

## TRV - Bilan 2024 et perspectives pour 2025

Les entreprises de transports routiers de voyageurs (TRV) demeurent toujours confrontées à une inflation de leurs coûts en **2024**. Les coûts du TRV, hors carburant, enregistre une inflation moyenne annuelle de **+ 5,4%** en 2024. Parmi les hausses, citons les coûts du conducteur (salaires et charges : + 8,8 %), les coûts de maintenance (+ 5 %), de structure (+ 2,9 %) ou bien encore ceux de détention de matériel (+ 1,9 %).

Le contexte législatif complexifie l'exercice de prévision, plus particulièrement pour les charges de personnel. En effet, le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2025 (PLFSS 2025) modifie les formules de calcul de réduction générale de cotisations employeurs (couramment appelée allègement « Fillon »). Si cette réforme est adoptée, les transporteurs enregistreront une inflation supérieure de leurs coûts sociaux. Le CNR envisage alors deux scénarios de prévision, selon la prise en compte ou non des effets du PLFSS 2025.

La **prévision 2025 d'inflation du coût de revient hors carburant d'un autocar scolaire** atteint en moyenne annuelle :

- **+ 3,3 %**, en ne tenant pas compte des mesures prévues dans le PLFSS pour 2025, toujours en examen parlementaire.
- **+ 3,8 %**, en intégrant les projets initiaux du PLFSS pour 2025.

(Conjoncture économique au 12 novembre 2024)

### Stabilité décevante

**Attendue à + 1,1 % pour 2024, la croissance de l'économie française demeure modeste.** Elle devrait être stable en 2025, avec une prévision également à + 1,1 %.

L'inflation est désormais sous contrôle. À **+ 1,2 % en octobre** (donnée provisoire), elle se situe sous le seuil des 2 % depuis le mois d'août. Malheureusement, cette amélioration ne provoque pas un rebond suffisant.

L'attentisme marqué des ménages devrait se résorber, mais la phase d'incertitudes politiques qui dure depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin a enrayé la confiance. Le taux d'épargne des ménages repart à la hausse et pourrait atteindre 18 % du revenu brut à la fin de l'année 2024.

Pour les entreprises, la situation n'est pas encore stabilisée. L'indice de climat des affaires (solde d'opinion des chefs d'entreprise) n'évolue plus depuis 3 mois et reste inférieur à son niveau du début d'année. Dans l'industrie, il se dégrade. Les défaillances d'entreprises, en hausse, se situent à un niveau très élevé, au-dessus de 63 000 en cumul sur 12 mois.

**Hormis le carburant qui reste orienté à la baisse, le transport routier de voyageurs** subit toujours la hausse persistante de ses coûts, mais avec une demande qui reste porteuse sur l'ensemble de son activité. Toutefois, les contraintes budgétaires, prévues dans le PLF pour 2025 et visant les collectivités territoriales, pourraient fragiliser le marché.

**La croissance de l'économie mondiale devrait s'améliorer graduellement en 2025. Des aléas négatifs sont toutefois susceptibles de déstabiliser la situation, avec des conséquences directes pour l'Europe et la France :**

Au Proche-Orient, la guerre s'est étendue au Liban et l'implication directe de l'Iran marque une nouvelle étape avec le risque d'un embrasement plus large.

Le retour de Donald Trump à la présidence des États-Unis sera marqué par une politique américaine plus contraignante pour le commerce mondial et également plus encline aux coups de poker déstabilisateurs. Certaines mesures risquent de cibler directement l'économie des pays européens et dans l'ensemble les freins envisagés sur commerce mondial créeront des tensions inflationnistes sur de nombreux marchés.

## 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 2024/2023 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2024 comparée à celle de décembre 2023.
- **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 2024, 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 2025

---

Le CNR fonde ses prévisions pour 2025 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles, faisant référence : *Insee, Banque de France, etc.* En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses *conservatoires*.

### 2.1 - Personnels

A défaut d'information spécifique, le CNR prend en compte une hypothèse d'augmentation de + 1,8 % des salaires en 2025, équivalente au taux d'inflation prévu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025 (PLF 2025).

Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires en vigueur en 2024 est maintenu pour 2025, de nombreux paramètres n'étant pas encore définitivement connus pour 2025.

Ces hypothèses impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRV suivantes : conduite et maintenance.

Dans sa version initiale, le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2025 (PLFSS 2025) modifie la formule de calcul de la réduction générale de cotisations employeurs (couramment appelée allègement « Fillon »). Si cette réforme est adoptée, les transporteurs enregistreront une inflation importante de leurs coûts sociaux. Compte tenu du contexte législatif incertain, le CNR envisage alors deux scénarios de prévision.

- **Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)**  
La formule de calcul des allègements « Fillon » de 2024 reste identique en 2025.
- **Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)**
  - Le taux maximum d'allègement « Fillon », correspondant au coefficient « T » de la formule, diminue de - 2 points à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.
  - Le bénéfice des réductions de charges diminue pour les entreprises ayant versé des primes de partage de la valeur (dite *PPV*) après le 10 octobre 2024.

## 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 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 gazole pour l'année à venir.

## 3 - Synthèse de l'évolution des coûts TRV scolaire

### 3.1 - Synthèse des évolutions de coûts hors composante gazole

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	<i>en glissement sur l'année</i>			<i>en moyenne annuelle</i>		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
TRV scolaire - hors gazole	+ 5,7 %	+ 4,9 %	+ 2,7 %	+ 6,7 %	+ 5,4 %	+ 3,3 %

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	<i>en glissement sur l'année</i>			<i>en moyenne annuelle</i>		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
TRV scolaire - hors gazole	+ 5,7 %	+ 5,0 %	+ 3,2 %	+ 6,7 %	+ 5,4 %	+ 3,8 %

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 (%)

	2022	2023	2024
TRV scolaire - autocar standard	88,9 %	88,0 %	88,8 %

#### 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 2022. Les postes de coût autres que le carburant représentent 88,9 % du coût total, soit 889 €. Ces coûts hors carburant (889 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 6,7 % entre 2022 et 2023.

## 3.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
TRV scolaire - avec gazole	+ 4,9 %	+ 2,8 %		+ 5,1 %	+ 3,5 %	

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

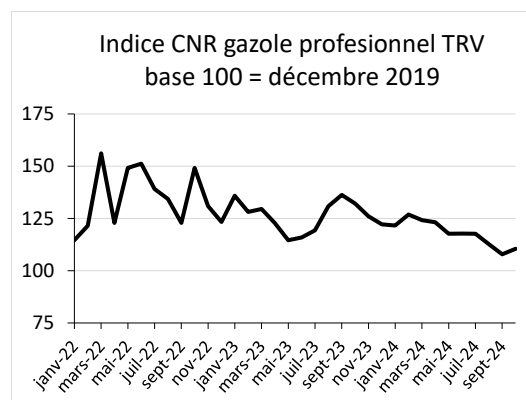
	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
TRV scolaire - avec gazole	+ 4,9 %	+ 2,9 %		+ 5,1 %	+ 3,5 %	

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

### 4.1 - Gazole professionnel TRV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Gazole professionnel TRV	- 1,0 %	- 9,5 %		- 5,8 %	- 7,4 %	

Historique sur 2024 : l'évolution de l'indice Gazole professionnel TRV (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRV) n'est pas linéaire en 2024, cf. graphique ci-contre. L'indice diminue par palier en 2024. Son évolution annuelle moyenne en 2024 (- 7,4 %) a une incidence marquée sur les variations des indices synthétiques. Cependant, malgré cette baisse, il demeure toujours supérieur en 2024 aux niveaux observés au cours des années 2020 et 2021. Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel TRV est stable en 2024 (39,19 €/hl).



Hypothèses pour 2025 : 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 2025.

## 4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

- Scénario 1 : sans prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Conducteur TRV scolaire	+ 11,3 %	+ 7,3 %	+ 2,9 %	+ 12,4 %	+ 8,8 %	+ 3,6 %

Historique sur 2024 : les minima conventionnels de rémunération des conducteurs servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés en janvier 2024 de + 4,3 % par l'accord social du 10 octobre 2023.

Concernant les cotisations employeurs, les allègements « Fillon » évoluent depuis un an avec la prise en compte de ces revalorisations salariales et de l'évolution du SMIC.

La loi dite *DDADUE* du 22 avril 2024 instaure des nouveaux droits à congés payés lors d'arrêts maladies non professionnelles et professionnelles de plus d'un an. Les premières observations du CNR établissent une incidence économique d'environ + 0,7 % sur les coûts sociaux (salaires + charges). Le CNR applique cette hausse en décembre 2024 sur les composantes de coûts de personnel. Les enquêtes futures du CNR permettront de consolider cette incidence.

Hypothèses pour 2025 : le scénario retenu pour 2025 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillés page 2. Le surcoût lié à la hausse des salaires, + 1,8 % en 2025, est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'elle engendre.

- Scénario 2 : avec prise en compte de la réforme des allègements « Fillon » prévue dans le PLFSS 2025 (version initiale)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Conducteur TRV scolaire	+ 11,3 %	+ 7,5 %	+ 4,0 %	+ 12,4 %	+ 8,8 %	+ 4,9 %

## 4.3 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Structure TRV scolaire	+ 3,0 %	+ 2,7 %	+ 3,2 %	+ 3,9 %	+ 2,9 %	+ 3,9 %

Historique sur 2024 : l'indice Coûts de structure TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,9 % en 2024.

Hypothèses pour 2025 : le CNR retient une augmentation pour 2025 de + 3,2 % des coûts indirects de structure, correspondant à la prévision calculée par l'*Insee* d'inflation sous-jacente des services.

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

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Matériel TRV scolaire	+ 1,6 %	+ 2,3 %	+ 2,0 %	+ 3,3 %	+ 1,9 %	+ 2,0 %

Historique sur 2024 : l'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 1,9 % en moyenne annuelle en 2024. Les prix de véhicules enregistrent une inflation annuelle de + 6 % en 2023. Cette inflation, portée dans les indices de janvier 2024, est diluée dans le calcul par le taux de renouvellement du parc. La composante assurances a augmenté de + 2 % en 2024.

Hypothèses pour 2025 : la réglementation européenne GSR2 sur les équipements obligatoires d'assistance à la conduite et le renouvellement des gammes entraînent une inflation des prix de véhicules. Toutefois, selon de nombreux experts, cette inflation devrait être nettement plus mesurée que celles observées depuis quelques années. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix de véhicules pour 2025, similaire au taux d'inflation prévue dans le cadre du PLF pour 2025 (+ 1,8 %).

Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ces prévisions les scénarios publiés par la *Banque de France*. Les taux moyens annuels utilisés dans les calculs sont stables en 2025.

La composante *assurances* augmente de + 3,2 % (prévision d'inflation sous-jacente des services calculée par l'*Insee*).

#### 4.5 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024	2023 / 2022	2024 / 2023	2025 / 2024
Maintenance TRV scolaire	+ 5,1 %	+ 4,3 %	+ 2,1 %	+ 5,5 %	+ 5,0 %	+ 3,1 %

Historique sur 2024 : l'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 5 % en 2024.

Cet indice retient trois composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 6,3 % 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 augmentent de + 0,8 % en 2024. Les prix d'Adblue progressent en moyenne de + 2,3 % en 2024. La part de l'AdBlue dans le coût total d'un véhicule demeure minoritaire, en moyenne 0,2 %.

Hypothèses pour 2025 : 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 + 1,8 % 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 cadre du PLF pour 2025. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 1,8 % en 2025).

## 6 - Les parts des différents postes de coûts en TRV scolaire

---

Structure des coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente.  
Exemple : 2023 est calculé aux conditions économiques de décembre 2022.

### TRV scolaire par autocar standard - Gazole

Pondérations en valeur	Structure des indices TRV scolaire		
	2022 déc-21	2023 déc-22	2024 déc-23
Carburant	11,1	12,0	11,2
Maintenance	10,0	9,2	8,7
Matériel	23,0	23,5	22,8
Personnel de conduite	30,1	30,4	32,1
Structure	25,8	24,9	25,2
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

## 7 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

---

- Les variations de l'activité

Le bilan 2024 et les prévisions 2025 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 ou 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 accrue

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 (4,05 % en janvier 2024), à la hausse (malus) ou à la baisse (bonus), dans la limite d'un plancher (3 %) et d'un plafond (5,05 %). Le montant du bonus ou du malus dépend du « *taux de séparation* » de l'entreprise. 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 coût. 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 des conducteurs ont été revalorisés de + 4 % à compter du 1<sup>er</sup> mars 2024 pour les entreprises membres des organisations signataires de l'accord du 13 février 2024. L'accord a été étendu à l'ensemble des entreprises le 7 juin 2024.

- 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 2024 et aux prévisions 2025.

En 2024, les tarifs de péages classe 3 ont augmenté de + 2,8 % en moyenne nationale pondérée par les trafics sur les réseaux. Pour 2025, le CNR établit une prévision à + 1 % pour les autocars standards, en tenant compte de l'inflation d'octobre communiquée par l'*Insee* et des formules d'actualisation tarifaires des principaux réseaux. Ce calcul « mécanique » ne tient pas compte de la *taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport longue distance* appliquée depuis 2024. Selon le ministère chargé des Transports, cette taxe n'a pas d'incidence sur les coûts d'usage de l'autoroute supportés par les entreprises.