

ENQUÊTE LONGUE DISTANCE 2025



L'enquête annuelle Longue distance du Comité National Routier offre depuis 2000 un état des lieux objectif des conditions et des coûts d'exploitation des ensembles articulés des entreprises françaises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui opérant en longue distance.

En 2025, les principaux marqueurs d'activité des véhicules se replient. L'*indicateur de production d'un véhicule* diminue de - 0,9 % en un an. Le déficit d'activité par rapport à 2019, dernière année pleine avant crise covid, atteint désormais - 11,9 %.

Confrontées à cette activité atone, les entreprises ont reporté leurs investissements. Le taux de renouvellement des parcs tracteurs enregistre en 2025 sa plus petite valeur depuis 10 ans et se replie de - 4,6 points en un an.

Les coûts d'exploitation des véhicules, hors gazole, sont majoritairement orientés à la hausse. Parmi les postes poursuivant la tendance inflationniste observée depuis plusieurs années, citons les coûts de conducteurs (+ 1,2 % pour la rémunération brute moyenne et + 1,3 % pour les indemnités journalières de déplacement), les coûts d'entretien-réparations (+ 3,9 %) ou les coûts d'assurances flotte (+ 4,7 %).

Sommaire

1. Les caractéristiques de l'échantillon	5
2. L'analyse par classe d'effectifs	6
2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules	6
2.2 Les coûts des véhicules	11
2.3 Les conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite	16
2.4 Les coûts de structure	19
2.5 Les clients et les délais de paiement	19
2.6 Le mécanisme d'indexation gazole	20
3. L'analyse par classe kilométrique	22
3.1 Les caractéristiques de l'échantillon	22
3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules	22
3.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite	24
3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules	25
4. Les conclusions de l'enquête 2025	27
5. La grille de référence de coûts LD, aux conditions de décembre 2025	29
6. Les principales évolutions depuis dix ans	30
6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule	30
6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule	31
6.3 La nature des clients, les délais de paiement et l'indexation gazole	33
6.4 La structure du prix de revient d'un véhicule	33
Annexe 1 : méthodologie et définitions	35
A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2025	35
A.2 Glossaire	36
A.3 Sigles et abréviations	38
A.4 Sources	38
Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport	39

1. Les caractéristiques de l'échantillon

Le Comité National Routier réalise tous les ans depuis 2000 une enquête portant sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises diverses (lots), opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui. La méthodologie d'enquête est détaillée en annexe de ce document, page 35.

Déroulement de l'enquête 2025

L'enquête 2025 s'est déroulée au cours du 4^e trimestre 2025. La taille de l'échantillon d'enquête est stable en 2025. Le taux de réponse est voisin de 81 % en 2025. Il progresse depuis 2021, mais reste toujours inférieur à ses niveaux d'avant crise covid (en moyenne 88,4 % entre 2015 et 2021).

Taux de réponse et de fidélisation (%)

	2022	2023	2024	2025
Taux de réponse (%)	68,0	75,1	81,6	81,0 %
Taux de fidélisation (%)	79,2	88,4	84,7	87,3 %

Cette année encore, la logique de fidélisation des entreprises reste au cœur de la stratégie de prise de rendez-vous. Le taux de fidélisation dépasse 87 % en 2025. Les entreprises défaillantes, à la suite de cessations d'activité, de rachats, de liquidations ou de refus de répondre, ont été renouvelées par des « sosies ». Les biais d'analyses liés au renouvellement de l'échantillon sont limités. De ce fait, on peut considérer que les caractéristiques de l'échantillon sont voisines d'une année sur l'autre.

Panel d'entreprises interrogées

Le panel est constitué d'entreprises françaises qui effectuent, à titre principal, du transport à longue distance pour compte d'autrui à partir de leurs propres moyens de production. L'échantillon a été stratifié selon trois classes d'effectifs salariés :

- 0 (artisan) à 19 salariés.
- 20 à 49 salariés.
- 50 salariés et plus.

La part relative de chaque classe d'effectifs est proportionnelle à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du secteur « transports routiers de fret interurbains » (longue distance), calculée par l'INSEE.

Le panel est composé indifféremment de tout type d'entreprise : artisans, TPE ou PME indépendantes, ou entités membres d'un groupe.

Appartenance à un groupe

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% d'entreprises ou établissements membres d'un groupe	0,0	36,7	67,1	46,3 %	49,1

On entend ici par « groupe » toute entreprise structurée autour de plusieurs établissements, filiales ou autres entités commerciales et juridiques. 46 % des entreprises interrogées en 2025 appartiennent à un groupe. La majorité des entreprises sont indépendantes juridiquement.

Parc de véhicules observés

Le nombre de véhicules moteurs affectés à l'activité longue distance et étudiés dans l'enquête 2025 est le suivant :

Nombre moyen de véhicules moteurs LD par entreprise

		0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Total
Nombre moyen de véhicules moteurs observés par entreprise	2025	7,2	18,6	59,9	41,5
	2024	7,6	18,9	61,6	42,7
	2023	8,0	19,2	63,3	43,9
	2022	7,9	17,9	67,6	44,3

L'analyse entreprise par entreprise des variations annuelles des parcs dédiés à la longue distance aboutit aux évolutions suivantes en 2025 :

Variation 2024 / 2025 du parc moteur LD

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Variation du parc LD en % 2025 / 2024	-5,2	-1,6	-2,7	-2,7 %	-1,0

Les données de ce rapport se concentrent sur les ensembles articulés (*tracteurs gazole et semi-remorques*) utilisés en longue distance et non sur l'ensemble du parc des entreprises sondées. Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL ou tracteurs GNV, etc.) ne sont pas concernés par l'enquête.

L'utilisation de tracteurs routiers utilisant d'autres énergies que le gazole demeure une pratique minoritaire. Les tracteurs *gazole* représentent près de 90 % du parc total tracteur exploité par les entreprises enquêtées en 2025.

Répartition du parc tracteur exploité par les entreprises du panel 2025 selon l'énergie de propulsion

	Gazole	B100	GNV	HVO	Electricité	Total
% du parc total de tracteurs routiers en 2025	89,9	7,8	1,1	1	0,2	100 %

2. L'analyse par classe d'effectifs

Glossaire page 35.

Séries chronologiques depuis 10 ans page 29.

2.1 Les conditions d'exploitation des véhicules

2.1.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation moyenne d'un véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Kilométrage annuel moyen d'un véhicule	107 681	104 820	105 982	106 080 km	106 430
Nb. annuel de jours d'exploitation du véh.	223,3	221,2	224,4	223,5 j	225,8
Kilométrage journalier	482	474	472	475 km	471
Distance d'une relation	363	341	420	394 km	401
Production d'un véh. : écart à la moyenne (=100)	107,2	99,1	98,2	100	-
Indice de production d'un véh. : 2025 / 2024	-0,9	-2,0	0	-0,9%	-

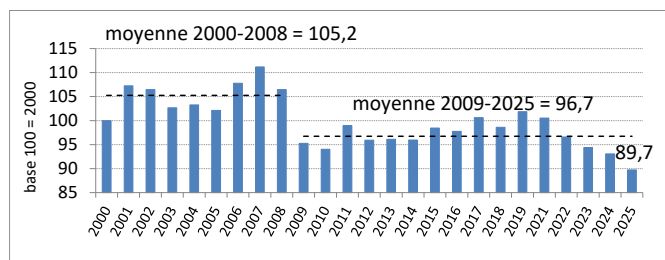
En 2025, les principales conditions d'exploitation des véhicules se relient :

- Diminution du kilométrage annuel parcouru par un véhicule de -0,3 % par rapport à 2025.
- Recul du nombre de jours d'exploitation d'un véhicule de -1 %.
- Perte de -0,8 point de taux de kilométrage en charge en un an.

L'indicateur de production d'un véhicule, produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement, se replie de -0,9 % entre 2024 et 2025. Depuis 2019, cet indicateur de production diminue de -7,9 %.

Le CNR calcule aussi un *indicateur d'activité globale du parc* des ensembles articulés exploités en longue distance. Celui-ci varie en fonction de cet *indicateur de production* et de l'évolution du nombre d'ensembles articulés exploités par les enquêtés en longue distance. Entre le 4^e trimestre 2024 et le 4^e trimestre 2025, l'*indicateur d'activité* diminue de -3,6 %. Toutefois, il convient de rester prudent sur les interprétations des variations de court terme de cet *indicateur d'activité*, qui trouve sa plus grande pertinence pour les analyses de long terme. En effet, les modifications du parc enquêté en entreprise d'une année à l'autre peuvent être des facteurs d'instabilité. De plus, les observations de parc sont recueillies au cours de chaque quatrième trimestre. Or, en période de crise, on constate que l'activité de TRM est devenue plus volatile.

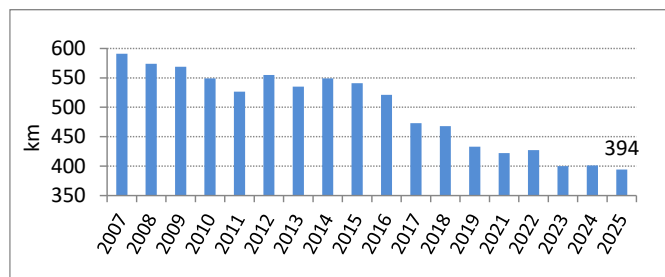
Indicateur d'activité du parc des ensembles articulés exploités en longue distance / Base 100 = année 2000¹



Étalonné par rapport à l'année 2000 (base 100), l'indicateur d'activité du parc des ensembles articulés longue distance s'élève en 2025 à 89,7, soit sa plus petite valeur calculée depuis 2000. L'indicateur moyen d'activité calculé sur la période 2009 - 2025 reste inférieur de -8,1 % à son niveau moyen calculé entre 2000 et 2008.

La distance moyenne d'une relation diminue de -1,9 % en 2025 et s'établit à 394 km. Son évolution décroissante depuis 2007 (-33,3 % entre 2007 et 2025) traduit le recentrage d'activité des entreprises.

Distance moyenne d'une relation (km) depuis 2007¹



Les conditions d'exploitation diffèrent selon la taille des entreprises. Les entreprises de 0 à 19 salariés opèrent sur un périmètre plus étendu que les autres. Leurs véhicules parcourent annuellement plus de distance que ceux des deux autres classes d'effectifs (en moyenne +2,2 %). Les petites entreprises sont plus dépendantes économiquement de leurs clients (cf. *infra*, p. 19 et 20, § 2.5). Elles ont de ce fait moins l'opportunité de sélectionner leurs clients pour se repositionner sur des marchés régionaux ou domestiques, souvent plus rentables que la très grande distance.

¹ L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid.

Vitesse moyenne d'un véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Vitesse moyenne	65,5	67,6	65,8	66,1 km/h	67,0

La vitesse correspond au rapport entre la distance parcourue et le temps de conduite. La vitesse moyenne est relativement stable tous les ans. Sa variation annuelle n'excède jamais plus ou moins 1 km/h, autour de sa valeur moyenne depuis 10 ans (66,8 km/h). La vitesse n'apparaît plus comme un facteur primordial de productivité. Le renforcement des contrôles routiers et la maîtrise des coûts incitent les entreprises à suivre ou à modérer la vitesse de leurs véhicules.

2.1.2 Le ratio conducteur par véhicule

Ratio conducteur / véhicule

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Ratio conducteur / véhicule	1,00	1,01	1,05	1,03	1,03

Le ratio conducteur / véhicule est stable en 2025 (1,03). Le ratio conducteur / véhicule est égal au rapport du nombre moyen de jours d'exploitation des véhicules sur le nombre moyen de jours d'activité des conducteurs affectés à plein temps et exclusivement à ce parc. Ce ratio est maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus. Plus l'entreprise est importante, plus elle dissocie le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ». Cette stratégie permet d'introduire de la flexibilité dans la gestion des ressources humaines, tout en favorisant un meilleur contrôle des heures supplémentaires.

2.1.3 La productivité des véhicules

Coefficient de chargement des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Taux de kilométrage en charge (A)	89,4	84,9	84,3	85,4 %	86,2
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	88,8	88,7	87,5	88,0 %	87,7
Coefficient de chargement (AxB)	79,3	75,3	73,8	75,1 %	75,5

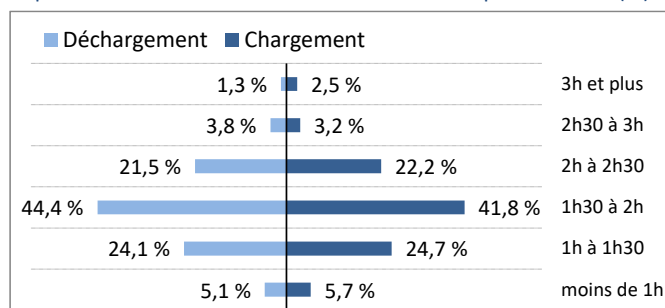
Le produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge donne le *coefficient de chargement du véhicule*. Quand ce coefficient est de 100 % (cas théorique), le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal. L'évolution annuelle de ce ratio fournit un éclairage sur la variation de la productivité d'un véhicule. Le *coefficient de chargement* passe de 75,5 % en 2024 à 75,1 % en 2025. A activité théorique constante, le volume de transport produit par véhicule diminue de -0,5 % en 2025.

Temps d'attente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Temps d'attente au chargement	1,49	1,71	1,53	1,55 h	1,54
Temps d'attente au déchargement	1,38	1,61	1,56	1,54 h	1,55

Les temps d'attente sont stables en 2025. Il convient de rester prudent au moment d'interpréter les évolutions de ces variables complexes à collecter.

Répartition des véhicules en fonction des temps d'attente (%)



La répartition des temps d'attente s'est peu modifiée en 2025 et reste équivalente aux observations annuelles. Dans plus de 89 % des cas, les temps d'attente au chargement ou au déchargement durent entre 1 et 2,5 heures. Les temps d'attente sont comptabilisés dans le *temps de service* rémunéré d'un conducteur. À mesure que les temps d'attente augmentent, la part du temps de production (conduite) dans le temps rémunéré (service) diminue.

Coûts salaires + charges de conducteur rapporté à une heure de conduite en fonction des temps d'attente du véhicule

	< 3 heures	≥ 3 heures	% ≥ 3 h. / < 3h.
% de temps de conduite / temps de service d'un conducteur temps plein	75,7	73,1	-3,4 %
Coût horaire d'un conducteur (salaires + charges employeurs)	29,1	30,8	+5,8 %

La progression des temps d'attente est synonyme d'augmentation des heures majorées et donc de surcoûts d'exploitation du véhicule.

Ratio semi-remorque / tracteur

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Ratio semi-remorque / tracteur	1,39	1,47	1,47	1,46	1,41

Une valeur de ratio semi-remorque / tracteur supérieure à 1 traduit la capacité des entreprises à mettre à la disposition de leurs clients des semi-remorques supplémentaires, dans le cadre d'appel d'offres souvent complexe et contraignant. Les entreprises de la première classe d'effectifs, moins enclines à pouvoir satisfaire ce type d'appel d'offres, enregistrent un ratio plus faible : 1,39 contre 1,47 pour celles de 20 salariés et plus.

En 2025, seulement 20,6 % des entreprises ayant participé à l'enquête utilisent autant de semi-remorques que de tracteurs pour leurs opérations de longue distance. 79,4 % des entreprises affectent donc plus d'une semi-remorque à un tracteur.

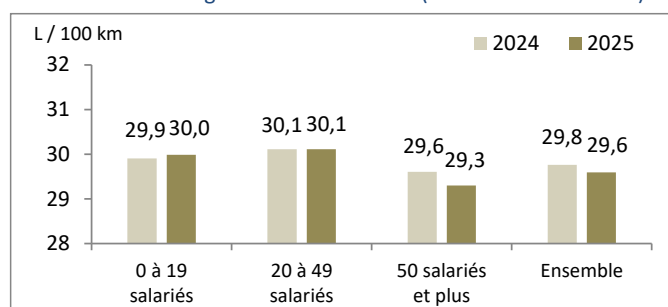
Répartition du ratio semi-remorque / tracteur - Fréquence

	1	> 1 et < 2	≥ 2	Ensemble
% d'entreprises	20,6	64,4	15,0	100 %

2.1.4 Le carburant (gazole)

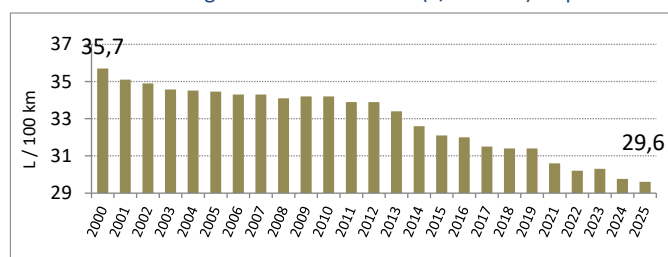
L'enquête porte exclusivement sur les ensembles articulés 44 tonnes **gazole**. Les poids lourds utilisant d'autres énergies de propulsion n'apparaissent pas, bien qu'ils soient déjà présents dans les parcs exploités par les transporteurs.

Consommation de gazole des véhicules (en litres aux 100 km)



La consommation moyenne du parc des ensembles articulés exploités en longue distance diminue en 2025. Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la consommation a baissé de - 16,5 %.

Consommation de gazole des véhicules (L/100 km) depuis 2000



Cette évolution illustre la volonté de tous les acteurs du secteur d'améliorer l'efficacité environnementale et la performance économique du TRM (exploitation de véhicules de dernière génération, développement des formations d'écoconduite). Les prix très élevés du carburant depuis fin 2021 et 2022 ont aussi vraisemblablement rendu encore plus efficace le développement de telles stratégies.

Consommation de gazole selon l'âge des tracteurs

Âge des tracteurs (Quartiles ¹)	25%	50%	75%	
	3 ans	4 ans	4,5 ans	
Consommation des véhicules (litres pour 100 km)	28,6	29,9	29,9	29,9 L

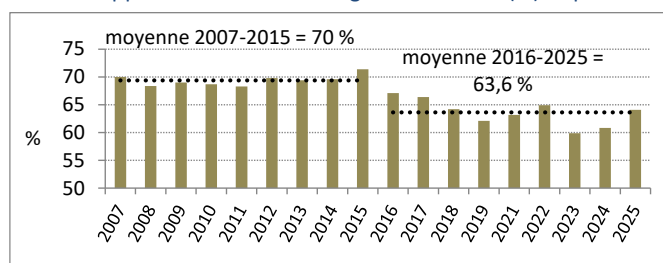
La consommation est minimale pour les véhicules plus récents. La dispersion par classe d'âge du parc témoigne des progrès récents en matière d'économie de consommation de carburant : - 4,2 % entre les PL âgés de moins de 3 ans et ceux de plus de 3 ans.

Rapport d'approvisionnement de gazole cuve / pompe

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% cuve interne	38,6	59,8	73,4	64,1 %	60,8
% pompe externe	61,4	40,2	26,6	35,9 %	39,2

Les approvisionnements en cuve interne représentent près de 64 % des approvisionnements totaux de gazole. Sur moyen terme, cette part tend à diminuer : 70 % en moyenne entre 2007 et 2015, 63,6 % entre 2016 et 2025.

Part des approvisionnements de gazole en cuve (%) depuis 2007



Plusieurs raisons peuvent expliquer ce recul de l'approvisionnement en cuve. Premièrement, le différentiel de prix entre les deux sources d'approvisionnement n'est plus aussi important qu'au passé. Par exemple, en 2001, un transporteur payait, en moyenne annuelle, le gazole à la pompe 7,8 % plus cher qu'à la cuve sur le marché du vrac en gros. En 2025, cet écart n'est plus que de + 3,9 %.

Depuis le début du conflit en Ukraine, les prix du carburant enregistrent une volatilité extrême et varient parfois de manière erratique selon le marché (achats de gros en cuve ou prix de détail à la pompe). Sur certaines périodes, les prix à la cuve observés par le CNR ont ainsi été parfois supérieurs aux prix à la pompe relevés par le ministère en charge des transports. L'intérêt d'un investissement dans une cuve est donc moins évident aujourd'hui. De plus, les normes techniques et les règles de contrôle contraignantes ont vraisemblablement eu un effet dissuasif sur les entreprises s'interrogeant sur la pertinence économique de l'acquisition d'une cuve.

¹ Définition d'un quartile page 37.

Approvisionnement interne en gazole

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% d'entreprises équipées en cuve(s)	39,1	75,0	96,2	81,2 %	78,8
Parmi celles-ci, % dont le volume total des cuves est inférieur à 32 m ³	33,3	15,6	0,0	9,4 %	14,9
Parmi celles-ci, capacité totale d'approvisionnement en cuve	32,3	54,6	148,0	107,7 m ³	114,1

Le taux d'équipement en cuve se développe avec la taille de l'entreprise. Alors que seulement 39,1 % des entreprises de 0 à 19 salariés disposent d'une cuve interne, quasiment toutes les entreprises de 50 salariés et plus sont équipées. Les petites entreprises hésitent à procéder à un tel investissement, de plus en plus long à rentabiliser.

Les économies d'échelle deviennent significatives pour une livraison de 32 m³, correspondant à une semi-citerne complète. Aucune entreprise de 50 salariés et plus ne possède une capacité de stockage inférieure à ce volume de référence, alors que le tiers des entreprises de 0 à 19 salariés sont dans ce cas. Ces petites entreprises ne bénéficient pas alors de prix aussi attractifs que les autres entreprises de l'échantillon.

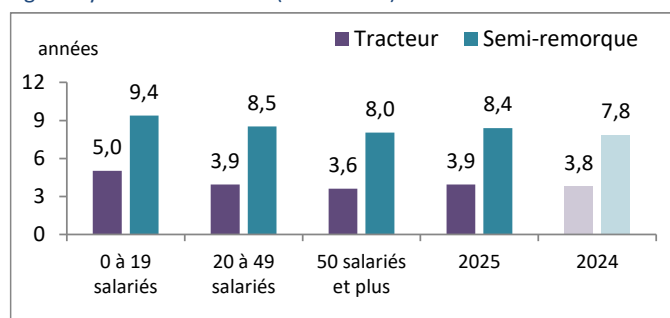
2.1.5 L'utilisation du matériel

Parc exploité spécification Euro VI (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Euro VI	95,4	99,3	99,5	98,7 %	96,9

La part de la norme Euro VI, norme en vigueur pour les véhicules neufs depuis 2014, représente 98,7 % des parcs tracteurs utilisés en longue distance. Le développement continu de la dernière norme Euro participe à la diminution de la consommation des véhicules évoquée précédemment. Il apparaît aussi comme un facteur d'inflation des prix de véhicules.

Âge moyen des véhicules (en années)



L'âge moyen des tracteurs augmente de + 2,3 % en 2025, sous l'effet du ralentissement des renouvellements observés cette année. La statistique diminue à mesure que la taille de l'effectif grandit.

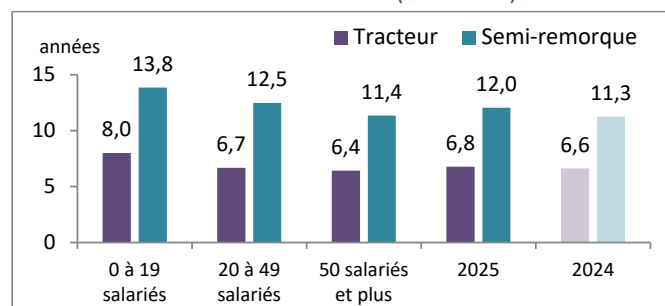
Les entreprises de 50 salariés et plus développent des stratégies de renouvellement plus rapides, du fait de leur capacité d'investissement plus importante. Elles exploitent donc des véhicules plus récents. A l'opposé, le parc tracteur des entreprises de 0 à 19 salariés est le plus âgé de l'échantillon. La diffusion de la norme environnementale Euro VI est alors logiquement plus lente pour ces petites entreprises, qui conservent par ailleurs leurs véhicules plus longtemps que les autres (cf. graphique ci-dessous).

Distance parcourue selon l'âge des tracteurs

Âge des tracteurs (Quartiles)	25%		50%		75%	
	3 ans	4 ans	4,5 ans			
Kilométrage annuel des véhicules	117 845	102 807	105 698	99 680 km		
Distance moyenne d'une relation	513	441	346	303 Km		

Les conditions d'exploitation des véhicules diffèrent selon leur âge. Les entreprises privilégient les véhicules les plus récents pour opérer sur les relations les plus longues et de facto effectuer les kilométrages annuels les plus importants. Ces stratégies d'affectation permettent de limiter les coûts kilométriques et de prévenir les risques de pannes et d'immobilisations, très pénalisantes lorsque le véhicule est loin de sa base.

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation dépend principalement du choix du mode de financement des véhicules, spécifique à chaque entreprise.

Durée de conservation des véhicules (en années) selon le mode de financement

Durée de conservation	Mode de financement		
	Emprunt	Crédit-bail	Location
Tracteur	6,9	7,1	5,2 ans
Semi-remorque	13,0	12,6	8,1 ans

Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après la période de financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location. Cette dernière repose sur des durées de conservation plus courtes que les deux autres modes : en moyenne 5,2 ans pour un tracteur et 8,1 ans pour une semi-remorque.

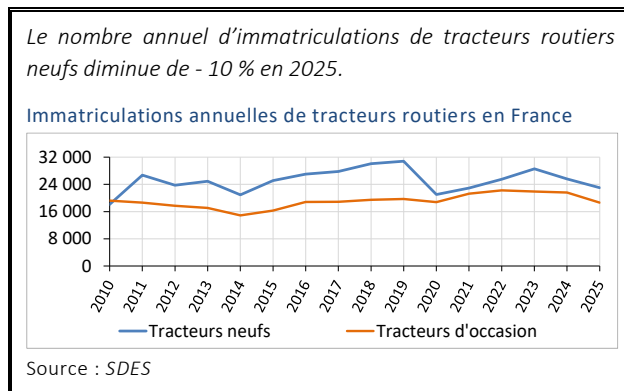
L'âge et la durée de conservation des semi-remorques demeurent tous les ans significativement supérieurs à ceux des tracteurs.

2.1.6 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2025 (%)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Tracteur	6,3	10,7	13,0	11,3 %	15,9
Semi-remorque	6,0	5,5	5,9	5,8 %	6,4

Les taux de renouvellement des véhicules diminuent en 2025 : - 4,6 points pour le parc des tracteurs et - 0,6 point pour le parc des semi-remorques. Confrontées à une baisse de leurs activités, les entreprises ont vraisemblablement reporté leurs investissements.

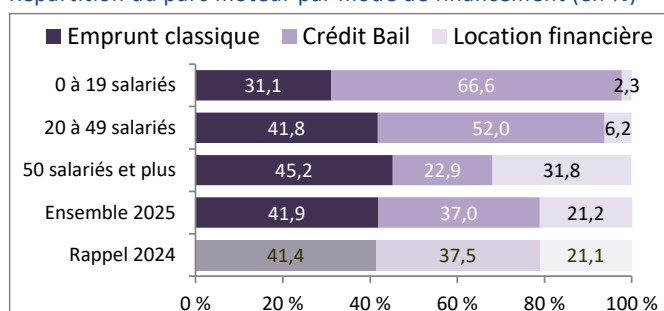


Le taux de renouvellement des tracteurs est maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus, pour lesquelles on observe logiquement un âge moyen et une durée de conservation des véhicules les plus courts. Il est significativement plus important que celui des semi-remorques. L'usure des tracteurs génère, à partir d'un certain seuil d'exploitation ou de conservation, des surcoûts de maintenance exponentiels, grevant anormalement la rentabilité des véhicules.

L'analyse du coût d'entretien-réparations selon l'âge des tracteurs (cf. page 12) confirme la relation entre vieillissement des véhicules moteurs et surcoût de maintenance. Au contraire, sauf accidents imprévus, la maintenance des semi-remorques se limite à l'entretien courant (freins, plancher, rideaux, etc.), dont les coûts sont d'une ampleur bien inférieure à ceux, par exemple, de l'entretien de la chaîne cinématique d'un tracteur.

Mode de financement des véhicules

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)



L'emprunt et le crédit-bail sont les modes de financement des véhicules tracteurs les plus répandus (respectivement 41,9 % et 37 % des financements).

La location financière demeure une pratique minoritaire. Alors qu'elle représentait près de 40 % des financements en 2000, son taux de recours atteint seulement 21,2 % en 2025.

L'analyse par classe d'effectifs fait apparaître des dispersions marquées. L'emprunt classique, mode immobilisant le plus de ressources financières, est nettement moins utilisé par les entreprises de 0 à 19 salariés (31,1 % des financements seulement).

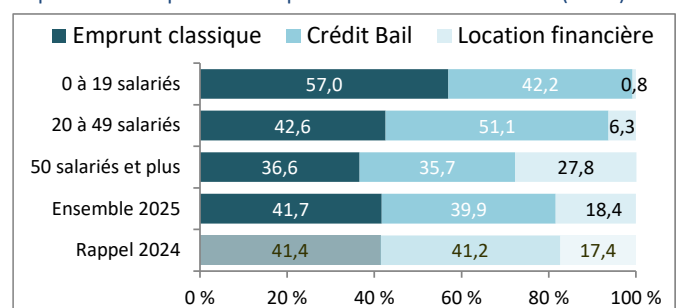
A l'opposé, le recours à la location est significativement plus répandu pour les entreprises de 50 salariés et plus : 31,8 % contre 6,2 % et 2,3 % pour les deux autres classes d'effectifs. Les grandes entreprises financent leurs tracteurs par la location dans une proportion non négligeable, du fait de leur appartenance plus fréquente à un groupe de transport.

Appartenance à un groupe - Part de la location financière dans le financement des véhicules

	Groupe	Indépendant	Ensemble
% de la location dans le financement :			
d'un tracteur	36,4 %	8,3 %	21,2 %
d'une semi-remorque	33,0 %	5,4 %	18,4 %

Les groupes comportent souvent des entités spécialisées qui mettent des véhicules à la disposition des autres filiales du groupe, par des contrats de location. Le recours à la location est, de ce fait, plus répandu pour les entreprises membres d'un groupe.

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)



L'emprunt classique et le crédit-bail restent les modes privilégiés par les entreprises pour financer leurs semi-remorques. Ils représentent près de 82 % des financements. Les véhicules tractés coûtant moins cher, l'arbitrage entre modes de financement est moins décisif. Moins de 1 % des entreprises de 0 à 19 salariés finance leurs semi-remorques en location.

2.1.7 Comparatif des principales conditions d'exploitation entre les enquêtes 2024 et 2025

Principales conditions d'exploitation des véhicules

Situation dernier trimestre de chaque année	2024	2025	Evolution 2025 / 2024
Kilométrage annuel pour un véhicule	106 430	106 080 km	- 0,3 %
Ratio conducteur / véhicule	1,034	1,034	0,0 %
Nb de jours d'exploitation du véhicule par an	225,8	223,5 j	- 1,0 %
Kilométrage journalier moyen	471	475 km	+ 0,7 %
Vitesse moyenne	67,0	66,1 km/h	- 1,4 %
Ratio semi-remorque / tracteur	1,41	1,46	+ 3,2 %
Taux de kilométrage en charge	86,2	85,4 %	- 0,8 pt
Taux de chargement sur parcours en charge	87,7	88,0 %	+ 0,3 pt
Coefficient de chargement du véhicule	75,5	75,1 %	- 0,4 pt
Indice de production du véhicule (base 100 = 2019)	92,9	92,1	- 0,9 %
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,54	1,55 h	+ 0,9 %
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,55	1,54 h	- 0,6 %

2.2 Les coûts des véhicules

2.2.1 Le carburant (gazole)

Coût net du carburant (gazole)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Carburant : coût net kilométrique	0,346	0,343	0,344	0,344 €/km	0,352

HT, remboursement partiel TICPE déduit

N.B. Le taux de remboursement partiel appliqué en décembre 2025 est fixé par la Direction générale des finances publiques (DGFIP).

L'enquête mesure le coût net de carburant : achats de gazole minorés du remboursement d'une fraction de l'accise sur les énergies acquittée sur le gazole par les entreprises de transport routier de marchandises.

Les prix de gazole hors TVA sont ceux observés en décembre de chaque année. Ils enregistrent une baisse de - 3,3 % entre décembre 2024 et décembre 2025.

Les dispersions par classe d'effectifs s'expliquent par les écarts de consommation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe entre les différentes catégories d'entreprises.

2.2.2 L'Adblue

Consommation et coût d'AdBlue

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Consommation d'Adblue pour 100 litres de carburant	5,1	5,5	5,3	5,3 L	5,2
% d'entreprises équipées en cuve	42,2	78,5	95,6	82,1 %	80,4
Adblue : coût kilométrique	0,006	0,006	0,005	0,006 €/km	0,006

L'usage de l'AdBlue, apparu en 2006 avec les premiers véhicules équipés de la technologie SCR, est aujourd'hui généralisé pour réduire les émissions de NO_x. La majorité des entreprises de l'échantillon est équipée d'une cuve d'AdBlue pour rationaliser et optimiser les approvisionnements. Comme pour le gazole, le taux d'équipement en cuve interne augmente avec la taille de l'entreprise.

Le poids du poste AdBlue dans le coût de revient total d'un véhicule est faible : 0,4 % en 2025 comme en 2024.

La consommation moyenne des poids lourds utilisant cet additif est de l'ordre de 5,3 litres pour 100 litres de gazole. Les véhicules les plus récents, répondants aux dernières évolutions des normes environnementales, consomment plus d'AdBlue.

Consommation d'AdBlue selon l'âge des tracteurs

Âge des tracteurs (Quartiles)	25%	50%	75%	
	3 ans	4 ans	4,5 ans	
Consommation d'Adblue des véhicules (litres pour 100 litres de gazole)	6,2	4,9	4,8	5,4 L

2.2.3 Les pneumatiques

Coût et contrats de pneumatiques

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Pneumatiques : coût kilométrique	0,034	0,033	0,034	0,034 €/km	0,035
% de contrats pneumatiques	0,0	9,8	34,5	23,1 %	25,3

Le coût kilométrique moyen de pneumatiques enregistre une baisse de 0,001 € / km en 2025. Cette évolution est parallèle avec celle de l'indice *Insee* de prix de production des pneumatiques (rechapage et resculptage compris), qui diminue de - 2,3 % en 2025. L'externalisation de la gestion des pneumatiques concerne 23,1 % des entreprises interrogées. Cette pratique augmente à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

2.2.4 L'entretien-réparations

Coût, contrats d'entretien-réparations et de full-service

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,096	0,096	0,100	0,099 €/km	0,095
% de contrats d'entretien-réparations	49,1	28,2	34,3	36,0 %	30,8
% de contrats full-service	5,8	1,2	3,0	3,2 %	4,1

Le coût kilométrique d'entretien-réparations augmente de + 3,9 % entre 2024 et 2025. Le calcul du coût d'entretien-réparations en entreprise est complexe et donne lieu à des retraitements comptables pour isoler, dans les charges de l'entreprise, les dépenses d'entretien-réparations externes et les coûts d'entretiens internes comprenant les charges d'atelier, de mécaniciens ou les achats de pièces et d'outillages.

Les entreprises de 0 à 19 salariés externalisent plus fréquemment que les autres la fonction de maintenance (pour 49,1 % d'entre elles). Les petites entreprises disposent en effet plus rarement d'un atelier pour effectuer la maintenance en interne.

Coût d'entretien-réparations selon l'âge des tracteurs

Âge des tracteurs (<i>Quartiles</i>)	25%	50%	75%	Ensemble 2025	Rappel 2024
	3 ans	4 ans	4,5 ans		
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,086	0,100	0,098	0,111 €/km	

Les coûts d'entretien-réparations dépendent aussi de l'âge du parc. Ils sont nettement inférieurs pour les véhicules les plus récents (0,086 € / km pour ceux de moins de 3 ans, contre 0,111 € / km pour ceux de plus de 4,5 ans, soit un différentiel de coût de - 22,5 % entre les deux catégories).

Les parcs de véhicules génèrent des dépenses de maintenance de plus en plus importantes à mesure qu'ils vieillissent (usure « normale » de la chaîne cinématique, probabilité accrue de pannes, etc.).

Le taux de recours à des contrats de « *full-service* », qui incluent les prestations d'entretien, de pneumatiques, d'assurances et de financement, concerne un nombre limité d'entreprises.

2.2.5 Les péages autoroutiers

Coût de péages

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Dépenses annuelles de péages par véhicule	8 883	9 944	11 022	10 403 €	10 362
Coût rapporté au kilométrage total parcouru	0,082	0,095	0,104	0,098 €/km	0,097

Les dépenses annuelles de péages autoroutiers progressent de + 0,4 % entre 2024 et 2025. Les tarifs autoroutiers moyens annuels de classe 4 ont été revalorisés de + 0,9 % sur la même période. La différence arithmétique entre ces deux évolutions s'explique par un repli des parcours effectués sur autoroute des véhicules étudiés sur la période.

Le CNR estime la diminution du taux de recours à l'autoroute en 2025 à - 0,5 %, pour le parc de véhicules étudiés dans l'enquête, c'est-à-dire les ensembles articulés du pavillon français opérant du transport de marchandises générales (lots) en longue distance et pour compte d'autrui. Cette estimation demeure calculée sur un périmètre ciblé et ne constitue pas un indicateur de circulation globale sur les autoroutes.

Sur long terme, les entreprises de transport routier de marchandises sont confrontées à une hausse marquée du coût de péages. Rapporté au kilométrage total, ce dernier a été multiplié par 2,5 depuis 2000, soit un *taux de croissance moyen annuel* de + 3,7 %.

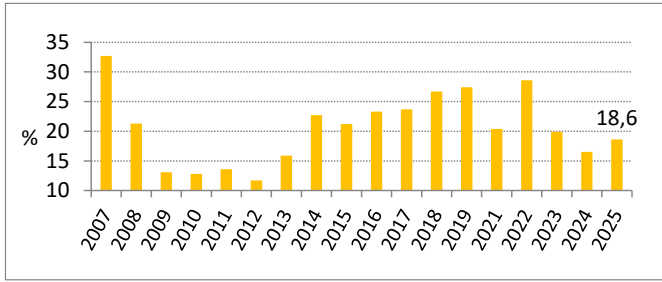
Recours aux autoroutes payantes

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	49,7	47,5	37,3	41,6 %	43,2

N.B. Cette donnée reste compliquée à mesurer dans les entreprises qui disposent rarement d'un bilan annuel en la matière. Le CNR recueille alors ce pourcentage sur une semaine représentative d'activité.

Le pourcentage des kilométrages effectués sur autoroutes payantes par les véhicules du panel diminue de - 1,6 point en 2025. Cette évolution annuelle est cohérente avec les observations précédentes.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute



La part des entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute demeure tous les ans minoritaires (18,6 % en 2025). En période de baisse d'activité, typiquement entre 2008 et 2009 ou plus récemment depuis 2022, le taux de recours systématique a tendance à diminuer.

Le recours systématique à l'autoroute dépend du périmètre géographique du transport et reste prioritaire pour les relations très longues. Ainsi, les entreprises déclarant privilégier systématiquement l'autoroute opèrent sur des relations plus longues : 407 km en moyenne vs 391 km pour les autres entreprises de l'échantillon.

Segmentation des conditions d'exploitation et des composantes de coûts selon la stratégie autoroutière

Entreprises ayant déclaré privilégier systématiquement l'autoroute ne pas privilégier systématiquement l'autoroute
Distance moyenne d'une relation	407	391 km
Kilométrage annuel d'un véhicule	115 611	104 431 km
dont % effectué sur autoroute	54,2	36,2 %
Consommation aux 100 km	29,8	29,4 L
Vitesse moyenne	68,2	65,8 km/h
Pneumatiques : coût km	0,028	0,035 €/km
Entretien-réparations : coût km	0,089	0,100 €/km
Péages annuels par véhicule	13 748	9 741 €

Une utilisation plus systématique de l'autoroute procure des économies de coûts marginaux de pneumatiques et de maintenance. En contrepartie, les dépenses de péages augmentent mécaniquement.

L'arbitrage entre économies et surcoûts doit se faire au cas par cas. La rentabilité d'un recours à l'autoroute n'est pas systématique. La décision appartient aux entreprises en fonction des conditions et des contraintes précises de chaque transport (distance, délais de livraison, sécurité, gestion des plannings conducteurs, etc.).

Coût de péages selon l'âge des tracteurs

Âge des tracteurs (Quartiles)	25%	50%	75%	
	3 ans	4 ans	4,5 ans	
Péages annuels	15 041	9 809	9 705	8 954 €

Les coûts de péages sont maximaux pour les parcs de véhicules les moins âgés. Les entreprises affectent généralement les véhicules les plus récents sur les relations les plus longues pour minimiser les risques de panne et d'immobilisation très coûteuses. Or, ces parcours longs sont synonymes d'un recours à l'autoroute plus fréquent.

Détermination et optimisation d'itinéraires

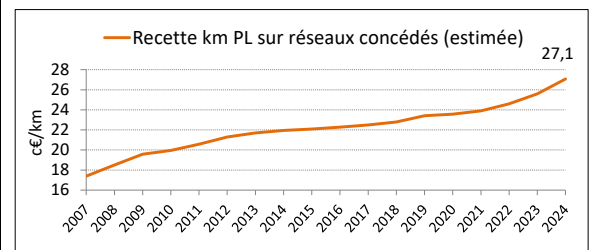
% d'entreprises	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
fixant l'itinéraire des conducteurs	30,4	45,5	50,6	45,8 %	43,6
fournissant une liste de tronçons à éviter	34,8	51,9	72,4	61,2 %	59,2

Les stratégies de fixation des itinéraires sont nettement plus rares dans les entreprises de 0 à 19 salariés. Les outils de gestion permettant ce type d'optimisation routière se développent à mesure que la taille de l'entreprise grandit.

Analyse complémentaire : recette kilométrique des poids lourds estimée sur réseaux concédés français

En complément de ces résultats d'enquête, le CNR propose un calcul exclusif de la recette kilométrique générée par les véhicules lourds (classes 3 et 4) sur les réseaux concédés français, à partir des données publiques communiquées par les sociétés autoroutières sur la période 2007 - 2024.

Recette kilométrique PL estimée sur réseaux concédés français



Les bilans de chaque réseau sur 2025 ne sont pas encore connus. La recette kilométrique moyenne s'élève ainsi en 2024 à 0,27 €/km (+5,8 % en un an). En évolution cumulée depuis 2007, cette recette kilométrique augmente de +56 %, soit un *taux de croissance moyen annuel* de +2,6 % entre 2007 et 2024.

2.2.6 Le coût du matériel

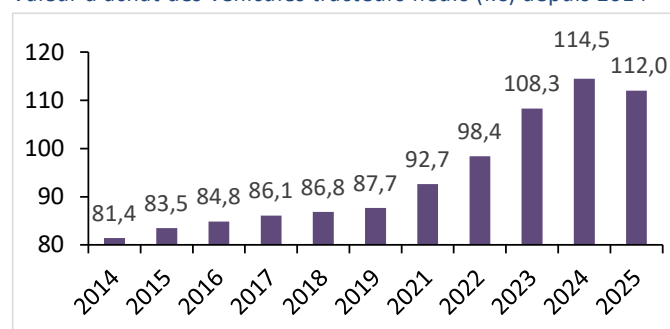
Valeur d'achat des véhicules neufs

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Tracteur	118 670	117 667	108 145	112 014 €	114 465
Semi-remorque	34 240	33 131	33 416	33 518 €	35 314

Attention, les montants indiqués correspondent aux valeurs remises du dernier matériel, acheté neuf. La statistique moyenne du CNR intègre les véhicules, renouvelés ou non dans l'année.

En 2025, les entreprises de 0 à 19 salariés payent leurs tracteurs 9,7% plus chers que les entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières, renouvelant leurs matériels plus fréquemment et en quantité supérieure, bénéficient d'économies d'échelle.

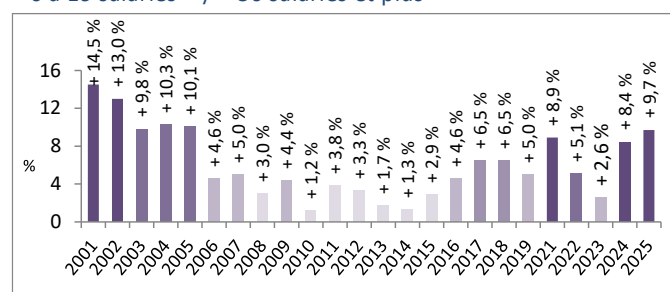
Valeur d'achat des véhicules tracteurs neufs (k€) depuis 2014



Depuis 2022, les prix de véhicules ont enregistré une inflation marquée du déséquilibre entre la demande et la production de véhicules, ralentie par les conséquences de la crise covid. Autre phénomène, le prix d'un tracteur augmente régulièrement avec la diffusion de la norme Euro VI depuis 2014 et de ses dernières déclinaisons.

Valeurs d'achat de tracteurs

Écart relatif en % entre les deux classes extrêmes d'effectifs : « 0 à 19 salariés » / « 50 salariés et plus »



Sur long terme, les dispersions observées entre classe d'effectifs se sont réduites. Les pratiques d'achat de véhicules se sont vraisemblablement standardisées : rationalisation des configurations de véhicules en termes de puissance ou d'options. L'augmentation de la dispersion des prix en 2024 et en 2025 provient vraisemblablement d'un effet d'échantillon.

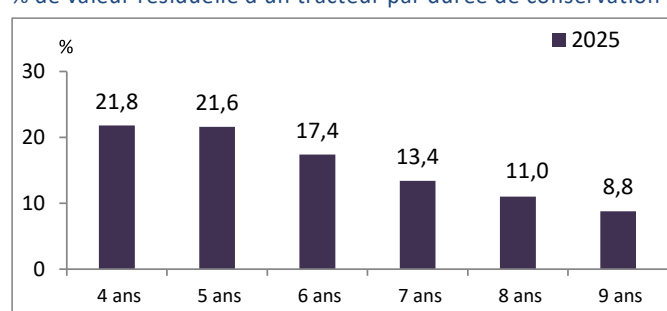
Les prix des semi-remorques sont peu dispersés. Le taux annuel de renouvellement du parc de semi-remorques (5,8% en 2025) reste largement inférieur à celui des tracteurs (11,3%). Les entreprises ont alors moins d'arguments économiques pour négocier un matériel qu'elles renouvellent environ deux fois moins souvent qu'un tracteur.

Valeur de revente des véhicules

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Tracteur	17 683	15 503	17 176	16 946 €	18 642
Semi-remorque	2 745	2 724	2 440	2 554 €	3 190

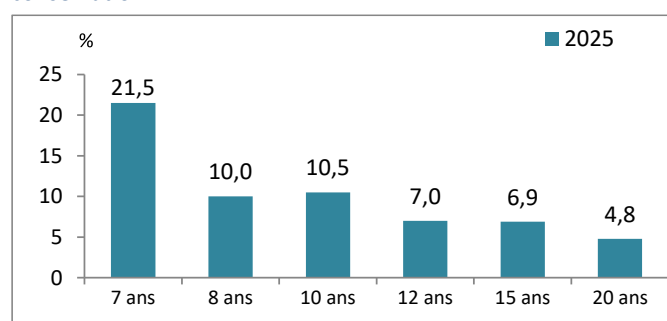
La valeur moyenne de revente d'un tracteur acheté neuf dépend, d'une part, des caractéristiques du véhicule (constructeurs, puissance, options ou équipements accessoires, etc.) et d'autre part, de la durée de conservation du véhicule.

% de valeur résiduelle d'un tracteur par durée de conservation



Les taux de valeur résiduelle des tracteurs décroissent logiquement avec la durée de conservation du matériel. Pour un tracteur, ils s'échelonnent de 21,8% à 4 ans de conservation à 8,8% à 10 ans.

% de valeur résiduelle d'une semi-remorque par durée de conservation



Les taux de valeur résiduelle d'une semi-remorque varient de 21,5% à 7 ans à 4,8% à 20 ans.

2.2.7 Les assurances

Montant annuel des assurances par véhicule (en €/an)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Assurances véhicule RC + VI + quote-part dommages	4 314	3 209	2 170	2 782 €	2 658
Assurances marchandises	577	360	358	401 €	399
Total assurances	4 891	3 569	2 528	3 183 €	3 057

Le montant total annuel des assurances, comprenant les assurances *flotte* et les assurances marchandises transportées, augmente de + 4,1 % entre 2024 et 2025.

- Le coût d'assurances *flotte* enregistre une inflation importante en 2025 : + 4,7 % par rapport à 2024. Il dépend de la nature des contrats et des types de couvertures (« au tiers », « tous risques », durée de la couverture, etc.) souscrits par chaque entreprise. De ce fait, il reste le poste le plus différencié selon les entreprises. Les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent ainsi un coût d'assurances *flotte* supérieur de + 98,8 % à celui des entreprises de 50 salariés et plus. Ces dernières profitent d'un rapport de force plus favorable avec leurs prestataires d'assurances.

D'autres facteurs interviennent aussi, comme l'appartenance de l'entreprise à un groupe. Les groupes pratiquent l'*auto-assurance* plus fréquemment que les entreprises individuelles.

Appartenance à un groupe

Montant annuel des assurances par véhicule

	Groupe	Indépendant	Ensemble
Assurances véhicule et marchandises	2 939	3 617	3 183 €

- Les primes d'assurances *marchandises* sont en général fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises et de la nature de la marchandise transportée. Elles relèvent dans une moindre mesure de considérations commerciales et ne dépendent pas de la nature et de l'âge du parc exploité. Leur stabilité en 2025 (+ 0,3 %) est à rapprocher du tassement d'activité des entreprises cette année.

2.2.8 Comparatif des principales composantes des coûts d'un véhicule entre les enquêtes 2024 et 2025

Évolution 2025 / 2024 des principales composantes de coûts d'un véhicule

Situation fin du dernier trimestre de chaque année	2024	2025	Evolution 2025 / 2024
Coût kilométrique gazole Remboursement partiel TICPE déduit	0,352	0,344 €/km	- 2,2 %
Coût kilométrique d'Adblue	0,006	0,0055 €/km	- 1,8 %
Coût kilométrique de pneumatiques	0,035	0,034 €/km	- 4,0 %
Coût kilométrique d'entretien- réparations	0,095	0,099 €/km	+ 3,9 %
Dépenses annuelles de péages	10 362	10 403 €	+ 0,4 %
Valeur d'achat d'un tracteur	114 465	112 014 €	- 2,1 %
Valeur d'achat d'une semi- remorque	35 314	33 518 €	- 5,1 %
Assurances flotte par an et par véhicule	2 658	2 782 €	+ 4,7 %
Assurances marchandises par an et par véhicule	399	401 €	+ 0,3 %
Assurances totales par an et par véhicule	3 057	3 183 €	+ 4,1 %

N.B. Les coûts kilométriques sont rapportés au kilométrage total parcouru par les véhicules.

2.3 Les conditions d'emploi et les coûts du personnel de conduite

Attention, le *turnover* relativement fréquent pour les activités de TRM longue distance rend parfois compliquée l'observation d'une famille de conducteurs homogène d'une année sur l'autre au sein d'une même entreprise.

Ces modifications de périmètre d'enquête perturbent alors l'analyse des variations annuelles des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs les plus dispersés.

2.3.1 L'emploi des conducteurs

Le CNR analyse quatre catégories de conducteurs affectés au parc homogène des ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes et exploités en longue distance :

- Les conducteurs à plein temps : conducteurs permanents et affectés exclusivement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs à temps partiel : autres conducteurs ou salariés membres de l'effectif permanent de l'entreprise, affectés partiellement ou occasionnellement à ce parc de véhicules.
- Les conducteurs en CDD, affectés à ce parc.
- Les conducteurs intérimaires, affectés à ce parc.

Type de contrat de travail des conducteurs affectés au parc des ensembles articulés en longue distance

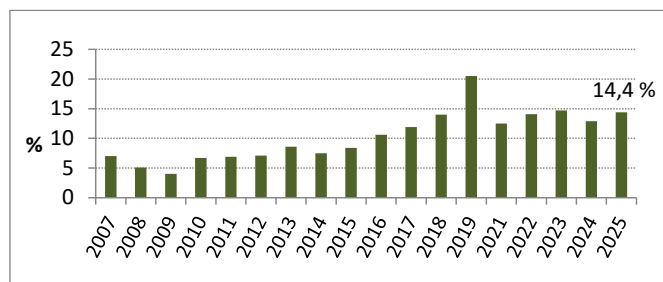
% d'entreprises employant des :	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
CDI à plein temps	100	100	100	100 %	100
CDI à temps partiel	0,0	1,7	3,8	2,7 %	6,8
CDD	4,3	3,3	8,9	6,9 %	9,9
Contrats d'intérim	4,3	10,0	19,0	14,4 %	12,9

Le recours à des conducteurs à temps partiel reste minoritaire et ne concerne que 2,7 % des entreprises de l'échantillon. Les entreprises font généralement appel à ce personnel complémentaire pour répondre aux variations de la demande de transport. En période de contraction d'activité, l'utilisation de main-d'œuvre non affectée pleinement et habituellement à ces transports devient naturellement plus rare.

L'emploi de contrats à durée déterminée concerne 6,9 % des entreprises de l'échantillon. Les décisions de recrutement étant stratégiques pour les entreprises, le contrat à durée déterminée peut être considéré comme une première étape sécurisante dans le cadre d'un recrutement définitif. Les contrats à durée indéterminée (CDI) restent la forme la plus répandue de relation contractuelle entre le conducteur et son employeur.

En 2025, 14,4 % des entreprises interrogées emploient des conducteurs intérimaires.

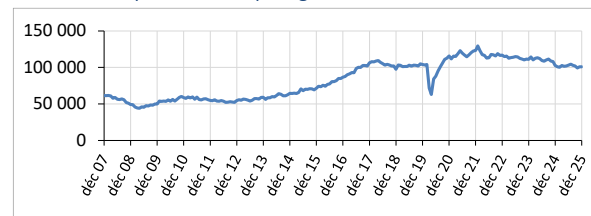
Taux d'entreprises ayant recours à l'intérim depuis 2007



Comparativement à l'ensemble de l'économie, qui enregistre un taux moyen de recours à l'intérim de 2,6 % en 2025 (source Dares), cet usage reste plus fréquent pour le transport routier de marchandises, dont l'activité fluctuante nécessite plus d'ajustements des moyens de production. Ces ajustements (à la hausse comme à la baisse) sont d'autant plus importants que l'évolution de l'activité est heurtée.

Après avoir régulièrement progressé entre 2007 et 2021, l'effectif intérimaire pour le secteur transport et entreposage tend à diminuer depuis 2022 (source Dares).

Nombre d'intérimaires, équivalent-emploi à temps plein, secteur transport et entreposage – données trimestrielles



Source : Dares

Les paragraphes (2.3.2 à 2.3.8) énumèrent les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs affectés à temps plein au parc des ensembles articulés utilisés en longue distance.

2.3.2 La qualification et l'ancienneté des conducteurs à plein temps

Qualification d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Pourcentage de conducteurs au coefficient 150M	92,7	91,7	98,7	96,2 %	96,8

Les conducteurs affectés à plein temps au parc des ensembles articulés exploités en longue distance répondent de fait aux qualifications 138M et 150M, définies dans la Convention collective (cf. glossaire en annexe).

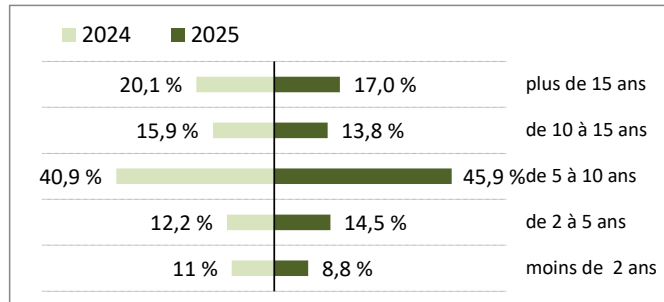
La part des conducteurs 150M est proche de 100 %. L'octroi de ce coefficient, quasiment généralisé en longue distance, apparaît comme une des solutions adoptées par les entreprises pour fidéliser et motiver leurs conducteurs.

Ancienneté d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Ancienneté en entreprise	8,8	8,3	10,0	9,4 ans	9,4

L'ancienneté en entreprise d'un conducteur est stable en 2025. Les entreprises de 50 salariés et plus enregistrent l'ancienneté moyenne la plus élevée de l'échantillon et semblent moins exposées que les autres aux phénomènes de *turnover*.

Répartition des conducteurs en fonction de leur ancienneté en entreprise (en %)



La répartition des conducteurs en fonction des classes d'ancienneté est inégale. L'intervalle le plus représenté est la catégorie « entre 5 et 10 ans ».

2.3.3 L'activité annuelle des conducteurs à plein temps

Activité annuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Nombre de jours d'activité d'un conducteur par an	222,2	219,8	214,2	216,8 j	219,1

Le nombre annuel de jours d'activité d'un conducteur affecté au parc longue distance s'élève à 216,8 jours en 2025. On compare ce nombre moyen de jours productifs au nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés en 2025, qui est calculé comme suit : (52 semaines - 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 10 jours fériés intervenus du lundi au vendredi au cours de l'année 2025, soit 225 jours. On obtient un écart de 8,2 jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accidents du travail, repos compensateurs, formation ou congés exceptionnels. Le taux d'activité annuelle d'un temps plein, corrigé des effets calendaires, s'élève donc à 96,4 % (216,8 / 225) en 2025, soit -0,5 point par rapport à 2024 (96,9 %).

Le nombre de jours d'activité d'un conducteur diminue en fonction de l'effectif de l'entreprise, ce qui est cohérent avec les variations inverses du ratio conducteur par véhicule : 1,00 pour les entreprises de 0 à 19 salariés, contre 1,01 pour celles de 20 à 49 salariés et 1,05 pour celles de 50 salariés et plus.

2.3.4 Les temps de service et de conduite mensuels des conducteurs à plein temps

Temps de service et temps de conduite mensuels d'un conducteur à plein temps

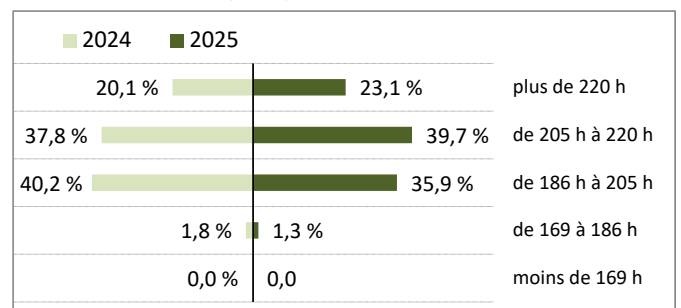
Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Temps de service mensuel	204,3	213,8	207,9	208,4 h	208,2
Temps de conduite mensuel	158,6	159,9	150,3	153,8 h	152,3
% de temps de conduite dans le temps de service	77,6	74,8	72,3	73,8 %	73,1

Les temps présentés ici sont ceux observés pour un mois dit de pleine activité, c'est-à-dire pour le dernier mois au cours duquel le conducteur n'a pas pris de congés ou n'a pas été absent pour une autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance sont exclus de cette statistique.

Le *temps de service* mensuel d'un conducteur à plein temps est stable en 2025 (208,4 heures). Le temps de service moyen d'un conducteur en longue distance reste élevé. Pour fidéliser leurs conducteurs, les entreprises doivent parfois maintenir des niveaux de temps de service hauts, générateurs pourtant d'heures supplémentaires et de surcoûts horaires importants. Les heures supplémentaires sont quasi systématiques en longue distance. Seulement 1,3 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur une assiette horaire inférieure au seuil de déclenchement des heures supplémentaires (186 heures par mois pour un grand routier).

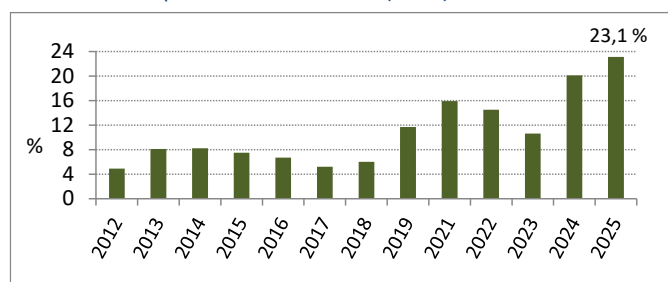
Les temps de service d'un conducteur à plein temps se concentrent très majoritairement entre 186 et 220 heures. 75,6 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs dans cet intervalle en 2025.

Répartition des conducteurs à plein temps en fonction des temps de service mensuels (en %)



La part des entreprises rémunérant leurs conducteurs sur plus de 220 heures par mois s'élève à 23,1 % en 2025. L'évolution de ce ratio sur moyen terme (*cf. graphique suivant*) illustre les stratégies développées par les entreprises pour fidéliser leurs conducteurs en longue distance.

% des conducteurs à plein temps dont le temps de service mensuel est supérieur à 220 heures (en %)



La dispersion par taille d'entreprise du temps de service moyen des conducteurs n'est pas comparable à celle observée pour le kilométrage des véhicules. Les pratiques différenciées d'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre la durée moyenne de travail d'un conducteur et la distance parcourue par un véhicule.

2.3.5 La rémunération brute mensuelle des conducteurs à plein temps

La rémunération moyenne est définie comme totalisant le salaire brut mensuel et les primes usuellement versées chaque mois, ainsi que toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. Les salaires bruts mensuels dépendent non seulement du taux horaire de rémunération, mais aussi du temps de service, de l'ancienneté en entreprise et du niveau de qualification du conducteur. Les rémunérations indiquées ci-après sont celles constatées à partir de l'examen des bulletins de salaire des conducteurs longue distance employés à plein temps, aux conditions économiques de fin décembre 2025.

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Salaire mensuel	2 989	3 139	3 044	3 052 €	3 033
Primes moyennes mensuelles	38	85	141	111 €	90
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	44	12	12	18 €	20
Rémunération moyenne mensuelle	3 071	3 236	3 197	3 181 €	3 143

Le salaire moyen observé progresse de +0,6 % entre 2024 et 2025. Les variations du temps de service, de l'ancienneté et de la qualification du conducteur influencent la statistique.

Concernant les primes, les observations sont très dispersées et peuvent subir une volatilité importante d'une année sur l'autre. L'interprétation de leur variation annuelle paraît alors compliquée. Les primes mensuelles, incluant les majorations dues au titre du travail de nuit et les primes dites de « qualité » (conduite économique, non-accident ou recherche de fret), constituent un complément de rémunération, variable selon le salarié.

Les primes annuelles sont d'une autre nature, elles dépendent généralement des performances des entreprises en fin d'exercice comptable.

Finalement, la rémunération totale, incluant salaire et primes, progresse de +1,2 % entre les enquêtes de 2024 et 2025.

2.3.6 Les cotisations employeurs

Cotisations employeurs d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Taux de cotisations employeurs (aides "Fillon" déduites)	28,3	26,7	26,2	26,7 %	26,5
Montants des cotisations employeurs sur la rémunération moy. mens.	868	864	837	849 €	833

Le taux de cotisations employeurs (réductions de charges déduites) progresse de +0,2 point en 2025. Là encore, comme sur de nombreux autres critères de coûts sociaux, les modifications de l'échantillon influencent la statistique.

2.3.7 Les indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

Les coûts annuels d'indemnités de déplacement sont très sensibles au périmètre d'enquête, car très dispersés selon le conducteur et son activité annuelle. Les variations annuelles présentées ici doivent donc être relativisées.

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Conducteur à plein temps	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Montant annuel des indemnités de déplacement	11 254	10 979	10 822	10 935 €	10 912
Indemnités de déplacement par jour d'activité	50,65	49,95	50,53	50,44 €	49,81

Les coûts d'indemnités de déplacement augmentent de +0,2 % en 2025. La statistique annuelle dépend de plusieurs facteurs, notamment des nombres de repas et de découchers indemnisés sur l'année. Ces derniers sont tributaires principalement de deux critères, orientés en baisse cette année :

- L'activité des conducteurs (en cas d'absence, les conducteurs ne perçoivent pas de frais de déplacement).
- La longueur du transport.

Rapportées à une journée d'activité, les indemnités de déplacement progressent de +1,3 % en 2025.

En 2025, les taux forfaitaires conventionnels ont été revalorisés de +1,5 % par l'accord social du 6 février 2025. Les nouveaux taux sont entrés en vigueur à compter du 1^{er} mars 2025 pour les

entreprises membres des organisations signataires de l'accord et du 29 avril 2025 (date de publication au Journal Officiel de l'arrêté d'extension de l'accord) pour l'ensemble des autres entreprises. Le montant des indemnités dépend enfin du poids du transport international, activité majorant les indemnités de déplacement de 18 %.

2.3.8 Comparatif des principales composantes des coûts de personnel de conduite entre les enquêtes 2024 et 2025

Évolution 2025 / 2024 des coûts de personnel de conduite

Situation fin du dernier trimestre de chaque année	2024	2025	Evolution 2025 / 2024
Salaire mensuel	3 033	3 052 €	+ 0,6 %
Primes moyennes mensuelles	90	111 €	+ 23,2 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	20	18 €	- 10,1 %
Rémunération moyenne mensuelle	3 143	3 181 €	+ 1,2 %
Taux de cotisations employeurs (aides "Fillon" déduites)	26,5	26,7 %	+ 0,2 pt
Nombre de jours d'activité du conducteur	219,1	216,8 j	- 1,0 %
Montant annuel des indemnités de déplacement	10 912	10 935 €	+ 0,2 %
Indemnités de déplacement par jour d'activité	49,81	50,44 €	+ 1,3 %

2.4 Les coûts de structure

Montant annuel des coûts de structure par véhicule (en €/an)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Coûts de structure annuels rapportés à un véhicule	25 175	23 029	23 652	23 821 €	24 244

Les coûts de structure annuels rapportés à un véhicule diminuent de - 1,7 % cette année. Ils demeurent la donnée la plus complexe à mesurer. Peu d'entreprises possèdent une véritable comptabilité analytique. Il faut alors la reconstituer. Le CNR utilise dans ce cas les comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat.

Les coûts de structure sont par définition très dispersés. Le CNR retient cinq sous-composantes mesurables de façon homogène pour toutes les entreprises interrogées : personnels administratifs et sédentaires, coûts des locaux, frais postaux et télécommunication, charges financières et autres coûts de services.

Répartition par nature de charges (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Salaires et charges des sédentaires (hors atelier)	50,4	54,5	47,4	47,9 %	47,0
Locaux	25,3	21,0	24,7	24,5 %	25,2
Frais postaux et télécommunication	2,2	2,3	1,6	1,6 %	2,2
Charges financières hors véhicules	2,8	1,5	1,9	1,9 %	1,6
Autres charges	19,4	20,7	24,4	24,1 %	24,0

Les coûts de personnel administratif représentent la majorité des coûts de structure (observation constante depuis plusieurs années). Les coûts des locaux forment la deuxième composante identifiée la plus importante.

2.5 Les clients et les délais de paiement

Nature des clients (en %)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Clients directs	62,0	70,7	79,1	74,2 %	74,3
Affréteurs	38,0	29,3	20,9	25,8 %	25,7

La structure de la clientèle varie peu tous les ans. Le portefeuille client des entreprises se compose majoritairement de clients directs (74,2 %).

Ceux-ci deviennent plus présents à mesure que la taille de l'entreprise croît. Les grandes entreprises sont les mieux armées pour répondre aux appels d'offres et aux demandes de plus en plus exigeantes des chargeurs.

Principal client de l'activité transport

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Part dans le chiffre d'affaires transport de l'entreprise	26,4	20,6	14,5	18,0 %	18,5

Le principal client de l'activité transport des entreprises du panel pèse en moyenne 18 % de leur chiffre d'affaires. Ce poids diminue à mesure que la taille de l'entreprise grandit. La part du principal client des entreprises de 0 à 19 salariés représente ainsi de 26,4 % de leur chiffre d'affaires transport, soit 12 points de plus que celle des entreprises de 50 salariés et plus.

Recours aux bourses de fret

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% d'entreprises ayant recours aux bourses de fret pour trouver des lots	95,7	94,9	100,0	98,2 %	98,3
% du CA transport de l'entreprise	20,5	18,9	11,7	14,8 %	14,2

Le recours aux bourses de fret pour trouver des lots est une pratique quasiment généralisée. Un nombre infime d'entreprises exclut totalement les bourses de fret de leur pratique commerciale. Toutefois, les bourses de fret, qui sont souvent utilisées pour trouver des lots partiels, ne génèrent en moyenne que 14,8 % du chiffre d'affaires transport des entreprises.

La part du chiffre d'affaires transport provenant des bourses de fret est plus importante pour les entreprises de 0 à 19 salariés : 20,5 % vs seulement 11,7 % pour celles de 50 salariés et plus.

Délais de paiement (en jours)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Clients directs	40,5	40,0	40,4	40,3 j	40,6
Affréteurs	44,8	44,9	47,1	46,2 j	45,3

Les délais de paiement d'une prestation de transport routier de marchandises sont encadrés par l'article L441-11 du Code de commerce, qui stipule que ces délais ne peuvent « dépasser 30 jours à compter de la date d'émission de la facture ».

Les délais de paiement des entreprises interrogées varient peu en 2025. Le délai de paiement moyen pour une prestation issue de clients directs est inférieur de 5,9 jours à celui pour une prestation issue d'affréteurs.

2.6 Le mécanisme d'indexation gazole

Fréquence de pratique d'indexation gazole

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
% d'entreprises pratiquant des indexations gazole	95,7	98,3	100,0	98,8 %	98,7

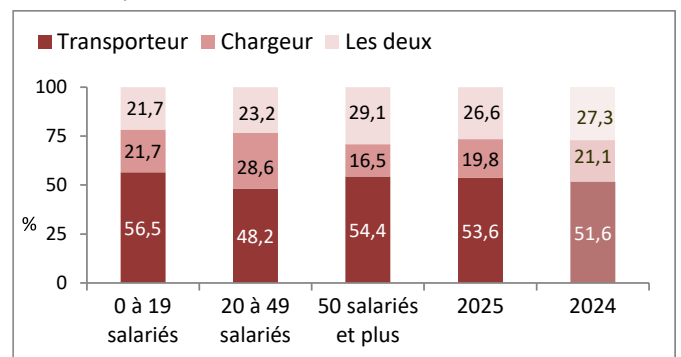
En 2025, 98,8 % des entreprises pratiquent l'indexation carburant et font varier leurs prix de transport en fonction des évolutions des prix du gazole, conformément aux dispositions des articles L 3222-1 à L 3222-9 du Code des transports. Rappelons que cette réglementation a été modifiée à partir du 1^{er} janvier 2023 pour tenir compte de l'ensemble des « produits énergétiques de propulsion » et non plus seulement du gazole. Les pratiques d'indexation se généralisent à mesure que la taille de l'entreprise croît. Toutes les entreprises de 50 salariés et plus pratiquent l'indexation. Le taux de pratique des autres entreprises reste toutefois important (95,7 % pour celles de 0 à 19 salariés et 98,3 % pour celles de 20 à 49 salariés).

Remarque : ces scores très élevés tous les ans sont enregistrés auprès d'entreprises enquêtées régulièrement par le CNR et donc sans doute plus sensibilisées sur les pratiques d'indexation que les autres.

2.6.1 La part relative du carburant

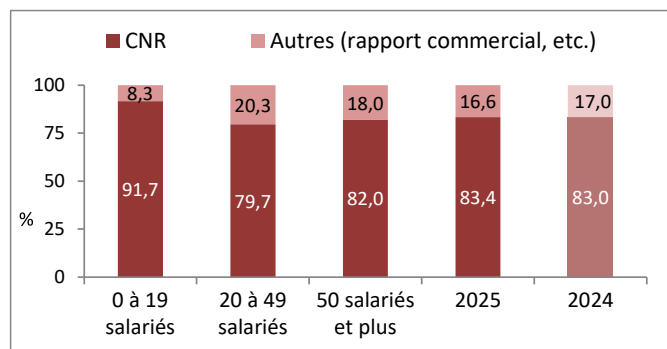
Les transporteurs fixent majoritairement les référents des calculs en matière d'indexation gazole. Les chargeurs décident unilatéralement de la part relative utilisée dans la formule d'indexation gazole dans 19,8 % des cas.

Qui fixe la part relative du carburant ?



Le Comité National Routier reste la source de référence principale pour déterminer la « pondération gazole » retenue dans les formules de calcul de l'indexation gazole. 83 % des parts relatives utilisées proviennent de la production statistique du CNR (cf. graphique suivant).

Source utilisée pour déterminer la part relative (en %)



Les petites entreprises disposent vraisemblablement moins fréquemment des ressources internes (outils de gestion, comptabilité analytique, etc.) nécessaires pour calculer des parts relatives gazeuse spécifiques aux coûts d'exploitation de leurs véhicules.

2.6.2 Les indicateurs d'évolution du prix du gazole

Indicateurs d'indexation gazeuse majoritairement utilisés

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 sal. et plus	Ensemble 2025	Rappel 2024
Indice gazole professionnel CNR	56,5	54,1	50,5	52,4 %	51,0
Indice gazole HTVA CNR	0,0	3,3	2,2	2,0 %	3,7
Prix cuve CNR	21,7	39,3	45,1	39,5 %	35,6
Un indicateur CNR	78,3	96,7	97,8	93,9 %	90,3
Prix pompe	4,3	1,6	1,1	1,8 %	4,9
Calculs spécifiques transporteurs	4,3	1,6	1,1	1,8 %	2,1
Calculs spécifiques chargeurs	8,7	2,9	1,0	2,1 %	2,1
Autres	4,3	0,0	0,0	0,8 %	0,6
Autres sources que le CNR	21,7	6,1	3,2	6,6 %	9,7

Les entreprises privilégient très majoritairement le CNR dans le choix des indicateurs d'évolution du prix du gazole : 93,9 % optent pour une référence du Comité (indices ou prix).

Le taux de recours à ces indicateurs spécifiques du CNR est là encore minimal pour les entreprises de 0 à 19 salariés. Les petites entreprises utilisent nettement plus fréquemment d'autres sources que le CNR : 21,7 % d'entre elles contre seulement 5 % en moyenne des autres entreprises du panel.

La référence au prix cuve CNR est ainsi moins fréquente pour les entreprises de 0 à 19 salariés (dans 21,7 % des cas, vs 39,3 % des entreprises de 20 à 49 salariés et 45,1 % de celles de 50 salariés et plus). Le sous-équipement en cuve interne des plus petites entreprises du panel peut justifier cette préférence pour d'autres indicateurs.

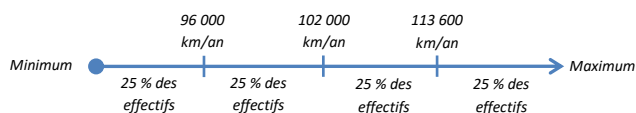
3. L'analyse par classe kilométrique

La dispersion des résultats en fonction de la taille des entreprises, bien que significative, reste limitée au regard de la variabilité au sein d'une même classe d'effectifs salariés. Ainsi, le coût de revient moyen présenté en référence reste réducteur de la diversité des situations. Les statisticiens le savent bien et assortissent les moyennes de calculs de dispersion. Pour tenir compte de ce constat, le Comité national routier propose une restitution des résultats par classe kilométrique. Cet éclairage ouvre des pistes nouvelles d'analyse, complémentaires aux premières exploitations.

Le CNR a donc reconstitué le coût de revient en fonction de classes de kilométrage en décomposant l'échantillon en quatre intervalles :

- ≤ 96 000 km/an
- 96 000 et ≤ 102 000 km/an
- 102 000 et ≤ 113 600 km/an
- 113 600 km/an

Chaque intervalle contient 25 % des entreprises observées (notion de quartiles statistiques ¹).



3.1 Les caractéristiques de l'échantillon

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles ¹)	25%	50%	75%	
	96 000	102 000	113 600	
0 à 19 salariés	13,5	6,3	18,6	16,0
20 à 49 salariés	43,2	34,4	37,2	34,0
50 salariés et plus	43,2	59,4	44,2	50,0
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %

¹ Définition d'un quartile page 37.

3.2 Les conditions d'exploitation des véhicules

3.2.1 L'activité des véhicules

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%	50%	75%	Ensemble	
	96 000	102 000	113 600		
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	84 957	99 712	108 063	130 429	106 080 km
Ratio conducteur / véhicule	1,01	1,02	1,08	1,06	1,03
Nb de jours d'exploitation du véhicule par an	213,7	220,7	227,3	233,3	223,5
Kilométrage journalier moyen	398	452	475	559	475 km
Vitesse moyenne	63,0	65,9	65,2	70,6	66,1 Km/h
Distance moyenne d'une relation	322	455	371	464	394 Km
Production d'un véhicule : écart à la moyenne (=100)	67,4	98,4	104,3	129,3	100,0

Les volumes de production kilométrique (par an ou par jour) et la distance moyenne d'une relation augmentent avec les intervalles kilométriques.

Les entreprises travaillant sur les relations les plus longues sont dans l'obligation d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules. Pour atteindre cet objectif, elles dissocient plus fréquemment le couple « 1 conducteur = 1 véhicule ».

La vitesse moyenne croît elle aussi avec le kilométrage. Le recours à l'autoroute est plus fréquent à mesure que la distance grandit.

Les véhicules qui effectuent plus de 113 600 km/an roulent ainsi en moyenne 7,6 km/h plus vite que ceux parcourant moins de 96 000 km/an (70,6 km/h contre 63,0 km/h).

L'indicateur de production d'un véhicule (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement) est positivement corrélé avec le kilométrage parcouru par le véhicule. Il passe ainsi de 68,2 pour les véhicules de la classe basse de kilométrages (≤ 96 000 km) à 130,9 pour ceux de la classe haute (> 113 600 km). La valeur 100 de l'indicateur prise ici en référence correspond à la moyenne de l'échantillon.

3.2.2 La productivité des véhicules

Productivité des véhicules

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	102 000	113 600	113 600		
Taux de kilométrage en charge (A)	78,5	86,4	85,2	88,5	85,4		85,4 %
Taux de chargement sur parcours en charge (B)	80,5	91,0	90,3	89,2	88,0		88,0 %
Coefficient de chargement (AxB)	63,2	78,6	76,9	79,0	75,1		75,1 %

Le taux de kilométrage en charge progresse à mesure que le kilométrage annuel des véhicules augmente. L'écart entre les deux classes kilométriques extrêmes s'élève à + 10 points. Ces dispersions semblent démontrer une meilleure productivité des véhicules évoluant sur les distances les plus grandes. Mais cette interprétation doit être relativisée, la croissance du taux de kilométrage en charge répondant plutôt à l'arithmétique suivante : le poids des parcours à vide dans le parcours total diminue mécaniquement à mesure que la distance totale s'allonge.

Le taux de chargement sur parcours en charge ne dépend pas en théorie de la distance parcourue.

Le coefficient de chargement, produit des deux derniers ratios, passe de 63,2 % pour les véhicules de la classe basse de kilométrage à 79 % pour ceux parcourant plus de 113 600 km/an.

Temps d'attente des véhicules

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	102 000	113 600	113 600		
Temps d'immobilisation moyen au chargement	1,71	1,46	1,56	1,52	1,55		1,55 h
Temps d'immobilisation moyen au déchargement	1,68	1,47	1,58	1,54	1,54		1,54 h

Les temps d'attente au chargement et au déchargement ne dépendent en rien de la distance parcourue, mais de critères organisationnels (prises de rendez-vous par le client, semi-remorques supplémentaires à disposition chez le chargeur).

3.2.3 Le carburant (gazole)

Approvisionnement et consommation de carburant (gazole)

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	102 000	113 600	113 600		
% d'approvisionnement citerne	59,5	74,5	63,7	58,8	64,1		64,1 %
Consommation en litres aux 100 km	30,1	30,4	29,0	28,6	29,6		29,6 L

La consommation de gazole dépend principalement de l'âge du véhicule, de sa norme Euro et de la stratégie routière (plus ou moins de recours à l'autoroute). La classe haute de kilométrages enregistre une consommation faible (28,6 L/100 km) : parc plus récent et utilisation fréquente de l'autoroute.

Les dispersions du pourcentage d'approvisionnement en cuve dépendent aussi de la taille de l'entreprise et de sa capacité à s'équiper.

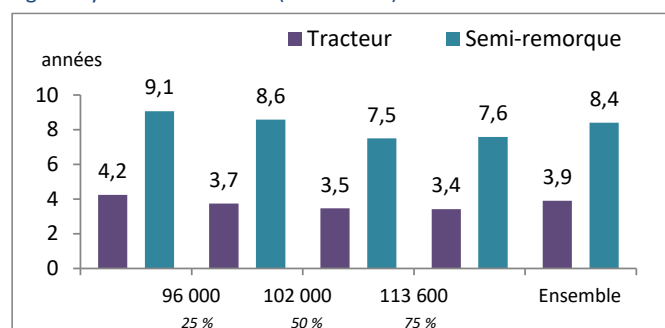
3.2.4 L'utilisation du matériel

Parc exploité selon la spécification Euro du véhicule % de parc Euro VI

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	102 000	113 600	113 600		
Euro VI	98,2	99,2	98,3	99,0	99,0		98,7 %

La norme Euro VI est très largement majoritaire sur tous les intervalles kilométriques.

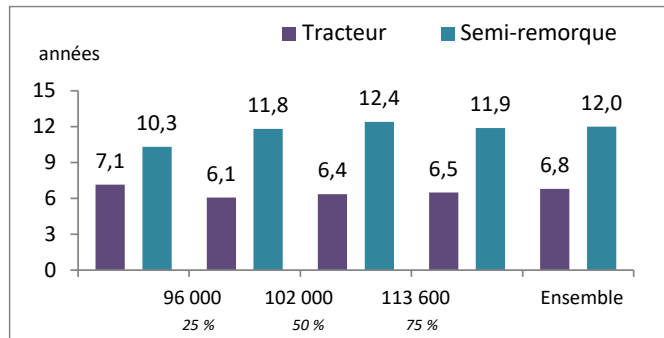
Âge moyen des véhicules (en années)



L'âge des véhicules décroît avec la distance parcourue par les véhicules. Pour le parc des tracteurs, il passe de 4,2 ans pour les véhicules parcourant moins de 96 000 km/an à 3,4 ans pour ceux parcourant plus de 113 600 km/an. Les semi-remorques exploitées sur la classe basse de kilométrages sont plus âgées en moyenne de + 1,5 an par rapport à celles de la classe haute de kilométrage. Les entreprises affectent généralement des véhicules récents sur les parcours les plus longs pour limiter le risque de panne. Plus une panne est lointaine, plus elle est difficile à gérer et devient coûteuse.

Par ailleurs, il est intéressant de limiter la consommation de carburant, poste prépondérant à mesure que le kilométrage augmente, en utilisant les véhicules les plus récents, plus performants sur ce critère.

Durée de conservation des véhicules (en années)



La durée de conservation des tracteurs diminue globalement à mesure que le kilométrage annuel des véhicules progresse. La décision de renouveler un tracteur est parfois fonction d'un kilométrage fixe ou prédéterminé à l'avance (par exemple 500 000 km). Ce seuil de déclenchement est atteint plus rapidement à mesure que le kilométrage annuel croît.

Le choix du mode de financement demeure un des facteurs déterminants de la durée de conservation des véhicules. La location est synonyme de cycle court de conservation, l'emprunt et le crédit-bail de cycle plus long.

3.2.5 Le renouvellement et le financement des véhicules

Taux de renouvellement du parc en 2025

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Tracteur	8,5	14,6	12,4	13,8			11,3 %
Semi-remorque	4,1	5,4	6,0	7,8			5,8 %

La taille de l'entreprise et sa capacité financière constituent les deux facteurs explicatifs déterminants en matière de renouvellement des véhicules et de mode de financement.

Les variations des conditions de financement des véhicules par classe kilométrique sont de ce fait peu explicables.

Répartition du parc moteur par mode de financement (en %)

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Emprunt	29,5	44,0	48,9	45,0			41,9 %
Crédit-bail	34,0	26,3	34,3	53,2			37,0 %
Location financière	33,6	25,8	16,8	8,7			21,2 %
Total	100,0	100,0	100,0	100,0			100,0 %

Répartition du parc tracté par mode de financement (en %)

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Emprunt	33,2	54,0	43,7	35,7			41,7 %
Crédit-bail	33,0	29,1	38,5	58,9			39,9 %
Location financière	29,0	17,9	18,1	8,8			18,4 %
Total	100,0	100,0	100,0	100,0			100,0 %

3.3 Les conditions et les coûts d'emploi du personnel de conduite

3.3.1 Les conditions d'emploi des conducteurs à plein temps

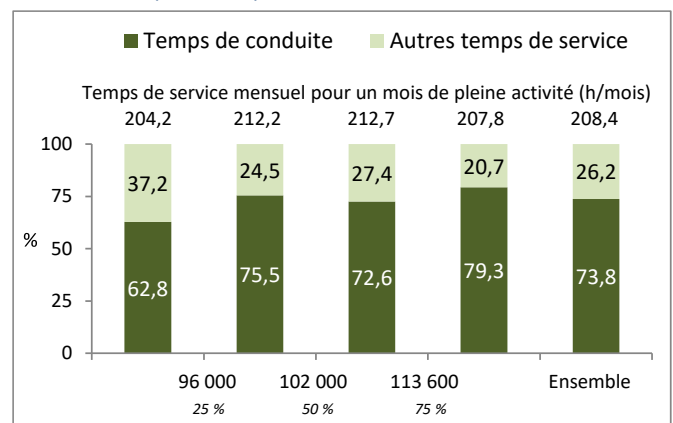
L'emploi de conducteurs 150M hautement qualifiés répond souvent à des politiques de fidélisation et de valorisation personnelle des conducteurs, spécifiques à chaque entreprise.

Qualification, ancienneté et activité d'un conducteur à plein temps

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
% de conducteurs au coefficient 150M	95,8	94,2	96,9	99,8			96,2 %
Ancienneté dans l'entreprise	9,5	10,2	10,6	8,4			9,4 ans
Nb de jours d'activité d'un conducteur	210,7	219,1	222,0	215,7			216,8 j

Les pratiques variées d'affectation d'un ou plusieurs conducteurs par véhicule perturbent la relation entre le nombre de jours d'activité d'un conducteur et la distance effectuée par un véhicule.

Pourcentage du temps de conduite dans le temps de service d'un conducteur à plein temps



La part du temps de conduite dans le temps de service passe de 62,8 % pour la première classe ($\leq 96\ 000$ km/an) à 79,3 % pour la dernière ($> 113\ 600$ km/an).

L'écart relatif du temps de conduite entre les deux classes extrêmes de kilométrage peut paraître faible à l'aune de l'écart de kilométrage entre ces mêmes classes (+ 53,5 %).

La différence s'explique par les variations :

- Du ratio conducteur / véhicule : 1,01 pour le premier intervalle contre 1,06 pour le dernier.
- De la vitesse : 63,0 km/h pour le premier intervalle contre 70,6 km/h pour le dernier.

3.3.2 Rémunération et indemnités de déplacement des conducteurs à plein temps

Rémunération mensuelle d'un conducteur à plein temps

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Salaires mensuels	2 965	3 111	3 165	3 002			3 052 €
Primes moyennes mensuelles	198	105	70	141			111 €
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	18	16	19	20			18 €
Rémunération moyenne mensuelle	3 181	3 233	3 254	3 162			3 181 €

Les salaires dépendent directement des temps de service, de l'ancienneté et de la qualification du conducteur, et non de la distance parcourue par le véhicule.

Indemnités de déplacement d'un conducteur à plein temps

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Montant des indemnités de déplacement / année	9 043	12 402	10 801	11 197			10 935 €
Montant des indemnités de déplacement / jour d'activité	44,48	58,65	50,43	53,80			50,44 €

Les indemnités de déplacement augmentent globalement avec la distance parcourue par le véhicule.

Toutefois, la différence d'indemnités de déplacement entre les deux intervalles extrêmes est moins marquée que l'évolution du kilométrage : +23,8 % pour les montants annuels et + 20,9 % pour les indemnités rapportées à une journée d'activité (contre + 53,5 % pour le kilométrage).

En effet, la probabilité de déclencher un découcher ou de prendre un repas n'augmente pas linéairement à mesure que le kilométrage grandit. Par exemple, pour une semaine usuelle d'exploitation de 5 jours, un conducteur, qui retourne à son domicile en fin de semaine, décomptera au maximum 4 nuitées, et ce, quelle que soit la distance parcourue.

3.4 Les autres composantes de coûts de véhicules

3.4.1 Le carburant (gazole)

Coût kilométrique de gazole

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Coût kilométrique carburant	0,379	0,342	0,330	0,325			0,344 €/km

L'enquête longue distance mesure le coût net de carburant : achats déduits du remboursement partiel de TICPE. Les prix de carburant sont fixés en situation décembre 2025.

Les différences de coût du gazole par classe de kilométrage sont à rapprocher des variations de consommation et de rapport d'approvisionnement cuve / pompe, présentées précédemment (page 23, § 3.2.3).

3.4.2 Les pneumatiques

Coût et contrat de pneumatiques

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Coût kilométrique pneumatiques	0,037	0,037	0,035	0,026			0,034 €/km
Contrat pneumatiques	40,7	41,5	32,2	1,7			23,1 %

Le coût kilométrique de pneumatiques diminue à mesure que le kilométrage parcouru annuellement par les véhicules grandit. Les véhicules exploités sur les relations les plus courtes empruntent moins fréquemment l'autoroute. La part des parcours d'approche en agglomération ou sur réseaux secondaires est de ce fait plus importante. Ces trajets plus saccadés grèvent alors les coûts pneumatiques.

L'externalisation de la gestion des pneumatiques ne dépend pas du kilométrage parcouru par les véhicules, mais des stratégies organisationnelles spécifiques à chaque entreprise.

3.4.3 L'entretien-réparations

Coût et contrat d'entretien-réparations

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	25%		50%		75%		Ensemble
	96 000	102 000	113 600				
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,138	0,085	0,090	0,084			0,099 €/km
Contrat d'entretien-réparations	20,1	19,9	58,5	33,6			33,1 %

Le coût d'entretien-réparations dépend principalement de l'âge des parcs et de la taille de l'entreprise.

Les véhicules exploités sur le premier intervalle kilométrique ($\leq 96\,000$ km/an) ont un âge nettement supérieur à celui des véhicules opérant sur des distances plus longues : en moyenne + 0,8 an (+ 23,5 %) pour un tracteur et + 1,5 an (+ 19,7 %) pour une semi-remorque. Ils enregistrent de ce fait des coûts de maintenance plus importants.

Le recours à l'externalisation des opérations de maintenance des véhicules ne dépend pas directement du périmètre géographique du transport.

3.4.4 Les péages

Coût de péages

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			Ensemble	
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600		
Dépenses annuelles de péages par véhicule	8 009	10 318	10 780	13 955	10 403 €
Coût rapporté au km total parcouru	0,094	0,103	0,100	0,107	0,098 €/km

Le montant annuel des péages est corrélé à la distance parcourue. Le coût des péages augmente avec les intervalles kilométriques.

Cette croissance n'est pas linéaire et s'accélère à mesure que le kilométrage grandit. L'écart relatif du coût annuel des péages entre les deux classes extrêmes de kilométrage atteint + 74,2 %, alors que celui du kilométrage moyen est de + 53,5 %.

Écart relatif des coûts de péages par rapport à la première classe de kilométrage

1 = moyenne " $\leq 96\,000$ "	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600	km/an
pour le coût annuel des péages	1	1,288	1,346	1,742
pour le kilométrage moyen annuel	1	1,174	1,272	1,535

Sur les plus longues distances, les entreprises incitent leurs conducteurs, quand les contraintes géographiques le permettent bien évidemment, à privilégier plus systématiquement l'autoroute.

Recours aux autoroutes payantes

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			Ensemble	
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600		
% de kilomètres effectués sur autoroutes payantes	25,1	34,9	44,0	56,7	41,6 %

N.B. Cette donnée reste compliquée à mesurer dans les entreprises qui disposent rarement d'un bilan annuel en la matière. Le CNR mesure alors ce pourcentage sur une semaine représentative d'activité.

La part des kilométrages effectuée sur autoroutes est maximale pour les entreprises dont les véhicules parcourent le plus de distance par an ($> 113\,600$ km/an), 56,7 %, soit plus de 31,6 points de plus que le taux de recours mesuré sur la classe basse de kilométrages ($\leq 96\,000$ km).

3.4.5 Le coût du matériel

Valeur d'achat du matériel (en €/véhicule)

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			Ensemble	
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600		
Tracteur	111 657	103 828	111 333	113 663	112 014 €
Semi-remorque	35 169	31 034	33 923	33 498	33 518 €

Les montants indiqués dans le graphique correspondent aux valeurs remisées du dernier matériel acheté neuf, quelle que soit la date d'achat. Les prix d'achat du matériel ne dépendent pas du kilométrage effectué par les véhicules, mais principalement de la capacité de négociation des entreprises, proportionnelle au volume de leurs commandes et à leur taille.

3.4.6 Les assurances

La taille de l'entreprise, la nature et la couverture retenue dans le contrat (« tous risques », « au tiers », durée de la couverture, etc.) demeurent les facteurs principaux de variation des coûts d'assurances.

Montant annuel des assurances (en €/an)

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			Ensemble	
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600		
Assurances véhicule RC + VI + quote-part dommages	2 135	2 271	2 288	2 973	2 782 €
Assurances marchandises	430	394	391	418	401 €
Total assurances	2 565	2 664	2 679	3 392	3 183 €

3.4.7 Les coûts de structure

Coûts de structure

Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)	Kilométrage annuel parcouru par un véhicule (Quartiles)			Ensemble	
	25% 96 000	50% 102 000	75% 113 600		
Montant annuel des coûts de structure par véhicule	20 870	27 123	21 130	24 375	23 821 €

Les coûts de structure ne varient pas de manière linéaire avec les intervalles kilométriques. Le facteur explicatif principal des variations de ce poste reste bien la taille de l'entreprise et son organisation.

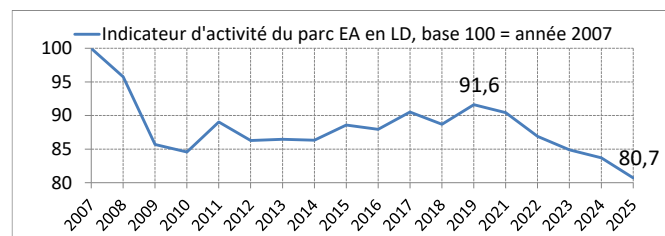
4. Les conclusions de l'enquête 2025

Les résultats de l'enquête 2025 montrent que les entreprises de TRM n'ont toujours pas retrouvé le chemin de la croissance. Les principaux marqueurs d'activité des véhicules se replient en 2025. Le kilométrage annuel moyen parcouru par un véhicule passe ainsi de 106 430 km en 2024 à 106 080 km en 2025. Le nombre de jours d'exploitation d'un véhicule recule quant à lui de - 1 % en 2025.

Les entreprises enregistrent aussi une perte de - 0,4 point du *coefficient de chargement* de leurs véhicules. Finalement, l'indicateur de production d'un véhicule diminue de - 0,9 % depuis un an.

L'indicateur d'activité globale du parc des ensembles articulés exploités en longue distance calculé par le CNR permet d'analyser les évolutions de l'activité sur plusieurs années.

Indicateur d'activité du parc LD EA des enquêtés depuis 2007¹



¹ L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid.

Le déficit d'activité entre 2019 et 2025 s'élève à - 11,9 %. Par de nombreux aspects, les effets de la crise covid sont donc encore perceptibles. Sur plus long terme, l'indicateur d'activité est inférieur de - 19,3 % à son niveau de 2007, dernier point étalon avant la crise économique de 2008-2009.

Confrontées à une activité économique atone, les entreprises ont reporté leurs investissements. Le taux de renouvellement des parcs tracteurs enregistre en 2025 sa plus faible valeur depuis 10 ans : 11,3 %, soit un repli de - 4,6 points en un an.

La majorité des postes de coût d'exploitation des véhicules (hors carburant) poursuivent la tendance inflationniste observée depuis plusieurs années. Parmi ceux-ci, citons les coûts de conducteurs (+ 1,2 % pour la rémunération brute moyenne et + 1,3 % pour les indemnités journalières de déplacement), les coûts d'entretien-réparations (+ 3,9 %) ou les coûts d'assurances flotte (+ 4,7 %).

Les analyses sur plus long terme, proposées en partie 6 du document, révèlent des changements profonds non seulement sur le plan des coûts, mais aussi sur le plan de la productivité.

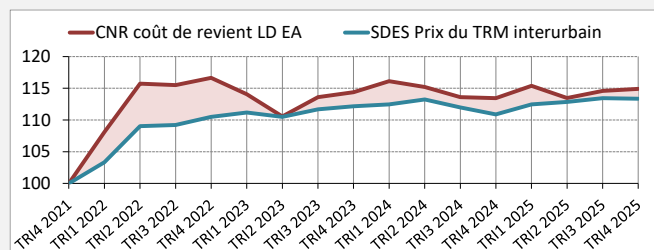
Parmi ceux-ci, citons :

- La dégradation durable de l'indicateur de production d'un véhicule : - 14,9 % depuis 2007, dernière année pleine avant la crise de 2008-2009.
- Le recentrage des activités et la diminution de la distance moyenne d'une relation : - 27,2 % entre 2015 et 2025.
- La baisse de la consommation de gazole : - 7,8 % depuis dix ans.
- La revalorisation de la rémunération des conducteurs de + 31 % depuis 10 ans, supérieure à celle du SMIC sur la même période (+ 23,6 %).
- L'inflation des prix de véhicules déclenchée par la crise covid : + 27,7 % entre 2019 et 2025.
- L'augmentation des dépenses d'assurances flotte de +24,3 % depuis 10 ans.
- L'inflation continue des coûts kilométriques de péages : + 24,1 % entre 2015 et 2025.

Analyses complémentaires

L'analyse comparative des indices de prix de transport routier de marchandises du SDES et de coût de revient du CNR en longue distance montre que les transporteurs ne parviennent pas toujours à valoriser la dérive de leurs coûts de production dans leurs tarifs.

Indice CNR de coût de revient LD EA et indice SDES de prix du transport routier de marchandises interurbain (B to B)

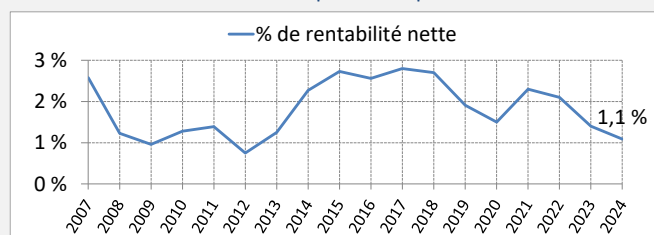


Source : calculs CNR sur données SDES, CNR.

Attention, la mise en parallèle des évolutions coûts - prix nécessite de prendre quelques précautions, ces indices ayant des champs d'observation proches, mais non strictement identiques. Les ordres de grandeur restent toutefois pertinents.

Ces désajustements tarifaires pénalisent la rentabilité des véhicules et fragilisent la santé financière des entreprises de transport routier de marchandises. Les indicateurs financiers des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles entre 2007 et 2024, illustrent ces difficultés.

Résultats financiers des entreprises du panel LD EA



Source : calculs CNR sur données CAPFI.

Attention, les performances économiques des entreprises de transport routier de marchandises demeurent très dispersées et dépendent de nombreux facteurs, souvent complexes à déterminer.

5. La grille de référence de coûts ensemble articulé LD, aux conditions de décembre 2025

Conditions d'exploitation des véhicules

Kilométrage annuel par véhicule	106 080 km
Nombre de jours d'exploitation par an	223,5 j
Vitesse moyenne observée	66,1 km/h
Taux de parcours en charge	85,4 %
Taux de chargement sur parcours en charge	88,0 %
Temps d'attente pour 1 chargement + 1 déchargement	3,09 h
Ratio semi-remorque / tracteur	1,46
Durée de conservation du tracteur	6,8 ans
Durée de conservation de la semi-remorque	12,0 ans

Conditions d'emploi du personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	208,4 h	174,7 h
Dont % de temps de conduite	73,8 %	73,4 %
Nombre de jours d'activité par an	216,8 j	127,4 j
Temps de service annuel	2 092 h	1 243 h
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,031	0,017

Coûts kilométriques directs

Consommation moyenne aux 100 km	29,6 L
Répartition de l'approvisionnement cuve / pompe	64,1% / 35,9%
Prix gazole hors TVA : cuve / pompe	1,2687 € / 1,3384 €
Pneumatiques, coûts annuels	3 607 €
Entretien-réparations + Adblue, coûts annuels	11 032 €
Péages, coûts annuels	10 403 €
Total annuel des coûts kilométriques directs	60 678 €

Coûts de personnel de conduite

	Temps plein	Temps partiel
Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	3 181 €	2 708 €
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	26,7 %	27,4 %
Indemnités de déplacements (moyenne journalière)	50,44 €	52,16 €
Total annuel des coûts de personnel de conduite	61 832 €	

Coûts fixes de véhicule

	Tracteur	Semi-remorque
Valeur à neuf du véhicule	112 014 €	33 518 €
Modes de financement observés (emprunt, crédit-bail, location)	42 %, 37 %, 21 %	42 %, 40 %, 18 %
Assurances véhicule et marchandises transportées	3 057 €	
Taxe à l'essieu	516 €	
Charges de structure et autres charges indirectes	23 821 €	
Total annuel des coûts fixes de véhicule	48 292 €	

Prix de revient moyen annuel

	170 802 €
--	------------------

Valeurs du trinôme

Terme kilométrique (CK)	0,572 €/km
ou terme kilométrique (CK) hors péages	0,474 €/km
+ Terme horaire conducteurs (CC)	28,23 €/h
+ Terme journalier (CJ)	216,07 €/j

Retrouvez des exemples d'application du trinôme en annexe 2 page 39.

6. Les principales évolutions depuis dix ans

Les séries sont disponibles sur demande depuis 2000 (première année d'enquête).

6.1 Les conditions d'exploitation d'un véhicule

Kilométrage et productivité des véhicules

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Kilométrage annuel par véhicule	km/an	114 970	113 280	114 100	115 320	113 510	112 300	108 440	107 600	106 430	106 080
Nombre de jours annuel d'exploitation du véhicule	j/an	229,7	229,0	229,6	228,8	227,1	224,9	225,7	226,2	225,8	223,5
Kilométrage journalier moyen	km/j	501	495	497	504	500	499	480	476	471	475
Vitesse moyenne	km/h	67,4	67,1	66,9	65,9	66,6	67,1	67,2	67,1	67,0	66,1
Distance moyenne d'une relation	km	541	521	473	468	433	422	427	400	401	394
Taux de parcours en charge	%	87,2	87,0	87,3	86,7	86,4	86,9	86,9	85,6	86,2	85,4
Taux de chargement sur parcours en charge	%	88,6	88,7	89,1	86,9	88,2	88,0	87,3	87,6	87,7	88,0
Coefficient de chargement du véhicule	%	77,3	77,2	77,8	75,3	76,2	76,5	75,9	75,0	75,5	75,1
Indice de production du véhicule	base 100 = année 2000	98,3	96,7	98,2	96,0	95,6	95,0	91,0	89,2	88,8	88,1
Temps d'attente chargement + déchargement	h	3,10	3,01	3,02	3,05	3,17	3,12	3,15	3,19	3,09	3,09

N.B. L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité empêche de produire des statistiques représentatives de cette période.

L'**indice de production d'un véhicule** est étalonné ici par rapport à 2000, première année de réalisation de l'enquête. Il demeure nettement inférieur à sa valeur de 2007 (103,5), dernière année pleine avant la crise financière et économique de 2008-2009. En 2025, il varie de - 0,9 % par rapport à 2024.

La diminution de la **distance d'une relation** (- 27,2 % en 10 ans) traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant, entre autres, de compenser leur perte d'activité à l'international.

Les **temps d'attente au chargement et au déchargement** sont relativement stables depuis 10 ans : 3,10 en 2015 et 3,09 en 2025.

Utilisation des véhicules

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Age moyen d'un tracteur	an	3,9	3,9	3,7	3,7	3,6	3,8	3,8	3,7	3,8	3,9
Durée de conservation d'un tracteur	an	6,2	6,3	6,2	6,3	6,1	6,3	6,4	6,5	6,6	6,8
Ratio semi-remorque / tracteur		1,38	1,39	1,40	1,44	1,45	1,55	1,51	1,50	1,41	1,46
Age moyen d'une semi-remorque	an	7,5	7,6	7,4	7,3	7,1	7,4	7,6	7,6	7,8	6,8
Durée de conservation d'une semi-remorque	an	11,3	11,4	11,6	11,8	11,3	11,5	11,3	11,7	11,3	12,0

La **durée de conservation** des véhicules est relativement stable entre 2015 et 2019. À partir de 2021, elle progresse tous les ans. L'incertitude économique découlant de la crise sanitaire de 2020 a incité les entreprises à ralentir ou décaler leur politique de renouvellement de parc roulant.

Le **ratio semi-remorque / tracteur** progresse entre 2015 et 2021 : 1,38 en 2015 vs 1,55 en 2021. Les entreprises mettent à la disposition de leurs clients plus fréquemment des semi-remorques supplémentaires pour répondre à la demande globale des clients, dans le cadre parfois d'appels d'offres de plus en plus complexes et contraignants. Depuis la crise covid, il tend à diminuer.

6.2 Les principales composantes de coûts d'un véhicule

Les composantes de coûts sont calculées aux conditions économiques de décembre de chaque année.

Les coûts rapportés au kilométrage annuel total parcouru par un véhicule sont exprimés en euros courants.

Carburant (gazole) et autres coûts kilométriques directs

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Consommation de gazole	L/100 km	32,1	32,0	31,5	31,4	31,4	30,6	30,2	30,3	29,8	29,6
Pourcentage d'approvisionnement de gazole citerne (interne)	%	71,4	67,1	66,4	64,2	62,1	63,2	64,9	59,9	60,8	64,1
Carburant (coût kilométrique) remboursement partiel TICPE déduit	€/km	0,247	0,289	0,293	0,304	0,323	0,339	0,412	0,386	0,352	0,344
Adblue (coût kilométrique)	€/km	0,002	0,003	0,004	0,004	0,003	0,006	0,013	0,006	0,006	0,006
Consommation d'Adblue pour 100 litres de gazole	L/100 L de gazole	3,2	3,5	3,8	4,4	4,8	5,3	5,2	5,2	5,2	5,3
Pneumatiques (coût kilométrique)	€/km	0,028	0,028	0,028	0,027	0,027	0,029	0,031	0,034	0,035	0,034
% d'entreprise ayant recours à un contrat pneumatiques	%	23,1	21,6	17,2	16,8	15,8	15,8	18,8	19,5	25,3	23,1
Entretien-réparations (coût km.)	€/km	0,073	0,073	0,074	0,076	0,077	0,078	0,090	0,092	0,095	0,099
Part des entreprises ayant recours à un contrat d'entretien-réparations	%	7,8	11,8	6,1	9,1	10,3	12,4	25,4	31,6	30,8	36,0
Pourcentage d'entreprise ayant recours à un contrat de full-service	%	10,7	8,2	6,4	6,0	5,2	7,1	8,3	4,6	4,1	3,2
% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute	%	21,2	23,3	23,7	26,7	27,4	20,4	28,6	19,9	16,5	18,6
Coûts de péages rapportés au kilométrage total parcouru	€/km	0,079	0,083	0,084	0,085	0,087	0,092	0,096	0,098	0,097	0,098

N.B. L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité empêche de produire des statistiques représentatives de cette période.

La **consommation de gazole** diminue régulièrement depuis 10 ans (- 7,8 % entre 2015 et 2025). Les véhicules les plus récents sont plus performants sur ce critère. Le **coût kilométrique de carburant**, net de remboursement partiel de TICPE, dépend de nombreux autres facteurs, comme le prix d'achat du gazole ou le rapport d'approvisionnement cuve / pompe. Il augmente tous les ans entre 2015 et 2022 (+ 66,8 %). L'inflation est particulièrement marquée en 2022, quand les prix du gazole ont enregistré un pic historique. Les prix du gazole se replient en 2023, 2024 et 2025.

Le **pourcentage d'approvisionnement en cuve** tend à diminuer depuis 2015. Les écarts de prix entre les approvisionnements en cuve interne et à la pompe en externe sont moins marqués que par le passé.

La **consommation d'Adblue** augmente avec la nouvelle génération de véhicules. Le poids du coût d'Adblue dans le coût de revient total d'un véhicule demeure toutefois limité (0,4 % en 2025).

Le coût des **pneumatiques**, qui diminue globalement entre 2015 et 2019, enregistre une inflation marquée depuis 2021, sous l'effet des hausses des prix des matières premières. Les évolutions de prix des pneumatiques sont diluées dans le calcul du coût rapporté à un kilomètre par l'amélioration constante de la durée de vie kilométrique des gommages.

Le coût d'**entretien-réparations** augmente de + 35 % depuis 10 ans. Entre 2015 et 2021, le coût progresse régulièrement. Il enregistre une inflation importante en 2022 avec, d'une part, l'augmentation des coûts de personnel d'atelier consécutive aux dernières revalorisations salariales et, d'autre part, le renchérissement du prix des pièces, des outillages ou des lubrifiants depuis la crise covid.

Le coût de **péages** rapporté au kilométrage total parcouru augmente de + 24,1 % depuis 2015 (*taux de croissance annuel moyen* de + 2,2 %). Cette dérive témoigne de l'inflation annuelle régulière des tarifs autoroutiers de classe 4.

Conditions d'emploi et coûts d'un conducteur affecté à plein temps

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Part des conducteurs au coefficient 150M	%	90,1	94,5	94,3	95,2	95,2	97,0	97,6	97,6	96,8	96,2
Ancienneté en entreprise	an	9,3	10,0	9,8	10,1	9,7	8,6	8,1	8,7	9,4	9,4
Ratio conducteur / véhicule		1,07	1,06	1,06	1,05	1,05	1,04	1,04	1,04	1,03	1,03
Nombre de jours annuel d'activité	j/an	215,4	215,5	217,3	217,8	217,0	218,1	219,3	218,9	219,1	216,8
Temps de service mensuel	h/mois	204,5	203,9	203,7	205,5	206,5	208,6	207,7	206,0	208,2	208,4
Temps de conduite mensuel	h/mois	151,6	150,5	152,6	154,7	154,7	156,4	155,8	152,7	152,3	153,8
Pourcentage de temps de conduite dans le temps de service	%	74,1	73,8	74,9	75,3	74,9	75,0	75,0	74,1	73,1	73,8
Salaires + primes (moyenne mensuelle)	€/mois	2 428	2 455	2 461	2 546	2 588	2 658	2 916	3 035	3 143	3 181
Cotisations employeurs (aides Fillon déduites)	%	30,3	30,3	30,8	30,9	25,0	22,6	23,2	26,5	26,5	26,7
Indemnités de déplacement (moyenne journalière)	€/j	40,76	41,74	41,94	43,28	45,00	46,76	50,20	49,61	49,81	50,44

N.B. L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité empêche de produire des statistiques représentatives de cette période.

Le coefficient de **qualification 150M** est quasiment généralisé. L'octroi de ce coefficient apparaît comme une solution adoptée par les entreprises de transport pour répondre à leurs difficultés récurrentes de fidélisation et de motivation des conducteurs, tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle.

Le nombre annuel de **jours d'activité d'un conducteur** est relativement stable sur longue période. La variation annuelle n'excède jamais plus ou moins 2,1 jours (< 1 %), autour de la valeur moyenne depuis 10 ans (217,5). Les variations calendaires de jours ouvrés peuvent influencer la statistique. Dans les comparaisons européennes récentes du CNR, le pavillon français demeure en bas de classement sur ce paramètre de productivité.

Le **temps de service d'un conducteur** pour un mois de pleine activité est tous les ans nettement supérieur à 186 heures, seuil de déclenchement des heures supplémentaires pour un grand routier. Les heures supplémentaires sont quasiment systématiques dans le TRM en longue distance. Pour fidéliser leurs conducteurs, les entreprises ont tendance depuis quelques années à maintenir des temps de service élevés, malgré les heures supplémentaires et les surcoûts horaires importants.

La **rémunération** mensuelle d'un conducteur (comprenant salaires et primes) augmente de + 31 % en 10 ans (*taux de croissance annuel moyen* de + 2,7 %). Sur la même période, le SMIC enregistre une croissance inférieure (+ 23,6 %).

Composantes de coûts fixes d'un véhicule

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Valeur d'achat d'un tracteur neuf	€	83 523	84 828	86 070	86 847	87 692	92 656	98 381	108 290	114 465	112 014
Valeur d'achat d'une semi-remorque neuve	€	26 351	25 828	27 088	27 301	27 871	29 167	32 627	35 090	35 314	33 518
Assurances véhicule et marchandises (coût annuel)	€/an	2 638	2 670	2 623	2 735	2 694	2 752	2 804	2 882	3 057	3 183
Coûts de structure rapportés à un véhicule (montant annuel)	€/an	19 349	19 154	19 611	19 761	19 822	18 819	21 170	22 302	24 244	23 821

La chronologie fait apparaître une inflation de la **valeur d'achat d'un tracteur neuf** de + 34,1 % en 10 ans. **Attention**, la statistique moyenne annuelle de prix des véhicules intègre tous les véhicules, qu'ils aient été renouvelés ou non dans l'année en cours, ce qui perturbe l'analyse des évolutions d'une année sur l'autre.

L'instauration de la norme Euro VI à partir du 1^{er} janvier 2014 a généré une inflation significative des prix de tracteurs. Depuis 2021, le prix des véhicules neufs enregistre une inflation plus marquée encore, consécutivement à la hausse des prix des matières premières et au déséquilibre entre l'offre de véhicules disponibles et la demande. La production des véhicules s'est ralentie sur la période par les difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs et autres composants provenant de pays impactés par la crise sanitaire. Les déclinaisons réglementaires d'Euro VI, ainsi que l'instauration des nouvelles normes européennes de sécurité et d'aide à la conduite, sont d'autres facteurs d'inflation du prix des matériels.

Les **assurances** augmentent de + 20,7 % entre 2015 et 2025.

6.3 Nature des clients, délais de paiement et indexation gazole

Clients et indexation gazole

	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Délais de paiement clients directs	j	42,1	41,9	41,0	41,2	39,4	39,9	39,3	39,9	40,6	40,3
Délais de paiement affréteurs	j	48,8	48,3	48,5	48,1	46,2	45,0	45,3	44,0	45,3	46,2
Nature des clients : % clients directs	%	71,9	69,4	70,6	69,7	71,4	71,3	72,4	75,4	74,3	74,2
Nature des clients : % affréteurs	%	28,1	30,6	29,4	30,3	28,6	28,7	27,6	24,6	25,7	25,8
Pourcentage d'entreprises pratiquant l'indexation gazole	%	96,0	95,5	94,5	92,9	93,6	96,1	98,7	99,1	98,7	98,8

N.B. L'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise pour les transporteurs d'une même spécialité empêche de produire des statistiques représentatives de cette période.

Les **délais de paiement** sont stables, voire en diminution depuis 2015.

6.4 La structure du coût de revient d'un véhicule

La structure des coûts décrit le poids de chaque composante de coûts dans le coût de revient total d'un véhicule. Dans le tableau suivant, le CNR retient une segmentation en 7 composantes correspondant aux indices « analytiques » du CNR :

- Carburant
- Maintenance (entretien-réparations, Adblue et pneumatiques)
- Infrastructures (péages et taxe à l'essieu)
- Détention de matériel (renouvellement du matériel et assurances)
- Personnel de conduite (rémunérations et cotisations employeurs)
- Indemnités de déplacement du personnel de conduite
- Coûts de structure

Les structures annuelles sont calculées selon les conditions économiques de décembre de chaque année (par exemple, décembre 2025 pour la structure issue de l'enquête 2025). La structure d'une année N est appliquée dans les indices « synthétiques » de l'année N + 1 pour pondérer chaque indice « analytique » dans les calculs.

Année N d'enquête	unité	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Valable pour les indices de l'année N+1</i>		2016	2017	2018	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2026
Carburant	%	20,7	23,1	23,5	23,7	24,5	25,2	26,5	24,4	22,1	20,9
Maintenance	%	8,5	8,2	8,2	8,2	8,2	8,3	8,2	8,2	8,4	8,6
Infrastructures	%	6,8	6,7	6,9	6,9	7	6,9	6,4	6,4	6,4	6,4
Détention de matériel	%	12,7	12,2	12,2	12,4	12,2	12,5	12,1	12,9	13,2	14
Personnel de conduite	%	30,3	29,4	29,3	28,7	27,7	27,4	27,9	28,6	29,1	29,5
Indemnités de déplacement	%	7,0	6,9	6,9	6,8	7,1	7,2	6,3	6,7	7,1	6,7
Coûts de structure	%	14,0	13,5	13	13,3	13,3	12,5	12,6	12,8	13,7	13,9

N.B. En l'absence d'enquête en 2020, la structure des indices de 2021 est calculée en appliquant, à la structure des indices de 2020, la dérive relative indiciaire de chaque composante entre décembre 2020 et décembre 2021.

ANNEXES

- Méthodologie de l'enquête LD 2025
- Glossaire
- Sigles et abréviations
- Exemples de calcul du coût d'une opération de transport avec le trinôme du CNR

Annexe 1 : méthodologie et définitions

A.1 Méthodologie de l'enquête LD 2025

A1.1 Fréquence et périodicité

L'enquête LD se déroule tous les ans depuis 2000 durant le quatrième trimestre.

Exception : l'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid. L'hétérogénéité des conséquences de la crise en 2020 pour les transporteurs d'une même spécialité empêche de produire des statistiques moyennes représentatives de 2020.

A1.2 Le panel d'entreprises interrogées

L'objectif est d'interroger les mêmes entreprises tous les ans (données de panel). Le panel 2025 compte 201 entreprises tirées au sort, après filtres successifs, dans la base officielle des entreprises françaises du secteur du TRM. Le taux de réponse est voisin de 81 % cette année.

Le panel est stratifié par classe d'effectifs salariés. Le poids relatif de chaque classe est proportionnel à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du sous-secteur 4941A (*transports routiers de fret interurbains*).

Les entreprises défaillantes, par refus de répondre, cessation, rachat ou liquidation, sont remplacées par des entreprises « *sosies* » en termes de taille et d'activité.

Le taux de fidélisation des entreprises s'élève à 87,3 % en 2025.

Taux de fidélisation des entreprises (%)

2018	2019	2021	2022	2023	2024	2025
83,7	81,6	77,1	79,2	88,4	84,7 %	87,3 %

A1.3 Unité et champ d'observation

L'unité d'observation de l'enquête CNR LD est le parc des **ensembles articulés**, tracteurs *gazole* + semi-remorque, **chargés jusqu'à 44 tonnes** et exploités en **longue distance**.

Les autres véhicules de l'entreprise (porteurs, VUL, tracteurs *GNV*, etc.) ne sont pas enquêtés.

Le secteur de la **longue distance** est défini ici comme les transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

A1.4 Mode de collecte et questionnaire

L'enquête se déroule en entreprise durant une demi-journée par un enquêteur spécialisé.

Le questionnaire compte environ 200 items, détaillant les principales conditions d'exploitation et composantes de coûts des véhicules étudiés. Les éléments de coûts de véhicules sont mesurés hors TVA.

Le recueil des informations repose sur l'examen de nombreux documents internes à l'entreprise (données de parc, factures, feuilles de paie, bilan, liasse fiscale ou comptes détaillés de classe 6 du compte de résultat).

Certains coûts, non directement observables, comme l'entretien-réparations et les coûts de structure, donnent lieu à des retraitements comptables selon une méthode homogène, quelle que soit l'entreprise.

A1.5 Mode de calcul du coût de revient : formule trinôme

Le CNR recompose le coût de revient annuel des véhicules étudiés à partir d'une formule en trois termes appelée *trinôme* :

Le coût de revient est alors égal à la somme des trois produits suivants :

- Terme de coût kilométrique (CK) x nombre total de kilomètres parcourus en un an (parcours en charge, kilométrage d'approche et de retour à vide à l'entreprise)
- Terme horaire (CC) x nombre total d'heures de service nécessitées par l'exploitation annuelle du véhicule (conduite + autres temps)
- Terme journalier (CJ) x nombre annuel de jours d'utilisation du véhicule

Avec :

Terme	Coûts unitaires
CK	Carburant + entretien-réparations + pneumatiques + péages
CC	Rémunération conducteur(s) + cotisations employeurs + indemnités de déplacement conducteur(s)
CJ	Détention du matériel + assurances + autres coûts indirects de gestion et de structure

Les coûts unitaires sont calculés à partir des formules mathématiques économiques et financières usuelles. Ils tiennent compte de l'affectation d'un ou de plusieurs conducteurs par véhicule et de l'exploitation d'une ou de plusieurs semi-remorques par tracteur.

A.2 Glossaire

Affréteur

Transporteur ou commissionnaire confiant un transport qu'il n'exécute pas lui-même à un autre transporteur, dit alors « affrété ». Dans le transport routier de marchandises, l'affrètement est synonyme de sous-traitance.

Cabotage

Transport national effectué par un transporteur étranger (ex. : transport en Allemagne effectué par un transporteur polonais).

Charge utile

« Poids maximal de marchandises déclaré admissible » (*SDES*). En d'autres termes, c'est la capacité de chargement d'un véhicule exprimée en tonnes.

Coefficient de chargement

Produit du **taux de parcours en charge** et du **taux de chargement sur parcours en charge**. Quand ce coefficient est de 100 %, le véhicule n'effectue aucun parcours à vide et la totalité de la distance est réalisée avec un taux de chargement maximal.

Compte d'autrui (transport de marchandises pour)

Sur la route, cette activité est une profession réglementée, fréquemment appelée « transport public ».

« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation. » (Code des Transports, article L1000-3).

Compte propre (transport de marchandises pour)

Cette activité se définit en opposition au compte d'autrui. Traditionnellement, un transport pour compte propre est effectué par une entreprise pour elle-même : transport d'un de ses produits (ou bien d'un produit qu'elle transforme ou répare), avec un véhicule qui lui appartient ou qu'elle loue régulièrement, sans s'adresser à un prestataire externe. Cette activité de transport est accessoire à son activité principale.

Coût de revient (prix de revient)

Ensemble des coûts liés à la production et à la distribution d'un produit ou d'un service. Synonyme de coût de revient.

Décile

Les déciles statistiques sont calculés de manière à répartir en dix classes égales une distribution ordonnée.

Durée de conservation

Différence entre la date d'achat et la date de revente des véhicules. Cette statistique est ici calculée en moyenne sur tout le parc observé (donc pas uniquement sur la dernière génération de véhicules).

Ensemble ou véhicule articulé

« Ensemble composé d'un véhicule **tracteur** et d'une **semi-remorque** » (Code de la route, article R311-1).

Grand routier ou longue distance (conducteur)

Conducteur routier affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors de son domicile.

Groupage

Transport de plusieurs **lots** (appelés **partiels**) au sein d'un même véhicule.

Indicateur de tension sur le marché du travail

Rapport entre le flux des offres d'emploi collectées par *Pôle Emploi* et le flux des entrées à *Pôle Emploi* en catégories A, B et C, au cours de la même période.

Il est publié trimestriellement par la *DARES*.

Indice des prix du transport de fret et de l'entreposage (IPTFE)

Indice publié trimestriellement par le *SDES*, mesurant l'évolution trimestrielle des prix hors taxes de prestations de transport routier, incluant les éventuelles surcharges ponctuelles (notamment liées aux variations de prix du carburant).

International (transport)

Transport dont au moins le pays d'origine ou de destination de la marchandise est différent du pays d'immatriculation du véhicule.

Logistique (activité)

On entend par logistique l'entreposage de moyenne ou de longue durée (supérieure à 24 heures), les opérations de préparation de commandes et les prestations de transformation de produits.

Le passage à quai rapide (stockage inférieur à 24 heures) est généralement contenu dans l'offre de prestation de TRM, il sert son optimisation. Il n'entre pas dans le champ des activités décrites ici sous la dénomination « logistique ».

Longue distance (activité)

Transports, nationaux ou internationaux, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Longue distance (conducteur) : voir grand routier.

Lot complet

Lot utilisant toute la capacité de chargement d'un véhicule.

Lot partiel

Par opposition au lot complet, désigne un lot qui n'utilise pas toute la capacité de chargement du véhicule.

Parc de véhicule

Désigne généralement l'ensemble des véhicules de transport exploité par une entreprise.

Passage à quai

Opération qui consiste à décharger les marchandises de véhicules pour les recharger dans d'autres véhicules. La marchandise reste à quai moins de 24 heures.

Pavillon

Ensemble des véhicules de transport immatriculés dans un pays donné.

Poids total autorisé en charge (PTAC)

Poids maximal autorisé pour un véhicule considéré isolément. Par exemple, le PTAC d'un véhicule à moteur à deux essieux ou d'une **remorque** à deux essieux ne doit pas dépasser 19 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Poids total roulant autorisé (PTRA)

Poids maximal autorisé pour un véhicule moteur et tout ce qu'il peut remorquer.

Le PTRA d'un **ensemble articulé** comportant plus de quatre essieux est de 44 tonnes (Code de la Route, article R312-4).

Production d'un véhicule (indice)

Produit du kilométrage annuel parcouru et du **coefficient de chargement**.

Qualification d'un conducteur

Les conducteurs exploitant des ensembles articulés répondent aux qualifications *138M* et *150M* définies dans la convention collective comme suit :

Groupe 6, coefficient *138M* : conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC, répondant en outre à la définition du conducteur de groupe 3. La possession d'un certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme FPA peut être exigée.

Groupe 7, coefficient *150M* : conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd (porteur ou tracteur) possédant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises.

Quartile

Les quartiles statistiques sont calculés de manière à répartir en quatre classes égales une distribution ordonnée.

Régionale (activité)

Transports dont les contraintes d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Remorque

« Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule » (Code de la Route, article R311-1).

Les remorques utilisées généralement pour les activités de TRM reposent entièrement sur leurs essieux avant et arrière.

Rentabilité nette (taux)

Bénéfice / Chiffre d'affaires.

Semi-remorque

« **Remorque** dont une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule **tracteur** » (Code la route, article R311-1).

Les semi-remorques utilisées généralement pour les activités de TRM ne possèdent pas d'essieux avant.

Taux de chargement sur parcours en charge

Taux d'occupation d'un véhicule chargé. Il peut être calculé sur la base de différentes unités : tonnes, m³, mètres, palettes, rolls, etc.

Taux de parcours en charge

Part des kilométrages effectués avec au moins un chargement (quelle que soit son importance).

Temps de service

Le temps de service d'un conducteur correspond à la somme des temps de conduite, autres tâches et disponibilité.

Tonne-kilomètre

Unité retenue fréquemment pour mesurer le transport de marchandises et correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Par exemple, 27 tonnes de marchandises transportées sur 500 km donnent 13 500 t.km.

Tracteur routier

Véhicule moteur, dépourvu de caisse, utilisé principalement pour tracter une **semi-remorque**. Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus ici dans cette catégorie de véhicules.

A.3 Sigles et abréviations

ASFA : association des sociétés françaises d'autoroutes
CA : chiffre d'affaires
CCTN : commission des comptes des transports de la nation
CDD : contrat à durée déterminée
CDI : contrat à durée indéterminée
CGDD : commissariat général au développement durable
CICE : crédit impôts compétitivité emploi
CVS : corrigé des variations saisonnières
DARES : direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques (ministère du Travail)
EBE : excédent brut d'exploitation
ESANE : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
IPST : indice de production des services de transports
IPTFE : indice des prix du transport de fret et de l'entreposage
JO : journal officiel
LD : longue distance
NAF : nomenclature d'activités française
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
OPTL : observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
PL : poids lourd
PTAC : poids total autorisé en charge
SDES : service de la donnée et des études statistiques du ministère des Transports
t.km : tonnes-kilomètres
TICPE : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TRM : transport routier de marchandises
TRO : tarification routière obligatoire
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
VA : valeur ajoutée

A.4 Sources

Pour établir ce rapport, le CNR utilise aussi :

- « L'activité de transport au troisième trimestre 2025 », *CGDD, SDES*, janvier 2026.
- « Chiffres clés 2025 », *ASFA*, juillet 2025.
- « Chiffres clés des transports 2025 », *CGDD, SDES*, mars 2025.
- « L'emploi intérimaire - données trimestrielles », *DARES*, février 2026.
- « Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au troisième trimestre 2025 », *CGDD, SDES*, décembre 2025.
- « Emploi salarié et marché du travail dans les transports au troisième trimestre 2025 », *CGDD, SDES*, janvier 2026.
- « Le marché du véhicule industriel, prévisions 2026 », *L'Observatoire du véhicule industriel*, janvier 2026.
- « Accidentalité routière 2025 en France », *ONISR*, janvier 2026.
- « Rapport 2025 », *OPTL*, 2025.
- « Perspectives économiques et coûts du transport routier », *CNR*, novembre 2025.

Annexe 2 : exemples de calcul du coût d'une opération de transport avec le trinôme du CNR

Les quatre exemples présentés ici se rapportent à quatre opérations de transport effectuées par un véhicule se trouvant dans des conditions d'exploitation significativement différentes (kilométrage à vide, vitesse, temps d'attente, etc.). Le calcul du coût de chaque opération repose sur la formule *trinôme* du coût de revient proposée et actualisée mensuellement par le CNR.

Les coûts unitaires utilisés dans la formule sont calculés aux conditions de décembre 2025 et sont identiques pour chaque exemple.

Les conditions d'exploitation spécifiques à chaque opération ont une incidence sur le coût de revient calculé avec le trinôme CNR, que l'on compare avec le ratio moyen sectoriel (coût total / kilométrage annuel). Il s'élève en 2025 à 1,6101 €/ km (170 802 / 106 080 km).

L'écart entre le coût de revient par kilomètre de l'opération et le ratio moyen sectoriel calculé par le CNR avec les résultats de l'enquête 2025 s'échelonne entre - 11,7 % et + 18,5 % selon les exemples suivants.

Ces résultats fortement différenciés par les conditions d'exploitation montrent que l'utilisation exclusive d'un ratio de coût kilométrique peut générer des biais dans l'analyse de la rentabilité d'une opération particulière. Un ratio kilométrique simple ne tient en effet pas compte des spécificités de chaque transport, dont le temps est la composante principale (temps d'attente, congestion routière, etc.), à la différence de la formule *trinôme*.

A2.1 Distance d'envoi relativement faible

Exemple 1a : conditions favorables

Données d'exploitation		Calculs				
		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût	
Hypothèses	Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	350 km	0,474 €/km	165,90 €
	Km à vide imputés	50 km	péages (montant réel)			12,00 €
	Kilométrage retenu 350 km		Terme horaire (CC)	7,70 h	28,23 €/h	217,37 €
	Temps de conduite	4,70 h	Terme journalier (CJ)	0,77 j	216,07 €/j	166,37 €
	Chargement + déchargement	3,00 h	Coût de revient du transport			561,64 €
	Temps de service 7,70 h		Rapporté à la tonne (20 tonnes)			28,08 €/t
Durée d'affectation du véhicule	0,77 j	Rapporté au km total parcouru			1,605 €/km	
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,6101 €/km) : -0,3%						

Exemple 1b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Calculs				
		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût	
Hypothèses	Distance de transport	300 km	Terme km hors péages (CK)	360 km	0,474 €/km	170,64 €
	Km à vide imputés	60 km	péages (montant réel)			12,00 €
	Kilométrage retenu 360 km		Terme horaire (CC)	10,20 h	28,23 €/h	287,95 €
	Temps de conduite	7,20 h	Terme journalier (CJ)	1,00 j	216,07 €/j	216,07 €
	Chargement + déchargement	3,00 h	Coût de revient du transport			686,66 €
	Temps de service 10,20 h		Rapporté à la tonne (20 tonnes)			34,33 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,00 j	Rapporté au km total parcouru			1,907 €/km	
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,6101 €/km) : +18,5%						

A2.2 Distance d'envoi relativement élevée

Exemple 2a : conditions favorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût				
Hypothèses	Distance de transport	800 km	Terme km hors péages (CK)	810 km	0,474 €/km	383,94 €			
	Km à vide imputés	10 km				80,00 €			
	Kilométrage retenu	810 km	Terme horaire (CC)	13,80 h	28,23 €/h	389,57 €			
	Temps de conduite	11,30 h				Terme journalier (CJ)	1,38 j	216,07 €/j	298,18 €
	Chargement + déchargement	2,50 h							Coût de revient du transport
	Temps de service	13,80 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			57,58 €/t			
Durée d'affectation du véhicule	1,38 j	Rapporté au km total parcouru			1,422 €/km				
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,6101 €/km) : -11,7%									

Exemple 2b : conditions défavorables

Données d'exploitation		Coût de revient	Nb unités	Coût	Unités x Coût				
Hypothèses	Distance de transport	700 km	Terme km hors péages (CK)	850 km	0,474 €/km	402,90 €			
	Km à vide imputés	150 km				100,00 €			
	Kilométrage retenu	850 km	Terme horaire (CC)	17,90 h	28,23 €/h	505,32 €			
	Temps de conduite	14,40 h				Terme journalier (CJ)	2,00 j	216,07 €/j	432,14 €
	Chargement + déchargement	3,50 h							Coût de revient du transport
	Temps de service	17,90 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			72,02 €/t			
Durée d'affectation du véhicule	2,00 j	Rapporté au km total parcouru			1,695 €/km				
Ecart / ratio moyen sectoriel (1,6101 €/km) : +5,2%									

Dans les cas 1b et 2b, l'entreprise qui proposerait cette prestation au coût moyen sectoriel ne couvrirait pas l'ensemble des coûts spécifiques de l'opération. Les augmentations des temps de conduite et d'attente devraient être valorisées.

Ces exemples ont uniquement une vocation pédagogique sur les façons de prendre en compte les coûts de revient d'une prestation donnée. Le CNR ne donne aucune indication de prix de marché. Les prix restent libres et de la responsabilité des contractants.

Le **Comité National Routier** est l'observatoire économique français du marché de transport routier. À ce titre, il produit des référentiels de coûts et de conditions d'exploitation, ainsi qu'un ensemble d'indices d'évolution de coûts, dont les indices gazole et GNV, utilisés dans le cadre de l'indexation légale des prix de transport sur les prix des énergies de propulsion.

Les nombreux indices proposés, ainsi que les outils numériques d'aide à la création de formules personnalisées, permettent aux professionnels de réviser aisément les tarifs de toutes les prestations du transport routier et de la logistique.

Le CNR procède également à des analyses économiques, à son initiative ou sur demande du ministère chargé des Transports. Celles-ci portent sur des segments particuliers d'activité ou sur l'impact de nouvelles réglementations techniques, sociales ou liées aux politiques de développement durable.

Sur le plan européen, le CNR réalise des études détaillées sur le secteur de transport routier de marchandises dans une vingtaine de pays de l'UE, tant à l'Ouest (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, etc.), qu'à l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, etc.). Ces études réunissent des informations, souvent rares, notamment sur les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules, sur le temps de travail, les conditions d'emploi et la rémunération des conducteurs. L'objectivité des travaux du CNR, supervisés par un Conseil scientifique indépendant des transporteurs, est aujourd'hui reconnue par tous les acteurs du marché du transport routier, ainsi que par les institutions françaises et européennes, qui utilisent l'ensemble de ses travaux.

Les informations du CNR sont en accès libre sur son site internet : www.cnr.fr.