

Évolutions des coûts du transport routier de marchandises

Bilan 2025 et perspectives pour 2026

Les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) demeurent confrontées à une inflation de leurs coûts hors carburant en **2025 : + 2,4 %** en moyenne annuelle, supérieure à l'inflation générale prévue pour 2025 (environ 1 %). L'inflation des coûts hors carburant cumulée depuis **deux ans** atteint ainsi **+ 7,7 %**. Parmi les hausses de 2025, citons les coûts de personnel de conduite (salaires et charges : + 2 %), les coûts de maintenance (+ 2,5 %), les coûts fixes de matériel (détenion et assurances : + 4,3 %) ou bien encore les charges de structure (+ 2 %).

Le contexte législatif et politique incertain complexifie l'exercice de prévision pour 2026. Le CNR retient alors des hypothèses conservatoires et prudentes pour de nombreuses composantes de coût. Le facteur déterminant demeure l'évolution du coût du personnel de conduite, dépendante notamment des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite). Dans ces conditions, la **prévision 2026** d'inflation du coût de revient hors carburant des poids lourds exploités en transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle **+ 2,4 %**.

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 2025 et à des prévisions pour 2026 fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

(Conjoncture économique au 30 octobre 2025)

Une reprise qui se fait attendre dans un contexte incertain

L'économie française ne repart pas.

Avec une croissance qui se limiterait à + 0,8 % pour 2025, la période de stagnation se prolonge. Malgré une inflation revenue à un niveau bas d'environ 1 %, la consommation ne parvient pas à redémarrer.

Le manque de confiance des acteurs économiques constitue le principal obstacle.

Les ménages, toujours dans l'expectative, continuent d'épargner massivement. Le taux d'épargne a même atteint un record de 18,5 % du revenu brut au deuxième trimestre, une tendance accentuée par l'incertitude politique persistante depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024.

La situation des entreprises n'est guère plus réjouissante. L'indice du climat des affaires demeure en dessous de sa moyenne de long terme et l'investissement recule pour la deuxième année consécutive, avec une baisse attendue de - 0,9 % en 2025. Les défaillances d'entreprises, en hausse, se situent à un niveau très élevé, au-dessus de 68 000 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 atone (- 0,2 % au deuxième trimestre). Le marché des poids lourds neufs enregistre une chute de - 17 % sur le premier semestre 2025.

Le **ralentissement de l'économie mondiale** s'ajoute à ces difficultés et plusieurs risques majeurs pourraient encore assombrir le tableau. La nouvelle politique commerciale américaine, avec des droits de douane atteignant désormais 18 % en moyenne, bouleverse le commerce mondial. Ces mesures génèrent une forte incertitude pour les entreprises exportatrices et pourraient raviver les tensions sur les prix.

De plus, l'instabilité au Moyen Orient fait peser une menace de forte volatilité sur les prix de l'énergie, capable de bouleverser les marchés à tout moment.

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 2025/2024 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2025 comparée à celle de décembre 2024.
- **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 2025 pour toutes les composantes de coût, à l'exception du carburant GNV dont le dernier point est mesuré en septembre 2025).

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 2026

Le CNR fonde ses prévisions pour 2026 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles, faisant référence : *Insee*, *Banque de France*, projet de loi de finances pour 2026, etc. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses conservatoires.

Personnels

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser les minima conventionnels n'ont pas encore abouti. A défaut d'information spécifique, le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires) en retenant une hypothèse d'augmentation de + 1 % des salaires et des indemnités de déplacement, équivalente aux projections d'inflation générale pour 2025 de la *Banque de France*. Ces hypothèses impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRM suivantes : conduite, maintenance et structure.

Du côté des charges employeurs, la loi du 28 février 2025 de financement de la Sécurité sociale pour 2025 réforme les allègements généraux de cotisations patronales de sécurité sociale à compter du 1^{er} janvier 2026. Le décret 2025-887 du 4 septembre 2025 fixe les modalités d'application de cette réforme. Le CNR fonde ses calculs sur les derniers textes en vigueur. La réforme des allègements, telle que définie dans ce décret, se traduirait par une diminution des allègements de charges de l'ordre de - 0,7 point pour les profils types de conducteurs issus des enquêtes du CNR. Cette réforme grève le poste conducteur (salaire + charges) de + 0,6 %, toutes choses égales par ailleurs.

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 en 2024 et en 2025, puis réalise des prévisions sur 2026 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 *		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Longue distance EA - Gazole	+ 1,6 %	+ 2,0 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 2,2 %	+ 2,2 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,7 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %	+ 5,1 %	+ 2,3 %	+ 2,3 %
Régional EA - Gazole	+ 1,6 %	+ 2,0 %	+ 2,1 %	+ 5,1 %	+ 2,3 %	+ 2,3 %
Régional EA - GNC	+ 1,7 %	+ 2,1 %	+ 2,3 %	+ 5,3 %	+ 2,4 %	+ 2,4 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 1,7 %	+ 2,3 %	+ 2,4 %	+ 5,3 %	+ 2,6 %	+ 2,5 %

EA = ensemble articulé

* Méthode de calcul : §1 page 2

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 (%)

	2023	2024	2025
Longue distance EA - Gazole	73,5 %	75,6 %	77,9 %
Longue distance EA - GNL	61,6 %	74,3 %	75,0 %
Régional EA - Gazole	75,0 %	77,3 %	79,6 %
Régional EA - GNC	64,0 %	74,8 %	74,5 %
Régional Porteurs - Gazole	80,0 %	81,8 %	83,1 %

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 2023. Les postes de coût, autres que le carburant, représentent 73,5 % du coût total, soit 735 €. Ces coûts hors carburant (735 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 4,9 % entre 2023 et 2024.

3.2 - Synthèse des coûts du TRM avec composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Longue distance EA - Gazole	- 0,9 %	+ 0,9 %		+ 1,3 %	+ 0,2 %	
Longue distance EA - GNL	+ 1,8 %	- 1,9 %		- 0,7 %	+ 4,1 %	
Régional EA - Gazole	- 0,7 %	+ 1,0 %		+ 1,6 %	+ 0,4 %	
Régional EA - GNC	+ 1,8 %	- 1,9 %		- 0,4 %	+ 4,0 %	
Régional Porteurs - Gazole	- 0,2 %	+ 1,4 %		+ 2,4 %	+ 1,0 %	

EA = ensemble articulé

4 - Les charges d'exploitation du TRM en détail

4.1 - Carburants

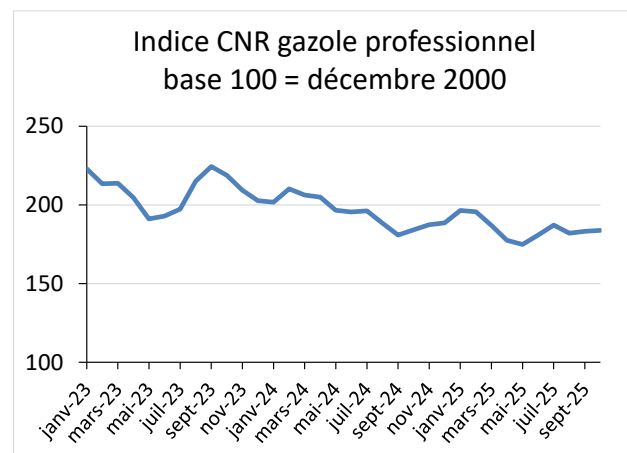
Gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Gazole	- 6,2 %	- 2,2 %		- 5,9 %	- 4,7 %	
Gazole professionnel	- 7,0 %	- 2,5 %		- 6,6 %	- 5,3 %	

Historique sur 2025 : l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRM (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRM) n'est pas linéaire en 2025, cf. graphique ci-contre. Son évolution annuelle moyenne en 2025 (- 5,3 %) a une incidence marquée sur les variations des indices synthétiques.

Toutefois, malgré cette baisse, l'indice se situe encore en 2025 à des niveaux supérieurs à ceux observés au cours des années 2020 et 2021.

Concernant la fiscalité, le taux de l'accise (ex TICPE) appliqué au gazole professionnel est stable en 2025 (45,19 €/hl).



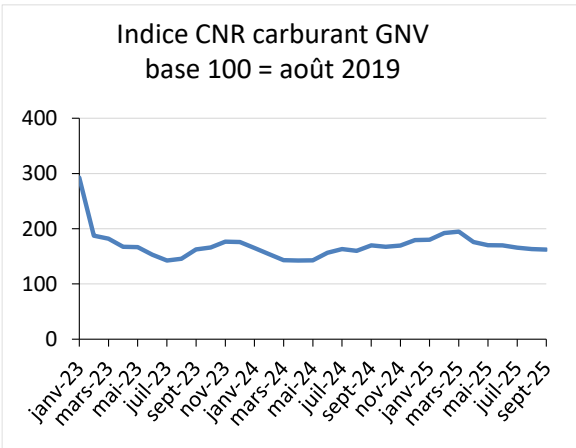
Hypothèses pour 2026 : la volatilité du prix de la matière première et l'évolution de la parité euro/dollar restent les principaux facteurs de variation de ce poste. Le prix du gazole est trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2026. Concernant les droits d'accises appliqués au gazole professionnel, le taux applicable pour 2026 n'est pas encore connu au moment de la rédaction de cette note. Il convient donc de rester prudent sur ce sujet. L'indice Gazole professionnel du CNR, qui sera publié chaque mois en 2026, tiendra compte de chaque évolution du taux de remboursement partiel de TICPE. L'évolution réelle du coût du gazole en 2026 sera prise en compte par le mécanisme obligatoire d'indexation des prix de transport sur l'évolution du prix des énergies de propulsion, 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		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
GNV ⁽¹⁾	+ 2,0 %	- 9,6 %		- 9,7 %	+ 7,7 %	

(1) Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux de septembre 2025.

Historique sur 2025 : au regard de ses évolutions passées, le prix moyen du carburant GNV (mix GNL, GNC et bio-GNC) semble peu varier en 2025. Toutefois en zoomant sur l'année, il apparaît que l'indice connaît deux phases marquées d'évolution : une hausse non linéaire de + 8,5 % entre la fin d'année 2024 et mars 2025, puis un repli de - 16,7 % entre mars et septembre 2025.



Hypothèses pour 2026 : 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 2026.

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		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Longue distance	+ 0,1 %	+ 1,6 %	+ 2,1 %	+ 6,9 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %
Régional	+ 0,1 %	+ 1,6 %	+ 2,1 %	+ 6,7 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %

Historique sur 2025 : les minima conventionnels salariaux servant de référence pour calculer les indices de coût de personnel de conduite du CNR n'ont pas évolué en 2025. Néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des revalorisations salariales volontaires en 2025 et l'effet « GVT » (*glissement vieillesse technicité*) est rarement neutre. Les calculs spécifiques développés dans cette note retiennent alors une évolution salariale annuelle pour 2025 de + 0,6 %, 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.

De nombreux paramètres sociaux ont été modifiés depuis la fin d'année 2024. La loi du 22 avril 2024 a ainsi instauré de nouveaux droits à congés payés lors d'arrêts maladies non professionnelles et professionnelles de plus d'un an, avec une incidence économique de + 0,7 %, appliquée dans les indices sociaux (salaires + charges) à partir de décembre 2024.

La réforme des indemnités journalières de Sécurité sociale (couramment appelée IJSS) s'est traduite par une hausse des coûts sociaux en avril 2025 : + 0,6 % en longue distance et + 0,5 % en régional.

Les indices intègrent aussi les mesures instaurées par la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2025, comme la diminution des allègements de charges « Fillon » en cas de versement d'une prime de partage de la valeur (surcoût de + 0,2 % sur les indices sociaux).

Hypothèses pour 2026 : le scénario retenu pour 2026 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2.

4.3 - Indemnités de déplacement

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Frais de déplacement	0 %	+ 1,5 %	+ 1 %	+ 4,6 %	+ 1,3 %	+ 1,3 %

Historique sur 2025 : les indemnités de déplacement progressent en 2025 de + 1,3 % en moyenne annuelle. Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 1,5 % en mars 2025 (accord social du 6 février 2025).

Hypothèses pour 2026 : le scénario retenu pour 2026 (+ 1 %) est détaillé page 2.

4.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Longue distance EA	+ 2,0 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 4,5 %	+ 1,9 %	+ 2,2 %
Régional EA	+ 2,3 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %
Régional Porteurs	+ 2,3 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %

Historique sur 2025 : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 1,9 %, sous l'effet conjugué des hausses de coûts de personnel sédentaire et administratif (+ 1,6 %), de coûts des locaux (+ 2,1 %) et des coûts des services (+ 2,2 %).

Hypothèses pour 2026 : le CNR retient une augmentation de + 2,3 % des coûts de structure, hors personnel sédentaire, correspondant à la prévision 2026 d'inflation sous-jacente des services calculée par l'Insee. Les coûts de personnel sédentaire et administratif évoluent selon les hypothèses présentées page 2 (augmentation des salaires de + 1 % en 2026).

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
LD EA et Régional EA	+ 3,8 %	+ 4,2 %	+ 3,5 %	+ 3,3 %	+ 4,2 %	+ 3,5 %
Régional Porteurs	+ 4,0 %	+ 4,5 %	+ 3,6 %	+ 3,7 %	+ 4,5 %	+ 3,6 %

Historique sur 2025 : les indices de détention du matériel roulant enregistrent une inflation moyenne annuelle voisine de + 4,3 % en 2025.

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 2025 sont stables. Cette inflation est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement du parc (16 %). La composante assurances augmente de + 6,1 % en 2025.

Hypothèses pour 2026 : le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix des matériels et de taux de renouvellement progressif de parcs (stabilité pour 2026, cf. ci-dessus).

Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ses prévisions les scénarios publiés par la *Banque de France*. Les taux moyens annuels utilisés dans les calculs progressent de + 0,3 point en 2026.

Pour la composante *assurances*, le CNR retient une augmentation plus marquée de + 2,3 % (prévision d'inflation sous-jacente des services calculée par l'Insee). Selon les experts du secteur, l'inflation des tarifs supportée par les entreprises de transport depuis quelques années restera soutenue en 2026.

4.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Maintenance	+ 3,0 %	+ 2,1 %	+ 1,4 %	+ 3,9 %	+ 2,5 %	+ 2,0 %

Historique sur 2025 : l'indice Maintenance progresse en 2025 de + 2,5 % en moyenne annuelle. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien augmentent de + 3 % 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 sont stables. Les prix d'AdBlue retenus sous ce poste augmentent de + 13,6 %. L'AdBlue demeure un poste minoritaire (en moyenne 0,4 % pour un ensemble articulé 44 tonnes en 2025).

Hypothèses pour 2026 : 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 + 1,3 % 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 *Projet de loi de finances* pour 2026. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentées page 2 (augmentation des salaires de + 1 % en 2026 et inflation des charges).

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Maintenance GNV	+ 2,9 %	+ 1,6 %	+ 1,8 %	+ 4,7 %	+ 2,1 %	+ 2,2 %

L'indice Maintenance GNV ne retient pas de composante AdBlue. Les autres hypothèses de prévisions pour 2026 sont identiques à celles retenues pour l'indice Maintenance.

4.7 - Infrastructures

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Infrastructures	+ 2,8 %	+ 0,9 %	+ 0,9 %	+ 3,0 %	+ 1,1 %	+ 0,9 %

Historique sur 2025 : l'indice enregistre une inflation moyenne annuelle de + 1,1 % en 2025. Les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1^{er} février 2025 (+ 0,9 % 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 2025.

Hypothèses pour 2026 : les prochaines revalorisations tarifaires de péages sont attendues pour février 2026. Elles n'ont pas encore été arrêtées définitivement. Le CNR retient dans ses prévisions pour 2026 une revalorisation des péages de classe 4 de + 0,9 %. Cette simulation est basée sur les formules d'indexation tarifaire stipulées dans les contrats entre l'État 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. En complément, certaines sociétés appliquent d'autres majorations, relevant par exemple de compensations liées à des investissements spécifiques. Le CNR retient dans ses prévisions les dernières prévisions d'inflation annuelle pour octobre calculées par l'*Insee*.

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 2025, le poids de chaque composante est calculé aux conditions économiques de décembre 2024.

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		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	26,5 %	24,4 %	22,1 %
Maintenance	8,2 %	8,2 %	8,4 %
Infrastructures	6,4 %	6,4 %	6,4 %
Matériel	12,1 %	12,9 %	13,2 %
Personnel de conduite	27,9 %	28,6 %	29,1 %
Frais de déplacement	6,3 %	6,7 %	7,1 %
Structure	12,6 %	12,8 %	13,7 %
Total	100 %	100 %	100 %

Longue distance ensembles articulés - GNL

Pondérations en valeur	Structure des indices LD EA - GNL		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	38,4 %	25,7 %	25,0 %
Maintenance	5,8 %	7,0 %	7,2 %
Infrastructures	6,0 %	7,3 %	7,4 %
Matériel	12,4 %	14,5 %	15,0 %
Personnel de conduite	23,6 %	28,9 %	28,6 %
Frais de déplacement	3,3 %	4,0 %	4,0 %
Structure	10,5 %	12,6 %	12,8 %
Total	100 %	100 %	100 %

Régional ensembles articulés - Gazole

Pondérations en valeur	Structure de indices REG EA - Gazole		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	25,0 %	22,7 %	20,4 %
Maintenance	7,9 %	8,0 %	8,1 %
Infrastructures	4,8 %	4,1 %	4,6 %
Matériel	11,6 %	13,1 %	14,7 %
Personnel de conduite	32,0 %	32,6 %	31,6 %
Frais de déplacement	3,1 %	3,5 %	2,9 %
Structure	15,6 %	16,0 %	17,7 %
Total	100 %	100 %	100 %

Régional ensembles articulés - GNC

Pondérations en valeur	Structure de indices REG EA - GNC		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	36,0 %	25,2 %	25,5 %
Maintenance	5,1 %	6,1 %	6,1 %
Infrastructures	3,1 %	3,6 %	3,6 %
Matériel	13,2 %	15,0 %	15,3 %
Personnel de conduite	27,0 %	31,8 %	31,2 %
Frais de déplacement	2,5 %	2,9 %	2,8 %
Structure	13,1 %	15,4 %	15,5 %
Total	100 %	100 %	100 %

Régional porteurs - Gazole

Pondérations en valeur	Structure indices REG porteurs - Gazole		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	20,0 %	18,2 %	16,9 %
Maintenance	7,2 %	7,3 %	7,5 %
Matériel	19,8 %	19,8 %	20,6 %
Personnel de conduite	40,0 %	41,4 %	41,4 %
Structure	13,0 %	13,3 %	13,6 %
Total	100 %	100 %	100 %

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les variations de l'activité

Le bilan 2025 et les prévisions 2026 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 observé en 2024), les charges fixes, comprenant les postes détention de matériel, assurances et 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 2026

La loi de finances pour 2024 a instauré 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 2026, 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 2026, la troisième marche fiscale se traduirait par un relèvement du coût de revient total d'un ensemble articulé frigo en longue distance de + 0,2 % pour un transport sous températures dirigées positives et de + 0,2 % pour un transport sous températures dirigées négatives. Ces simulations sont calculées, toutes choses égales par ailleurs, à partir des derniers indices CNR connus (octobre 2025). Rappelons qu'à l'instar du gazole routier, l'évolution réelle du coût du GNR en 2026 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.

- 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 % depuis mai 2025), à la hausse (malus) ou à la baisse (bonus), dans la limite d'un plancher (2,95 %) et d'un plafond (5 %). Le montant du bonus ou du malus dépend du « *taux de séparation* » de l'entreprise par rapport au secteur. Le mode de calcul de ce taux de séparation évoluera à partir du 1^{er} mars 2026. Les effets de la réforme seront donc très dispersés et spécifiques à chaque entreprise.

- L'inflation des péages à l'étranger

Citons, par exemple, le nouveau système de péages en Autriche prévu en 2026, l'indexation de la taxe kilométrique PL en Wallonie en 2026 (+ 1,9 %) ou bien encore l'inflation marquée des péages danois en 2025 consécutive à la mise en œuvre d'une tarification kilométrique. Selon une étude récente du CNR, le passage d'une vignette à un tarif kilométrique se traduit par un renchérissement du coût d'usage des infrastructures dans de nombreux pays européens.