



OCTOBRE 2025

CONJONCTURE ECONOMIQUE ET COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Sommaire

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

Évolution des coûts du transport routier sur un an :

- Le coût du gazole reste orienté à la baisse, à - 7,7 % pour le TRM et - 8 % pour le TRV.
- Les autres coûts (salaire, financement des véhicules, assurances, etc.) progressent plus rapidement que l'inflation générale, autour de + 2,5 % pour le TRM (en moyenne sur les différentes activités étudiées) et à + 3,3 % pour le TRV scolaire.

Pour l'économie française, la défiance des acteurs reste de mise et la croissance pour 2025 stagne à + 0,7 % en tendance annuelle.

I - Perspectives économiques

• **Tendances dans l'économie mondiale**

Le ralentissement de la croissance mondiale, provoqué par les nouveaux tarifs douaniers américains, s'inscrit désormais dans la durée. La tendance ne devrait pas s'inverser dans l'immédiat. Selon l'OCDE, la croissance du PIB mondial ne devrait pas dépasser + 3,2 % en 2025, puis descendre encore à + 2,9 % en 2026.

Le ralentissement affecte principalement les économies américaine et chinoise dont la croissance passerait respectivement de + 2,8 % à + 1,8 % et de + 5,0 % à +4,9 % entre 2024 et 2025.

Perspectives mondiales : croissance du PIB en %

	2023	2024	2025	2026
Monde	3,4	3,3	3,2	2,9
USA	2,9	2,8	1,8	1,5
Chine	5,4	5,0	4,9	4,4
Inde	9,2	6,5	6,7	6,2
Zone euro	0,5	0,8	1,2	1,0
France	1,1	1,1	0,6	0,9
Allemagne	-0,1	-0,5	0,3	1,1
Royaume-Uni	0,4	1,1	1,4	1,0

Source : OCDE – sept. 2025

Dans ce contexte global défavorable, des disparités régionales apparaissent :

- Parmi les économies développées, la croissance de l'économie européenne reste faible, mais devrait toutefois progresser, à + 1,2 % en 2025 pour la zone euro, portée notamment par les croissances italienne et espagnole ainsi que par la sortie de récession de l'Allemagne.
- Dans les économies émergentes, la croissance en Asie reste soutenue. L'Inde continue de croître à un rythme annuel supérieur à + 6,5 %, niveau enregistré en 2024.

À l'inverse, en relançant l'inflation, la politique américaine pourrait aussi provoquer une hausse des taux de la Réserve fédérale, fragilisant les marchés financiers et l'investissement. Pour l'Europe, la BCE s'inquiète davantage d'un risque de ralentissement.

Pour l'instant, l'offre mondiale de matières premières et produits énergétiques s'ajuste aux fluctuations de la demande et les cours mondiaux s'orientent à la baisse. Mais le ralentissement global a été correctement anticipé par les producteurs. Les scénarios proposés (INSEE, OCDE, etc.) anticipent un cours du Brent en moyenne supérieur à 60 USD le baril, son niveau actuel.

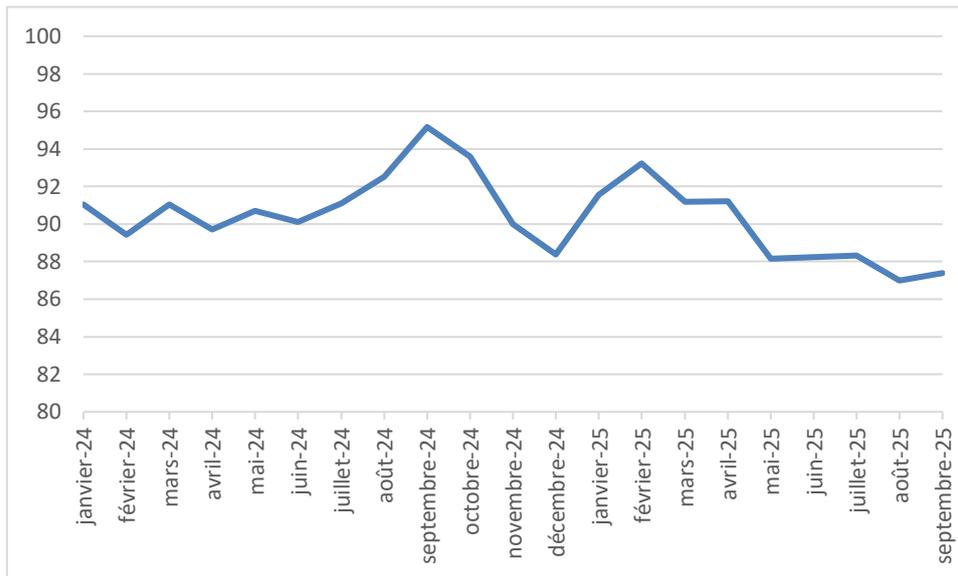
Les risques géostratégiques restent importants, mais les derniers événements au Proche-Orient s'orientent vers une détente.

À plus long terme, l'impact structurel des nouveaux droits de douane américains sur les flux commerciaux mondiaux est majeur. Les échanges vont se renforcer à l'intérieur des différentes zones économiques (intra-Asie, entre économies émergentes par exemple) et de façon plus globale les liens commerciaux avec les États-Unis vont se réduire progressivement. Cette reconfiguration du commerce mondial limite à terme les débouchés potentiels pour l'industrie américaine, ce qui pourrait accentuer l'agressivité commerciale des dirigeants américains, maintenant à l'échelle mondiale un climat d'incertitude.

- **Situation économique de la France**

La croissance de + 0,3 % du PIB au troisième trimestre reste modeste et, avec une perspective à + 0,9 % sur l'année 2025, la stagnation de l'économie française se confirme. La dissolution de l'assemblée en juillet 2024 a ouvert une longue période d'incertitude politique inédite qui s'accroît avec les déboires des gouvernements successifs. Parallèlement, si la confiance des ménages a enregistré un pic avec les Jeux olympiques, elle a ensuite rapidement baissé pour se stabiliser à 15 points sous sa moyenne de long terme. Cela se traduit par une consommation en berne et un taux d'épargne qui atteint un niveau record (18,9 % au 2^{ème} trimestre 2025).

Indicateur synthétique de confiance des ménages



Source : INSEE – sept. 2025

L'investissement est également en baisse pour la deuxième année consécutive. Si la tendance actuelle se confirme, il atteindrait $-0,5\%$ en 2025 contre $-1,3\%$ l'année précédente.

Le scénario actuel (INSEE, Banque de France, etc.) prévoit une amélioration progressive de la situation en 2026. La croissance pourrait revenir au-dessus de $+1\%$ en rythme annuel, soutenue notamment par les industries de défense, l'aéronautique, un redémarrage progressif de la dépense des ménages suivi d'un dégel des investissements. La balance reste toutefois encore incertaine et les inquiétudes autour du budget de l'État pour 2026 ou du financement de la dette publique pourraient prolonger la période de défiance des différents acteurs.

- **L'activité du TRM**

L'activité du transport pour compte d'autrui s'est contractée de $-0,2\%$ au deuxième trimestre, selon les derniers chiffres du SDES. Ce recul, qui suit une baisse de $-1,0\%$ au trimestre précédent, confirme le ralentissement.

Cette baisse d'activité est la conséquence directe de la stagnation économique. La faible consommation des ménages réduit les flux de la grande distribution et l'attentisme des industriels pèse sur les volumes de biens d'équipement. Le lent redressement de l'activité du BTP ou une bonne récolte en 2025 sont insuffisants pour enrayer la baisse.

Les investissements restent en berne, malgré quelques signes positifs en septembre, le marché des poids lourds se contracte à -15% depuis le début de l'année.

- **L'activité du TRV**

Pour le transport routier de voyageurs, la fin de la dynamique exceptionnelle de l'année olympique (2024) se confirme. Sans être en difficulté, le secteur retrouve un rythme de croissance plus modéré, en légère baisse.

Après la reprise de l'activité scolaire en septembre, l'ensemble du secteur doit désormais composer avec un environnement économique où la croissance s'annonce modeste.

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 14 octobre 2025. Les organismes producteurs sont la Banque Centrale Européenne, la Banque de France, BNP-Paribas, le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, 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 3^e trimestre 2025 ; les cotations et taux (USD, Brent, etc.) intègrent les cours au 30 septembre. Au-delà, l'ensemble des valeurs sont des prévisions.

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

1 – France - PIB – Taux de croissance en volume

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	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	0,2		
BdF/BCE	1,1	0,7	0,9				(p) 0,3		
BNP PARIBAS	1,1	0,7	1,1						
Crédit Agricole	1,1	0,7	1,2	-0,1	0,1	0,3	0,2	0,1	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	0,9	1,2	1,0	0,9
IPCH									
INSEE	2,3	1,0		1,8	0,9	0,9	1,3	1,0	
BdF/BCE (b)	2,3	1,0	1,3						
BNP PARIBAS	2,3	1,0	1,2						
Crédit Agricole	2,3	1,0	1,3	1,7	1,2	0,8	1,0	1,0	1,1

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	-0,4	0,8						
Crédit Agricole	-1,3	-0,4	1,0	0,0	-0,1	-0,1	0,1	0,1	

p - Prévision

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

% A	Moyenne annuelle			Moyenne trimestrielle					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	2024	2025	2026	T4 2024	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026
INSEE	7,3	7,7		7,3	7,5	7,5	7,6	7,6	
BdF/BCE	7,4	7,6	7,6						
Crédit Agricole	7,4	7,6	7,7	7,3	7,5	7,6	7,6	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	2,2	1,9	3,0	2,6	2,1	2,0		
Crédit Agricole ^a		1,97	2,25			2,00	1,97	1,97	1,98
€STR									
BdF/BCE	3,64			3,20	2,71	2,17	1,92		
Crédit Agricole ^a		1,93	2,18					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	3,7	3,0	3,3	3,3	3,4		
BNP PARIBAS ^a		3,52	3,87					3,70	
Crédit Agricole ^a		3,52	3,60					3,55	3,67
Allemagne (Bund)									
BCE	2,32			2,24	2,54	2,53	2,66		
BNP PARIBAS ^a		2,80	3,15						
Crédit Agricole ^a		2,92	2,95				2,70	2,80	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	
OCDE		68,8	64,33						
BdF/BCE	81,2	69,7	65,1						
BNP PARIBAS ^b		59	70						
Crédit Agricole ^b		63	72			66	65	63	60

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

8 – Taux de change : USD pour 1 euro

EURO/USD	Cours annuel moyen			Cours trimestriel moyen					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	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			
BdF/BCE	1,08	1,13	1,16	1,06	1,05	1,15	1,16		
BNP PARIBAS ^a		1,20	1,25						
Crédit Agricole ^a		1,14	1,10				1,14	1,14	1,13

a - Fin de période

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

%	Croissance annuelle (N = N / N-1)			Croissance trimestrielle (T = T / T-1)					
	Résultat	Prévision		Résultat				Prévision	
	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 remorques 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
<u>SDES</u> (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				
<u>OVI</u> (2)									
- Total pl neufs	0,2	-16,2							
Dont Tracteurs	-10,2	-10,0							
Dont Camion	17,7	-23,1							
<u>CCFA</u>									
- Total pl (3)	0,3			23,1	-6,3	1,0	-13,4		

(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 ».

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

III - Coûts du transport routier depuis un an

Les tableaux suivants positionnent les évolutions des indices CNR de coûts de production du transport routier (marchandises puis voyageurs) calculées en glissement depuis 12 mois et en moyenne sur 12 mois. Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (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	+ 1,9 %	- 0,5 %
Longue distance EA - GNL	+ 2,1 %	+ 5,1 %
Régional EA - Gazole	+ 2,0 %	- 0,3 %
Régional EA - GNC	+ 2,0 %	+ 5,0 %
Régional porteurs - Gazole	+ 2,1 %	+ 0,4 %

Précisions sur les évolutions :

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

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

GNL, GNC : 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)

SYNTHESE DES COUTS – HORS CARBURANT

	Sur un an	En moyenne sur 12 mois
Longue distance EA - Gazole	+ 2,0 %	+ 2,3 %
Longue distance EA - GNL	+ 2,0 %	+ 2,7 %
Régional EA - Gazole	+ 2,0 %	+ 2,4 %
Régional EA - GNC	+ 2,0 %	+ 2,8 %
Régional porteurs - Gazole	+ 2,3 %	+ 2,7 %

Précisions sur les évolutions :

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

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

GNL, GNC : 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)

Depuis un an, les coûts du TRM, hors carburant, enregistrent une inflation significative : autour de + 2,5 % en moyenne annuelle pour les poids lourds au gazole et + 2,8 % pour les poids lourds au GNL ou GNC.

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

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

INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL

	De sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Gazole professionnel ⁽¹⁾	+ 1,3 %	- 7,7 %

⁽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 (- 7,7 % 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 août 2024 à août 2025	En moyenne sur 12 mois
Carburant GNV ⁽¹⁾	+ 2,1 %	+ 10,0 %

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

Commentaires : les évolutions de l'indice Carburant GNV sur l'année sont heurtées. On distingue deux grandes phases : une hausse non linéaire de + 21,7 % entre août 2024 et mars 2025, puis un repli de l'indice jusqu'en août 2025 de - 16,1 %. Finalement, l'indice progresse de + 10 % en moyenne annuelle.

INDICE MAINTENANCE (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES + ADBLUE)

	De sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Maintenance	+ 2,7 %	+ 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 + 3,1 % et + 11,3 % depuis un an, tandis que les coûts pneumatiques demeurent stables.

INDICE MAINTENANCE - GNV (ENTRETIEN-REPARATIONS + PNEUMATIQUES)

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

Commentaires : l'indice Maintenance GNV, qui ne retient pas de composante AdBlue, enregistre une inflation annuelle de + 2,8 % en moyenne depuis 12 mois.

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

	De sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Infrastructures	+ 0,9 %	+ 1,5 %

Commentaires : l'indice enregistre une inflation importante depuis un an : + 1,5 % 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 sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance	+ 1,2 %	+ 2,0 %
Régional	+ 1,2 %	+ 2,0 %

Commentaires : les indices de coûts de conducteurs (salaires + charges) augmentent de de + 2 % 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 sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Frais de déplacement	+ 1,5 %	+ 1,7 %

Commentaires : l'indice progresse depuis un an de + 1,7 % 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 sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
LD et Régional ensembles articulés	+ 4,5 %	+ 3,9 %
Régional porteurs	+ 4,7 %	+ 4,3 %

Commentaires : depuis un an, les indices de détention du matériel roulant enregistrent une inflation importante : autour de + 4,1 % 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 sept. 2024 à sept. 2025	En moyenne sur 12 mois
Longue Distance ensembles articulés	+ 1,5 %	+ 2,0 %
Régional ensembles articulés	+ 1,5 %	+ 2,2 %
Régional porteurs	+ 1,5 %	+ 2,2 %

Commentaires : depuis un an, les coûts de structure augmentent en moyenne de + 2,2 %, sous l'effet conjugué des hausses des composantes coûts de *personnel administratif* (+ 1,5 %), *coûts des locaux* (+ 3,1 %) et *coûts des services* (+ 2,4 %).

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 septembre 2024 et septembre 2025 et en moyenne sur 12 mois.

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

Précisions sur les évolutions :

En moyenne sur 12 mois : moyenne (oct. 2024 à sept. 2025) / moyenne (oct. 2023 à sept. 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 (- 8 %) 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 CONDUCTEUR TRV SCOLAIRE

Depuis un an, l'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) enregistre une augmentation importante de + 4,3 % 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 MAINTENANCE TRV SCOLAIRE

L'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation importante depuis un an : + 3 % en moyenne annuelle (+ 3,2 % pour la composante entretien-réparations et stabilité pour les pneumatiques). L'AdBlue retenu aussi dans ce poste progresse de + 11,3 % depuis un an.

INDICE MATERIEL TRV SCOLAIRE

L'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 2,4 % 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 + 2,4 % 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>