

Évolutions des coûts du transport routier de voyageurs

Bilan 2025 et perspectives pour 2026

Les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) enregistrent une inflation de leurs coûts hors gazole en **2025 : + 2,9 %** en moyenne annuelle, supérieure à l'inflation générale prévue pour 2025 (environ 1 %). L'inflation des coûts hors gazole cumulée depuis **deux ans** atteint ainsi **+ 8,5 %**. Parmi les hausses de 2025, citons les coûts de personnel de conduite (salaires et charges : + 3,6 %), les coûts de maintenance (+ 2,5 %), les coûts fixes de matériel (détenion et assurances : + 2,7 %) ou bien encore les charges de structure (+ 2,3 %).

Le contexte législatif et politique incertain complexifie l'exercice de prévision pour 2026. Le CNR retient alors des hypothèses conservatoires et prudentes pour de nombreuses composantes de coût. Dans ces conditions, la **prévision 2026** d'inflation du coût de revient hors carburant (gazole) d'un autocar scolaire atteint en moyenne annuelle **+ 2,7 %**. Le facteur déterminant demeure l'évolution du coût du personnel de conduite, dépendante notamment des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite).

N.B. : ce document n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation commerciale. Il permet aux entreprises de transport routier de voyageurs de se comparer aux tendances sectorielles observées en 2025 et à des prévisions pour 2026 fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

(Conjoncture économique au 30 octobre 2025)

Une reprise qui se fait attendre dans un contexte incertain

L'économie française ne repart pas.

Avec une croissance qui se limiterait à + 0,8 % pour 2025, la période de stagnation se prolonge. Malgré une inflation revenue à un niveau bas d'environ 1 %, la consommation ne parvient pas à redémarrer.

Le manque de confiance des acteurs économiques constitue le principal obstacle.

Les ménages, toujours dans l'expectative, continuent d'épargner massivement. Le taux d'épargne a même atteint un record de 18,5 % du revenu brut au deuxième trimestre, une tendance accentuée par l'incertitude politique persistante depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024.

La situation des entreprises n'est guère plus réjouissante. L'indice du climat des affaires demeure en dessous de sa moyenne de long terme et l'investissement recule pour la deuxième année consécutive, avec une baisse attendue de - 0,9 % en 2025. Les défaillances d'entreprises, en hausse, se situent à un niveau très élevé, au-dessus de 68 000 en cumul sur 12 mois.

Hormis pour le carburant qui reste orienté à la baisse, le transport routier de voyageurs subit toujours la hausse persistante de ses coûts.

Le **ralentissement de l'économie mondiale** s'ajoute à ces difficultés et plusieurs risques majeurs pourraient encore assombrir le tableau. La nouvelle politique commerciale américaine, avec des droits de douane atteignant désormais 18 % en moyenne, bouleverse le commerce mondial. Ces mesures génèrent une forte incertitude pour les entreprises exportatrices et pourraient raviver les tensions sur les prix.

De plus, l'instabilité au Moyen Orient fait peser une menace de forte volatilité sur les prix de l'énergie, capable de bouleverser les marchés à tout moment.

1 - Quelle méthode retenir ?

Deux approches de l'évolution des coûts peuvent être retenues :

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période. Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2025/2024 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2025 comparée à celle de décembre 2024.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2025, les indices de novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

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 au choix de l'utilisateur.

2 - Principales hypothèses pour 2026

Le CNR fonde ses prévisions pour 2026 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles, faisant référence : *Insee*, *Banque de France*, projet de loi de finances pour 2026, etc. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses conservatoires.

2.1 - Personnels

Au moment de la rédaction de cette note, les négociations paritaires pour revaloriser les minima conventionnels n'ont pas encore abouti. A défaut d'information spécifique, le CNR prend en compte une hypothèse d'augmentation de +1,3 % des salaires en 2026, équivalente au taux d'inflation générale prévu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2026.

La loi du 28 février 2025 de financement de la Sécurité sociale pour 2025 réforme les allègements généraux de cotisations patronales de sécurité sociale à compter du 1^{er} janvier 2026. Le décret 2025-887 du 4 septembre 2025 fixe les modalités d'application de cette réforme.

Le CNR fonde ses calculs sur les derniers textes en vigueur. La réforme des allègements, telle que définie dans ce décret, se traduirait par une diminution des allègements de charges de l'ordre de -0,7 point pour les profils types de conducteurs issus des enquêtes du CNR. Cette réforme grève le poste conducteur (salaire + charges) de +0,7 %, toutes choses égales par ailleurs.

2.2 - Gazole

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts hors et avec carburant gazole. Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le carburant reste toujours la composante la plus incertaine. Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévision en matière de carburant (gazole et GNV) pour l'année à venir.

3 - Synthèse de l'évolution des coûts TRV scolaire

3.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors composante gazole

	en glissement sur l'année *			en moyenne annuelle *		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
TRV scolaire - hors gazole	+ 4,9 %	+ 2,8 %	+ 2,3 %	+ 5,4 %	+ 2,9 %	+ 2,7 %

* Méthode de calcul : §1 page 2

N.B. : ces évolutions relatives portent sur **la part du coût de revient des véhicules hors carburant**.

Part de la composante hors carburant dans le coût de revient total des véhicules (%)

	2023	2024	2025
TRV scolaire - autocar standard	88,0 %	88,8 %	89,9 %

Exemple d'utilisation de ces tableaux :

Le coût de revient total d'une opération de transport scolaire effectuée par un autocar « standard » roulant au gazole est de 1 000 € en 2023. Les postes de coût autres que le carburant représentent 88 % du coût total, soit 880 €. Ces coûts hors carburant (880 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 5,4 % entre 2023 et 2024.

3.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
TRV scolaire - avec gazole	+ 3,1 %	+ 2,3 %		+ 3,5 %	+ 2,0 %	

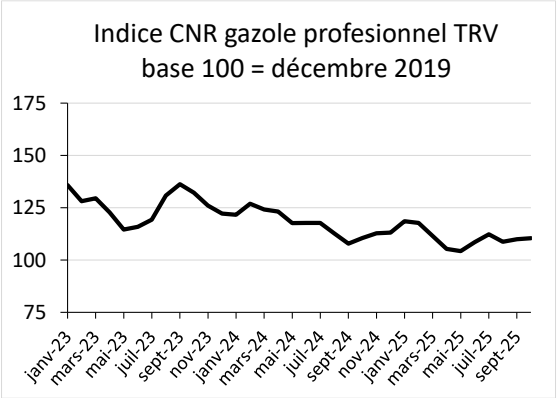
La forte baisse du gazole en 2024 et 2025 a une influence majeure sur les évolutions du coût complet avec carburant.

4 - Les charges d'exploitation du TRV scolaire en détail

4.1 - Gazole professionnel TRV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Gazole professionnel TRV	- 7,4 %	- 2,4 %		- 7,1 %	- 5,5 %	

Historique sur 2025 : l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRV (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRV) n'est pas linéaire en 2025, cf. *graphique ci-contre*. Son évolution annuelle moyenne en 2025 (- 5,5 %) a une incidence marquée sur les variations des indices synthétiques. Cependant, malgré cette baisse, il demeure toujours supérieur en 2025 aux niveaux observés au cours des années 2020 et 2021. Concernant la fiscalité, le taux de l'accise (ex TICPE) appliqué au gazole professionnel TRV est stable en 2025 (39,19 €/hl).



Hypothèses pour 2026 : le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2026. Selon les dernières informations, les taux d'accises appliqués au gazole professionnel TRV seraient stables en 2026.

4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Conducteur TRV scolaire	+ 7,1 %	+ 3,4 %	+ 2,7 %	+ 8,7 %	+ 3,6 %	+ 3,0 %

Historique sur 2025 : l'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) enregistre une augmentation importante de + 3,6 % en 2025. 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).

Hypothèses pour 2026 : le scénario retenu pour 2026 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2.

4.3 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Structure TRV scolaire	+ 3,0 %	+ 2,0 %	+ 2,3 %	+ 3,0 %	+ 2,3 %	+ 3,0 %

Historique sur 2025 : l'indice Coûts de structure TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,3 % en 2025.

Hypothèses pour 2026 : le CNR retient une augmentation pour 2026 de + 2,3 %, correspondant à la prévision 2026 d'inflation sous-jacente aux services calculée par l'*Insee*.

4.4 - Détention de matériel TRV (coût de détention du matériel + assurances)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Matériel TRV scolaire	+ 2,3 %	+ 2,9 %	+ 2,0 %	+ 1,9 %	+ 2,7 %	+ 2,0 %

Historique sur 2025 : l'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 2,7 % 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).

Hypothèses pour 2026 : le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix des matériels et de taux de renouvellement progressif de parcs (stabilité pour 2026, cf. ci-dessus). Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ses prévisions les scénarios publiés par la *Banque de France*. Les taux moyens annuels utilisés dans les calculs progressent de + 0,3 point en 2026.

Pour la composante *assurances*, le CNR retient une augmentation plus marquée de + 2,3 % (prévision d'inflation sous-jacente des services calculée par l'*Insee*). Selon les experts du secteur, l'inflation des tarifs supportée par les entreprises de transport depuis quelques années restera soutenue en 2026.

4.5 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025	2024 / 2023	2025 / 2024	2026 / 2025
Maintenance TRV scolaire	+ 4,2 %	+ 2,1 %	+ 1,6 %	+ 5,0 %	+ 2,5 %	+ 2,1 %

Historique sur 2025 : l'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,5 % en 2025.

Cet indice retient trois composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 3,2 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, achats prestations externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier) et des revalorisations salariales appliquées au personnel d'atelier. Les prix des pneumatiques sont stables en 2025. Les prix d'Adblue progressent en moyenne de + 11,3 % en 2025. La part de l'AdBlue dans le coût total d'un véhicule demeure minoritaire, en moyenne 0,2 %.

Hypothèses pour 2026 : 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 minimale d'augmentation de + 1,3 % des coûts d'entretien (hors personnel d'atelier) et de pneumatiques, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le *Projet de loi de finances* pour 2026. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 1,3 % en 2026 et inflation des charges).

5 - Les parts des différents postes de coûts en TRV scolaire

Structure des coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente.
Exemple : 2024 est calculé aux conditions économiques de décembre 2023.

TRV scolaire par autocar standard - Gazole

Pondérations en valeur	Structure des indices TRV scolaire		
	2023 déc-22	2024 déc-23	2025 déc-24
Carburant	12,0 %	11,2 %	10,1 %
Maintenance	9,2 %	8,7 %	9,2 %
Matériel	23,5 %	22,8 %	23,9 %
Personnel de conduite	30,4 %	32,1 %	32,4 %
Structure	24,9 %	25,2 %	24,4 %
Total	100 %	100 %	100 %

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- **Les variations de l'activité**

Le bilan 2025 et les prévisions 2026 présentés dans cette note sont calculés à volume constant d'activité. Lorsque l'activité évolue, les charges « variables » s'ajustent parallèlement. Il n'en va pas de même des charges « fixes ». Par exemple, en cas de baisse d'activité, les charges fixes, comprenant les postes détention de matériel, assurances et coûts de structure, restent constantes et doivent être réparties sur un volume moindre de production. Tant que l'entreprise n'a pas adapté sa structure ou son parc au nouveau contexte économique dégradé, elle enregistre un surcoût. L'évaluation du surcoût, proportionnel au poids des charges fixes dans le coût de revient total des véhicules, reste une démarche individuelle, spécifique à chaque entreprise, voire à chacune de ses activités.

- **Surcoûts liés au *turnover* des conducteurs : recrutement, formation et sinistralité accrus**

Pour faire face à un déficit chronique de conducteurs, les entreprises de transport routier de voyageurs procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité et donc les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.

- **La modulation du taux de cotisation d'assurance chômage (bonus-malus) pour les entreprises de transport routier de voyageurs**

Le *bonus-malus* consiste à moduler le taux de contribution d'assurance chômage (4 % depuis mai 2025), à la hausse (malus) ou à la baisse (bonus), dans la limite d'un plancher (2,95 %) et d'un plafond (5 %). Le montant du bonus ou du malus dépend du « *taux de séparation* » de l'entreprise par rapport au secteur. Le mode de calcul de ce taux de séparation évolue à partir du 1^{er} mars 2026. Les effets de la réforme sont donc très dispersés et spécifiques à chaque entreprise.

- **Les frais de déplacement des conducteurs**

L'activité scolaire n'occasionne généralement pas ce type de coûts, aussi ils ne sont pas intégrés dans les indicateurs de cette étude. Toutefois, la réalisation de certaines prestations peut s'accompagner de versement d'indemnités de déplacement aux conducteurs. Dans ce cas, un surcoût de personnel de conduite peut apparaître et doit être ajouté aux évaluations présentées dans les tableaux. Les taux forfaitaires conventionnels de déplacement ont été revalorisés de + 1,6 % à + 1,8 % selon la nature de l'indemnité, à compter du 1^{er} avril 2025 pour les entreprises membres des organisations signataires de l'accord du 20 mars 2025.

- **Les dépenses de péages**

Le poste reste marginal. Dans le cas très rare où une prestation de transport scolaire nécessiterait le recours à une autoroute payante, un surcoût doit être pris en compte et ajouté au bilan 2025 et aux prévisions 2026. En 2025, les tarifs de péages classe 3 ont augmenté de + 0,9 % en moyenne nationale pondérée par les trafics sur les réseaux. Pour 2026, le CNR établit une prévision à + 0,9 % pour les autocars standards, en tenant compte du dernier taux d'inflation annuelle communiquée par l'*Insee* pour octobre 2025 et des formules d'actualisation tarifaires des principaux réseaux.