

BAROMÈTRE MENSUEL

# ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



# FRANCE : les prix du transport routier décrochent nettement

**Les prix du transport ont fortement reculé au mois de septembre, dans un paysage politique et économique incertain. Le marché connaît une surcapacité structurelle. Le nouveau ministre des Transports entre dans une véritable poudrière.**

En France, la longue période d'incertitude ouverte le 9 juin, suite à la dissolution de l'Assemblée nationale par le président de la République Emmanuel Macron, s'est enfin terminée. Le 5 septembre, après presque deux mois d'attente, le président de la République Emmanuel Macron a nommé son nouveau Premier Ministre, Michel Barnier. Il a fallu environ deux semaines de plus [pour connaître la composition du gouvernement](#), mais cette fois ça y est, la France a retrouvé une équipe aux manettes, même s'il est acquis que l'absence de majorité absolue au Parlement va rendre son travail particulièrement difficile.

Le poste de ministre délégué aux Transports revient à François Durovray, qui succède à Patrice Vergriete. Une nomination plutôt bien accueillie dans les milieux professionnels. Reconnu pour sa connaissance des dossiers dans le domaine du transport de voyageurs, l'homme devra néanmoins prouver son intérêt pour les problématiques propres au transport de marchandises. Et le moins que l'on puisse dire est qu'il aura fort à faire. Ses premières décisions sont très attendues, notamment par les transporteurs routiers qui traversent une période très difficile.

Le climat budgétaire s'annonce tendu : à peine nommé, le Premier ministre a dû s'attaquer en urgence à la préparation du projet de loi de Finances 2025, dans un contexte de dérapage des comptes publics. Le déficit de la France s'annonce au-delà des 5% pour 2024, bien loin des 3% exigés par Bruxelles. Michel Barnier a promis du sang et des larmes, ou plus exactement moins de dépenses et davantage d'impôts. Autant dire que les marges de manœuvre des différents ministères s'annoncent réduites.

**“ Le climat budgétaire s'annonce tendu ”**

## Une amélioration du climat des affaires

Malgré la longue période d'incertitude politique et des comptes publics plus que préoccupants, l'économie française ne s'en sort pas si mal. La Banque de France a revu à la hausse ses prévisions de croissance de l'économie hexagonale pour 2024. Selon [ses dernières projections présentées à la mi-septembre](#), elle table désormais sur une progression du PIB de 1,1% au lieu de 0,8% précédemment. De même, les perspectives en matière de créations d'emplois seraient un peu plus dynamiques en 2024 (113 000 contre 89 000 initialement prévues), et l'économie française ne détruirait quasiment plus d'emplois l'an prochain. Enfin, le taux de chômage dans l'Hexagone devrait se maintenir à 7,5%.

Dans l'immédiat, on constate que le climat des affaires en France a poursuivi son redressement en septembre 2024. [Les chiffres de l'Insee](#) montrent un gain de 0,8 point, après une progression de près de trois points en août grâce aux Jeux Olympiques. L'indice du climat des affaires se rapproche ainsi de son niveau de juin dernier (99) et de sa moyenne de longue période (100). Cette amélioration est due au redressement dans les secteurs du commerce de détail et du commerce de gros, tandis que le climat des affaires est stable dans l'industrie et les services.

Pour l'ensemble du 3<sup>e</sup> trimestre, la Banque de France anticipe une progression significative du PIB. Cette hausse « recouvrerait une croissance sous jacente de 0,2 %, à laquelle s'ajouterait l'impact transitoire des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris de l'ordre d'un quart de point. En octobre, selon les anticipations des entreprises, l'activité continuerait de progresser dans l'industrie, resterait ralentie dans les services marchands, et serait stable dans le bâtiment, selon l'enquête mensuelle de conjoncture publiée début octobre par la Banque de France.

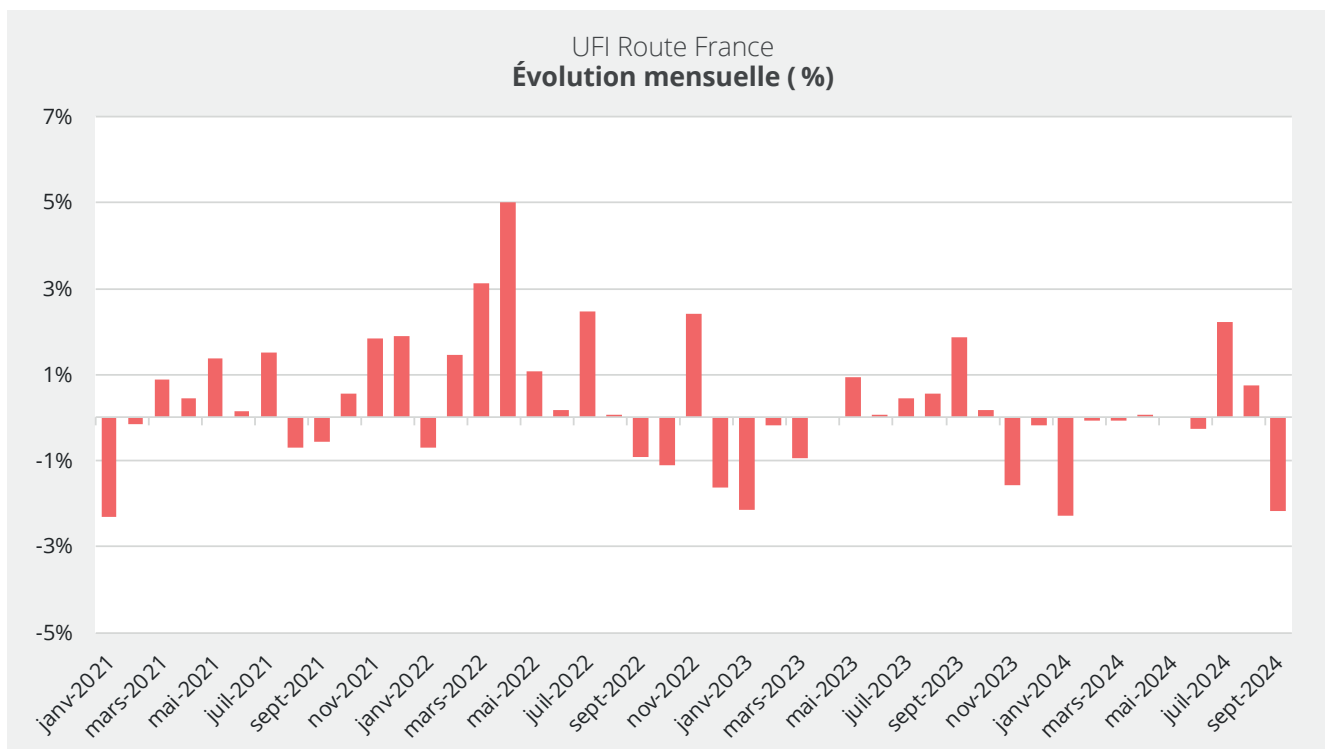
“ La Banque de France anticipe une progression significative du PIB ”

## Une chute brutale des prix

Dans ce contexte de dynamisme de l'économie certes modéré, mais supérieur aux attentes, on aurait pu s'attendre au moins à une relative stabilité des prix sur le marché du transport routier. Mais l'atterrissage se révèle brutal après les deux mois d'été dopés par les Jeux Olympiques.

Les prix du transport routier en France ont plongé de 2,2% en septembre par rapport au mois précédent. Il s'agit de la deuxième baisse la plus sévère de l'année après celle enregistrée en janvier. Le regain d'optimisme perçu dans le monde des affaires semble ce mois-ci s'être totalement évaporé au contact du bitume des routes de France.

“ Le regain d'optimisme perçu dans le monde des affaires semble ce mois-ci s'être totalement évaporé ”

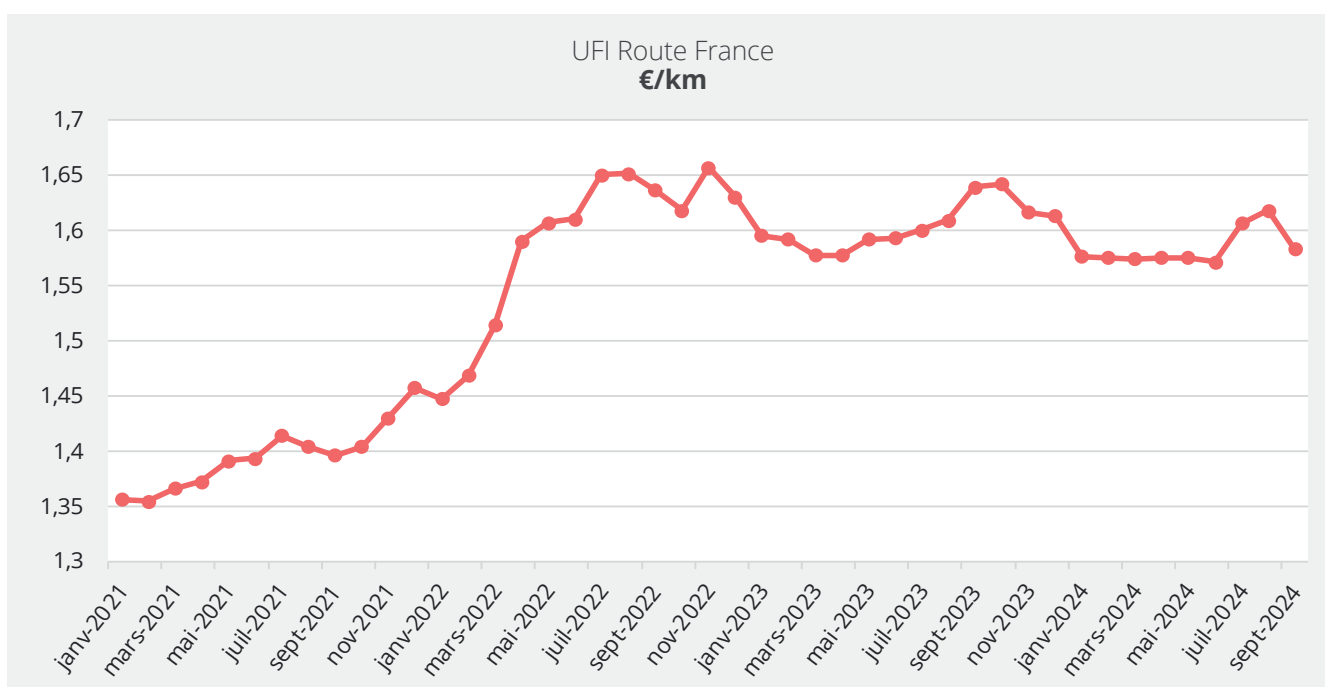


Source | [Uapply Freight Index](#) – Route France

La moyenne des prix de transport par kilomètre roulé de transport est redescendue en France à 1,583€, repassant en-dessous du palier de 1,600€.

Tout a augmenté dans le transport : l'énergie en premier, mais aussi le matériel et les coûts personnel, même si la pression salariale devra se mesurer sur le temps long.

Depuis 2022, le seuil fixé à 1,600€ par kilomètre semble représenter le fil autour duquel vient s'enrouler la courbe des prix de transport. Avant le covid, le seuil se situait plutôt aux alentours de 1,350€. On mesure alors pleinement la grave inflation qui a suivi.



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



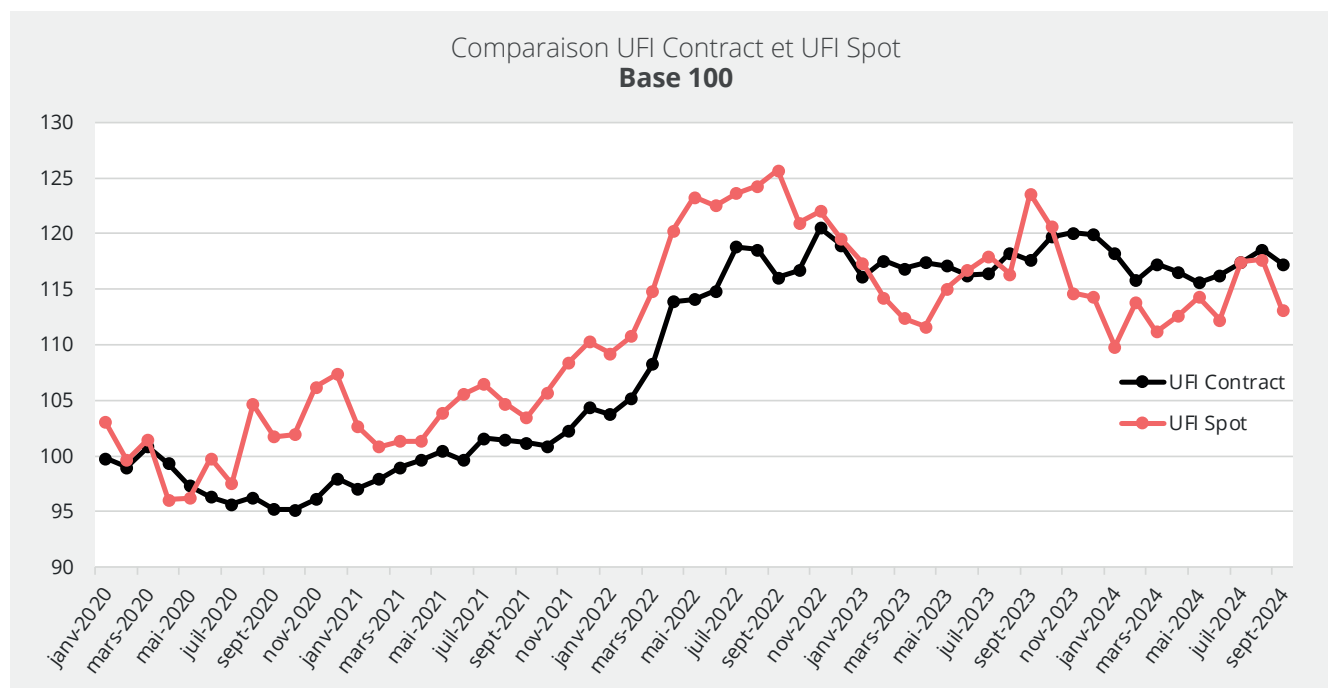
# Une baisse des prix du carburant qui n'explique pas tout

Les prix des carburants en France ont connu une forte baisse ces derniers mois, en grande partie due à la contraction des cours du pétrole brut sur les marchés mondiaux. Depuis le début de l'été 2024, le prix du baril de Brent a chuté, jusqu'à franchir à la baisse la barre des 78 dollars. Le gazole professionnel est par conséquent encore en baisse de 4% sur un mois en septembre, et de presque 20% en glissement annuel ([voir les indicateurs p.7](#)).

Cette baisse du gazole a bien sûr un impact sur les taux de fret routier, mais elle n'explique que partiellement la diminution des prix de transport. En effet, en France, le coût du gazole représente au maximum le quart du coût total du transport. [Selon le CNR](#), il varie entre 18,2% et 24,4% selon le type de véhicule et de flux.

# Une surcapacité structurelle du transport routier

L'analyse de l'évolution des prix sur le marché spot et sur le marché contractuel permet de cerner les mécanismes qui sont plus profondément à l'œuvre.



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

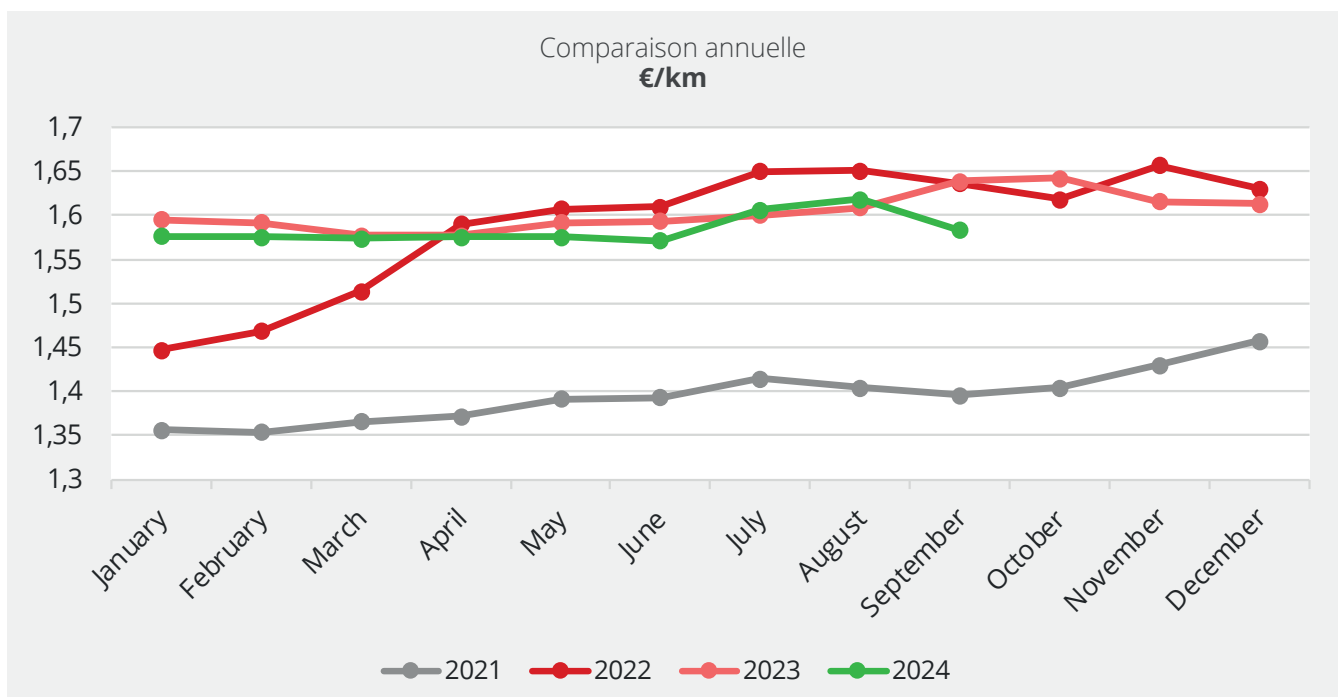
- En septembre, on constate que l'indice CONTRACT, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a baissé de 1,1% en glissement mensuel mois. La saison des appels d'offre vient juste de commencer et son application ne sera mise en place que dans les mois prochains. Il est donc normal qu'il y ait une bonne plasticité entre les variations de prix du gazole et de l'indice.
- L'indice SPOT, qui représente l'indice de référence des prix en France pour des transports non réguliers, décroche en revanche de 3,9% sur un mois, enregistrant la plus forte baisse de l'année.

Le décrochage des prix spot est généralement la marque d'une offre de transport supérieure à la demande. Si nous observons sur le long terme l'évolution de l'indice SPOT, nous constatons que cela fait déjà presque un an que la courbe se trouve en-dessous de celle de l'indice CONTRACT. Il y a donc une surcapacité structurelle de transport sur le marché français.

## Un cocktail explosif

Le décrochage de septembre est remarquable sur la courbe 2024 par rapport aux autres années. Les raisons sont multiples, mais l'on peut citer notamment la baisse des volumes à transporter et la hausse de la concurrence internationale. La [récession allemande](#), par ricochet, pousse de nombreux transporteurs d'Europe centrale à venir chercher le fret sur le territoire français, et cette concurrence pèse sur les prix de transport.

L'impact est déjà très clair sur le marché spot. Mais la situation de surcapacité pourrait aussi avoir des conséquences sur les prix des flux réguliers à l'occasion de la nouvelle saison des appels d'offres. Dans ces conditions, nous pouvons estimer que dans un proche avenir, les prix du transport vont continuer à baisser, alors que les coûts ont durablement augmenté (en dehors du gazole). Il y a là un cocktail très explosif.

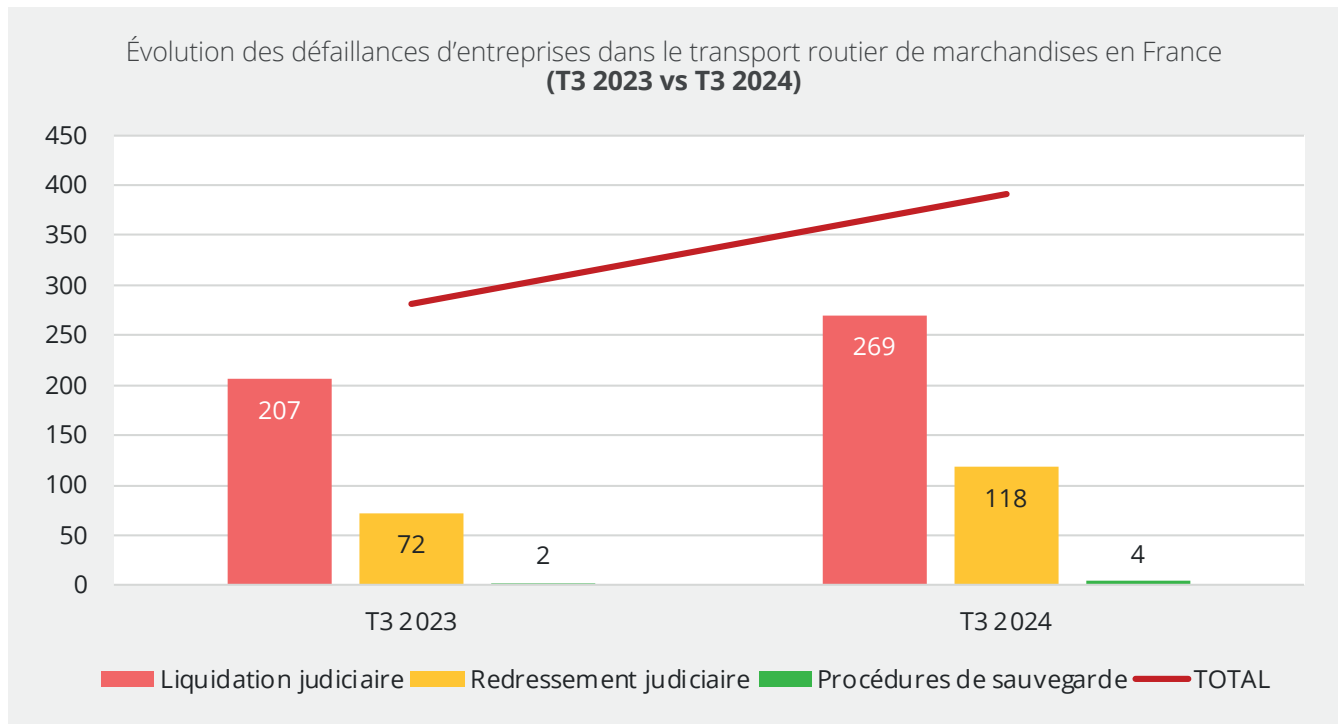


Source | [Uapply Freight Index](#) – Route France

# Levée de bouclier contre le projet d'écotaxe

Les effets ont déjà commencé à se manifester, avec une forte hausse des défaillances d'entreprises de transport routier.

Elles sont en augmentation de 39,1% au 3<sup>e</sup> trimestre 2024 en glissement annuel, après avoir déjà crû de 37,2% au premier semestre.



Dans ce contexte, les propos du nouveau ministre délégué aux Transports, qui s'est dit ouvert à l'éventualité d'une écotaxe, passent très mal, à l'heure où le projet d'écotaxe régionale en Alsace suscite déjà une levée de boucliers des transporteurs. Il y a fort à parier que les convictions de François Durovray vont se heurter rapidement à la réalité entrepreneuriale des patrons du transport français. Le nouveau ministre a sans doute bien compris dès son premier (faux) pas qu'il évolue dans une poudrière.

## LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Septembre 2024	Août 2024	Evolution M / M-1	Septembre 2023	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	97,5	96,7	+ 2,9%	100,3	- 2,8%
Indice CNR gazole professionnel	180,81	188,39	- 4,0%	224,45	- 19,4%
Indice CNR LD EA	160,31	162,06	- 1,1%	165,29	- 3,0%



**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.