Évolutions des coûts du transport routier de marchandises
Bilan 2026 et perspectives pour 2027

L'année 2026 est marquée par une inflation très importante des coûts des entreprises de transport routier de marchandises (TRM). En moyenne annuelle, le coût de revient d'un poids lourd *gazole* progresse ainsi de **+ 8,8 %**. Ces augmentations demeurent nettement supérieures à l'inflation générale prévues pour 2026 (en moyenne annuelle entre + 2 % et + 2,5 % selon les instituts).
L'inflation des coûts est portée non seulement par les prix des énergies, tirés vers le haut par la crise au Moyen-Orient, mais aussi par l'ensemble des autres postes, tous orientés en hausse en 2026. Citons parmi ces derniers, les coûts d'assurances (+ 4,1 % en 2026), les coûts fixes de détention de matériel (+ 3,8 %) ou bien encore le poste maintenance (+ 2,2 %).

Le contexte législatif et politique incertain complexifie l'exercice de prévision pour 2027. 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 2027** d'inflation du coût de revient hors carburant des poids lourds exploités en transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle **+ 5 %**.

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 2026 et à des prévisions pour 2027 fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

(Conjoncture économique au 30 octobre 2026)

L'économie française marque le pas dans un contexte sous tension

L'économie française peine à trouver un second souffle.
Le PIB recule au troisième trimestre (- 0,1 % après une stabilité au deuxième trimestre). L'acquis de croissance pour 2026 se limite désormais à + 0,2 %. Ravivée par la hausse des prix des énergies fossiles, l'inflation accélère et s'établirait en glissement annuel à + 3,4 % selon les derniers résultats provisoires communiqués par l'*Insee*, freinant la consommation des ménages.

Le manque de confiance des acteurs économiques bride la demande.
Les ménages maintiennent un taux d'épargne de précaution historiquement élevé, sur fond de moral très dégradé. L'indicateur de confiance des ménages demeure en septembre nettement en dessous (- 14 %) de sa moyenne de long terme, calculée entre 1987 et 2025. L'atonie persistante pèse également sur l'emploi, le taux de chômage remontant graduellement vers 8,6 % en fin d'année.

La situation des entreprises reste très contrainte.
L'investissement recule (FBCF entreprises non financières à - 0,3 % en 2026), freiné par des débouchés atones et par la hausse continue des taux d'intérêt. Les taux d'emprunt d'État à 10 ans dépassent désormais 5 %, pour la première fois depuis 2008. L'attentisme lié aux débats budgétaires nationaux gèle de nombreux projets.

Après un début d'année atone, l'activité du transport routier a repris au deuxième trimestre 2026, mais elle reste à des niveaux modérés pour le compte d'autrui. Les transporteurs affrontent la flambée du prix du gazole professionnel (+ 59 % sur un an en glissement), tandis que les immatriculations de poids lourds reculent (- 2,7 % sur les neuf premiers mois de l'année), traduisant le report des renouvellements de parcs.

Le ralentissement mondial accentue ces fragilités. Selon l'OCDE, la croissance mondiale décélèrerait à + 2,9 % en 2026. L'escalade des tensions géopolitiques au Moyen-Orient et les perturbations sur les routes maritimes pérennisent un pétrole et un gaz chers.

CNR
COMITE NATIONAL ROUTIER
Observatoire économique
du transport routier

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 2026/2025 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2026 comparée à celle de décembre 2025.
- **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 2026 pour toutes les composantes de coût, à l'exception du carburant GNV dont le dernier point est mesuré en septembre 2026).

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 2027

Le CNR fonde ses prévisions pour 2027 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 2027, 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 salariaux n'ont pas encore définitivement 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 + 4 % des salaires en 2027, similaire à l'inflation calculée par l'*Insee* depuis 2024, date de la dernière revalorisation des minima conventionnels. Ces hypothèses impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRM suivantes : conduite, maintenance et structure.

Par ailleurs, le CNR retient une hypothèse d'augmentation des frais de déplacement de + 3 % équivalente à l'acquis d'inflation entre décembre 2025 (mois précédent la dernière revalorisation des indemnités conventionnelles) et décembre 2026. Sous cette hypothèse, la hausse s'applique pour les frais de déplacement décomptés à partir de décembre 2026.

Le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2027 (PLFSS 2027) modifie des paramètres de la réduction générale de charges (RGDU) et alourdit les charges de personnel des entreprises, en cas de versement de primes de partage de la valeur (PPV), d'intéressement, de participation ou d'épargne salariale. Cette réforme se traduirait par un surcoût moyen sectoriel sur le poste conducteur (salaire + charges) de + 0,5 %, 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 2025 et en 2026, puis réalise des prévisions sur 2027 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 **		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Longue distance EA - Gazole	+ 1,7 %	+ 1,9 %	+ 4,1 %	+ 1,8 %	+ 1,6 %	+ 4,7 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,7 %	+ 2,0 %	+ 4,3 %	+ 1,9 %	+ 1,7 %	+ 4,9 %
Régional EA - Gazole	+ 1,7 %	+ 1,8 %	+ 4,4 %	+ 1,9 %	+ 1,6 %	+ 4,9 %
Régional EA - GNC	+ 1,6 %	+ 2,0 %	+ 4,6 %	+ 1,9 %	+ 1,7 %	+ 5,2 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 1,9 %	+ 2,0 %	+ 4,6 %	+ 2,1 %	+ 1,7 %	+ 5,3 %

EA = ensemble articulé

* Méthodes 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 (%)

	2024	2025	2026
Longue distance EA - Gazole	75,6 %	77,9 %	79,1 %
Longue distance EA - GNL	74,3 %	75,0 %	77,2 %
Régional EA - Gazole	77,3 %	79,6 %	80,8 %
Régional EA - GNC	74,8 %	74,5 %	77,1 %
Régional Porteurs - Gazole	81,8 %	83,1 %	83,7 %

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 2024. Les postes de coût, autres que le carburant, représentent 75,6 % du coût total, soit 756 €. Ces coûts hors carburant (756 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 1,8 % entre 2024 et 2025.

3.2 - Synthèse des coûts du TRM avec composante carburant

	*en glissement sur l'année **			*en moyenne annuelle **		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Longue distance EA - Gazole	+ 0,3 %	+ 14,6 %		0,0 %	+ 9,5 %	
Longue distance EA - GNL	- 2,3 %	+ 12,6 %		+ 3,9 %	+ 6,2 %	
Régional EA - Gazole	+ 0,4 %	+ 13,6 %		+ 0,1 %	+ 8,9 %	
Régional EA - GNC	- 2,3 %	+ 12,6 %		+ 3,8 %	+ 6,2 %	
Régional Porteurs - Gazole	+ 0,8 %	+ 12,1 %		+ 0,7 %	+ 7,9 %	

EA = ensemble articulé

4 - Les charges d'exploitation du TRM en détail

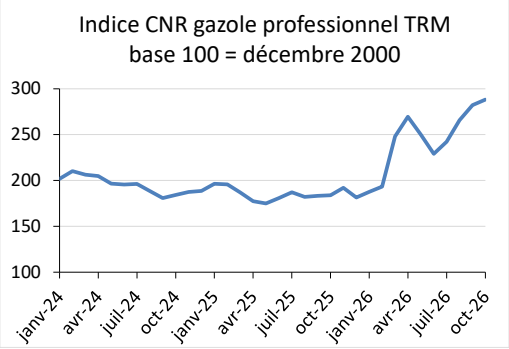
4.1 - Carburants

Gazole professionnel

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Gazole professionnel	- 3,7 %	+ 58,7 %		- 5,1 %	+ 36,4 %	
Gazole professionnel moins de 7,5 tonnes	- 3,3 %	+ 51,4 %		- 4,5 %	+ 31,9 %	

Historique sur 2026 : la crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation majeure des prix des carburants. L'indice gazole professionnel (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRM) progresse de + 36,4 % en moyenne annuelle.

Concernant la fiscalité, le taux de l'accise (*ex TICPE*) appliqué au gazole professionnel TRM est stable en 2026 (45,19 €/hl).



Hypothèses pour 2027 : 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 2027. Concernant les droits d'accises appliqués au gazole professionnel, le taux applicable pour 2027 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 2027, tiendra compte de chaque évolution du taux de remboursement partiel de TICPE. L'évolution réelle du coût du gazole en 2027 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.

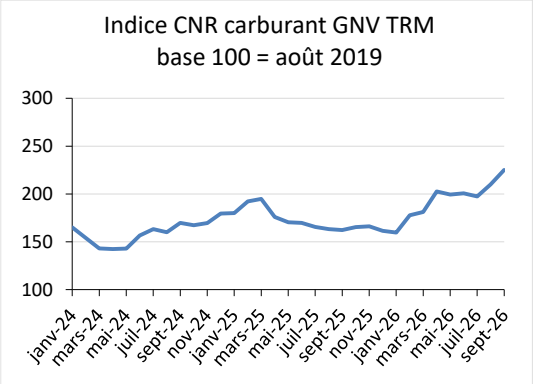
GNV

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
GNV (1)	- 10,1 %	+ 39,4 %		+ 8,0 %	+ 17,5 %	

(1) Remarque : les derniers prix connus du Carburant GNV sont ceux de septembre 2026.

Historique sur 2026 : le prix moyen du carburant GNV (mix GNL, GNC et bio-GNC) enregistre une inflation moyenne annuelle de + 17,5 %, liée à la crise sur les énergies consécutive au conflit au Moyen-Orient.

Hypothèses pour 2027 : 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 2027.
La loi impose une indexation des prix de TRM sur l'évolution des « charges de produits énergétiques de propulsion », dont fait partie 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*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Longue distance	+ 0,7 %	+ 0,5 %	+ 6,4 %	+ 1,1 %	+ 0,7 %	+ 6,4 %
Régional	+ 0,7 %	+ 0,5 %	+ 6,4 %	+ 1,0 %	+ 0,6 %	+ 6,4 %

Historique sur 2026 : les minima conventionnels salariaux servant de référence pour calculer les indices de coût de personnel de conduite du CNR n'ont pas évolué en 2026. Néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des revalorisations salariales volontaires en 2026 et l'effet « GVT » (*glissement vieillesse technicité*) est rarement neutre. Les calculs développés dans cette note retiennent alors une évolution salariale annuelle pour 2026 de + 0,3 %, fondée sur les résultats des enquêtes annuelles du CNR.
De nombreux paramètres sociaux ont été modifiés en 2026. L'instauration de la réduction générale dégressive unique (RGDU) de cotisations en janvier 2026 s'est traduite par une baisse des allègements, synonyme d'un accroissement de charges patronales pour les entreprises (+ 0,3 % pour le profil type de conducteurs retenu dans les indices). Les indices tiennent compte aussi des nouveaux taux de cotisations employeurs applicables à compter du 1er janvier 2026.

Hypothèses pour 2027 : le scénario retenu pour 2027 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*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Frais de déplacement	+ 1,5 %	+ 4,0 %	0,0 %	+ 1,3 %	+ 1,5 %	+ 2,7 %

Historique sur 2026 : les indemnités de déplacement progressent en 2026 de + 1 % en moyenne annuelle. Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 1 % à compter du 1er janvier 2026 (accord social du 2 décembre 2025).

Hypothèses pour 2027 : le scénario retenu pour 2027 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2.

4.4 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Longue distance EA	+ 1,0 %	+ 2,2 %	+ 4,6 %	+ 1,5 %	+ 1,4 %	+ 5,7 %
Régional EA	+ 0,9 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 1,5 %	+ 1,3 %	+ 5,9 %
Régional Porteurs	+ 0,9 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 1,5 %	+ 1,3 %	+ 5,9 %

Historique sur 2026 : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 1,3 %, sous l'effet conjugué des hausses des composantes de coûts des services (+ 2,4 %) et de coûts des communications (+ 2 %).

Hypothèses pour 2027 : le CNR retient une augmentation de + 2,5 % des coûts de structure, hors personnel sédentaire, correspondant à la prévision 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 + 4 % en 2027).

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

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
LD EA et Régional EA	+ 4,4 %	+ 4,4 %	+ 3,1 %	+ 4,2 %	+ 3,6 %	+ 4,2 %
Régional Porteurs	+ 4,6 %	+ 5,2 %	+ 3,5 %	+ 4,5 %	+ 4,0 %	+ 4,9 %

Historique sur 2026 : les indices de détention du matériel roulant enregistrent une inflation moyenne annuelle voisine de + 3,8 % en 2026.
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 moteurs suivis dans les indices progressent de + 1 %, tandis que les taux d'intérêt retenus dans les calculs atteignent leurs plus hauts niveaux depuis 2008. Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement des parcs (11 % cette année). La composante assurance augmente de + 4,1 % en 2026.

Hypothèses pour 2027 : selon de nombreux experts, les prix de matériels devraient augmenter en 2027 avec l'application à compter du 1er juillet 2027 de la norme européenne NNR3 sur la diminution des « émissions sonores » des poids lourds et l'adaptation des gammes aux futures normes environnementales. Dans ces conditions, le CNR retient une hypothèse d'évolution minimale des prix des matériels de + 1,7 % (prévision d'inflation retenue dans le *Projet de loi de finances* pour 2027). Le calcul tient compte du renouvellement progressif des parcs (cf. ci-dessus). Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ses prévisions les scénarios publiés par la Banque de France, soit un relèvement des taux compris entre + 0,4 et + 0,6 point en 2027.
Pour la composante *assurances*, le CNR retient une augmentation plus marquée de + 2,5 % (prévision d'inflation sous-jacente des services calculée par l'*Insee*). Selon les experts du secteur, l'inflation des tarifs des véhicules industriels supportée par les entreprises de transport depuis quelques années restera soutenue en 2027.

4.6 - Maintenance

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Maintenance	+ 2,6 %	+ 1,3 %	+ 2,2 %	+ 2,5 %	+ 2,2 %	+ 2,3 %

Historique sur 2026 : l'indice Maintenance enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,2 %. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien et pneumatiques augmentent respectivement de + 2,3 % et + 1,8 % depuis un an, tandis que les coûts d'Adblue progressent de + 15,9 %. L'AdBlue demeure un poste minoritaire (en moyenne 0,3 % pour un ensemble articulé 44 tonnes en 2026).

Hypothèses pour 2027 : 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 + 1,7 % 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 2027. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentées page 2 (augmentation des salaires de + 4 % en 2027 et inflation des charges).

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Maintenance GNV	+ 1,9 %	+ 1,0 %	+ 2,2 %	+ 2,1 %	+ 1,5 %	+ 2,4 %

L'indice Maintenance GNV ne retient pas de composante AdBlue. Les autres hypothèses de prévisions pour 2027 sont identiques à celles retenues pour l'indice Maintenance.

4.7 - Infrastructures

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Infrastructures	+ 0,9 %	+ 0,8 %	+ 2,4 %	+ 1,1 %	+ 0,8 %	+ 2,3 %

Historique sur 2026 : l'indice enregistre une inflation moyenne annuelle de + 0,8 % en 2026. Les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de manière coordonnée le 1er février 2026 (+ 0,8 % 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 2026.

Hypothèses pour 2027 : les prochaines revalorisations tarifaires de péages sont attendues pour février 2027. Elles n'ont pas encore été arrêtées définitivement. Le CNR retient dans ses prévisions pour 2027 une revalorisation des péages de classe 4 de + 2,5 %. Cette simulation est basée sur les formules d'indexation tarifaire stipulées dans les contrats entre l'État et les 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, dont les montants restent à confirmer. Le CNR retient dans ses prévisions les dernières prévisions d'inflation annuelle disponibles 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

	Structure des indices LD EA - Gazole		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	24,4 %	22,1 %	20,9 %
Maintenance	8,2 %	8,4 %	8,6 %
Infrastructures	6,4 %	6,4 %	6,4 %
Matériel	12,9 %	13,2 %	14,0 %
Personnel de conduite	28,6 %	29,1 %	29,5 %
Frais de déplacement	6,7 %	7,1 %	6,7 %
Structure	12,8 %	13,7 %	13,9 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

Longue distance ensembles articulés - GNL

	Structure des indices LD EA - GNL		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	25,7 %	25,0 %	22,8 %
Maintenance	7,0 %	7,2 %	7,5 %
Infrastructures	7,3 %	7,4 %	7,5 %
Matériel	14,5 %	15,0 %	15,9 %
Personnel de conduite	28,9 %	28,6 %	29,0 %
Frais de déplacement	4,0 %	4,0 %	4,2 %
Structure	12,6 %	12,8 %	13,1 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

Régional ensembles articulés - Gazole

	Structure de indices REG EA - Gazole		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	22,7 %	20,4 %	19,2 %
Maintenance	8,0 %	8,1 %	8,8 %
Infrastructures	4,1 %	4,6 %	4,6 %
Matériel	13,1 %	14,7 %	15,9 %
Personnel de conduite	32,6 %	31,6 %	31,3 %
Frais de déplacement	3,5 %	2,9 %	3,2 %
Structure	16,0 %	17,7 %	17,0 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

Régional ensembles articulés - GNC

	Structure de indices REG EA - GNC		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	25,2 %	25,5 %	22,9 %
Maintenance	6,1 %	6,1 %	6,4 %
Infrastructures	3,6 %	3,6 %	3,7 %
Matériel	15,0 %	15,3 %	16,4 %
Personnel de conduite	31,8 %	31,2 %	31,7 %
Frais de déplacement	2,9 %	2,8 %	2,9 %
Structure	15,4 %	15,5 %	16,0 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

Régional porteurs - Gazole

	Structure indices REG porteurs - Gazole		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	18,2 %	16,9 %	16,3 %
Maintenance	7,3 %	7,5 %	7,1 %
Infrastructures	-	-	1,4 %
Matériel	19,8 %	20,6 %	17,9 %
Personnel de conduite	41,4 %	41,4 %	36,8 %
Frais de déplacement	-	-	3,6 %
Structure	13,3 %	13,6 %	16,9 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

N.B. : rupture méthodologique à partir de 2026 : la structure de l'indice fait apparaître les postes infrastructures et frais de déplacement.

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les variations de l'activité

  Le bilan 2026 et les prévisions 2027 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 », comme les coûts de renouvellement de véhicules ou les coûts de structure. Par exemple, en cas de baisse d'activité (comme observée en 2025), les charges fixes 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 1er janvier 2027

  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 2027, peuvent utiliser du GNR hors propulsion : groupe frigorifique, toupie béton, grue, pompe, etc. En 2027, la nouvelle 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 + 0,3 % pour un transport sous températures dirigées négatives. Ces simulations sont calculées, toutes choses égales par ailleurs, à partir des derniers indices CNR connus (octobre 2026). Rappelons qu'à l'instar du gazole routier, l'évolution réelle du coût du GNR en 2027 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)

  Le *bonus-malus* consiste à moduler le taux de contribution d'assurance chômage (4 %), 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 a évolué en 2026, ainsi que les types de rupture retenus. Les effets de la réforme sont donc très dispersés et spécifiques à chaque entreprise.

- L'inflation des péages à l'étranger

  Citons, par exemple, l'augmentation de la taxe kilométrique poids lourds instaurée en 2026 au Pays-Bas (fin de la remise temporaire de 2026 et inflation des tarifs de + 2,6 % au 1er janvier 2027) ou bien encore l'indexation annuelle des tarifs kilométriques PL flamands en Belgique (+ 3,9 % en janvier 2027). Selon une étude 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.