



SEPTEMBRE 2021

PERSPECTIVES ECONOMIQUES ET COÛTS DU TRM

Sommaire

Perspectives économiques.....	1
Conjoncture et prévisions chiffrées.....	6
Coûts du TRM depuis un an.....	8

La situation sanitaire reste très incertaine et perturbante pour l'économie, toutefois l'impact des vagues successives de l'épidémie se réduit pour de très nombreux pays. L'activité économique connaît des phases de reprises très dynamiques, causant des phénomènes de pénurie. Les tensions sont accentuées par des désordres persistants dans les chaînes d'approvisionnement mondiales (rupture, désynchronisation, etc.) aussi provoqués par la crise sanitaire.

Ainsi, la croissance de l'économie mondiale devrait avoisiner les +6,0 % en 2021. Cette hausse est également la prévision retenue pour l'économie française.

En dehors des aléas sanitaires, la principale inquiétude à court terme concerne l'inflation. Elle pourrait dépasser les niveaux censés déclencher des mesures de durcissement de la part des banques centrales, qui ont décidé de ne pas intervenir pour l'instant.

Le TRM français a connu un regain d'activité important en fin d'année 2020 et depuis les évolutions moyennes sont relativement faibles. Portés par la hausse du carburant, les coûts connaissent une forte pression inflationniste, comprise entre +4 % et +5,2 % sur un an.

Le TRV reste plus structurellement affecté. Actuellement avec la rentrée scolaire, la pénurie de conducteurs vient amplifier la désorganisation du secteur.

Perspectives économiques

• Tendances de l'économie mondiale

L'épidémie de covid-19 se poursuit, le pic des vagues successives frappent durement les populations, les mesures de freinage affectent l'activité humaine, les déplacements et les résultats économiques.

Avec une baisse de l'ordre de -3,2 % à -3,5 % sur l'année 2020, l'économie mondiale a subi un choc inédit dans l'histoire récente. Par comparaison, les crises précédentes ont le plus souvent généré de forts ralentissements durant lesquels la croissance mondiale décroche

de sa moyenne de longue période, autour de +3,5 % par an, pour se rapprocher de +2 %¹. De même, la crise de 2008/2009, a provoqué un retrait modeste de -0,5 %.

L'épidémie impose désormais son calendrier, et finalement le fort rebond économique de l'après 1^{ère} vague à la mi-2020 a vite été effacé par les effets de la vague suivante dès l'automne.

Perspectives mondiales : croissance du PIB

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

Source : FMI – juillet 2021

Pour l'instant le principal facteur à prendre en compte reste encore la situation sanitaire mais son impact s'atténue. En effet, les progrès face à l'épidémie sont nombreux : stratégies de freinage moins contraignantes, couverture vaccinale en progression rapide.

Les scénarios de croissance proposés pour l'année 2021 tablent sur une reprise forte, notamment en Asie et aux Etats-Unis, entérinant les résultats économiques déjà enregistrés aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres. La progression de la vaccination, 25 % de la population mondiale couverte², constitue *a priori* un signe encourageant. Mais *a contrario*, les vagues successives de l'épidémie se poursuivent, et portées par des variants plus agressifs, elles provoquent aussi le maintien ou le renforcement de restrictions sanitaires strictes. La forte disparité géographique dans la couverture vaccinale, entre des pays atteignant 80 % et d'autres encore sous les 10 % de la population protégée, accentue ces risques qui vont continuer de limiter les perspectives de reprises pour de nombreuses filières économiques, dont les plus mondialisées.

A ce titre, le scénario nécessite d'être nuancé avec des hypothèses sanitaires dégradés. Ainsi, selon le FMI, la croissance mondiale serait alors réduite de -1 point en 2021 et de -1,5 point en 2022. Elle passerait ainsi de +6,0 % à +5,0 % en 2021 et de +4,9 % à +3,4 % en 2022. Malgré tout, **à court terme, la baisse enregistrée en 2020 pourrait être absorbée, et l'économie mondiale retrouverait, avant la fin de l'année 2022, son niveau d'avant-crise.**

Aux incertitudes sanitaires s'ajoutent des tensions provoquées par la reprise :

- **Le prix des matières premières s'envole.** A plus de 70 USD le baril de Brent, le pétrole est revenu à son niveau d'avant crise, en hausse de +45 % depuis le début de l'année.
- **L'inflation attendue pour 2021 sera importante**, elle est estimée à +2,4 % par le FMI sur le périmètre des économies développées, contre +0,7 % en 2020 ou +1,4 % en 2019. Tant qu'elle reste provoquée ou entretenue par la remontée rapide des cours mondiaux des matières premières ou du fret international, ses conséquences seront limitées. Pour l'instant, aucune institution financière majeure n'a annoncé vouloir renoncer aux politiques monétaires accommodantes mises en place avec la crise, même si l'inflation dépasse les seuils prévus pour déclencher une intervention sur les taux d'intérêt. Certaines mettent même en place de nouveaux instruments d'intervention pour éviter toute défaillance des Etats les plus fragilisés.

¹ Ainsi par exemple, lors la crise provoquée par le krach boursier de 2001, la croissance mondiale passe de +4,9 % en 2000 à +2,4 % en 2001 (source OCDE).

² L'Université Johns Hopkins recense 1,9 milliards d'individus totalement vaccinés au 27 août 2021.

- **Des goulets d'étranglement multiples apparaissent** dans les chaînes d'approvisionnement qui restent désorganisées et cette situation débouche sur des pénuries importantes pouvant paralyser des industries entières. Ainsi actuellement, la pénurie de certains composants électroniques bloque les chaînes de production de l'industrie automobile. Au niveau mondial, de nombreux marchés restent très perturbés, désynchronisés les uns des autres, les tensions sont donc fortes.

Il reste des marges de manœuvre pour favoriser une reprise potentiellement plus forte : la résilience des marchés et de la consommation sont apparues élevées et les phases de rebond ont été plus fortes qu'anticipé. A ce titre, les différents plans de relance initiés dans de nombreux pays sont salués unanimement comme autant d'outils pertinents pour dynamiser les prochains rebonds et permettre un redémarrage plus fort et plus durable.

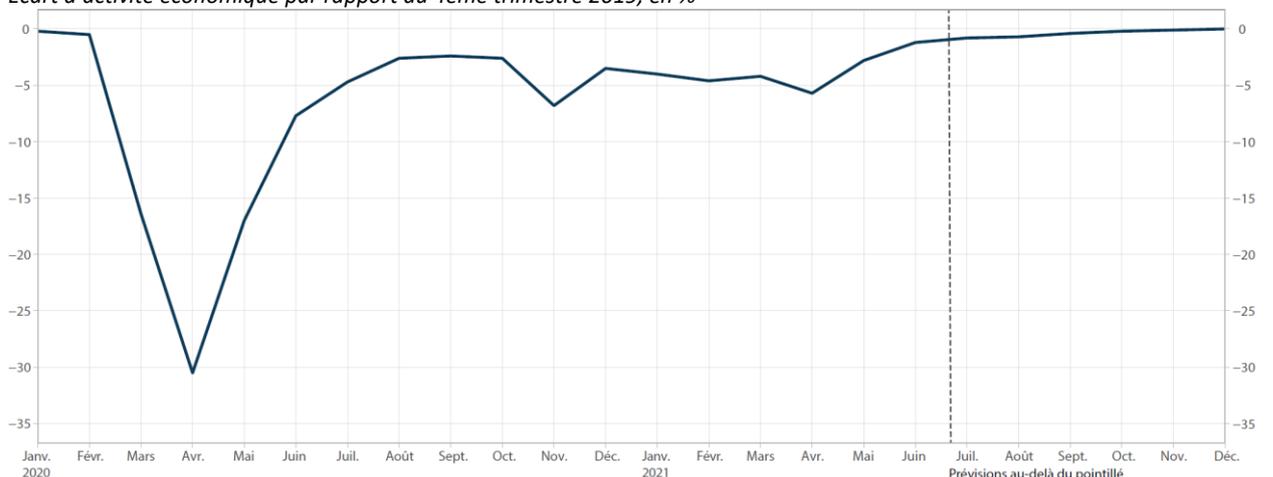
Les incertitudes portent également sur les conséquences à plus long terme, en effet le stock de dettes publiques mais également privées s'accumule depuis le début de la crise. Si les taux bas ou négatifs pratiqués actuellement par les Banques centrales limitent voire en neutralisent le coût, une simple révision des taux peut mettre en difficultés de nombreux Etats, leur devise ou leurs marchés.

- **Situation économique de la France**

Désormais protégée des formes les plus graves de la covid-19 par la vaccination, la population en métropole est soumise à des restrictions de moins en moins fortes. Pour l'économie, chaque phase de repli est suivie d'un rebond rapide. Ainsi, au cours du 2^{ème} trimestre 2021, un rebond en mai et juin a absorbé le creux d'avril avec une croissance trimestrielle qui atteint +1,1 %. **Dans un contexte sanitaire qui reste dégradé et incertain, la croissance de l'économie française en 2021 est désormais attendue entre +6,0 % et +6,3 %**, avec un retour à un niveau d'avant crise (4^{ème} trimestre 2019) avant la fin de l'année.

Economie française : pertes d'activité mensuelles estimées puis prévues

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



Lecture : en juin, l'activité économique a été en retrait d'environ 1,2 % par rapport au niveau du quatrième trimestre 2019. Elle se stabiliserait en septembre à -0,4 % par rapport à ce niveau.

Source : calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE, note de conjoncture, 7 septembre 2021

Les différentes mesures gouvernementales pour pallier aux conséquences sociales ou économiques de la crise et des restrictions sanitaires semblent fonctionner. Ainsi, à 8,1 %, le taux de chômage s'est stabilisé en revenant à son niveau historiquement bas d'avant-crise. De même, les défaillances d'entreprise n'ont pas connu d'accélération brutale et leur trésorerie a été globalement préservée. La relance rapide des investissements, attendus à +9,1 % sur l'année 2021, témoigne de la bonne santé du tissu industriel pris dans son

ensemble. Ainsi, depuis le mois de mai 2021, l'indicateur de climat des affaires³ est revenu au-dessus de sa moyenne de long terme.

Même avec un effet rebond qui s'amenuise rapidement, les perspectives pour 2022 restent satisfaisantes avec une croissance attendue légèrement au-dessus de +4 %, ce niveau de croissance s'entend tant que la situation sanitaire ne se dégrade pas à nouveau.

A très court terme, la croissance rencontre toutefois des difficultés conjoncturelles. En France comme dans de nombreux pays en Europe, les **pénuries sur certains intrants** s'ajoutent à celles **de la main-d'œuvre** dans de nombreux secteurs comme l'agriculture, le transport, le bâtiment ou la restauration. Une partie de la demande intermédiaire et finale ne peut être satisfaite. **Cette situation renforce la mécanique inflationniste.**

L'impact inflationniste est supposé limité dans le temps car principalement en lien avec des facteurs extérieurs provisoires. Toutefois, les effets sur le pouvoir d'achat ne sont pas sans conséquences. En août 2021, en glissement annuel, l'indice des prix (IPCH) s'élève ainsi à +2,4 % et à +12 % pour les seuls produits énergétiques. Les prévisions tablent actuellement sur une inflation qui se réduirait progressivement sur la fin de l'année, ce point reste à surveiller, car notamment les prix des produits énergétiques restent en tension. Progressivement, divers mécanismes inflationnistes peuvent se déclencher. Ainsi, en dépassant +2 %, l'inflation a déjà provoqué une hausse « automatique »⁴ de +2,24 % du smic horaire brut, et ce après une première hausse de +0,99 % au 1^{er} janvier 2021.

- **L'activité du TRM**

En moyenne trimestrielle, l'indice de chiffre d'affaires⁵ du fret routier en France connaît **un rebond important au 4^{ème} trimestre 2020 à +7,8%. Malgré un ralentissement au 1^{er} et au 2^{ème} trimestre 2021, en tendance, il reste au-dessus de son niveau d'avant-crise.**

La reprise au 3^{ème} trimestre 2021 devrait suivre la tendance générale de l'économie française, mais en étant contrarié par les tensions sur les prix du carburant ou des problèmes de recrutement qui se sont accentués.

A noter que l'enquête statistique officielle qui mesure l'activité du TRM français connaît d'importantes évolutions conduisant notamment à un meilleur échantillonnage. Parmi les modifications notables, une forte réévaluation de la part du compte d'autrui qui passe ainsi, avant crise (1^{er} trimestre 2019), de 78 % avant révision à 88 % après révision.

- **L'activité du TRV**

Les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) ont vu en 2020 l'ensemble de leurs marchés affectés durablement par la crise. A fin mai 2020, en moyenne, le chiffre d'affaires du secteur⁶ est en recul de -40 %⁷ par rapport à une situation d'avant-crise (fin d'année 2019), il est ainsi revenu à son niveau moyen de 2015. En rythme annuel, la baisse est de -17,6 % à la fin de l'année 2020.

Au cours du 2^{ème} trimestre 2021, le secteur connaît, comme le reste de l'économie française, un regain d'activité significatif. Mais, les activités du TRV fonctionnent beaucoup en complémentarité et avec du personnel de conduite à temps partiel. Ainsi, au cours de

³ Moyennes des perspectives à court terme des entreprises (solde d'opinion).

⁴ Selon le mécanisme prévu par la loi LRT du 3 décembre 2008 (Code du travail, article L3231-5)

⁵ IAST, Indice d'activité des services de transport, source SDES

⁶ 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).

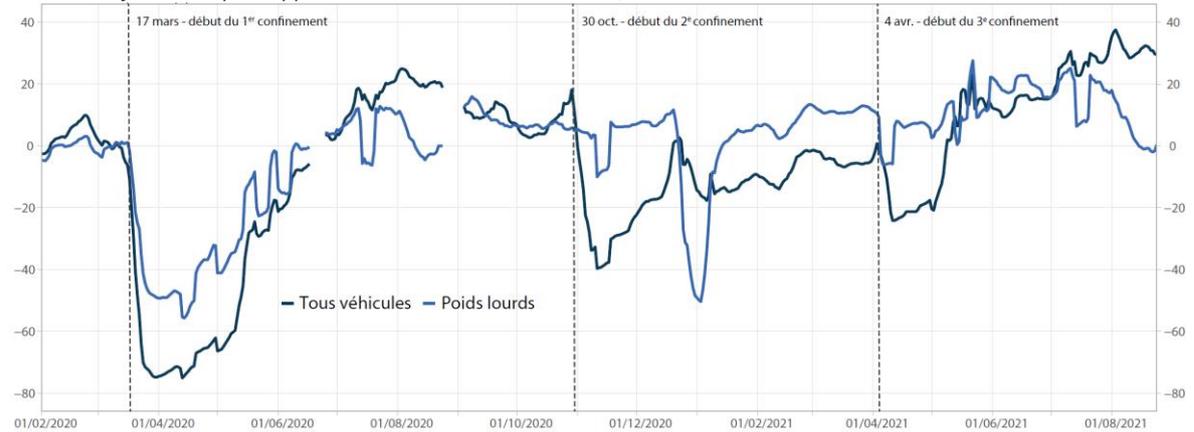
⁷ Variation de l'indice de chiffre d'affaires, données cvs et cjo, source INSEE

l'année 2021, le redémarrage trop partiel ou limité à certaines activités s'est avéré être une source de difficultés structurelles pour de nombreuses entreprises.

Si le TRV connaît, comme de nombreux secteurs, une pénurie de main d'œuvre, le problème apparaît accentué par des spécificités fortes. De fait, le temps de travail est réduit à certaines plages horaires, donc traditionnellement, pour de très nombreux conducteurs d'autocar, ce métier constitue une activité complémentaire. Avec la crise sanitaire et l'arrêt prolongé des activités du TRV, une partie des conducteurs se sont donc tournés vers leurs autres métiers, devenant indisponibles au moment de la reprise.

Trafic routier en France

Perte de trafic routier par rapport à une situation d'avant-crise, en %



Lecture : le 22 août 2021, l'indicateur de trafic routier en France était de 2 % inférieur pour les poids lourds et de 31 % supérieur pour tous les véhicules, par rapport à une situation d'avant-crise.

Note : le dernier point de données est le 24 août 2021. La situation d'avant-crise est définie comme la moyenne du trafic journalier sur la période du 13 janvier au 9 février 2020.

Source : Cerema, calculs Insee

INSEE, note de conjoncture, 7 septembre 2021

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 septembre 2021. 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 2021 ; 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.

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	6,0		-1,1	0,0	1,1	3,4	0,7	
BdF/BCE	-8,0	5,8	4,1						
BNP PARIBAS	-8,0	6,0	4,6						
Crédit Agricole	-8,0	5,8	4,3	-1,5	-0,1	0,2	3,6	1,1	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
<u>Déflateur du PIB</u>									
BdF/BCE		-0,6	1,2						
<u>Inflation / IPCH</u>									
INSEE	0,5	1,5		0,4	1,0	0,7			
BdF/BCE	0,5	1,5	1,2						
BNP PARIBAS	0,5	1,8	1,3						
Crédit Agricole	0,5	1,9	1,5	0,1	1,0	1,8	2,1	2,6	1,9

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	9,2		2,5	0,4	2,4	1,0	0,8	
BdF/BCE	-8,9	11,6	2,8						
Crédit Agricole	-8,9	9,4	4,1		0,2	0,1	1,6	1,2	

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	8,2		8,0	8,1	8,1			
BdF/BCE	8,0	8,7	9,2						
Crédit Agricole				8,1	8,6	9,0	9,3	9,5	9,1

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			
Crédit Agricole ^a						-0,5	-0,5	-0,5	-0,5

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
France (OAT)									
BdF/BCE	-0,150	0,10	0,40	-0,32	-0,17	0,12			
BNP PARIBAS ^a		0,55	0,30		-0,11	0,14	0,35	0,55	
Crédit Agricole ^a		0,35	0,10			0,17	0,20	0,35	0,40
Allemagne (Bund)									
BCE	-0,51			-0,61	-0,46	-0,28			
BNP PARIBAS ^a		0,10	0,00		-0,33	-0,20	0,00	0,10	
Crédit Agricole ^a		-0,10	-0,30			-0,17	-0,20	-0,10	-0,15

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
FMI ^a	41	65	63						
BdF/BCE	42,3	65,8	64,6						
Crédit Agricole ^b		70	60			75	67	70	67

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			
BNP PARIBAS ^a		1,17	1,14		1,18	1,20	1,18	1,17	
Crédit Agricole ^a		1,20	1,24			1,19	1,20	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			-1,1	-2,2				
- national	-2,5			-1,1	-2,1				
- international	-1,7			-3,1	-4,0				
- compte d'autrui	-2,5			-1,1	-3,8				
- compte propre	-2,3			-1,0	9,0				

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 – 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					
Tracteurs routiers	-31,9			39,0					
Camions	-15,6			7,9					
Total autobus & autocars neufs	-11,0			-11,5					

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 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 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, les illustrations 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 août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Longue Distance ensembles articulés	+ 5,2 %	+ 3,7 %
Régional ensembles articulés	+ 4,9 %	+ 3,4 %
Régional porteurs	+ 4,0 %	+ 2,7 %

SYNTHESE DES COUTS - HORS GAZOLE

	de août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Longue Distance ensembles articulés	+ 1,0 %	+ 0,4 %
Régional ensembles articulés	+ 1,0 %	+ 0,3 %
Régional porteurs	+ 1,0 %	+ 0,2 %

Depuis un an, les coûts du TRM sont orientés à la hausse : + 4,7 % en moyenne entre août 2020 et août 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 événements 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.

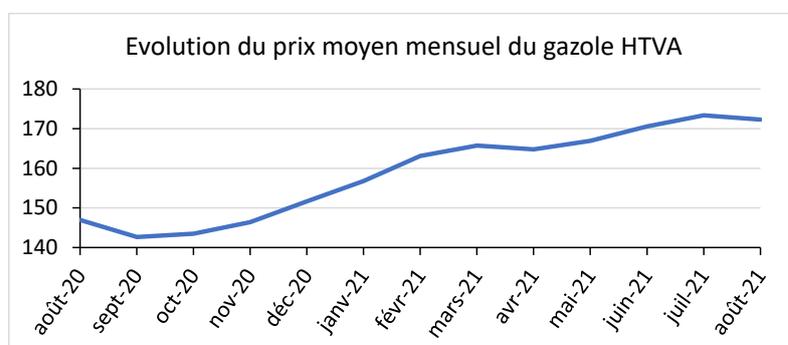
- **Les composantes de coûts (indices CNR « analytiques »)**

INDICES CARBURANT

	de août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Gazole hors TVA	+ 17,2 %	+ 13,6 %
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 20,5 %	+ 16,1 %

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

Commentaires : Le prix moyen du gazole hors TVA enregistre une inflation marquée depuis 12 mois : + 17,2 % entre août 2020 et août 2021. Sur la période, son évolution mensuelle n'est pas linéaire (cf. graphique ci-dessous).



INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	de août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Maintenance	+ 2,6 %	+ 2,3 %

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 + 3,1 % depuis un an, alors que les coûts pneumatiques s'accroissent de + 1,2%.

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

	de août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Infrastructures	+ 0,4 %	+ 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 août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Longue Distance	+ 1,0 %	- 0,5 %
Régional	+ 1,0 %	- 0,5 %

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 août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Frais de déplacement	+ 1,0 %	+ 0,0 %

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 août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
LD et Régional ensembles articulés	+ 0,4 %	+ 0,6 %
Régional porteurs	+ 0,5 %	+ 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 août 2020 à août 2021	depuis décembre 2020
Longue Distance ensembles articulés	+ 0,9 %	+ 0,6 %
Régional ensembles articulés	+ 0,9 %	+ 0,4 %
Régional porteurs	+ 0,9 %	+ 0,4 %

Commentaires : Les coûts de structure augmentent de +0,9 % depuis un an. Les composantes indiciaires *coûts de personnel administratif* et *coûts des communications* enregistrent respectivement une inflation de + 1 % et de + 1,6 %.

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