
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 46,3 %	+ 37,6 %

⁽¹⁾ Gazole professionnel : la récupération partielle de TICPE est déduite.

Commentaires : le prix moyen du gazole HTVA enregistre une inflation marquée depuis 12 mois : + 40,2 % entre septembre 2021 et septembre 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.

INDICES CARBURANT GNV

Rappel : conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 (modifié par le décret n° 2022-1168 du 22 août 2022), l'indice CNR Carburant GNV présenté ici n'intègre pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, en vigueur depuis le 27 mars 2022.

	De août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 147,2 %	+ 49,9 %

⁽¹⁾ Carburant GNV : mix GNL, GNC et bioGNC. Derniers prix de carburant GNV disponibles : août 2022.

Commentaires : l'indice carburant GNV atteint son niveau record en août 2022. Il augmente de + 147,6 % entre août 2021 et août 2022.

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De sept 2021 à sept 2022	Depuis décembre 2021
Maintenance	+ 7,8 %	+ 5,8 %

Commentaires : l'indice Maintenance augmente de + 7,8 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 6,7 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 3,2 %. L'inflation du prix des gommes est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus. L'AdBlue, autre composante de ce poste, s'apprécie de + 67,7 % en un an.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
Maintenance - GNV	+ 5,6 %	+ 4,9 %

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation de + 5,6 % entre août 2021 et août 2022.

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

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
Infrastructures	+ 2,0 %	+ 2,0 %

Commentaires : les tarifs de péages autoroutiers classe 4 ont été revalorisés de + 2 % le 1^{er} février 2022. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2022.

INDICES CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
Longue Distance	+ 7,5 %	+ 7,9 %
Régional	+ 7,4 %	+ 7,7 %

Commentaires : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de + 7,5 % depuis un an. Du côté de la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 5 % à compter du 1^{er} février 2022 et de + 1 % à partir du 1^{er} mai 2022 (accords sociaux du 3 février 2022).

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^{er} juillet 2022.

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 octobre 2021, janvier, mai et août 2022).

INDICE FRAIS DE DEPLACEMENT

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
Frais de déplacement	+ 3,0 %	+ 3,0 %

Commentaires : les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 3 % à compter du 1^{er} mars 2022 (accord social du 28 février 2022).

INDICES DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
LD et Régional ensembles articulés	+ 4,3 %	+ 4,3 %
Régional porteurs	+ 3,5 %	+ 3,5 %

Commentaires : les conditions de financement prises en compte dans l'indice sont marquées cette année par une inflation annuelle importante des prix de véhicules tracteurs 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 tendent à augmenter depuis le début d'année 2022.

La composante assurances a augmenté de + 2,2 % en janvier 2022.

INDICES COÛTS DE STRUCTURE

	De sept. 2021 à sept. 2022	Depuis décembre 2021
Longue Distance ensembles articulés	+ 7,0 %	+ 6,5 %
Régional ensembles articulés	+ 7,2 %	+ 6,9 %
Régional porteurs	+ 7,2 %	+ 6,9 %

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

Retrouvez tous les mois les commentaires sur l'évolution des indices :
<http://www.cnr.fr/commentaires-evolutions-des-indices>

2- Coûts du TRV depuis un an

Le CNR diffuse nouvellement 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. 2021 à sept. 2022	depuis décembre 2021
Indice synthétique TRV scolaire	+ 7,1 %	+ 6,3 %
Indice synthétique TRV scolaire - hors gazole	+ 4,0 %	+ 3,8 %
Gazole professionnel TRV	+ 34,0 %	+ 25,6 %
Conducteur TRV scolaire	+ 2,4 %	+ 2,8 %
Maintenance TRV scolaire	+ 6,9 %	+ 5,1 %
Matériel TRV scolaire	+ 4,5 %	+ 4,4 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 4,2 %	+ 3,7 %