

## TRM - Bilan 2023 et perspectives pour 2024

Les entreprises de transports routiers de marchandises (TRM) sont confrontées depuis deux ans à une inflation record de leurs coûts. Tous les postes de coûts d'un poids lourd sont touchés. Au premier rang, le personnel de conduite, principale composante, augmente en moyenne de + 16,4 % entre 2021 et 2023, en raison des revalorisations successives des minima conventionnels (salaires et indemnités de déplacement). Parmi les autres hausses enregistrées depuis deux ans, citons l'inflation des coûts de structure (+ 15,3 %), des charges d'entretien-réparations des véhicules (+ 13,4 %) ou bien encore le relèvement des tarifs de péages (+ 6,8 %).

**Pour la seule année 2023, l'inflation TRM hors carburant atteint en moyenne annuelle + 6,3 %, avec une composante sociale en hausse de + 8 %.**

Pour 2024, la conjoncture économique très incertaine complexifie l'exercice de prévisions. Dans ce contexte, le CNR n'établit pas de prévision pour le poste carburant, toujours très volatil. Pour les autres facteurs, le CNR adopte des hypothèses crédibles et minimales. Finalement, **en 2024, la prévision d'inflation du prix de revient hors carburant** des poids lourds exploités en transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle **+ 6,8 %**.

*N.B. : ce document n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre. Il permet aux entreprises de transport routier de marchandises de se comparer aux tendances sectorielles observées en 2023 et à des prévisions pour 2024, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.*

### Conjoncture économique au 7 novembre 2023

**L'état de l'inflation se desserre trop lentement et la croissance de l'économie mondiale ne devrait pas dépasser + 3 % en 2023.** Le FMI a mesuré l'inflation générale à + 8,7 % en 2022 et prévoit une réduction de près de 2 points à + 6,9 % en 2023. L'ensemble des pays subit encore des hausses de prix plus ou moins brutales des biens ou des services, contrariant aussi bien la consommation que les investissements qui ralentissent fortement. En réaction, les banques centrales ont relevé leurs taux directeurs, avec des niveaux record atteints cet été. Le secteur de l'immobilier est durement impacté pendant que les cours des bourses mondiales s'orientent plus systématiquement à la baisse. Depuis ce 7 octobre, la crainte d'un embrasement militaire au Proche-Orient est devenue un risque négatif majeur.

**Les perspectives d'améliorations pour 2024 sont limitées.** Dans les économies développées, l'inflation pourrait redescendre autour de + 3 %, restant au-dessus de l'objectif de + 2 %. La croissance mondiale devrait rester contenue au niveau de 2023.

**En Europe,** les difficultés économiques ont été accentuées. L'Allemagne traverse une phase de récession avec une baisse du PIB prévue entre - 0,7 % et - 0,3 % pour 2023. Passé ce cap, la croissance de la zone euro devrait rebondir et passer de + 0,7 % attendu en 2023, à + 1,2 % prévu en 2024.

**L'économie française stagne,** sa croissance devrait se situer à + 1 % sur l'année 2023, après un 3<sup>ème</sup> trimestre à + 0,1 %. L'inflation pour 2023 atteindrait + 5 %. Pour l'année 2024, la croissance du PIB serait comprise entre + 1 % et + 1,5 % et l'inflation entre + 3 % et + 3,5 % en moyenne annuelle. Le ralentissement fragilise de nombreux secteurs et provoque une inflexion de la courbe du chômage qui amorce même une très légère remontée au 3<sup>ème</sup> trimestre 2023.

**Pour le secteur du transport routier de marchandises, l'effet du ralentissement de l'économie française est amplifié.** Les transporteurs ont enregistré une baisse de - 9,4 % de leur activité au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2023 (derniers chiffres connus) et les enquêtes de conjoncture anticipent une poursuite de la baisse au cours du 2<sup>nd</sup> semestre.

## 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 2023/2022 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2023 comparée à celle de décembre 2022.
- **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. Les indices non encore calculés au moment de la rédaction de cette note sont supposés égaux aux derniers indices connus (en date d'octobre 2023 pour toutes les composantes de coût, à l'exception du carburant GNV dont le dernier point est mesuré en septembre 2023).

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 (hausses et baisses) infra annuelles.

Sur le site du CNR, il est possible de relever les évolutions pour toute période au choix de l'utilisateur.

## 2 - Principales hypothèses pour 2024

---

Le CNR fonde ses prévisions pour 2024 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles : *Insee*, *Banque de France* ou projet de loi de finances (PLF) pour 2024. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses conservatoires.

### Carburants : gazole et GNV

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts hors et avec carburant. Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le carburant reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévision en matière de carburant (gazole et GNV) pour l'année à venir.

### Personnels

Selon tous les prévisionnistes, le contexte d'inflation de 2023 se poursuivra en 2024, occasionnant vraisemblablement une pression sur les minima salariaux (SMIC et minima conventionnels de branche). A défaut d'information supplémentaire, le CNR prend en compte une hypothèse d'augmentation en cours d'exercice (juillet 2024) des salaires et des indemnités de déplacement, équivalente à l'évolution du salaire moyen par tête dans les branches marchandes non agricoles prévue dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2024 (+ 3,1 %).

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2023 est alors maintenu pour 2024.

Ces prévisions impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRM suivantes : conduite, maintenance et structure.

### 3 - Synthèse de l'évolution des coûts du TRM

Le CNR dresse ici le bilan de l'évolution des coûts du TRM depuis 2021 et réalise des prévisions 2024 pour les activités de transport routier de marchandises :

- Longue distance, effectuées au moyen d'ensembles articulés roulant au gazole et au GNL.
- Régional, effectuées au moyen d'ensembles articulés roulant au gazole, d'ensembles articulés roulant au GNC et de porteurs roulant au gazole.

#### 3.1 - Synthèse des coûts du TRM hors composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Longue distance EA - Gazole	+ 10,4 %	+ 5,2 %	+ 3,8 %	+ 5,6 %	+ 6,1 %	+ 6,6 %
Longue distance EA - GNL	+ 10,6 %	+ 5,2 %	+ 3,9 %	+ 5,5 %	+ 6,1 %	+ 6,7 %
Régional EA - Gazole	+ 11,3 %	+ 5,3 %	+ 3,8 %	+ 5,9 %	+ 6,3 %	+ 6,7 %
Régional EA - GNC	+ 11,7 %	+ 5,2 %	+ 3,8 %	+ 5,9 %	+ 6,4 %	+ 6,8 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 11,6 %	+ 5,1 %	+ 3,9 %	+ 6,1 %	+ 6,2 %	+ 7,0 %

EA = ensemble articulé

N.B. : ces évolutions relatives portent sur **les composantes de coût de revient autres que le carburant**.

Poids des composantes hors carburant dans le coût de revient total des véhicules (%)

	2021	2022	2023
Longue distance EA - Gazole	78,5 %	74,8 %	73,5 %
Longue distance EA - GNL	81,0 %	66,8 %	61,6 %
Régional EA - Gazole	80,4 %	76,5 %	75,0 %
Régional EA - GNC	81,9 %	67,3 %	64,0 %
Régional Porteurs - Gazole	84,8 %	81,5 %	80,0 %

#### Exemple d'utilisation de ces tableaux :

Le coût de revient total d'une opération de transport longue distance effectuée par un ensemble articulé roulant au gazole est de 1 000 € en 2021. Les postes de coût autres que le carburant représentent 78,5 % du coût total, soit 785 €. Ces coûts hors carburant (785 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 5,6 % entre 2021 et 2022.

#### 3.2 - Synthèse des coûts du TRM avec composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Longue distance EA - Gazole	+ 14,3 %	+ 3,6 %	-	+ 17,1 %	- 0,4 %	-
Longue distance EA - GNL	+ 21,5 %	- 24,2 %	-	+ 36,1 %	- 22,1 %	-
Régional EA - Gazole	+ 14,7 %	+ 3,7 %	-	+ 16,8 %	+ 0,1 %	-
Régional EA - GNC	+ 21,9 %	- 23,0 %	-	+ 35,5 %	- 20,9 %	-
Régional Porteurs - Gazole	+ 14,3 %	+ 3,9 %	-	+ 14,7 %	+ 1,1 %	-

EA = ensemble articulé

## 4 - Les charges d'exploitation du TRM en détail

### 4.1 - Carburants

#### Gazole

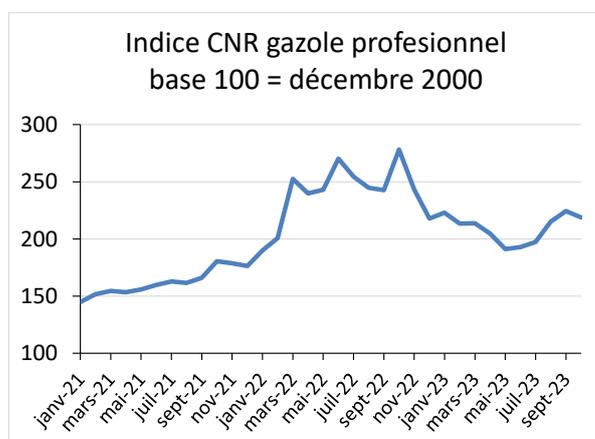
	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Gazole	+ 20,6 %	+ 0,4 %	-	+ 41,5 %	- 10,9 %	-
Gazole professionnel	+ 23,5 %	+ 0,5 %	-	+ 47,9 %	- 12,0 %	-

Historique sur 2023 : l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRM (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRM) n'est pas linéaire en 2023, cf. graphique ci-dessous.

Il augmente de + 2,4 % en janvier 2023 puis se replie régulièrement jusqu'en mai 2023 (- 14,3 %). Il progresse ensuite à nouveau de + 17,4 % entre mai et septembre 2023. Il diminue en octobre 2023 de - 2,5 %. Finalement, l'indice augmente de + 0,5 % depuis la fin d'année dernière.

Après une année record en 2022, l'indice gazole professionnel CNR demeure en 2023 nettement supérieur aux niveaux observés en 2020 et en 2021.

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel est stable en 2023 (45,19 €/hl).



Hypothèses pour 2024 : pour les prévisionnistes, le prix du baril augmente en 2024, passant par exemple dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2024 de 82 \$/baril en 2023 à 86 \$/baril en 2024. Cependant, 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 2024. Concernant la TICPE appliquée au gazole routier professionnel, le gouvernement a annoncé à ce jour une stabilité pour 2024.

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.

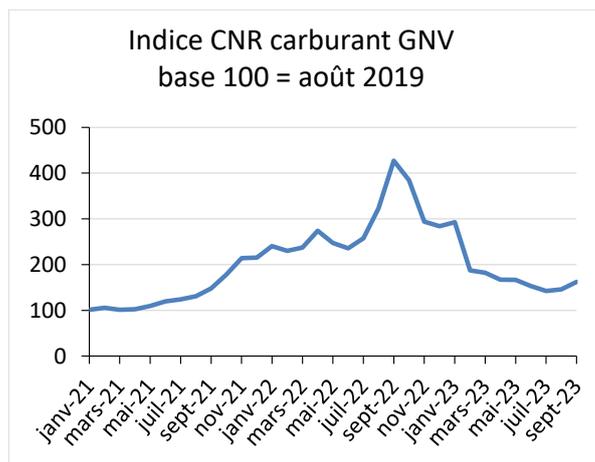
L'évolution réelle du coût du gazole en 2024 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix du gazole, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1, L3222-2, L3222-9, L3241-1 et L3242-3.

#### GNV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
GNV <sup>(1)</sup>	+ 31,8 %	- 42,8 %	-	+ 108,1 %	- 39,2 %	-

(1) Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux de septembre 2023.

Historique sur 2023 : le prix moyen du carburant GNV (mix GNL, GNC et bio-GNC) se replie en 2023 : - 42,8 % entre décembre 2022 et septembre 2023. La baisse n'est pas régulière. Après avoir diminué fortement en février 2023 (- 36 % sur ce seul mois), il décroît plus lentement et régulièrement les sept mois suivants.



Hypothèses pour 2024 : à l'instar du gazole, le prix du GNV reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2024.

La loi impose une indexation des prix de TRM sur l'évolution des « charges de produits énergétiques de propulsion », tel que le GNV.

**Pour aller plus loin sur l'indexation carburant :**  
 La note de référence du CNR : [indexation carburant \(mode d'emploi et réglementation\)](#)

## 4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Longue distance	+ 17,7 %	+ 6,4 %	+ 5,0 %	+ 7,7 %	+ 8,1 %	+ 10,1 %
Régional	+ 17,5 %	+ 6,1 %	+ 4,8 %	+ 7,5 %	+ 8,0 %	+ 9,7 %

Historique sur 2023 : les minima conventionnels de rémunération des conducteurs servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 5,4 % à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2023 conformément à l'accord social du 11 octobre 2023.

Concernant les cotisations employeurs, les allègements « Fillon » évoluent alternativement à la baisse (avec la prise en compte de ces revalorisations salariales) et à la hausse (avec les revalorisations successives du SMIC en janvier et en mai 2023). Les coefficients T de la formule des allègements diminuent légèrement de - 0,04 point impliquant alors un surcoût pour les entreprises (toute chose égale par ailleurs).

Hypothèses pour 2024 : le scénario retenu pour 2024 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2. Le surcoût lié à la hausse de salaire, + 3,1 % en juillet, est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

La formation continue obligatoire n'est plus prise en charge depuis 2019 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).

### 4.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Frais de déplacement	+ 9,2 %	+ 5,0 %	+ 3,1 %	+ 3,0 %	+ 6,4 %	+ 6,2 %

Historique sur 2023 : les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 5 % à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2023 (accord social du 11 octobre 2023).

Hypothèses pour 2024 : le scénario retenu pour 2024 (+ 3,1 % en juillet 2024) est détaillé page 2.

### 4.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Longue distance EA	+ 11,3 %	+ 5,7 %	+ 3,4 %	+ 7,0 %	+ 6,8 %	+ 6,0 %
Régional EA	+ 13,2 %	+ 5,9 %	+ 3,4 %	+ 7,6 %	+ 7,7 %	+ 6,2 %
Régional Porteurs	+ 13,2 %	+ 5,9 %	+ 3,4 %	+ 7,6 %	+ 7,7 %	+ 6,2 %

Historique sur 2023 : les coûts de structure augmentent sous l'effet conjugué des hausses de coûts de personnel sédentaire et administratif (+ 7,4 %), de coûts des locaux (+ 6,3 %), des coûts des services (+ 3,8 %) et des coûts de l'énergie (+ 12 %), hors propulsion des véhicules, entrant dans la composition des coûts de structure.

Hypothèses pour 2024 : le CNR retient une augmentation de + 3,1 % des coûts de structure, hors personnel sédentaire, correspondant à la prévision 2024 d'inflation sous-jacente des services calculée par l'Insee. Les coûts de personnel sédentaire et administratif évoluent selon les hypothèses présentées ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 3,1 % en juillet).

#### Précisions sur les coûts des énergies pris en compte dans les coûts de structure :

Les dépenses d'énergie (eau, gaz ou électricité, etc.) pour l'entrepôt, le lavage des véhicules ou les bureaux sont retenus dans les coûts de structure affectés à l'activité de transport des entreprises. Même si elles ont fortement progressé en 2023, ces charges restent à ce jour marginales et représentent en moyenne environ 2 % des coûts de structure, selon les résultats des dernières enquêtes CNR LD EA et REG EA. Ces charges restent très dispersées par entreprise.

A l'image du pétrole, le CNR n'établit pas de prévision sur les prix de l'eau, du gaz ou de l'électricité. De nombreux prévisionnistes experts de l'énergie prévoient des hausses des factures d'énergie importantes pour 2024. Dans le cas où l'impact de ces hausses serait supérieur à la prévision du CNR pour 2024, le surcoût devra être ajouté.

**Un exemple** : les dépenses d'énergie (eau, gaz ou électricité) de l'entreprise X représentent 7 % des coûts de structure, hypothèse haute correspondant à des consommations importantes. Le coût de l'énergie augmente de + 50 % en 2024. Les prévisions pour 2024 doivent être relevées dans ce cas de + 0,2 point sur le coût de revient hors carburant en longue distance et régional.

#### 4.5 - Détention de matériel (coûts détention du matériel + assurances véhicules et marchandises)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
LD EA et Régional EA	+ 4,6 %	+ 3,5 %	+ 2,9 %	+ 3,6 %	+ 4,0 %	+ 2,9 %
Régional Porteurs	+ 3,7 %	+ 3,3 %	+ 3,0 %	+ 3,1 %	+ 3,7 %	+ 3,0 %

Historique sur 2023 : l'indice CNR détention de matériel tient compte de la durée de conservation des matériels (6,3 ans pour un tracteur et 11,3 ans pour une semi-remorque). Les prix de véhicules enregistrent une inflation importante en 2023 (+ 13 %). Cette inflation est appliquée sur la fraction du parc renouvelée en 2023 (16 % pour les tracteurs et 9 % pour les semi-remorques). Les taux d'intérêt retenus dans le calcul augmentent en 2023. La composante *assurances* a augmenté de + 3,2 % en 2023.

Hypothèses pour 2024 : les équipements de « sécurité générale » du véhicule imposés par la réglementation européenne GSR2 (signal de freinage d'urgence, indication de pression des pneus ou système d'information sur les angles morts, etc.) deviennent obligatoires pour les immatriculations de camions neufs à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024. Les prix moyens des véhicules devraient donc augmenter. Toutefois, selon de nombreux experts, l'inflation des prix de véhicules en 2024 devrait être nettement plus mesurée que celle observée en 2023. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix de véhicules pour 2024, similaire au taux d'inflation prévue dans le cadre du PLF pour 2024 (+ 2,6 %).

Concernant les taux d'intérêt, le CNR relève les taux moyens annuels utilisés dans les calculs de + 0,2 point en 2024, conformément aux prévisions publiées par la *Banque de France*.

La composante *assurances* augmente de + 2,6 % (taux d'inflation retenue dans le PLF pour 2024).

#### 4.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Maintenance	+ 7,0 %	+ 4,1 %	+ 2,9 %	+ 6,1 %	+ 4,4 %	+ 5,2 %

Historique sur 2023 : l'indice Maintenance retient trois sous-composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'Adblue. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 7,5 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, entretiens externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier) et des revalorisations salariales du personnel d'atelier (cf. page 5). Après avoir atteint des niveaux records en 2022, les prix d'AdBlue retenus sous ce poste s'infléchissent en 2023 (- 12,9 %). La part de l'AdBlue dans le coût total d'un véhicule demeure minoritaire en 2023 : en moyenne 0,7 % pour un ensemble articulé 44 tonnes.

Les prix des pneumatiques progressent en 2023. L'*indice Insee des prix de pneumatiques* augmente ainsi de + 7 % sur les huit premiers mois de l'année. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus.

Hypothèses pour 2024 : le contexte très incertain sur le marché des matières premières rend difficilement prévisibles les variations futures des prix des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse minimale d'augmentation de + 2,6 % des coûts d'entretien (hors personnel d'atelier) et de pneumatiques, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le cadre du PLF pour 2024. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 3,1 % en juillet).

	<i>en glissement sur l'année</i>			<i>en moyenne annuelle</i>		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Maintenance GNV	+ 7,6 %	+ 5,4 %	+ 3,0 %	+ 4,9 %	+ 6,6 %	+ 5,0 %

L'indice Maintenance GNV ne retient pas de composante AdBlue. Les hypothèses de prévisions pour 2024 sont les mêmes que celles retenues pour l'indice Maintenance.

## 4.7 - Infrastructures

	<i>en glissement sur l'année</i>			<i>en moyenne annuelle</i>		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Infrastructures	+ 2,0 %	+ 4,8 %	+ 2,9 %	+ 1,9 %	+ 4,6 %	+ 3,1 %

Historique sur 2023 : les péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1<sup>er</sup> février 2023 : + 4,95% en moyenne nationale pondérée (par les trafics PL des réseaux). La taxe à l'essieu est inchangée.

Hypothèses pour 2024 : les prochaines revalorisations tarifaires de péages sont attendues pour février 2024. Elles n'ont pas encore été arrêtées définitivement.

Le CNR retient dans ses prévisions pour 2024 une inflation de + 3 % des péages de classe 4.

Cette simulation est basée sur les formules d'indexation tarifaire stipulées dans les contrats entre l'Etat et les neuf sociétés d'autoroutes « historiques », qui concentrent près de 95 % des trafics poids lourds sur autoroutes concédées. Ces formules retiennent toute une composante proportionnelle à l'inflation annuelle d'octobre, non encore connue au moment de réaliser ces prévisions. L'estimation 2024 du CNR est fondée sur la dernière prévision d'inflation communiquée par l'*Insee*. En complément, certaines sociétés appliquent d'autres majorations, relevant par exemple de compensations liées à des investissements spécifiques ou encore à des augmentations de la redevance domaniale.

La taxe à l'essieu reste inchangée.

## 5 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- **Les variations de l'activité**

Le bilan 2023 et les prévisions 2024 présentés dans cette note sont calculés à volume constant d'activité. Lorsque l'activité évolue, les charges « variables » s'ajustent parallèlement. Il n'en va pas de même des charges « fixes ». Par exemple, en cas de baisse d'activité (comme celle observée sur le premier semestre 2023), les charges fixes, comprenant les postes détention de matériel, assurances ou coûts de structure, restent constantes et doivent être réparties sur un volume moindre de production. Tant que l'entreprise n'a pas adapté sa structure ou son parc au nouveau contexte économique dégradé, elle enregistre un surcoût. L'évaluation du surcoût, proportionnel au poids des charges fixes dans le coût de revient total des véhicules, reste une démarche individuelle, spécifique à chaque entreprise, voire à chacune de ses activités.

- **La modification de la fiscalité du GNR (gazole non routier) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024**

L'article 12 du projet de loi de finances pour 2024 prévoit l'alignement progressif de la fiscalité du GNR sur celle du gazole routier entre 2024 et 2030. Certains véhicules spécifiques de TRM, non traités dans les prévisions CNR pour 2024, peuvent utiliser du GNR hors propulsion : groupe frigorifique, toupie béton, grue, pompe, etc.

Sous réserve de modifications légales, la TICPE appliquée au GNR augmenterait de + 0,0599 € / hl tous les ans entre 2024 et 2030.

En 2024, la première marche fiscale se traduirait par un relèvement du coût de revient total d'un ensemble articulé frigo en longue distance de + 0,3 % pour un transport sous températures dirigées positives et de + 0,5 % pour un transport sous températures dirigées négatives. Au terme de la réforme (2030), ces impacts atteindraient respectivement + 1,9 % et + 3,2 %.

Ces simulations sont calculées, toutes choses égales par ailleurs, à partir des derniers indices CNR connus (octobre 2023). Rappelons qu'à l'instar du gazole routier, l'évolution réelle du coût du GNR en 2024 consommé par les « *groupes frigorifiques autonomes* » sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix du GNR, prévu par le Code des transports aux articles L3222-1 § II, L3222-2 § II.

- **Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs**

Les entreprises de transports routiers 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 et donc les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.

- **La modulation du taux de cotisation d'assurance chômage (bonus-malus) pour les entreprises de transport routier de marchandises**

Le *bonus-malus* consiste à moduler le taux de contribution d'assurance chômage (4,05 % en janvier 2023), à la hausse (malus) ou à la baisse (bonus), dans la limite d'un plancher (3 %) et d'un plafond (5,05 %). Le montant du bonus ou du malus dépend du « *taux de séparation* » de l'entreprise. Les effets de la réforme sont donc très dispersés et spécifiques à chaque entreprise.

- **La déduction forfaitaire spécifique (DFS)**

Toutes les entreprises de TRM ne pratiquent pas la déduction forfaitaire spécifique (DFS). De plus, ce régime est soumis à l'acceptation du conducteur, si bien qu'au sein d'une même entreprise, l'application du dispositif n'est pas forcément généralisée. Face à cette complexité, le CNR ne dispose pas d'un taux de recours représentatif permettant d'intégrer cette modalité dans ses indices.

- **Les conséquences des arrêts de la Cour de cassation du 13 septembre 2023 portant sur l'acquisition des droits à congés payés pendant les arrêts maladie**

L'impact de cette mesure risque d'être très dispersé. Le CNR ne dispose pas encore des éléments suffisants pour évaluer un impact spécifique aux conducteurs de chaque activité.

- **L'inflation des péages à l'étranger**

Citons, par exemple, l'extension en Flandre du réseau routier soumis à un péage pour les poids lourds (700 km annoncé) ou le projet d'instauration en Allemagne d'un nouveau système de tarification de péage comprenant une taxe sur les émissions de CO2 et concernant tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

## 6 - Rappel des parts des différents postes de coût en TRM utilisées dans les indices du CNR

Structures de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente.

Exemple : pour les indices de 2023, le poids de chaque composante est calculé aux conditions économiques de décembre 2022.

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 identifiant les charges de produits énergétiques de propulsion », la part de ces charges (gazole, GNV ou autres énergies) dans le prix de transport correspond à celle « établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier » spécifiques.

### Longue distance ensembles articulés - Gazole

Structure des indices LD EA - Gazole			
Pondérations en valeur	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	21,5	25,2	26,5
Maintenance	8,6	8,3	8,2
Infrastructures	7,3	6,9	6,4
Matériel	12,6	12,5	12,1
Personnel de conduite	28,8	27,4	27,9
Frais de déplacement	7,4	7,2	6,3
Structure	13,8	12,5	12,6
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Longue distance ensembles articulés - GNL

Structure des indices LD EA - GNL			
Pondérations en valeur	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	19,0	33,2	38,4
Maintenance	7,6	6,4	5,8
Infrastructures	8,5	7,0	6,0
Matériel	17,3	14,4	12,4
Personnel de conduite	29,5	24,0	23,6
Frais de déplacement	4,5	3,7	3,3
Structure	13,6	11,3	10,5
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Régional ensembles articulés - Gazole

Structure de indices REG EA - Gazole			
Pondérations en valeur	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	19,6	23,5	25,0
Maintenance	8,4	8,0	7,9
Infrastructures	5,7	5,4	4,8
Matériel	13,7	13,1	11,6
Personnel de conduite	32,7	31,0	32,0
Frais de déplacement	3,8	3,6	3,1
Structure	16,1	15,4	15,6
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Régional ensembles articulés - GNC

Structure de indices REG EA - GNC			
Pondérations en valeur	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	18,1	32,7	36,0
Maintenance	6,6	5,6	5,1
Infrastructures	4,4	3,6	3,1
Matériel	18,0	15,0	13,2
Personnel de conduite	33,1	26,8	27,0
Frais de déplacement	3,2	2,6	2,5
Structure	16,6	13,7	13,1
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Régional porteurs - Gazole

Structure des indices REG porteurs - Gazole			
Pondérations en valeur	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	15,2	18,5	20,0
Maintenance	7,7	7,7	7,2
Matériel	22,6	21,8	19,8
Personnel de conduite	40,8	38,8	40,0
Structure	13,7	13,2	13,0
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>