

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Octobre 2024 | 

upply

FRANCE : les prix du transport routier au plus bas en octobre

L'incertitude semble gagner tous les acteurs du secteur des transports. Les prix reculent encore en octobre 2024, à contre-courant des hausses normalement attendues lors de la saison haute.

En matière économique, l'ennemi numéro 1 est l'incertitude. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que la France évolue actuellement dans une période particulièrement incertaine. À la tête du pays, le gouvernement Barnier tente de faire avancer son projet de loi de finances 2025, mais les débats sont partis dans tous les sens à l'Assemblée nationale, [selon le journal Les Echos](#). Le « bloc central », soutien du Premier ministre, a affiché largement ses divisions, au point que le gouvernement semble [sous la menace d'une implosion](#).

Parallèlement, le FMI a alerté sur le dérapage budgétaire de la France. Les agences de notation Fitch puis Moody's n'ont pas dégradé la note de la France, mais elles l'ont assortie d'une perspective négative.

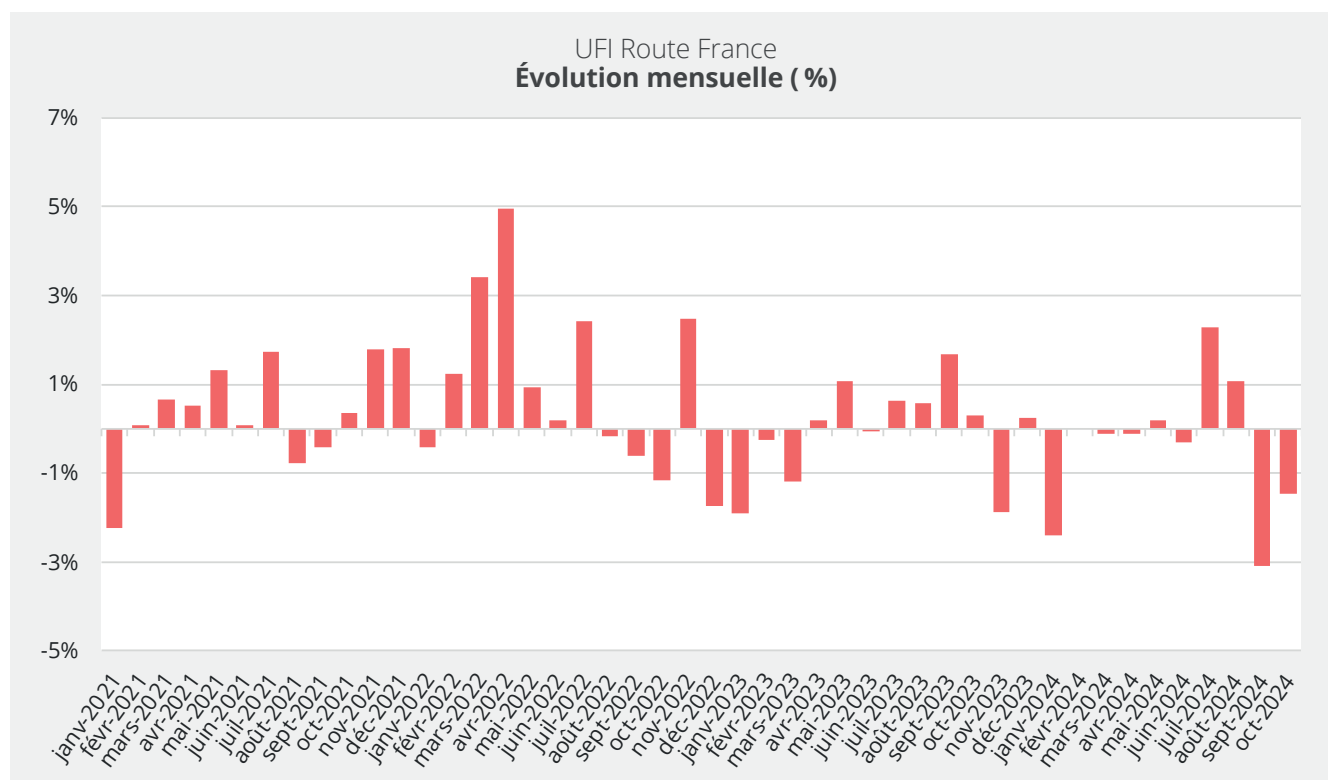
C'est encore l'incertitude, qui selon l'enquête mensuelle de conjoncture de l'Insee, fait reculer en octobre le climat des affaires en France (-0,6 point à 97,3, en-dessous de la moyenne de longue période). Cette détérioration est principalement due à l'effondrement du climat dans l'industrie (-7 pt à 92), concentrée dans l'automobile et l'aéronautique. Hors crise sanitaire (avril 2020), il s'agit de la plus forte baisse mensuelle depuis novembre 2008.

Dans un [flash conjoncture spécial](#), le ministère des Finances analyse l'investissement des entreprises sous le prisme de l'enquête de conjoncture dans le commerce de gros : « sur la période récente, la baisse de l'investissement pourrait s'expliquer par l'incertitude ressentie par les chefs d'entreprises, les conduisant à différer leur décision d'investir ». Cette incertitude s'est reflétée notamment dans l'assombrissement des perspectives générales d'activité. La dégradation des conditions de financement, en raison de la hausse des taux directeurs, a également pesé sur l'investissement des entreprises. Depuis le mois de juin 2024, la Banque centrale européenne (BCE) a engagé un mouvement de baisse qui devrait se traduire par un redémarrage progressif du crédit et de l'investissement des entreprises, mais cela n'est pas attendu avant 2025.

“ En matière économique, l'ennemi numéro 1 est l'incertitude ”

Les prix du transport routier au plus bas depuis 2022

Les incertitudes économiques pèsent lourdement sur les volumes à transporter, tirant les prix du transport vers le bas. Les prix du transport routier en France ont continué de baisser en octobre, perdant 1,5% par rapport à septembre.

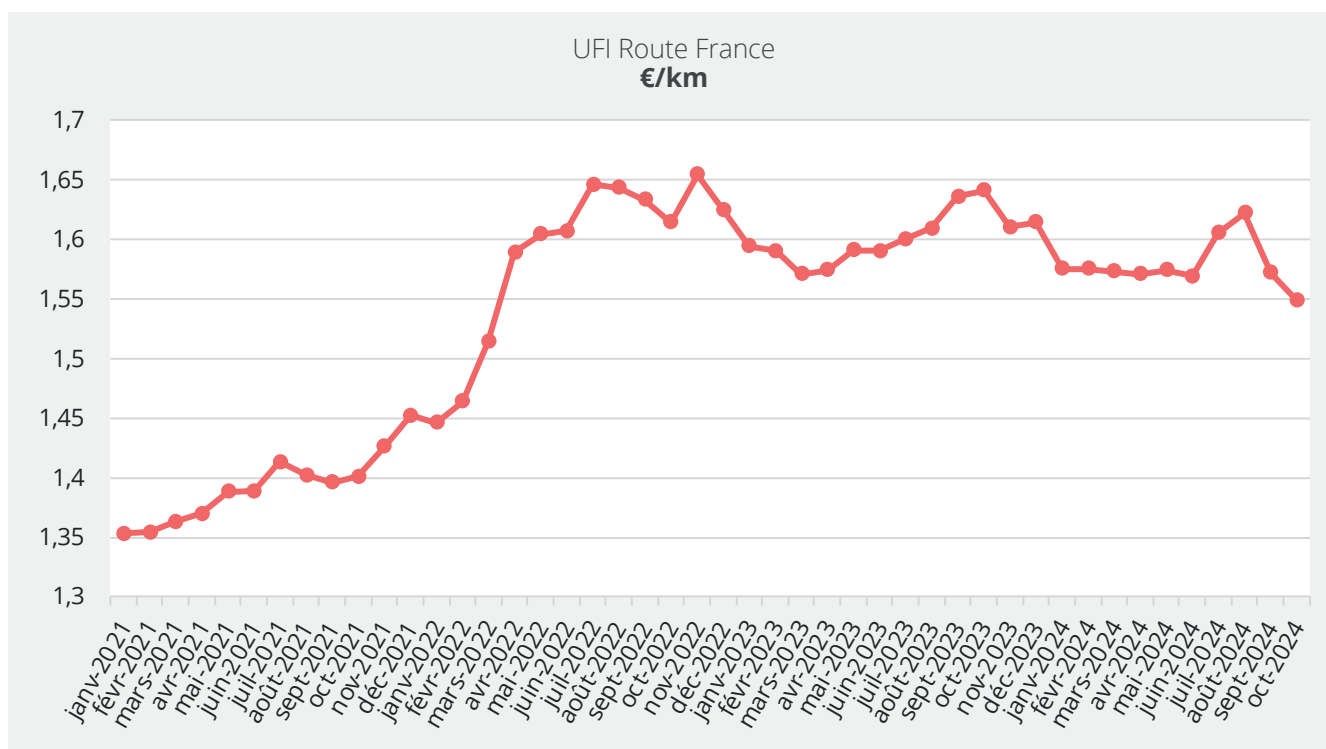


Source | [Uapply Freight Index](#) – Route France

Nous constatons également que la mécanique de répercussion de la variation du prix du gazole avec un mois de retard n'a pas tout à fait disparu. En septembre, le gazole professionnel avait baissé de -4%, entraînant une diminution de 1,1% des coûts de transport Longue Distance (LDEA), selon le CNR. Mais la baisse des prix du transport surprend en octobre parce qu'elle a été supérieure aux attentes.

La moyenne des prix de transport par kilomètre roulé de transport en France passe à 1,549€ en octobre. Elle redescend donc sous la barre des 1,55€. Cela fait plus de 30 mois que les prix du transport n'avaient pas été aussi bas en France, et il n'est pas certain qu'ils aient atteint un plancher pour cette année.

“ Les incertitudes économiques pèsent lourdement sur les volumes à transporter ”



Source | [Uapply Freight Index](#) – Route France

Cette chute importante pose question. Avec un prix de transport en baisse de 5,6% en glissement annuel, avec parallèlement des coûts hors gazole en hausse de 5,2% selon les dernières évolutions des indices TRM publiées par le CNR ([voir p.7](#)), la marge des transporteurs n'a pu que baisser, mettant en péril de nombreuses sociétés de transport.

Comme nous l'indiquions dans notre précédent baromètre mensuel, cela se traduit déjà dans les chiffres. Le secteur du transport routier de marchandises a enregistré [391 défaillances d'entreprises au 3^e trimestre](#), selon la dernière étude publiée par le cabinet Altares, ce qui correspond à une hausse de 39,1% par rapport à la même période en 2022.

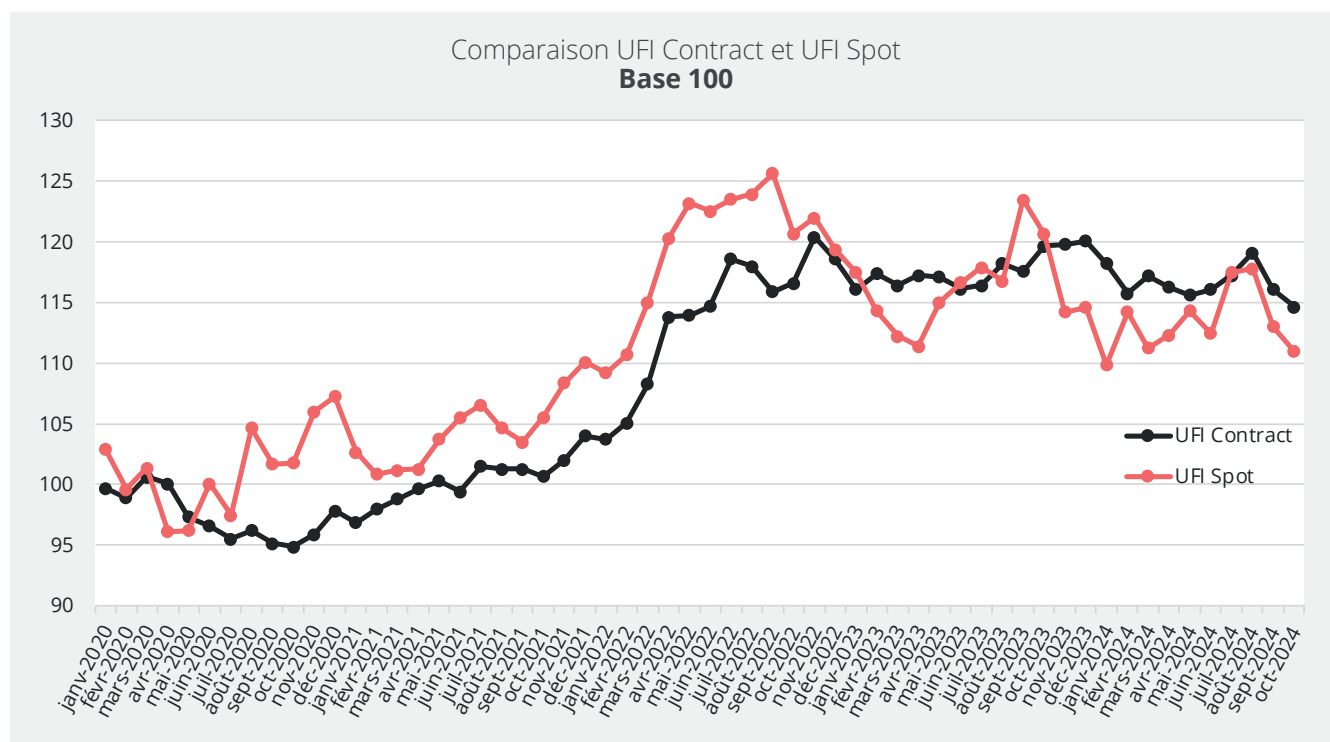
Une surcapacité structurelle

L'indice SPOT représente l'indice de référence des prix en France pour le transport non régulier. Ce mois-ci, il décroche à nouveau de 1,8% en glissement mensuel.

Comme nous avons l'habitude de le signaler, le décrochage des prix non réguliers est généralement la marque d'une offre de transport qui est supérieure à la demande. Cela se vérifie ce mois-ci encore. Sur le long terme, le positionnement durable de l'indice SPOT en-deçà de l'indice CONTRACT indique une surcapacité structurelle de transport sur le marché français.

L'indice CONTRACT représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français. Il se replie de 1,2%, accompagnant logiquement la baisse du gazole sur 1 mois en septembre. Mais une autre raison vient s'ajouter à la précédente : la saison des appels d'offre a

commencé et les échos que nous recevons des transporteurs relatent que les acheteurs, chez les grands chargeurs, pèsent de tout leur poids pour infléchir les prix à la baisse, car ils ne craignent plus de difficultés d'accès aux capacités.



Source | [Uapply Freight Index](#) - Route France

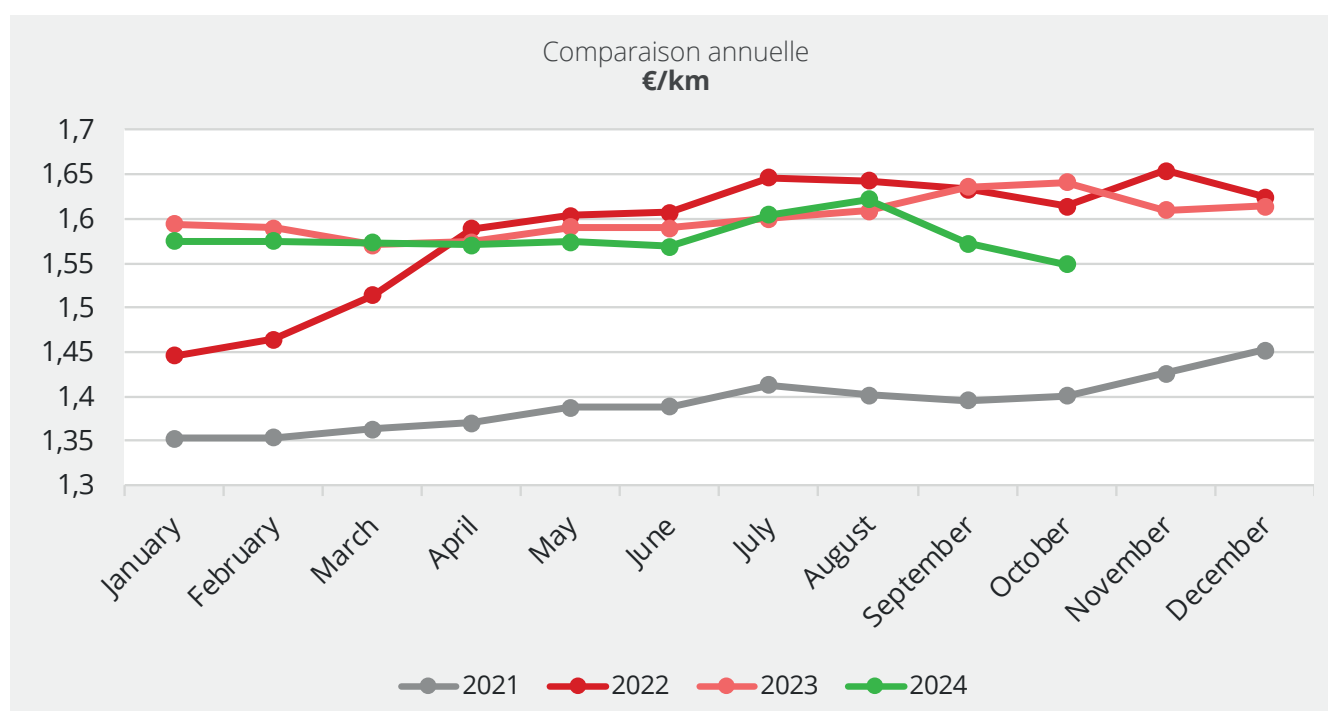
En octobre, [la Collectivité européenne d'Alsace \(CEA\)](#) s'est prononcé à l'unanimité en faveur de l'introduction d'une écotaxe, le R-PASS, qui devrait être instaurée sur environ 200 kilomètres à partir de fin 2026. Même si cette nouvelle taxation devrait être limitée à 15 centimes d'euros par kilomètre et rester inférieure à la Maut allemande, elle viserait à diminuer le trafic des flottes étrangères dans la région (12000 camions/jour en moyenne).

Cependant, il est peu probable que cette mesure limite le cabotage en Alsace et en France, car les entreprises étrangères de transport privilégient le déplacement sur les autoroutes à péage pour optimiser les temps de déplacement. Peu de chance donc que la mesure, qui plus est très localisée, ait un impact sur la surcapacité de transport.

Mais où est donc passée la Peak Season ?

On appelle très couramment « saison haute » la période qui commence en septembre, culmine entre octobre et novembre et s'achève mi-décembre. Les flux de transport sont tirés bien évidemment par les approvisionnements en prévision des fêtes de fin d'année, mais aussi par une stimulation de la

demande des entreprises, soucieuses d'atteindre leurs objectifs budgétaires annuels. C'est le cas en particulier dans le bâtiment et l'industrie. Traditionnellement, la tension exercée par la demande sur les capacités de transport génère alors une augmentation des prix.



Source | [Upply Freight Index](#) – Route France

“ On constate un décrochage très significatif par rapport aux autres années ”

Cette année, ce mouvement ne s'est pas produit. On constate un décrochage très significatif par rapport aux autres années, qui fait disparaître le phénomène de hausse lié à la haute saison. L'analyse de l'évolution constatée durant les deux derniers mois de l'année permettra de savoir s'il s'agissait d'un simple accident de parcours ou si l'effet « peak season » ne se sera tout simplement pas fait sentir en 2024, confirmant les inquiétudes du marché.

Le TRM français dans l'incertitude

Au début du mois d'octobre, le journal en ligne spécialisé TRM 24 indiquait que le transport routier ne serait pas concerné par les mesures fiscales du budget 2025, et que la généralisation de l'écotaxe n'était pas à l'ordre du jour. Mais quelques jours plus tard, on apprenait que les premières annonces relatives au projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) prévoyaient un rabotage des allègements des charges. Pour un conducteur, cela ferait passer le taux de charge sur ce poste de 13 à 23 %, ce qui est catastrophique si l'on considère que le chauffeur représente jusqu'à un tiers du coût de revient du transport.

Lors du congrès de la FNTR, la nouvelle présidente de l'organisation patronale, Florence Dupasquier, s'est dit très inquiète pour le secteur du transport routier, en raison des tours de vis prévu dans PLFSS, qui vont mettre en péril la vie d'entreprises déjà fragilisées. Présent lors de la clôture du congrès, le ministre des Transports, François Durovray, a tenté de « déminer le terrain », en confirmant que le projet de loi de finances 2025 prévoyait une poursuite du remboursement de la TICPE et qu'une première enveloppe de 130 millions d'euros pour financer l'achat de poids lourds électriques viendrait compléter le dispositif d'aides à la décarbonation du transport routier.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Octobre 2024	Septembre 2024	Evolution M / M-1	Octobre 2023	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	97,3	97,9	- 0,6%	98,9	- 1,6%
Indice CNR gazole professionnel	184,12	180,81	+ 1,8%	218,80	- 15,9%
Indice CNR LD EA	161,19	160,31	+ 0,6%	164,06	- 1,8%



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Upply



LA PLATEFORME DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES QUI BOOSTE L'EFFICACITÉ DES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

Plateforme technologique au service des professionnels du transport de fret, **Upply conçoit et développe des solutions digitales** pour aider les professionnels de la supply chain à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur métier.

© Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite sous quelque forme matérielle que ce soit, y compris par photocopie ou par stockage électronique, sans l'autorisation écrite préalable d'Upply. Ce rapport est basé sur des informations factuelles obtenues auprès de plusieurs sources publiques. Bien que tous les efforts soient faits pour assurer l'exactitude des informations, Upply décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage causé par la prise en compte des informations contenues dans ce rapport. Les opinions exprimées ici sont celles de l'auteur à la date de publication et sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.