

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Juin 2025 | 

upply

LES PRIX FRANÇAIS DU TRANSPORT STAGNENT EN JUIN

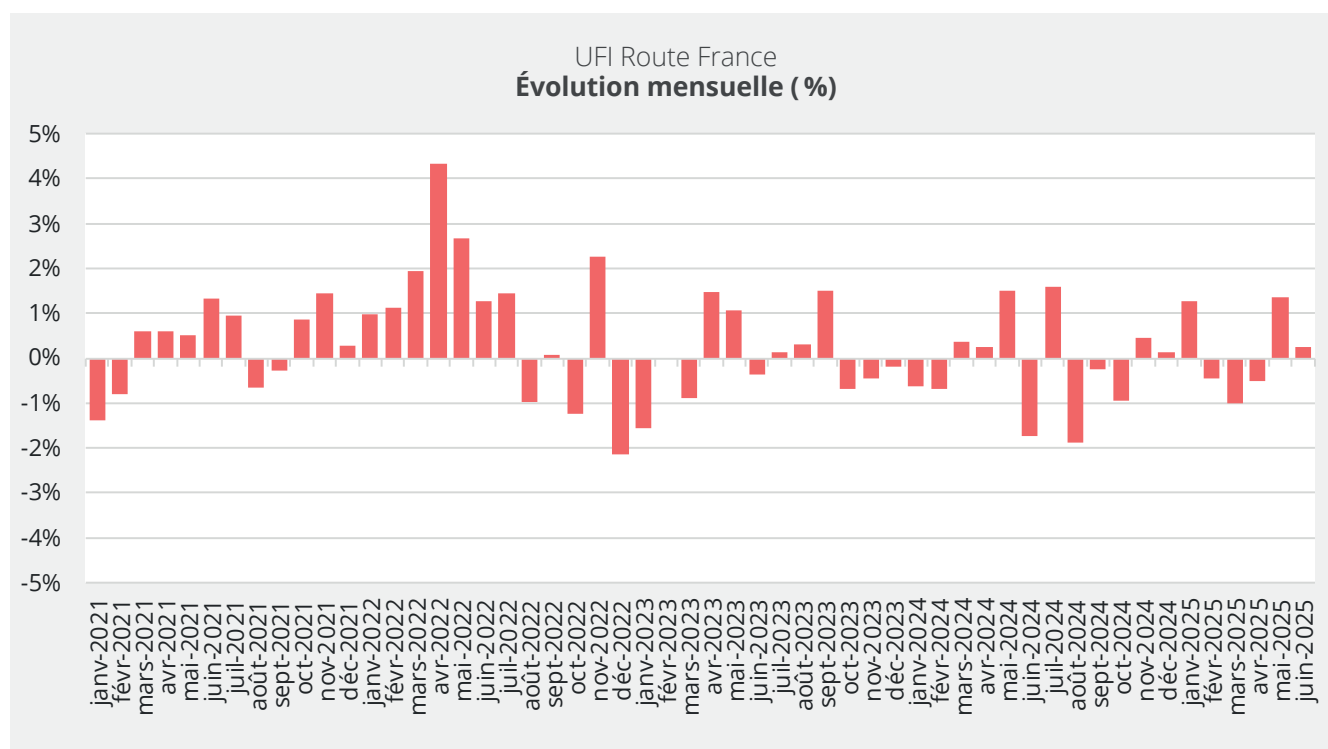
Le marché du transport de marchandises en France souffre de nombreuses incertitudes paralysantes : activité en berne, variation des coûts du gazole, inflation sur certains postes de coûts. Les transporteurs français s'inquiètent, alors que l'écotaxe pourrait revenir et que la suppression des taux réduits de la taxe TICPE est sur la table.

Sur le plan international, le mois de juin a été marqué par un regain de tension, avec les bombardements israéliens puis américains sur l'Iran. Conséquence directe, les prix du pétrole se sont envolés : le prix du baril de Brent (le baril de référence en Europe), qui était de 66,55 dollars le 10 juin 2025, est monté à 78,69 dollars le 19 juin et a dépassé les 80 dollars le lundi 23 juin au matin, son plus haut niveau depuis janvier 2025. Cette pression sur les cours a eu mécaniquement une incidence sur les prix du gazole à la pompe : le gazole professionnel a connu une hausse des prix de l'ordre de 3,4% en juin, rompant avec la baisse continue enregistrée jusqu'alors depuis janvier. Ce coup de chaud s'est toutefois assez rapidement calmé.

Sur le plan national, l'Insee a revu à la baisse [la croissance du PIB français](#) avec une estimation de croissance de seulement 0,6% pour 2025, après une hausse de 1,1% en 2024, ce qui représente un gain modeste de 18 milliards d'euros. Seule bonne nouvelle : la France évite la récession. Mais la consommation des ménages et l'investissement des entreprises ralentissent, avec en particulier une dégradation prévue de 0,5% pour ce dernier en 2025. Dans la zone euro, la croissance du PIB devrait atteindre 0,9%, [selon les dernières prévisions de la Commission européenne](#). Comparée à ses voisins européens, la France est un peu à la traîne : au premier trimestre 2025, le PIB a progressé de 0,6% en Espagne, 0,4% en Allemagne, 0,3% en Italie, et 0,1% en France. Par ailleurs, la France souffre d'un accroissement de la dette qui va nécessiter des mesures d'économie drastiques lors du projet de loi de Finances, dans un contexte politique fragile, ce qui laisse présager une grande instabilité à l'automne.

Une demande toujours fragile

Dans cet environnement morose, les prix du transport routier en France ont stagné en juin, affichant une très légère progression de 0,3% sur un mois. La situation politico-économique a freiné la demande de transport et gelé les négociations tarifaires entre les chargeurs et les transporteurs sur les dossiers estivaux, entraînant une incertitude persistante sur le marché.



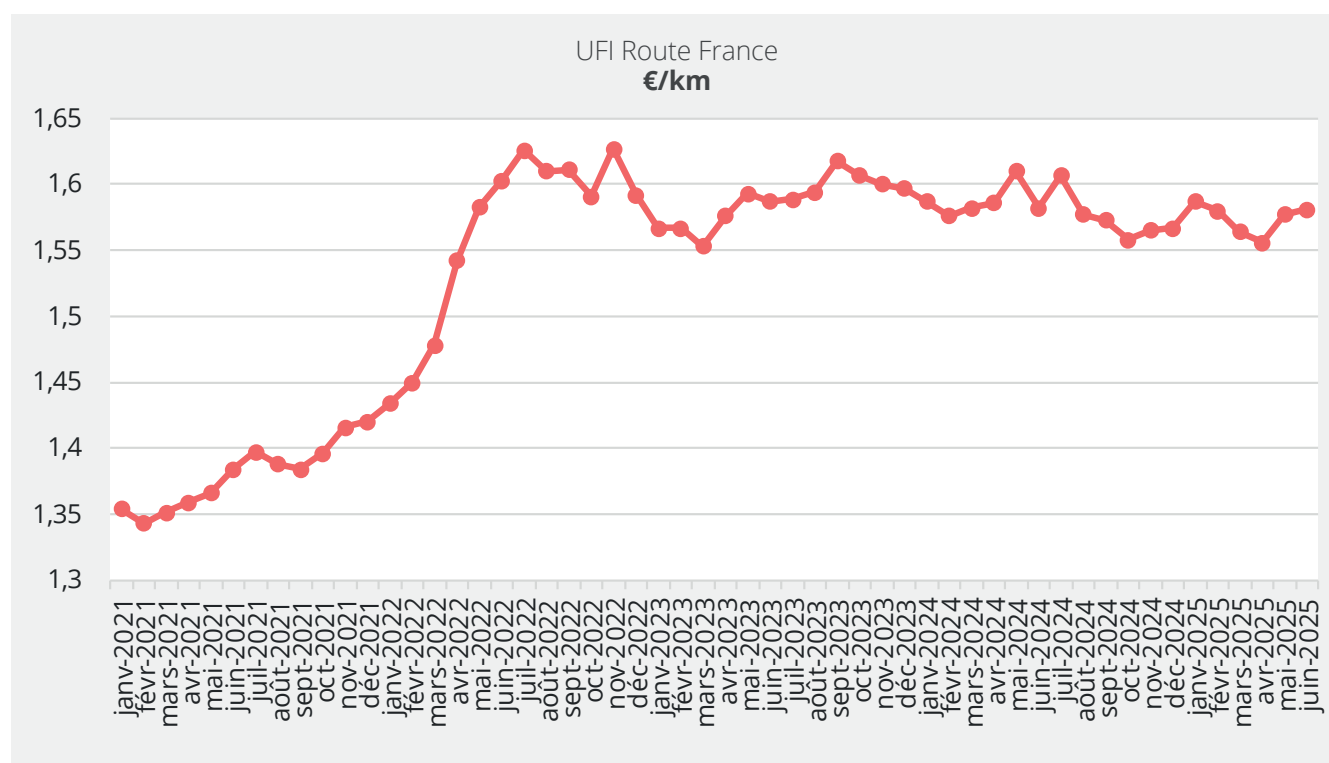
Source | [UFI Route France](#) – Route France

Depuis l'année 2024, l'évolution des prix varie dans un tunnel compris entre -1,0% et +1,5%, indiquant une volatilité atténuée des marchés du transport routier. Cette stabilisation reflète plus une faiblesse de la demande qu'une amélioration de la confiance des acteurs du marché, dans un contexte global marqué par des tensions géopolitiques, des taux de droits de douane incertains et des défis logistiques persistants.

“ Cette stabilisation reflète plus une faiblesse de la demande qu’une amélioration de la confiance des acteurs du marché ”

Incertitudes sur la répercussion des coûts de l'énergie

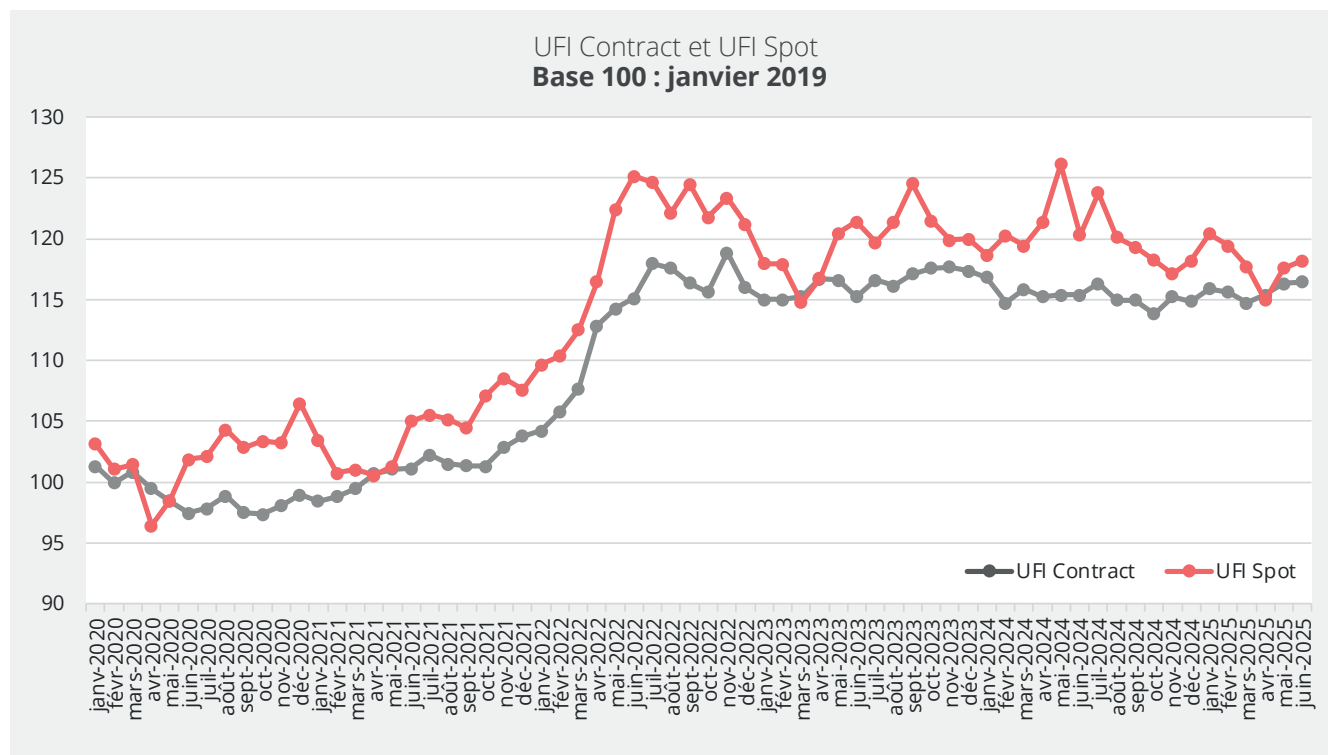
La moyenne des prix de transport en France était de 1,581€ par kilomètre roulé en juin, soit une très légère hausse de 0,004 euro au kilomètre par rapport au mois précédent, ce qui confirme la tendance à la stabilisation progressive des tarifs de transport.



Source | [UFI Route France](#) – Route France

En juin, les tensions au Moyen-Orient ont pesé sur les prix du gazole, avec une hausse de 3,4% qui suit une baisse de 1,4% en mai. Dans ces conditions, il est difficile de mesurer précisément l'impact sur la répercussion de l'évolution du gazole en pied de facture, entre transporteurs et chargeurs. On peut estimer un effet compris entre -0,3% et +0,8%.

Contraction de la capacité sur le marché spot



Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot - Source | [UFI Freight Index](#) - Route France

L'évolution de l'indice Contract, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, stagne à 0,13%. Si on regarde l'évolution de la moyenne mobile sur 12 mois, l'indice UFI affiche également une stagnation de 0,08% qui résulte de deux mouvements opposés : une contraction liée à la baisse du gazole et une inflation des autres postes de coûts (chauffeurs, matériel, maintenance).

L'indice UFI Spot, qui représente l'indice de variation UFI des prix spots en France, a progressé de 0,5% et tiré l'indice global vers le haut. L'UFI en croissance signifie qu'il y a une légère tension sur le marché.

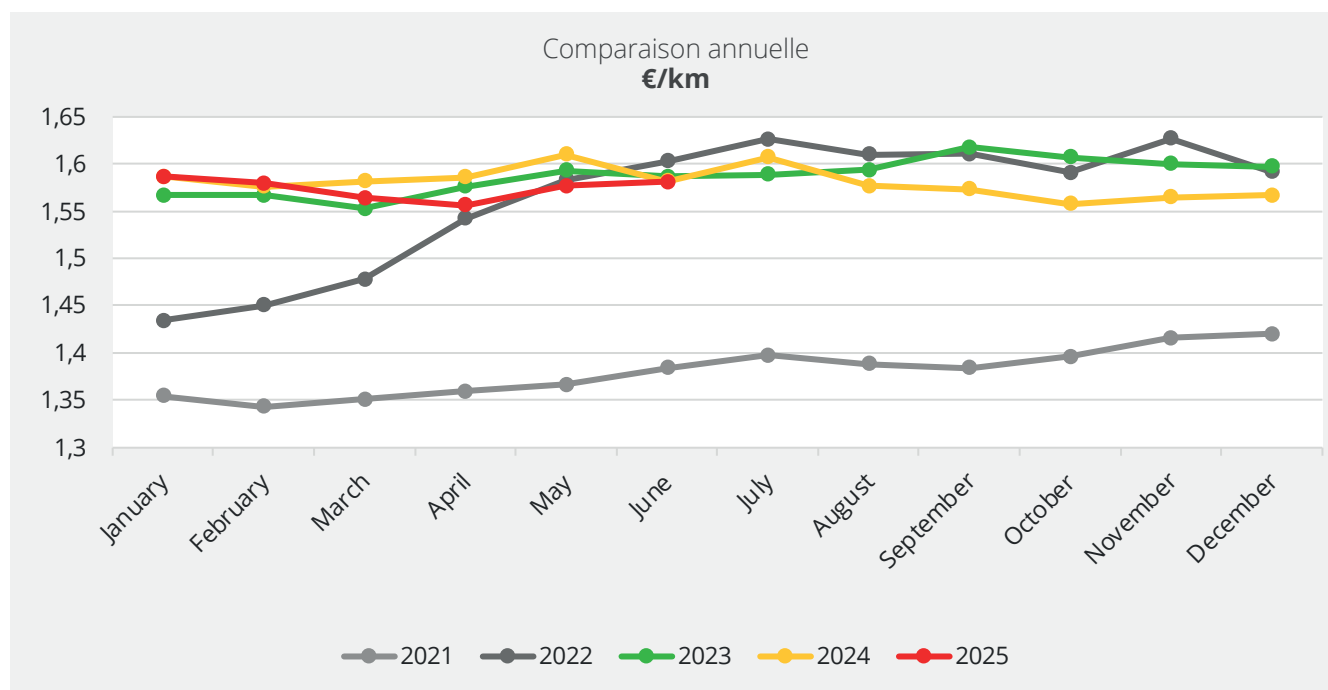
Il y a deux raisons qui peuvent expliquer cette hausse. En premier lieu, le mois de juin est un mois où généralement la demande de transport progresse, tirée par le secteur du bâtiment et par la préparation de la saison estivale. Même si les données économiques ne sont pas extraordinaires, la saisonnalité est un phénomène important.

En second lieu, nous avons vu que la zone euro connaît une activité plus dynamique que celle de la France. Il est donc tout à fait possible que les flottes étrangères qui traitent une part importante des trafics spots soient parties chercher des prix plus intéressants sur des marchés plus demandeurs.

D'ailleurs, lorsqu'on observe la moyenne mobile du marché Spot sur 12 mois, on constate que depuis 2 mois, ses variations à la hausse sont nettes. Elle devrait repasser prochainement en territoire positif, ce qui traduit non pas une envolée de la demande mais une contraction de la capacité.

Les transporteurs français en souffrance et en colère

Depuis le début de l'année, la courbe du prix du transport en 2025 oscille dans une fourchette comprise entre 1,550 et 1,600€ par kilomètre roulé, comme en 2023 et 2024. Si l'on regarde la moyenne mobile sur 12 mois, l'écart en juin est de -0,01%, ce qui traduit bien la stagnation des prix de transport.



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

Dans le même temps, les coûts des transporteurs continuent d'augmenter. [La dernière Enquête CNR longue distance 2024](#) indique que les entreprises françaises « n'ont toujours pas retrouvé le chemin de la croissance en 2024 ». L'indicateur d'activité globale du parc LD EA des entreprises interrogées est en repli de 1,4% par rapport à 2024 et de 8,6% par rapport à 2019. Parallèlement, « en matière de coûts d'exploitation, la tendance inflationniste constatée depuis de nombreuses années se poursuit », relève le CNR. La rémunération brute moyenne d'un conducteur a augmenté de 3,6% en 2024 en glissement annuel, et de 30,7% en dix ans, alors que le Smic progressait dans le même temps de 24,7%. Les autres coûts sont également orientés à la hausse par rapport à l'année précédente : +2,7% pour les coûts de maintenance, +7,1% pour les dépenses d'assurances, + 8,7% pour coûts fixes de structure.

Dans un tel contexte, inutile de dire que les transporteurs sont sur le qui-vive pour éviter les mesures de l'État qui pourraient venir alourdir la facture. Le gouvernement vient de mener une nouvelle « réflexion stratégique sur les besoins d'investissements dans les transports à moyen terme, leur priorisation et les leviers mobilisables pour les financer ». L'ancien secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, a remis à l'actuel ministre des Transports Philippe Tabarot son rapport réalisé dans le cadre de cette conférence baptisée [Ambition France Transports](#). Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il fait l'unanimité contre lui du côté des organisations professionnelles du transport routier de marchandises. [Dans un communiqué conjoint](#), l'OTRE et l'Union TLF dénoncent un « concours Lépine de la taxe », contraire, selon elles, aux engagements pris par le ministre chargé des Transports.

« Non seulement les solutions nécessaires au rétablissement de la compétitivité ne sont pas apportées, mais pire encore, l'accent est mis sur un renforcement des taxes telles que la TICPE, et la multiplication des écotaxes régionales. Celles-ci sont impossibles à chiffrer et donc à répercuter. C'est une ligne rouge à ne pas franchir d'autant que les entreprises doivent déjà investir dans la décarbonation du transport », martèlent les organisations professionnelles, jugeant que les pistes fiscales envisagées vont « à contresens des enjeux économiques et écologiques du secteur ».

À l'heure où le gouvernement cherche à faire des milliards d'économies et à trouver de nouvelles sources de financement, l'automne s'annonce chaud. Les organisations professionnelles ont d'ores et déjà prévenu qu'elles seront « particulièrement attentives aux débats dans le cadre du projet de loi de finances (PLF) et du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) ».

“ À l'heure où le gouvernement cherche à faire des milliards d'économies et à trouver de nouvelles sources de financement, l'automne s'annonce chaud ”

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Juin 2025	Mai 2025	Evolution M / M-1	Juin 2024	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	96,1	95,6	+ 0,5%	99,2	- 3,1%
Indice CNR gazole professionnel	180,84	174,88	+ 3,4%	195,53	- 7,5%
Indice CNR LD EA	162,58	161,31	+ 0,8%	163,63	- 0,6%



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Upplly



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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.