

TRM - Bilan 2024 et perspectives pour 2025

Les entreprises de transports routiers de marchandises (TRM) demeurent toujours confrontées à une inflation de leurs coûts en **2024**. En moyenne annuelle, l'évolution des coûts du TRM hors carburant s'élève à **+ 5,5 %**. Parmi les hausses, citons les coûts de personnel de conduite (salaires et charges : + 7,5 %), les coûts de structure (+ 5 %), les coûts de détention de matériel (+ 3,5 %) ou bien encore le relèvement des tarifs de péages (+ 3 %).

Le contexte législatif complexifie l'exercice de prévision, plus particulièrement pour les charges de personnel. En effet, le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2025 (PLFSS 2025) modifie les formules de calcul de réduction générale de cotisations employeurs (couramment appelée allègement « Fillon »). Si cette réforme est adoptée, les transporteurs enregistreront une inflation importante de leurs coûts sociaux. Le CNR envisage alors deux scénarios de prévision, selon la prise en compte ou non des effets du PLFSS 2025.

La **prévision 2025 d'inflation du coût de revient hors carburant** des poids lourds exploités en transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle :

- **+ 3,3 %**, en ne tenant pas compte des mesures prévues dans le PLFSS pour 2025, toujours en examen parlementaire.
- **+ 5,1 %**, en intégrant les projets initiaux du PLFSS pour 2025. Il est à souligner que la prévision d'inflation est relevée à **+ 7,3 %**, dans le cas d'application d'un taux de recours à la DFS de 100 %.

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 2024 et à des prévisions pour 2025, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

(Conjoncture économique au 12 novembre 2024)

Stabilité décevante

Attendue à + 1,1 % pour 2024, la croissance de l'économie française demeure modeste. Elle devrait être stable en 2025, avec une prévision également à + 1,1 %.

L'inflation est désormais sous contrôle. À **+ 1,2 % en octobre** (donnée provisoire), elle se situe sous le seuil des 2 % depuis le mois d'août. Malheureusement, cette amélioration ne provoque pas un rebond suffisant.

L'attentisme marqué des ménages devrait se résorber, mais la phase d'incertitudes politiques qui dure depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin a enrayé la confiance. Le taux d'épargne des ménages repart à la hausse et pourrait atteindre 18 % du revenu brut à la fin de l'année 2024.

Pour les entreprises, la situation n'est pas encore stabilisée. L'indice de climat des affaires (solde d'opinion des chefs d'entreprise) n'évolue plus depuis 3 mois et reste inférieur à son niveau du début d'année. Dans l'industrie, il se dégrade. Les défaillances d'entreprises, en hausse, se situent à un niveau très élevé, au-dessus de 63 000 en cumul sur 12 mois.

Hormis pour le carburant qui reste orienté à la baisse, le transport routier de marchandises subit toujours la hausse persistante de ses coûts, conjuguée à une demande en baisse.

La croissance de l'économie mondiale devrait s'améliorer graduellement en 2025. Des aléas négatifs sont toutefois susceptibles de déstabiliser la situation, avec des conséquences directes pour l'Europe et la France :

Au Proche-Orient, la guerre s'est étendue au Liban et l'implication directe de l'Iran marque une nouvelle étape avec le risque d'un embrasement plus large.

Le retour de Donald Trump à la présidence des États-Unis sera marqué par une politique américaine plus contraignante pour le commerce mondial et également plus encline aux coups de poker déstabilisateurs. Certaines mesures risquent de cibler directement l'économie des pays européens et dans l'ensemble les freins envisagés sur commerce mondial créeront des tensions inflationnistes sur de nombreux marchés.

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 2024/2023 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2024 comparée à celle de décembre 2023.
- **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 2024 pour toutes les composantes de coût, à l'exception du carburant GNV dont le dernier point est mesuré en septembre 2024).

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 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 2025

Le CNR fonde ses prévisions pour 2025 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles, faisant référence : *Insee, Banque de France, etc.* En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses *conservatoires*.

2.1 - Personnels

A défaut d'information spécifique, le CNR prend en compte une hypothèse d'augmentation de + 1,8 % des salaires et des indemnités de déplacement en 2025, équivalente au taux d'inflation prévu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025 (PLF 2025).

Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires en vigueur en 2024 est maintenu pour 2025, de nombreux paramètres n'étant pas encore définitivement connus pour 2025.

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

Dans sa version initiale, le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2025 (PLFSS 2025) modifie la formule de calcul de la réduction générale de cotisations employeurs (couramment appelée allègement « Fillon »). Si cette réforme est adoptée, les transporteurs enregistreront une inflation importante de leurs coûts sociaux. Compte tenu du contexte législatif incertain, le CNR envisage alors deux scénarios de prévision.

- **Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)**

La formule de calcul des allègements « Fillon » de 2024 reste identique en 2025.

- **Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)**

- Le taux maximum d'allègement « Fillon », correspondant au coefficient « T » de la formule, diminue de - 2 points à compter du 1^{er} janvier 2025.
- En cas d'application de la déduction forfaitaire spécifique (DFS), les allègements sont réduits à partir de novembre 2024. Les effets de la mesure sont rétroactifs. Le texte impose des régularisations en fin d'exercice au titre des allègements préalablement calculés entre janvier et octobre 2024. Le CNR tient compte de ces régularisations annuelles en décembre 2024.

Précisons que toutes les entreprises de TRM ne pratiquent pas la déduction forfaitaire spécifique. 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. Les dernières enquêtes du CNR montrent que la DFS concerne 19 % des conducteurs en longue distance et 52 % en régional. Les prévisions CNR tiennent compte de ces taux de recours moyens.

Il faut souligner qu'un transporteur appliquant la DFS à tous ses conducteurs enregistrera des surcoûts supérieurs aux estimations moyennes sectorielles retenues dans les prévisions. Le CNR établit, en page 7 du document, des prévisions pour une entreprise répondant à cette situation.

- Le bénéfice des réductions de charges diminue pour les entreprises ayant versé des primes de partage de la valeur (dite *PPV*) après le 10 octobre 2024.

2.2 - 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.

3 - Synthèse de l'évolution des coûts du TRM

Le CNR dresse ici le bilan des évolutions de coûts enregistrées entre 2022 et 2024, puis réalise des prévisions sur 2025 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

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA - Gazole	+ 4,9 %	+ 2,0 %	+ 2,5 %	+ 6,1 %	+ 5,2 %	+ 3,0 %
Longue distance EA - GNL	+ 5,0 %	+ 2,0 %	+ 2,6 %	+ 6,1 %	+ 5,5 %	+ 3,1 %
Régional EA - Gazole	+ 4,9 %	+ 2,0 %	+ 2,6 %	+ 6,3 %	+ 5,5 %	+ 3,2 %
Régional EA - GNC	+ 4,9 %	+ 2,1 %	+ 2,7 %	+ 6,4 %	+ 5,7 %	+ 3,3 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 4,8 %	+ 2,1 %	+ 2,9 %	+ 6,2 %	+ 5,7 %	+ 3,5 %

EA = ensemble articulé

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA - Gazole	+ 4,9 %	+ 2,7 %	+ 2,9 %	+ 6,1 %	+ 5,3 %	+ 4,1 %
Longue distance EA - GNL	+ 5,0 %	+ 2,9 %	+ 3,0 %	+ 6,1 %	+ 5,6 %	+ 4,3 %
Régional EA - Gazole	+ 4,9 %	+ 4,0 %	+ 3,0 %	+ 6,3 %	+ 5,7 %	+ 5,4 %
Régional EA - GNC	+ 4,9 %	+ 4,2 %	+ 3,2 %	+ 6,4 %	+ 5,9 %	+ 5,6 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 4,8 %	+ 4,5 %	+ 3,4 %	+ 6,2 %	+ 6,0 %	+ 6,1 %

EA = ensemble articulé

Dans le cadre du scénario 2, voir également page 7 les prévisions spécifiques pour les entreprises appliquant la DFS à tous leurs conducteurs.

N.B. : les évolutions présentées dans les tableaux 3.1 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 (%)

	2022	2023	2024
Longue distance EA - Gazole	74,8 %	73,5 %	75,6 %
Longue distance EA - GNL	66,8 %	61,6 %	74,3 %
Régional EA - Gazole	76,5 %	75,0 %	77,3 %
Régional EA - GNC	67,3 %	64,0 %	74,8 %
Régional Porteurs - Gazole	81,5 %	80,0 %	81,8 %

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 2022. Les postes de coût, autres que le carburant, représentent 74,8 % du coût total, soit 748 €. Ces coûts hors carburant (748 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 6,1 % entre 2022 et 2023.

3.2 - Synthèse des coûts du TRM avec composante carburant

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA - Gazole	+ 0,9 %	- 1,3 %		- 0,7 %	+ 1,4 %	
Longue distance EA - GNL	- 21,4 %	+ 0,1 %		- 21,5 %	- 0,6 %	
Régional EA - Gazole	+ 1,1 %	- 1,0 %		- 0,3 %	+ 1,7 %	
Régional EA - GNC	- 20,3 %	+ 0,2 %		- 20,4 %	- 0,3 %	
Régional Porteurs - Gazole	+ 1,7 %	- 0,4 %		+ 0,9 %	+ 2,6 %	

EA = ensemble articulé

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA - Gazole	+ 0,9 %	- 0,7 %		- 0,7 %	+ 1,5 %	
Longue distance EA - GNL	- 21,4 %	+ 0,7 %		- 21,5 %	- 0,5 %	
Régional EA - Gazole	+ 1,1 %	+ 0,4 %		- 0,3 %	+ 1,9 %	
Régional EA - GNC	- 20,3 %	+ 1,6 %		- 20,4 %	- 0,1 %	
Régional Porteurs - Gazole	+ 1,7 %	+ 1,5 %		+ 0,9 %	+ 2,8 %	

4 - Les charges d'exploitation du TRM en détail

4.1 - Carburants

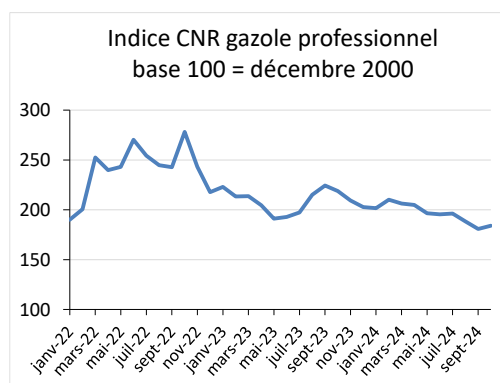
Gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Gazole	- 6,2 %	- 8,2 %		- 11,7 %	- 6,2 %	
Gazole professionnel	- 6,9 %	- 9,2 %		- 12,9 %	- 6,9 %	

Historique sur 2024 : l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRM (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRM) n'est pas linéaire en 2024, cf. graphique ci-contre. L'indice diminue par palier en 2024. Son évolution annuelle moyenne en 2024 (- 6,9 %) a une incidence marquée sur les variations des indices synthétiques.

Toutefois, malgré cette baisse, il se situe encore en 2024 à des niveaux supérieurs à ceux observés au cours des années 2020 et 2021.

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel est stable en 2024 (45,19 €/hl).



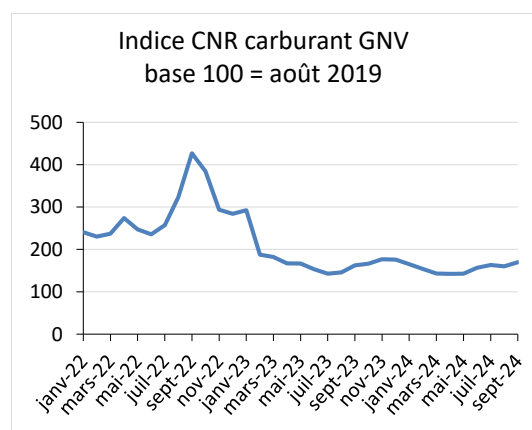
Hypothèses pour 2025 : pour les prévisionnistes, le prix du baril diminue légèrement en 2025, passant par exemple dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2025 de 82 \$/baril en 2024 à 80 \$/baril en 2025. Bien entendu, la volatilité du prix de la matière première et l'évolution de la parité euro/dollar restent les principaux facteurs de variation de ce poste. 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 2025. Concernant la TICPE appliquée au gazole routier professionnel, le ministre en charge des Transports a annoncé sa stabilité pour 2025. L'indice Gazole professionnel du CNR tient compte instantanément de chaque évolution du taux de remboursement partiel de TICPE. L'évolution réelle du coût du gazole en 2025 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		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
GNV ⁽¹⁾	- 38,0 %	- 3,5 %		- 38,3 %	- 10,0 %	

(1) Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux de septembre 2024.

Historique sur 2024 : au regard de ses évolutions passées, le prix moyen du carburant GNV (mix GNL, GNC et bio-GNC) semble peu varier en 2024. Toutefois, en zoomant sur l'année, il apparaît que l'indice connaît deux phases marquées d'évolution : - 19,1 % entre la fin d'année 2023 et avril 2024, puis + 19,3 % entre avril et septembre 2024.



Hypothèses pour 2025 : 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 pour 2025.

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

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance	+ 6,4 %	+ 0,9 %	+ 2,8 %	+ 8,1 %	+ 7,6 %	+ 3,4 %
Régional	+ 6,1 %	+ 0,9 %	+ 2,7 %	+ 8,0 %	+ 7,4 %	+ 3,4 %

Historique sur 2024 : après avoir fortement augmentés depuis deux ans (+ 6 % en décembre 2022 et +5,4 % en décembre 2023), les minima conventionnels salariaux servant de référence pour calculer les indices de coût de personnel de conduite du CNR n’ont pas évolué en 2024. Néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des revalorisations salariales volontaires en 2024 et l’effet « GVT » (*glissement vieillesse technicité*) est rarement neutre. Les calculs spécifiques développés dans cette note retiennent alors une évolution salariale annuelle pour 2024 de + 0,5 %, fondée sur les résultats des dernières enquêtes du CNR.

Concernant les cotisations employeurs, les allègements « Fillon » varient avec la prise en compte de ces revalorisations salariales et de l’évolution du SMIC.

La loi dite *DDADUE* du 22 avril 2024 instaure des nouveaux droits à congés payés lors d’arrêts maladies non professionnelles et professionnelles de plus d’un an. Les premières observations du CNR établissent une incidence économique d’environ + 0,7 % sur les coûts sociaux (salaires + charges). Le CNR applique cette hausse en décembre 2024 sur les composantes de coûts de personnel. Les enquêtes futures du CNR permettront de consolider la mesure de cette incidence.

Hypothèses pour 2025 : le scénario retenu pour 2025 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés pages 2 et 3. Le surcoût lié à la hausse des salaires de + 1,8 % est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu’elle engendre.

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

Salaires et charges, hors indemnités de déplacement	en glissement sur l’année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance	+ 6,4 %	+ 2,8 %	+ 3,7 %	+ 8,1 %	+ 7,8 %	+ 6,1 %
Régional	+ 6,1 %	+ 5,7 %	+ 3,6 %	+ 8,0 %	+ 8,0 %	+ 8,5 %

Focus sur la déduction forfaitaire spécifique (DFS)

Hypothèse d’un taux de recours à la DFS = 100 % des conducteurs

Pour une entreprise appliquant la DFS à tous ses conducteurs, les réformes prévues dans le PLFSS 2025 (version initiale) entraîneraient des surcoûts sociaux significatifs, supérieurs aux estimations moyennes sectorielles retenues dans les prévisions CNR.

Prévisions avec un taux de recours à la DFS égal à 100 %

Coûts salariaux (salaires + charges) du personnel de conduite

Taux de recours à la DFS 100% des conducteurs	en moyenne annuelle	
	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue Distance	+ 8,8 %	+ 12,6 %
Régional	+ 8,6 %	+ 12,3 %

Synthèse des coûts du TRM hors composante carburant

Taux de recours à la DFS 100% des conducteurs	en moyenne annuelle	
	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA - Gazole	+ 5,7 %	+ 6,5 %
Longue distance EA - GNL	+ 6,0 %	+ 7,0 %
Régional EA - Gazole	+ 6,0 %	+ 7,0 %
Régional EA - GNC	+ 6,2 %	+ 7,3 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 6,3 %	+ 8,0 %

4.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Frais de déplacement	+ 5,0 %	0 %	+ 1,8 %	+ 6,4 %	+ 4,6 %	+ 1,8 %

Historique sur 2024 : les indemnités de déplacement progressent en 2024 de + 4,6 % en moyenne annuelle. Après avoir été revalorisés de + 5 % en décembre 2023, les taux forfaitaires d'indemnités inscrits dans la convention collective sont stables en 2024.

Hypothèses pour 2025 : le scénario retenu pour 2025 (+ 1,8 %) est détaillé page 2.

4.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Longue distance EA	+ 5,3 %	+ 2,3 %	+ 2,6 %	+ 6,8 %	+ 4,8 %	+ 3,4 %
Régional EA	+ 5,5 %	+ 2,5 %	+ 2,7 %	+ 7,7 %	+ 5,2 %	+ 3,5 %
Régional Porteurs	+ 5,5 %	+ 2,5 %	+ 2,7 %	+ 7,7 %	+ 5,2 %	+ 3,5 %

Historique sur 2024 : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 5 %, sous l'effet conjugué des hausses de coûts de personnel sédentaire et administratif (+ 6,4 %), de coûts des locaux (+ 5,3 %) et des coûts des services (+ 2,9 %).

Hypothèses pour 2025 : le CNR retient une augmentation de + 3,2 % des coûts de structure, hors personnel sédentaire, correspondant à la prévision 2025 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 + 1,8 % en 2025).

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
LD EA et Régional EA	+ 2,4 %	+ 3,8 %	+ 3,6 %	+ 3,9 %	+ 3,3 %	+ 3,6 %
Régional Porteurs	+ 2,6 %	+ 4,0 %	+ 4,0 %	+ 3,6 %	+ 3,7 %	+ 4,0 %

Historique sur 2024 : les indices de détention du matériel roulant enregistrent une inflation moyenne annuelle voisine de + 3,5 % en 2024.

Les variations de prix de véhicules observées sur une année sont appliquées dans les indices CNR en janvier de l'année suivante. Les prix de véhicules retenus dans les indices de 2024 enregistrent une inflation de + 9 %. Cette inflation est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement du parc (16 %). La composante assurances augmente de + 3,2 % en 2024.

Hypothèses pour 2025 : la réglementation européenne GSR2 sur les équipements obligatoires d'assistance à la conduite et le renouvellement des gammes entraînent une inflation des prix de véhicules. Toutefois, selon de nombreux experts, cette inflation devrait être nettement plus mesurée que celles observées depuis quelques années. En conséquence, le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix de véhicules pour 2025, similaire au taux d'inflation prévue dans le cadre du PLF pour 2025 (+ 1,8 %). Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ces prévisions les scénarios publiés par la *Banque de France*. Les taux moyens annuels utilisés dans les calculs sont stables en 2025. La composante *assurances* augmente de + 3,2 % (prévision d'inflation sous-jacente des services calculée par l'*Insee*).

4.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Maintenance	+ 3,4 %	+ 3,0 %	+ 2,0 %	+ 4,3 %	+ 4,0 %	+ 2,9 %

Historique sur 2024 : l'indice Maintenance progresse en 2024 de + 4 % en moyenne annuelle. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 5,6 % en un an sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, entretiens externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier) et de la hausse du coût de personnel d'atelier (cf. page 5). Les coûts pneumatiques progressent de + 1,1 %. Les prix d'AdBlue retenus sous ce poste augmentent de + 2,3 %. L'AdBlue demeure un poste minoritaire (en moyenne 0,4 % pour un ensemble articulé 44 tonnes en 2024).

Hypothèses pour 2025 : 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 + 1,8 % 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 2025. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 1,8 % en 2025).

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Maintenance GNV	+ 5,7 %	+ 2,9 %	+ 2,0 %	+ 6,6 %	+ 4,8 %	+ 2,9 %

L'indice Maintenance GNV ne retient pas de composante AdBlue. Les autres hypothèses de prévisions pour 2025 sont identiques à celles retenues pour l'indice Maintenance.

4.7 - Infrastructures

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Infrastructures	+ 4,8 %	+ 2,8 %	+ 1,0 %	+ 4,6 %	+ 3,0 %	+ 1,2 %

Historique sur 2024 : l'indice enregistre une inflation moyenne annuelle de + 3 % en 2024. Les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1^{er} février 2024 (+ 2,9 % en moyenne nationale pondérée par les trafics poids lourds des réseaux). L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2024.

Hypothèses pour 2025 : les prochaines revalorisations tarifaires de péages sont attendues pour février 2025. Elles n'ont pas encore été arrêtées définitivement. Le CNR retient dans ses prévisions pour 2025 une revalorisation des péages de classe 4 de + 1 %. 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 d'octobre. En complément, certaines sociétés appliquent d'autres majorations, relevant par exemple de compensations liées à des investissements spécifiques.

La taxe à l'essieu reste inchangée.

5 - 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 2024, le poids de chaque composante est calculé aux conditions économiques de décembre 2023.

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 ».

Longue distance ensembles articulés - Gazole

Pondérations en valeur	Structure des indices LD EA - Gazole		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	25,2	26,5	24,4
Maintenance	8,3	8,2	8,2
Infrastructures	6,9	6,4	6,4
Matériel	12,5	12,1	12,9
Personnel de conduite	27,4	27,9	28,6
Frais de déplacement	7,2	6,3	6,7
Structure	12,5	12,6	12,8
Total	100%	100%	100%

Longue distance ensembles articulés - GNL

Pondérations en valeur	Structure des indices LD EA - GNL		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	33,2	38,4	25,7
Maintenance	6,4	5,8	7,0
Infrastructures	7,0	6,0	7,3
Matériel	14,4	12,4	14,5
Personnel de conduite	24,0	23,6	28,9
Frais de déplacement	3,7	3,3	4,0
Structure	11,3	10,5	12,6
Total	100%	100%	100%

Régional ensembles articulés - Gazole

Pondérations en valeur	Structure de indices REG EA - Gazole		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	23,5	25,0	22,7
Maintenance	8,0	7,9	8,0
Infrastructures	5,4	4,8	4,1
Matériel	13,1	11,6	13,1
Personnel de conduite	31,0	32,0	32,6
Frais de déplacement	3,6	3,1	3,5
Structure	15,4	15,6	16,0
Total	100%	100%	100%

Régional ensembles articulés - GNC

Pondérations en valeur	Structure de indices REG EA - GNC		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	32,7	36,0	25,2
Maintenance	5,6	5,1	6,1
Infrastructures	3,6	3,1	3,6
Matériel	15,0	13,2	15,0
Personnel de conduite	26,8	27,0	31,8
Frais de déplacement	2,6	2,5	2,9
Structure	13,7	13,1	15,4
Total	100%	100%	100%

Régional porteurs - Gazole

Pondérations en valeur	Structure des indices REG porteurs - Gazole		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	18,5	20,0	18,2
Maintenance	7,7	7,2	7,3
Matériel	21,8	19,8	19,8
Personnel de conduite	38,8	40,0	41,4
Structure	13,2	13,0	13,3
Total	100%	100%	100%

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les variations de l'activité

Le bilan 2024 et les prévisions 2025 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 en 2023 et poursuivie sur le premier semestre 2024), 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^{er} janvier 2025

La 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 2025, 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 €/litre tous les ans entre 2024 et 2030. En 2025, la deuxième 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 + 0,4 % pour un transport sous températures dirigées négatives.

Ces simulations sont calculées, toutes choses égales par ailleurs, à partir des derniers indices CNR connus (octobre 2024). Rappelons qu'à l'instar du gazole routier, l'évolution réelle du coût du GNR en 2025 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 2024), 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 taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance

Selon le ministère chargé des Transports, cette taxe appliquée depuis 2024 n'a pas d'incidence sur les évolutions tarifaires de péages.

- L'inflation des péages à l'étranger

Citons, par exemple, l'indexation en Wallonie (Belgique) des tarifs de la redevance kilométrique sur la base de l'indice des prix à la consommation à partir du 1^{er} janvier 2025, ou l'introduction d'une redevance kilométrique pour les poids lourds de plus de 12 tonnes au Danemark.