



OCTOBRE 2021

PERSPECTIVES ECONOMIQUES ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

Perspectives économiques.....	1
Conjoncture et prévisions chiffrées.....	5
Coûts du TRM depuis un an.....	7

La fin du 3^{ème} trimestre 2021 est marquée par une situation sanitaire moins incertaine. Ainsi, le dernier pic épidémique mondial, en août 2021, n'a pas enrayeré la croissance économique.

Les perspectives sur la fin de l'année paraissent solides et **l'économie mondiale devrait progresser de +5,7 % sur 2021, et la croissance française se situer au-dessus, à +6,3 %.**

La reprise a surpris de nombreux marchés amonts, créant des tensions et des ruptures d'approvisionnement. Les hausses des cours des matières premières, des énergies et des produits intermédiaires génèrent une inflation rapide dans l'ensemble des économies. **Ainsi, l'OCDE prévoit des taux d'inflation supérieurs à +3,5 % en 2021 et 2022 pour les pays du G20.**

Les secteurs du TRM et du TRV enregistrent des hausses rapides de leurs coûts directs, le seul carburant augmente de +28,2 % sur 12 mois.

Perspectives économiques

• Tendence de l'économie mondiale

A +5,7 %, les prévisions de croissance économique mondiale pour l'année 2021 sont bonnes, le redressement rapide après la crise se confirme.

L'amélioration est effectivement solide, elle s'est maintenue durant le 3^{ème} trimestre, malgré un nouveau pic épidémique de covid-19 enregistré fin août 2021.

Des incertitudes sanitaires demeurent. La poursuite des campagnes de vaccination, tout comme les mesures de protection de plus en plus adaptées devraient continuer de limiter les risques sanitaires sur le 4^{ème} trimestre. Toutefois, la prudence s'impose, l'épidémie même ramenée à un niveau très faible peut repartir. Avec une couverture vaccinale très inégale d'un pays à l'autre et des mesures de protection rarement coordonnées entre Etats, une nouvelle vague pourrait causer à nouveau des dommages graves aux populations et des blocages importants pour l'économie.

En effet, seule une vingtaine de pays ont réussi à vacciner au moins les 2/3 de leur population¹ et les difficultés rencontrées ne sont pas uniquement financières ou logistiques. Avec des moyens bien au-dessus de ceux disponibles ailleurs, les USA peinent désormais à dépasser les 50 % de la population protégée. Bilan, en ce début de 4^{ème} trimestre 2021 : la couverture vaccinale reste très insuffisante à l'échelle mondiale, seuls 35 % de la population du globe en bénéficie. D'autres facteurs potentiellement aggravants subsistent tels que l'entrée de l'hémisphère nord dans sa période hivernale ou la nécessité d'une 3^{ème} injection pour des populations déjà vaccinées.

Perspectives mondiales : croissance du PIB

	2019	2020	2021	2022
Monde	2,7	-3,4	5,7	4,5
USA	2,2	-3,4	6,0	3,9
Chine	6,0	2,3	8,5	5,8
Inde	4,0	-7,3	9,7	7,9
Zone euro	1,3	-6,5	5,3	4,6
France	1,5	-8,0	6,3	4,0
Allemagne	0,6	-4,9	2,9	4,6
Royaume-Uni	1,4	-9,8	6,7	5,2

Source : OCDE – septembre 2021

La reprise économique rapide en 2021 débouche maintenant sur une croissance qui reste robuste et attendue à +4,5 % en 2022.

A partir du 2^{ème} trimestre 2021, la situation est devenue hautement inflationniste. Dans ses dernières prévisions **pour les principales économies mondiales², l'OCDE révisé à la hausse le taux d'inflation attendu, il serait de +3,7 % sur 2021 et suivi de +3,9 % sur 2022.**

En effet, le redémarrage mal coordonné et la montée en charge rapide de la production mondiale ont générés des goulets d'étranglement multiples dans les chaînes d'approvisionnement. Aux tensions sur les prix des matières premières ou le transport maritime s'ajoutent des pénuries durables de produits finis, matériaux, etc.

Ainsi, en atteignant 78 dollars fin septembre 2021, le prix du baril de pétrole brut a presque doublé en 12 mois. Mais il n'a fait que retrouver son niveau d'avant crise, en conséquence l'inquiétude restait modérée. En première analyse, la hausse, jugée temporaire, devait se limiter aux seuls produits énergétiques. Ce schéma optimiste est aujourd'hui dépassé.

En plus des tensions sur les matières premières (pétrole) et divers produits intermédiaires (aciers, semi-conducteurs, etc.) **la baisse plus rapide qu'anticipée du chômage va générer à son tour des tensions sur les salaires.**

Cette situation va provoquer une montée du risque financier : **une inflation durablement élevée incitera les banques centrales à revoir leurs taux à la hausse.** Pour l'instant, les principales (réserve fédérale américaine, BCE, etc.) ont décidé de ne pas intervenir, elles pourraient se raviser.

- **Situation économique de la France**

La situation économique de la France s'est rapidement redressée en 2021. La croissance du PIB annuel pourrait même dépasser les +6,3 % prévus actuellement. Et sans nouvelle accélération, la tendance est bien confirmée d'un retour de l'économie française à son niveau d'avant crise juste avant la fin de l'année 2021.

¹ Source : Université Johns-Hopkins

² Les 20 pays composants le « G20 »

Certaines disparités sectorielles face à la crise sont toujours présentes :

- le tourisme, la culture ou le transport aérien restent durablement affectés ;
- l'industrie automobile et aéronautique affrontent une demande faible combinée à des problèmes d'approvisionnement en pièces ;
- la construction ou le commerce n'ont pu revenir que progressivement à leur niveau d'avant-crise ;
- et enfin, d'autres secteurs ont été plutôt favorisés comme les services informatiques ou la filière pharmaceutique dans son ensemble.

Economie française : pertes d'activité mensuelles estimées puis prévues

Écart d'activité économique par rapport au 4^{ème} trimestre 2019, en %



Lecture : en septembre, l'activité économique aurait été en retrait de -0,4 % par rapport au niveau du quatrième trimestre 2019.

Source : calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE, note de conjoncture, 6 octobre 2021

La vigueur de la reprise a entraîné une forte baisse du taux de chômage. Déjà revenu sur son niveau d'avant-crise au printemps 2021, la baisse se poursuit, il est désormais à 7,6 %, niveau historiquement bas. La dynamique baissière pourrait se prolonger, de nombreux secteurs signalent une pénurie de main-d'œuvre.

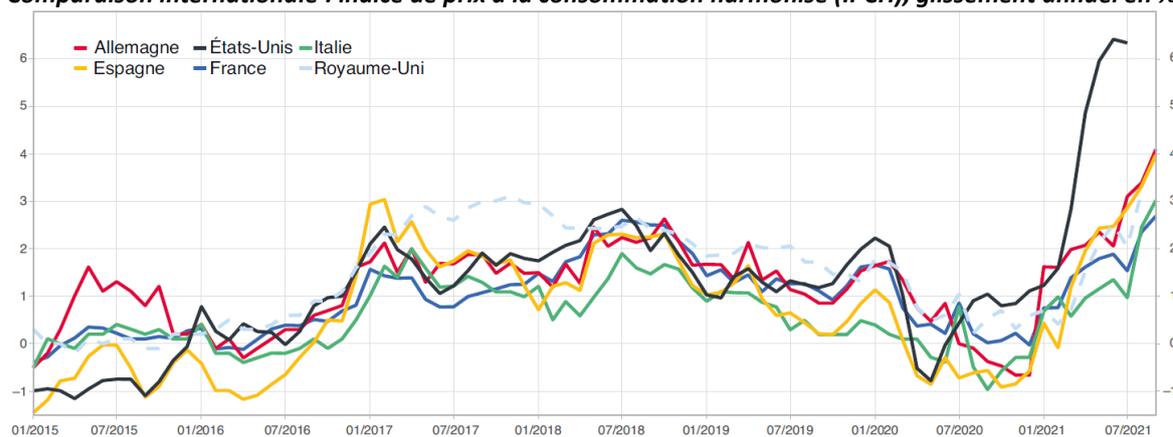
De l'avis général, cette résilience rapide a été rendue possible par la politique de soutien mise en place rapidement par le gouvernement. Les aides versées pour aider les entreprises et les ménages pour faire face à la crise ont été massives et rapides. Les deux principales, la prise en charge de l'activité partielle (34 milliards d'euros versés entre mars 2020 et août 2021) et le fonds de solidarité (36 milliards d'euros versés entre mars 2020 et mi-septembre 2021) représentent à elles seules en dépense annuelle 1,5 point de PIB.

Toutes les mesures n'ont pas donné lieu à des versements de la part de l'État. Avec 142 milliards d'euros de prêts garantis (PGE) ou le report de 49 milliards d'euros de prélèvements sociaux en 2020, ces autres mesures ont complété la protection des entreprises.

Les nouvelles interventions de l'État s'orientent sur du soutien au redémarrage de l'économie et aux investissements (plan de relance, France 2030).

L'inflation est en train de devenir un enjeu social majeur. Pour la France, elle a déjà dépassé le seuil des +2 % au mois d'août et elle ne devrait pas ralentir avant le 1^{er} trimestre 2022. A l'impact sur l'indice des prix à la consommation s'ajoute désormais une hausse du smic. Si les scénarios proposés retiennent des hypothèses qui paraissent basses, ils ne prévoient pas pour autant de réel ralentissement avant plusieurs mois, certains anticipant même une accélération en 2022.

Comparaison internationale : indice de prix à la consommation harmonisé (IPCH), glissement annuel en %



INSEE, note de conjoncture, 6 octobre 2021

• **L'activité du TRM**

La croissance de l'activité du transport routier de marchandises (TRM) mesurée en tonnes-kilomètres reste hésitante. Après avoir retrouvé son niveau d'avant-crise dès l'été 2020, elle baisse ensuite de -2,5 % au 1^{er} trimestre 2021 puis stagne au 2^{ème} trimestre, à +0,9 %. En tendance, elle reste toutefois à +3 % au-dessus de son niveau d'avant-crise, les perspectives pour le 3^{ème} trimestre sont encourageantes.

Les coûts supportés par le TRM s'orientent à la hausse et connaissent actuellement une accélération. La hausse des seuls carburants étant la plus importante, à +28,2 % sur 12 mois pour l'indice gazole (voir en détail ces évolutions indiciaires p. 7 et suivantes).

Après un effondrement des immatriculations de poids lourds en 2020 à -24,4 %, les investissements repartent à la hausse en 2021. Suivant un début d'année 2021 encore modeste, les immatriculations de porteurs neufs renouent avec la croissance au mois d'avril 2021 à +3 % en glissement annuel, les tracteurs routiers suivent en juin, à +5,9 %.

• **L'activité du TRV**

Le transport routier de voyageurs³ (TRV) fait partie des secteurs durablement affectés par la crise. A fin juin 2021, l'indice de chiffre d'affaires du secteur est encore en retrait de -15 % par rapport à sa situation d'avant-crise (fin d'année 2019), son redressement très progressif se poursuit, restant notamment dépendant des évolutions des activités du tourisme.

Lors de la rentrée scolaire, la pénurie de conducteurs a créé de nombreuses difficultés, provoquant même des annulations de service dans certaines régions.

³ Ce périmètre d'activité (groupe 49.39 de la NAF) comprend les lignes interurbaines régulières et le transport scolaire (49.39A - transport routier régulier de voyageurs), le tourisme et l'occasionnel (49.39B - autres transports par autocars) ainsi que les remontées mécaniques (49.39C). Sont exclus notamment les activités de transport terrestre urbain et suburbain de voyageurs (49.31), les taxis (49.32) ou le transport sanitaire (86.90A).

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 15 octobre 2021. 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 2022 » 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 2022.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent des résultats provisoires du 3^e trimestre 2021 ; 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.

Avertissement : l'ensemble des données, les résultats comme les prévisions, sont soumises à des aléas importants. D'une part, la collecte des résultats a été perturbée par la crise sanitaire et, d'autre part, les prévisions sont associées à des hypothèses prises sur le déroulement futur de la crise et de ses conséquences économiques probables, en fonction des informations disponibles au moment de leur élaboration. De même, certaines données, habituellement présentées ou commentées ici, sont restées non disponibles ou s'avèrent peu pertinentes en temps de crise.

1 – France - PIB – Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
INSEE	-8,0	6,3		-1,1	0,0	1,1	2,7	0,5	
PLF 2022	-8,0	6,0	4,0						
Crédit Agricole	-8,0	6,4	3,9	-1,1	0,0	1,1	2,5	0,9	0,7

2 – France – Taux d'inflation

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
Déflateur du PIB									
PLF 2022	2,5	0,5	1,4						
Inflation / IPCH									
INSEE	0,5	1,5		0,4	1,0	0,7	2,1	2,1	
PLF 2022 ^a	0,5	1,5	1,5						
Crédit Agricole	0,5	1,6	1,7	0,1	0,7	1,4	1,7	2,4	

a – indice des prix à la consommation (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	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
INSEE	-8,9	11,9		2,5	0,4	2,4	0,5	0,5	
PLF 2022	-8,9	12,4	4,7						
Crédit Agricole	-8,9	12,4	4,0	2,5	0,4	2,3	1,2	1,0	

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
INSEE ^a	8,0	7,6		8,0	8,1	8,0	7,6	7,6	
Crédit Agricole ^a	7,9	7,9	8,2	7,8	7,8	7,8	7,9	8,1	

^a - Moyenne annuelle = 4^{ème} trimestre

Attention : le niveau moyen ne tient pas compte du chômage partiel mis en place pour accompagner les entreprises durant la crise sanitaire, car il n'entre pas dans les critères définis par le BIT.

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
BdF/BCE	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5		
Crédit Agricole ^a						-0,55	-0,55	-0,55	-0,55

^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	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
<u>France (OAT)</u>									
BdF/BCE	-0,150	0,10	0,40	-0,32	-0,17	0,12	-0,03		
PLF 2022		0,30	0,75						
Crédit Agricole ^a		0,30	0,45				0,12	0,30	0,60
<u>Allemagne (Bund)</u>									
BCE	-0,51			-0,61	-0,46	-0,28	-0,45		
Crédit Agricole ^a		-0,15	-0,25				-0,23	-0,15	0,05

^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	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
BdF/BCE	37			37	50	57			
PLF 2022	42	68	69						
Crédit Agricole ^b		67	65				78	67	65

^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

USD/EURO	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
BdF/BCE	1,14	1,21	1,21	1,19	1,20	1,21	1,18		
PLF 2022	1,14	1,19	1,17						
Crédit Agricole ^a		1,20	1,24				1,16	1,20	1,21

^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	
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
Total pavillon français	-2,4			-1,4	-2,5	0,9			
- national	-2,5			-1,1	-2,5	0,8			
- international	-1,7			-3,4	-3,2	1,8			
- compte d'autrui	-2,5			-1,3	-4,3	2,8			
- compte propre	-2,3			-2,2	9,9	-11,3			

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		
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
Total pavillon français (1)	-17,6			-0,9	-5,3	4,0			

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 poids lourds neufs, bus et autocars – taux de croissance – données brutes

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2020	2021	2022	T4 2020	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	T1 2022
Total pl neufs	-24,4			22,7	-4,0	1,5			
Tracteurs routiers	-31,9			39,0	-11,7	0,8			
Camions	-15,6			7,9	5,0	2,2			
Total autobus & autocars neufs	-11,0			-11,5	-18,0	-31,9			

Source : SDES

Coûts du TRM depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts du TRM calculées en glissement depuis 12 mois. 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 pour les trois activités longue distance ensembles articulés, régional ensembles articulés et régional porteurs, avec et sans le poste gazole.

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 2021.

Remarque : Les indices « analytiques » suivent l'évolution des coûts à partir de sources qui n'ont pas permis généralement de mesurer les effets instantanés en 2020 de la crise liée à la covid-19. 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 trois notes suivantes du CNR, des illustrations et 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 - Régime d'activité partielle et prime défiscalisée à compter du 1er juin 2020](#)
- [Covid-19 - Impact de la crise et coût des mesures sanitaires pour les entreprises de TRM](#)

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

SYNTHESE DES COUTS

	de sept. 2020 à sept. 2021
Longue Distance ensembles articulés	+ 6,8 %
Régional ensembles articulés	+ 6,4 %
Régional porteurs	+ 5,2 %

SYNTHESE DES COUTS - HORS GAZOLE

	de sept. 2020 à sept. 2021
Longue Distance ensembles articulés	+ 1,1 %
Régional ensembles articulés	+ 1,1 %
Régional porteurs	+ 1,0 %

Depuis un an, les coûts du TRM sont orientés à la hausse : + 6,1 % en moyenne entre septembre 2020 et septembre 2021. 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 évènements intervenus sur les indices concernés depuis un an.

Le gazole, dont les variations donnent lieu, par ailleurs, à une indexation légale des prix de transport, reste la composante de coûts la plus volatile. Les autres postes de coûts enregistrent une inflation moyenne proche de + 1 % sur 12 mois.

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

INDICES CARBURANT

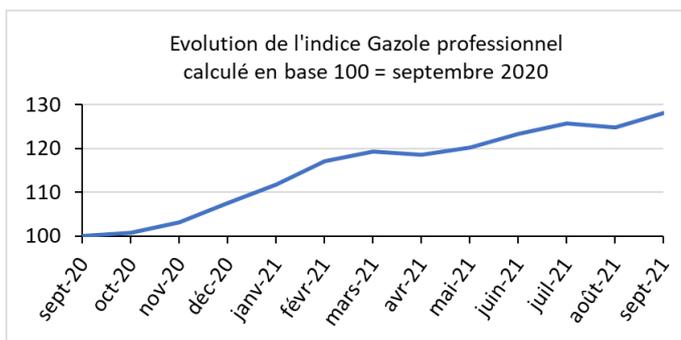
	de sept. 2020 à sept. 2021
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 28,2 %
Gazole hors TVA	+ 23,6 %

(1) Gazole professionnel : Gazole hors TVA, récupération partielle de TICPE déduite.

	de août 2020 à août 2021
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 56,7 %

(1) Dernière valeur connue = août 2021

Commentaires : L'indice gazole professionnel enregistre une inflation marquée depuis 12 mois : + 28,2 % entre septembre 2020 et septembre 2021. Sur la période, l'indice augmente régulièrement tous les mois, à l'exception des mois d'avril et d'août 2021 (cf. graphique ci-contre).



INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	de sept. 2020 à sept. 2021
Maintenance	+ 2,6 %

Commentaires : L'indice augmente de + 2,6 % en un an. Cet indice comprend deux composantes : l'entretien-réparations et les pneumatiques. Les coûts d'entretien augmentent de + 3 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 1,2%. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus.

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

	de sept. 2020 à sept. 2021
Infrastructures	+ 0,4 %

Commentaires : Les tarifs de péages autoroutiers classe 4 ont été revalorisés de + 0,44 % le 1^{er} février 2021. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2021.

INDICES CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	de sept. 2020 à sept. 2021
Longue Distance	+ 1,0 %
Régional	+ 1,0 %

Commentaires : Les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de + 1 % depuis un an. Du côté de la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 1 % à compter du 1^{er} novembre 2020.

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » ont évolué alternativement à la baisse en novembre 2020 (avec la prise en compte de la revalorisation salariale) puis à la hausse à partir de janvier 2021 (avec la revalorisation du SMIC de +1% intervenue au 1^{er} janvier 2021 et l'augmentation du coefficient de la formule appelé "T").

INDICE FRAIS DE DEPLACEMENT

	de sept. 2020 à sept. 2021
Frais de déplacement	+ 1,0 %

Commentaires : Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 1 % à compter du 1^{er} novembre 2020.

INDICES DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	de sept. 2020 à sept. 2021
LD et Régional ensembles articulés	+ 0,6 %
Régional porteurs	+ 0,6 %

Commentaires : L'indice évolue peu depuis un an. L'inflation annuelle des prix de véhicules Euro 6 est limitée en 2021. Les taux d'intérêt restent à un niveau toujours bas. La deuxième composante de l'indice, formée par les assurances flotte et marchandises, augmente de + 0,6 % en 2020.

INDICES COÛTS DE STRUCTURE

	de sept. 2020 à sept. 2021
Longue Distance ensembles articulés	+ 1,0 %
Régional ensembles articulés	+ 1,0 %
Régional porteurs	+ 1,0 %

Commentaires : Les coûts de structure augmentent de + 1 % depuis un an. Les composantes indiciaires *coûts de personnel administratif* et *coûts des communications* enregistrent respectivement une inflation de + 1 % et de + 2,1 %.

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