



OCTOBRE 2026

CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

I - Perspectives économiques	2
II - Conjoncture et prévisions chiffrées	4
III - Coûts du transport routier depuis un an	7
1- Coûts du TRM depuis un an	7
2- Coûts du TRV depuis un an	10

Évolution des coûts du transport routier sur un an :

- Le coût du gazole enregistre une hausse spectaculaire sur un an, atteignant + 54 % pour le TRM et + 58 % pour le TRV en glissement annuel (+ 22,5 % et + 24,3 % en moyenne sur 12 mois), après la vive secousse pétrolière du printemps dont les effets continuent de se faire sentir.
- Les autres postes de coûts progressent plus modérément, autour de + 1,4 % pour le TRM et de + 2,7 % pour le TRV scolaire en moyenne sur 12 mois hors carburant, portés principalement par la détention du matériel, les assurances et la maintenance.

Pour l'économie française, le climat des affaires est alourdi par les prix élevés de l'énergie, la croissance atone et les taux d'intérêt en constante augmentation. Les perspectives macroéconomiques demeurent très dégradées, sous le coup d'une inflation persistante et d'une remontée continue du chômage. La croissance nationale resterait ainsi bridée à seulement + 0,4 % en 2026 et peinerait à rebondir en 2027 (+ 0,7 %).

I - Perspectives économiques

• Tendances dans l'économie mondiale

Le ralentissement de la croissance mondiale, provoqué par les tensions géopolitiques au Moyen-Orient et les perturbations sur les approvisionnements énergétiques, s'installe désormais dans la durée. Selon les perspectives intermédiaires de l'OCDE publiées en septembre 2026, la croissance du PIB mondial reculerait à + 2,9 % en 2026 (après + 3,4 % en 2025), avant une modeste stabilisation à + 3,0 % en 2027. Ce diagnostic confirme l'érosion de l'activité globale, la majorité des instituts situant désormais l'expansion mondiale dans une fourchette prudente entre 2,6 % et 3,1 %.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

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

Source : OCDE – septembre 2026

Dans ce contexte, la zone euro reste engluée dans une croissance atone (+ 1,0 %), la sortie de récession de l'Allemagne étant neutralisée par le coup de frein français. À l'inverse, la dynamique asiatique résiste grâce à l'Inde (+ 7,1 %).

Sur les marchés des matières premières, les cours du pétrole brut sont repartis à la hausse après une accalmie estivale, attisés par les tensions persistantes au Proche et Moyen-Orient (l'OCDE anticipant un cours moyen du Brent à 92 USD le baril en 2026). Parallèlement, la pérennisation des détours sur les voies maritimes stratégiques continue de renchérir le fret international et d'allonger les délais de livraison, incitant les entreprises à accélérer la sécurisation et la régionalisation de leurs approvisionnements.

Sur les marchés financiers, les taux obligataires flambent partout dans le monde. Partie des États-Unis, où les taux américains sont au plus haut depuis 2002, la vague se propage au Japon et à l'Europe.

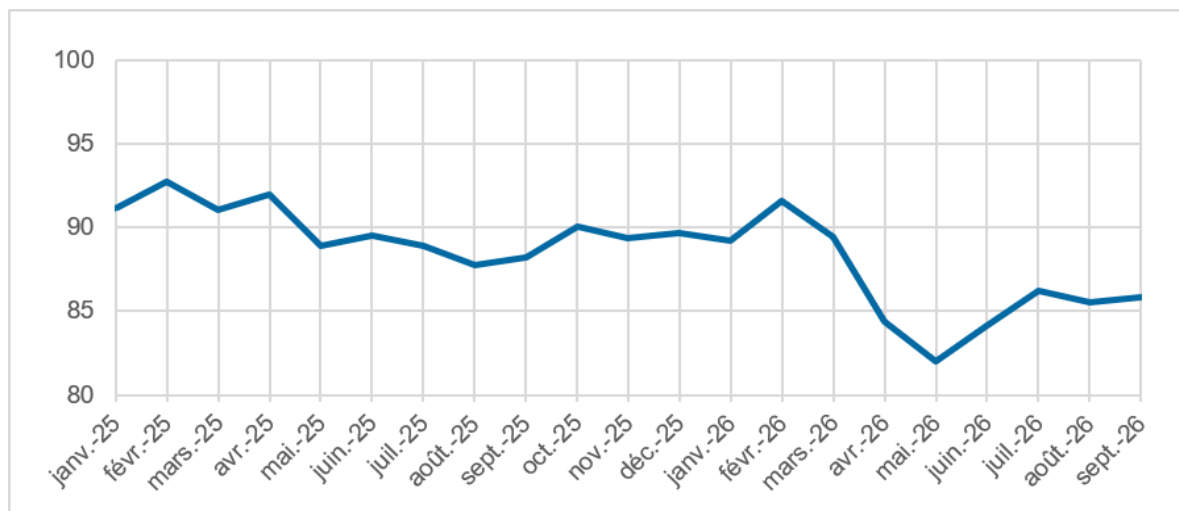
• Situation économique de la France

Après une année 2025 modeste (+ 0,9 %), l'activité nationale marque le pas. L'acquis de croissance à la mi-année glisse en terrain négatif (- 0,2 % au T1, puis 0,0 % au T2). Pour 2026, la prévision de croissance annuelle est révisée à la baisse par la majorité des instituts, autour de + 0,4 %. Ce manque de dynamisme pèse sur l'emploi : le taux de chômage au sens du BIT remonte graduellement et est attendu à 8,6 % en fin d'année.

Le relèvement récent des taux d'intérêt en France s'est accéléré à l'automne 2026. Les taux d'intérêt à dix ans auxquels la France refinance sa dette sur les marchés frôlent 5 % début octobre, pour la première fois depuis 2008, renforçant le climat d'inquiétude sur le secteur financier. Aux débouchés atones et au crédit cher s'ajoute l'attentisme lié au projet de loi de finances (PLF). Les perspectives de rigueur gèlent les décisions, annonçant une reprise particulièrement lente (+ 0,7 % à + 0,9 %), réservée principalement aux filières stratégiques (défense, IA, transition écologique).

L'incertitude générale pénalise sévèrement la demande intérieure. Face à l'inflation ravivée par les prix de l'énergie, la confiance des ménages reste très dégradée (86 points en septembre), figeant la consommation au profit d'une épargne de précaution. Côté entreprises, l'investissement recule (FBCF totale attendue à - 0,6 % en 2026).

Indicateur synthétique de confiance des ménages



Source : INSEE – septembre 2026

• **L'activité du TRM**

L'activité du pavillon français stagne au premier semestre (0,0 % au T1, - 0,1 % au T2), freinée par l'atonie de l'industrie et du bâtiment. Conséquence, les immatriculations de poids lourds décrochent brutalement (- 21,8 % au 3^{ème} trimestre). Éprouvés aussi par le coût du crédit, les transporteurs ont vraisemblablement reporté leur décision de renouvellement de leurs parcs.

Côté coûts, outre la flambée du gazole (+ 54,0 % sur un an), les entreprises du TRM subissent d'autres hausses : coûts de détention de matériel (+ 3,5 %), d'assurances (+ 4,1 %) et de maintenance (+ 2,4 %).

• **L'activité du TRV**

Pour le transport routier de voyageurs, l'activité se stabilise (+ 1,4 % au premier trimestre 2026), consolidant un retour à un régime régulier après le creux post-olympique de 2025.

Augmentation importante des coûts d'exploitation en transport scolaire. Le coût complet du TRV scolaire enregistre une hausse annuelle marquée de + 7,5 % sur un an, portée par l'envolée du gazole professionnel TRV, qui grimpe de + 57,9 % sur un an (en glissement annuel). Les autres coûts hors gazole progressent de + 2,7 % en moyenne annuelle.

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 12 octobre 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 septembre. 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	(p) 0,1	0,2	
BdF/BCE	0,9	0,4	0,9						
BNP PARIBAS	0,9	0,5	1,0						
Crédit Agricole	0,9	0,4	0,7	0,3	-0,2	0,0	0,1	0,2	0,2

p - Prévision

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	(p) 2,6	2,9	
Crédit Agricole	0,9	1,8	1,5	0,9	1,0	(p) 2,1	(p) 1,9	2,0	2,0
IPCH									
INSEE	0,9	2,3		0,7	2,0	2,4	(p) 2,9	3,1	
BdF/BCE (b)	0,9	2,3	1,9						
BNP PARIBAS	0,9	2,5	2,4						
Crédit Agricole	0,9	2,4	2,4	0,8	1,1	2,4	2,7	3,4	3,4

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	(p) -0,4	0,0	
ENF ^(b)	0,7	-0,3		-0,3	-0,5	0,1	(p) -0,6	0,0	
BdF/BCE	0,7	-0,7	0,5						
Entreprises	0,2	0,2	0,8						
Crédit Agricole	0,7	-0,6	0,2	0,2	-0,8	-0,3	-0,3	-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	7,7	8,4		8,0	8,1	8,3	(p) 8,5	8,6	
BdF/BCE	7,7	8,3	8,3						
Crédit Agricole	7,7	8,3	8,6	8,0	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6

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	3,0						
Crédit Agricole ^(a)		2,85	2,30					2,85	2,85
€STR									
BdF/BCE	2,18			1,93	1,93	1,97	2,23		
Crédit Agricole ^(a)		2,70	2,45					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	3,8	4,2	3,5	3,5	3,7	4,1		
BNP PARIBAS ^(a)		4,43	4,10					4,43	4,40
Crédit Agricole ^(a)		4,68	5,05					4,68	4,84
Allemagne (Bund)									
BCE	2,61			2,70	2,82	3,00			
BNP PARIBAS ^(a)		3,50	3,20					3,50	3,40
Crédit Agricole ^(a)		3,68	3,95					3,68	3,69

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		63,1	78,1	96,6	^(a) 87,1	90	
OCDE		92	80						
BdF/BCE	69,1	89,5	78,0						
BNP PARIBAS ^(a)		81	80				87	81	78
Crédit Agricole ^(a)		95	95					95	95
DGEC	69,1			63,6	80,2	103,3	96,3		

a - 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	^(a) 1,15	1,16	
BdF/BCE	1,13	1,16	1,16	1,16	1,17	1,16	1,15		
BNP PARIBAS ^(a)		1,14	1,20					1,14	1,14
Crédit Agricole ^(a)		1,13	1,17					1,13	1,13

a - Fin de période

9 – Activité du TRM – 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
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							
<u>CCFA</u> ⁽³⁾									
- Total PL	-9,9			27,3	-13,5	6,5	-21,8		

(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 ».

(3) Données brutes, Immatriculation en France de véhicules industriels >5,1 T

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 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

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 13,2 %	+ 6,2 %
Longue distance EA - GNL	+ 9,1 %	+ 2,1 %
Régional EA - Gazole	+ 12,3 %	+ 5,9 %
Régional EA - GNC	+ 9,1 %	+ 2,0 %
Régional porteurs - Gazole	+ 10,8 %	+ 5,3 %

Précisions sur les évolutions :

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

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

GNL, GNC : 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)

SYNTHESE DES COÛTS – HORS CARBURANT

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 1,3 %	+ 1,4 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,4 %	+ 1,6 %
Régional EA - Gazole	+ 1,3 %	+ 1,4 %
Régional EA - GNC	+ 1,3 %	+ 1,5 %
Régional porteurs - Gazole	+ 1,4 %	+ 1,5 %

Précisions sur les évolutions :

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

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

GNL, GNC : 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)

Depuis un an, les coûts du TRM hors carburant enregistrent une inflation voisine de + 1,4 % 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 événements intervenus sur les indices concernés depuis un an.

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

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 54,0 %	+ 22,5 %

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

Commentaires : le gazole demeure un poste très volatil. La crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation majeure des prix des carburants. La forte augmentation de l'indice gazole professionnel (+ 22,5 % en moyenne annuelle et + 54 % en glissement annuel) a une incidence très forte sur les variations de tous les indices synthétiques.

INDICE CARBURANT GNV

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 28,5 %	+ 4,1 %

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

Commentaires : les évolutions de l'indice Carburant GNV depuis un an sont heurtées. On distingue deux grandes phases : une relative stabilité sur le second semestre 2025 puis une augmentation importante sur le 1^{er} trimestre 2026 (+ 31,5 %), 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)

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Maintenance	+ 1,6 %	+ 2,4 %

Commentaires : l'indice Maintenance enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,4 %. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien et pneumatiques augmentent respectivement de + 2,5 % et + 2,1 % depuis un an, tandis que les coûts d'AdBlue (composante très minoritaire) progressent de + 18 %.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	D'août 2025 à août 2026	En moyenne sur 12 mois
Maintenance - GNV	+ 1,1 %	+ 1,7 %

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation annuelle de + 1,7 % en moyenne depuis 12 mois.

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

	De sept. 2025 à sept. 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)

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance	+ 0,1 %	+ 0,5 %
Régional	0 %	+ 0,4 %

Commentaires : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de près de + 0,5 % 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

	De sept. 2025 à sept. 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)

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 3,9 %	+ 3,5 %
Régional porteurs	+ 4,5 %	+ 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 des 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. 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, une baisse importante).

INDICE COÛTS DE STRUCTURE

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 1,3 %	+ 0,9 %
Régional ensembles articulés	+ 1,2 %	+ 0,8 %
Régional porteurs	+ 1,2 %	+ 0,8 %

Commentaires : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 0,9 %, sous l'effet conjugué des hausses des composantes coûts des services (+ 2,2 %) et coûts des communications (+ 1,1 %).

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 septembre 2025 et septembre 2026 et en moyenne sur 12 mois.

	De sept. 2025 à sept. 2026	En moyenne sur 12 mois
Indice synthétique TRV scolaire	+ 7,5 %	+ 4,7 %
Indice synthétique TRV scolaire – hors gazole	+ 2,6 %	+ 2,7 %
Gazole professionnel TRV	+ 57,9 %	+ 24,3 %
Conducteur TRV scolaire	+ 2,2 %	+ 2,9 %
Maintenance TRV scolaire	+ 1,6 %	+ 2,1 %
Matériel TRV scolaire	+ 4,0 %	+ 3,2 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 2,2 %	+ 2,2 %

Précisions sur les évolutions :

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

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL TRV

Le gazole demeure un poste très volatil. La crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation majeure des prix des carburants. La forte augmentation de l'indice gazole professionnel (+ 24,3 % en moyenne annuelle et + 57,9 % 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 + 2,1 % en moyenne annuelle (+ 2,2 % pour la composante entretien-réparations et + 2 % 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 + 2,9 % 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 + 3,2 % en moyenne annuelle depuis 12 mois. Les prix des 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>