



GOUVERNEMENT

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

GUIDE

# TRANSPORT SCOLAIRE ET MARCHÉS PUBLICS

Conclusions du groupe  
de travail mis en place par le  
plan d'action interministériel  
«transport scolaire»

Juillet 2023

# PRÉAMBULE

Le secteur des transports routiers est confronté depuis plusieurs années à une pénurie de personnels, et notamment de conducteurs. Ce phénomène a pris de l'ampleur depuis la crise sanitaire particulièrement dans le secteur des transports scolaires. Les difficultés de recrutement pèsent ainsi considérablement sur l'organisation des transports scolaires sur l'ensemble du territoire.

La rentrée scolaire 2022 a été particulièrement marquée par une pénurie de chauffeurs de bus. Olivier Dussopt, ministre du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion, Pap Ndiaye, ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse et Clément Beaune, ministre chargé des Transports ont présenté, à la fin de l'été 2022, les grandes lignes du « plan d'actions transports scolaires » porté par le Gouvernement.

Dans le cadre de ce plan interministériel, la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a animé un groupe de travail dès la rentrée 2022 pour définir avec les acteurs du secteur, fédérations professionnelles, représentants des collectivités autorités organisatrices des transports, des recommandations en vue de favoriser des marchés publics tenant compte du contexte de pénurie de conducteurs et de la nécessité de disposer du temps nécessaire pour optimiser les organisations du transport lui-même, au bénéfice des enfants. Les opérateurs ont ainsi souhaité engager des réflexions afin que les marchés publics puissent offrir davantage de souplesse et de visibilité aux cocontractants quant aux moyens humains mobilisés et tenir compte davantage des coûts salariaux, en hausse.

Ont participé aux travaux : les représentants de l'Etat (la DGITM pour le ministère chargé des Transports ; la direction des affaires juridiques du ministère de l'Economie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique ; la direction générale de l'enseignement scolaire du ministère de l'Education nationale et de la jeunesse) ;

les représentants des associations de collectivités - Régions de France, l'Association des maires de France (AMF), Intercommunalités de France, le Groupement des autorités responsables de transports (GART) ; les organisations professionnelles – la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (Anact). Ont également participé des représentants des Régions Grand Est, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et du Comité National Routier (CNR).

Le Groupe de travail a identifié des recommandations sur les marchés publics de transport scolaire après avoir approfondi trois thématiques :

- **La définition de l'offre de transport : expression des besoins, volumes de prestation ;**
- **L'élaboration et la passation du contrat : allotissement, forme du marché, durée du marché, critères d'évaluation des offres ;**
- **L'adaptation du contrat : indices utilisés dans les marchés, avenants, application des pénalités pour inexécution.**

Il s'est notamment appuyé sur les travaux réalisés par la FNTV et la première synthèse des indices et modalités de révision des marchés du 13 avril 2022, annexés au présent guide. Les réflexions du Groupe de travail ont été éclairées par des analyses juridiques de la direction des affaires juridiques du ministère de l'Economie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, reprises dans des encadrés précisant les règles de la commande publique.

# SOMMAIRE

- 5 LISTE DES RECOMMANDATIONS**
- 6 LA DÉFINITION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SCOLAIRE**
  - L'expression concertée des besoins de mobilité scolaire
  - La mutualisation des besoins de mobilité
- 10 L'ÉLABORATION DU MARCHÉ PUBLIC DE TRANSPORT SCOLAIRE**
  - La forme et durée du marché
  - Les critères d'évaluation des offres
  - L'allotissement des marchés publics
- 16 L'ADAPTATION DES MARCHÉS PUBLICS DE TRANSPORT SCOLAIRE À L'ÉVOLUTION DE LA CONJONCTURE**
  - Les modifications contractuelles et l'utilisation d'indices dans les marchés
  - L'application des pénalités pour inexécution du marché
- 21 LISTE DES PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL TRANSPORT SCOLAIRE ET MARCHÉS PUBLICS**
- 23 ANNEXES**

# Liste des recommandations

1

Favoriser l'utilisation de marchés forfaitaires ou à prix unitaire, voire le recours à des marchés avec des appels d'offre négociés, pour les nouveaux contrats portant sur le transport scolaire et en concertant sur des durées supérieures à celles offertes par les accords-cadres à bons de commande.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices**

2

Inciter dans les nouveaux contrats de transport scolaire des clauses de révision fréquentes, plus d'une fois par an, ou toutes autres clauses permettant une révision au plus près de l'évolution réelle des conditions économiques.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices**

3

Prendre en compte l'évolution des coûts du transport scolaire dans les marchés par la valorisation et l'actualisation d'indices adaptés au secteur, tels que ceux du Comité National Routier.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices**

4

Respecter un délai permettant à l'opérateur de recruter et de former les conducteurs entre la notification et le commencement d'exécution du marché.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices, opérateurs**

5

Recourir au « sourçage » dans les stratégies pluriannuelles d'allotissements, afin de garantir une distribution des lots cohérente avec les besoins de transport scolaire.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices, opérateurs**

6

Structurer localement un dialogue régulier entre les Autorités Organisatrices et l'Education nationale afin d'anticiper les contraintes d'organisation du transport scolaire (services académiques, établissements scolaires).

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Services académiques, établissements scolaires**

7

Expérimenter dans les marchés publics la valorisation de critères sociaux objectivables portant notamment sur l'aménagement des volumes horaires ou encore sur l'amélioration des conditions de travail.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Opérateurs**

8

Favoriser la mutualisation des contrats de services de transport d'une Autorité Organisatrice, ou expérimenter le groupement de commandes entre plusieurs services, ou a minima trouver des accords de mutualisation entre Autorité Organisatrice via des conventions de partenariat ou de délégation.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorités organisatrices**

9

Mettre à jour le guide « Les contrats publics du transport routier de voyageurs » de 2020 de la FNTV, en partenariat avec Régions de France, sur l'application des pénalités de retard.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : FNTV, Régions De France**

10

Dresser, avec l'ensemble des acteurs, le bilan de la diffusion du guide et de l'évolution des bonnes pratiques après la rentrée scolaire, chaque année à l'automne à partir de l'année suivant sa publication.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Ministère des Transports**

# La définition de l'offre de transport scolaire

L'expression concertée des besoins de mobilité scolaire

## ETAT DES LIEUX

Les services de transport scolaire sont mis en place pour répondre à un besoin de mobilité des élèves entre leur domicile et leur établissement scolaire. Ainsi, l'offre de transport doit pouvoir s'ajuster aux besoins locaux, connus par les établissements d'enseignement et les services déconcentrés de l'éducation nationale.

Le transport scolaire est un maillon à part entière de la chaîne éducative qui rythme la vie des élèves, par des temps de ramassage et de parcours plus ou moins longs et dont les perturbations sont susceptibles de bouleverser la scolarisation des élèves en ne leur permettant pas de se rendre à l'école à l'heure.

Néanmoins, fournir des services de transport scolaire qui s'adaptent à tous les territoires et tous les rythmes peut s'avérer difficile, d'autant plus dans un contexte de pénurie structurelle de conducteurs observée à l'échelle nationale. C'est particulièrement vrai dans les territoires ruraux, du fait de la faible densité de population.

Dès lors, les autorités organisatrices (AO), les services départementaux de l'éducation nationale et les établissements scolaires cherchent à échanger davantage sur le volume des besoins de transport, les changements anticipés pour chaque rentrée dans le fonctionnement des établissements, les possibilités de lissage des flux de transport. Les échanges au niveau local ne sont pas encadrés et reposent particulièrement sur des relations non formalisées dans un cadre institutionnel.

## RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA RÉGION GRAND EST SUR LA STRUCTURATION DU DIALOGUE LOCAL

La Région Grand Est a développé depuis un an une nouvelle pratique de dialogue en tant qu'AO avec les services de l'éducation nationale et les collectivités de son territoire.

Chaque année, les acteurs font le bilan de l'année scolaire qui s'est écoulé et partagent leurs premiers ressentis de la rentrée. Au mois de décembre, la Région envoie une circulaire, à toutes les communes et intercommunalités ainsi qu'aux services départementaux de l'éducation nationale les invitant à faire remonter, d'ici le mois de mars, leurs besoins en matière de transport scolaire pour la prochaine rentrée.

Le processus, formalisé par la circulaire, permet de prévoir un cadre d'échange clair et stable, d'instaurer une culture du dialogue entre acteurs et de mobiliser les parties prenantes autour de l'action conjointe de la Région et des services de l'éducation.

La Région Grand Est expérimente l'adaptation des horaires et du fonctionnement des établissements scolaires sur le réseau du Haut-Rhin, en partenariat avec les services de l'éducation nationale et les établissements scolaires. Cette expérimentation doit permettre d'appréhender les impacts sur l'organisation pédagogique et structurelle des établissements au-delà des horaires. Les retours d'expérience à l'issue de cette expérimentation pourraient aboutir à de nouvelles préconisations.

### RECOMMANDATION

Structurer localement un dialogue régulier entre les Autorité Organisatrice et l'Education nationale afin d'anticiper les contraintes d'organisation du transport scolaire.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Services académiques, établissements scolaires, Autorité Organisatrice, opérateurs**

## La mutualisation des besoins de mobilité

### ETAT DES LIEUX

Selon le panorama relatif à l'organisation des services de transport publié en janvier 2021 par la FNTV et qui figure en Annexe 1, les services réguliers et les services de transport scolaire sont conventionnés séparément dans 75 % des marchés.

La demande de transport scolaire représente un volume limité et concentré sur certaines plages horaires, ce qui conduit à des contrats de travail à temps partiel pour les conducteurs. Les besoins de transport périscolaire, aussi limités, sont satisfaits à des plages horaires différentes de celles du transport scolaire. Si les deux situations semblent pouvoir être complémentaires, en pratique, la mutualisation des services se révèle compliquée, en partie du fait de l'éclatement des compétences des collectivités en matière scolaire, périscolaire et de mobilité.

La mutualisation des services de transport scolaire avec d'autres services ou entre AO nécessite d'adopter des formes de contrats mixtes ou de recourir à des marchés passés pour l'exécution de prestations similaires (au sens de l'article R. 2122-7 du CCP, voir encadré juridique n°1) dont la pratique n'est pas encore répandue au sein des services d'achat et de commande publique des collectivités.

#### Encadré juridique n°1 - Cadre du marché de prestations similaires

Aux termes de l'article R. 2122-7 du code de la commande publique (CCP), l'acheteur peut passer un marché de travaux ou de services sans publicité ni mise en concurrence préalables ayant pour objet la réalisation de prestations similaires à celles qui ont été confiées au titulaire d'un marché précédent passé après mise en concurrence. Toutefois, une telle procédure est soumise à des conditions : il faut que le premier marché ait indiqué la possibilité de recourir à cette procédure pour la réalisation de prestations similaires, que la mise en concurrence du premier marché ait pris en compte le montant total envisagé, y compris celui des nouveaux travaux ou services, et que ce marché similaire soit conclu dans les trois ans à compter de la notification du marché initial.

L'article R. 2122-7 du CCP reprend les dispositions de l'article 32 de la directive n° 2014/24/UE sur la passation des marchés publics. La directive évoque plus précisément de nouveaux travaux ou services consistant dans la répétition de travaux ou de services

similaires conformes à un projet de base ayant fait l'objet du marché initial.

Le marché de prestations similaires permet donc à la personne publique ayant conclu un premier marché d'acquiescer des prestations similaires mais qui ne peuvent toutefois être quasi-identiques. Par conséquent, le marché de prestations similaires est un marché à part entière que le pouvoir adjudicateur peut négocier de gré à gré avec le titulaire du marché initial.

Dès lors qu'il s'agit de marchés distincts, la passation d'un marché de prestations similaires n'a pas d'effet sur la durée du premier marché, laquelle ne peut dépasser quatre ans pour un accord-cadre, sauf dans le cas des exceptions prévues par l'article L. 2125-1 du CCP. En cas de contentieux, le juge pourrait invalider un marché de prestations similaires qui serait quasi identique au premier car cela constituerait un contournement des règles de la commande publique.



## RETOURS D'EXPÉRIENCE DU SYNDICAT MIXTE DU PAYS DE MAURIENNE SUR LA MUTUALISATION DES SERVICES

Le syndicat mixte du Pays de Maurienne (Savoie) a conclu un accord avec la région Auvergne-Rhône-Alpes pour financer un service de transport périscolaire en complément du transport scolaire, ce qui a permis d'augmenter le volume horaire des conducteurs employés par le transporteur.



## RETOURS D'EXPÉRIENCE DE LA RÉGION OCCITANIE SUR LE GROUPEMENT DE COMMANDES

La Région Occitanie mène des réflexions sur la mise en place d'une centrale d'achats afin de mutualiser les différentes prestations de transport, permettant ainsi de dépasser les problématiques attachées aux différents types de marché (forfaitaire et accords-cadres à bons de commande) et obtenir une plus grande flexibilité pour intégrer des offres de transport variées (ex : scolaire, périscolaire, régulier...) (voir encadré juridique n°2).

### Encadré juridique n°2 - Cadre du groupement de commandes

En application de l'article L. 2113-6 du code de la commande publique, « des groupements de commandes peuvent être constitués entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés ».

Dans le cadre d'un groupement de commandes composé d'acheteurs soumis au code de la commande publique, ses membres peuvent être soumis à des règles de passation différentes. Dans cette hypothèse, le groupement de commandes doit mettre en œuvre les règles les plus strictes applicables à l'un des membres du groupement.

En l'espèce, un groupement de commande composé à la fois d'entités adjudicatrices et de pouvoirs adjudicateurs devra par la suite appliquer les règles de passation relatives au pouvoir adjudicateur pour l'ensemble de ses marchés.

En outre, l'article L. 2113-7 du code de la commande publique oblige les acheteurs qui souhaitent constituer un groupement de commandes à signer une convention constitutive du groupement qui en définit les règles de fonctionnement.

## RECOMMANDATION

Favoriser la mutualisation des contrats de services de transport d'une Autorité Organisatrice, ou expérimenter le groupement de commandes entre plusieurs services, ou a minima trouver des accords de mutualisation entre Autorité Organisatrice via des conventions de partenariat ou de délégation.

→ **Responsable de la mise en œuvre : Autorité Organisatrice**

# L'élaboration du marché public de transport scolaire

## La forme et durée du marché

### ETAT DES LIEUX

Les accords-cadres à bons de commande annuels ont été historiquement utilisés dans le transport scolaire, eu égard à la souplesse qu'ils offrent pour répondre aux besoins de l'AO pour une durée de quatre ans. Toutefois, toute évolution de la prestation requiert une modification de l'accord-cadre, procédure plus lourde qu'un simple avenant.

Les accords-cadres, conclus pour une durée maximale de quatre ans, ont un impact sur la visibilité de la relation contractuelle des opérateurs de transport pour pérenniser les emplois et amortir les investissements des opérateurs, portant notamment sur le matériel roulant.

Une dérogation existe pour étendre les accords-cadres au-delà de la durée de droit commun, jusqu'à huit ans. Elle prend en compte l'objet du contrat ou les investissements amortissables nécessaires à l'exécution du contrat. Néanmoins cette possibilité de dérogation ne paraît pas applicable aux conditions spécifiques d'exploitation des transports scolaires (par exemple : non admission par la jurisprudence de l'amortissement des véhicules comme justification).

Les régions recourent de plus en plus à des marchés forfaitaires ou à prix unitaires, délaissant progressivement les accords-cadres à bons de commande.

Le panorama FNTV de 2021 (voir Annexe 1) a mis en évidence une tendance à l'augmentation des durées des contrats dans les nouveaux marchés, dont plus de la moitié ont une durée comprise entre 6 et 8 ans. Les pratiques demeurent hétérogènes entre les régions, et près de 43% des nouveaux contrats ont une durée comprise entre 1 et 5 ans, proportion en légère progression entre 2018 et 2021.

Régions de France souligne la complexité administrative découlant de ces rallongements progressifs de la durée des marchés par la multiplication des avenants nécessaires pour adapter le service à minima à chaque rentrée scolaire.

Des ordres de services pourraient permettre d'adapter la prestation, en cours d'exécution du marché, sans modifier les termes du contrat.

## RETOURS D'EXPÉRIENCE DE LA RÉGION GRAND EST SUR LA PROCÉDURE AVEC NÉGOCIATION

Depuis 2019, la Région Grand Est renouvelle ses contrats de transport scolaire en marchés publics à prix unitaire sur une durée de 7 ans. Pour les opérateurs, cette durée facilite le recrutement et la fidélisation des personnels, lesquels sont autant d'éléments essentiels pour la continuité du service public.

Depuis la rentrée 2022, la Région Grand Est a également mis en place une procédure de marchés négociés. Cette procédure permet, au travers du dialogue entre AO et opérateurs, de tendre vers une meilleure adéquation entre l'offre cible souhaitée par la Région (pour répondre à son obligation en matière de transport scolaire) et les moyens en exploitation au sein de l'entreprise dans un objectif de continuité de service public (particulièrement dans un contexte de tension sur le métier de conducteurs). La procédure permet également aux opérateurs de faire des suggestions pour améliorer les services, les candidats pouvant proposer des alternatives issues de leur connaissance du terrain. Cette approche permet à l'autorité organisatrice comme à l'opérateur d'optimiser les moyens déployés.

Le code de la commande publique (voir encadré juridique n°3) prévoit le recours à ce type de procédure avec négociation, fondée sur le statut de pouvoir adjudicateur et selon deux justifications : l'impossibilité pour la région de définir avec suffisamment de précision les spécifications techniques du marché de transport scolaire, d'une part, et le contexte particulièrement exceptionnel de pénurie de conducteurs, d'autre part.

Cette procédure innovante pour les marchés publics de transport scolaire a retenu l'attention des AO et des opérateurs par la souplesse offerte au regard des enjeux qui pèsent sur le transport scolaire, dont l'évolution des effectifs, les objectifs de transition énergétique, la pénurie des conducteurs, etc.

### Encadré juridique n°3 - Cadre de la procédure avec négociation

S'agissant des pouvoirs adjudicateurs, la procédure avec négociation est définie à l'article L. 2124-3 du code de la commande publique. Elle permet à l'acheteur de négocier les conditions du marché avec un ou plusieurs opérateurs économiques.

Elle ne peut être mise en œuvre que dans certaines hypothèses limitativement énumérées à l'article R. 2124-3 du code précité. Le pouvoir adjudicateur doit justifier que les conditions de recours qui s'interprètent strictement, sont remplies.

Ainsi, dans l'hypothèse où les AO agissent en tant que pouvoir adjudicateur, les cas d'ouverture sont limitativement définis et l'acheteur doit les justifier.

En effet, le juge administratif procède à un contrôle étendu des conditions justifiant la mise en œuvre de la procédure avec négociation qui peut prononcer l'annulation de la procédure, dans le cadre d'une saisine en référé précontractuel ou la résiliation du contrat en cas de recours au fond en contestation de sa validité introduit par un tiers.

• • •



Les règles applicables à la procédure avec négociation, définies aux articles R. 2161-12 à 23 du code de la commande publique, diffèrent selon que cette dernière est passée par un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice. Les délais minimaux de réception des candidatures et des offres ne sont par exemple pas les mêmes.

En outre, conformément aux articles R. 2161-13 et R. 2161-17 du CCP, applicables aux pouvoirs adjudicateurs, les documents de la consultation doivent indiquer les exigences minimales que doivent respecter les offres. Aucune négociation sur ce point

n'est autorisée, ni par ailleurs sur les critères d'attribution. Le pouvoir adjudicateur doit aussi informer par écrit tous les soumissionnaires dont les offres n'ont pas encore été éliminées de tous les changements apportés aux spécifications techniques ou aux autres documents de la consultation. Ces changements ne peuvent porter sur les exigences minimales initialement fixées.

Enfin, la négociation doit en toutes circonstances être conduite dans le respect du principe d'égalité de traitement entre tous les soumissionnaires.

L'exécution du contrat de transport scolaire nécessite une phase de préparation de la part de l'opérateur, une fois que le marché lui a été notifié (par exemple : achat de véhicules, recrutement de conducteurs, mise en place du système billettique, etc.). Cette phase de préparation opérationnelle peut prendre un certain temps compte tenu, notamment, de la complexité du marché, en particulier le nombre de lignes à assurer ou encore les caractéristiques des véhicules exigées par le contrat telles que l'âge des véhicules ou encore l'apposition des couleurs du réseau.

Il est recommandé qu'un délai raisonnable soit prévu dans le marché, qui facilitent la prévention des risques de retard dans la mise en œuvre des services de transport scolaire et la pénalisation des usagers.

## RECOMMANDATIONS

Favoriser l'utilisation de marchés forfaitaires ou à prix unitaire, voire le recours à des marchés avec des appels d'offre négociés, pour les nouveaux contrats portant sur le transport scolaire et en concertant sur des durées supérieures à celles offertes par les accords-cadres à bons de commande.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorité Organisatrice**

Respecter un délai permettant à l'opérateur de recruter et de former les conducteurs entre la notification et le commencement d'exécution du marché.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Autorité Organisatrice, opérateurs**

## Les critères d'évaluation des offres

### ETAT DES LIEUX

Les marchés publics de transport scolaire reposent sur plusieurs critères : prix, critères socio-économiques et environnementaux correspondant aux attentes de l'AO. Même si la pondération entre ces différents critères est variable d'un territoire à l'autre, selon le panorama FNTV de 2021 (voir Annexe 1), sur les 13 régions métropolitaines, dix prévoient en moyenne une pondération prix/critères techniques et sociaux dans les contrats jusqu'à 60%/40%.

Sur les critères sociaux et environnementaux, il est recommandé d'assurer une juste valorisation tenant compte des efforts effectués. Par exemple, le verdissement des flottes de véhicules nécessitant des investissements importants pour l'opérateur, la pondération doit être cohérente avec les coûts d'investissement pour encourager le candidat à se positionner sur cette offre. Il en est de même sur les critères sociaux.

Il est également recommandé de travailler sur des critères discriminants au regard des pratiques constatées qui permettent d'éviter que tous les candidats le remplissent d'emblée, ce qui revient alors à ne privilégier qu'un seul critère, celui du prix.

Les AO semblent se montrer réticentes à fixer des critères portant sur la qualité managériale ou la qualité de vie au travail (et portant par exemple sur prévention des risques psychosociaux, ou la formation des conducteurs). En effet, ils peuvent être considérés comme relevant de la politique générale de l'entreprise et manqueraient de lien direct avec l'objet du marché, entraînant un risque juridique potentiel pour les contrats. Ils constituent pourtant des indicateurs de l'attrait de la profession et par là-même de la pérennité du service. Les AO attirent l'attention sur le manque de capacité d'expertise, d'objectiver ou de contrôler sur ces critères.

Il est rappelé que les acheteurs publics ont la possibilité de questionner les candidats sur le prix affiché, pour lutter contre les offres anormalement basses dans les délégations de service public. A ce titre, la structure des coûts du comité national routier (CNR) donne des ordres de grandeur pertinents. Ainsi les coûts dans le transport scolaire sont constitués par les postes d'énergie (gazole professionnel) et de maintenance, de matériel et de structure et de conducteurs. La masse salariale des conducteurs représente 30% des coûts du transport scolaire.

La FNTV propose des exemples de critères sociaux qui pourraient être testés :

- Engagements en termes d'insertion professionnelle de personnes éloignées de l'emploi pour l'exécution du marché ;
- Politique de formation des personnels affectés au marché : plan de formation et nombres d'heures ;
- Adhésion à une « Charte sociale » ;
- Engagement sur un volume horaire minimum pour les contrats à temps partiel.

## RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA RÉGION OCCITANIE SUR LES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX

Dans ses nouveaux appels d'offres depuis février 2023, la Région Occitanie a intégré un critère «qualité environnementale et énergétique» qui est établi sur la base des classifications Crit'Air des véhicules et des énergies utilisées. Ce critère est complété par des attendus tenant à l'âge des véhicules et de la motorisation, selon leur catégorie assortie de la prise en compte des véhicules ayant fait l'objet d'un rétrofit. La classification des véhicules selon leur vignette Crit'Air est établie selon les dispositions de l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du Code de la Route. Un bonus est également prévu pour les candidats qui utilisent un dispositif permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de particules (a minima une réduction de 10%).

### RECOMMANDATION

Expérimenter dans les marchés publics la valorisation de critères sociaux et environnementaux objectivables portant notamment sur l'aménagement des volumes horaires ou encore sur l'amélioration des conditions de travail.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Opérateurs**

## L'allotissement des marchés

### ETAT DES LIEUX

A la suite du transfert de compétences opéré par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), les régions ont généralement revu leur politique d'allotissement. Les marchés publics de transport scolaire font l'objet d'allotissement lors des procédures d'appel d'offres avec un découpage permettant difficilement de réaliser les synergies nécessaires afin d'optimiser l'exploitation de ces services, les opérateurs répondant sur un lot circonscrit.

Le guide sur les contrats publics de transport routier de voyageurs publié en 2020 par la FNTV, en partenariat avec Régions de France, comporte des préconisations valables pour le transport scolaire et encourage à éviter les allotissements trop restreints, lesquels entraîneraient également des charges administratives pour l'AO. En particulier il est recommandé d'éviter un allotissement se limitant à la desserte d'un seul établissement.

Les AO peuvent recourir aux allotissements mixtes, c'est-à-dire des lots qui comprennent des services de transport différents tels que du transport régulier et du transport scolaire.

D'après le guide FNTV précité, les allotissements mixtes « ont l'avantage de permettre le ré-enchaînement entre des services scolaires et des services réguliers, d'augmenter les taux d'occupation des véhicules, de réduire les temps partiels subis par les conducteurs et de générer des économies en termes de matériel roulant et d'émissions polluantes ». Le recours aux allotissements mixtes doit s'effectuer de manière cohérente entre des services de transport présentant des caractéristiques semblables et compatibles, par exemple en termes d'horaires ou de types de véhicules utilisés.

L'étape du « sourçage », encadrée par les articles R. 2111-1 et suivants du code de la commande publique, est primordiale pour préparer un marché permettant de faire coïncider au mieux les offres de transport avec les besoins exprimés dans les cahiers des charges. Elle consiste notamment à recueillir « l'avis des opérateurs économiques sur les caractéristiques envisagées du marché : périmètre (matériel et/ou géographique), allotissement, durée, prestation de base et prestations supplémentaires, variantes ». Ainsi elle permet de tenir compte dans l'élaboration du marché des éléments de contexte ou d'innovation telles que la transition énergétique et la pénurie de conducteurs.

### RECOMMANDATION

Recourir au « sourçage » dans les stratégies pluriannuelles d'allotissements, afin de garantir une distribution des lots cohérente avec les besoins de transport scolaire.

→ **Responsables de la mise en oeuvre : Autorité Organisatrice, opérateurs**

# L'adaptation des marchés publics de transport scolaire à l'évolution de la conjoncture

## Les modifications contractuelles et l'utilisation d'indices dans les marchés

### ETAT DES LIEUX

En général, les marchés publics de transport scolaire souscrits par les AO régionales sont révisés une fois par an et seules quelques régions ont intégré une clause de révision en cours d'année en cas de dérapage d'un indice (source : panorama FNTV, janvier 2021). Les modifications de ces contrats sont encadrées par le code de la commande publique (voir encadré juridique n°4).

Les nouveaux contrats ont tendance à prévoir des révisions plus fréquentes, jusqu'à trois fois par an. La situation reste néanmoins hétérogène selon les régions.

La FNTV rappelle que la révision des marchés par avenant permet d'intégrer dans les contrats en cours les nouveaux indices du Comité National Routier (CNR) sur le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport scolaire, lesquels tiennent compte de l'évolution du SMIC et surtout des réévaluations salariales négociées dans le cadre des négociations annuelles obligatoires de branche.

Les indices objectivent l'évolution des coûts et rendent compte de la réalité de l'activité de l'opérateur de transport. Dans les faits, les contrats de transport scolaire prennent en compte des indices qui varient selon les régions. La prise en compte des indices produits par le CNR pour le transport routier de voyageur (TRV) tend toutefois, progressivement, au fur et à mesure du renouvellement des contrats à se généraliser, (source : panorama FNTV réalisé en janvier 2021).



## Les indices du Comité National Routier

Le CNR a développé des indices relatifs au «Transport scolaire par autocar standard», produits depuis l'été 2022 sur le coût de revient du transport scolaire. Ils permettent de faciliter les négociations contractuelles sur l'indexation grâce à des données stables et fiables, suivies à l'échelle nationale, et mises à jour régulièrement. Ces indices peuvent être utilisés par les AO dans leurs contrats. Le CNR propose un outil de simulation pour visualiser l'impact des évolutions de chaque indice pondéré sur les contrats. (Cf. présentation en Annexe 2)

L'utilisation des indices, peut justifier la révision des contrats afin d'éviter une déconnexion du contrat avec la situation réelle. Il est en effet fréquent qu'un décalage entre situation et coût se produise dans les marchés de transport scolaire qui sont encore pour la plupart révisés une fois par an, en septembre, sur la base du dernier indice connu datant de le plus souvent du mois de juin ou juillet.

## Encadré juridique n°4 - Règles applicables à toute modification d'un contrat

Toute modification d'un contrat est régie par les articles L. 2194-1 à 3 et R. 2194-1 à 10 du code de la commande publique (CCP) pour les marchés publics et L. 3135-1 à 2 et R. 3135-1 à 9 pour les concessions. Si le Conseil d'État considère, dans son avis du 15 septembre 2022, qu'une modification « sèche » du prix est possible, celle-ci doit néanmoins être effectuée dans le respect des dispositions précitées.

La modification du prix peut s'effectuer sur le fondement de la modification rendue nécessaire par une circonstance imprévisible mentionnée aux articles R. 2194-5 et R. 3135-5 du CCP, ou sur celui des modifications de faible montant fixées aux articles R. 2194-8 et R. 3135-8 du CCP.

Dans les deux cas, il convient d'évaluer l'impact financier de la modification envisagée afin de s'assurer qu'elle respecte le plafond de 50% du montant du contrat initial prévu pour la modification pour circonstances imprévisibles et de 10% ou 15% pour la modification de faible montant.

L'impact de certaines modifications, à l'instar de celles relatives aux formules de révision des prix,

peut être difficilement évaluable au moment où il est envisagé la modification du marché. Dans ces conditions, il reste néanmoins possible d'exécuter le marché modifié jusqu'à ce que les conséquences financières de cette modification effectivement constatées sur le montant initial du contrat atteignent le seuil réglementaire prévu, au-delà duquel il sera nécessaire de passer un nouveau marché, et sous réserve qu'il ne soit pas d'ores-et-déjà acquis, à la date de la modification en cause, que le seuil est dépassé.

S'agissant des modifications de faible montant, le Conseil d'État estime que l'autorité contractante doit s'interroger sur l'opportunité de telles compensations, notamment lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir pour effet de couvrir même partiellement la part de la dégradation des charges ou des recettes que l'interprétation raisonnable du contrat devrait normalement laisser à la charge de l'opérateur économique car elle relève des aléas normaux inhérents à l'exécution de tout contrat.





### Indemnisation des charges extracontractuelles en cas de circonstances exceptionnelles

Au-delà des dispositions précitées, le Conseil d'Etat autorise sur le fondement de la théorie de l'imprévision à procéder à une indemnisation spécifique de l'opérateur.

Ainsi, lorsqu'une circonstance imprévisible provoque un bouleversement temporaire de l'économie du contrat, « les parties peuvent conclure, sur le fondement de la théorie de l'imprévision, une convention d'indemnisation dont le seul objet est de compenser les charges extracontractuelles subies par le titulaire ou le concessionnaire en lui attribuant une indemnité »\*.

L'indemnité d'imprévision relève d'un régime juridique autonome des règles de modification du contrat et peut être une alternative ou se combiner avec une

modification du contrat si celle-ci n'a pas été de nature à résorber la totalité du préjudice d'imprévision subi par le titulaire.

Lorsque le bouleversement de l'équilibre économique du contrat perdure définitivement de telle sorte qu'il ne peut être compensé ni par une modification du contrat, ni par l'octroi d'une indemnité d'imprévision, alors son caractère permanent fait obstacle à la poursuite de l'exécution du contrat. Dans ces conditions, l'imprévision devient un cas de force majeure justifiant la résiliation du contrat.

La résiliation peut être prononcée unilatéralement par l'acheteur, par voie conventionnelle, ou demandée par le titulaire à l'acheteur (ou au besoin devant le juge du contrat).

\*Conseil d'Etat avis du 15 septembre 2022 précité

Dans le cadre de leurs relations contractuelles, l'AO et son opérateur de transport scolaire peuvent convenir de modifier le contrat et en particulier le prix de ce dernier, y compris les indices utilisés, en cas de modifications de faible montant, de modifications rendues nécessaires par une circonstance imprévisible ou, dans des situations particulières justifiées par le recours à la théorie de l'imprévision (encadré ci-dessus).

## RECOMMANDATIONS

Inciter dans les nouveaux contrats de transport scolaire des clauses de révision fréquentes, plus d'une fois par an, ou toutes autres clauses permettant une révision au plus près de l'évolution réelle des conditions économiques.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorité Organisatrice**

Prendre en compte l'évolution des coûts du transport scolaire dans les marchés par la valorisation et l'actualisation d'indices adaptés au secteur, tels que ceux du Comité National Routier.

→ **Responsable de la mise en oeuvre : Autorité Organisatrice**

## L'application des pénalités pour inexécution du marché publics

### ETAT DES LIEUX

Le droit de la commande publique permet de pénaliser le co-contractant en cas d'inexécution totale ou partielle du marché (voir encadré juridique n°5). Ces sanctions sont déterminées contractuellement par les parties et présentent un caractère dissuasif nécessaire pour garantir la bonne exécution du marché, mais sans pour autant décourager les potentiels attributaires.

En tant que parties au marché, les transporteurs acceptent le principe des pénalités, définies contractuellement au préalable. Toutefois, dans un nombre limité d'AO, une application automatique des pénalités peut être observée alors même que le transporteur n'est pas nécessairement responsable de la situation, par exemple lorsque cela résulte d'un manque de personnel dans le cadre d'une pénurie nationale. Les montants appliqués sont parfois conséquents en comparaison avec le prix de la prestation journalière de transport scolaire.

Les pénalités pour inexécution totale ou partielle du contrat peuvent être modulées et l'AO peut en tout état de cause y renoncer. En effet, l'application de pénalités prévues au contrat n'est pas obligatoire, il est légalement possible pour l'AO de tenir compte du contexte politico-économique, de circonstances imprévisibles, de crises sanitaires ou d'autres aléas. Par exemple, dans le cadre de la crise liée au COVID-19, le Gouvernement a préconisé aux acheteurs publics, considérant la situation, de ne pas appliquer les clauses de pénalité.

Ainsi l'application des pénalités de retard doit s'apprécier à la lumière des circonstances locales, notamment au vu des plans d'actions susceptibles d'être déployés par les parties pour adapter l'offre de transport et limiter les impacts de la pénurie de conducteurs.

**Encadré juridique n°5 - Cadre des pénalités pour inexécution totale ou partielle du contrat**

Il est toujours possible de renoncer, aux pénalités de retard prévues au contrat, notamment lorsque la mise en œuvre des pénalités peut avoir de lourdes conséquences financières pour l'entreprise.

En outre, la force majeure, des circonstances exceptionnelles ou un « fait de l'administration », ici de l'AO, ayant empêché le cocontractant de respecter les délais d'exécution prévus au contrat constituent des causes exonératoires de la responsabilité du titulaire résultant de retards d'exécution du contrat. Dans ces

différents cas, l'acheteur ne peut infliger à son cocontractant des pénalités de retard.

Par ailleurs, la renonciation peut être unilatérale (par décision motivée de l'autorité compétente) ou contractuelle.

[https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/daj/marches\\_publics/conseil\\_acheteurs/fiches-techniques/execution-marches/penalites-ds-mp-2019.pdf?v=1569416266](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/marches_publics/conseil_acheteurs/fiches-techniques/execution-marches/penalites-ds-mp-2019.pdf?v=1569416266)

**RECOMMANDATION**

Mettre à jour le guide « Les contrats publics du transport routier de voyageurs » de 2020 de la FNTV, en partenariat avec Régions de France, sur l'application des pénalités de retard.

→ **Responsables de la mise en œuvre : FNTV, Régions De France**

# Liste des participants au groupe de travail Transport scolaire et marchés publics

Structure	Représentant	Fonction
Ministère Transports/DGITM	Claire BARITAUD	Sous-directrice
Ministère Transports/DGITM	Céline MOUVET	Cheffe de pôle
Ministère Transports/DGITM	Lionel KANIEWSKI	Chef de bureau
Ministère Transports/DGITM	Camille BAUDELIN	Cheffe de projet
Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse	Céline KERENFLEC'H	Adjointe à la secrétaire générale
Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse / DGESCO	Christophe GEHIN	Chef de service
Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse	Valérie LABSY	Chargée d'études
Ministère de l'Économie des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique / DAJ	Naim MEDJAHED	Chef de bureau
Ministère de l'Économie des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique / DAJ	Arsène CONROY	Consultant juridique
Régions de France	David HERRGOTT	Conseiller
Région Nouvelle-Aquitaine	Didier DUCHIER	Directeur
Région Occitanie	Jean-Franck CORNAC	Directeur
Région Grand Est	Michel SAUVAGE	Directeur

Groupement des Autorités responsables des Transports (GART)	Guy LEBRAS	Directeur général
GART	Nancy ARTHOZOUL	Conseillère juridique
Intercommunalités de France	Carole ROPARS	Conseillère
Association des maires de France (AMF)	Sébastien FERRIBY	Conseiller
AMF	Louise LARCHER	Conseillère technique
AMF	Mélodie BLANCO BENEITEZ	Conseillère technique
Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV)	Ingrid MARESCHAL	Déléguée général
FNTV	Gilles LEFEBVRE	Président de la commission juridique
FNTV	Corinne FLAMENT	Conseillère
FNTV	Catherine CHAPELON	Conseillère
FNTV	Sasha CARDOSO	Responsable juridique
Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP)	Stéphanie LOPES D'AZEVEDO	Directrice
UTP	Marine LE CHAPALAIN	Conseillère juridique
Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE)	Jean-Marc RIVERA	Délégué général
OTRE	Clément VERDIE	Président de Conseil de Métier
OTRE	Jean-François PECH	Président de Conseil de Métier
Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (Anact)	Yann-Gaël G FOURQUIER	Délégué
Comité national routier (CNR)	Alexis GIRET	Directeur
CNR	Séverine LONGUEPEE	Chargée d'études

# Annexes

1. Panorama contractuel du transport interurbain de voyageurs au 1<sup>er</sup> janvier 2021 - Fédération nationale des transports de voyageurs

2. Présentation des indices CNR TRV Scolaire - Comité national Routier



## Panorama contractuel du transport interurbain de voyageurs au 1<sup>er</sup> janvier 2021

Au 1<sup>er</sup> semestre 2021, les délégués régionaux de la FNTV ont été sollicités pour regrouper les informations relatives aux conventions liant les opérateurs aux AOM en 2021 dans chaque département. Ces travaux constituent une mise à jour du dernier panorama élaboré en 2018.

Le panorama est constitué de 9 cartes différentes :

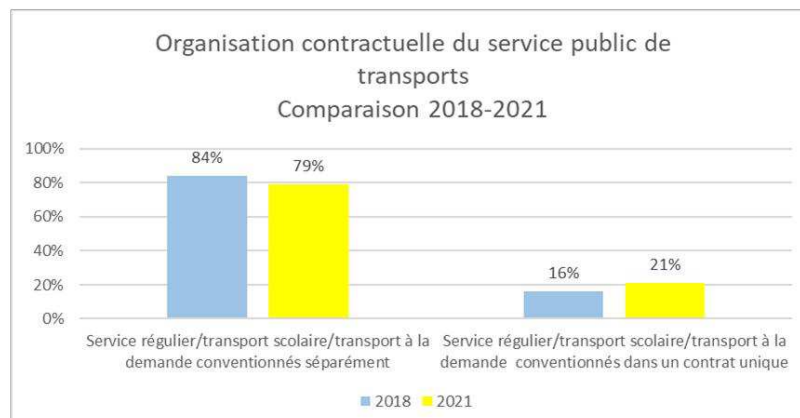
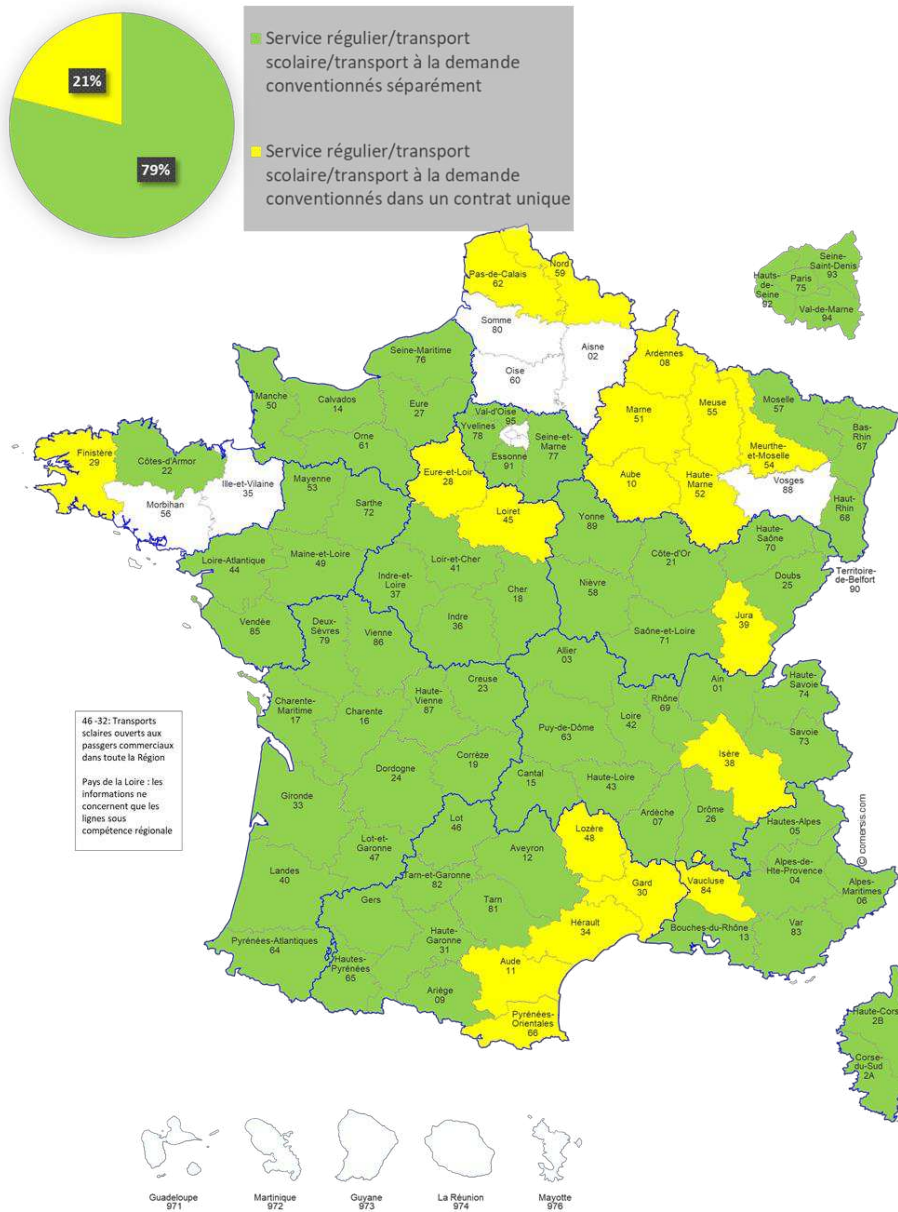
1. L'organisation contractuelle du service public des transports
2. La tarification unique et l'harmonisation tarifaire
3. Le conventionnement des services réguliers ordinaires (SRO)
4. La politique d'allotissement des services réguliers ordinaires (SRO)
5. La durée des conventions des services réguliers ordinaires (SRO)
6. La durée des conventions des transport scolaires (SATPS)
7. La politique de gratuité des transport scolaires (SATPS)
8. Le type de collectivité détenant la compétence transport
9. La répartition des critères prix et techniques dans la notation des appels d'offres.

Cette dernière carte a été réalisée par KEOLIS. Elle permet d'observer la répartition des critères prix et techniques dans la notation des appels d'offres.



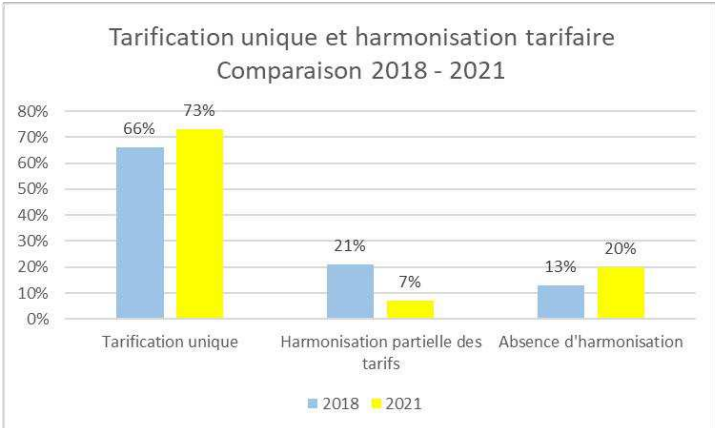
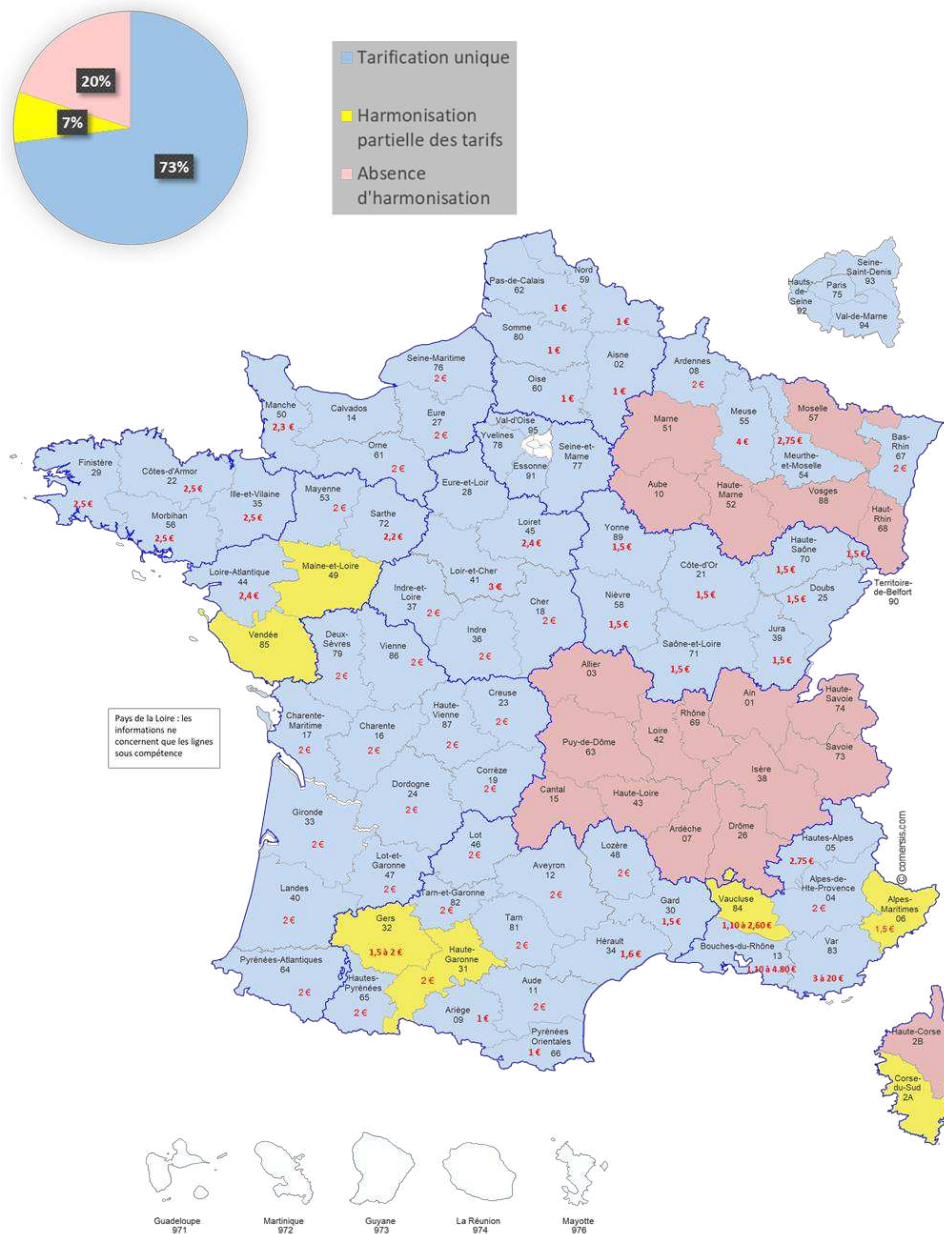
# 1. L'organisation contractuelle du service public des transports

## Organisation contractuelle du service public de transports en 2021



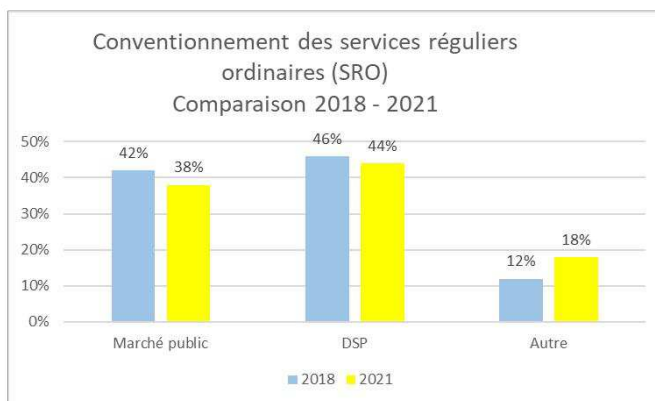
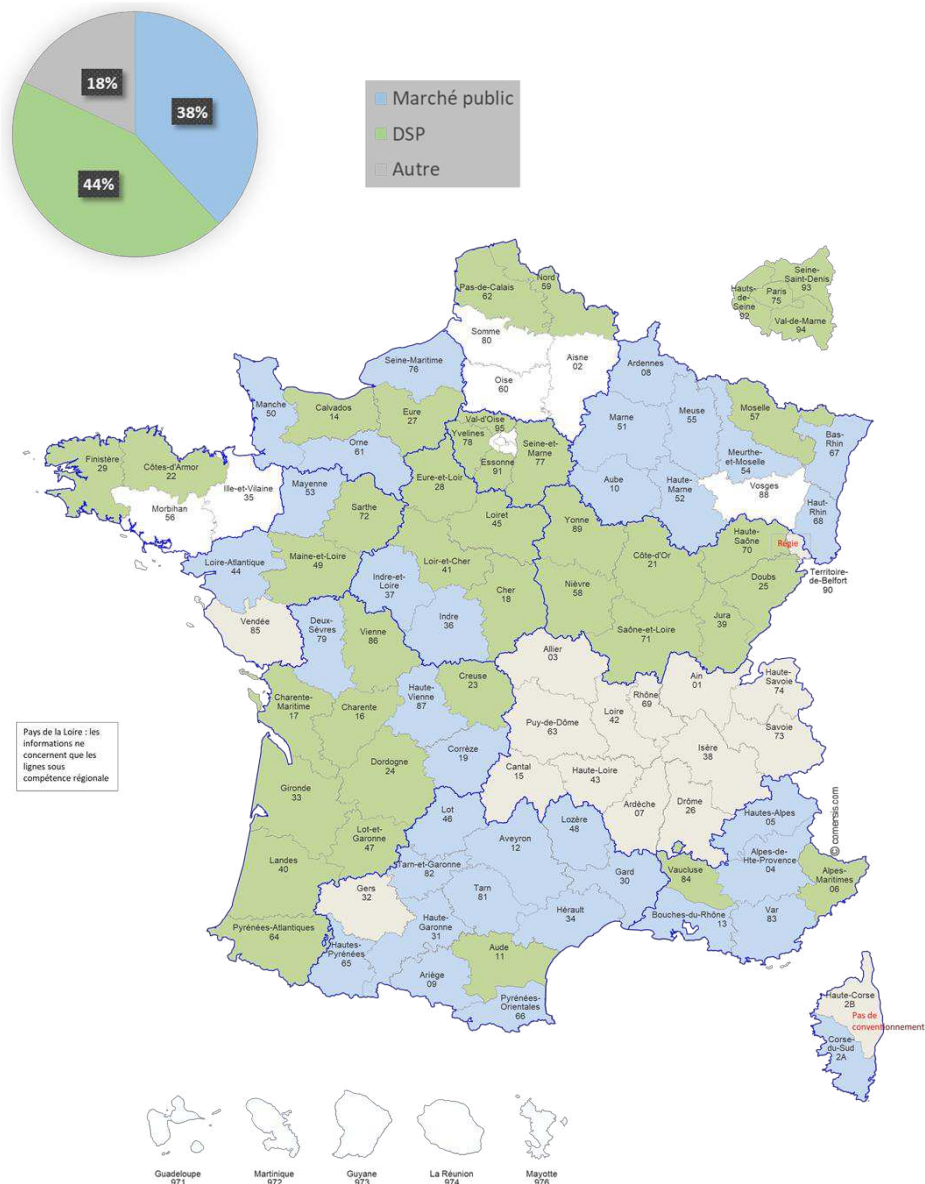
## 2. La tarification unique et l'harmonisation tarifaire

### La tarification unique et l'harmonisation tarifaire en 2021



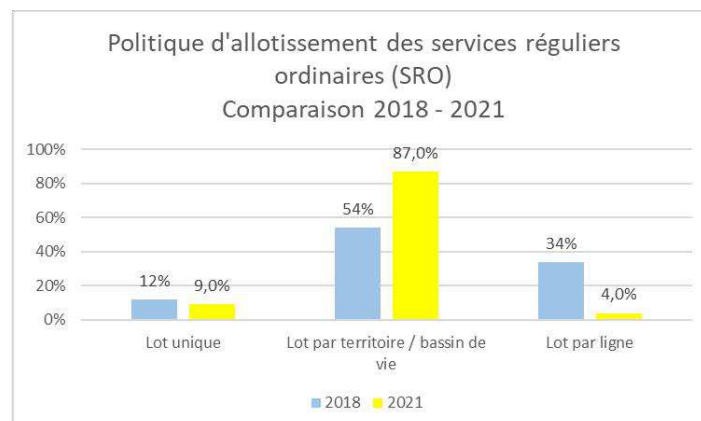
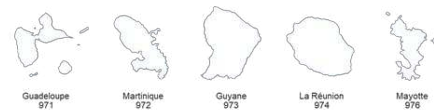
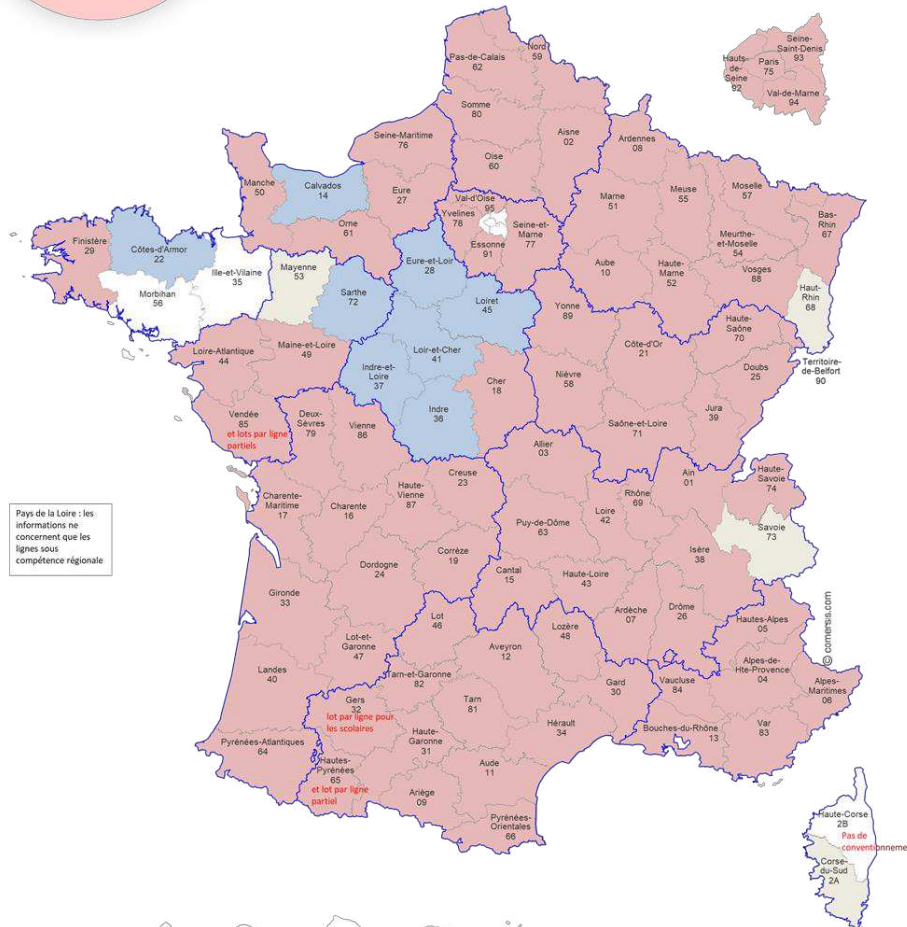
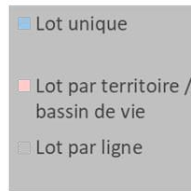
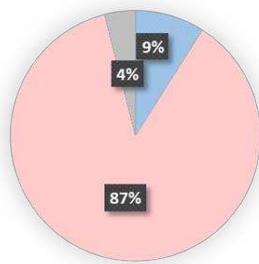
### 3. Le conventionnement des services réguliers ordinaires (SRO)

#### Le conventionnement des services réguliers ordinaires (SRO) en 2021



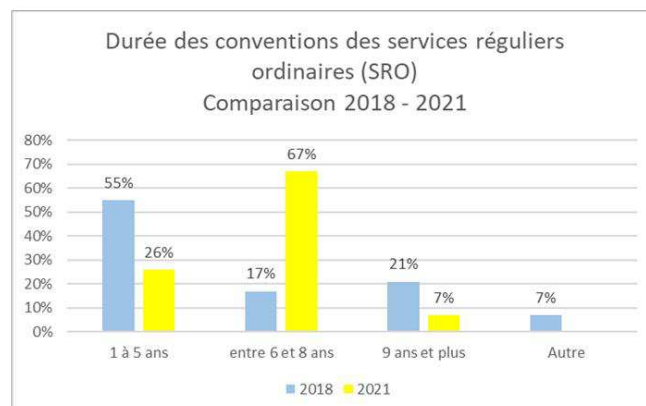
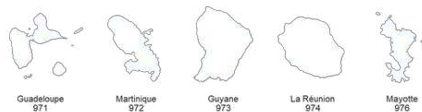
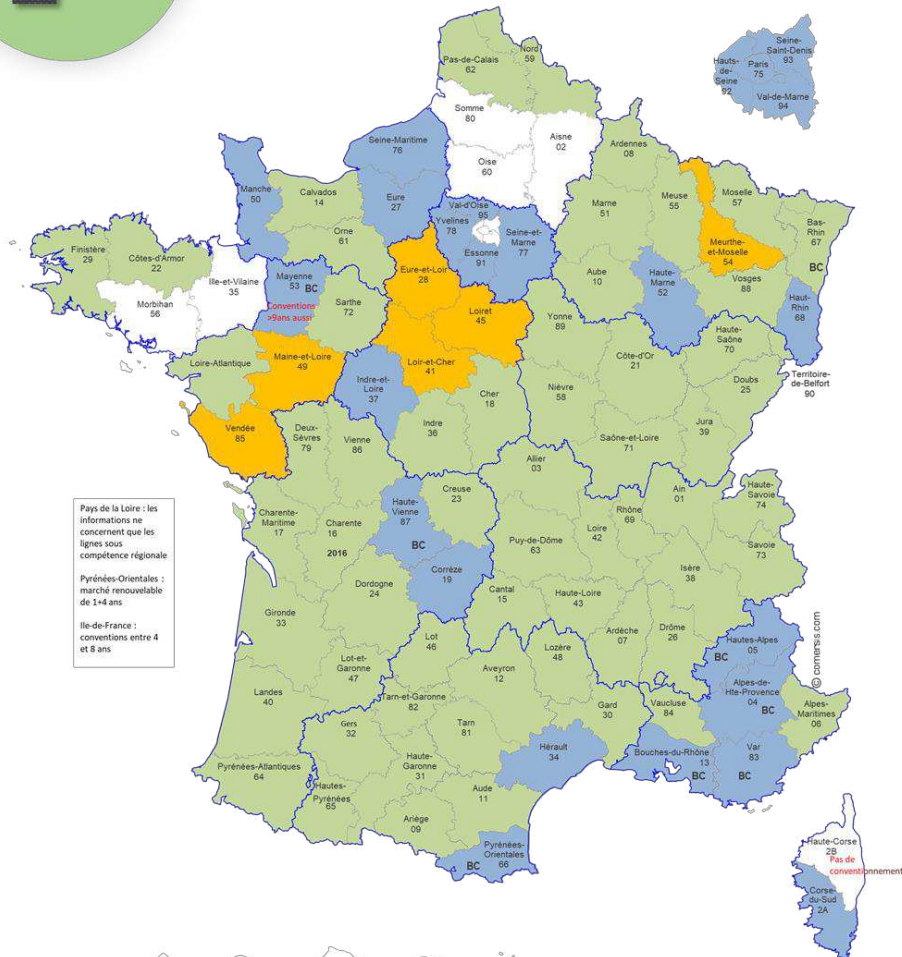
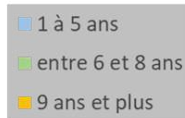
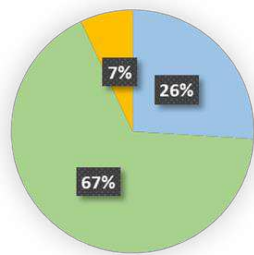
## 4. La politique d'allotissement des services réguliers ordinaires (SRO)

### La politique d'allotissement des services réguliers ordinaires (SRO) en 2021



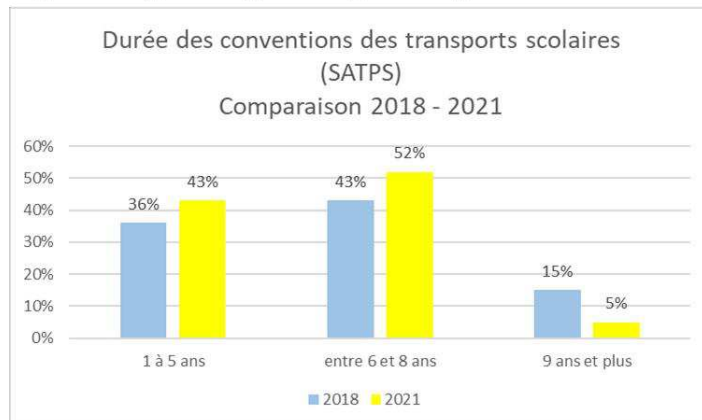
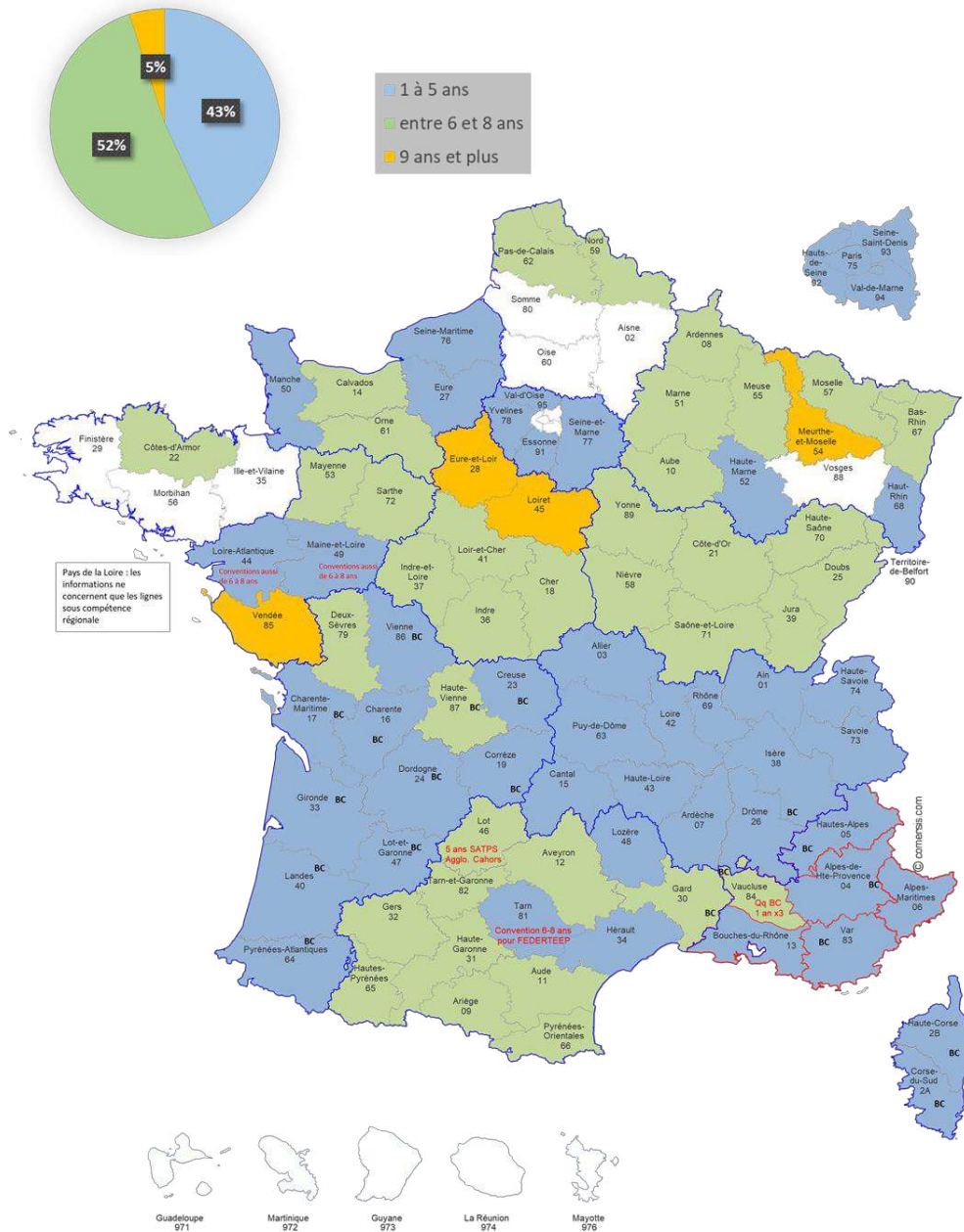
## 5. La durée des conventions des services réguliers ordinaires (SRO)

### La durée des conventions des services réguliers ordinaires (SRO) en 2021



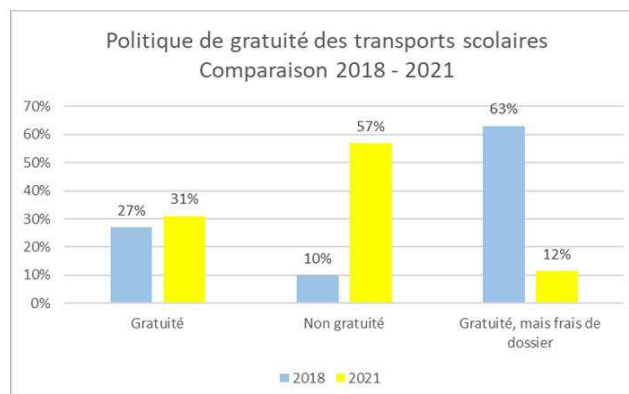
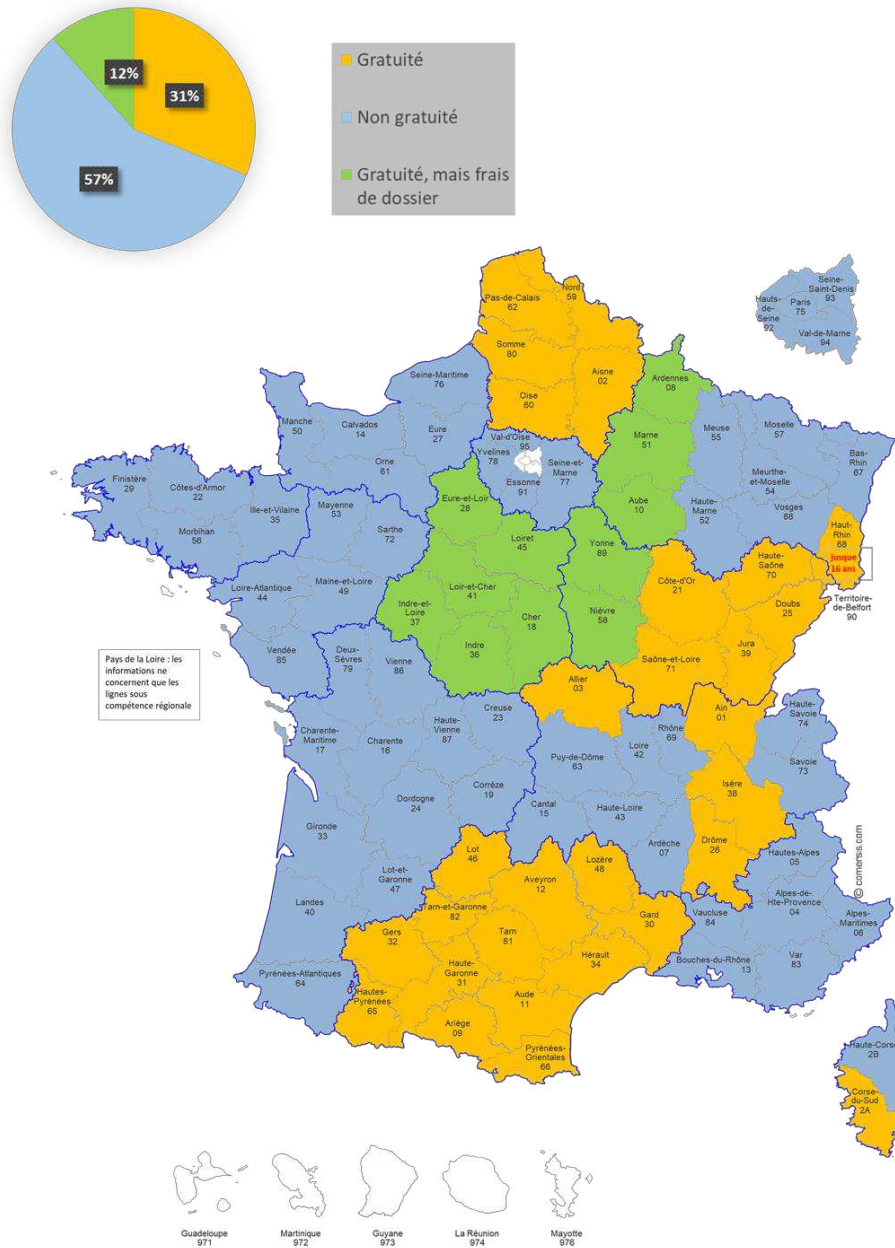
## 6. La durée des conventions des transport scolaires (SATPS)

### La durée des conventions des transports scolaires (SATPS) en 2021



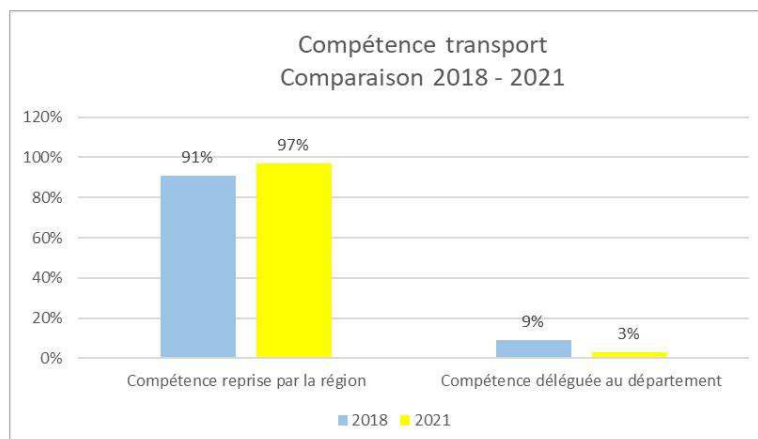
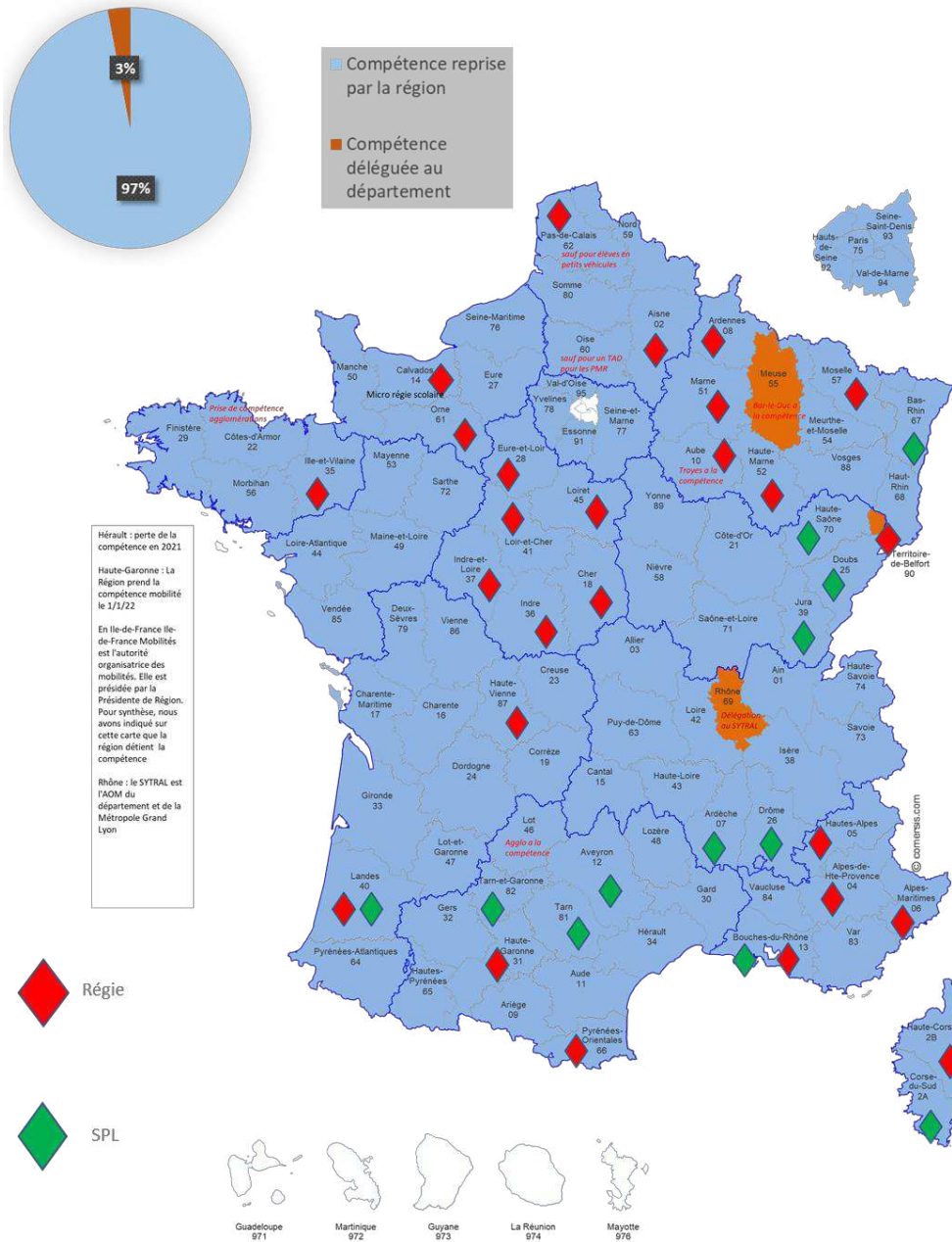
## 7. La politique de gratuité des transports scolaires (SATPS)

### La politique de gratuité des transports scolaires (SATPS) en 2021



## 8. Le type de collectivité détenant la compétence transport

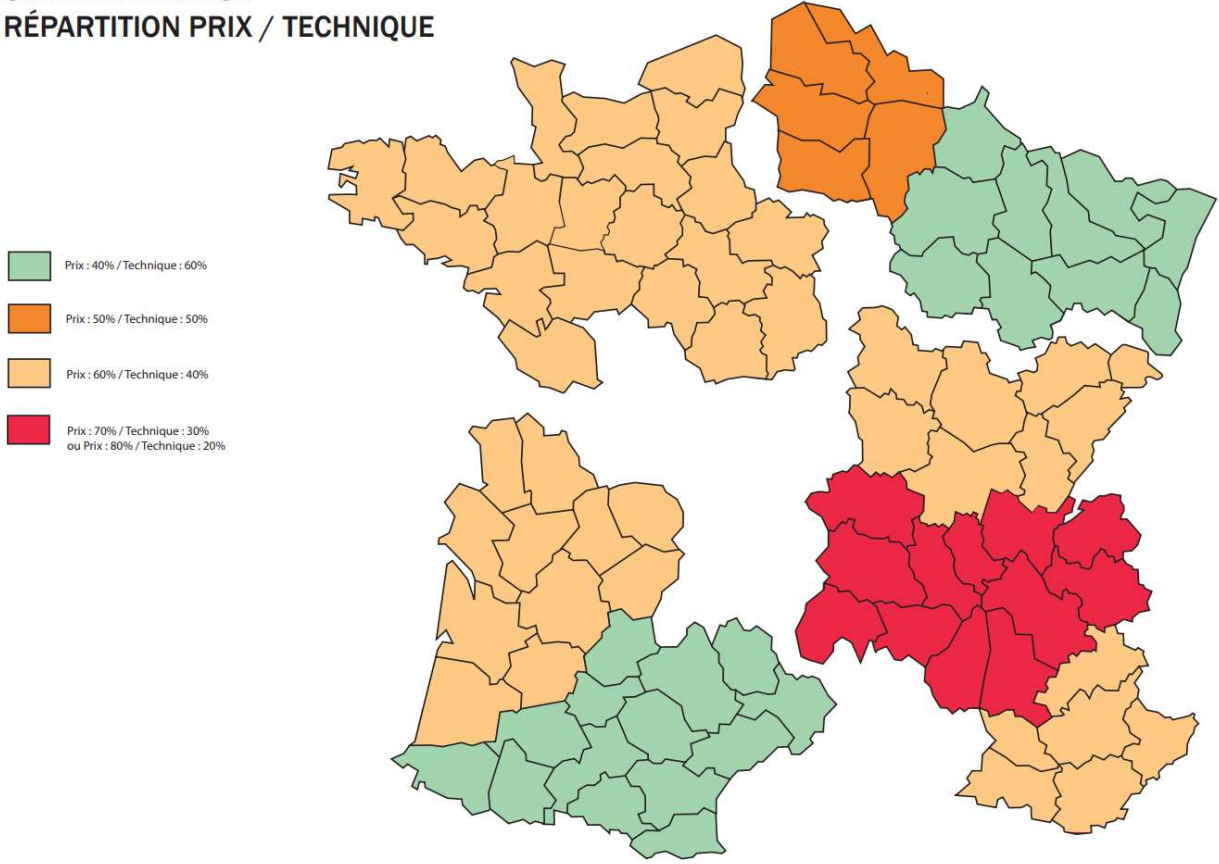
### Le type de collectivité détenant la compétence transport en 2021





# 9. La répartition des critères prix et techniques dans la notation des appels d'offres

**CARTE DE FRANCE  
RÉPARTITION PRIX / TECHNIQUE**

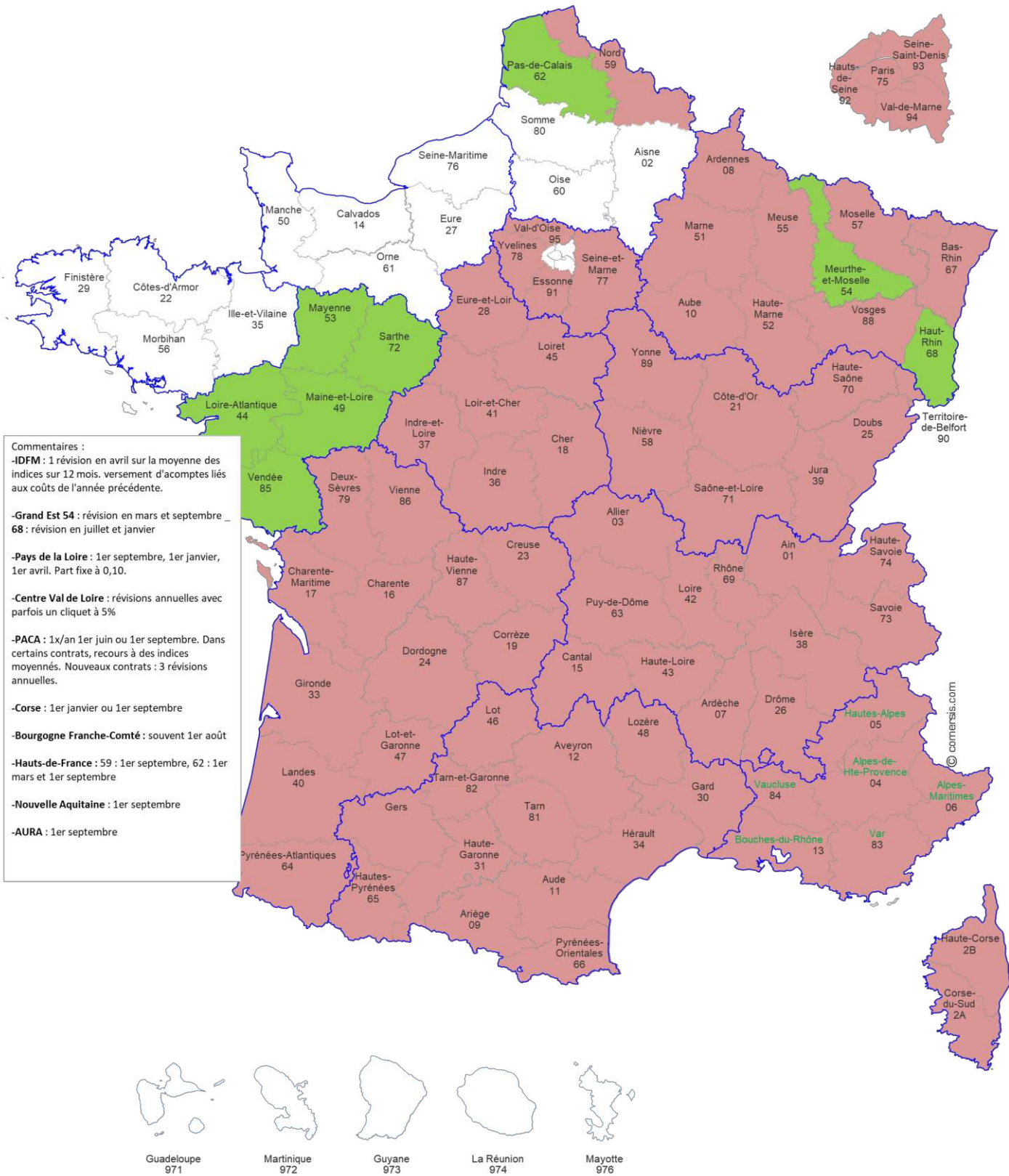


Source : Keolis 2021

# Indices et modalités de révision des marchés

**Première synthèse  
au 13 avril 2022**

# La fréquence de révision des contrats par les AOM régionales



Contrats en cours



Une révision annuelle



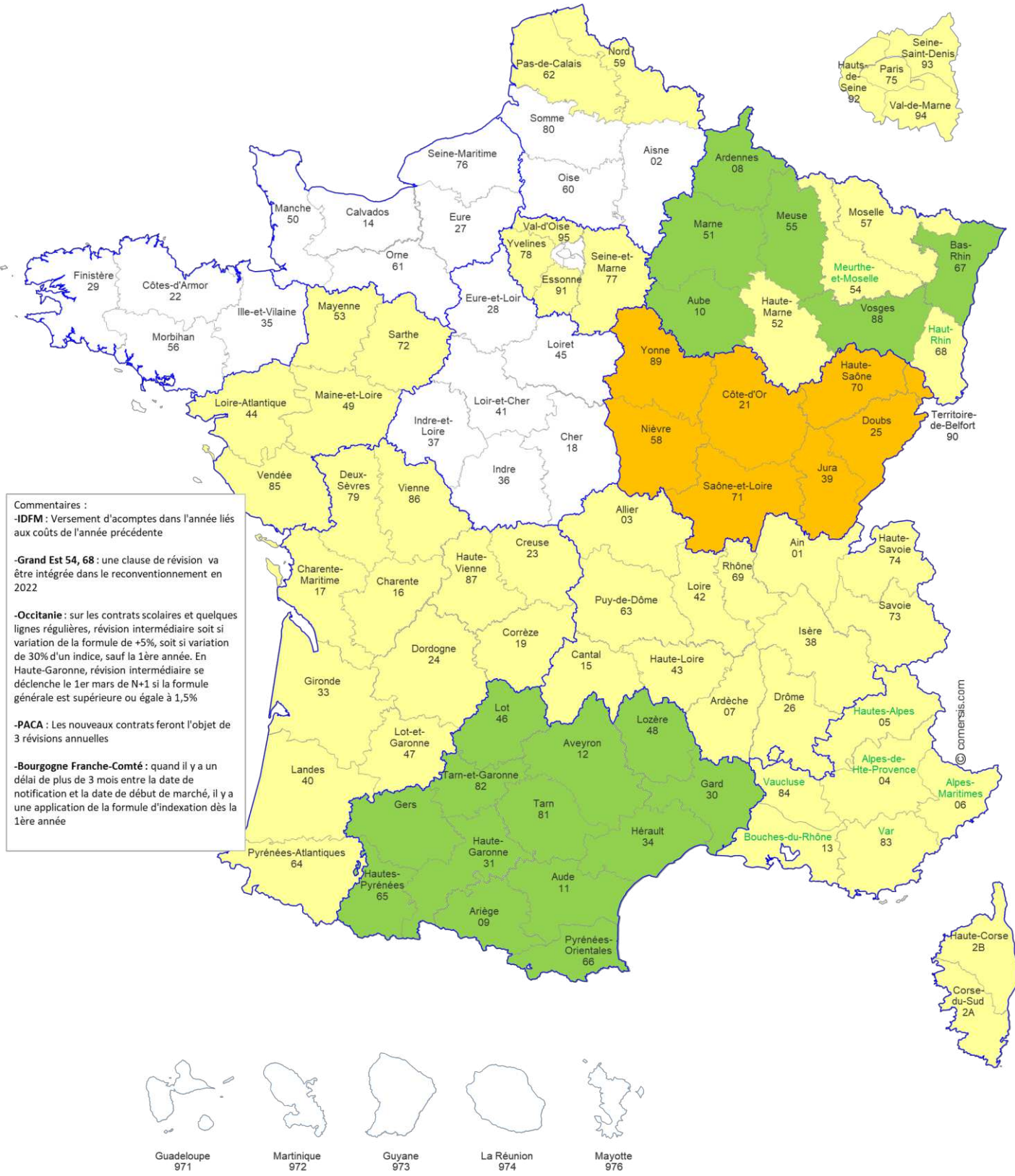
Au moins 2 révisions annuelles

Nouveaux contrats

Police

Police

# La présence d'une clause de révision par les AOM régionales des contrats en cours d'année en cas de dérapage d'indice



## Contrats en cours



Absence de clause de révision

Révision la première année si déclenchement tardif du marché

Présence d'une clause de révision

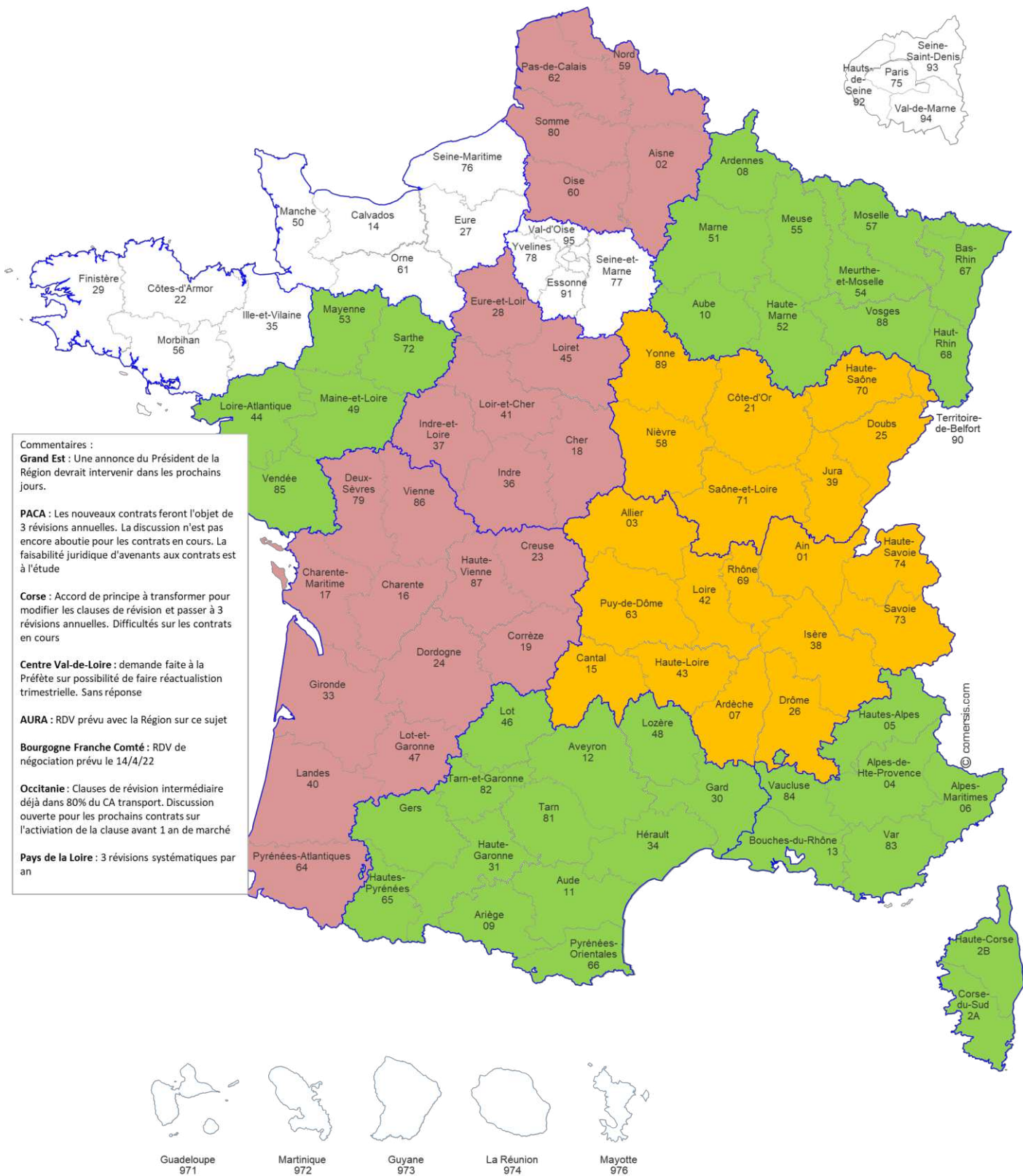
## Nouveaux contrats

Police

Police

Police

# L'état des négociations en cours suite à l'invitation du Ministre des transports à réviser par anticipation les formules du fait des hausses des prix des carburants



Absence de négociations



Négociations prévues

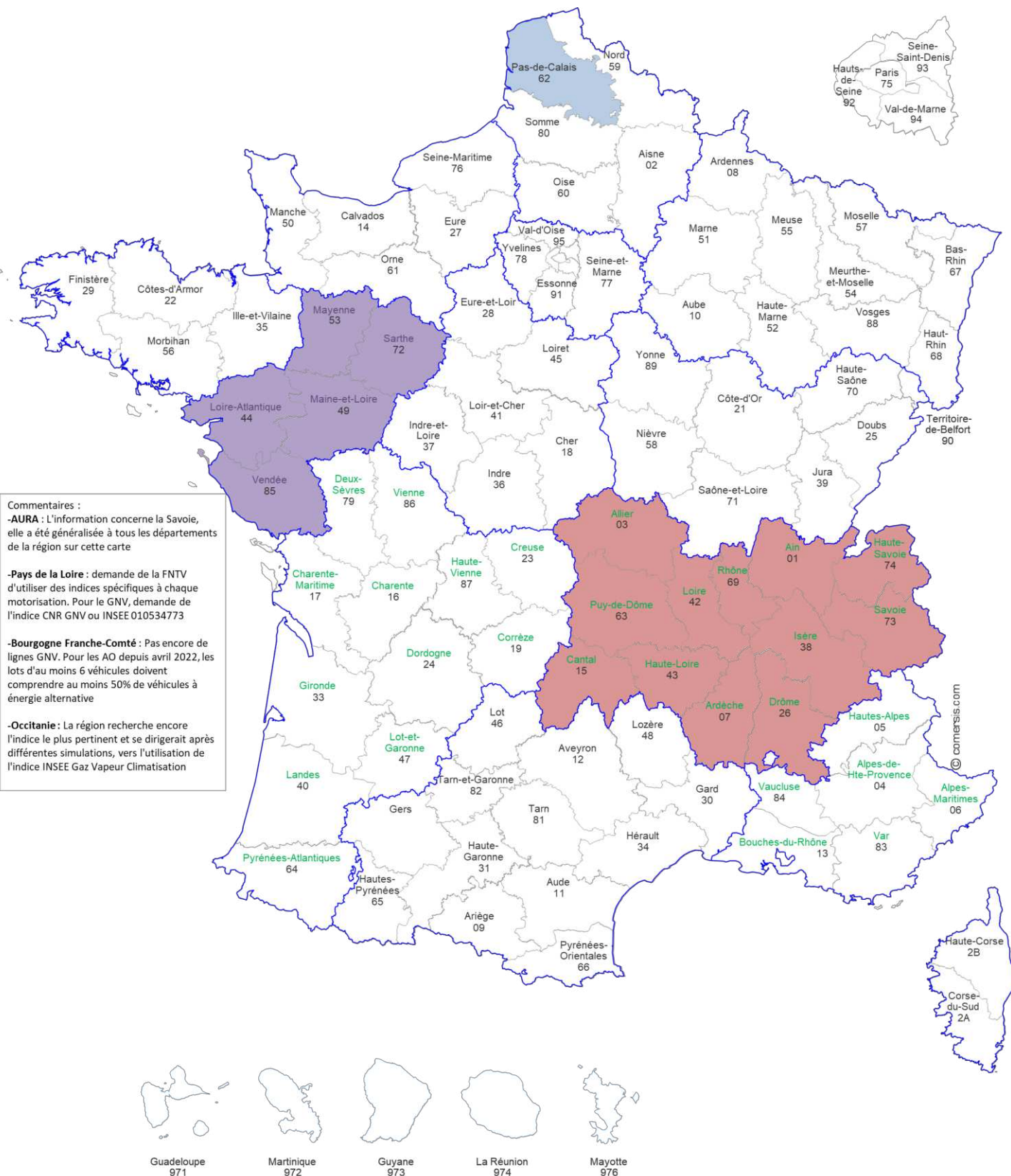


Négociations démarrées, plusieurs révisions annuelles ou révisions en cas de hausse déjà intégrées





# Les indices utilisés dans leurs contrats par les AOM régionales pour le GNV



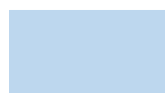
## Contrats en cours

## Nouveaux contrats



Indice INSEE 010534775 prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 35.23 – Commerce du gaz par conduites aux entreprises consommatrices finales

Police



Indice INSEE 010534773 prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 35.23 – Commerce du gaz par conduites

Police



Indice CNR carburant GNV

Police

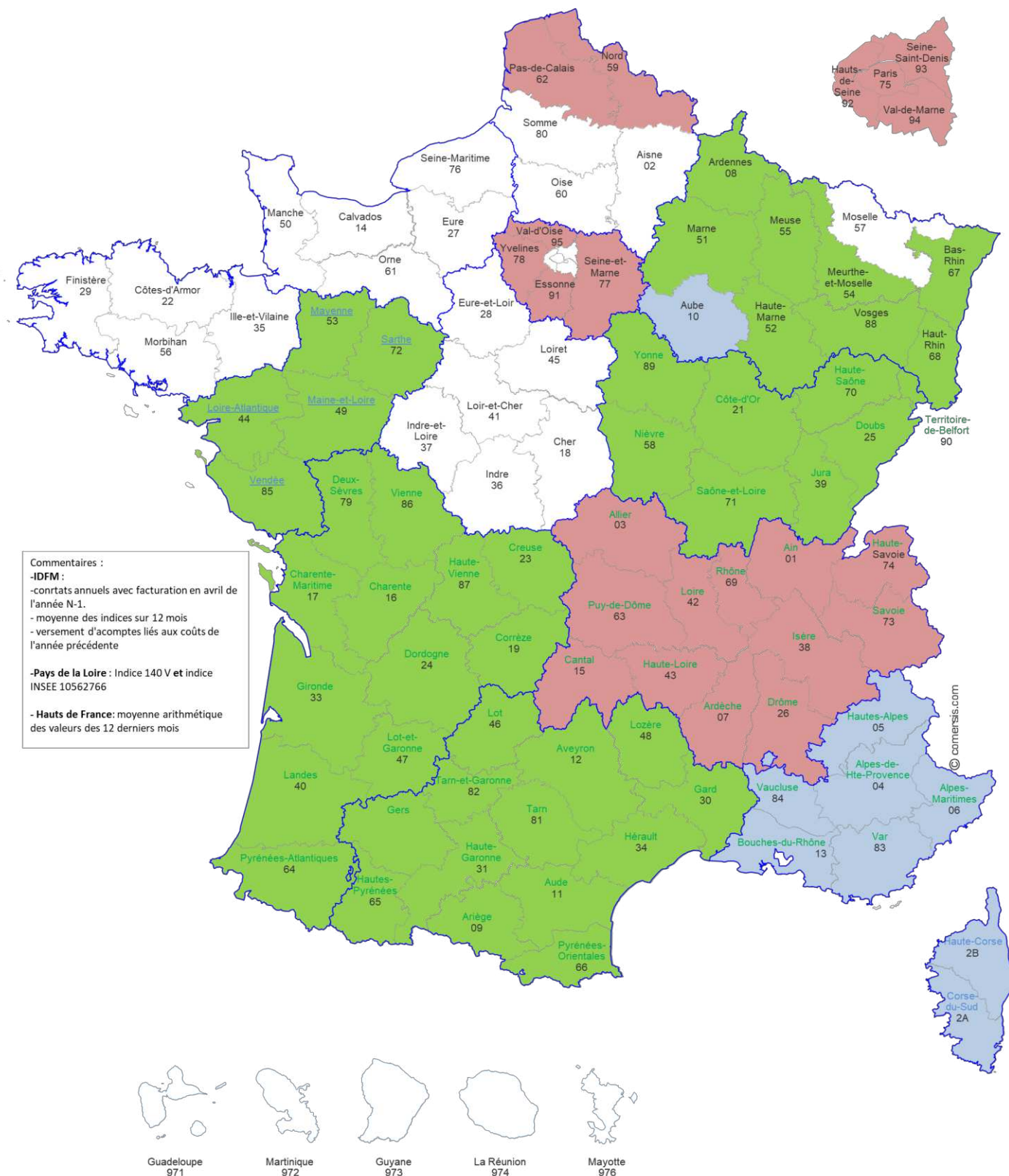


Indice CNR IPP électricité, gaz, vapeur et air conditionné

Police



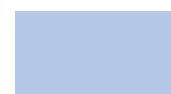
# Les indices utilisés dans leurs contrats par les AOM régionales pour les salaires



## Contrats en cours



Indice INSEE 001565190 mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Transport et entreposage (NAF rév. 2 section H) - Base 100 en décembre 2008



Police

Indice INSEE 010562766 trimestriel des taux de salaire horaire des ouvriers - Transports et entreposage (NAF rév. 2, niveau A38 HZ) - Base 100 au T2 2017



Indice CNR ou 140 V

## Nouveaux contrats

Police

Police

Police

## Présentation des indices CNR TRV Scolaire

29/11/2022



Alexis GIRET  
Directeur



Séverine LONGUÉPÉE  
Chargée d'études

© 2022 Comité National Routier  
Tous droits réservés.

Comité national routier  
75007 PARIS  
Tél. +33 (0)1 53 59 12 72  
[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)  
E-Mail : [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)

# SOMMAIRE

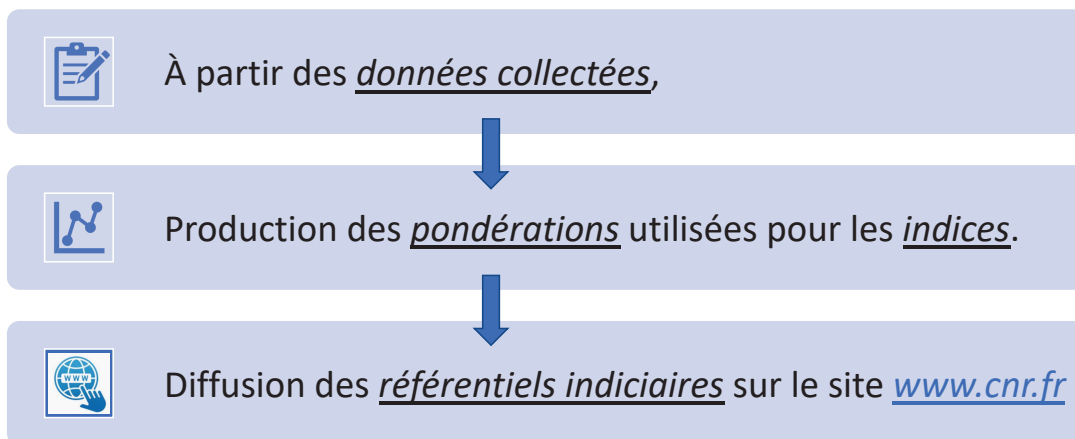
1. Le CNR : son rôle, ses missions
2. Les indices CNR TRV Scolaire
3. Le site internet du CNR et ses outils : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

## 1. Le CNR : son rôle, ses missions

- Créé par décret en 1949.  
Les statuts du CNR sont définis par les [articles R3441-20 à R3441-34 du code des transports](#).
- Gouvernance : FNTR, FNTV, OTRE, TLF et DGITM
- Observatoire économique du Transport Routier de Marchandises (TRM) et Voyageurs (TRV)
  - . Enquêtes sur les coûts et conditions d'exploitation des véhicules par segment d'activité
  - . Produit les indices d'évolution des prix de revient
  - . Diffuse les indices et les pondérations : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)
  - . Indexation gazole applicable en TRM (loi 2006)

# 1. Le CNR : son rôle, ses missions

➤ Enquêtes statistiques annuelles auprès de panels d'entreprises TRM et TRV :



# 2. Comment sont calculés les indices TRV scolaire ?

- Architecture des indices

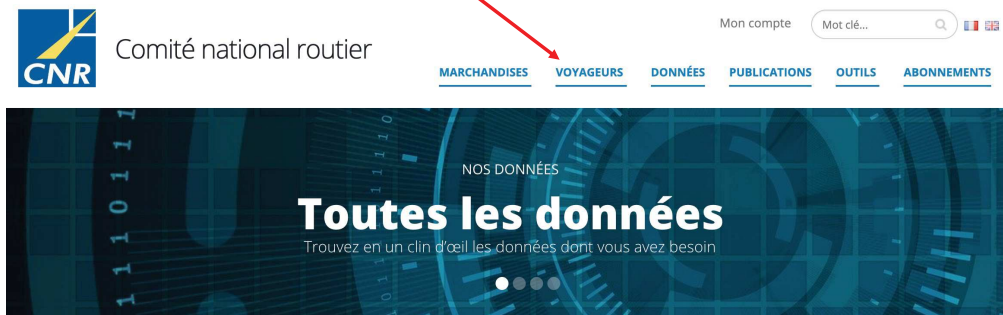
Indice analytique	Sous-composantes
Gazole professionnel TRV	Cuve / Pompe Remboursement partiel TICPE
Maintenance TRV scolaire	Entretien-réparations - Interne (dont personnel d'atelier) - Externe Ad Blue Pneumatiques
Matériel TRV scolaire	Détention du véhicule Assurances
Conducteur TRV scolaire	Salaires Cotisations employeurs
Coûts de structure TRV scolaire	-



Poids des composantes et des sous-composantes indiciaires issus de l'enquête annuelle du CNR sur le transport scolaire.

### 3. Ce qui est publié par le CNR

➤ Site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)



### 3. Ce qui est publié par le CNR

Tableau | Graphique | Télécharger les données

	BASE 100 OU UNITE	01 2022	02 2022	03 2022	04 2022	05 2022	06 2022	07 2022	08 2022	09 2022	10 2022	11 2022	12 2022	01 2023
Indices analytiques														
Indice CNR gazole professionnel TRV	12/2019	114,61	121,50	156,14	130,60	132,28	151,17	139,10	134,32	122,90	149,20	130,92	123,36	135,83
Indice CNR maintenance TRV scolaire	12/2019	104,96	105,17	107,59	108,84	108,39	108,48	109,22	109,53	110,41	111,50	111,11	111,10	110,76
Indice CNR matériel TRV scolaire	12/2019	102,64	103,02	103,15	103,70	104,00	104,63	104,33	104,25	105,20	105,71	105,80	105,60	107,28
Indice CNR conducteur TRV scolaire	12/2019	101,28	101,28	101,28	106,37	105,17	105,17	105,17	104,57	104,57	108,06	108,06	108,06	107,19
Indice CNR coûts de structure TRV scolaire	12/2019	103,27	103,28	103,86	104,08	104,89	105,42	105,73	106,69	106,80	106,35	106,79	107,21	107,16
Indices synthétiques														
Indice CNR TRV scolaire hors gazole	12/2019	102,63	102,75	103,23	105,30	105,15	105,48	105,57	105,67	106,04	107,35	107,45	107,52	107,53
Indice CNR TRV scolaire	12/2019	103,49	104,36	108,61	107,62	107,68	110,05	108,80	108,36	107,43	111,49	109,56	108,79	110,36
	BASE 100 OU UNITE	01 2022	02 2022	03 2022	04 2022	05 2022	06 2022	07 2022	08 2022	09 2022	10 2022	11 2022	12 2022	01 2023

Personnaliser la base 100  Valider Réinitialiser les données natives Abonnez-vous et débloquentes limitations

Des **indices analytiques** pour suivre **l'évolution des coûts par grand poste** de coût.

Des **indices synthétiques**, avec et hors gazole, pour suivre **l'évolution du coût de revient complet** d'un autocar exploité sur des services scolaires.

Historique des indices jusqu'à 01/2017. Base 100 personnalisable.

### 3. Ce qui est publié par le CNR

#### STRUCTURE DE L'INDICE SYNTHÉTIQUE CNR

Tableau Graphique Télécharger les données

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gazole professionnel - TRV (%)	9,8	9,9	10,2	10,7	8,9	11,1	12,0
Maintenance - TRV scolaire (%)	9,7	9,8	9,8	9,8	10,0	10,0	9,2
<i>sous-total : coûts kilométriques (%)</i>	<i>19,5</i>	<i>19,7</i>	<i>20,0</i>	<i>20,5</i>	<i>18,9</i>	<i>21,1</i>	<i>21,2</i>
Matériel - TRV scolaire (%)	24,5	24,1	23,9	23,4	23,6	23,0	23,5
Coûts de structure - TRV scolaire (%)	26,0	25,8	25,7	25,7	26,1	25,8	24,9
<i>sous-total : coûts fixes (%)</i>	<i>50,5</i>	<i>49,9</i>	<i>49,6</i>	<i>49,1</i>	<i>49,7</i>	<i>48,8</i>	<i>48,4</i>
Conducteur - TRV scolaire (%)	30,0	30,4	30,4	30,4	31,4	30,1	30,4
<i>sous-total : coûts conducteurs (%)</i>	<i>30,0</i>	<i>30,4</i>	<i>30,4</i>	<i>30,4</i>	<i>31,4</i>	<i>30,1</i>	<i>30,4</i>

Une structure de l'indice synthétique présentant le poids de chaque grand poste de coût (en %). Elle est issue de l'enquête annuelle du CNR sur le transport scolaire.

### 3. Ce qui est publié par le CNR

#### INDICE CNR CONDUCTEUR TRV SCOLAIRE

Dernière mise à jour de la définition : 05/01/2023

Indice du coût du personnel de conduite du transport routier scolaire regroupant les évolutions des barèmes conventionnels, des charges sur salaires et les incidences des modifications de la réglementation sociale. Base 100 = décembre 2019.

#### Dernière valeur

2023-01 : 107,19

▼ -0,81% sur un mois

▼ -0,81% Depuis déc. de l'année précédente

Définition de chaque indice.

Tableau Graphique Télécharger les données

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Janvier	93,50	98,08	100,81	99,52	101,67	101,28	107,19
Février	93,50	98,08	100,81	99,52	101,67	101,28	/
Mars	93,50	98,08	100,81	102,32	101,67	101,28	/
Avril	93,50	98,08	100,81	102,32	102,09	106,37	/
Mai	96,97	98,08	100,81	102,32	102,09	105,17	/
Juin	96,97	98,08	100,81	102,32	102,09	105,17	/
Juillet	96,97	98,08	100,81	102,32	102,09	105,17	/
Août	96,97	98,08	100,81	102,32	102,09	104,57	/
Septembre	96,97	98,08	100,81	102,32	102,09	104,57	/
Octobre	96,97	98,08	100,00	102,32	101,72	108,06	/
Novembre	96,97	98,08	100,00	102,32	101,72	108,06	/
Décembre	96,97	98,08	100,00	102,32	101,72	108,06	/
Moy.	95,81	98,08	100,61	101,85	101,89	104,92	107,19
Variation moy. an	/	2,37%	2,58%	1,24%	0,04%	2,97%	2,16%

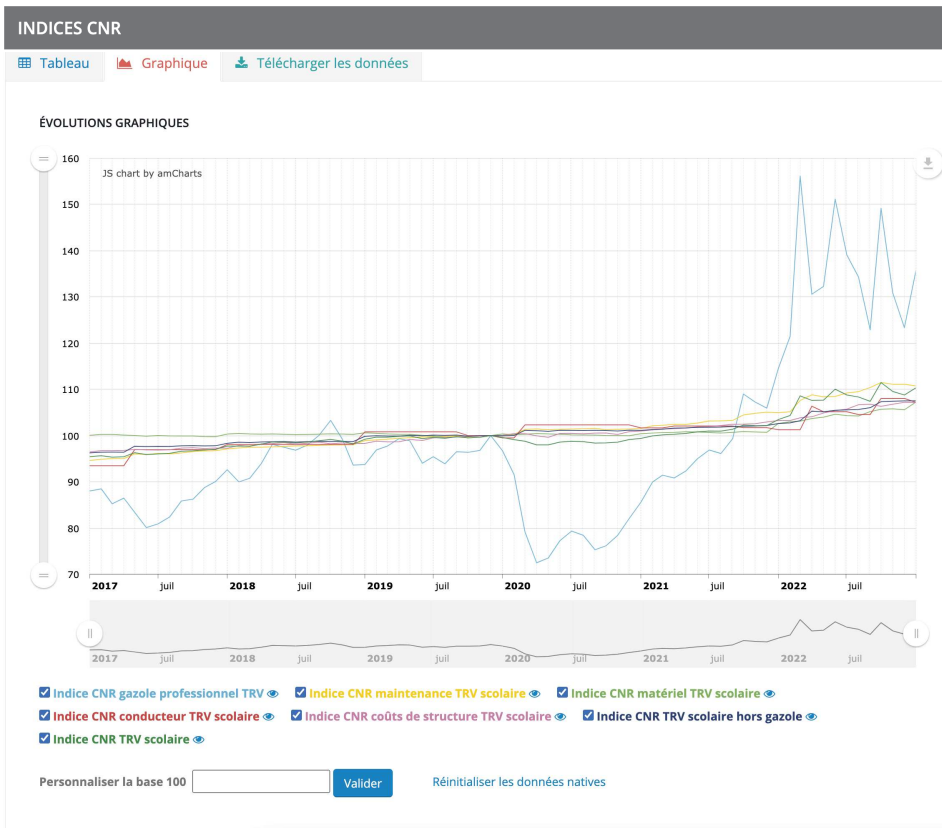
Evolution mensuelle depuis 01/2017. Représentation graphique. Téléchargement des données.

Personnaliser la base 100

Valider

Réinitialiser les données natives

Base 100 personnalisable.



**Outil de représentation graphique :**  
Permet de visualiser les courbes d'évolution de chaque indice et de zoomer sur la période souhaitée.

### Simulateur d'indexation

#### PÉRIODE D'INDEXATION

date / date  moyenne / moyenne

du 09/2018 au 01/2023

#### INDICATEURS ET PONDÉRATIONS

Utiliser une formule sauvegardée

Indicateur	Variation sur la période	Votre pondération
Indice CNR gazole professionnel TRV	+35,76%	12 %
Indice CNR maintenance TRV scolaire	+13,16%	9 %
Indice CNR matériel TRV scolaire	+6,94%	24 %
Indice CNR conducteur TRV scolaire	+9,29%	30 %
Indice CNR coûts de structure TRV s	+8,69%	25 %

Total des pondération: **100,0%**

Sauvegarder ce paramétrage :  Sauvegarder ce paramétrage

#### RÉSULTAT

Formule de calcul  $(0,3576 \times 0,1200) + (0,1316 \times 0,0900) + (0,0694 \times 0,2400) + (0,0929 \times 0,3000) + (0,0869 \times 0,2500)$

Envoyer le résultat par email Télécharger en PDF

Incidence: **+ 12,10 %**

La formule que vous avez définie pour actualiser le prix d'un contrat ou un prix de revient, établi entre le 09/2018 et le 01/2023, se traduit par une incidence de **+ 12,10 %**

Prix Initial: 1000 Prix Indexé: 1 121,01

**L'outil simulateur d'indexation** permet de créer une formule d'indexation de prix sur la période de son choix.

Indices et pondérations sélectionnés pour l'exemple.

Calcul de l'incidence sur le prix initial en % et en €.



ACCUEIL

## Les publications du CNR

### Mots clés

Appliquer

### Catégories de publication

- Conjoncture [23]
- Covid [5]
- Déménagement [2]
- Enquêtes statistiques [28]
- Europe [104]
- Fiscalité [14]
- Gaz naturel pour véhicules [4]
- Gazole [45]
- Indices [2]
- Logistique [2]
- Méthodologie [5]
- Social [29]
- Spécialités [13]
- Voyageurs [7]

Appliquer

### Par date de publication

- Tout afficher
- Une année
- Année 2023
- Plusieurs années
- De 2023  À 2023

Appliquer

### Europe

Trier Les plus récentes d'abord

Appliquer

#### 01 Remboursement partiel de la TICPE pour le TRM et le TRV - 1er semestre 2023

**Fev** 2023  
Transport routier de marchandises Taux de remboursement forfaitaire pour le 1er seme...  
[CNR - TICPE Circulaire - 1er semestre 2023.pdf - 116.73 KB](#)

#### 12 TRM et TRV - Actualité TICGN - janvier 2023

**Jan** 2023  
Toutes les informations portant sur la fiscalité afférente au carburant GNV  
[TRM et TRV - Actualité TICGN - Janvier 2023.pdf - 121.58 KB](#)

#### 12 TRV - Actualité TICPE - janvier 2023

**Jan** 2023  
Transport routier public en commun de voyageurs : Informations portant sur la fiscalité...  
[TRV - Actualité TICPE - Janvier 2023.pdf - 147.21 KB](#)

#### 14 Les coûts du TRV - Bilan 2022 et perspectives 2023

**Nov** 2022  
Pour la première fois, le CNR propose un document d'analyse et de prévision des coûts p...  
[CNR - Les coûts du TRV - Bilan 2022 et perspectives 2023.pdf - 397.14 KB](#)

#### 01 Remboursement partiel de la TICPE pour le TRM et le TRV - 2e semestre 2022

**Aoû** 2022  
Transport routier de marchandises Taux de remboursement forfaitaire pour le 2e semes...  
[CNR - TICPE Circulaire - 2e semestre 2022.pdf - 280.24 KB](#)

#### 04 Pondérations intermédiaires de juin - TRV scolaire

**Jui** 2022  
Simulation en situation du mois de juin de chaque année.  
[CNR - Pondérations intermédiaires de juin - Indices TRV scolaire.pdf - 231.12 KB](#)

### Onglet « Publications » :

Documents d'analyses économiques spécifiques au TRV.

MERCI DE VOTRE ATTENTION







**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

