

TRV - Bilan 2022 et perspectives pour 2023

Nouveauté 2022, le CNR propose dans les pages à venir un support d'analyse d'évolution et de prévision des coûts du transport routier de voyageurs (TRV). Depuis le 31 mars 2021, les missions du CNR ont été étendues au TRV. Les premiers travaux du CNR sur ce nouveau périmètre ont abouti à la publication depuis juillet 2022 de référentiels indiciaires relatifs au transport scolaire par autocar standard de 50 à 63 places. Cette dernière spécialité fait désormais l'objet de prévisions calculées par le CNR.

Sans interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre, ce document doit permettre aux entreprises de transport routier de voyageurs de se comparer à des tendances sectorielles pour 2022 et à des prévisions, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes pour 2023.

L'année 2022 a été marquée par une inflation généralisée des coûts (salaires du personnel, énergie, matière première ou prix des matériels). **Le coût de revient total d'un autocar scolaire enregistré en 2022 une inflation moyenne annuelle de + 7,8 %.**

Pour 2023, la conjoncture économique très incertaine complexifie l'exercice de prévisions. Selon de nombreux experts, le contexte inflationniste de 2022 devrait se poursuivre en 2023. **La hausse des coûts du TRV scolaire en 2023 est attendue à + 7,3 % hors carburant.** Retrouvez toutes les explications dans la suite de l'étude.

La conjoncture économique au 28 octobre 2022

Avis de tempête sur l'économie mondiale

En 2022, les chocs se succèdent. La crise énergétique provoquée par l'invasion de l'Ukraine, le maintien des tensions sur certaines matières premières ou des produits agricoles, le reconfinement en Chine notamment, ont entretenu une vague inflationniste qui a emporté le reste. **La croissance économique mondiale faiblit et passe de + 6 % en 2021 à + 3 % attendu en 2022, puis à + 2 % prévu pour 2023.** Par rapport à la situation observée au cours des trois décennies passées, le niveau prévu est effectivement très faible.

Les perspectives pour 2023 sont moroses. L'inflation affecte l'ensemble des économies dans le monde, frappe l'activité des entreprises comme la consommation des ménages. A court terme, les risques de tensions nouvelles sont élevés **et de nombreux pays devraient traverser, durant l'année 2023, une courte phase de récession économique.** L'assainissement de la situation sera ensuite progressif, les effets inflationnistes pouvant s'atténuer à partir du second semestre 2023.

L'Europe arrive en 1^{ère} ligne sur le front de l'inflation : depuis le début d'année 2022, avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, l'Europe s'est retrouvée au cœur de la tourmente inflationniste. Les gouvernements européens ont mis en place des mécanismes de soutien pour leurs ménages ou leurs entreprises. Par exemple, en annonçant un plan de 200 milliards d'euros, le gouvernement allemand entend traiter l'inflation et faciliter un redémarrage rapide de son industrie. En moyenne annuelle sur 2022, l'inflation devrait se situer sous la barre des + 9 % dans la plupart des pays européens.

La France se situe dans la tendance mondiale d'un ralentissement économique important en 2022 et qui se prolonge en 2023. Selon la Banque de France, **la croissance économique annuelle pour 2022 serait ainsi de + 2,6 %, puis de + 0,5 % en 2023.** L'inflation se maintient à un niveau élevé et d'après les différentes prévisions (Bercy, INSEE, etc.) pour 2022, elle oscillerait entre + 5,3 % et + 6,4 %. Elle resterait ensuite supérieure à + 4 % en 2023.

Les **entreprises de transport routier de voyageurs** subissent en 2022 des phénomènes de pénuries de conducteurs plus marquées encore que d'autres secteurs d'activité depuis la crise covid. Les entreprises de TRV doivent aussi faire face en 2022 à l'inflation généralisée de leurs coûts, notamment le gazole. Ainsi, pour le gazole professionnel TRV, la hausse mensuelle de + 28 % en mars 2022 constitue un pic historique. A fin octobre 2022, elle s'élève à + 37 % sur 12 mois.

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 2022/2021 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2022 comparée à celle de décembre 2021.
- **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 2022, 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 (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 2023

Le CNR fonde ses prévisions pour 2023 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 2023. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses *conservatoires* et prolonge la tendance observée en 2022 pour les postes concernés.

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 carburant reste toujours la composante la plus incertaine.

Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévision en matière de gazole pour l'année à venir.

Personnels

Selon tous les prévisionnistes, le contexte de forte inflation de 2022 se poursuivra en 2023, occasionnant vraisemblablement une pression sur les minima salariaux (SMIC et minima conventionnels de branche).

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser les minima conventionnels de salaires n'ont pas encore abouti. Toutefois, le contexte actuel d'inflation et de pénurie de conducteurs oblige les entreprises du secteur à pratiquer des revalorisations salariales importantes.

Le CNR retient dans ses perspectives pour 2023 une hausse de salaires de + 5 %, prévision prudente compte tenu du taux d'inflation prévue dans le PLF pour 2023 (+ 4,3 %) et des projections globales de la Banque de France d'augmentation du salaire moyen par tête (+ 5,5 %).

Le surcoût lié à la hausse de salaire est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

En matière de cotisations employeurs, la création d'une garantie additionnelle couvrant les conséquences financières et sociales d'une maladie grave « Accident Vasculaire Cérébral / Cancer » (accord social du 23 mars 2022) entraîne une hausse des taux de cotisations employeurs de + 0,3 point à partir du 1^{er} janvier 2023.

De nombreux autres paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus pour 2023. Dans ce cas, leur décompte de 2022 est maintenu pour 2023.

3 - Synthèse de l'évolution des coûts TRV scolaire

Synthèse des évolutions de coûts hors composante gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
TRV scolaire - hors gazole	+ 1,0 %	+ 5,4 %	+ 5,3 %	+ 0,8 %	+ 3,9 %	+ 7,3 %

N.B. : les évolutions hors composante carburant calculées ici sont conçues pour être appliquées **sur la part du coût de revient hors carburant**. Les pondérations ci-dessous peuvent être utilisées.

Part de la composante hors carburant dans le coût de revient total des véhicules (%)

Pour les évolutions	2021/2020	2022/2021	2023/2022
Pondérations en valeur	déc-20	déc-21	déc-22 *
TRV scolaire	91,1 %	88,9 %	85,7 %

* prévisionnel sous hypothèses

Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
TRV scolaire - avec gazole	+ 3,0 %	+ 9,4 %	-	+ 2,3 %	+ 7,8 %	-

4 - Les charges d'exploitation du TRV scolaire en détail

4.1 - Gazole professionnel TRV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Gazole professionnel TRV	+ 29,1 %	+ 40,8 %	-	+ 20,8 %	+ 43,1 %	-

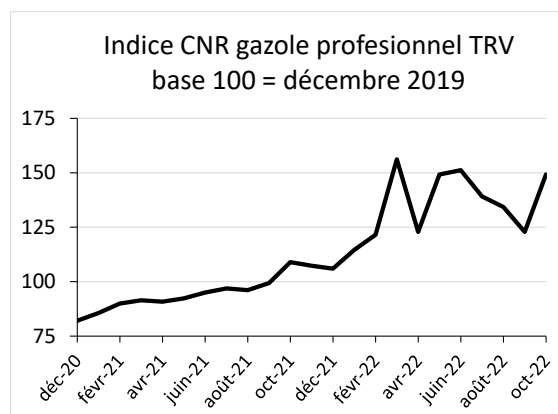
Historique sur 2022 :

L'indice gazole professionnel TRV enregistre une inflation marquée en 2022. En mars 2022, l'indice CNR gazole professionnel TRV a atteint son plus haut niveau jamais enregistré depuis janvier 2017, premier point observé par le CNR. Il varie ensuite de manière irrégulière jusqu'à octobre 2022. Finalement, il augmente de + 40,8 % entre décembre 2021 et octobre 2022 (cf. graphique ci-dessous).

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel TRV est stable en 2022 (39,19 €/hl). Le taux forfaitaire de remboursement partiel de TICPE bénéficiant aux entreprises de transport public routier en commun de voyageurs correspond à la différence entre la TICPE nationale totale intégrant les fractions régionales et le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel. Il a diminué très légèrement de -0,01 €/hl en 2022.

Hypothèses pour 2023 :

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 2023.



4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Conducteur TRV scolaire	- 0,6 %	+ 6,2 %	+ 8,6 %	0,0 %	+ 3,0 %	+ 11,9 %

Historique sur 2022 :

Du côté de la rémunération, les minima conventionnels servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés de + 3 % à compter du 1^{er} avril 2022 et de + 2 % à partir du 1^{er} octobre 2022 (accord social du 23 mars 2022).

Du côté des 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, mai et août 2022).

Hypothèses pour 2023 :

Le scénario retenu pour 2023 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2.

4.3 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Structure TRV scolaire	+ 2,1 %	+ 4,5 %	+ 4,3 %	+ 1,6 %	+ 4,4 %	+ 5,4 %

Historique sur 2022 :

Les coûts de structure augmentent sur l'année 2022 sous l'effet conjugué de l'inflation des coûts des services (+ 4 %) et des coûts de l'énergie, hors propulsion des véhicules, entrant dans la composition des coûts de structure (+ 61 %).

Hypothèses pour 2023 :

Le CNR retient une augmentation pour 2023 de + 4,3 % des coûts indirects de structure, correspondant au taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2023.

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. Elles restent à ce jour marginales et représentent en moyenne respectivement 1,9 % de ces coûts de structure, selon les résultats de la dernière enquêtes CNR sur le transport scolaire. 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, très volatiles depuis la fin d'année 2021. Des fournisseurs d'énergie annoncent d'ores et déjà des hausses très importantes pour 2023. Dans le cas où l'impact de ces hausses serait supérieur à la prévision du CNR (+ 4,3 %), le surcoût devra être ajouté aux prévisions pour 2023.

Un exemple : les dépenses d'électricité représentent 3 % des coûts de structure, hypothèse haute correspondant à des consommations importantes. Le coût de l'électricité est multiplié par 3 en 2023 (+ 200 %). Les prévisions pour 2023 doivent être relevées de + 0,5 point sur le coût de revient hors carburant d'un autocar scolaire.

4.4 - Détention de matériel TRV (coût de détention du matériel + assurances)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Matériel TRV scolaire	+ 0,7 %	+ 5,0 %	+ 2,2 %	+ 0,5 %	+ 3,6 %	+ 3,5 %

Historique sur 2022 :

Les conditions de financement prises en compte dans l'indice sont marquées cette année par une inflation annuelle importante des prix de véhicules de + 8 %. Cette inflation annuelle des prix de véhicules est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement (10 %). Les taux d'intérêt retenus dans le calcul tendent à augmenter depuis le début d'année 2022.

Hypothèses pour 2023 :

De l'avis de nombreux experts, le déséquilibre entre l'offre de véhicules disponibles et la demande risque de se poursuivre, favorisant l'inflation des prix de véhicules en 2023. Le décalage très long entre les dates de commande et de livraison d'un véhicule est un facteur de perturbation de prévision des prix. En effet, certains constructeurs ne garantissent plus la fixité du prix entre la commande et la livraison. Il devient alors très compliqué de prévoir l'ampleur de variation des prix des véhicules en 2023. Sous ces conditions, le CNR retient pour 2023 une hypothèse conservatoire, similaire à la tendance observée en 2022 (+ 8 %).

Concernant les taux d'intérêt, le CNR relève les taux moyens annuels utilisés dans les calculs de + 2 points en 2023, ordre de grandeur des prévisions de hausse des taux d'intérêt directeurs de la BCE.

La composante *assurances* augmente de + 4,3 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le PLF pour 2023).

4.5 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Maintenance TRV scolaire	+ 3,6 %	+ 6,1 %	+ 4,9 %	+ 1,9 %	+ 5,6 %	+ 7,3 %

Historique sur 2022 :

Cet indice retient trois composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 4,1 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, achats prestations externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier).

Les prix d'AdBlue s'apprécient en moyenne de + 50,9 % en 2022.

Les prix des pneumatiques augmentent principalement sur le premier semestre 2022. L'indice INSEE des prix de pneumatiques augmente ainsi de + 7,3 % sur les six 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 2023 :

Le CNR retient une hypothèse d'augmentation de + 4,3 % (taux d'inflation hors tabac retenu dans le cadre du PLF pour 2023) des coûts d'entretien, hors personnel d'atelier.

Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant. Pour les tarifs de pneumatiques, le CNR poursuit en 2023 la tendance observée en 2022 (+ 3,8 % par trimestre).

5 - Les parts des différents postes de coûts en TRV

Structure de coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2023 est calculé aux conditions économiques de décembre 2022.

TRV scolaire

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2021	2022	2023 *	2021	2022	2023 *
Carburant	-	-	-	8,9	11,1	14,3
Maintenance	11,0	11,2	11,3	10,0	10,0	9,7
Matériel	25,9	25,9	25,8	23,6	23,0	22,1
Personnel de conduite	34,5	33,9	34,1	31,4	30,1	29,3
Structure	28,6	29,0	28,8	26,1	25,8	24,7
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

* prévisionnel sous hypothèses

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs :
Les entreprises de transport routier de voyageurs 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.
- Les frais de déplacement des conducteurs :
L'activité scolaire n'occasionne généralement pas ce type de coût. Toutefois, la réalisation de certaines prestations peut s'accompagner de versement d'indemnités de déplacement aux conducteurs. Dans ce cas, un surcoût de personnel de conduite peut apparaître et doit être ajouté aux évaluations présentées dans les tableaux.
En 2022, les taux forfaitaires conventionnels de déplacement des conducteurs ont été revalorisés de + 2,4 % à compter du 1^{er} février 2022.
- Les dépenses de péages :
Le poste reste marginal. Dans le cas très rare où une prestation de transport scolaire nécessiterait le recours à une autoroute payante, un surcoût doit être pris en compte et ajouté au bilan 2022 et aux prévisions 2023.
En 2022, les tarifs de péages classe 3 ont augmenté de + 2 % en moyenne nationale pondérée par les trafics sur les réseaux. Pour 2023, le CNR établit une prévision à + 4,5 % pour les autocars, en tenant compte du dernier taux d'inflation communiqué par l'INSEE et des formules d'actualisation tarifaires des principaux réseaux.