



SEPTEMBRE 2025

CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

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

Évolution des coûts du transport routier sur un an :

- Le coût du gazole enregistre une baisse importante, de - 9,5 % pour le TRM et de - 10 % pour le TRV.
- Les autres postes de coûts progressent, de + 2,8 % pour le TRM (en moyenne sur les différentes activités étudiées) et de + 3,4 % pour le TRV scolaire, portés notamment par les coûts salariaux et le financement des véhicules.

En déclenchant, avec des hausses historiques, une guerre des tarifs douaniers, les États-Unis bousculent les équilibres économiques mondiaux :

- La croissance mondiale ralentit significativement, elle ne devrait pas dépasser + 3,0 % en rythme annuel. La fin de l'inflation n'aura pas eu le temps de porter ses fruits. L'économie mondiale connaît des désordres multiples qui rendent la tendance incertaine à court terme.
- L'activité économique en France ne bénéficie d'aucun rebond en 2025 et sa croissance annuelle devrait s'établir + 0,8 %.

I - Perspectives économiques

• Tendances dans l'économie mondiale

Après l'électrochoc des nouveaux tarifs douaniers américains entrés en vigueur cet été, l'économie mondiale reste désorientée. En moyenne, exprimée sur les importations américaines, les tarifs douaniers américains sont passés de 2,5 % en début d'année 2025 à

18 %. Avec un taux de base à 10 %, aucun partenaire économique des États-Unis n'est épargné. Les variations selon les produits ou les pays sont importantes, ainsi le tarif n'est « que » de 15 % pour les produits en provenance de l'Union Européenne, mais de 30 % pour les produits chinois ou de 50 % pour les produits indiens, et de nouvelles hausses sont annoncées, à 100 % pour les produits pharmaceutiques à la fin de l'année par exemple. L'ensemble des pays producteurs et exportateurs voient leurs échanges vers les États-Unis affectés. Selon le FMI, la croissance mondiale ne dépasserait pas 3 % en 2025. Et ceci pourrait bien s'avérer être la version positive du scénario actuel. Pour les autres prévisions disponibles (Allianz, Banque de France, etc.), les perspectives de croissance mondiale pour 2025 se situent plutôt entre 2,5 % et 3%.

Les effets baissiers sur la croissance sont multiples. Ainsi, la Banque de France a estimé à - 0,4 point de PIB l'effet pour la croissance française d'ici à fin 2026 (en supposant le maintien des tarifs douaniers américains actuels).

Ces mesures créent également des désordres internes et immédiats pour l'économie américaine qui ralentit de près d'un point (en tendance annuelle), pendant que l'inflation pourrait remonter.

La réduction de l'inflation n'a pas débouché sur une accélération de la consommation et face à la multiplication des désordres, l'attentisme des acheteurs prévaut. Le retour du protectionnisme provoque des tensions nouvelles dans les chaînes de production et d'approvisionnement mondiales et une stagnation des investissements.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

	2023	2024	2025	2026
Monde	3,5	3,3	3,0	3,1
USA	2,9	2,8	1,9	2,0
Chine	5,4	5,0	4,8	4,2
Inde	9,2	6,5	6,4	6,4
Zone euro	0,5	0,9	1,0	1,2
France	1,6	1,1	0,6	1,0
Allemagne	-0,3	-0,2	0,1	1,0
Royaume-Uni	0,4	1,1	1,2	1,4

Source : FMI – juillet 2025

L'incertitude à très court terme reste majeure, le climat économique mondial est ainsi changeant et morose, avec peu d'espoir d'une amélioration rapide en 2026. Parmi les autres conséquences notables :

Pour les marchés des énergies et des matières premières, le ralentissement de la demande et du commerce mondial a un effet stabilisateur sur les cours mondiaux qui se prolongerait également en 2026. Le baril de pétrole brut (Brent) pourrait rester ainsi durablement sous la barre des 70 dollars.

Pour les flux d'approvisionnements mondiaux, certains axes excluant les États-Unis se renforcent ou se créent, portés notamment par la Chine ou l'Inde, les deux pays restant en recherche de nouveaux débouchés économiques. De même, l'accord douanier États-Unis/Union Européenne prévoyant des engagements d'achats par les Européens, notamment de matériels militaires ou de pétrole et de gaz, devrait accroître les flux de marchandises des États-Unis vers l'Europe.

- **Situation économique de la France**

Essoufflement de l'économie française. En 2024, la France avait su tirer profit d'un « effet jeux olympiques ». Le rebond enregistré au 3^{ème} trimestre 2024 n'a pas duré et la croissance annuelle passe de 1,1 % à 0,8 % en 2025. La faiblesse de la croissance provoque une légère hausse du chômage qui remonte de 7,3 % à 7,6 % en 2025.

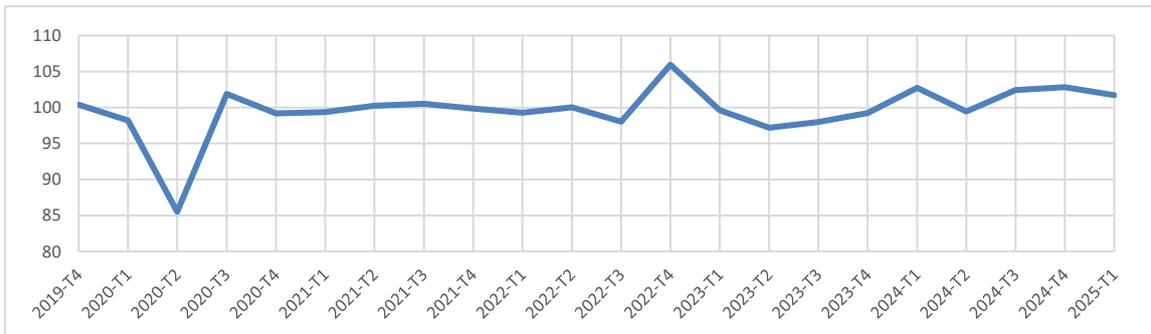
L'incertitude domine et les ménages n'ont pas encore définitivement absorbé le choc inflationniste de la période précédente, ils préfèrent donc épargner. Le niveau désormais très faible de l'inflation, attendue à 1 % en moyenne annuelle sur 2025, ne constitue plus le facteur déclencheur pour sortir rapidement de cette phase de ralentissement économique. En effet, depuis septembre 2024, la confiance des ménages est orientée à la baisse. La situation budgétaire de l'État, l'instabilité gouvernementale ou les remous sociaux actuels ne font que maintenir un climat économique morose autant pour les consommateurs que les entreprises.

Pour 2026, la situation économique pourrait rester bloquée. L'aléa budgétaire et fiscal pour 2026, avec un risque défavorable sur les taux d'intérêt, est majeur. A contrario, un rebond positif est encore possible. En parallèle de la situation hexagonale, la politique de la BCE reste accommodante et de nombreux acteurs français sont bien positionnés sur des secteurs en croissance de la transition numérique ou énergétique et de la défense. Ils pourraient donc bénéficier de conditions financières européennes favorables pour réinvestir rapidement.

- **L'activité du TRM**

En TRM, les difficultés du secteur pourraient s'aggraver : alors que l'activité du pavillon français sur son marché intérieur fléchit légèrement en début d'année 2025, les anticipations des chefs d'entreprises du secteur (climat des affaires) étaient négatives en début d'année et s'aggravent durant l'été 2025.

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



Source : SDES – juillet 2025

Depuis le 2^{ème} trimestre 2024 les investissements en véhicules neufs, tracteurs routiers notamment, s'effondrent. En un an, le marché est redescendu au point bas de la crise covid. Certes, une part de cette baisse est technique : les constructeurs et carrossiers ont enfin pu résorber les retards de livraisons qui s'étaient accumulés après la crise covid. Mais désormais, c'est le manque de dynamisme de la demande qui accentue la mécanique baissière.

Coûts supportés par les entreprises de TRM : alors que le gazole professionnel connaît une baisse importante de - 9,5 % sur 12 mois, le GNV enregistre une hausse importante à + 10,6 %.

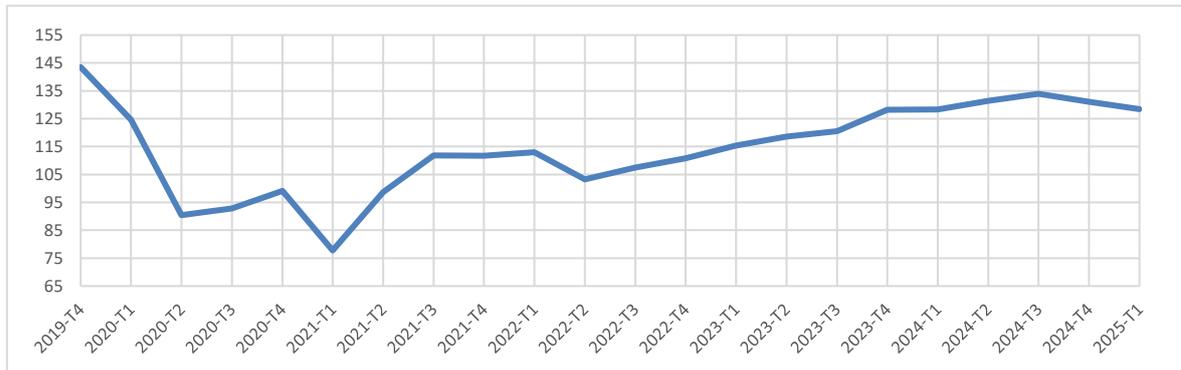
Tiré par les coûts de financement et les salaires, le coût complet hors carburant enregistre une hausse moyenne autour de + 2,8 % pour les poids lourds au gazole et + 3 % pour les poids lourds au GNL ou GNC (voir les détails en partie III).

- **L'activité du TRV**

Pour le TRV, la période des jeux olympique en 2024 marque un pic d'activité, suivi par 2 trimestres en légère baisse.

Les coûts du TRV en transport scolaire bénéficient de la baisse des prix du gazole, mais pas au point de compenser la forte hausse des coûts salariaux. Le coût complet augmente de + 2,5 % en glissement annuel.

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



Source : SDES – juillet 2025

II - Conjoncture et prévisions chiffrées

Précision méthodologique sur les indicateurs économiques présentés : cette note s'appuie sur les données économiques, statistiques ou prévisionnelles récentes et disponibles à la date du 11 septembre 2025. Les organismes producteurs sont la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, BNP-Paribas, le Crédit Agricole, le FMI, l'INSEE, l'OCDE, l'OVI et le SDES.

Sauf indications contraires : les séries économiques (PIB, FBCF, etc.) présentées intègrent au mieux des résultats du 2^e trimestre 2025 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 juin. Au-delà, l'ensemble des valeurs sont des prévisions.

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

1 – France - PIB – Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE	1,1	0,8		-0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	
BdF/BCE	1,1	0,6	1,0						
BNP PARIBAS	1,1	0,7	1,1						
Crédit Agricole	1,1	0,6	1,2	-0,1	0,1	(p)0,1	0,2	0,3	0,3

p - Prévision

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

%	Moyenne annuelle			Tendance trimestrielle (b)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
IPC									
INSEE	2,0	1,0		1,3	0,8	1,0	1,3	1,2	
Crédit Agricole	2,0	0,9	1,2	1,3	1,1	(p)0,9	0,9	1,0	0,9
IPCH									
INSEE	2,3	1,0		1,8	0,9	0,9	1,2	1,0	
BdF/BCE (b)	2,3	1,0	1,4						
BNP PARIBAS	2,3	1,0	1,3						
Crédit Agricole	2,3	0,9	1,3	1,7	1,2	(p)0,7	0,8	0,8	1,0

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

b - Glissement annuel sur le dernier mois de chaque trimestre

p - Prévision

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

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE	-1,3	-0,5		0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	
BdF/BCE	-1,3	-0,3	0,9						
Crédit Agricole	-1,3	0,0	1,7	0,0	0,0	(p)0,2	0,3	0,3	0,4

p - Prévision

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE ^a	7,3	7,7		7,3	7,5	7,5	7,5	7,6	
BdF/BCE	7,4	7,6	7,7						
Crédit Agricole	7,4	7,6	7,7	7,3	7,4	(p)7,6	7,7	7,7	7,7

A - fin de période (T4)

p - Prévision

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
Euribor									
BdF/BCE	3,6	2,1	1,9						
Crédit Agricole ^a		1,97	2,25			2,04	1,96	1,97	1,98
€STR									
BdF/BCE	3,64			3,20	2,71	2,17			
Crédit Agricole ^a		1,93	2,18				1,93	1,93	1,93

a - Fin de période

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

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

%	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
France									
BdF/AFT	3,0	3,4	3,6	3,1	2,8	3,0			
BNP PARIBAS ^a		3,52	3,87				3,27	3,52	
Crédit Agricole ^a		3,52	3,60				3,38	3,52	3,52
Allemagne (Bund)									
BCE	2,35			2,24	2,54	2,53			
BNP PARIBAS ^a		2,80	3,15				2,50	2,80	
Crédit Agricole ^a		2,92	2,95				2,73	2,92	2,97

a - Fin de période

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

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

USD/baril	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE	80,5	69,1		74,6	75,9	67,8	68,1	65,0	
FMI ^a		68,8	64,33						
BdF/BCE	82,0	66,7	62,8						
BNP PARIBAS ^b		59	70				66	59	
Crédit Agricole ^b		63	72			66	70	63	60

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

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

8 – Taux de change : USD pour 1 euro

EURO/USD	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE	1,08	1,13		1,07	1,05	1,13	1,16	1,16	
BdF/BCE	1,08	1,11	1,13	1,08	1,09	1,08			
BNP PARIBAS ^a		1,20	1,25				1,18	1,20	
Crédit Agricole ^a		1,14	1,10				1,13	1,14	1,13

a - Fin de période

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

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
Compte d'autrui	3,4			0,4	-1,1				
- dont national	3,0			0,0	-0,5				
- dont international	11,9			7,4	-11,8				

Source : SDES

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

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
Total pavillon français (1)	8,8			-2,1	-2,0				

Source : SDES

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

11 – Immatriculations de véhicules industriels – taux de croissance

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat			Prévision		
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
SDES (1)									
- Total pl neufs	-4,0			-0,6	-6,3				
Dont Camion	12,3			2,9	-3,6				
Dont Tracteurs	-15,9			-4,2	-9,3				
- Total autobus & autocars neufs	7,7			-10,8	18,7				
QVI (2)									
- Total pl neufs	0,2	-16,2							
Dont Tracteurs	-10,2	-10,0							
Dont Camion	17,7	-23,1							

(1) Données CVS (corrigées des variations saisonnières)

(2) Données brutes, les prévisions correspondent à l'hypothèse « basse » pour les tracteurs et les camions, respectivement à 0,0 % et -18,8 % en hypothèse « haute ».

III - Coûts du transport routier depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts de production du transport routier (marchandises puis voyageurs) calculées en glissement depuis 12 mois et en moyenne sur 12 mois. Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (hausses et baisses) infra annuelles.

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

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

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

Les évolutions indiciaires calculées ici illustrent, pour chaque composante de coût d'exploitation, l'inflation moyenne enregistrée par les transporteurs routiers français en 2025.

A l'exception du gazole, toutes les composantes de coûts enregistrent une inflation importante depuis un an.

1- Coûts du TRM depuis un an

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

SYNTHESE DES COUTS

	Sur un an	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 0,6 %	- 0,9 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,8 %	+ 5,6 %
Régional EA - Gazole	+ 0,7 %	- 0,7 %
Régional EA - GNC	+ 1,7 %	+ 5,6 %
Régional porteurs - Gazole	+ 1,2 %	+ 0,1 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : sur un an : entre août 2024 et août 2025

en moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2024 à août 2025) / moyenne (sept. 2023 à août 2024)

GNL, GNC : sur un an : entre juillet 2024 et juillet 2025

en moyenne sur 12 mois : moyenne (août 2024 à juil. 2025) / moyenne (août 2023 à juil. 2024)

SYNTHESE DES COUTS – HORS CARBURANT

	Sur un an	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 2,0 %	+ 2,6 %
Longue distance EA - GNL	+ 1,9 %	+ 3,0 %
Régional EA - Gazole	+ 2,0 %	+ 2,7 %
Régional EA - GNC	+ 1,9 %	+ 3,1 %
Régional porteurs - Gazole	+ 2,2 %	+ 2,9 %

Précisions sur les évolutions :

Gazole : sur un an : entre août 2024 et août 2025

en moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2024 à août 2025) / moyenne (sept. 2023 à août 2024)

GNL, GNC : sur un an : entre juillet 2024 et juillet 2025

en moyenne sur 12 mois : moyenne (août 2024 à juil. 2025) / moyenne (août 2023 à juil. 2024)

Depuis un an, les coûts du TRM, hors carburant, enregistrent une inflation significative : autour de + 2,8 % en moyenne annuelle pour les poids lourds au gazole et + 3 % pour les poids lourds au GNL ou GNC.

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

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

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Gazole professionnel ⁽¹⁾	- 3,4 %	- 9,5 %

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

Commentaires : le gazole demeure un poste très volatile, son évolution depuis un an n'est pas linéaire. La diminution de l'indice gazole professionnel (- 9,5 % en moyenne annuelle) a une incidence forte sur les variations annuelles de tous les indices synthétiques. La TICPE applicable au gazole professionnel TRM est intégrée à l'indice.

Toutefois, malgré cette baisse, il se situe encore en 2025 à des niveaux supérieurs à ceux observés au cours des années 2020 et 2021.

INDICE CARBURANT GNV

	De juil. 2024 à juil. 2025	En moyenne sur 12 mois
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 1,4 %	+ 10,6 %

⁽¹⁾ Carburant GNV : mix GNL, GNC et bioGNC. Derniers prix de carburant GNV disponibles : juillet 2025.

Commentaires : les évolutions de l'indice Carburant GNV sur l'année sont heurtées. On distingue deux grandes phases : une hausse non linéaire de + 19,3 % entre juillet 2024 et mars 2025, puis un repli de l'indice jusqu'en juillet 2025 de - 15 %. Finalement, l'indice progresse de + 10,6 % en moyenne annuelle.

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Maintenance	+ 2,8 %	+ 2,7 %

Commentaires : l'indice Maintenance enregistre une inflation importante depuis un an : + 2,7 % en moyenne annuelle. Cet indice comprend trois composantes : l'entretien-réparations, les pneumatiques et l'AdBlue. Les coûts d'entretien et d'AdBlue augmentent respectivement de + 3,4 % et + 9,6 % depuis un an, tandis que les coûts pneumatiques demeurent stables.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

	De juil. 2024 à juil. 2025	En moyenne sur 12 mois
Maintenance - GNV	+ 2,0 %	+ 3,0 %

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation annuelle de + 3 % en moyenne depuis 12 mois.

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

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Infrastructures	+ 0,9 %	+ 1,7 %

Commentaires : l'indice enregistre une inflation importante depuis un an : + 1,7 % en moyenne annuelle. Les tarifs de péages autoroutiers de classe 4 ont été revalorisés de + 0,9 % à compter du 1^{er} février 2025. L'autre composante de l'indice, la taxe à l'essieu, est inchangée en 2025.

INDICE CONDUCTEURS (SALAIRES + CHARGES)

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance	+ 1,2 %	+ 2,6 %
Régional	+ 1,2 %	+ 2,5 %

Commentaires : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de de + 2,6 % en moyenne annuelle.

De nombreux paramètres sociaux ont été modifiés depuis la fin d'année 2024. La loi du 22 avril 2024 a ainsi instauré de nouveaux droits à congés payés lors d'arrêts maladies non professionnelles et professionnelles de plus d'un an, avec une incidence économique de + 0,7 %, appliquée dans les indices sociaux (salaires + charges) à partir de décembre 2024. La réforme des indemnités journalières de Sécurité sociale (couramment appelée *IJSS*) s'est traduite par une hausse des coûts sociaux en avril 2025 : + 0,6 % en longue distance et + 0,5 % en régional.

Les indices intègrent aussi les mesures instaurées par la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2025, comme la diminution des allègements de charges « Fillon » en cas de versement d'une prime de partage de la valeur (surcoût de + 0,2 % sur les indices sociaux).

INDICE FRAIS DE DEPLACEMENT

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Frais de déplacement	+ 1,5 %	+ 2,0 %

Commentaires : l'indice progresse depuis un an de + 2 % en moyenne annuelle. Les indemnités conventionnelles de frais de déplacement retenues pour calculer cet indice ont été revalorisées de + 1,5 % en mars 2025 (accord social du 6 février 2025).

INDICE DETENTION DU MATERIEL ROULANT (RENOUVELLEMENT + ASSURANCES)

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 4,3 %	+ 3,8 %
Régional porteurs	+ 4,6 %	+ 4,2 %

Commentaires : depuis un an, les indices de détention du matériel roulant enregistrent une inflation importante : autour de + 4 % en moyenne annuelle. Les prix de véhicules moteurs retenus dans l'indice sont stables, tandis que la composante assurance progresse de + 6,1 % en 2025. Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement des parcs (16% cette année).

INDICE COÛTS DE STRUCTURE

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance ensembles articulés	+ 1,5 %	+ 2,3 %
Régional ensembles articulés	+ 1,5 %	+ 2,5 %
Régional porteurs	+ 1,5 %	+ 2,5 %

Commentaires : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 2,5 %, sous l'effet conjugué des hausses des composantes *coûts de personnel administratif* (+ 2 %), *coûts des locaux* (+ 3,4 %) et *coûts des services* (+ 2,5 %).

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

2- Coûts du TRV depuis un an

Le CNR diffuse depuis juin 2022 des référentiels indiciaires relatifs au "Transport scolaire par autocar standard" effectué au moyen d'autocars de 50 à 63 places alimentés au gazole. Le tableau suivant présente les évolutions de ces nouveaux indices CNR calculés en glissement depuis 12 mois entre août 2024 et août 2025 et en moyenne sur 12 mois.

	De août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Indice synthétique TRV scolaire	+ 2,5 %	+ 1,8 %
Indice synthétique TRV scolaire - hors gazole	+ 3,1 %	+ 3,4 %
Gazole professionnel TRV	- 3,6 %	- 10,0 %
Conducteur TRV scolaire	+ 3,9 %	+ 4,5 %
Maintenance TRV scolaire	+ 2,6 %	+ 3,1 %
Matériel TRV scolaire	+ 2,9 %	+ 2,3 %
Coûts de structure TRV scolaire	+ 2,3 %	+ 2,5 %

Précisions sur les évolutions :

En moyenne sur 12 mois : moyenne (sept. 2024 à août 2025) / moyenne (sept. 2023 à août 2024)

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL TRV

Depuis un an, l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRV n'est pas linéaire. Son évolution moyenne annuelle en baisse (- 10 %) a une incidence sur les variations annuelles de l'indice synthétique. La TICPE applicable au gazole professionnel TRV est intégrée à l'indice.

Cependant, malgré cette baisse, le coût du gazole demeure toujours supérieur en 2025 aux niveaux observés au cours des années 2020 et 2021, déjà historiquement élevés.

INDICE MAINTENANCE TRV SCOLAIRE

L'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation importante depuis un an : + 3,1 % en moyenne annuelle (+ 3,5 % pour la composante entretien-réparations et stabilité pour les pneumatiques). L'AdBlue retenu aussi dans ce poste progresse de + 9,6 % depuis un an.

INDICE CONDUCTEUR TRV SCOLAIRE

Depuis un an, l'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) enregistre une augmentation importante de + 4,5 % en moyenne annuelle. Les minima conventionnels de rémunération, servant de référence pour évaluer les variations de la composante salariale de l'indice, ont été revalorisés de + 2 % à compter du 1^{er} février 2025 (accord social du 23 janvier 2025). Le surcoût est amplifié par la diminution mécanique des allègements de charges "Fillon" consécutive à cette revalorisation salariale.

D'autres paramètres sociaux ont été modifiés depuis la fin d'année 2024. Ainsi, la loi du 22 avril 2024 a instauré de nouveaux droits à congés payés lors d'arrêts maladies non professionnelles et professionnelles de plus d'un an, avec une incidence économique de + 0,7 %, appliquée dans les indices sociaux (salaires + charges) à partir de décembre 2024. Les indices intègrent aussi les mesures instaurées par la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2025, comme la diminution des allègements de charges « Fillon » en cas de versement d'une prime de partage de la valeur (surcoût de + 0,2 % sur les indices sociaux).

INDICE MATERIEL TRV SCOLAIRE

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

INDICE COÛTS DE STRUCTURE TRV SCOLAIRE

L'indice Coûts de structure TRV scolaire augmente de + 2,5 % depuis un an.

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