



SEPTEMBRE 2022

PERSPECTIVES ECONOMIQUES ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

Perspectives économiques	1
Conjoncture et prévisions chiffrées	6
Coûts du transport routier depuis un an	8
1- Coûts du TRM depuis un an.....	8
2- Coûts du TRV depuis un an	11

Au cours de l'année 2022, les risques exogènes se sont matérialisés et la croissance de l'économie mondiale enregistre un ralentissement. Attendue à +3,2 % en 2022, elle bénéficie encore des effets de la reprise post-crise covid. Le ralentissement provient essentiellement des difficultés de l'offre à satisfaire une demande qui commence seulement à ralentir.

L'inflation grandissante réduit le revenu réel des ménages et pèse sur les perspectives 2023, entretenant un risque de récession dans de nombreux pays.

Le TRM et le TRV subissent les hausses de prix des carburants, par exemple +52 % en tendance annuelle pour le gazole TRM. L'ensemble de leurs autres coûts connaît également une inflation importante, proche des +6 %.

Perspectives économiques

- **Tendance de l'économie mondiale**

Malgré la multiplication des facteurs négatifs importants – guerre en Ukraine, événements climatiques, inflation importante, stratégie zéro covid en Chine, etc. - le FMI prévoit pour l'année 2022 une croissance soutenue de l'économie mondiale. Anticipée à + 3,2 %, elle se situerait même un demi-point au-dessus de 2019, avant la crise sanitaire.

Actuellement, la situation économique se détériore, mais de façon progressive. En effet, le point de départ de cette dégradation est au point haut de la reprise post-crise covid. En 2021, la croissance a atteint +6,1 %, puis elle décélère. Elle devrait continuer à se réduire en 2023, pour passer à +2,9 %, contrainte par une inflation forte.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

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

Source : FMI – juillet 2022

Les bénéfices de la reprise s'amenuisent, la persistance des tensions, des désorganisations des chaînes d'approvisionnement mondiales facilitent la diffusion de l'inflation. Selon le FMI, la hausse mondiale des prix à la consommation devrait passer de +4,7 % en fin d'année 2021, à +8,3 % en fin d'année 2022. Au 1^{er} semestre 2022, l'OCDE a mesuré qu'elle était encore provoquée à 60 % par les hausses des coûts dans les chaînes de production. Si la composante salaire n'est pas à négliger, la dynamique actuelle repose essentiellement sur les prix des produits énergétiques, des matières premières ou de certains produits intermédiaires qui restent élevés. Dans le sillage du prix du pétrole et entretenues par des mécanismes de compensation entre marchés des énergies, les autres produits énergétiques – électricité ou gaz – connaissent des hausses également spectaculaires.

En dehors de tensions spécifiquement liées à la guerre en Ukraine, la fin du cycle haussier s'amorce pour le pétrole. Si le brut connaît un pic très élevé en mars, à 139,1 dollars le baril de Brent, le second pic, à 123,96 dollars en juin, est moins élevé et sur le 3^{ème} trimestre la tendance reste à la baisse. Le baril est actuellement sous la barre des 95 dollars et la plupart des analystes anticipent une stabilisation sur la fin de l'année. Les tensions restent fortes pour les autres énergies dont les cours restent orientés à la hausse, notamment sur les marchés européens.

De même, le cours de l'acier s'est stabilisé et s'oriente à la baisse, alors que les cours des matières agricoles restent sous tension.

Les causes actuelles de l'inflation sont bien identifiées et les gouvernements ou les institutions financières ont pris rapidement des mesures pour en limiter les effets :

- D'une part, des dispositifs mis en place par les gouvernements pour soutenir le pouvoir d'achat des ménages ou réduire les prix des énergies ou des produits alimentaires, comme le « bouclier tarifaire » en France.
- D'autre part, l'ensemble des grandes banques centrales relèvent leurs taux directeurs pour freiner l'inflation, entraînant également le resserrement de leur politique accommodante de rachats d'actifs et provoquant des hausses du coût du crédit et des risques de défaillance pour les économies les plus exposées.

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

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

Source : FMI – juillet 2022

Les anticipations (OCDE, FMI, etc.) convergent sur l'effet général de l'inflation et le niveau attendu pour 2022. A noter également des variations importantes d'un pays à l'autre : à +25 % pour la Turquie, +17 % pour la Russie, +9,0 % pour le Royaume-Uni, +8,3 % pour les États-

Unis et l'Allemagne, entre +6,0 % et +6,6 % pour la France ou +2,4 % pour la Chine et +2,1 % pour l'Australie, un des pays les moins impactés. Selon le scénario proposé par le FMI, l'inflation devrait ainsi atteindre en moyenne +6,6 % dans les économies développées et +9,5 % dans les économies émergentes.

Pour l'instant, le consensus anticipe aussi des corrections potentiellement à la hausse. Les risques négatifs et exogènes restent à un niveau très élevé et, même si la plupart se sont déjà matérialisés, de nouveaux développements sont possibles :

- En début d'année, le déclenchement de la guerre en Ukraine ajoute aux désordres et assombrit les perspectives, notamment de l'économie européenne. La guerre a entretenu les tensions sur les marchés énergétiques ou agricoles mondiaux. Pour de nombreux pays émergents, l'Ukraine est un fournisseur important de céréales et si les tensions s'atténuent, le risque reste très élevé.
- Le risque sanitaire avec les suites de l'épidémie de covid n'est pas écarté. Le reconfinement dans des grandes villes chinoises en est la principale manifestation. La possibilité de nouveaux épisodes épidémiques en Chine ou ailleurs d'ici la fin de l'année est forte.
- Après les inondations en zone tropicale ou les chaleurs extrêmes de l'hémisphère nord, le risque climatique reste également élevé d'ici la fin de l'année.

À moyen terme :

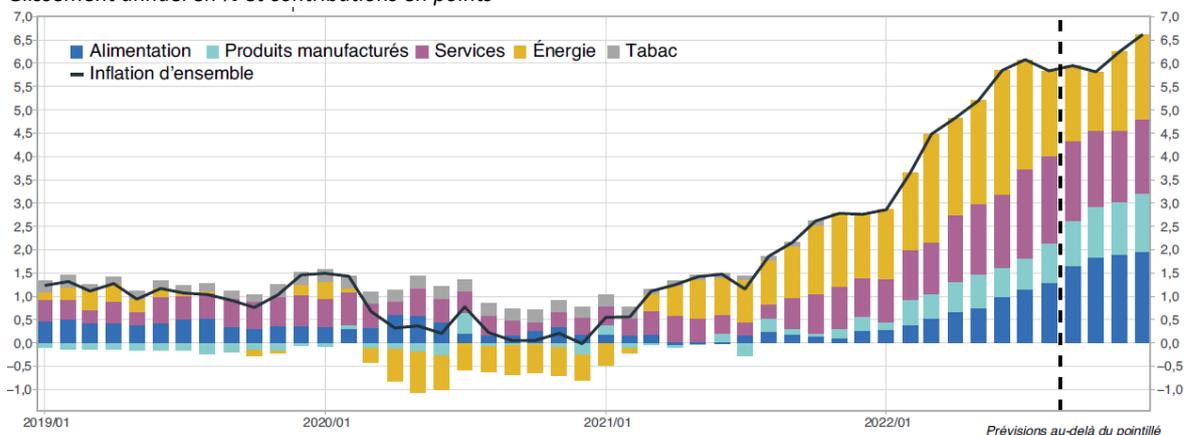
- Les enjeux de transition énergétique vont maintenir des coûts énergétiques potentiellement élevés.
- Le commerce mondial pourrait pâtir des stratégies géopolitiques moins globales. Différents États favorisent désormais l'émergence de « blocs affinitaires », potentiellement antagonistes entre eux et de surcroît pouvant conduire à des politiques protectionnistes.

• Situation économique de la France

Les dégradations de l'environnement international affectent l'économie française. La croissance annuelle du PIB se contracte, à +2,6 % sur l'année 2022 selon le scénario proposé par l'INSEE, après +6,8 % en 2021. La tendance baissière est provoquée à la fois par une contraction des dépenses des ménages et un ralentissement significatif des investissements.

Inflation d'ensemble et contributions par poste

Glissement annuel en % et contributions en points



Lecture : en août 2022, les prix à la consommation ont progressé de 5,8 % sur un an, selon l'estimation provisoire. Ils progresseraient de 5,9 % sur un an en septembre 2022.

Source : Insee

INSEE, point de conjoncture, 7 septembre 2022

Ce mouvement est entretenu par l'inflation qui se diffuse dans l'ensemble des secteurs et qui accélère. Sur l'année, l'INSEE prévoit qu'elle atteigne +6,6 % en décembre 2022, soit une hausse en moyenne annuelle de +5,3 % sur 2022.

Les mesures prises par le gouvernement - bouclier sanitaire, ristourne gazole, etc. - ont eu un effet limitateur sur l'inflation, elle est moins importante en France que dans la plupart des pays voisins.

La plupart des analystes prévoient un ralentissement de l'inflation et un rééquilibrage progressif de la situation en 2023. Dans ce scénario, la croissance du PIB en 2023 serait comprise entre +1,2 % et 2,1 % avec une inflation qui resterait sous la barre des 4,5 % à la fin de l'année. Mais avec les aléas importants pesant sur les marchés énergétiques, notamment en Europe pour la fin de l'année, la tendance pourrait s'inverser. La dynamique actuelle pourrait alors se prolonger et l'inflation augmenterait encore pour atteindre +7 % en 2023, elle serait accompagnée d'une récession avec une baisse du PIB à -1,3 %, selon un scénario alternatif qualifié de pessimiste par la Banque de France (*Projections macroéconomiques*, juin 2022).

Pour l'instant, le niveau de croissance est toujours favorable et porteur en termes de création d'emplois. Le chômage continue de se réduire et pourrait descendre à 7 % de la population active à la fin de l'année 2022. Parmi les difficultés actuelles de l'offre, la pénurie de main-d'œuvre reste une préoccupation majeure dans l'ensemble des secteurs économiques. Pour 2023, avec une croissance économique qui ralentit, la Banque de France prévoit un taux de chômage qui repartirait à la hausse.

Taux de chômage au sens du BIT

Moyenne trimestrielle en % de la population active, données CVS



Champ : France (hors Mayotte), personnes de 15 ans ou plus vivant en logement ordinaire. Prévisions au-delà du pointillé

Source : Insee, enquête Emploi

INSEE, note de conjoncture, 24 juin 2022

• **L'activité du TRM**

Le transport routier de marchandises (TRM) connaît, en début d'année 2022, un fort ralentissement de ses marchés. Au 1^{er} trimestre, il est de -5 % en tonne-kilomètre par rapport au trimestre précédent, cette baisse suit la tendance de l'économie générale. Mais, selon les soldes d'opinion des chefs d'entreprises du TRM, l'activité d'avril à août reste plutôt favorable et au-dessus de la tendance moyenne de long terme.

Les entreprises de TRM font face à des difficultés majeures, moins avec leurs clients que leurs fournisseurs. L'ensemble de la filière est victime de l'inflation, notamment du prix des carburants. Ainsi, depuis décembre 2021, le gazole est en hausse de 38,8 % (indice gazole professionnel).

Les problèmes d'approvisionnement qui frappent l'industrie automobile concernent également le segment des poids lourds. Les investissements des entreprises de TRM progressent par à-coup, non pas à cause de difficultés à investir, mais par l'incapacité des constructeurs à livrer des véhicules dans des délais raisonnables au prix annoncé. L'ensemble des coûts hors gazole progressent de plus de +5 %.

La pénurie de conducteurs s'accroît au cours de l'année.

- **L'activité du TRV**

En 2022, le redémarrage progressif du tourisme prolonge le rebond de la reprise post-covid. Toutefois, l'indice d'activité du secteur¹ était encore à la fin du 1^{er} trimestre à 10 points sous son niveau d'avant-crise covid.

Le secteur fait face à l'inflation majeure de ses coûts, le gazole connaît une hausse moyenne de 26,8 % entre décembre 2021 et août 2022 (gazole professionnel – TRV). Pour le transport scolaire par autocar, le CNR mesure également à +6 % la hausse des coûts hors gazole.

¹ IAST du 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 12 septembre 2022. Les organismes producteurs sont : la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, BNP-Paribas, le Crédit Agricole, le FMI, l'INSEE, l'OCDE et le SDES.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent des résultats du 2^e trimestre 2022 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 juin. Au-delà, l'ensemble des valeurs sont des prévisions.

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

1 – France - PIB – Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	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	
BdF/BCE	6,85	2,3	1,2						
BNP PARIBAS	6,8	2,3	2,1						
Crédit Agricole	6,8	2,4	1,3	0,4	-0,2	0,3	0,2	0,3	

2 – France – Taux d'inflation

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-4)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
Déflateur du PIB									
BdF/BCE	0,8	2,4	3,2						
Inflation / IPCH									
INSEE (1)	2,8	6,6		2,8	4,5	5,8	5,9	6,6	
BdF/BCE	2,1	5,6	3,4						
BNP PARIBAS	2,1	5,9	3,6						
Crédit Agricole	1,6	5,5	4,5	2,7	3,7	5,3	6,3	6,3	

(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	1,7		-0,3	0,6	0,5	0,4	0,3	
BdF/BCE	11,4	1,5	0,8						
Crédit Agricole	11,3	1,6	1,7	-0,3	0,6	0,4	0,4	0,4	

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
INSEE ^a	7,2	7,0		7,2	7,1	7,2			
BdF/BCE	7,9	7,4	7,7						
Crédit Agricole	7,7	7,2	7,4	7,2	7,1	7,1	7,2	7,0	

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

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	0,0	1,3	-0,6	-0,5	-0,4			
Crédit Agricole ^a						-0,21	0,6	0,98	1,28

^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	1,3	1,8	0,1	0,6	1,6			
BNP PARIBAS ^a		2,38	2,85			1,80	2,15	2,38	
Crédit Agricole ^a		3,10	2,80			2,06	2,80	3,10	2,80
Allemagne (Bund)									
BCE	-0,37			-0,30	0,10	1,05			
BNP PARIBAS ^a		1,80	2,25			1,37	1,60	1,80	
Crédit Agricole ^a		2,50	2,10			1,51	2,20	2,50	2,50

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
FMI ^a	69,07	103,88	91,07						
BdF/BCE	71,1	105,8	93,4						
BNP PARIBAS ^b		122	125			115	120	122	
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
BdF/BCE	1,18	1,07	1,05	1,14	1,12	1,06			
BNP PARIBAS ^a		1,12	1,20			1,05	1,09	1,12	
Crédit Agricole ^a		1,10	1,15			1,05	1,08	1,10	1,15

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

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		
	2021	2022	2023	T4 2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023
Total pavillon français (1)	0,1			9,6	6,4				

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 – 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
SDES (1)									
- Total pl neufs	4,1			-3,5	5,4				
- Total autobus & autocars neufs	7,2			-11,2	3,4				
OVI (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 de juillet 2022. Les évolutions annuelles de coûts des véhicules GNV (GNL ou GNC) sont donc calculées entre juillet 2021 et juillet 2022.

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

SYNTHESE DES COÛTS

	Sur un an	Depuis décembre 2021
Longue distance EA - Gazole	+ 18,1 %	+ 15,3 %
Longue distance EA - GNL	+ 31,5 %	+ 12,7 %
Régional EA - Gazole	+ 17,6 %	+ 15,1 %
Régional EA - GNC	+ 30,8 %	+ 12,9 %
Régional porteurs - Gazole	+ 15,3 %	+ 13,3 %

Précisions sur les évolutions :

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

SYNTHESE DES COÛTS – HORS CARBURANT

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

Précisions sur les évolutions :

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

Depuis un an, les coûts du TRM enregistrent une inflation significative : + 17 % en moyenne entre août 2021 et août 2022 pour les indices synthétiques des poids lourds au Gazole et + 31 % entre juillet 2021 et juillet 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 août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
Gazole hors TVA	+ 44,6 %	+ 34,0 %
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 51,5 %	+ 38,8 %

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

Commentaires : le prix moyen du gazole HTVA enregistre une inflation record depuis 12 mois : + 44,6 % entre août 2021 et août 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.

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 juil. 2021 à juil. 2022	Depuis décembre 2021
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 107,6 %	+ 19,5 %

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

Commentaires : l'indice carburant GNV augmente de + 107,6 % entre juillet 2021 et juillet 2022. Le pic a été atteint en avril 2022.

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
Maintenance	+ 7,0 %	+ 5,1 %

Commentaires : l'indice Maintenance augmente de + 7 % en un an. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 6,2 % 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 + 60 % en un an.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De juil. 2021 à juil. 2022	Depuis décembre 2021
Maintenance - GNV	+ 5,4 %	+ 4,5 %

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation de + 5,4 % entre juillet 2021 et juillet 2022.

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

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

Commentaires : les tarifs de péages autoroutiers classe 4 ont été revalorisés de + 2,1 % 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 août 2021 à août 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 août 2021 à août 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 août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
LD et Régional ensembles articulés	+ 3,6 %	+ 3,4 %
Régional porteurs	+ 3,1 %	+ 3,0 %

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 août 2021 à août 2022	Depuis décembre 2021
Longue Distance ensembles articulés	+ 6,7 %	+ 5,9 %
Régional ensembles articulés	+ 6,9 %	+ 6,4 %
Régional porteurs	+ 6,9 %	+ 6,4 %

Commentaires : les coûts de structure augmentent de + 6,8 % 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 août 2021 à août 2022	depuis décembre 2021
Indice synthétique TRV scolaire	+ 7,3 %	+ 6,1 %
Indice synthétique TRV scolaire - hors gazole	+ 3,7 %	+ 3,4 %
Gazole professionnel TRV	+ 39,7 %	+ 26,8 %
Conducteur TRV scolaire	+ 2,4 %	+ 2,8 %
Maintenance TRV scolaire	+ 6,2 %	+ 4,2 %
Matériel TRV scolaire	+ 3,7 %	+ 3,5 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 4,4 %	+ 3,6 %