

Les coûts du TRM

Bilan 2021 et perspectives pour 2022

Le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision des coûts. Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, ce document, publié chaque année, doit permettre aux entreprises de transport de se comparer à des tendances sectorielles pour 2021 et à des prévisions, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes pour 2022.

L'inflation très marquée de 2021 conduit le CNR à opérer des calculs spécifiques pour rendre compte d'éléments conjoncturels marquants pour les entreprises de transport routier de marchandises (principalement l'inflation des prix de véhicules et de la masse salariale).

En 2021, la hausse du prix de revient complet enregistrée par le CNR atteint en moyenne + 4,8 %.

Pour 2022, le facteur déterminant sera l'évolution du coût du personnel, dépendante d'une part des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite) et d'autre part de la tension sur le marché (non prise en compte ici). Autre point à souligner dans l'environnement économique des transporteurs, les prix de matières premières et, corrélativement, ceux des matériels, des pièces détachées, de l'AdBlue ou des pneumatiques, qui subissent des hausses importantes depuis quelques mois. Selon de nombreux experts, ce contexte inflationniste devrait se poursuivre en 2022.

Finalement, les prévisions d'évolution des coûts hors gazole pour 2022 sont comprises entre + 3,4 % et + 5,1 % selon les hypothèses sociales retenues. En moyenne, la prévision s'établit à + 4,2 %.

La conjoncture économique au 8 novembre 2021

Pénuries et inflations se conjuguent pour rogner les bénéfices de la reprise

La croissance de l'économie mondiale devrait atteindre + 5,9 % en 2021 selon le FMI. Avec la réduction des restrictions sanitaires, la reprise économique est forte et générale. Pour autant, les perspectives d'un simple « retour à la normale » s'amenuisent. Les pénuries s'accroissent et entretiennent une inflation élevée, rognant désormais les bénéfices de la reprise. De plus, les craintes d'une rechute de l'épidémie de covid-19 demeurent fortes.

Amplifiée par des pénuries nombreuses, l'inflation connaît actuellement une accélération. Selon le FMI, en fin d'année 2021, les prix à la consommation devraient atteindre + 5,1 % aux Etats-Unis, + 2,9 % en zone euro, + 4 % en Allemagne et + 2,9 % en France. Selon l'INSEE, les résultats (encore provisoires) d'octobre 2021 pour la France, font état d'une accélération de la hausse des prix à + 2,6 % sur 12 mois, après + 2,0 % en septembre.

La boucle salaire - prix - pouvoir d'achat devient le nouvel enjeu politique, économique et social dans l'ensemble des économies développées. Rattrapés par les hausses des prix à la consommation, les salaires entrent dans une spirale inflationniste, provoquant de nouvelles hausses de prix, notamment dans les services.

Les pénuries loin d'être résorbées ont surpris par leur durée et leur ampleur, la croissance s'en trouve aujourd'hui ralentie. Le FMI a revu à la baisse ses prévisions de croissance pour 2021. Si évalué à -0,1 point l'impact global paraît réduit, il devient significatif d'une situation où les risques négatifs pèsent sur la fin de l'année. Une des économies les plus dynamiques durant cette phase de reprise, les Etats-Unis, voient ainsi leur prévision de croissance réduite d'un point, passant de + 8 % à + 7 % pour 2021.

En 2022 la croissance économique mondiale se maintiendrait sur un rythme soutenu, atteignant + 4,9 %. La dynamique reste forte, au-dessus de la tendance de long terme. Certains pays, notamment en zone euro, devraient connaître de nouvelles accélérations. Les tensions sur le prix des énergies également devraient rester importantes jusqu'au printemps. Ces phénomènes inflationnistes ne se résorberaient pas avant le 2^{ème} trimestre 2022.

La croissance du PIB de la France atteint un nouveau pic à + 3 % au 3^{ème} trimestre 2021 (INSEE, données provisoires), entraînée par une demande intérieure et des exportations en accélération. Cette croissance soutenue devrait se maintenir pour la fin de l'année.

Le transport routier de marchandises connaît une accélération de son chiffre d'affaires (indice INSEE) qui atteint + 8 % en moyenne annuelle au 3^{ème} trimestre 2021. A fin août, il se situe à 5 points au-dessus de son niveau d'avant-crise covid (décembre 2019). Le transport routier de voyageurs, toujours handicapé par les effets de la crise sanitaire sur le tourisme, restait à fin août à près de 10 points sous son niveau d'avant-crise.

1 - Quelle méthode retenir ?

Deux approches de l'évolution des coûts peuvent être retenues :

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période. Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2021/2020 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2021 comparée à décembre 2020.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2021, les indices de novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

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

2 - Synthèse de l'évolution des coûts

Principales hypothèses pour 2022

Salaires et indemnités de déplacement

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser les minima conventionnels n'ont pas encore abouti. Compte tenu de ces incertitudes, le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires) à partir de deux scénarios d'évolution de rémunération : une hypothèse **P1** modérée et une hypothèse **P2** plus marquée.

- Le profil de prévision **P1** est fondé sur une hypothèse de variation des coûts de personnel pour 2022 équivalant à la variation du SMIC observée depuis 12 mois : + 3,3 % appliqué sur les salaires (hors primes) et des frais de déplacement. Les experts sociaux du TRM jugent peu réaliste une hypothèse inférieure.
- Le profil de prévision **P2** est fondé sur une hypothèse d'évolution plus marquée des coûts de personnel. Le contexte d'inflation générale des prix et la pénurie actuelle de conducteurs obligent nombre d'entreprises à pratiquer des augmentations importantes. Le CNR retient la projection du projet de loi de finances pour 2022, qui prévoit une augmentation du salaire moyen par tête pour les branches marchandes non agricoles de + 5,2 %.

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2021 est alors maintenu pour 2022. Les prévisions de coûts sociaux pour 2022 impactent plus particulièrement les composantes *personnel de conduite, frais de déplacement, maintenance* et *coûts de structure*.

Véhicules

Les prix d'achat des véhicules neufs enregistrent une inflation importante depuis quelques mois (renchérissement des prix de matières premières et déséquilibre entre l'offre de véhicules disponibles et la demande). La production des véhicules est actuellement perturbée par les difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs et autres composants provenant de pays impactés par la crise sanitaire. Selon les experts du marché PL, la tendance devrait se poursuivre en 2022.

Par ailleurs, le développement des parts de marché des véhicules roulants avec des énergies alternatives au gazole est un autre facteur d'inflation moyenne des parcs exploités. En effet, ces véhicules sont plus onéreux que les véhicules traditionnels.

Sous ces conditions, le CNR retient dans ses prévisions pour 2022 une hypothèse d'inflation significative des prix de véhicules de + 10 %.

Gazole

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts **hors** et **avec gazole**. Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le gazole reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévisions en matière de gazole pour l'année à venir. Il est donc possible d'adopter une révision de prix 2022 hors gazole et de laisser l'indexation gazole légale prendre en compte les variations futures du prix du gazole. Dans tous les cas (révisions de prix annuels hors ou avec gazole), l'indexation gazole légale devra s'appliquer en cours d'année. Les hypothèses concernant l'évolution du coût du gazole pour 2022 sont détaillées en page 4.

2.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	+ 0,4 %	+ 1,1 %	+ 3,1 %	+ 4,3 %	0 %	+ 1,4 %	+ 3,4 %	+ 4,6 %
Régional EA	+ 0,4 %	+ 1,1 %	+ 3,2 %	+ 4,6 %	- 0,1 %	+ 1,5 %	+ 3,5 %	+ 4,9 %
Régional Porteurs	+ 0,2 %	+ 1,2 %	+ 3,3 %	+ 4,8 %	- 0,4 %	+ 1,5 %	+ 3,6 %	+ 5,1 %

2.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	- 3,9 %	+ 7,3 %			- 3,8 %	+ 5,2 %		
Régional EA	- 3,8 %	+ 6,8 %			- 3,8 %	+ 4,9 %		
Régional Porteurs	- 2,9 %	+ 5,6 %			- 3,1 %	+ 4,2 %		

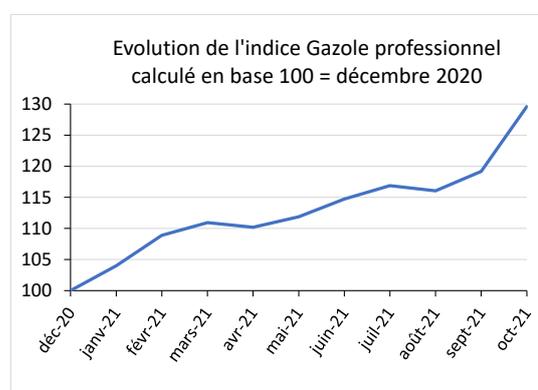
3 - Les charges d'exploitation en détail

3.1 - Carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021
Gazole professionnel	- 15,1 %	+ 29,6 %		- 14,0 %	+ 18,8 %	
Gazole hors TVA	- 14,5 %	+ 25,1 %		- 13,6 %	+ 15,9 %	
Carburant GNV	- 1,8 %	+ 50,5 %		non disponible	+ 34,5 %	

Historique sur 2021 : le prix moyen du gazole hors TVA enregistre une inflation marquée en 2021. En octobre 2021, le prix est supérieur de + 25,1 % à son niveau de décembre 2020. Sur la période, le prix moyen du gazole augmente régulièrement tous les mois, à l'exception des mois d'avril et d'août 2021.

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel est stable en 2021 (45,19 €/hl). Le taux forfaitaire de remboursement partiel de TICPE bénéficiant aux entreprises de TRM pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes correspond à la différence entre la TICPE nationale totale intégrant les fractions régionales et le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel. Il est resté inchangé en 2021. L'indice gazole professionnel, intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel, augmente de + 29,6 % depuis décembre 2020 (cf. graphique ci-contre).



Hypothèses pour 2022 : le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2022. Le PLF pour 2022 prévoit le prix du baril en dollar à un niveau proche de celui de 2021 (69 \$/baril en 2022 contre 68 \$/baril en 2021), mais nettement plus haut que celui de 2020 (42 \$/baril). Concernant la TICPE appliquée au gazole routier professionnel, le gouvernement n'a pas prévu à ce jour d'évolution en 2022.

Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première et l'évolution de la parité euro/dollar restent les principaux facteurs de variation de ce poste. L'évolution réelle du coût du gazole en 2022 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

3.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2011		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2011	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance	+ 0,2 %	+ 0,2 %	+ 4,7 %	+ 7,5 %	- 1,2 %	+ 1,7 %	+ 4,5 %	+ 7,2 %
Régional	+ 0,1 %	+ 0,2 %	+ 4,8 %	+ 7,6 %	- 1,3 %	+ 1,7 %	+ 4,6 %	+ 7,4 %

Historique sur 2021 : les minima conventionnels salariaux servant de référence pour calculer les indices coûts de personnel de conduite du CNR n'ont pas évolué en 2021. Le SMIC a été revalorisé en 2021 en deux temps : + 1 % à partir du 1^{er} janvier 2021 puis de + 2,2 % à compter du 1^{er} octobre 2021. Finalement, il augmente de + 3,3 % en un an, passant de 10,15 €/h à 10,48 €/h. A partir d'octobre 2021, le SMIC horaire (10,48 €/h) s'applique pour les coefficients 128M et 138M avant 5 ans d'ancienneté. Les minima conventionnels pour le coefficient 150M, qualification majoritaire pour exploiter des ensembles articulés, restent inchangés.

Néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des revalorisations salariales en 2021 et l'effet GVT est rarement neutre. L'augmentation de + 0,7 % depuis décembre 2020 de l'indice INSEE de salaire horaire de base des ouvriers pour le secteur « transport et entreposage » illustre cet effet. Les calculs spécifiques développés dans cette note retiennent cette évolution salariale moyenne pour 2021. Attention, cette observation reste fondée sur un indicateur central, dont le périmètre est plus large que le transport routier de marchandises *strico sensu*. Il faudra attendre l'exploitation des résultats des futures enquêtes CNR longue distance et régional ensembles articulés portant sur l'exercice 2021 pour estimer plus précisément l'évolution des salaires en 2021 et l'effet GVT pour les activités spécifiques de transport routier de marchandises.

Du côté des cotisations employeurs, les allègements « Fillon » ont été renforcés en 2021 avec les revalorisations successives du SMIC (janvier et octobre 2021) et l'actualisation des coefficients de la formule. Remarque : en cas d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS), les allègements « Fillon » ont été plafonnés depuis le 1^{er} janvier 2020 à 130 % de leur niveau calculé sous régime de droit commun. L'impact de la mesure est neutre pour les profils « types » de conducteurs utilisés dans les calculs indiciaires du CNR. Dans certains cas, il peut y avoir un surcoût selon la rémunération ou le montant d'indemnités de déplacement du conducteur.

Hypothèses pour 2022 : les deux scénarios (P1, P2) retenus pour 2022 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2. Le surcoût lié à la hausse de salaire est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

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

3.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	
			P1	P2			P1	P2
Frais de déplacement	+ 1,0 %	0 %	+ 3,3 %	+ 5,2 %	+ 1,0 %	+ 0,8 %	+ 3,3 %	+ 5,2 %

Historique sur 2021 : les indemnités conventionnelles de frais de déplacement servant de référence à l'indice *Frais de déplacement* n'ont pas évolué en 2021.

Hypothèses pour 2022 : les deux scénarios (P1, P2) retenus pour 2022 sont détaillés page 2.

3.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	
			P1	P2			P1	P2
Longue distance EA	+ 0,1 %	+ 1,6 %	+ 2,5 %	+ 3,5 %	+ 0,3 %	+ 1,3 %	+ 3,2 %	+ 4,2 %
Régional EA	+ 0,2 %	+ 1,3 %	+ 3,0 %	+ 4,3 %	+ 0,2 %	+ 1,4 %	+ 3,4 %	+ 4,7 %
Régional Porteurs	+ 0,2 %	+ 1,3 %	+ 3,0 %	+ 4,3 %	+ 0,2 %	+ 1,4 %	+ 3,4 %	+ 4,7 %

Historique sur 2021 : les coûts de structure augmentent en 2021. Les sous-composantes orientées à la hausse sont les *coûts des communications, les coûts de personnel sédentaire et administratif et les coûts des services*, qui enregistrent une inflation moyenne respectivement de + 1,9 %, + 1,6 % et + 1 %.

Hypothèses pour 2022 : le CNR retient une augmentation pour 2022 de + 1,5 % des coûts indirects de structure, hors personnel sédentaire, correspondant au taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2022. Les coûts de personnel sédentaire et administratif évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant.

3.5 - Détention de matériel

Ce poste comporte le coût de détention du matériel et les assurances (véhicules + marchandises).

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021
Longue distance EA et Régional EA	- 0,1 %	+ 1,7 %	+ 1,6 %	0 %	+ 0,9 %	+ 2,1 %
Régional Porteurs	+ 0,1 %	+ 1,7 %	+ 1,7 %	+ 0,2 %	+ 1,0 %	+ 2,2 %

Historique sur 2021 : les conditions de financement prises en compte dans les calculs sont marquées cette année par des taux d'intérêt toujours bas.

Du fait de la fréquence relativement faible des achats de véhicules (par rapport à d'autres produits consommés par les transporteurs), les dispositifs statistiques indiciaires d'observation des prix de véhicules intègrent avec retard les variations soudaines de prix de marché. C'est le cas en 2021 pour la composante indiciaire CNR *prix de véhicules* ou pour l'*indice INSEE des prix de véhicules utilitaires* qui augmentent respectivement « seulement » de + 2,1 % et de + 2,3 % en 2021, alors que de l'avis de nombreux experts, les prix de véhicules enregistrent une inflation record depuis quelques mois. Pour certains constructeurs et certains modèles, la hausse peut atteindre + 2 % par trimestre, soit entre + 8 % et + 10 % sur l'année. Le décalage entre la date de la commande et la date de livraison des véhicules est un autre facteur de perturbation d'observation des prix. Sous ces conditions, le CNR retient dans les calculs spécifiques développés dans cette note une augmentation de + 2 % par trimestre des prix de véhicules au cours de l'année 2021 (soit + 8 % sur 2021). L'inflation est diluée dans le calcul par les taux de renouvellement annuels du matériel : 17 % pour les tracteurs et 9 % pour les semi-remorques.

La composante *assurances* augmente de + 0,6 % en janvier 2021.

Hypothèses pour 2022 : le scénario d'évolution des prix retenu pour 2022 est détaillé page 3. L'inflation (+ 10 %) est diluée dans les calculs par les taux de renouvellement annuels des parcs. Compte tenu de l'incertitude régnant sur les marchés financiers, le CNR retient une hypothèse pour 2022 de stabilité des taux d'intérêt intervenant dans les calculs. La composante *assurances* augmente de + 1,5 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le PLF pour 2022).

3.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année				en moyenne annuelle			
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	
			P1	P2			P1	P2
Maintenance	+ 1,7 %	+ 3,6 %	+ 2,3 %	+ 2,5 %	+ 1,8 %	+ 2,7 %	+ 3,8 %	+ 4,0 %

Historique sur 2021 : Cet indice retient deux composantes : l'entretien-réparations et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 3,6 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, achats prestations externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier) et des coûts d'AdBlue, composante de ce poste. Les prix d'AdBlue enregistrent une inflation moyenne annuelle de + 24 %. L'impact reste toutefois limité compte tenu du poids faible de l'AdBlue dans le coût de revient total des véhicules, de l'ordre 0,3 %.

Les prix des pneumatiques, relativement stables en début d'année, augmentent depuis le deuxième trimestre. L'*indice INSEE des prix de pneumatiques* augmente ainsi de + 3,1 % depuis juin. La nouvelle réglementation sur les équipements pneumatiques spécifiques hiver, entrée en vigueur dans près de la moitié des départements à partir du 1^{er} novembre 2021, est un facteur d'inflation supplémentaire, non chiffré ici.

Hypothèses pour 2022 : l'inflation des prix des matières premières occasionne une inflation des coûts des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 1,5 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2022) des coûts de maintenance, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant. Pour les pneumatiques, le CNR applique à 2022 l'augmentation tarifaire observée sur le second semestre 2021 auprès des principaux manufacturiers, soit + 3,8 %.

3.7 - Infrastructures

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021
Infrastructures	+ 0,9 %	+ 0,4 %	+ 1,8 %	+ 1,0 %	+ 0,5 %	+ 1,6 %

Historique sur 2021 : les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1^{er} février 2021 : + 0,4 % en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux). La taxe à l'essieu est inchangée.

Hypothèses pour 2022 : des variations tarifaires de péages sont attendues pour le début de l'année 2022, mais elles ne sont pas encore arrêtées. Les péages des principaux réseaux sont actualisés chaque année en février, en fonction de l'inflation observée sur l'année passée, complétée d'une fraction du rattrapage dû au titre du gel de 2015, appliquée jusqu'en 2023. Compte tenu du contexte inflationniste élevé de 2022, le CNR retient pour 2022 une hypothèse de + 1,8 %.

4 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les évolutions indiciaires calculées dans cette note illustrent l'inflation moyenne enregistrée par les entreprises. Toutefois, les indices « analytiques » suivent l'évolution des coûts à partir de sources qui n'ont pas permis généralement de mesurer les effets instantanés en 2020 de la crise liée à la covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité a empêché de produire des statistiques moyennes représentatives intégrant tous les surcoûts spécifiques de la crise sanitaire en 2020. Retrouvez dans les trois notes suivantes du CNR des illustrations et des évaluations de ces surcoûts.
 - [Covid-19 - Impact sur les prix de revient du TRM en fonction de la dérive des principaux facteurs de production](#)
 - [Covid-19 - 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](#)
- Les variations de péages à l'étranger. Citons, par exemple, la hausse de + 2,2 % de la taxe kilométrique en Belgique (région Wallonie) pour les poids lourds Euro VI de plus de 32 tonnes au 1^{er} janvier 2022.
- Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs. Les entreprises procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité, ce qui grèverait les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.
- Le projet de bonus-malus sur la cotisation d'assurance chômage devant s'appliquer à partir de septembre 2022. Il est encore trop tôt pour mesurer l'impact sectoriel moyen de la mesure.
- Les surcoûts administratifs et organisationnels liés aux conséquences du Brexit.

5 - Les parts des différents postes de coûts dans le prix de revient

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2022 est calculé aux conditions économiques de décembre 2021.

5.1 - Longue distance ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2020	2021	2022 ^a	2020	2021	2022 ^a
Carburant				24,5 %	21,5 %	26,0 %
Maintenance	10,9 %	11,0 %	11,2 %	8,2 %	8,6 %	8,3 %
Infrastructures	9,3 %	9,3 %	9,2 %	7,0 %	7,3 %	6,8 %
Matériel	16,2 %	16,0 %	16,1 %	12,2 %	12,6 %	11,9 %
Personnel de conduite	36,7 %	36,7 %	36,4 %	27,7 %	28,8 %	26,9 %
Frais de déplacement	9,4 %	9,4 %	9,3 %	7,1 %	7,4 %	6,9 %
Structure	17,6 %	17,6 %	17,7 %	13,3 %	13,8 %	13,1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.2 - Régional ensembles articulés

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2020	2021	2022 ^a	2020	2021	2022 ^a
Carburant				23,2 %	19,6 %	23,8 %
Maintenance	10,9 %	10,4 %	10,7 %	8,4 %	8,4 %	8,2 %
Infrastructures	7,6 %	7,1 %	7,0 %	5,8 %	5,7 %	5,4 %
Matériel	18,0 %	17,0 %	17,1 %	13,8 %	13,7 %	13,1 %
Personnel de conduite	40,0 %	40,7 %	40,3 %	30,7 %	32,7 %	30,7 %
Frais de déplacement	4,8 %	4,7 %	4,7 %	3,7 %	3,8 %	3,6 %
Structure	18,8 %	20,0 %	20,1 %	14,4 %	16,1 %	15,3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

5.3 - Régional porteurs

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2020	2021	2022 ^a	2020	2021	2022 ^a
Carburant				17,5 %	15,2 %	18,7 %
Maintenance	9,0 %	9,1 %	9,3 %	7,4 %	7,7 %	7,6 %
Matériel	26,8 %	26,7 %	26,8 %	22,1 %	22,6 %	21,8 %
Personnel de conduite	48,1 %	48,1 %	47,7 %	39,7 %	40,8 %	38,8 %
Structure	16,1 %	16,2 %	16,2 %	13,3 %	13,7 %	13,2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

^a : prévisionnel sous hypothèses

Ces structures peuvent être utilisées comme référence de pondérations dans l'établissement de formules de révision de prix. Rappelons aussi qu'à défaut de stipulations contractuelles, la part des charges de carburant dans le prix de transport à retenir dans le cadre de l'application des articles L 3222-1 et suivants du Code des transports est celle « établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier » pour la catégorie de transport correspondante.