Évolutions des coûts du transport routier de voyageurs
Bilan 2026 et perspectives pour 2027

L'année 2026 est marquée par une inflation très importante des coûts des entreprises de transport routier de voyageurs (TRV). En moyenne annuelle, le coût de revient total d'un autocar scolaire progresse ainsi de **+ 6 % en 2026**, soit une augmentation nettement supérieure à l'inflation générale prévue pour 2026 (en moyenne annuelle entre + 2 % et + 2,5 % selon les instituts).
Tous les postes de coûts sont affectés : outre la hausse record du gazole liée à la crise au Moyen-Orient (+ 39,4 %), citons aussi les coûts d'assurance (+ 7,7 %), les coûts de détention de matériel (+ 3,6 %) ou bien encore le poste conducteur (salaires et charges : + 2,5 %).

Le contexte législatif et politique incertain complexifie l'exercice de prévision pour 2027. Le CNR retient alors des hypothèses conservatoires et prudentes pour de nombreuses composantes de coût. Dans ces conditions, la **prévision 2027** d'inflation du coût de revient hors carburant (gazole) d'un autocar scolaire atteint en moyenne annuelle **+ 3,6 %**. 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 2026 et à des prévisions pour 2027 fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

(Conjoncture économique au 30 octobre 2026)

L'économie française marque le pas dans un contexte sous tension

L'économie française peine à trouver un second souffle.
Le PIB recule au troisième trimestre (- 0,1 % après une stabilité au deuxième trimestre). L'acquis de croissance pour 2026 se limite désormais à + 0,2 %. Ravivée par la hausse des prix des énergies fossiles, l'inflation accélère et s'établirait en glissement annuel à + 3,4 % selon les derniers résultats provisoires communiqués par l'*Insee*, freinant la consommation des ménages.

Le manque de confiance des acteurs économiques bride la demande.
Les ménages maintiennent un taux d'épargne de précaution historiquement élevé, sur fond de moral très dégradé. L'indicateur de confiance des ménages demeure en septembre nettement en dessous (- 14 %) de sa moyenne de long terme, calculée entre 1987 et 2025. L'atonie persistante pèse également sur l'emploi, le taux de chômage remontant graduellement vers 8,6 % en fin d'année.

La situation des entreprises reste très contrainte.
L'investissement recule (FBCF entreprises non financières à - 0,3 % en 2026), freiné par des débouchés atones et par la hausse continue des taux d'intérêt. Les taux d'emprunt d'État à 10 ans dépassent désormais 5 %, pour la première fois depuis 2008. L'attentisme lié aux débats budgétaires nationaux gèle de nombreux projets.

L'activité du transport routier de voyageurs (hors réseaux urbains) progresse au premier semestre 2026, mais elle reste toujours en dessous de ses niveaux d'avant la crise covid. Dans le même temps, les entreprises subissent de plein fouet l'envolée du prix du gazole professionnel (+ 64 % en glissement annuel), conjuguée à la hausse soutenue des coûts de détention de matériel et d'assurance.

Le ralentissement mondial accentue ces fragilités. Selon l'OCDE, la croissance mondiale décélèrerait à + 2,9 % en 2026. L'escalade des tensions géopolitiques au Moyen-Orient et les perturbations sur les routes maritimes pérennisent un pétrole et un gaz chers.

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 2026/2025 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2026 comparée à celle de décembre 2025.
- **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 2026, 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 2027

Le CNR fonde ses prévisions pour 2027 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 2027, 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 + 2,1 % des salaires en 2027, équivalente à l'inflation moyenne annuelle prévue pour 2026 dans le Projet de loi de finances 2027 (PLF 2027).

Le projet de financement pour la sécurité sociale pour 2027 (PLFSS 2027) modifie des paramètres de la réduction générale de charges (RGDU) et alourdit les charges de personnel des entreprises, en cas de versement de primes de partage de la valeur (PPV), d'intéressement, de participation ou d'épargne salariale. Cette réforme se traduirait par un surcoût sur le poste conducteur (salaire + charges) de + 0,5 %, 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 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 **		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
TRV scolaire - hors gazole	+ 2,8 %	+ 3,0 %	+ 3,0 %	+ 3,0 %	+ 2,7 %	+ 3,6 %

* Méthodes de calcul : §1 page 2

N.B. : les évolutions présentées dans les tableaux 3.1 portent sur **les composantes de coût de revient autres que le carburant**.

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

	2024	2025	2026
TRV scolaire - autocar standard	88,8 %	89,9 %	90,2 %

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 2024. Les postes de coût autres que le carburant représentent 88,8 % du coût total, soit 888 €. Ces coûts hors carburant (888 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 3 % entre 2024 et 2025.

3.2 - Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
TRV scolaire - avec gazole	+ 2,2 %	+ 8,3 %		+ 2,1 %	+ 6,0 %	

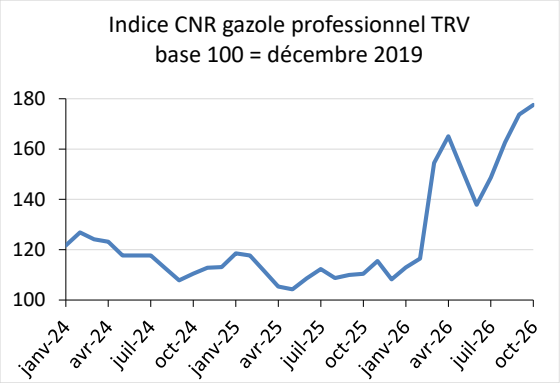
L'inflation des prix du gazole en 2026 exerce une influence majeure sur les évolutions du coût complet avec carburant.

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

4.1 - Gazole professionnel TRV

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Gazole professionnel TRV	- 4,3 %	+ 64,1 %		- 5,3 %	+ 39,4 %	

Historique sur 2026 : la crise au Moyen-Orient commencée le 28 février a entraîné une augmentation significative des prix des carburants. L'indice gazole professionnel (intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRV) progresse de + 39,4 % en moyenne annuelle.
Concernant la fiscalité, le taux de l'accise (*ex TICPE*) appliqué au gazole professionnel TRV est stable en 2026 (45,19 €/hl).



Hypothèses pour 2027 : 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 2027. Selon les dernières informations, les taux d'accises appliqués au gazole professionnel TRV seraient stables en 2027.

4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Conducteur TRV scolaire	+ 3,4 %	+ 2,2 %	+ 3,8 %	+ 3,6 %	+ 2,5 %	+ 3,8 %

Historique sur 2026 : l'indice Conducteur TRV scolaire (salaires + charges) enregistre une augmentation de + 2,5 % en moyenne annuelle en 2026. Les minima conventionnels de rémunération, servant de référence pour évaluer les variations de la composante salariale de l'indice, ont été revalorisés de + 1,3 % à compter du 1er janvier 2026 (accord social du 27 novembre 2025). L'instauration de la réduction générale dégressive unique (RGDU) de cotisations en janvier 2026 s'est traduite par une baisse des allègements, synonyme d'un accroissement de charges patronales pour les entreprises. L'indice tient compte des nouveaux taux de cotisations employeurs applicables au 1er janvier 2026.

Hypothèses pour 2027 : le scénario retenu pour 2027 ainsi que les hypothèses de variation des cotisations employeurs sont détaillées page 2.

4.3 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Structure TRV scolaire	+ 2,0 %	+ 3,0 %	+ 2,5 %	+ 2,3 %	+ 2,5 %	+ 3,7 %

Historique sur 2026 : l'indice Coûts de structure TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 2,5 % en 2026.

Hypothèses pour 2027 : le CNR retient une augmentation de + 2,5 % des coûts de structure correspondant à la prévision 2027 d'inflation sous-jacente des 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*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Matériel TRV scolaire	+ 3,1 %	+ 4,6 %	+ 2,6 %	+ 2,7 %	+ 3,6 %	+ 3,9 %

Historique sur 2026 : l'indice Matériel TRV scolaire augmente de + 3,6 % en moyenne annuelle. Les variations de prix de véhicules observées sur une année sont appliquées dans les indices CNR en janvier de l'année suivante. Les prix de véhicules moteurs suivis dans les indices progressent de + 2 %, tandis que les taux d'intérêt retenus dans les calculs atteignent leurs plus hauts niveaux depuis 2008. Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement des parcs (8 % cette année). La composante assurance augmente de + 7,7 % en 2026.

Hypothèses pour 2027 : le CNR retient une hypothèse minimale d'évolution des prix des matériels de + 1,7 %, prévision d'inflation retenue dans le Projet de loi de finances pour 2027. Selon de nombreux experts, les prix de matériels devraient augmenter avec l'adaptation des gammes aux futures normes environnementales. Le calcul tient compte du renouvellement progressif des parcs (cf. ci-dessus). Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ses prévisions les scénarios publiés par la *Banque de France*, soit un relèvement des taux compris entre + 0,4 et + 0,6 point en 2027.
Pour la composante *assurances*, le CNR retient une augmentation plus marquée de + 2,5 % (prévision d'inflation sous-jacente calculée par l'*Insee*). Selon les experts du secteur, l'inflation des tarifs des véhicules industriels supportée par les entreprises de transport depuis quelques années restera soutenue en 2027.

4.5 - Maintenance

	en glissement sur l'année			*en moyenne annuelle*		
	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026	2025 / 2024	2026 / 2025	2027 / 2026
Maintenance TRV scolaire	+ 2,4 %	+ 1,4 %	+ 2,1 %	+ 2,6 %	+ 1,9 %	+ 2,3 %

Historique sur 2026 : l'indice Maintenance TRV scolaire enregistre une inflation moyenne annuelle de + 1,9 % en 2026.

Cet indice retient trois composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 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 progressent de + 1,7 % en 2026. Les prix d'Adblue progressent en moyenne de + 15,9 % en 2026. La part de l'AdBlue dans le coût total d'un véhicule demeure minoritaire, en moyenne 0,2 %.

Hypothèses pour 2027 : 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 + 1,7 % 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 2027. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 2,1 % en 2027 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 : 2025 est calculé aux conditions économiques de décembre 2024.

TRV scolaire par autocar standard - Gazole

	Structure des indices TRV scolaire		
	2024	2025	2026
Pondérations en valeur	*déc-23*	*déc-24*	*déc-25*
Carburant	11,2 %	10,1 %	9,8 %
Maintenance	8,7 %	9,2 %	9,5 %
Matériel	22,8 %	23,9 %	26,8 %
Personnel de conduite	32,1 %	32,4 %	32,4 %
Structure	25,2 %	24,4 %	21,5 %
Total	*100 %*	*100 %*	*100 %*

6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

- Les variations de l'activité

  Le bilan 2026 et les prévisions 2027 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 (comme observée en 2025), 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 évènements 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 %), 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 a évolué en 2026, ainsi que les types de rupture retenus. 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 % à compter du 1er mars 2026 pour les entreprises membres des organisations signataires de l'accord du 11 février 2026.

- 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 2026 et aux prévisions 2027. En 2026, les tarifs de péages classe 3 ont augmenté de + 0,8 % en moyenne nationale pondérée par les trafics sur les réseaux. Pour 2027, le CNR établit une prévision à + 2,5 % pour les autocars standards, en tenant compte des dernières prévisions d'inflation annuelle disponibles calculées par l'*Insee* et des formules d'actualisation tarifaire des principaux réseaux autoroutiers.