



SEPTEMBRE 2026

CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

I - Perspectives économiques	2
II - Conjoncture et prévisions chiffrées	5
III - Coûts du transport routier depuis un an.....	8
1- Coûts du TRM depuis un an.....	8
2- Coûts du TRV depuis un an	11

Évolution des coûts du transport routier sur un an :

- Le coût du gazole enregistre une hausse marquée sur un an et une très forte volatilité infra-annuelle, à + 46 % pour le TRM et + 49,6 % pour le TRV en glissement annuel, tiré par les chocs pétroliers du printemps 2026.
- Les autres postes de coûts progressent de + 1,5 % pour le TRM (en moyenne sur les différentes activités étudiées) et de + 2,8 % pour le TRV scolaire, portés principalement par les coûts salariaux, le poste maintenance et le renchérissement des assurances.

En ravivant les tensions géopolitiques et économiques, les conflits au Moyen-Orient et les perturbations d'approvisionnement énergétique freinent la reprise mondiale. La croissance mondiale ralentit, elle ne devrait pas dépasser + 3,0 % en 2026.

L'activité économique en France peine à retrouver un second souffle en 2026. Après un premier trimestre négatif (- 0,2 %) et une stagnation au second trimestre, la croissance annuelle est révisée à la baisse entre + 0,4 % et + 0,7 %.

Ce ralentissement s'accompagne d'une inflation ravivée par la montée des prix des énergies fossiles (+ 2,1 % à + 2,3 % en moyenne annuelle, atteignant près de + 2,9 % en fin d'année). L'investissement global se replie (- 0,6 %). Les taux d'intérêt toujours élevés (taux souverains à 10 ans proches de 4 %) alourdissent le coût du crédit. Le chômage remonte : + 8,3 % au 2^{ème} trimestre, 8,6 % prévu fin 2026.

I - Perspectives économiques

• Tendances dans l'économie mondiale

Après la vive secousse sur les marchés énergétiques au printemps 2026 liée à l'escalade géopolitique au Proche et Moyen-Orient et aux craintes de fermetures stratégiques sur les voies maritimes (notamment le détroit d'Ormuz), l'économie mondiale reste désorientée. Si un apaisement relatif des cours du pétrole brut s'est dessiné au cours de l'été 2026, ceux-ci sont repartis à la hausse. Selon les dernières estimations du FMI, la croissance mondiale ne dépasserait pas + 3,0 % en 2026 (après + 3,2 % en 2024 et + 3,5 % en 2025). Et ce scénario central pourrait bien s'avérer être la version optimiste de la situation actuelle. Pour les autres organismes de prévision (Allianz, Banque de France, Fitch, OCDE), les perspectives de croissance mondiale pour 2026 se situent dans une fourchette plus prudente comprise entre 2,6 % et 3,1 %.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

	2024	2025	2026	2027
Monde	3,2	3,5	3,0	3,4
USA	2,8	2,1	2,3	1,8
Chine	5,0	5,0	4,6	4,1
Inde	6,5	7,7	6,4	6,7
Zone euro	0,9	1,4	0,9	1,2
France	1,1	0,9	0,6	0,9
Allemagne	-0,2	0,2	0,7	1,0
Royaume-Uni	1,1	1,4	1,0	1,3

Source : FMI – juillet 2026

Le coût élevé des transports et le réacheminement d'une partie des lignes maritimes mondiales provoquent de nouvelles tensions dans les chaînes de production et d'approvisionnement mondiales, entraînant une stagnation des investissements productifs. Pour les flux d'approvisionnements mondiaux, la persistance des détours maritimes continue de rallonger les délais d'acheminement et d'alourdir les coûts du fret maritime international. Les entreprises poursuivent leurs stratégies de régionalisation de leurs approvisionnements pour limiter leur exposition aux risques géopolitiques.

• Situation économique de la France

Essoufflement persistant de l'économie française. Après une année 2025 marquée par un retour à une croissance modérée (+ 0,9 %), l'activité économique française fléchit en 2026. Selon l'Insee, l'acquis de croissance pour l'année 2026 est de +0,3 %. Le début d'année 2026 s'est avéré particulièrement poussif, marqué par un léger recul du PIB au 1^{er} trimestre (- 0,2 %) suivi d'une stabilité au 2^{ème} trimestre.

L'INSEE vient de revoir sa prévision de croissance annuelle à la baisse à + 0,4 % pour 2026. Selon les instituts, la prévision de hausse annuelle du PIB est dans une fourchette comprise entre + 0,4 % et + 0,7 %.

Cette faiblesse de l'activité s'accompagne d'une hausse graduelle du chômage remonté à 8,3 % (calculé au sens du BIT) au 2^{ème} trimestre 2026 et attendu à 8,6 % à la fin de l'année.

L'incertitude générale pénalise la demande intérieure française, pesant distinctement sur les ménages et sur le tissu productif :

Du côté des ménages, la consommation reste bridée. Les foyers n'ont pas complètement absorbé les chocs successifs et le regain des prix de l'énergie au printemps 2026, portant la prévision d'inflation moyenne annuelle Insee à + 2,1 % pour l'IPC (+ 2,3 % pour l'IPCH), avec

une accélération attendue à près de + 2,9 % en fin d'année. Face à ce tassement du pouvoir d'achat, les ménages maintiennent un taux d'épargne de précaution historiquement élevé.

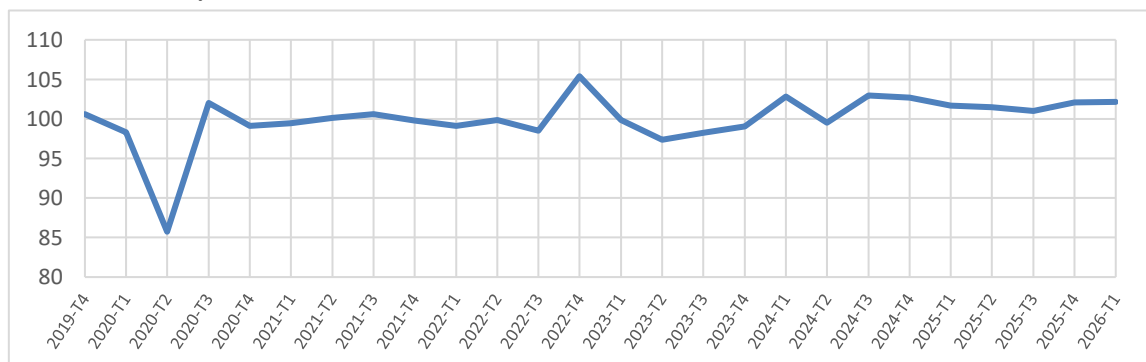
Pour les entreprises, l'investissement passe nettement dans le rouge : la FBCF des entreprises non financières devrait reculer de - 0,3 % en 2026 (et la FBCF totale de - 0,6 %). Confrontées à des perspectives de demande atone et au renchérissement du coût du crédit sous l'effet des taux élevés, les entreprises diffèrent leurs projets. Par ailleurs, les contraintes sur les finances publiques et l'incertitude fiscale scellent un immobilisme.

En 2027, la situation pourrait se détendre très progressivement. Plusieurs secteurs de pointe français, notamment la transition énergétique, le numérique, l'intelligence artificielle et l'industrie de défense, demeurent bien positionnés pour bénéficier des besoins de réinvestissement à l'échelle européenne.

• L'activité du TRM

En TRM, la dégradation du climat des affaires se confirme : alors que l'activité du pavillon français sur son marché intérieur avait fléchi fin 2025, les anticipations des chefs d'entreprises du secteur TRM (climat des affaires calculé par l'INSEE) sont restées dans une zone très défavorable durant la première moitié de l'année 2026 et s'aggravent durant l'été 2026 sous l'effet du manque de commandes de l'industrie et du bâtiment.

TRM : Indice trimestriel d'activité du transport routier intérieur de marchandises (IAST - compte d'autrui – base 100 en 2021)



Source : SDES – juillet 2026

Les investissements en matériel roulant restent au plus bas. Après la chute observée en 2025 (- 8,7 % pour le total PL neufs selon le SDES et - 10,1 % selon l'OVI), le marché des immatriculations de véhicules industriels neufs demeure déprimé début 2026, accusant au 1^{er} trimestre un repli (- 2,9 % sur le total PL par rapport à T1 2025). Sur l'ensemble de l'année 2026, les prévisions de l'OVI tablent au mieux sur une stagnation. La résorption complète des retards de livraison passés laisse désormais apparaître un manque de dynamisme structurel de la demande. Les transporteurs, confrontés à la baisse de leurs marges et au coût élevé des renouvellements de parcs (transition énergétique), diffèrent leurs investissements.

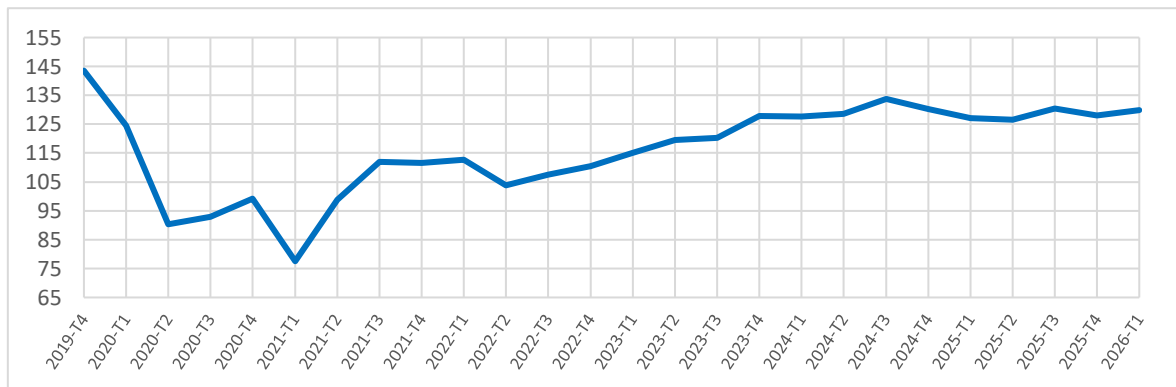
Coûts supportés par les entreprises de TRM : Après le repli de 2025, le gazole professionnel enregistre une hausse marquée de + 46,0 % sur 12 mois (+ 18,2 % en moyenne annuelle) liée aux chocs pétroliers du printemps 2026, tandis que le coût du GNV progresse de + 19 %. Hors carburant, l'inflation des coûts d'exploitation demeure portée par la détention de véhicules, les assurances et la maintenance : la hausse s'établit en moyenne annuelle à + 1,5 % pour les poids lourds gazole (ensembles articulés) et à + 1,6 % pour les porteurs et véhicules GNL/GNC.

• L'activité du TRV

Pour le TRV, retour à une activité normale mais avec des contraintes de coûts. Après le pic d'activité observé lors des Jeux Olympiques de 2024 et le tassement de 2025 (- 1,6 % sur l'année), l'activité du transport routier de voyageurs se stabilise.

Forte pression sur les coûts d'exploitation en transport scolaire. Les transporteurs subissent de plein fouet la remontée du prix du gazole professionnel (+ 49,6 % en glissement annuel) cumulée à une revalorisation des salaires et charges patronales (+ 2,2 % sur un an suite aux accords conventionnels et aux réformes sociales). En conséquence, le coût complet synthétique du TRV scolaire enregistre une augmentation annuelle de + 6,8 %.

TRV : Indice trimestriel d'activité du transport routier de voyageurs et des autres transports terrestres de voyageurs (IAST - base 100 en 2021)



Source : SDES - juillet 2026

II - Conjoncture et prévisions chiffrées

Précision méthodologique sur les indicateurs économiques présentés : cette note s'appuie sur les données économiques, statistiques ou prévisionnelles récentes et disponibles à la date du 10 septembre 2026. Les organismes producteurs sont la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, BNP Paribas, le Crédit Agricole, le FMI, l'INSEE, l'OCDE, la DGEC, l'OVI et le SDES.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent au mieux des résultats du 2^{ème} trimestre 2026 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 juin. Au-delà, l'ensemble des valeurs sont des prévisions.

Le CNR ne produit aucun scénario macro-économique : les données présentées sont uniquement celles diffusées publiquement par les institutions citées en source. Certaines données sont non renseignées, car elles ne font pas partie des séries communiquées par les organismes diffuseurs dans le cadre de leurs prévisions. Par exemple, l'INSEE ne diffuse pas de séries avec des prévisions sur les taux d'intérêt dans sa note de conjoncture et le SDES ne diffuse aucune prévision.

1 – France - PIB - Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
INSEE	0,9	0,4		0,3	-0,2	0,0	0,1	0,2	
BdF/BCE	0,9	0,5	0,9						
BNP PARIBAS	0,9	0,5	1,1						
Crédit Agricole	0,9	0,6	0,8	0,2	-0,1	0,1	0,1	0,2	0,2

2 – France – Taux d'inflation (IPC ou IPCH)^a

%	Moyenne annuelle			Tendance trimestrielle (b)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
IPC									
INSEE	0,9	2,1		0,8	1,7	1,8	2,6	2,9	
Crédit Agricole	0,9	1,8	1,5	0,9	1,0	(p) 2,1	1,9	2,0	2,0
IPCH									
INSEE	0,9	2,3		0,7	2,0	2,4	2,9	3,1	
BdF/BCE (b)	0,9	2,5	1,7						
BNP PARIBAS	0,9	2,2	1,6						
Crédit Agricole	0,9	2,0	1,7	0,8	1,1	(p) 2,5	2,2	2,3	2,2

a - IPC ou IPCH, selon disponibilité. L'IPCH est un indice des prix à la consommation harmonisé « conçu expressément à des fins de comparaison internationale ».

b - Glissement annuel sur le dernier mois de chaque trimestre

p - Prévision

3 – France - Investissements (FBCF totale ^a) – taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
INSEE	0,7	-0,6		0,1	-0,8	-0,3	-0,4	0,0	
ENF ^(b)	0,7	-0,3		-0,3	-0,5	0,1	-0,6	0,0	
BdF/BCE	0,7	-0,4	0,9						
Entreprises	0,2	0,5	1,2						
Crédit Agricole	0,7	0,1	0,5	0,2	-0,8	-0,3	-0,1	0,0	0,1
ENF ^(b)	0,7	0,2	0,6	-0,2	-0,5	0,1			

a – FBCF totale = administrations publiques, ménages et entreprises

b – Entreprises non financières

p - Prévision

4 - France - Taux de chômage (au sens BIT)

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
INSEE ^(a)	7,7	8,4		8,0	8,1	8,3	8,5	8,6	
BdF/BCE	7,7	8,1	8,1						
Crédit Agricole	7,7	8,2	8,2	7,9	8,1	(p) 8,2	8,2	8,2	8,2

a - Fin de période (T4)

p - Prévision

5 – Zone Euro - Taux d'intérêt à 3 mois (Euribor) et quotidien (€STR)

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
Euribor									
BdF/BCE	2,2	2,4	2,8						
Crédit Agricole ^(a)		2,85	2,30			2,50	2,75	2,85	2,85
€STR									
BdF/BCE	2,18			1,93	1,93	1,97			
Crédit Agricole ^(a)		2,70	2,45				2,44	2,70	2,70

a - Fin de période

Attention : l'Euribor est calculé par un organisme dédié et désormais ses valeurs passées ne sont plus diffusées par les institutions financières (BCE, BdF, etc.). Pour des raisons de conformité avec les règles de gouvernance des taux bancaires, la BCE recommande l'€STR (« Euro Short Term Rate ») qui est le taux de référence de l'euro au jour le jour. Il est calculé par la BCE sur la base des taux des prêts pratiqués sur le marché monétaire en euro. Il est publié depuis le 2 octobre 2019.

6 – Zone euro - Taux d'intérêt à 10 ans zone euro (Obligations d'État)

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
France									
BdF/AFT ^(b)	3,4	3,7	4,0	3,5	3,5	3,7			
BNP PARIBAS ^(a)		4,17	3,60				4,00	4,17	
Crédit Agricole ^(a)		3,95	3,83				3,87	3,95	3,99
Allemagne (Bund)									
BCE	2,61			2,70	2,82	3,00			
BNP PARIBAS ^(a)		3,35	3,10				3,20	3,35	
Crédit Agricole ^(a)		3,21	3,27				3,18	3,21	3,23

a - Fin de période

b - Banque de France/Agence France Trésor : donnée disponible TEC 10. Cet indice est calculé quotidiennement par interpolation linéaire entre les deux OAT les plus proches de la maturité exacte de 10 ans.

7 – Prix du Brent (Mer du Nord, en USD/baril)

USD/baril	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
INSEE	68,8	88,0		63,1	78,1	96,6	87,1	90,0	
FMI ^(a)		89,3	78,7						
BdF/BCE	69,1	96,9	82,2						
BNP PARIBAS ^(b)		78	79				72	78	
Crédit Agricole ^(b)		83	75			110	91	87	82
DGEC	69,1			63,6	80,2	103,3			

a - moyenne des cours mondiaux (Brent, Dubai Fateh, WTI)

b - cours en fin de période ; prévisions en moyennes trimestrielles

8 – Taux de change : USD pour 1 euro

EURO/USD	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
INSEE	1,13	1,16		1,16	1,17	1,16	1,15	1,16	
BdF/BCE	1,13	1,17	1,17	1,16	1,17	1,16			
BNP PARIBAS ^(a)		1,16	1,20				1,15	1,16	
Crédit Agricole ^(a)		1,14	1,15				1,12	1,13	1,13

a - Fin de période

9 – Activité du TRM – taux de croissance (IAST - Indice d'activité des services de transport, CVS - CIO)

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
Compte d'autrui	-0,4			1,0	0,0				
- dont national	-0,2			1,0	0,1				
- dont international	-5,8			1,5	-1,1				

Source : SDES

10 – Activité du TRV – taux de croissance (IAST - Indice d'activité des services de transport, CVS - CJO)

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
Total pavillon français ⁽¹⁾	-1,6			-1,8	1,4				

Source : SDES

(1) Groupe 49.39 de la NAF rév2, le transport routier régulier de voyageurs (49.39A), les autres transports par autocars (49.39B) ainsi que les remontées mécaniques (49.39C). Sont exclus notamment les activités de transport terrestre urbain (49.31), les taxis (49.32) ou le transport sanitaire (86.90A).

11 – Immatriculations de véhicules industriels – taux de croissance

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2025	2026	2027	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027
<u>SDES</u> ⁽¹⁾									
- Total PL neufs	-8,7			2,9	-11,6				
Dont Camion	-8,5			9,4	-16,7				
Dont Tracteurs	-8,9			-2,9	-6,5				
- Total autobus & autocars neufs	2,5			12,7	5,3				
<u>QVI</u> ⁽²⁾									
- Total PL neufs	-10,1	0,0							
Dont Tracteurs	-10,3	5,0							
Dont Camion	-9,9	-6,0							

(1) Données CVS (corrigées des variations saisonnières)

(2) Données brutes, les prévisions correspondent à l'hypothèse « basse » pour les tracteurs et les camions, respectivement à 10,0 % et -1,0 % en hypothèse « haute ».

III - Coûts du transport routier depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts de production du transport routier (marchandises puis voyageurs) calculées en glissement depuis 12 mois et en moyenne sur 12 mois. 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 baisse) infra annuelles.

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

Les deux grandes familles d'indices de coûts du CNR sont ici présentées :

- Les indices « analytiques », décrivant les variations des principales composantes de coûts d'exploitation.
- Les indices « synthétiques » de coût de revient des véhicules, qui sont des paniers d'indices « analytiques ». Ils sont calculés avec et sans le poste carburant.

Les évolutions indiciaires calculées ici illustrent, pour chaque composante de coût d'exploitation, l'inflation moyenne enregistrée par les transporteurs routiers français en 2026.

Toutes les composantes de coûts sont orientées à la hausse depuis un an.

1- Coûts du TRM depuis un an

- **Coût complet (indices CNR « synthétiques »)**

SYNTHESE DES COÛTS

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 11,2 %	+ 5,3 %
Longue distance EA - GNL	+ 6,4 %	+ 1,5 %
Régional EA - Gazole	+ 10,5 %	+ 5,0 %
Régional EA - GNC	+ 6,4 %	+ 1,4 %
Régional porteurs - Gazole	+ 9,2 %	+ 4,6 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : sur un an, entre août 2025 et août 2026

en moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2025 à août 2026) / moyenne (sept. 2024 à août 2025)

GNL, GNC : sur un an, entre juillet 2025 et juillet 2026

en moyenne sur 12 mois : moyenne (août 2025 à juil. 2026) / moyenne (août 2024 à juil. 2025)

SYNTHESE DES COÛTS – HORS CARBURANT

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 1,2 %	+ 1,5 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,3 %	+ 1,6 %
Régional EA - Gazole	+ 1,2 %	+ 1,5 %
Régional EA - GNC	+ 1,3 %	+ 1,6 %
Régional porteurs - Gazole	+ 1,3 %	+ 1,6 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : sur un an, entre août 2025 et août 2026

en moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2025 à août 2026) / moyenne (sept. 2024 à août 2025)

GNL, GNC : sur un an, entre juillet 2025 et juillet 2026

en moyenne sur 12 mois : moyenne (août 2025 à juil. 2026) / moyenne (août 2024 à juil. 2025)

Depuis un an, les coûts du TRM, hors carburant, enregistrent une inflation voisine de + 1,5 % en moyenne annuelle pour les poids lourds au Gazole et + 1,6 % pour les poids lourds au GNL ou GNC.

Chaque tableau d'indices analytiques est assorti de commentaires résumant les principaux évènements intervenus sur les indices concernés depuis un an.

- **Les composantes de coûts (indices CNR « analytiques »)**

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 46,0 %	+ 18,2 %

⁽¹⁾ Gazole professionnel : la récupération partielle de TICPE est déduite.

Commentaires : le gazole demeure un poste très volatile. La crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation significative des prix des carburants (effet majeur en mars 2026, puis maintien à un niveau élevé). La forte augmentation de l'indice gazole professionnel (+ 18,2 % en moyenne annuelle et + 46 % en glissement annuel) a une incidence très forte sur les variations de tous les indices synthétiques.

INDICE CARBURANT GNV

	De juil. 2025 à juil. 2026	En moyenne sur 12 mois
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 19,2 %	+ 2,0 %

⁽¹⁾ Carburant GNV : mix GNL, GNC et bioGNC. Derniers prix de carburant GNV disponibles : juillet 2026.

Commentaires : les évolutions de l'indice Carburant GNV depuis un an sont heurtées. On distingue deux grandes phases : un repli de – 3,6 % entre juillet 2025 et janvier 2026 puis une augmentation importante jusqu'en avril 2026 (+ 27 %), liée à la crise sur les énergies consécutive au conflit au Moyen-Orient. Depuis avril, l'indice se stabilise à un niveau élevé.

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Maintenance	+ 1,6 %	+ 2,5 %

Commentaires : l'indice Maintenance enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,5 %. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien et pneumatiques augmentent respectivement de + 2,6 % et + 2,3 % depuis un an, tandis que les coûts d'Adblue (composante très minoritaire) progressent de + 18 %.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De juil. 2025 à juil. 2026	En moyenne sur 12 mois
Maintenance - GNV	+ 1,6 %	+ 1,8 %

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation annuelle de + 1,8 % en moyenne depuis 12 mois.

INDICE USAGE DES INFRASTRUCTURES (PEAGES + TAXE A L'ESSIEU)

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Infrastructures	+ 0,8 %	+ 0,9 %

Commentaires : l'indice enregistre une inflation moyenne annuelle de + 0,9 %. Les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de + 0,8 % à compter du 1^{er} février 2026. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2026.

INDICE CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance	+ 0,1 %	+ 0,6 %
Régional	+ 0,0 %	+ 0,5 %

Commentaires : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de + 0,6 % en moyenne annuelle.

De nombreux paramètres sociaux ont été modifiés depuis la fin d'année 2025. L'instauration de la réduction générale dégressive unique (RGDU) de cotisations en janvier 2026 s'est traduite par une baisse des allègements et par un accroissement des 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 1^{er} janvier 2026.

INDICE FRAIS DE DEPLACEMENT

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Frais de déplacement	+ 1 %	+ 1,4 %

Commentaires : l'indice progresse depuis un an de + 1,4 % en moyenne annuelle. Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 1 % en janvier 2026 (accord social du 2 décembre 2025).

INDICE DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 3,4 %	+ 3,6 %
Régional porteurs	+ 3,8 %	+ 3,8 %

Commentaires : depuis un an, les indices de coût de détention du matériel roulant enregistrent une inflation importante : autour de + 3,7 % en moyenne annuelle. Les prix de véhicules moteurs retenus dans les indices progressent de + 1 %, tandis que la composante assurance augmente de + 4,1 % en 2026. Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement des parcs (11 % cette année).

INDICE COÛTS DE STRUCTURE

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 1,2 %	+ 1,0 %
Régional ensembles articulés	+ 1,0 %	+ 0,9 %
Régional porteurs	+ 1,0 %	+ 0,9 %

Commentaires : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 0,9 %, sous l'effet conjugué des hausses des composantes coûts des locaux (+ 0,3 %) et coûts des services (+ 2,2 %).

Retrouvez tous les mois les commentaires sur l'évolution des indices du TRM :
<https://www.cnr.fr/commentaires-des-indices-trm-les-evolutions-expliquees>

2- Coûts du TRV depuis un an

Le CNR diffuse depuis juin 2022 des référentiels indiciaires relatifs au transport scolaire par autocar standard effectué au moyen d'autocars de 50 à 63 places alimentés au gazole. Le tableau suivant présente les évolutions de ces indices CNR calculés en glissement depuis 12 mois entre août 2025 et août 2026 et en moyenne sur 12 mois.

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Indice synthétique TRV scolaire	+ 6,8 %	+ 4,3 %
Indice synthétique TRV scolaire – hors gazole	+ 2,6 %	+ 2,8 %
Gazole professionnel TRV	+ 49,6 %	+ 19,7 %
Conducteur TRV scolaire	+ 2,2 %	+ 3,0 %
Maintenance TRV scolaire	+ 1,6 %	+ 2,2 %
Matériel TRV scolaire	+ 3,5 %	+ 3,1 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 2,8 %	+ 2,2 %

Précisions sur les évolutions :

En moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2025 à août 2026) / moyenne (sept. 2024 à août 2025)

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL TRV

Le gazole demeure un poste très volatile. La crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation significative des prix des carburants (effet majeur en mars 2026, puis maintien à un niveau élevé). La forte augmentation de l'indice gazole professionnel (+ 19,7 % en moyenne annuelle et + 49,6 % en glissement annuel) a une incidence très forte sur les variations de tous les indices synthétiques. Les droits d'accises applicables au gazole professionnel TRV sont intégrés à l'indice.

INDICE MAINTENANCE TRV SCOLAIRE

L'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation depuis un an de + 2,2 % en moyenne annuelle (+ 2,3 % pour la composante entretien-réparations et + 2,1 % pour les pneumatiques). L'AdBlue retenu dans ce poste progresse de + 18 % depuis un an.

INDICE CONDUCTEUR TRV SCOLAIRE

Depuis un an, l'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) enregistre une augmentation importante de + 3 % en moyenne annuelle. Les minima conventionnels de rémunération, servant de référence pour évaluer les variations de la composante salariale de l'indice, ont été revalorisés de + 1,3 % à compter du 1^{er} janvier 2026 (accord social du 27 novembre 2025). L'instauration de la réduction générale dégressive unique (RGDU) de cotisations en janvier 2026 s'est traduite par une baisse des allègements et par un accroissement des charges patronales pour les entreprises. L'indice tient compte des nouveaux taux de cotisations employeurs applicables au 1^{er} janvier 2026.

INDICE MATERIEL TRV SCOLAIRE

L'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 3,1 % en moyenne annuelle depuis 12 mois. Les prix de véhicules progressent de + 2 % et la composante assurance enregistre une inflation importante (+ 7,6 %). Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement du parc (8 % cette année).

INDICE COÛTS DE STRUCTURE TRV SCOLAIRE

L'indice Coûts de structure TRV scolaire augmente de + 2,2 % depuis un an.

Retrouvez tous les mois les commentaires sur l'évolution des indices du TRV :
<https://www.cnr.fr/commentaires-des-indices-trv-les-evolutions-expliquees>