



Résultats de l'enquête baromètre des entreprises du transport routier de voyageurs pour le deuxième trimestre 2025

En synthèse

Avec **35%** des établissements confrontés à des problèmes de recrutement de personnel de maintenance, de conducteurs à temps plein et à temps partiel, les ressources humaines sont toujours en tension dans le transport routier de voyageurs, avec toutefois des difficultés de moindre ampleur qu'aux trimestres précédents. Après une baisse au deuxième semestre 2024, le retour à un taux d'absence de **7%**, comme au premier semestre 2024, se confirme pour le deuxième trimestre consécutif en 2025.

Après deux trimestres consécutifs autour de 55%, les difficultés de recherche de candidats s'accroissent et concernent **61%** des répondants. L'intégration des nouvelles recrues dans les entreprises nécessite un accompagnement d'en moyenne **8 jours, 26%** des répondants consacrant 10 jours et plus à celui-ci, ce qui souligne la nécessité de formations favorisant une adaptation rapide en entreprise. Les conséquences de cette situation sur la capacité à s'engager dans des appels d'offres ou des contrats croissent légèrement, avec **32%** des établissements se disant freinés dans cette démarche. Des solutions sont déployées pour agir sur l'organisation du travail, car **21%** des répondants éprouvent des difficultés à recruter ou faire travailler des salariés en horaires de nuit. Ainsi, **61%** repensent leur organisation pour répondre aux besoins d'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle et **25%** l'envisagent.

La vacance de postes de conducteurs scolaires est toujours importante, mais atteint un niveau plancher depuis le début de l'enquête. Elle touche en effet **39%** des répondants. Cela amène **13%** des répondants à déclarer être dans l'incapacité d'honorer leurs marchés. Si aucun plan de transport adapté n'a été déclenché au deuxième trimestre, le niveau des entreprises touchées par des pénalités atteint un plafond et concerne **53%** des répondants.

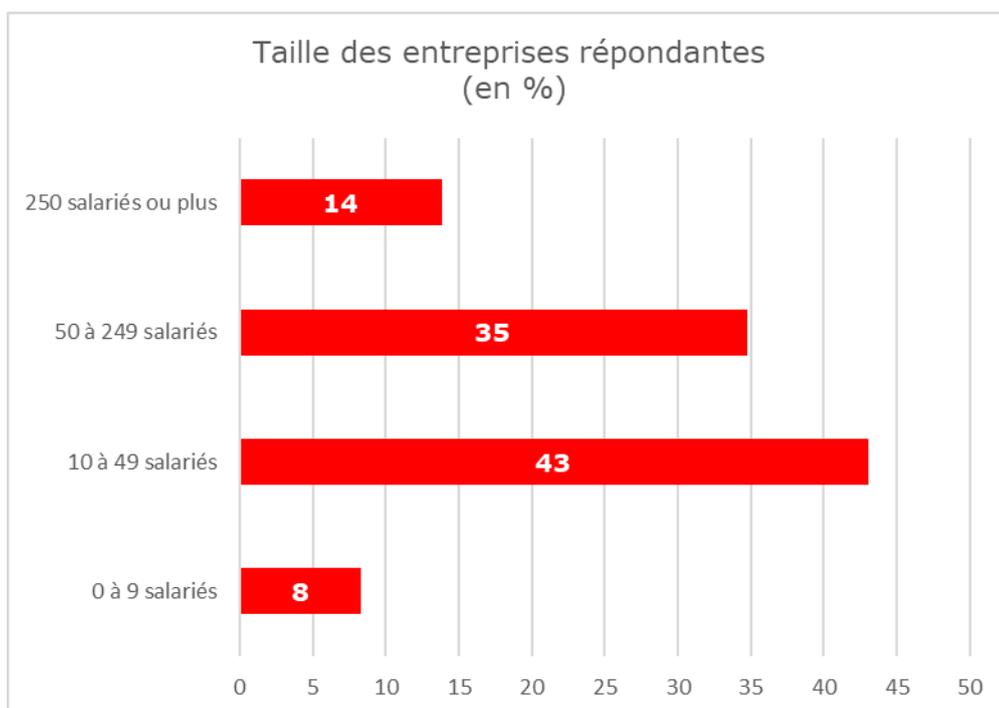
La transition énergétique est engagée dans les établissements. **42%** d'entre eux ont investi dans les nouvelles énergies pour les véhicules, malgré les délais de livraison d'autocars neufs de **17 mois** pour les autocars de tourisme et de **11 mois** pour les autocars de transport régulier et scolaire. La destination des investissements alternatifs au diesel est très variable d'un trimestre à l'autre. Au deuxième trimestre 2025, ils sont principalement orientés vers l'électrique.

Dans le transport touristique et occasionnel, les carnets de commandes sont toujours pleins, mais continuent de marquer le pas par rapport à une année 2023 commercialement très bonne. Ainsi au deuxième trimestre 2025, ils sont plus remplis qu'au même trimestre 2024 pour **50%** des répondants. Si toutes les typologies de clientèle sont fortes, la demande des établissements scolaires est un important moteur qui touche **93%** des répondants.

L'optimisme domine pour **59%** des répondants qui ont confiance en l'avenir de leur entreprise. Les « sans avis » demeurent nombreux avec **14%** des répondants.

72 entreprises adhérentes à la FNTV ont répondu au baromètre des entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) pour le deuxième trimestre 2025. Il constitue un outil de suivi de la santé économique des entreprises.

Cette enquête a été administrée entre le 7 et le 29 juillet 2025 aux entreprises adhérentes de la FNTV. Toutes les régions sont représentées parmi les répondants, à l'exception de la Nouvelle Aquitaine et du Centre Val-de-Loire. Ce baromètre n'a pas fait l'objet d'un échantillonnage statistique.



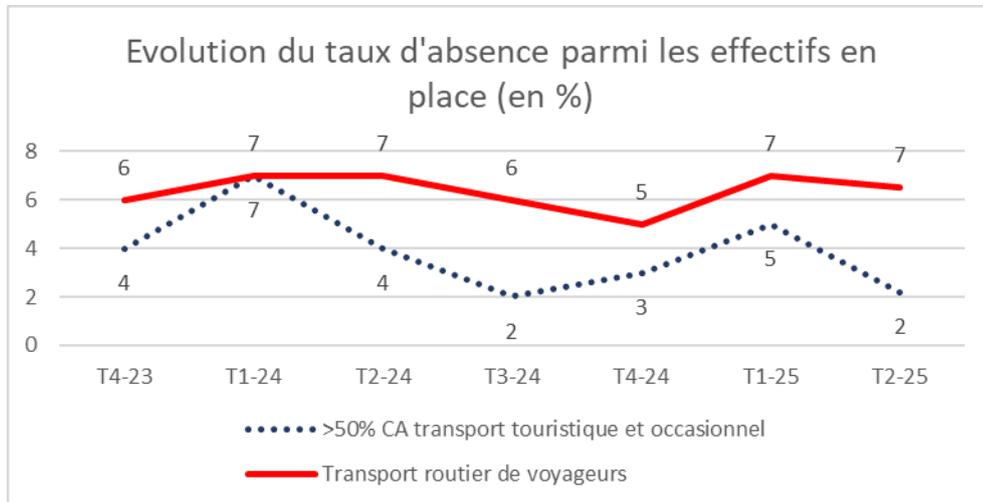
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Dans l'enquête portant sur le deuxième trimestre 2025, **63%** des répondants réalisent plus de 50 % de leur chiffre d'affaires (CA) dans le transport conventionné, un niveau proche de celui du quatrième trimestre 2024 à 64% et moindre que celui du premier trimestre 2025 à 69%. Parmi ces entreprises, **91%** ont également une activité de transport touristique et occasionnel. Au total, **94%** des répondants à l'enquête ont une activité dans ce domaine, après une brève baisse de cette part lors de l'enquête du trimestre précédent.

Parmi les répondants de ce trimestre, la part d'entreprises de 10 à 49 salariés et de 50 à 249 salariés est proche de la répartition des entreprises adhérentes de la FNTV, avec respectivement **43%** et **35%** des répondants. La part des entreprises de 10 à 49 salariés est de **38%**, moins que la part des entreprises adhérentes qui est de 45%. La part des répondants de 0 à 9 salariés est de **8%**, quatre points inférieure à celle des entreprises adhérentes de la FNTV. A contrario, la part de répondants d'entreprises de 250 salariés et plus est de **14%**, le double de la part d'adhérents de la FNTV.

1. Des difficultés de recrutement toujours présentes, mais qui s'assouplissent, tandis que le taux d'absence se maintient

1.1. Le niveau d'absence

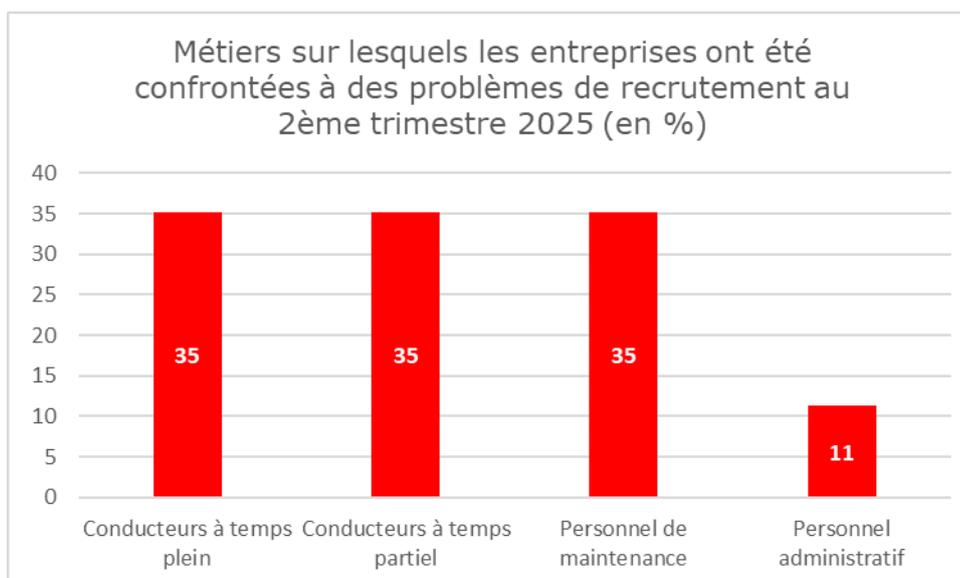


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

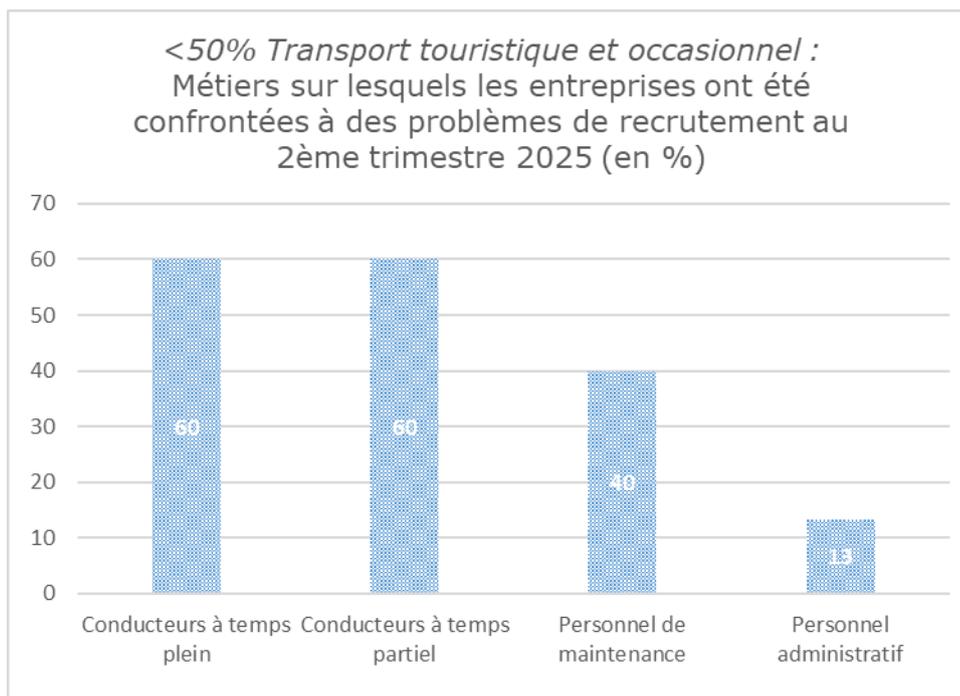
Pour le deuxième trimestre, le taux d'absence se maintient à **7%** des effectifs en place, un niveau identique à celui des deux premiers trimestres 2024, lesquels avaient été suivis d'une baisse à 6% puis 5%. Dans le transport et occasionnel, le taux d'absence baisse à **2%** des effectifs en place, retrouvant le niveau du dernier semestre 2024.

Ce trimestre, le niveau le plus élevé d'absence est à **20%** des effectifs. Au total, **26%** des répondants ont 10% ou plus d'absents. Ils étaient 30% au trimestre précédent.

1.2. Le recrutement



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

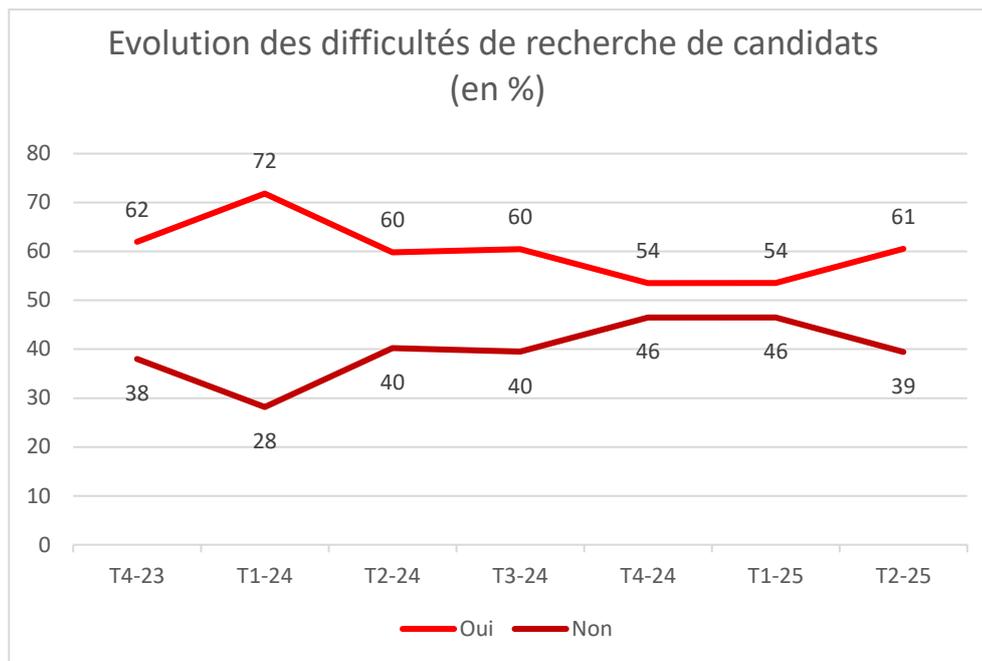


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

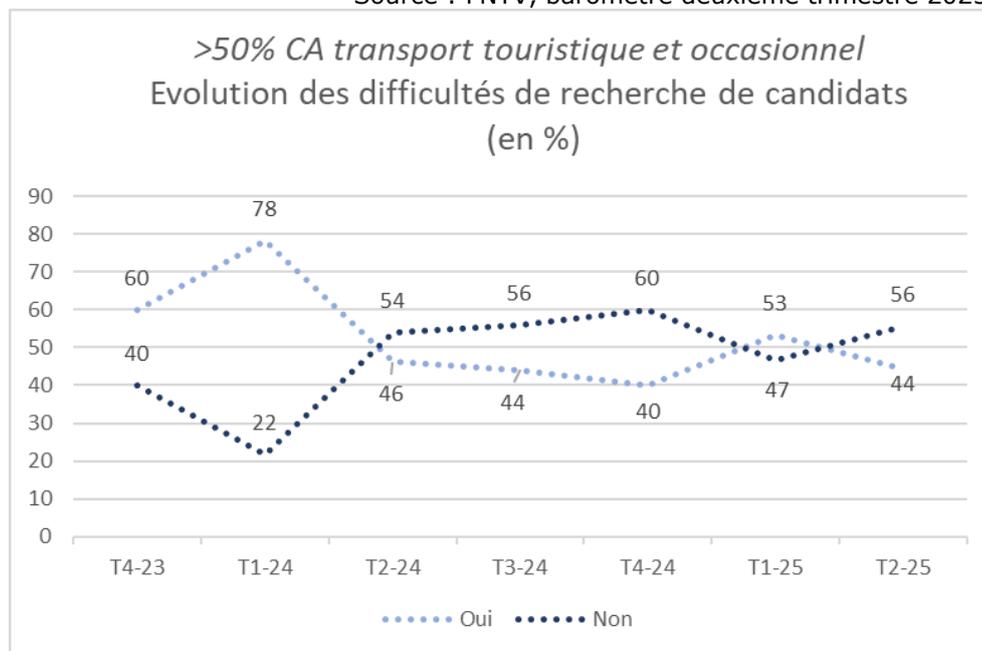
Les enjeux du recrutement sont toujours importants pour les postes de conduite, toutefois le desserrement des difficultés amorcé en 2024 se poursuit, avec **35%** des entreprises qui sont confrontées à des problèmes de recrutement sur les métiers de la conduite, quand cette part était de 45% pour la conduite à temps plein et 59% pour la conduite à temps partiel.

En ce qui concerne les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, la baisse des difficultés amorcée au troisième trimestre 2024 s'interrompt. Les difficultés de recrutement dans les métiers de la conduite touchent **60%** des répondants.

Le recrutement s'avère toujours ardu dans le TRV pour les métiers de la maintenance, où **35%** des répondants rencontrent des difficultés de recrutement. Toutefois, cette proportion est en baisse continue pour le troisième trimestre consécutif. En effet, au troisième trimestre 2024, la part était 60%. Enfin, les postes administratifs sont également difficiles à pourvoir, avec **11%** des répondants du TRV et **13%** du transport touristique et occasionnel.



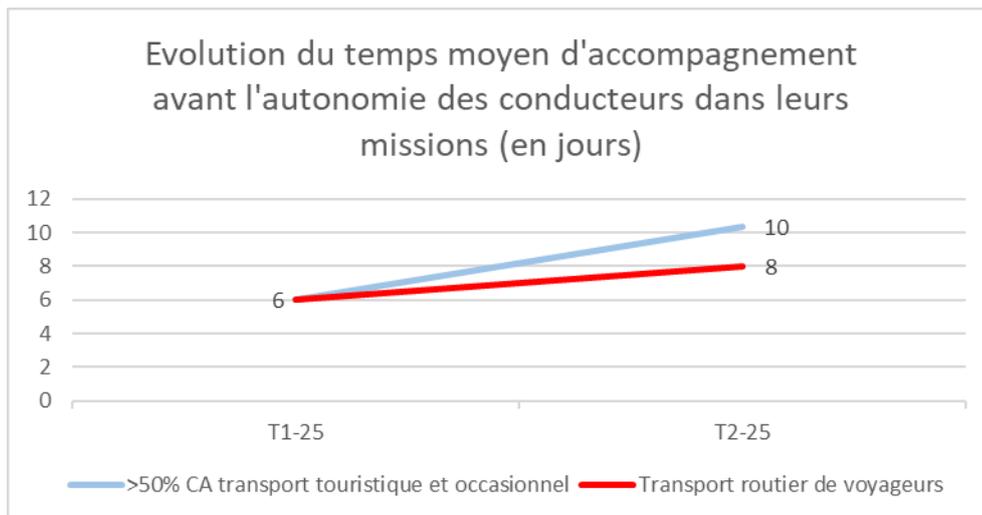
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



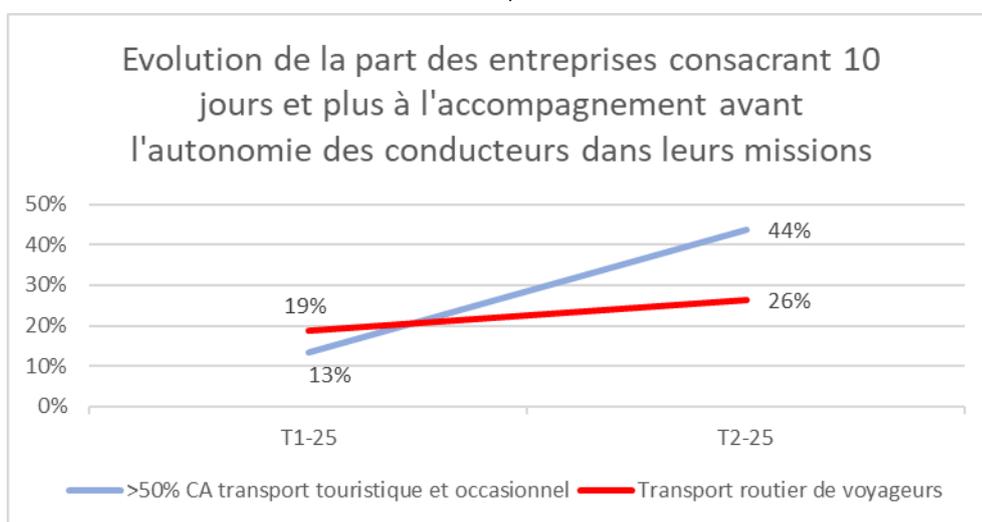
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Après deux trimestres consécutifs à 54% des entreprises exprimant des difficultés de recherche de candidats, la part remonte et retrouve les niveaux des deuxième et troisième trimestres 2024, avec **61%** des répondants.

Pour les entreprises réalisant 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, après une inversion de la courbe au trimestre précédent, c'est à présent **44%** des entreprises répondantes qui éprouvent des difficultés de recherche de candidats, retrouvant les niveaux des trois derniers trimestres 2024.

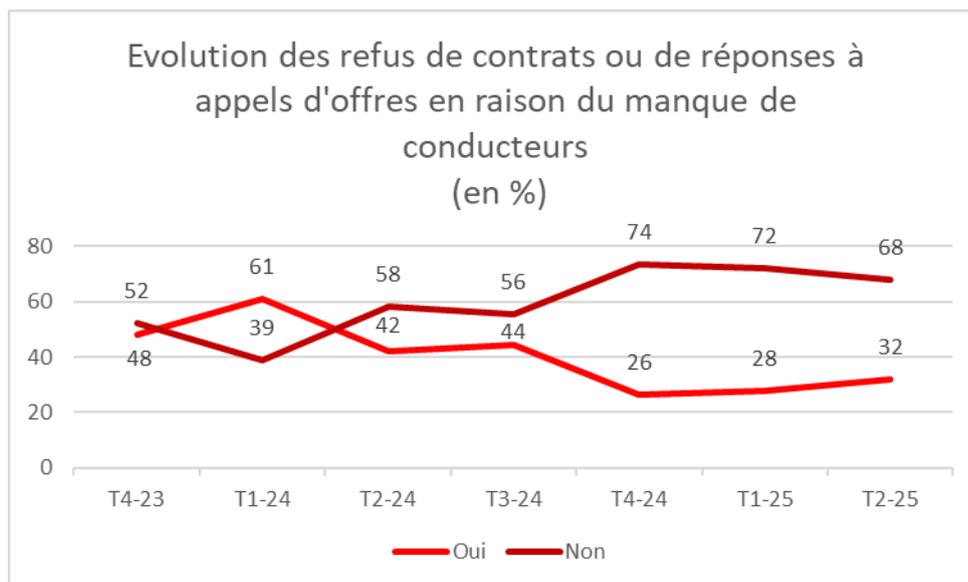


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

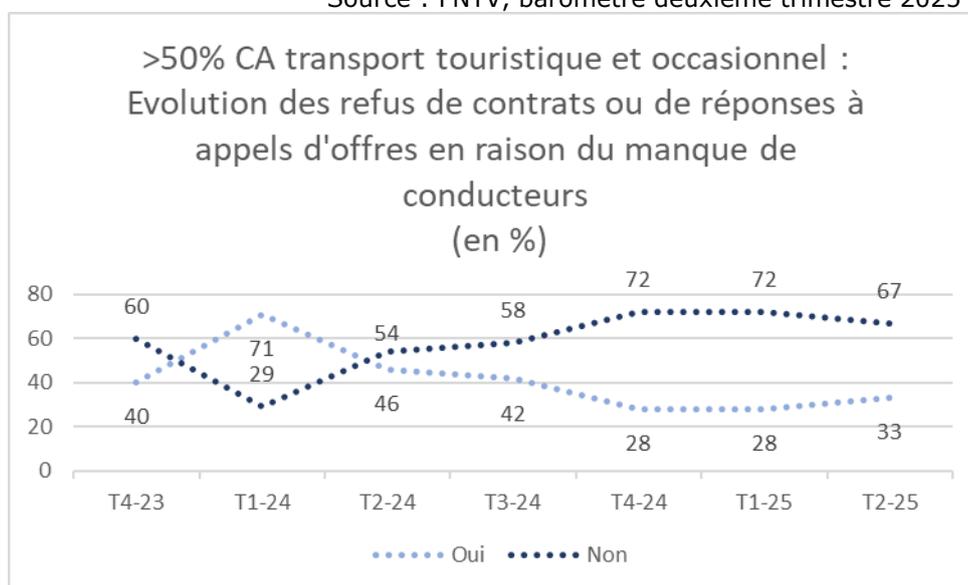


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Les recrutements de nouveaux conducteurs doivent s'accompagner en interne à l'entreprise de temps d'accompagnement afin que ces nouvelles recrues soient autonomes. Au deuxième trimestre 2025, le temps moyen d'accompagnement est de **8 jours** en TRV et **10 jours** pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur chiffre d'affaires dans le transport touristique et occasionnel. **28%** des répondants consacrent 10 jours et plus à cet accompagnement. Pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le TRV, cette proportion grimpe à **44%** des répondants. A noter que les disparités des réponses sont très fortes selon les entreprises.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

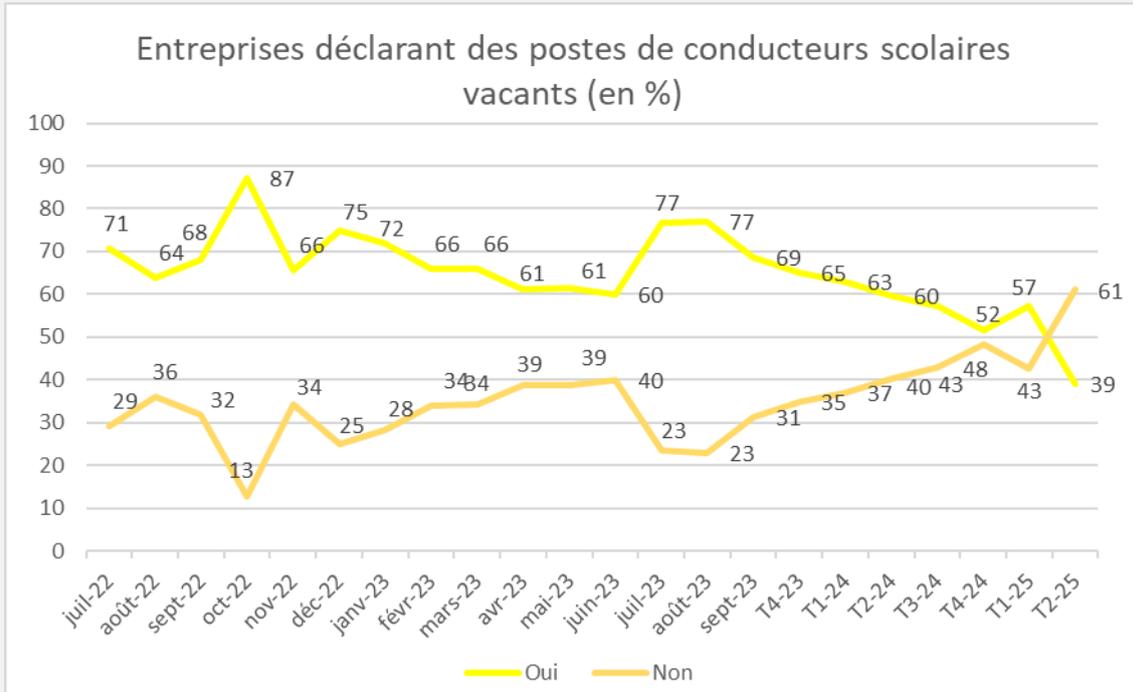


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

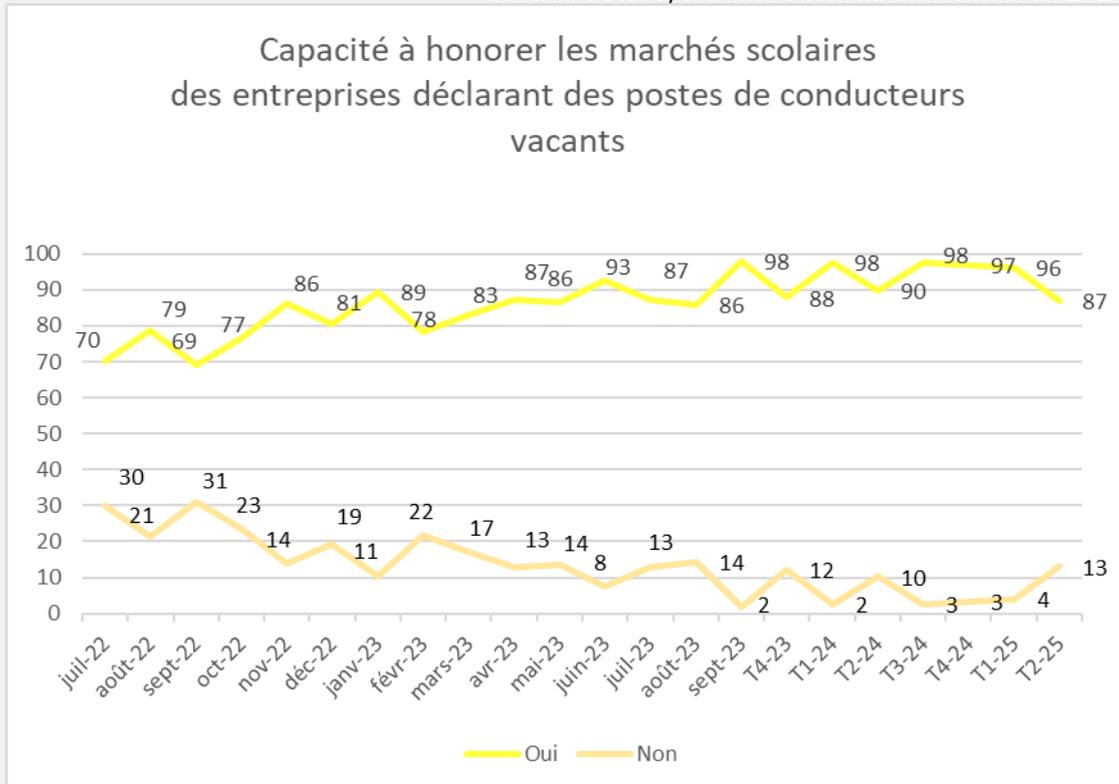
Le manque de conducteurs et les difficultés de recrutement amènent **32%** des entreprises à refuser des contrats ou à renoncer à répondre à des appels d'offres. Après un pic à 61% des répondants au 1^{er} trimestre 2024, puis un plateau entre 40% et 45%, la baisse se stabilise entre 25 et 35% des répondants pour le troisième trimestre consécutif.

Pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, le mouvement est identique. La part est de **33%** des répondants au deuxième trimestre 2025.

Transport scolaire



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

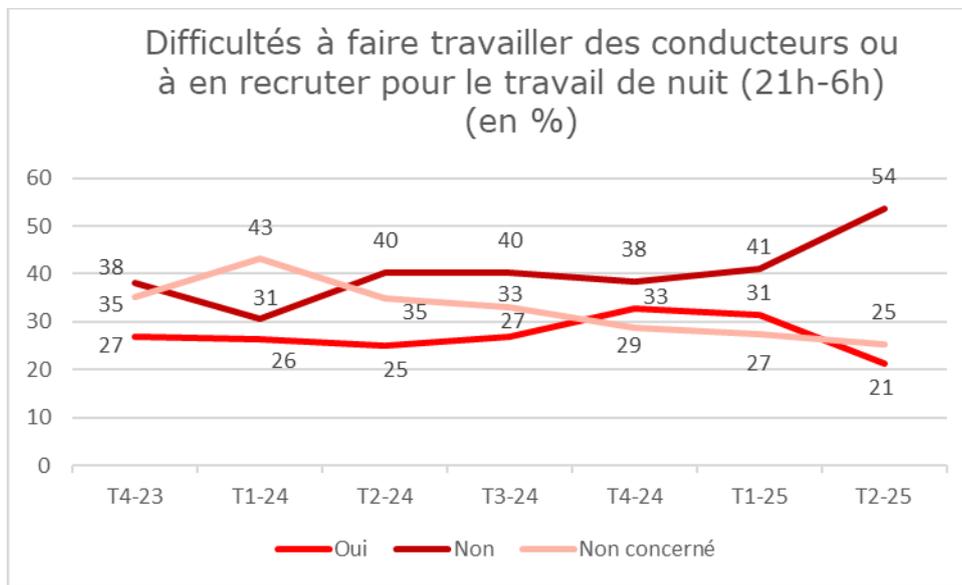
39% des répondants déclarent des postes de conducteurs scolaires vacants au deuxième trimestre 2025. Après une baisse constante depuis septembre 2023 et une légère remontée au premier trimestre, il s'agit d'un niveau plancher depuis le début de l'enquête.

Malgré cette baisse, cette situation met **13%** des répondants dans l'incapacité d'honorer les marchés dans lesquels ils sont engagés, le niveau le plus élevé depuis 1 an et demi.

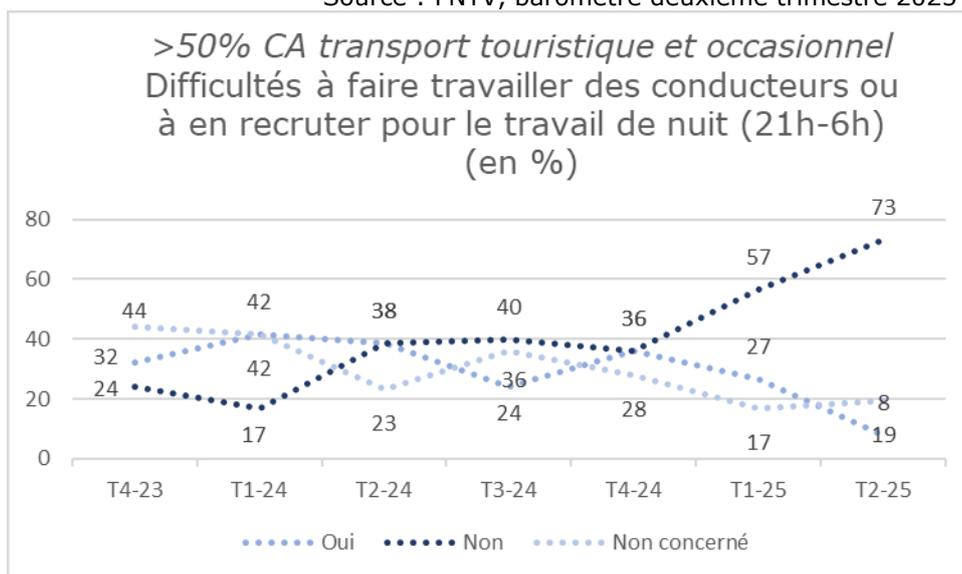
Les disparités de situations sont importantes d'une entreprise à l'autre. En moyenne, le pourcentage de postes de conducteurs vacants est de **7%**. **33%** des répondants ont au moins 10% de leurs postes de conducteurs vacants, cette proportion confirme la remontée observée au trimestre précédent, après que les niveaux le plus bas depuis deux ans ont été atteints aux troisième et quatrième trimestres 2024 à respectivement 17% et 19%.

2. Les solutions déployées en agissant sur l'organisation du travail et de l'exploitation

Pour pallier ces problèmes de recrutement, les entreprises peuvent revoir leur organisation afin de rendre les postes plus compatibles avec la vie non professionnelle.



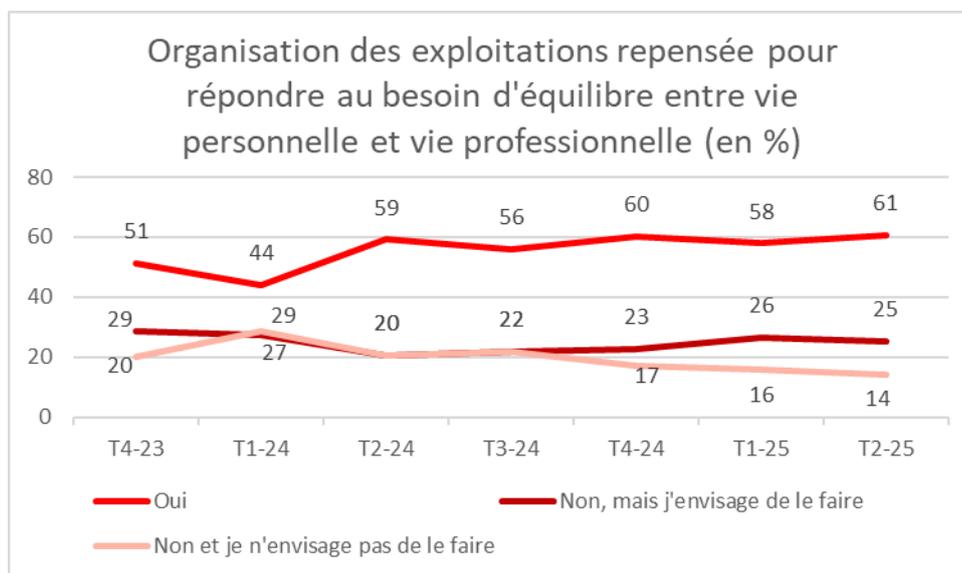
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



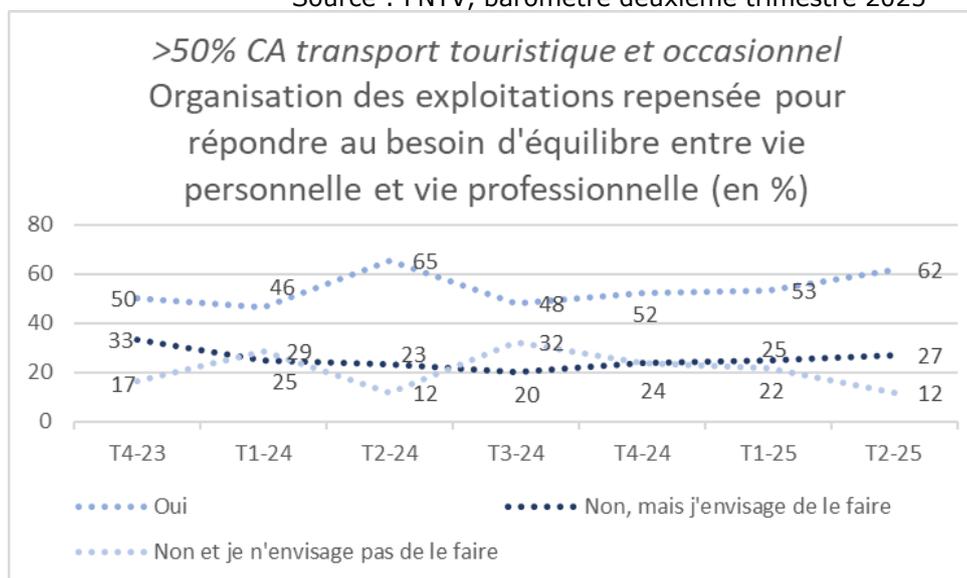
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

La perspective du travail de nuit peut constituer un frein à la candidature ou poser des difficultés pour les personnes déjà en poste. Ainsi, **21%** des répondants sont confrontés à des difficultés pour faire travailler des conducteurs entre 21h et 6h du matin, qu'il s'agisse des personnes déjà en place dans l'entreprise, ou de candidats. Il s'agit du niveau de difficultés le plus bas depuis que la question est posée.

Pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, cette tendance s'observe également, avec **19%** des répondants concernés par ces difficultés.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

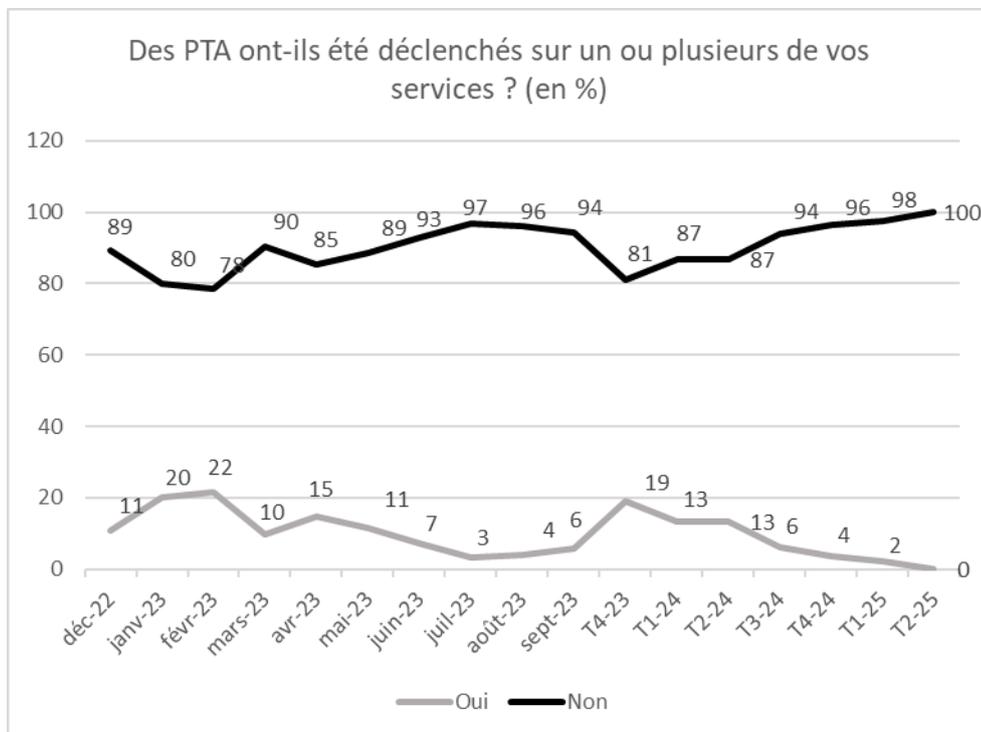


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

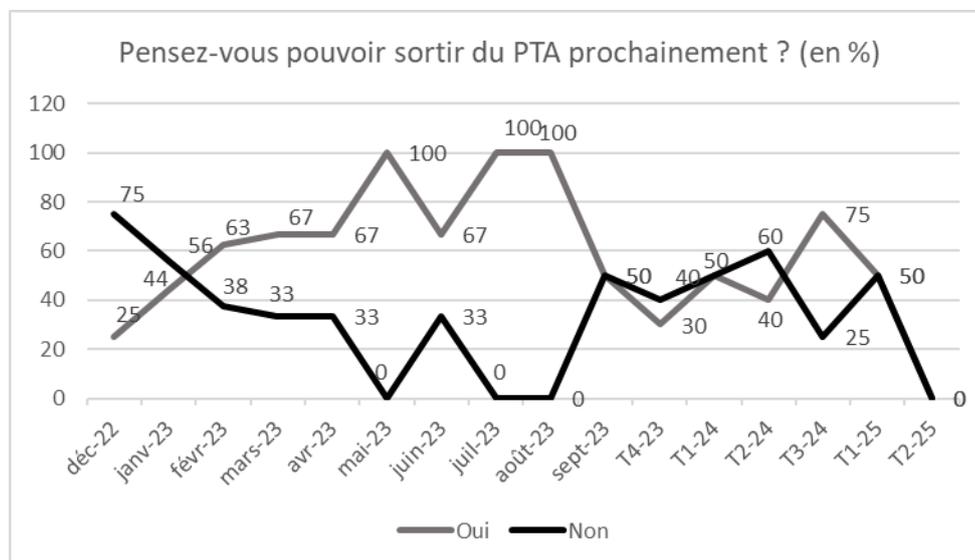
Pour répondre à ces différents enjeux, **61%** des entreprises ont repensé l'organisation de leurs exploitations afin de répondre au besoin d'équilibre entre vie personnelle et professionnelle. S'y ajoutent les **25%** des répondants qui envisagent de le faire.

Les proportions sont proches dans les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, avec **62%** des répondants qui ont repensé leur organisation et **24%** des répondants qui envisagent de le faire.

3. Dans le transport conventionné, aucun PTA mais une majorité d'entreprises touchées par des pénalités et des modalités d'indexation qui restent insatisfaisantes

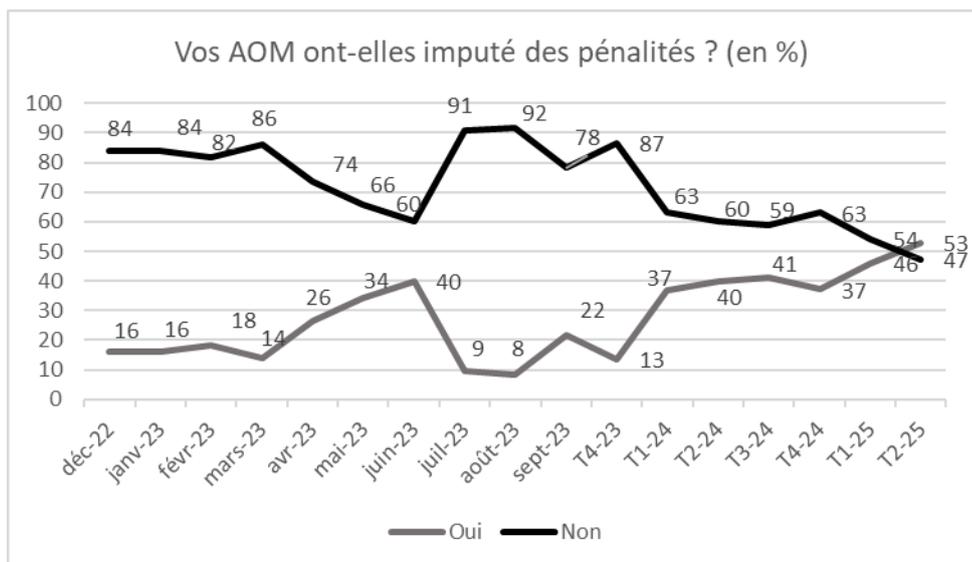


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



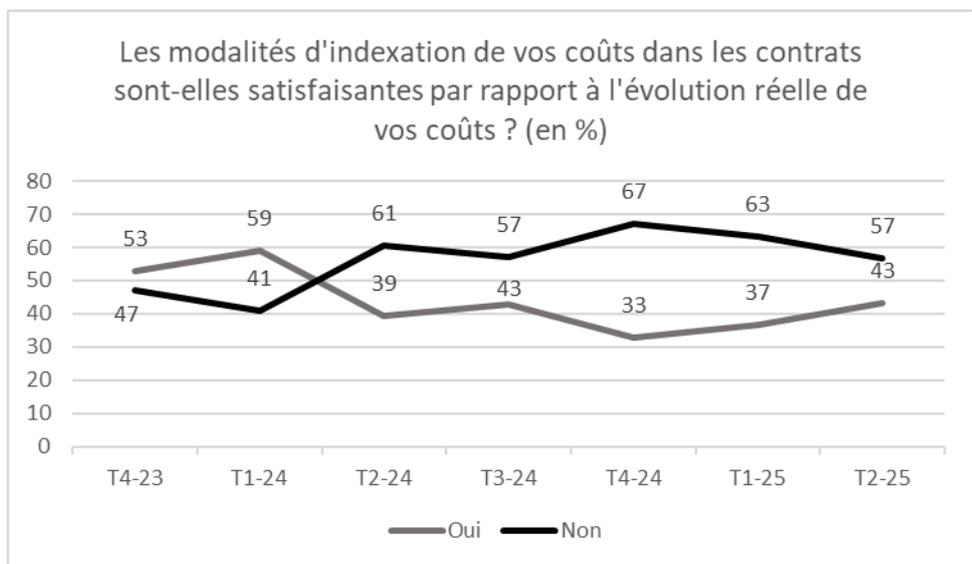
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Parmi les entreprises exerçant une activité de transport conventionné pour la première fois aucune n'a subi le déclenchement d'un plan de transports adapté (PTA) sur un ou plusieurs de leurs services.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

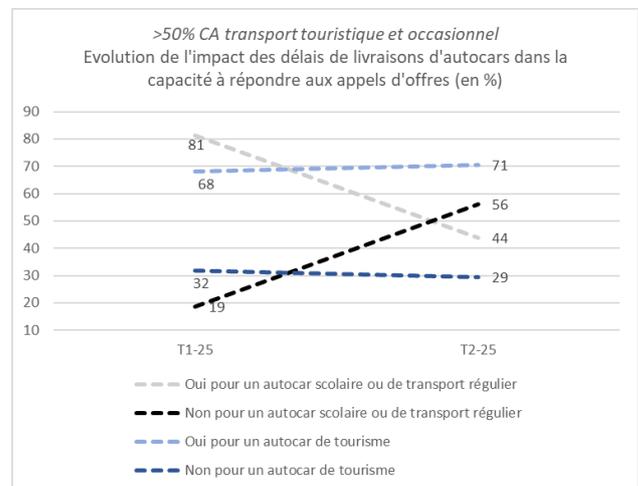
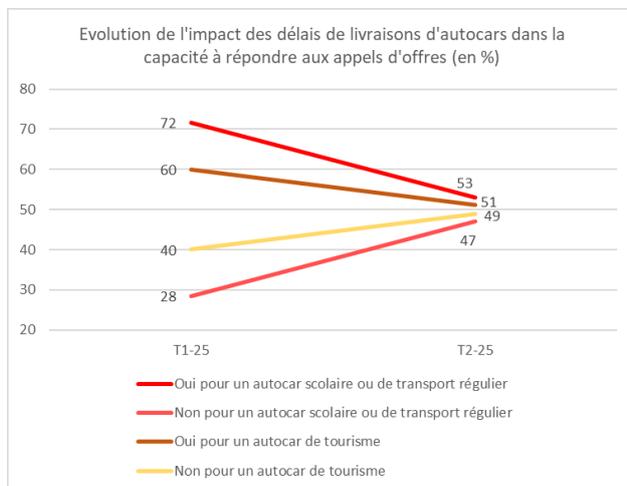
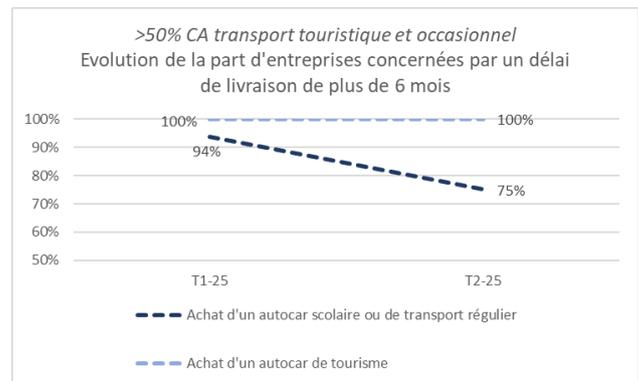
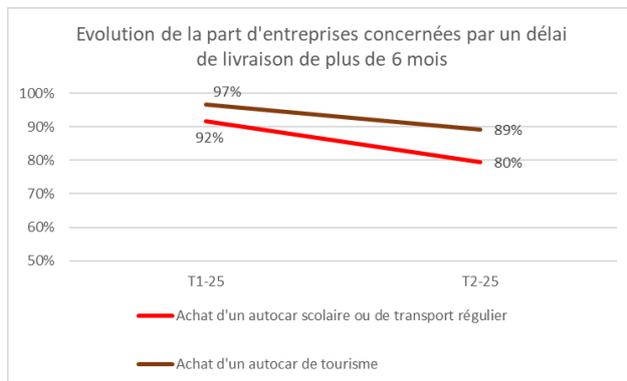
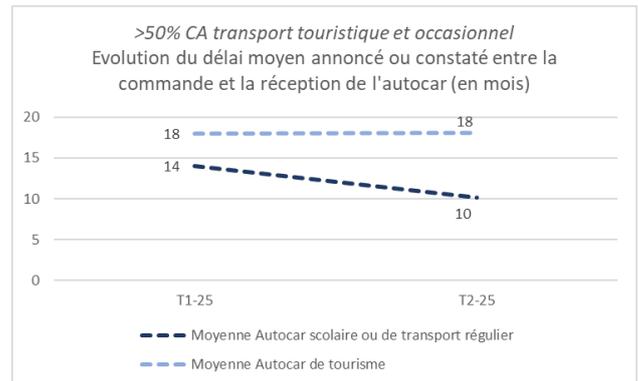
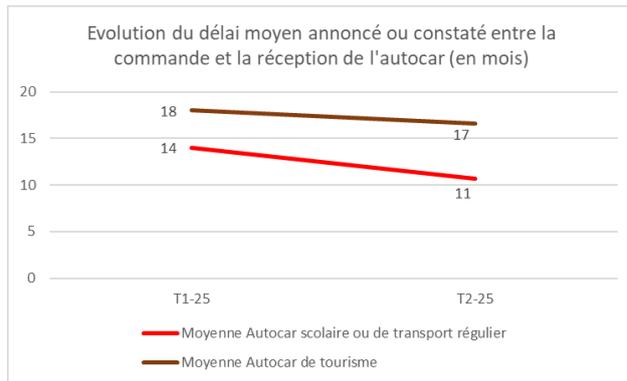
Si les PTA disparaissent au deuxième trimestre, la part des entreprises touchées par des pénalités poursuit sa hausse. Ainsi pour la première fois, les entreprises qui en ont subi sont majoritaires. Elles représentent **53%** des répondants.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Les contrats intègrent des modalités d'indexation des coûts. Cette pratique permet de répercuter l'évolution de certains coûts comme les coûts salariaux, les coûts de l'énergie, pris en charge dans un premier temps par l'opérateur de transport, puis répercutés dans la facturation qu'il fera à son commanditaire. Les indices choisis, les fréquences de leurs mises à jour, leurs modalités de calcul varient selon les contrats. **43%** des répondants estiment que ces modalités d'indexation des coûts sont satisfaisantes.

4. Des délais élevés de livraison des autocars neufs



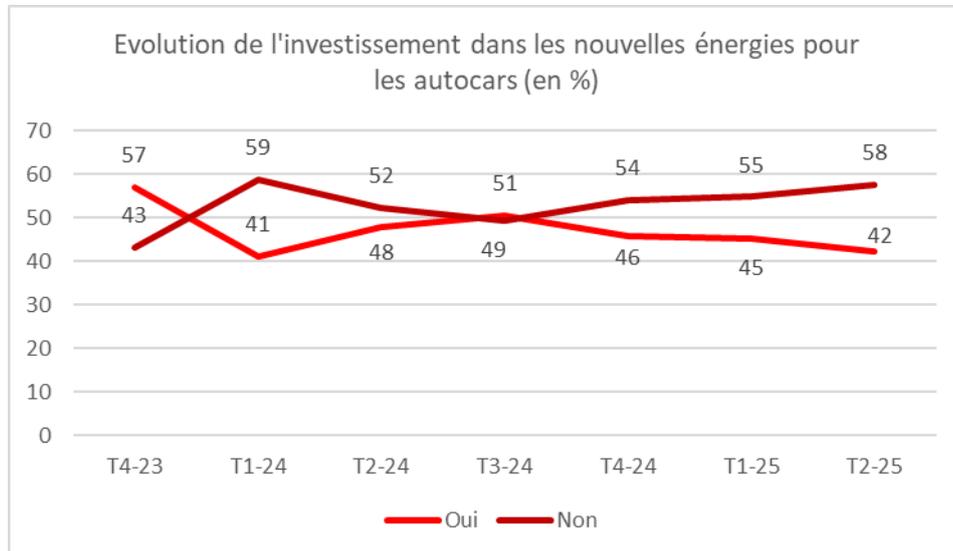
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Les délais de livraison des autocars neufs sont élevés. Ils sont de **17 mois** pour les autocars de tourisme et de **11 mois** pour les autocars scolaires et de lignes régulières. Ce délai est en baisse légère par rapport au trimestre précédent. La part des entreprises concernées par un délai de livraison supérieur à 6 mois est de **89%** pour un autocar scolaire ou de transport régulier et de **80%** pour un autocar de tourisme. Toutefois, cette part élevée est en baisse par rapport au trimestre précédent, où plus de 90% des répondants étaient touchés par ces délais d'attente forts.

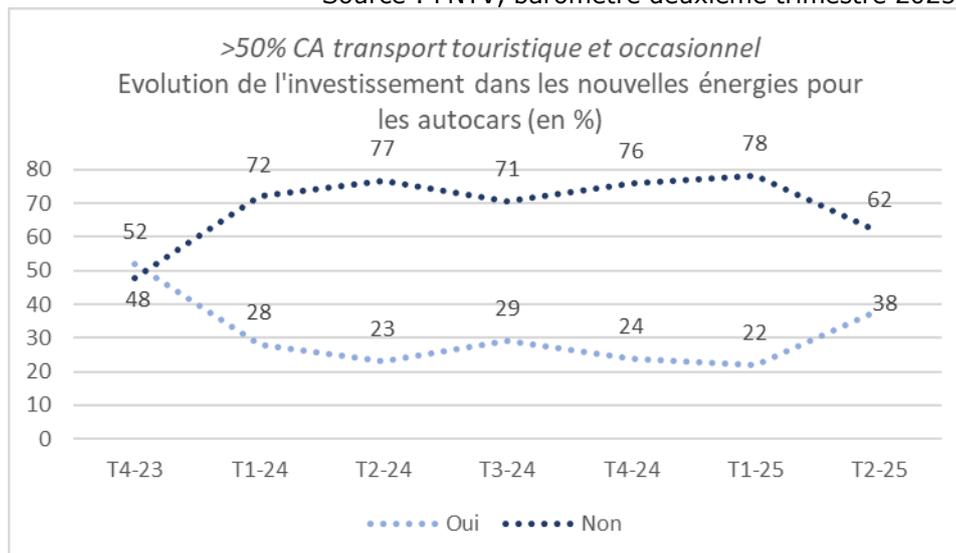
Ces délais ont un impact important sur l'activité commerciale des entreprises, en entravant leur capacité à répondre aux appels d'offres. En ce qui concerne les autocars de transport scolaire ou régulier, l'impact sur l'activité commerciale touche **53%** des répondants. Pour les autocars de tourisme, c'est **51%** des répondants.

5. La prise en compte de la transition énergétique

La Stratégie Nationale Bas Carbone amène les entreprises à réaliser leur transition énergétique en un temps contraint. L'entreprise doit répondre à la fois à ces enjeux, mais aussi aux exigences des autorités organisatrices, tout en trouvant des financements bancaires et des solutions techniques adaptées aux usages qui sont faits des véhicules.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

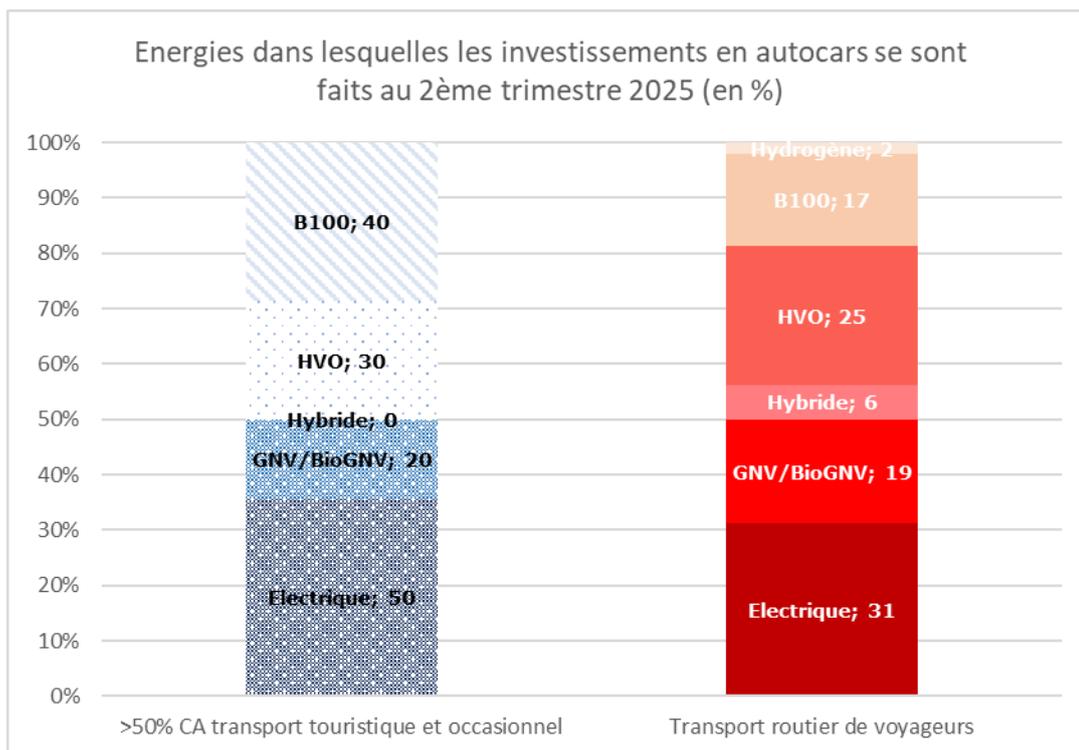


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Au deuxième trimestre 2025, la part des entreprises investissant dans les nouvelles énergies pour leurs autocars se maintient et représente **42%** des répondants.

Dans le transport touristique et occasionnel, la part des entreprises investissant dans ce domaine est en hausse par rapport aux trimestres précédents. Elles sont **38%** à investir.

Les délais importants de livraison des autocars neufs ont un impact sur ces indicateurs.

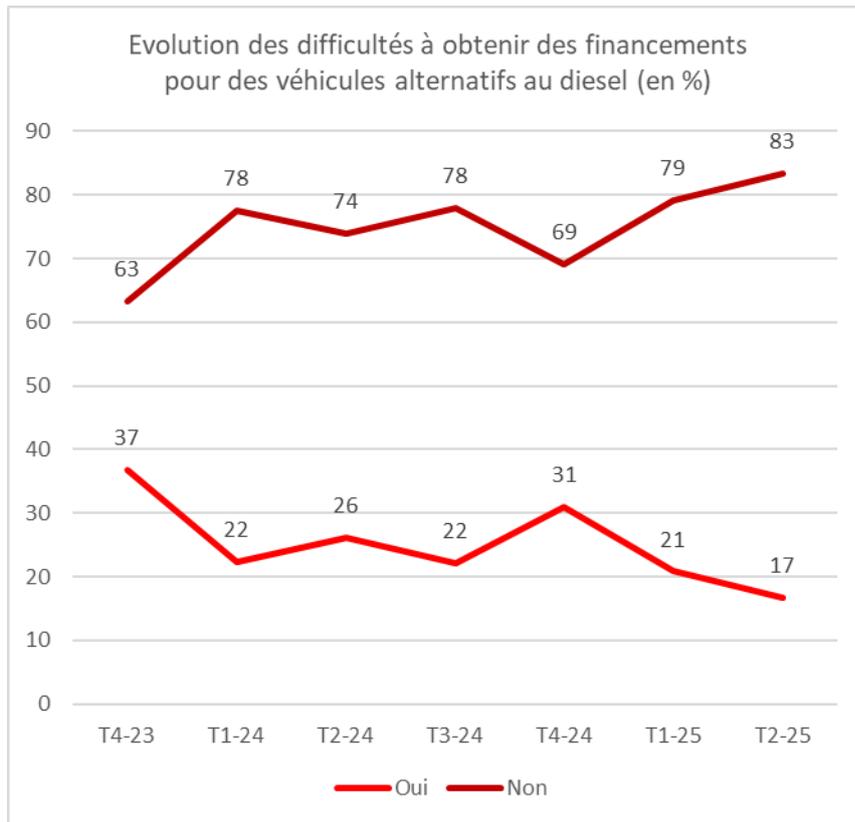


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

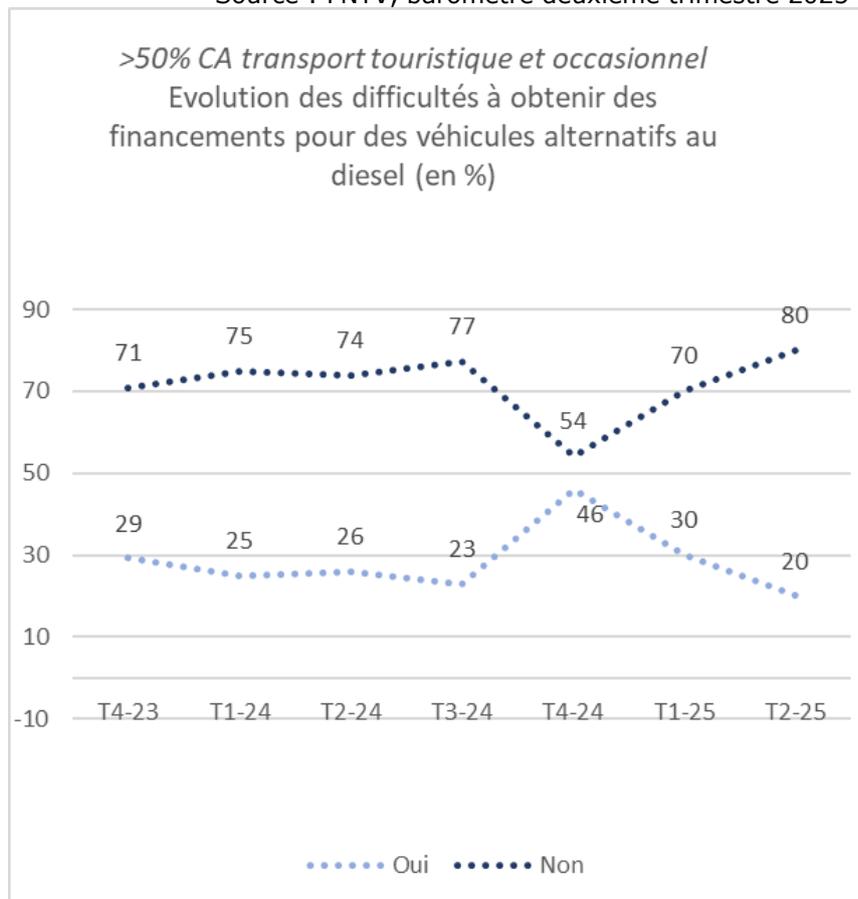
D'une enquête à une autre, les énergies dans lesquelles se font les investissements en matériel roulant varient énormément, montrant à la fois l'importance du mix énergétique dans les choix des chefs d'entreprises, le temps long des investissements, mais aussi l'impact des orientations données par les AOM, très variables selon le territoire.

Au deuxième trimestre 2025, l'investissement en électrique domine dans le TRV et représente **31%** des répondants. Le HVO concerne **25%** des répondants, quand le GNV/bioGNV et le B100 touchent respectivement **19%** et **17%** des répondants. Ce trimestre, **2%** des entreprises investissent dans les véhicules à hydrogène.

Dans le transport touristique et occasionnel, les investissements se sont faits en électrique pour **50%** des répondants. Les investissements en B100, HVO et GNV/BioGNV concernent respectivement **40%**, **30%** et **20%** des répondants.



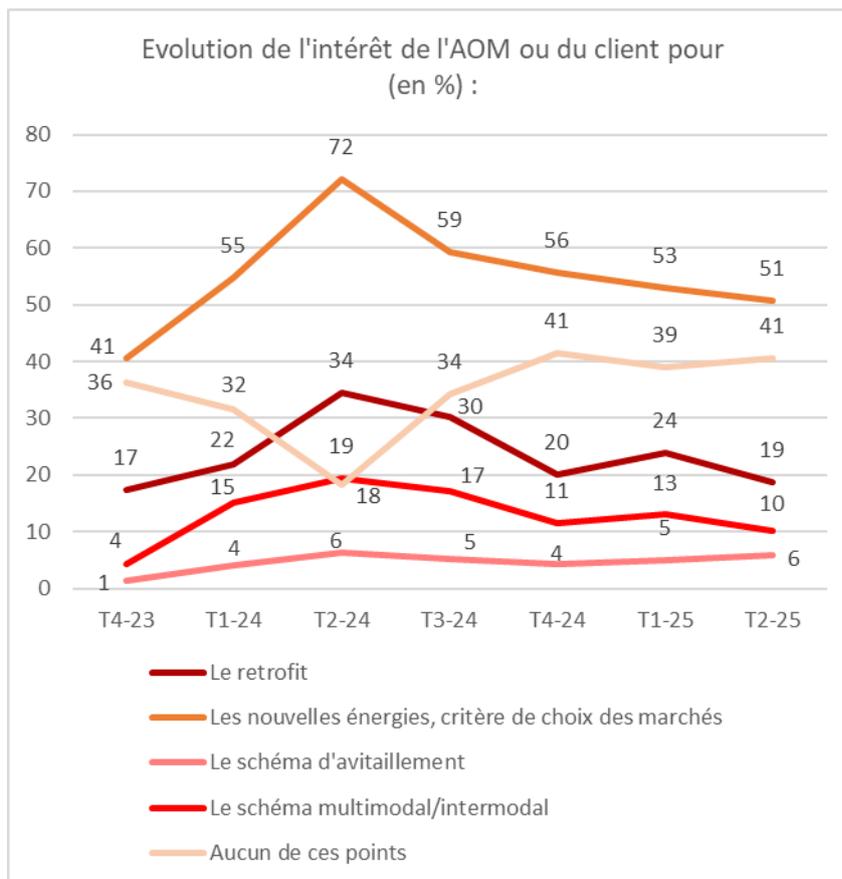
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



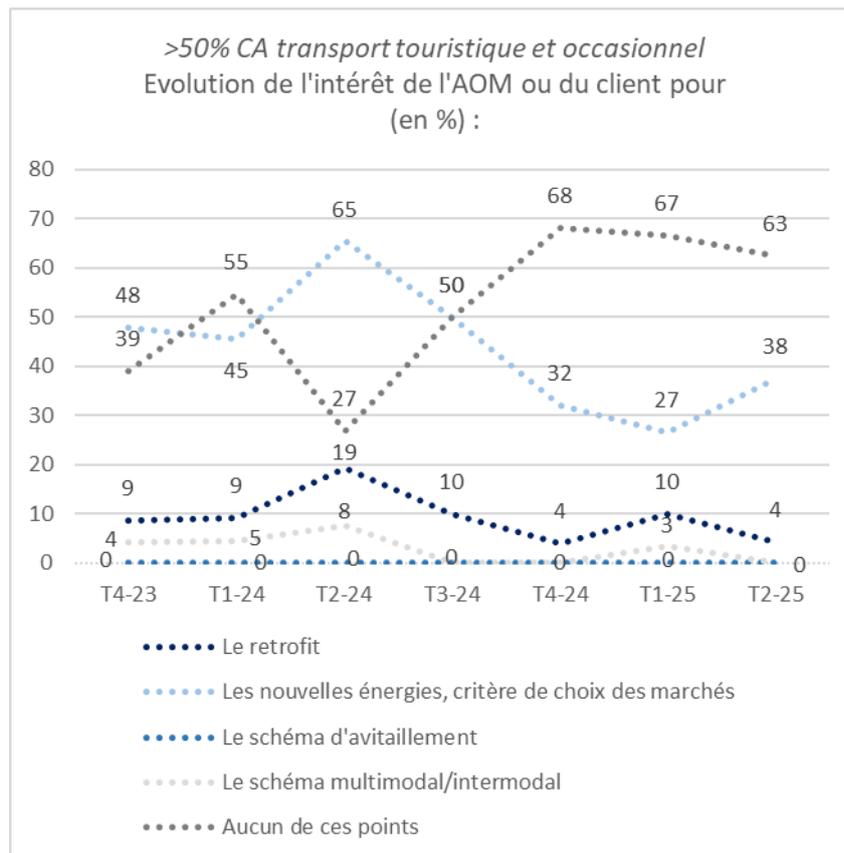
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

La durée de vie et la capacité à valoriser la revente du véhicule constituent des données d'arbitrage du financement par les banques. Cette valorisation est difficilement réalisable aujourd'hui pour les véhicules alternatifs au diesel, ce qui peut entraîner des freins à l'emprunt pour les entreprises. **17%** des répondants sont confrontés à des difficultés d'accès à l'emprunt. Il s'agit de la part la plus basse depuis que cette question est posée. La situation est proche pour les répondants réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel. Ils sont **20%** à rencontrer des difficultés de financements.

L'énergie gazole représente **84%** du parc autocars des répondants au deuxième trimestre 2025. Cette proportion est bien moindre que celle de 96,8% des autocars en circulation affichée dans les données du SDES au 1^{er} janvier 2023.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

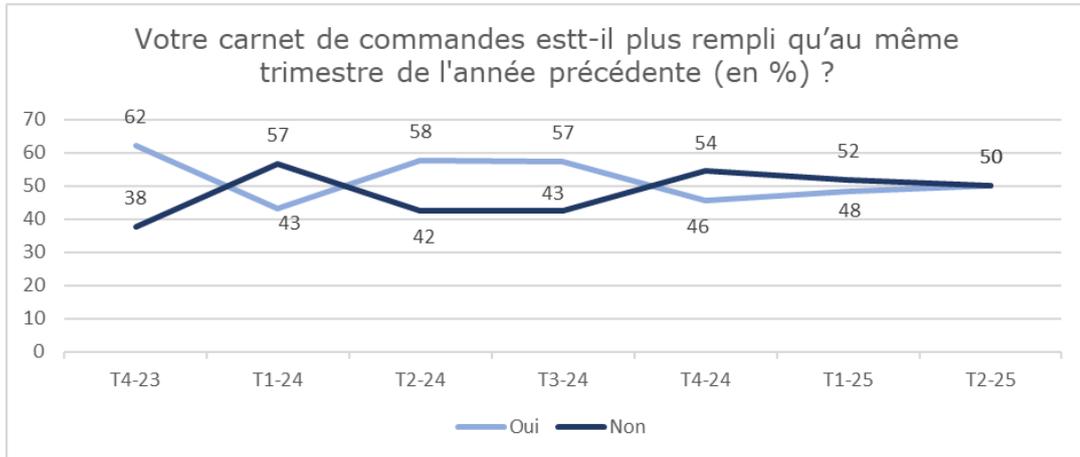


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

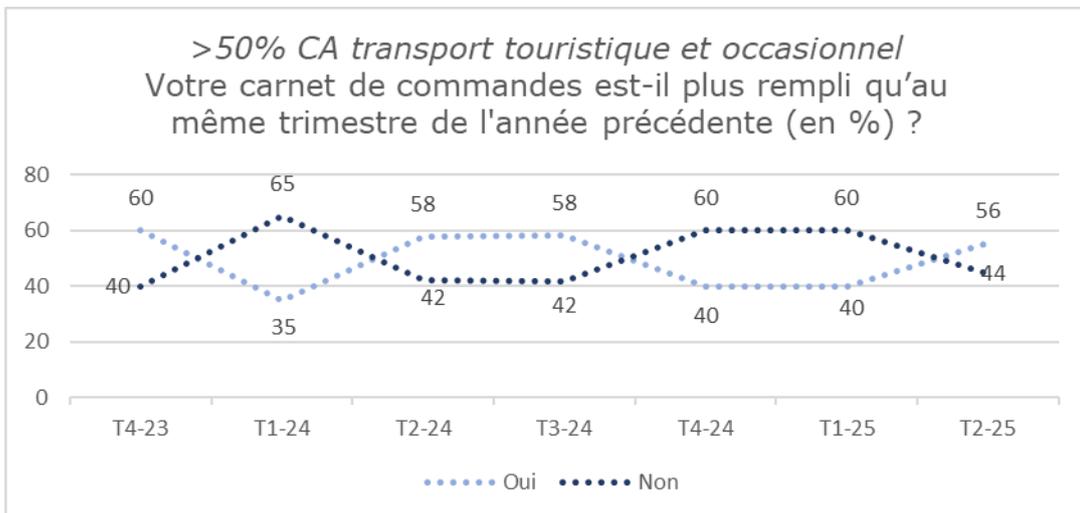
Les nouvelles énergies constituent un critère de choix des marchés pour les AOM de **51%** des répondants. Pour **19%** des répondants, les AOM expriment un intérêt pour le retrofit, **10%** pour un schéma multimodal ou intermodal. Toutefois **41%** n'expriment pas d'intérêt pour les différentes modalités proposées qui permettent à l'organisation des mobilités d'avoir un impact environnemental. Cette part se maintient à un niveau élevé pour le troisième trimestre consécutif.

Pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur chiffre d'affaires dans le transport touristique et occasionnel, l'intérêt des clients est marqué par les nouvelles énergies pour **38%** des répondants, ainsi que pour le retrofit pour **4%** des répondants. A noter que dans le transport touristique, le caractère restreint du volume de chaque commande, en comparaison avec les marchés publics, est moins favorable à l'expression d'une demande de schéma multimodal et d'avitaillement. Pour **63%** des répondants, les clients n'expriment pas d'intérêt pour les différentes modalités qui permettent à l'organisation des mobilités d'avoir un impact environnemental.

6. Dans le transport touristique et occasionnel, un carnet de commandes solide porté par une typologie de clientèle diversifiée

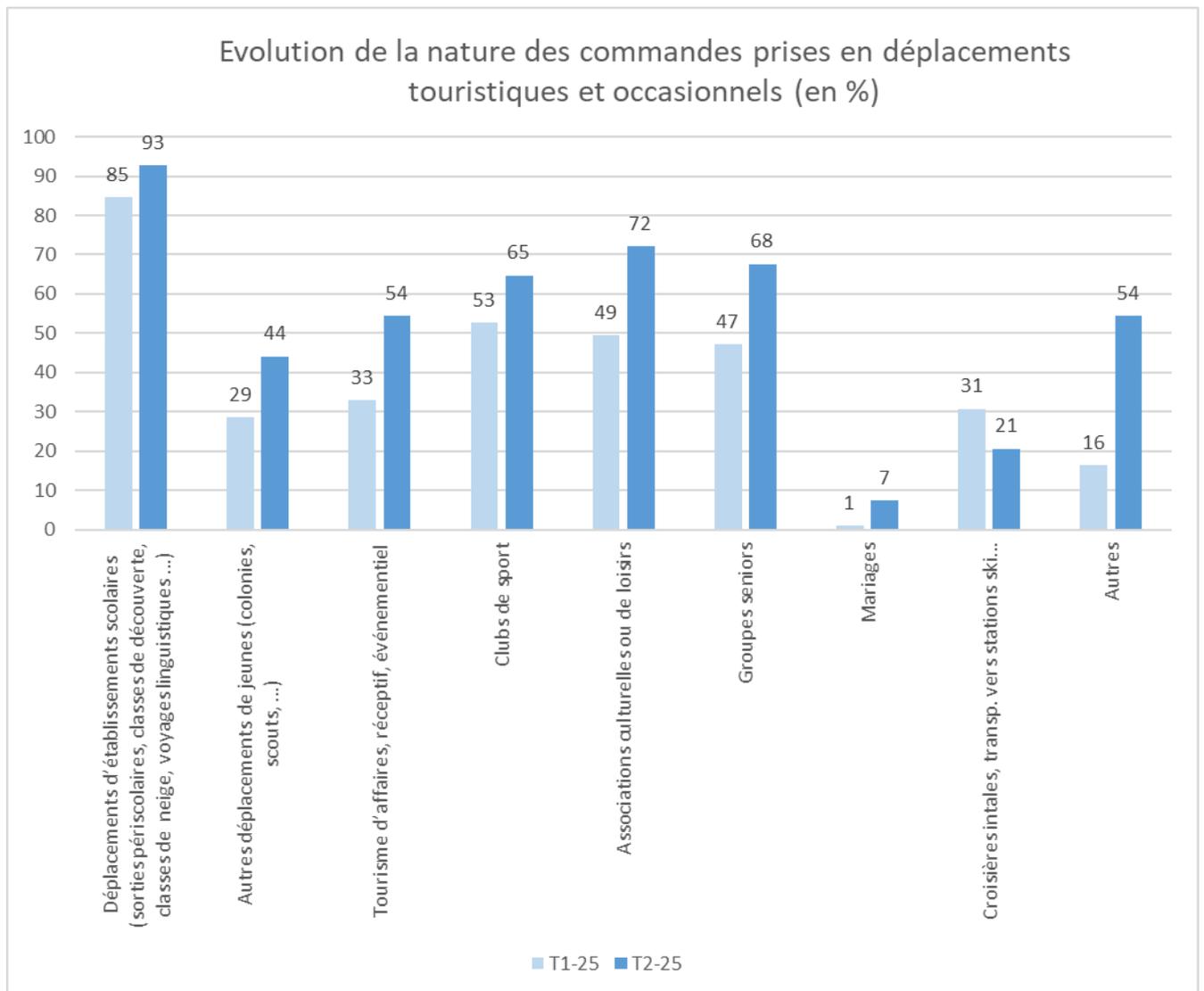


Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

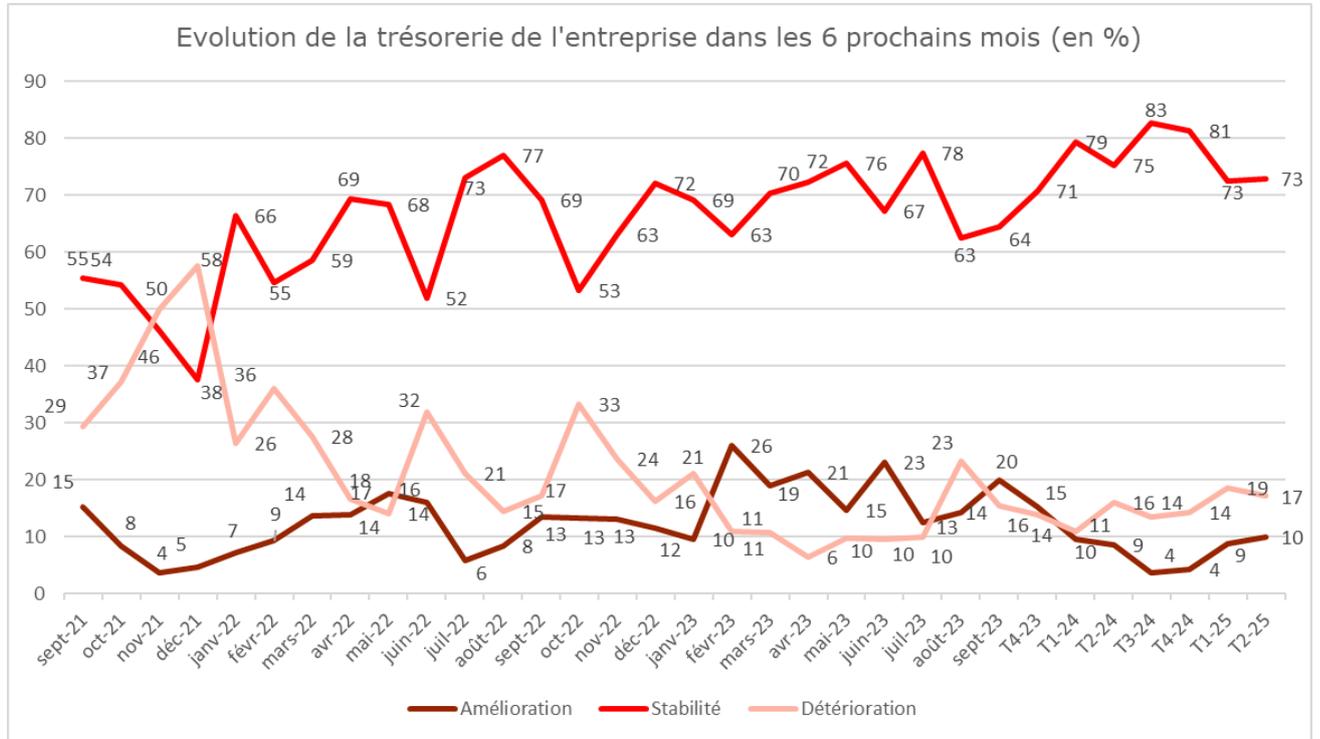
Les carnets de commandes du transport touristique et occasionnel sont toujours remplis. Pour **50%** des répondants, ils sont 50% plus remplis qu'au deuxième trimestre 2024. Après une baisse fin 2024 et début 2025, les carnets de commandes se renforcent pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans ce secteur, avec **56%** des répondants qui estiment qu'ils sont plus remplis que l'année précédente.



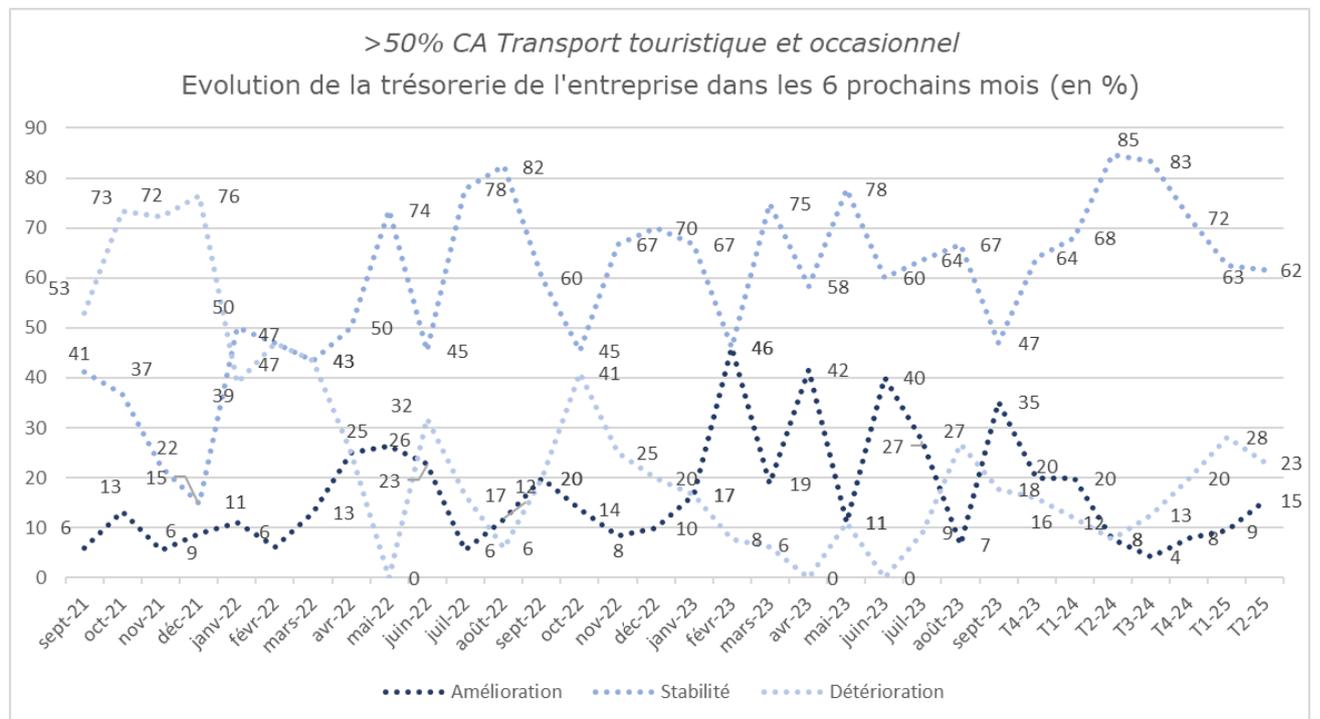
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

La diversité robuste des clients est plus marquée au deuxième trimestre 2025 qu'au premier. Ainsi si ces carnets de commandes sont toujours portés par les déplacements d'établissements scolaires pour **93%** des répondants, les autres typologies de clientèle se renforcent. **72%** des répondants ont des commandes émanant d'associations culturelles ou de loisirs, **68%** de groupes seniors, **65%** de clubs de sport.

7. Une trésorerie stable, des investissements qui se maintiennent, un niveau de confiance qui domine



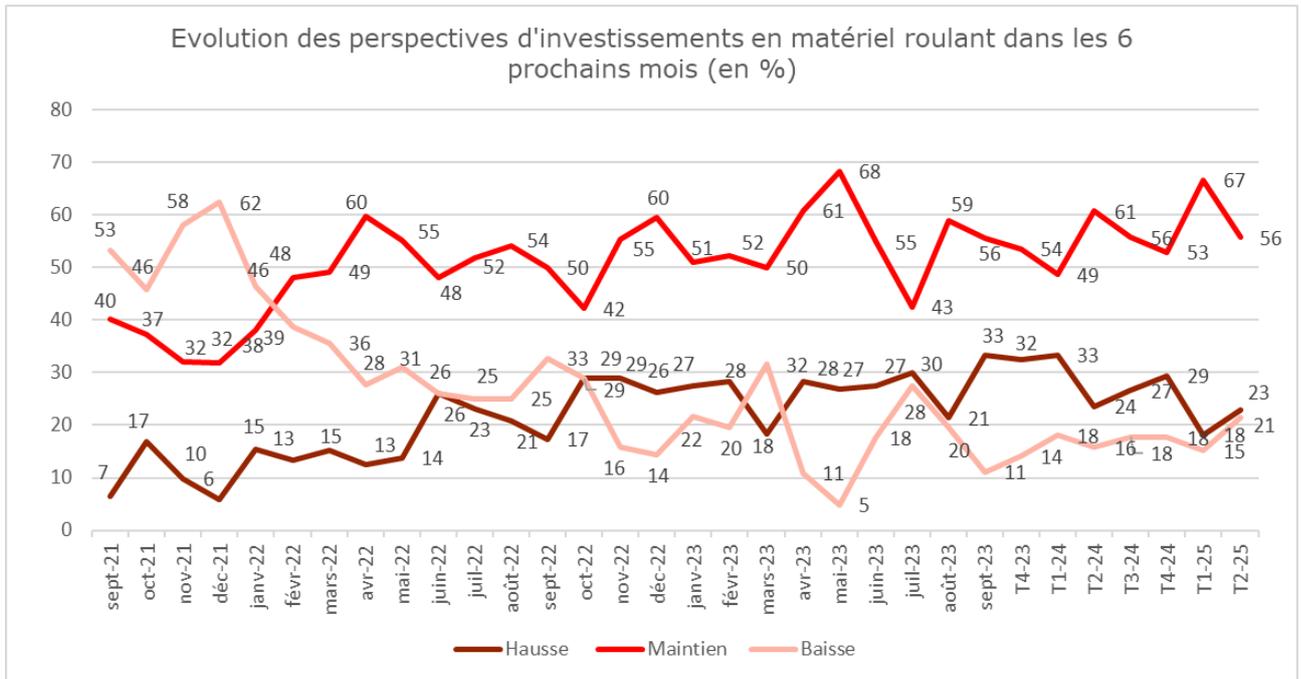
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



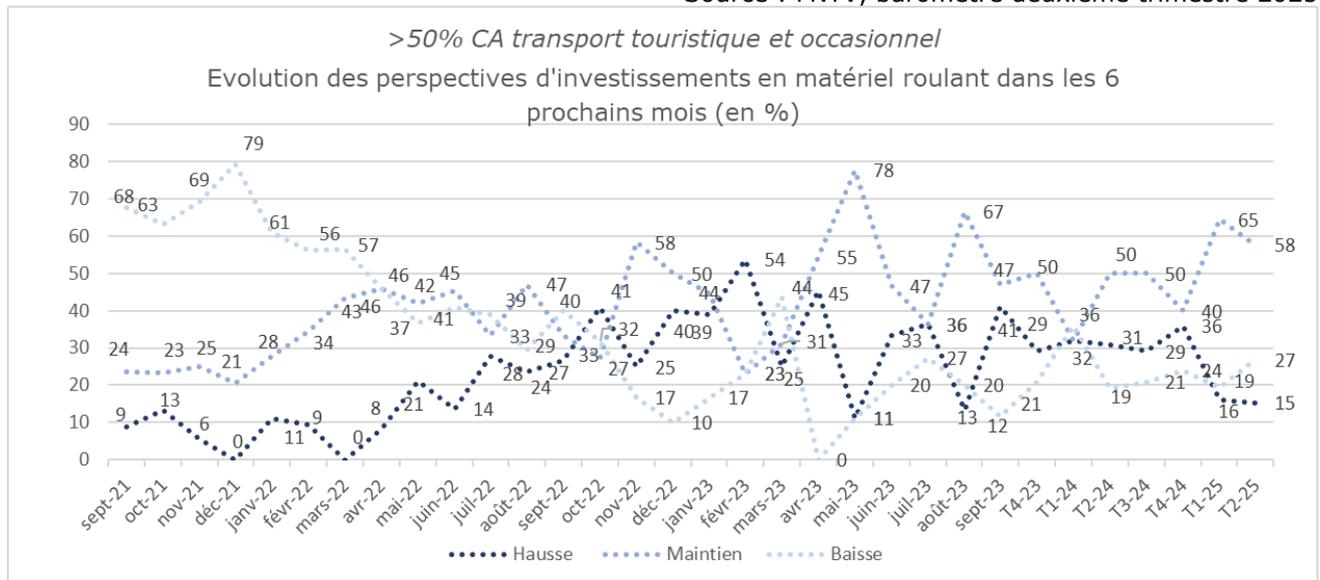
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

La perspective de stabilité de la trésorerie domine au deuxième trimestre avec **73%** des répondants, comme au trimestre précédent. **17%** des répondants prévoient une détérioration de leur trésorerie à 6 mois.

Dans le transport touristique et occasionnel, la perspective de stabilité de la trésorerie domine également, mais se maintient à un niveau bas par rapport deux derniers trimestres 2024, avec **62%** des répondants concernés. Sur la même période, les perspectives de détérioration se réduisent et représentent **23%** des répondants, au profit d'une hausse à **15%** des répondants qui prévoient une amélioration de leur trésorerie à 6 mois.



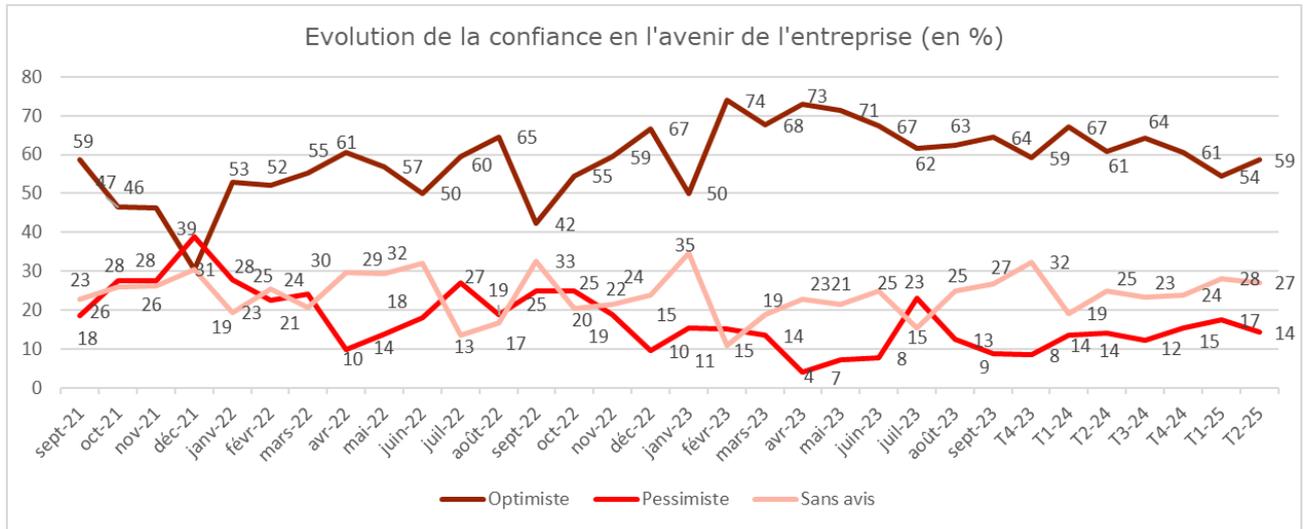
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



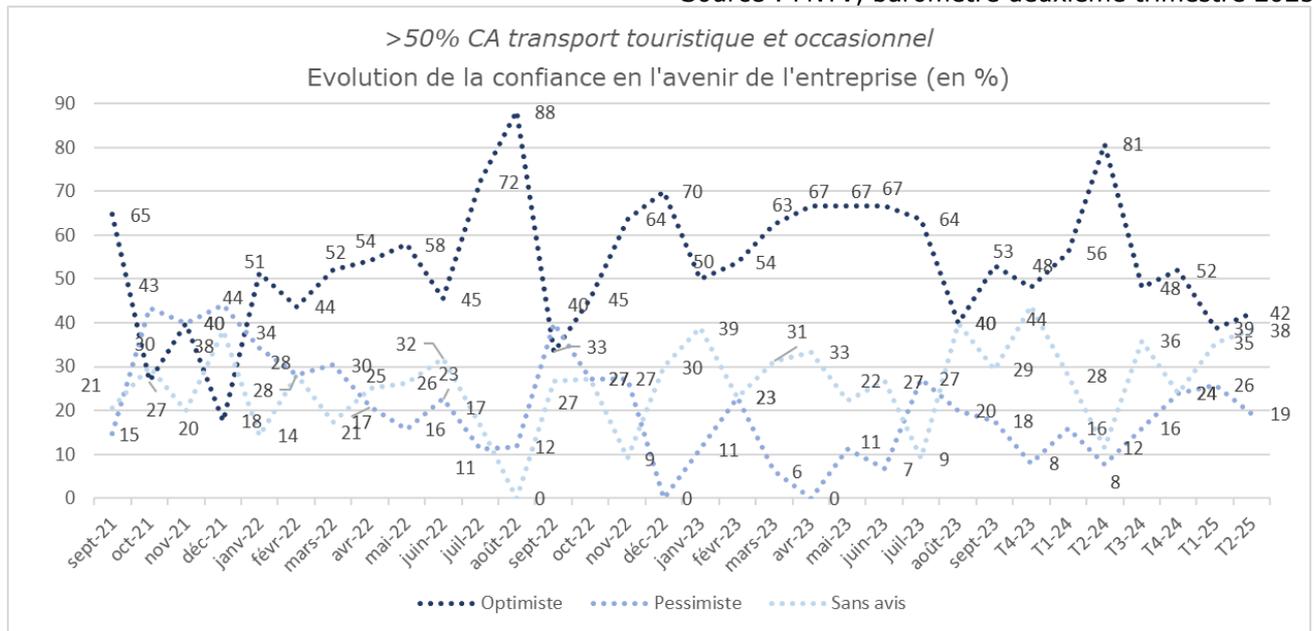
Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

Les perspectives d'investissements en matériel roulant se maintiennent pour **56%** des répondants. Cette part est moindre qu'au trimestre précédent où elle concernait 67% des répondants. Elles sont en hausse pour **23%** des répondants, proche des perspectives de baisse qui touchent **21%** des répondants.

Pour les entreprises réalisant plus de 50% de leur CA dans le transport touristique et occasionnel, après une remontée forte au premier trimestre, les perspectives de maintien se réduisent et concernent **58%** des répondants, quand les perspectives de baisse remontent à **27%** des répondants. La part d'entreprises prévoyant une hausse est stable à **15%**.



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025



Source : FNTV, baromètre deuxième trimestre 2025

L'optimisme domine toujours et remonte à un niveau proche de la fin 2024, avec **59%** des répondants. Cette remontée se fait au détriment des pessimistes qui représentent désormais **14%** des répondants.

En ce qui concerne les répondants réalisant plus de 50% de leur chiffre d'affaires dans le transport touristique et occasionnel, après un pic exceptionnel d'optimisme à 81% des répondants au deuxième trimestre 2024, puis une stabilisation du niveau d'optimisme à un niveau plus modéré autour de 50%, le deuxième trimestre 2025 confirme la baisse du trimestre précédent, avec **42%** des répondants, à niveau quasi égal avec les « sans avis » qui constituent **38%** des répondants. La part des pessimistes se réduit. Ils représentent **19%** des répondants.
