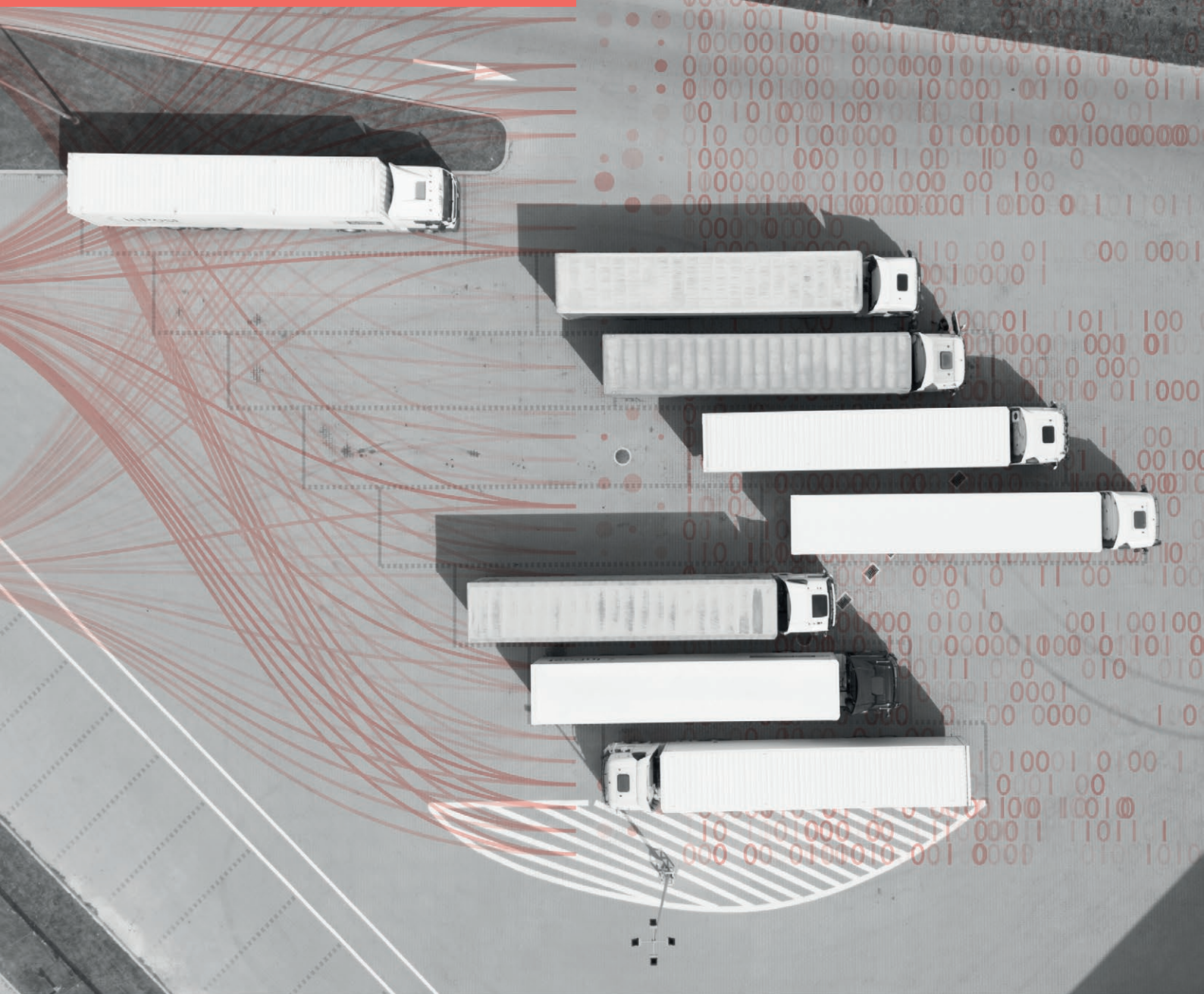


BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Janvier 2025 | 

upply

RECUIL DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN JANVIER

SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Les prix du transport routier ont assez nettement reculé en janvier. La demande de transport continue de baisser partout en France. Les transporteurs doivent préserver leur trésorerie, ce qui risque de peser sur les salaires et les investissements.

L'incertitude politique qui secoue la France depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024 a pesé sur la croissance. Après un troisième trimestre en croissance de 0,4%, notamment en raison d'un effet Jeux Olympiques, le PIB a accusé un repli de 0,1% au 4^e trimestre.

Ce ralentissement est amplifié par une crise budgétaire : le déficit public s'est aggravé pour atteindre près de 175 Md€, soit près de 6 points de PIB. En 2025, des efforts sont attendus pour remettre la France sur une trajectoire de réduction du déficit. Le projet de budget élaboré par le gouvernement Barnier prévoyait de ramener ce déficit à 5 points de PIB en 2025, mais la censure de ce gouvernement a rendu ces prévisions caduques. Finalement, le projet de loi de finances pour l'année 2025 du nouveau gouvernement Bayrou, adopté début février, annonce un déficit de 5,4 points de PIB.

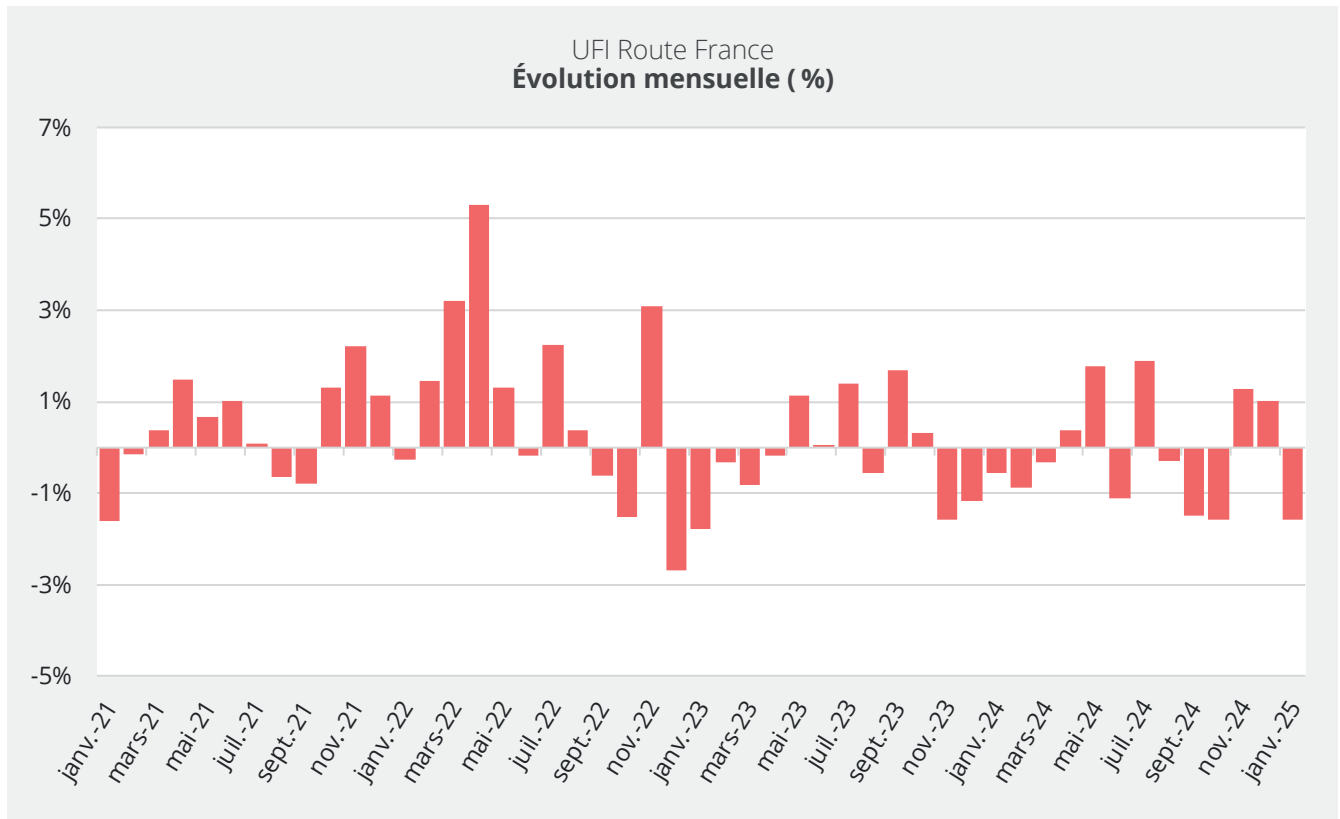
“ Les soldes d'opinion sur la demande future et les carnets de commande se dégradent ”

Cette projection est basée sur une hypothèse de croissance de +0,9% en 2025, selon la dernière révision du projet de loi de Finances de janvier 2025, ce qui correspond à un ralentissement par rapport aux +1,1% enregistrés en 2024. Un chiffre qui semble optimiste : dans un rapport sur la situation des finances publiques, la cour des Comptes rappelle que le consensus des économistes a pour sa part révisé sa prévision à +0,7%. En effet, les efforts budgétaires nécessaires à la réduction du déficit public vont peser sur l'activité à court terme. D'autre part, les acteurs économiques sont confrontés à un manque de visibilité qui atteint des niveaux inédits. Les tensions géopolitiques et la guerre commerciale virulente relancée par l'administration Trump vont peser sur les perspectives économiques. Par ailleurs, la France souffre également des difficultés de son principal partenaire européen, l'Allemagne.

Les enquêtes de conjoncture de l'Insee reflètent un certain pessimisme. Malgré une hausse sur un mois de 0,5%, le climat des affaires reste très en deçà de sa moyenne sur une longue période. Les soldes d'opinion sur la demande future et les carnets de commande se dégradent dans la plupart des secteurs, ce qui conforte le scénario d'une croissance faible au premier semestre 2025.

Un repli de la demande qui tire les prix de transport vers le bas

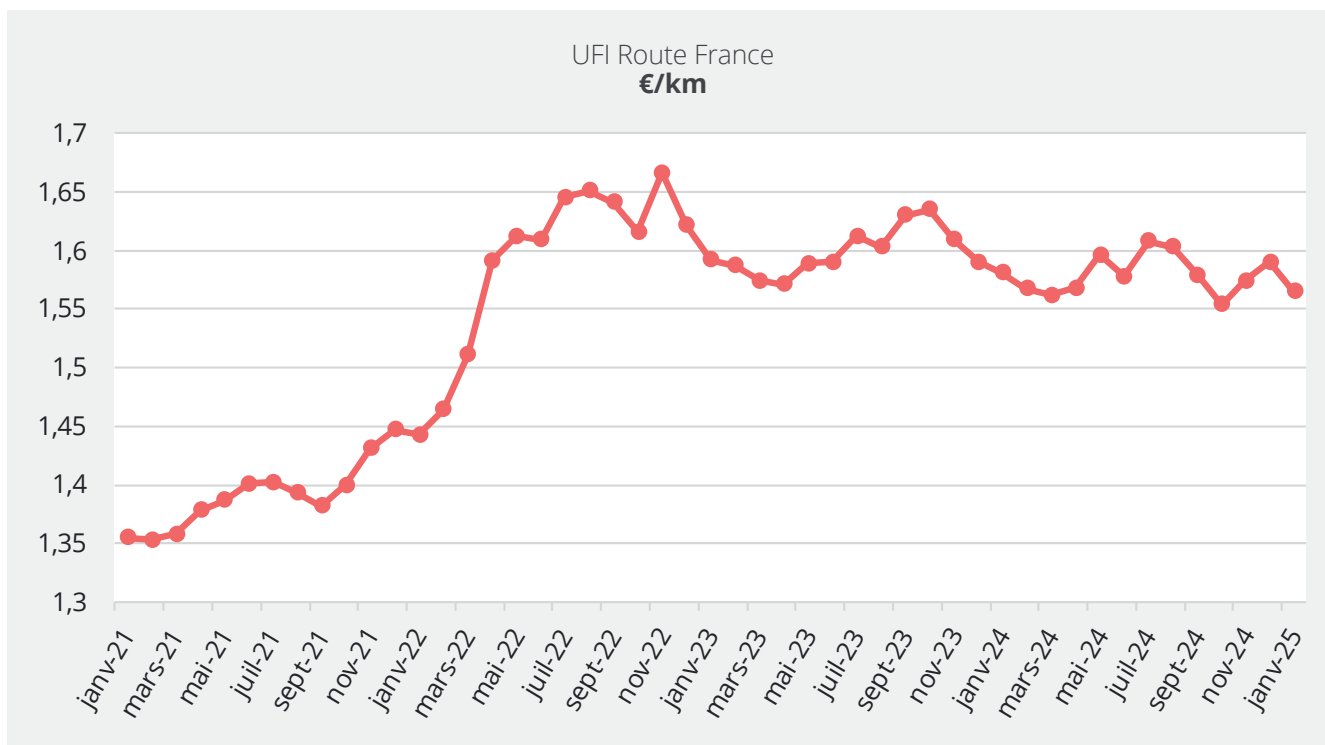
Les prix du transport routier en France témoignent également de la faiblesse de l'activité, avec un recul assez sévère en janvier. Ils ont perdu 1,6% en glissement mensuel, confirmant les craintes des chefs d'entreprise qui voient les volumes baisser et les carnets de commande peu chargés.



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

La moyenne des prix de transport par kilomètre roulé de transport en France recule pour atteindre 1,565€ en janvier, perdant 2,5 centimes sur un mois.

“ Les prix du transport routier en France témoignent également de la faiblesse de l'activité ”



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

D'autre part, l'étude de la courbe de la moyenne mobile à 12 mois des prix du transport en France indique un fléchissement notable de plus de 0,1% par mois, allant à l'encontre de l'inflation des coûts

du transport et au-delà de la baisse des prix du diesel. L'érosion des volumes de marchandises transportées au deuxième et troisième trimestre tire vers le bas l'indicateur.

Hausse des coûts

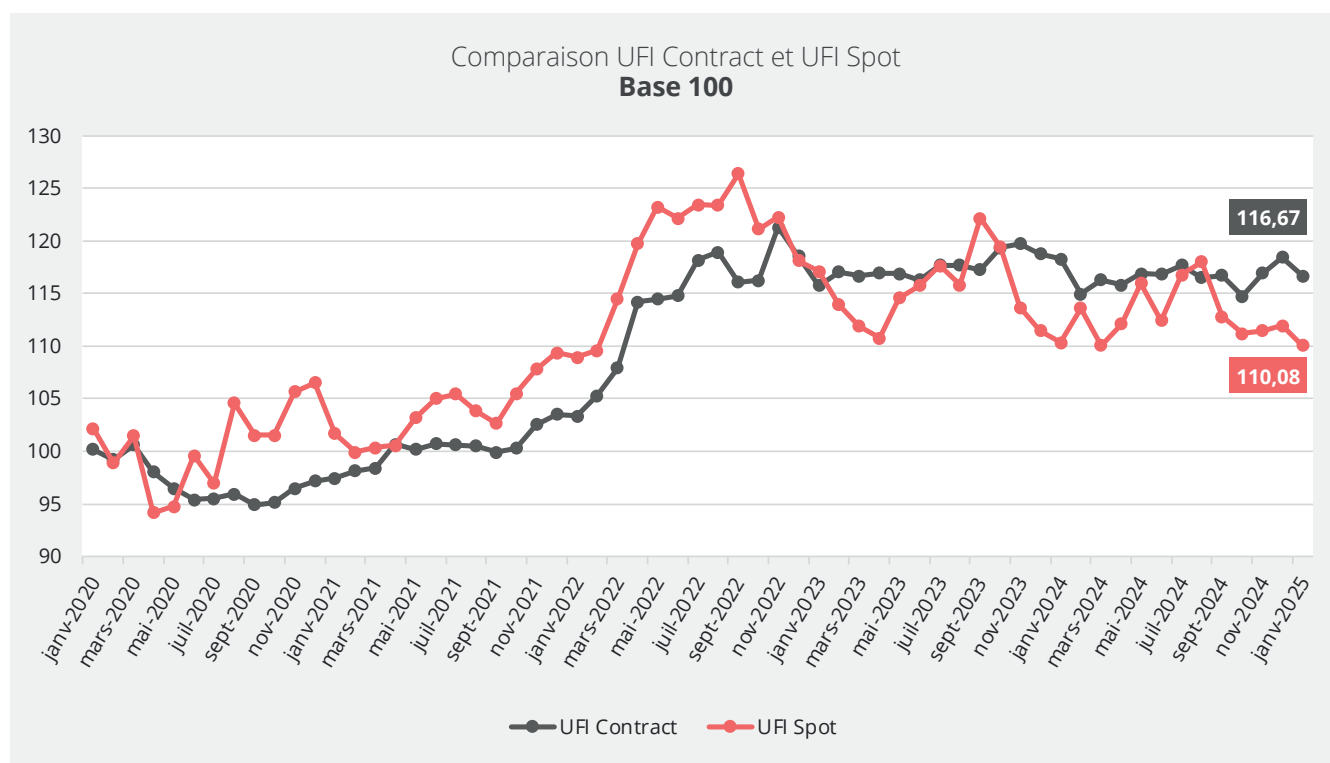
Parallèlement, le gazole professionnel a continué à augmenter, enregistrant une hausse de 4,2% en glissement mensuel. Il s'agit du quatrième mois consécutif de hausse, qui porte l'augmentation à près de 9% sur la période. Nous verrons le mois prochain si nous observons une correction à la hausse des prix de transport en relation avec cette envolée conséquente du prix du gazole professionnel à 4,2% en janvier, toujours répercutée avec un petit délai.

En glissement annuel, l'indicateur CNR Longue Distance Ensemble Articulé montre une hausse des coûts de 0,5%. En effet, si les coûts du carburant sont en baisse de 2,6% par rapport à janvier 2024, les autres coûts sont orientés à la hausse (conducteurs, matériel, structure, péages, etc.).

“ Le gazole professionnel a continué à augmenter ”

Les marchés spot et contractuels à l'unisson

L'indice des prix du marché Spot et l'indice des prix du marché contractuel ont connu une évolution sensiblement similaire en janvier. Ils ont respectivement diminué de 1,7% et 1,5% en glissement mensuel.



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

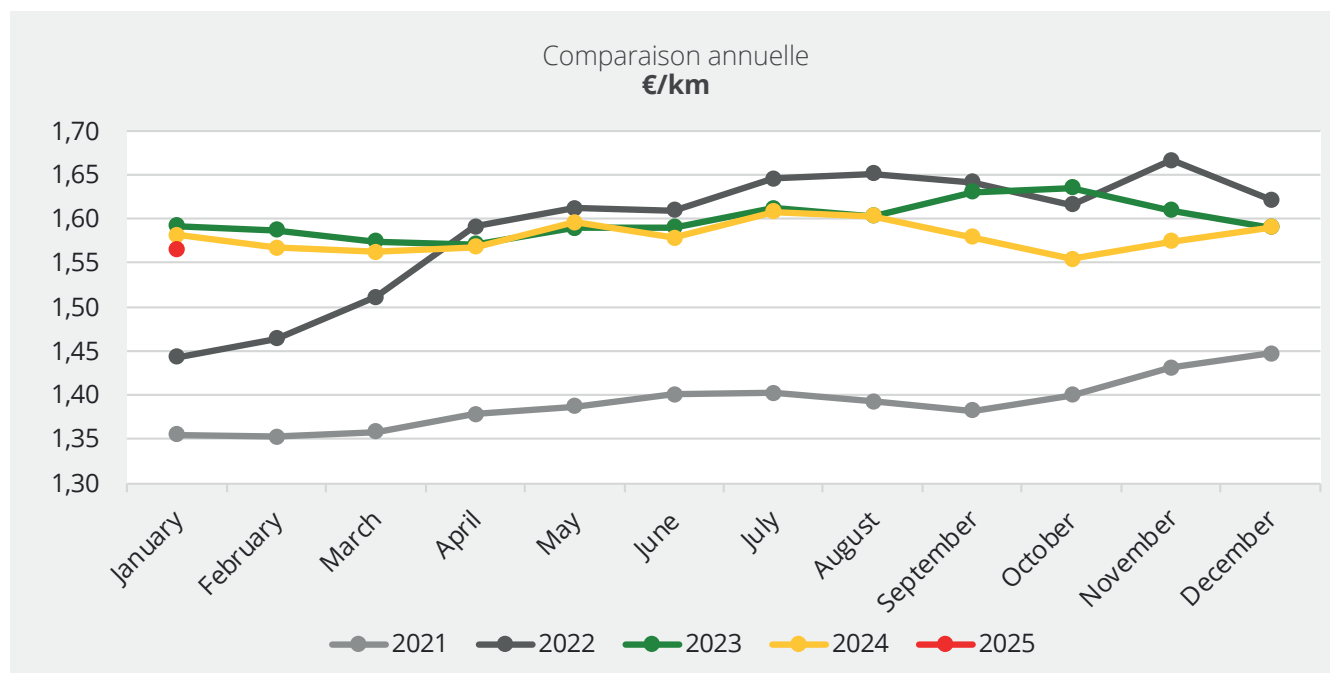
Le début d'année, après les fêtes, est généralement défavorable au marché spot. Cette année n'a pas fait exception à la règle. Dans un marché où les volumes sont en retrait sur le long terme et faibles en janvier, le contraire aurait été très surprenant.

L'indice des prix contractuels a également baissé, entraînant dans son sillon tout le transport français. Comme nous le signalions le mois dernier, les grands acheteurs de transport jouent aujourd'hui le marché pour négocier des prix à la baisse sans craindre de problèmes d'accès aux capacités.

“ L'indice des prix contractuels a également baissé ”

Une maîtrise des coûts qui pourrait alimenter des tensions sociales

La courbe 2025 se résume à un seul point sur le graphique ci-dessous. On peut toutefois observer que 2025 appartient au groupe homogène que forment les années 2023, 2024 et à partir du mois d'avril pour l'année 2022.



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

La baisse des prix du transport, combinée à l'inflation des coûts, fragilise les trésoreries des transporteurs français.

Dans ce contexte difficile, les marges de manœuvre des transporteurs en matière d'augmentations salariales sont très faibles. [Selon la pondération annuelle retenue par le CNR dans les indices synthétiques pour 2025](#), le poste conducteur représente 29,1% des coûts en longue distance et 31,6% en régional. Après trois réunions dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), les partenaires sociaux ne sont pas parvenus à se mettre d'accord sur une éventuelle hausse des salaires conventionnels dans le transport routier de marchandises (TRM) en 2025. Les organisations patronales ont toutes proposé 0% d'augmentation salariale, et la FNTR y a ajouté une proposition de revalorisation de +1,5% des frais de déplacement.

Pourtant, si l'inflation a ralenti, elle reste encore significative, ce qui pourrait conduire à un retour des tensions sociales dans le secteur du transport routier, alors qu'elles avaient durablement disparu depuis quelques années, passant au travers du conflit sur les retraites en 2023 notamment.

“ Les marges de manœuvre des transporteurs en matière d'augmentations salariales sont très faibles ”

Des investissements en suspens

Concernant les investissements, la baisse des taux d'intérêt diminuera le loyer de l'argent et donc le coût des investissements. Pourtant, l'heure est à la prudence.

En 2024, le segment des poids lourds a enregistré une stabilité notable avec 47 201 immatriculations. Les conditions de financement pour 2025 sont favorables, avec en ligne de mire la poursuite de l'électrification de son parc. Pourtant, dans un contexte de marges réduites, une diminution significative des immatriculations est attendue en 2025. Les transporteurs ont besoin d'aides substantielles pour poursuivre le chemin de la transition écologique. En 2024, le dispositif E-trans a permis de soutenir des projets d'accompagnement concernant au total 2162 poids lourds. Tout d'abord, 137 PME ont bénéficié d'une aide dans le cadre d'un programme qui leur était réservé. Cela a permis de financer l'acquisition ou la location de 251 véhicules lourds électriques, dont 163 tracteurs routiers et 88 porteurs. [Selon un bilan de l'agence de la transition écologique](#), l'aide moyenne était de 65 000 € par véhicule. Par ailleurs, un appel à projets global a également permis de financer l'acquisition ou la location de 988 tracteurs routiers et 923 poids lourds porteurs, avec une aide moyenne de 61 600 € par véhicule.

En 2025, les aides à l'acquisition d'un poids lourd électrique seront attribuées sous la forme de certificats d'économies d'énergie (CEE) exclusivement. Ce mécanisme, [défini par la fiche d'opérations standardisée CEE TRA-EQ-129](#), est effectif depuis janvier. Les transporteurs pourront bénéficier de subventions de 35 000 € pour un porteur 19t et de 53 000 € pour les plus de 26 tonnes et les tracteurs routiers.

“ Dans un contexte de marges réduites, une diminution significative des immatriculations est attendue en 2025 ”

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Janvier 2025	Décembre 2024	Evolution M / M-1	Janvier 2024	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	95,0	94,5	+ 0,53 %	98,9	- 3,94 %
Indice CNR gazole professionnel	196,46	188,57	+ 4,18 %	201,70	- 2,60 %
Indice CNR LD EA	165,13	162,55	+ 1,59 %	164,28	- 0,52 %



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.