



ADOBESTOCK

rouler en Europe, selon la frontière que l'on franchit, peut coûter du simple au triple.

## Coûts du TRM

# Où rouler, comment, et à quel prix ?

Tandis que le transport routier traverse une période économique incertaine, un élément demeure au cœur des préoccupations des transporteurs : combien coûte réellement rouler en Europe ? Le Comité National Routier (CNR) a publié son comparatif 2025 des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds.

**À** l'heure où la compétitivité du transport routier dépend fortement du coût d'usage des infrastructures, l'analyse du Comité National Routier (CNR) met en lumière des différences importantes selon les systèmes de tarification en vigueur, qu'il s'agisse de péages kilométriques, de

vignettes ou de redevances environnementales. Et le verdict est clair : rouler en Europe, selon la frontière que l'on franchit, peut coûter du simple au triple. Sur les 25 pays étudiés, 8 font le choix de la vignette, 16 optent pour une taxe ou redevance au kilomètre et un seul pour la gratuité (Portugal). En termes

de longueur de réseaux routiers payants, près de 53 800 kilomètres sont concernés par les vignettes dans les pays étudiés hors Royaume-Uni, et plus de 122 600 kms sont soumis aux redevances et aux taxes au kilomètre. Le rapport du CNR souligne des écarts frappants entre les pays. Le montant

## Droits d'accises sur le gazole en Europe pour un poids lourd égal ou supérieur à 7,5 tonnes (Situation au 30 mars 2025)

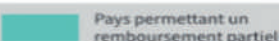
Pays	Droits d'accises sur le gazole à « usage non-commercial » (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole TRM (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » TRM (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » TRM (en c€/km) <sup>(1)</sup>	Classement des pays sur le gazole commercial TRM
Irlande**	59,57		59,57	17,9	1
Danemark	56,59		56,59	17,0	2
Finlande**	54,70		54,70	16,4	3
Autriche*	53,59		53,59	16,1	4
Lituanie	51,96		51,96	15,6	5
Pays-Bas	51,63		51,63	15,5	6
Allemagne	47,04		47,04	14,1	7
Luxembourg	45,26		45,26	13,6	8
France**	60,94	15,75	45,19	13,6	9
Lettonie	44,05		44,05	13,2	10
Roumanie	46,58	4,00	42,58	12,8	11
Grèce	41,00		41,00	12,3	12
Belgique	60,02	19,24	40,78	12,2	13
Italie	61,74	21,418	40,32	12,1	14
Chypre	40,00		40,00	12,0	15
Estonie**	39,90		39,90	12,0	16
Tchéquie	39,36		39,36	11,8	17
Suède	37,63		37,63	11,3	18
Slovaquie	36,80		36,80	11,0	19
Hongrie	37,39	4,27	33,12	9,9	20
Bulgarie	33,03		33,03	9,9	21
Croatie	40,61	7,61	33,00	9,9	22
Espagne	37,90	28,00	33,00	9,9	22
Malte**	33,00		33,00	9,9	22
Slovénie**	42,54	32,64	33,00	9,9	22
Portugal**	50,40	17,40	33,00	9,9	22
Pologne**	27,05		27,05	8,1	27
Amplitude	34,69		32,52	9,8	
Moyenne	45,56		41,71	12,5	
Médiane	44,05		40,32	12,1	

Périmètre: UE27.

Source: Études CNR Europe \* Dont une partie appelée « taxe CO<sub>2</sub> » d'un montant de 13,80 €/hl (non prise en compte dans le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025).

\*\* Montants actualisés ne reprenant pas le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025.

(1) Une consommation de 30l/100km est retenue.


Taux de change au 1<sup>er</sup> octobre 2024.

des vignettes va de 700 euros par an en Lettonie à 1 325 euros par an en Lituanie. Les péages varient aussi fortement passant de 0,093 €/km sur les autoroutes polonaises à 0,5317 €/km en Autriche. La tendance générale observée pour la plupart des États est un tarif autour de 0,20 euros par

kilomètre pour les autoroutes. Quant à la taxe à l'essieu, elle oscille entre le minimum européen, de 515 euros par véhicule et par an, à plus de 1 900 euros par véhicule et par an en Pologne. À noter qu'en Slovénie, il n'existe pas de taxe à l'essieu, les poids lourds ont cependant l'obligation d'utiliser

les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles sur leur trajet. Enfin, les droits d'accises sur le gazole ne font pas exception passant de 10 centimes d'euros par kilomètre dans plusieurs États membres à 17,9 centimes d'euros par kilomètre en Irlande. Les stratégies des États dans ce domaine sont très ●●●

●●● diverses. Le Danemark, par exemple, fait le choix d'augmenter fortement les droits d'accises sur le gazole en 2025 alors que d'autres fixent leurs droits d'accises sur le gazole à hauteur du minimum européen voire inférieurs comme la Pologne et la Croatie.

### Rouler en Allemagne coûte cher

L'Allemagne, avec sa réforme récente intégrant une forte composante CO<sub>2</sub>, figure désormais parmi les pays les plus onéreux. L'Autriche et la Suisse, championnes historiques du coût élevé, restent dans le haut du classement, notamment en raison de systèmes tarifaires sensibles au poids et aux émissions du camion. La France, elle, se place dans la catégorie intermédiaire. Ni la plus chère, ni la moins chère, mais avec des variations importantes selon les tronçons concédés. À l'inverse, l'Espagne et le Portugal offrent encore des conditions plus accessibles, même si la gratuité tend à disparaître au profit de sections payantes. Enfin, dans les pays d'Europe de l'Est, la Bulgarie et la Roumanie apparaissent parmi les plus abordables, malgré une augmentation progressive des tarifs depuis plusieurs années.

Pour un transport longue distance, un même trajet peut ainsi coûter jusqu'à 3 à 4 fois plus cher selon la frontière traversée.

### La transition écologique, nouvel accélérateur de taxation

En Europe, le transport routier roule désormais avec un passager supplémentaire : le CO<sub>2</sub>. En effet, de plus en plus d'États intègrent une dimension environnementale à leur tarification. L'Allemagne a ouvert la voie en 2024, suivie par d'autres pays qui étudient à leur tour une fiscalité écologique renforcée. Conséquences directes : le kilomètre devient plus cher pour les poids lourds diesel, encore très majoritaires, et les transporteurs modernisent leurs flottes, parfois sous contrainte. Alors que le coût environnemental pourrait dépasser le coût infrastructurel avant 2030, selon les tendances observées. Au-delà des chiffres, l'étude met en lumière un facteur déterminant pour la compétitivité du TRM européen. Planifier un trajet Paris-Berlin ou Lyon-Milan n'est plus seulement une question de kilomètres et de diesel consommé. C'est désormais un arbitrage économique, environnemental et stratégique. Dans cette compétition continentale, les transporteurs qui anticiperont en innovant, en choisissant intelligemment leurs axes et en investissant dans des flottes propres prendront de l'avance. Les autres rouleront mais paieront plus cher. ● FLORENCE FALVY

## La situation en France

# Hausse des coûts en 2025 et perspectives 2026 sous tension

Le nouveau rapport du Comité National Routier (CNR) met en lumière une situation contrastée pour le secteur du TRM. Le bilan 2025 et les projections pour 2026 confirment un contexte économique tendu, où les incertitudes législatives, énergétiques et internationales rendent la visibilité plus complexe.



Les résultats dévoilés à l'occasion de Solutrans montrent que l'inflation hors carburant atteint une hausse de 2,4 %.

Dans un climat économique tendu et imprévisible, l'inflation continue de peser sur l'ensemble des secteurs. Et le TRM ne fait pas exception. Les 38 000 sociétés de transport restent confrontées à une hausse persistante de leurs charges. Ce que confirme Comité National Routier. Comme chaque année, le CNR a passé au crible les coûts d'exploitation du transport routier de marchandises pour 2025. Et le constat est sans appel : ils poursuivent leur progression. Les résultats dévoilés à l'occasion de Solutrans montrent que l'inflation hors carburant atteint une hausse de 2,4 %, soit plus du double de l'inflation générale, malgré l'accalmie sur les carburants. Cumulée sur deux ans, elle s'élève à 7,7 %.

Les principales hausses concernent notamment les coûts salariaux du personnel de conduite, poste de dépenses n°1. Si les minima conventionnels salariaux servant de référence pour calculer les indices de coût de personnel de conduite du CNR n'ont pas évolué en 2025, néanmoins, certaines entreprises ont pratiqué des revalorisations salariales volontaires. « Nous notons une évolution salariale annuelle de 0,6 %,

liée à l'effet GVT (Glissement Vieillesse Technicité) », observe Olivier Raymond, chef statisticien au sein du CNR.

Pour 2026, le CNR annonce une inflation comparable, autour de 2,4 % hors carburant, avec un enjeu central : l'évolution des salaires et indemnités des conducteurs, encore en négociation à ce jour. Alors que la réforme des allègements de charges sociales programmée en 2026 pourrait alourdir davantage les coûts salariaux.

### Carburant : un facteur incertain qui limite les projections

Autre facteur passé au crible : le carburant. « *Le gazole et le GNV restent trop volatils pour faire l'objet de prévisions fermes dans le rapport* », tient à souligner le CRT. Mais si l'on regarde de plus près les tendances actuelles, l'on constate que le gazole professionnel recule de 5,3 % en moyenne en 2025. Le GNV baisse lui de 9,6 % en glissement annuel, après un début d'année haussier (+ 8,5 %) puis un net repli (- 16,7 %) entre mars et septembre.

Pour 2026, le CNR ne fixe pas de scénario chiffré mais « *il n'est pas prévu d'évolution de la fiscalité en l'état de la connaissance actuelle* », rassure Olivier Raymond.

### Perspectives 2026 : prudence et vigilance recommandées

Plusieurs composantes devraient continuer à augmenter. A commencer par les salaires. Selon le CNR, la projection fait l'hypothèse d'une hausse de 1% « en raison de l'inflation prévue en 2025 », poursuit Olivier Raymond. Alors qu'une hausse des cotisations employeurs, votée lors de la loi de finances 2025 et confirmée par un décret de septembre, est à prévoir l'année prochaine. « *Au 1<sup>er</sup> janvier, il n'y aura plus qu'un allègement de charge au lieu de trois. Et ce nouveau système de calcul des allègements va se traduire par une inflation importante des coûts sociaux (salaires + charges) de l'ordre de 0,6%* », explique-t-il. Finalement, « *la prévision d'augmentation et d'inflation des coûts sociaux est d'environ 2,2% pour l'année prochaine* ». Le CNR s'est également intéressé aux coûts de matériel. « *Les coûts d'assurance ont explosé depuis deux ans. En moyenne, l'augmentation atteint 6,1% en 2025.* » Les prix des véhicules sont quant à eux restés stables. Une tendance qui devrait se poursuivre en 2026 alors que les taux d'intérêt devraient eux augmenter de 0,3 point, d'après la Banque de France. Par ailleurs, le Comité National Routier retient une augmentation plus marquée de 2,3% des coûts d'assurance pour 2026. En somme, selon ses prévisions, le

coût fixe de matériel devrait progresser d'environ 3,5 %. S'agissant de la maintenance, l'indice progresse de 2,5 % en moyenne annuelle. « *Les coûts d'entretien augmentent de 3% en un an sous l'effet de l'inflation des charges d'entretien-réparation et de la hausse du coût de personnel d'atelier. Alors que les coûts des pneumatiques sont stables* », poursuit Olivier Raymond. Ce dernier explique que le contexte très incertain sur le marché des matières premières rend difficilement prévisibles les variations futures des prix des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse d'augmentation de 2% sur la maintenance.

Et alors que les prix des péages ont augmenté de près de 1 % en 2025, le CNR prévoit une hausse de 0,9% l'année prochaine sachant que les prochaines revalorisations tarifaires sont attendues pour février 2026.

### Charges de structure : à ne pas négliger

Depuis un an, force est de constater que les charges de structure augmentent en moyenne de 1,9 %, sous l'effet conjugué des hausses des coûts de personnel sédentaire et administratif (+ 1,6 %), de coûts des locaux (+ 2,1 %) et des coûts des services (+ 2,2 %). Cette tendance haussière devrait se poursuivre pour 2026, à +2,2%.

Le CNR insiste sur la nécessité pour les entreprises d'intégrer ces évolutions dans leurs calculs de prix et dans leurs discussions commerciales. « *Ces chiffres sont un point de départ pour partir en bataille contre nos clients qui sont souvent rotors à l'idée d'augmenter les prix. Nous allons confronter nos chiffres aux évolutions du CNR. Puis nos équipes commerciales vont partir en croisade à la recherche de quelques pourcents d'augmentation auprès de nos clients. C'est souvent un bras de fer. Chez nous, nous essayons de développer l'idée d'un partenariat plutôt que de la relation client-fournisseur, ce qui aide* », témoigne de son côté Julie Lee-Quil, présidente des Transports Quil (400 véhicules - 300 collaborateurs).

Face à la hausse des coûts fixes et à une demande atone, les transporteurs devront poursuivre leurs efforts d'optimisation, moderniser les flottes et s'appuyer sur les mécanismes d'indexation pour préserver leur rentabilité. L'année 2026 s'annonce donc encore délicate : incertitude énergétique, réforme sociale, inflation persistante sur les charges. Dans ce contexte, l'agilité financière et la capacité d'adaptation seront plus que jamais des facteurs clés de résilience. ● FLORENCE FALVY

## Synthèse des coûts du TRM hors composante carburant

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Longue distance EA - Gazole	+ 1,6 %	+ 2,0 %	+ 2,0 %	+ 4,9 %	+ 2,2 %	+ 2,2 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,7 %	+ 2,0 %	+ 2,2 %	+ 5,1 %	+ 2,3 %	+ 2,3 %
Régional EA - Gazole	+ 1,6 %	+ 2,0 %	+ 2,1 %	+ 5,1 %	+ 2,3 %	+ 2,3 %
Régional EA - GNC	+ 1,7 %	+ 2,1 %	+ 2,3 %	+ 5,3 %	+ 2,4 %	+ 2,4 %
Régional Porteurs - Gazole	+ 1,7 %	+ 2,3 %	+ 2,4 %	+ 5,3 %	+ 2,6 %	+ 2,5 %

EA = ensemble articulé

CNR