

Baromètre :

Évolution des prix du transport routier en France



Decembre 2023

upply

France: les prix du transport routier toujours en baisse en décembre

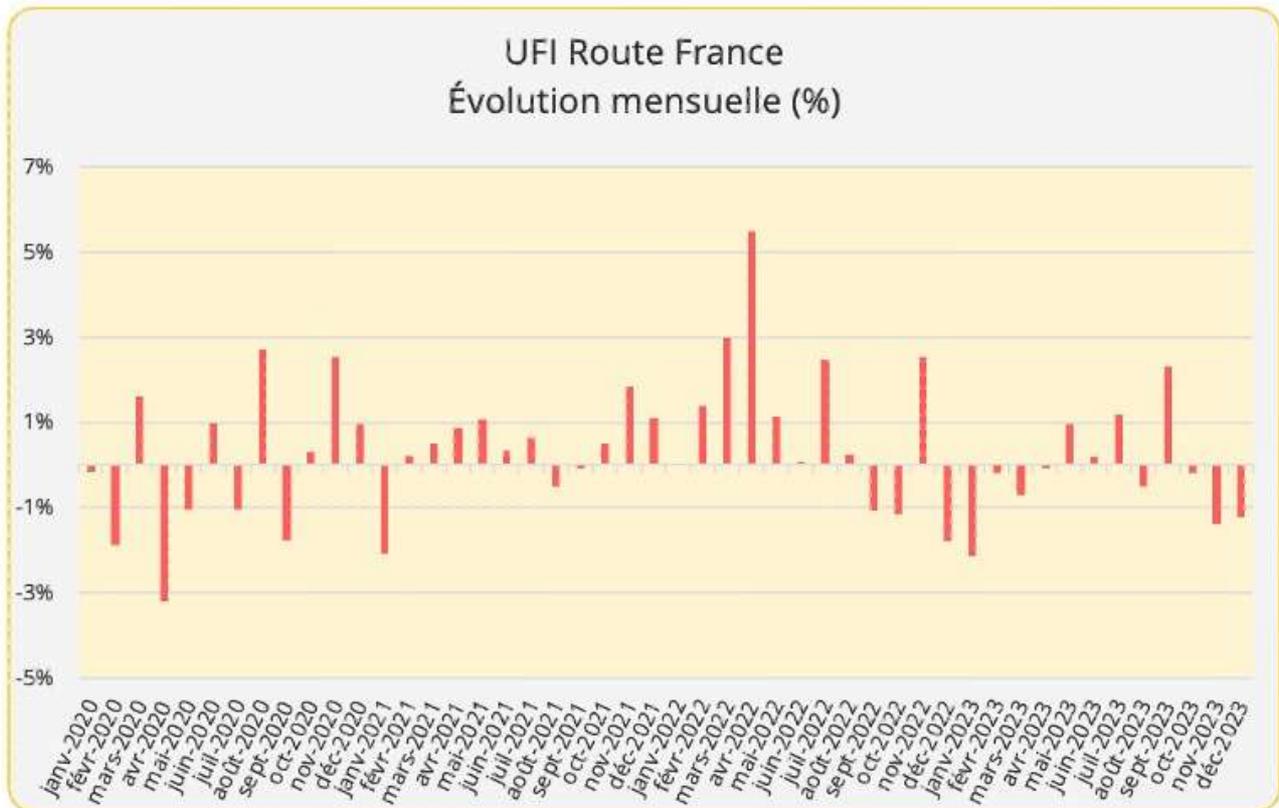
Sans surprise, les prix du transport routier ont continué à baisser en décembre sur le marché français, pour le troisième consécutif.

Sur le plan économique, la France a fini l'année sur des nouvelles un peu plus positives que prévues, malgré le léger rebond de l'inflation (+3,7% en décembre contre +3,5% en novembre) : [selon la dernière note de conjoncture de la Banque de France](#), le pays pourrait avoir enregistré une hausse du PIB approchant les 0,2% au quatrième trimestre 2023, évitant de fait la stagnation voire la récession. L'enquête menée par la Banque de France auprès de 8500 dirigeants d'entreprise révèle que **l'activité a progressé en décembre dans l'industrie, les services marchands et le second œuvre du bâtiment**. Dans l'industrie, la hausse est "particulièrement marquée dans la chimie, la pharmacie, l'automobile et la métallurgie. Dans le caoutchouc-plastique et le textile-habillement-chaussures, l'activité se replie, mais à un rythme moindre que celui prévu par les chefs d'entreprise le mois dernier", précise la Banque de France.

Il n'est donc **pas étonnant que le climat des affaires se soit amélioré** de 0,6 point, tiré par l'industrie et les services (+1 point chacun), mais aussi le commerce de détail (+4 points). **À 98, "il reste toutefois au-dessous de sa moyenne de longue période"**, [précise l'Insee](#).

Un troisième mois consécutif de déclin des prix

Dans ces conditions, les prix du transport routier en France ont décliné pour le 3^e mois consécutif, affichant **un repli de 1,2% en décembre en glissement mensuel**. Autrement dit, les taux de fret ont diminué chaque mois au 4^e trimestre, la baisse cumulée atteignant presque 3%.



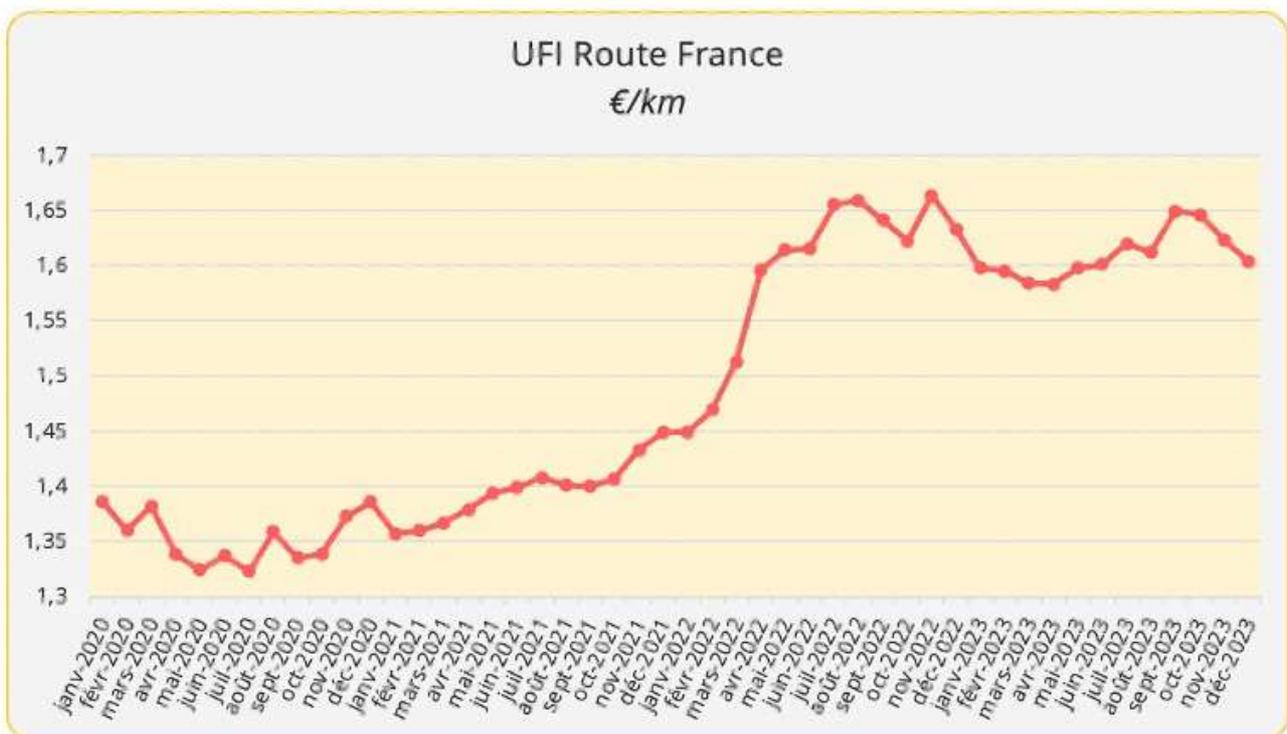
Source : [Uply Freight Index](#) – Route France

Le repli des prix du transport routier en France constaté au mois de décembre était attendu. En novembre, les prix du gazole avaient reculé de 4,3%. **Le mécanisme de répercussion, qui se traduit par un impact sur les prix de transport avec environ un mois de retard, a donc bien fonctionné.** Car avec une part comprise entre 20% et 26,5% dans le prix total du transport, la variation du gazole affichait une valeur négative de -1,1% qui s'approche très fortement des -1,2% de l'indice Uply.

En cette fin d'année, on constate que la moyenne annuelle du gazole professionnel a reculé de 12,9% par rapport à 2022, alors que l'indice CNR Longue Distance Ensemble articulé (LD EA) est resté quasiment stable (-0,7%) sur cette même période. La pondération du gazole utilisée pour 2024 sera en conséquence revue à la baisse par le CNR et devrait perdre 3 points selon nos estimations, retrouvant un niveau comparable à l'année 2019.

La barre des 1,60 €/km bientôt franchie à la baisse

L'indice Uply fait ressortir **une moyenne des prix de transport routier en France de 1,602€ par kilomètre roulé au mois de décembre 2023**. Le plafond des 1,60 €/km avait été transpercé début 2022 quand la Russie avait envahi l'Ukraine, entraînant une flambée des prix de l'énergie. Au premier semestre 2023, la courbe des prix de transport a ensuite longtemps flirté avec ce seuil des 1,60 €/km, qui faisait figure de plateau, avant une remontée à l'automne liée à un nouveau coup de fièvre sur les prix du carburant.



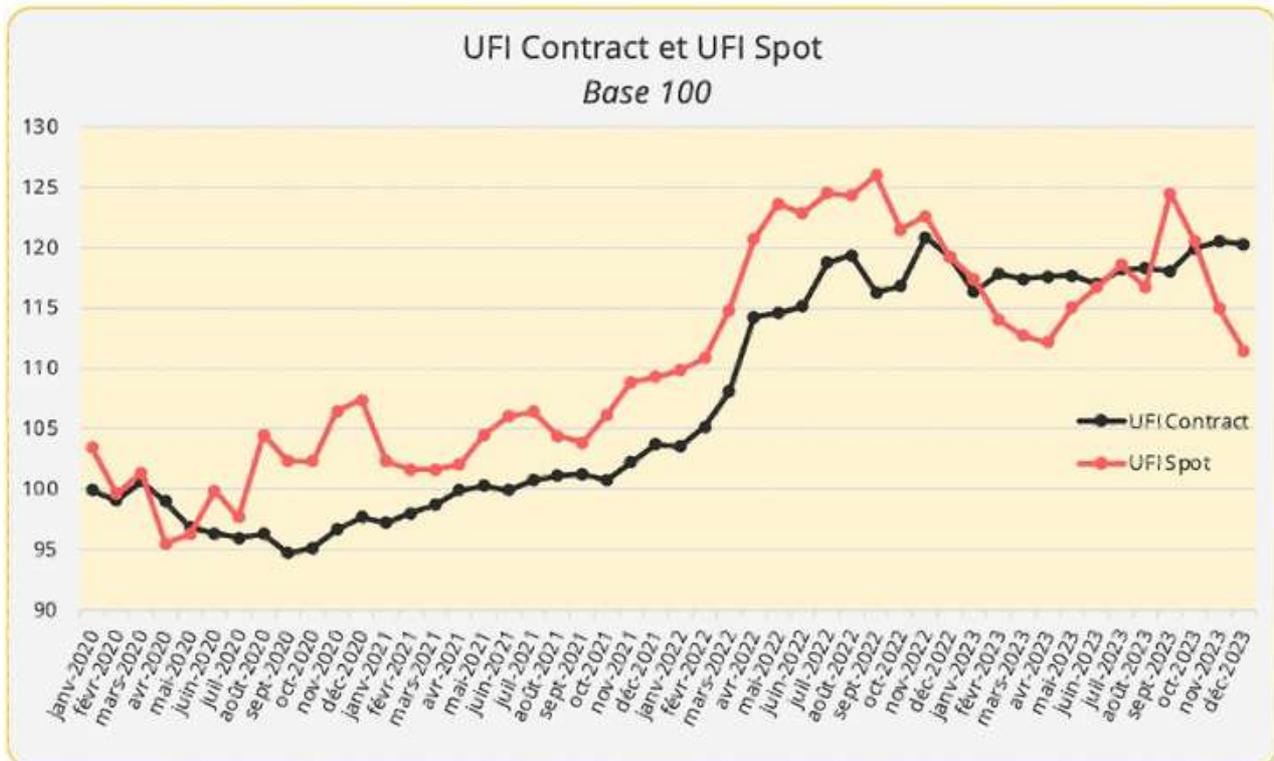
Source : [Uply Freight Index](#) – Route France

En décembre, on a atteint de nouveau la barre symbolique des 1,60 € par kilomètre roulé. **Ce taux de fret moyen indique un repli de 1,8% en glissement annuel**, tandis que l'indice LD EA a parallèlement progressé de 0,9% (voir indicateurs p.10). Il y a donc **une dégradation globale de la marge des transporteurs**, qu'il convient de nuancer d'une part en fonction de la taille des entreprises de transport et d'autre part en fonction de la structure dominante des relations commerciales, compte tenu de la divergence entre l'évolution du marché spot et du marché contractuel.

Un effondrement des prix du transport spot

En décembre 2023, les prix spot ont continué de baisser comme en septembre, octobre et novembre. **Ils ont encore perdu 3% en décembre et presque 5% le mois d'avant.** La "haute saison" qui précède habituellement les fêtes de fin d'année ne s'est pas passée comme les autres années : la capacité n'a pas manqué et les prix spot, loin de s'envoler, se sont effondrés. **En glissement annuel, l'indice des prix spot révèle une chute de 6,5% en décembre 2023.**

Les raisons sont multiples. L'inflation a érodé le pouvoir d'achat des Français, qui ont moins consommé. Les grossistes ont moins commandé car les stocks étaient déjà pleins. Tout cela a concouru à diminuer la demande de transport et à lamener les prix spots.



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

Les prix du transport contractuels ont baissé aussi en décembre, mais de seulement 0,18%. On constate qu'ils ne suivent pas la courbe des variations du gazole car dans ce cas, la baisse aurait été plus forte. Les gros transporteurs semblent donc avoir pu faire accepter des hausses de prix à leurs clients (hors gazole). **En glissement annuel, les prix contractuels ont progressé de 0,9% au mois de décembre**, en ligne avec l'évolution de l'indice CNR LD EA. La marge est donc restée globalement stable.

Revalorisation des grilles salariales au 1er décembre 2023

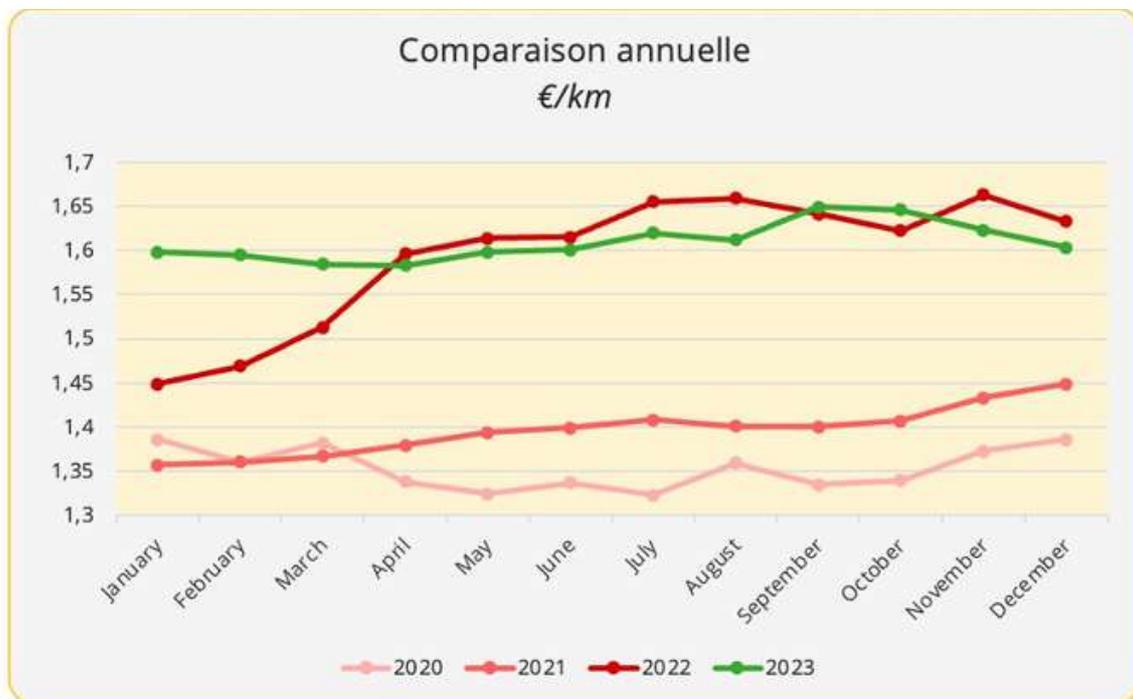
Il est vrai que **la pression sur les coûts reste assez forte**, notamment sur la main d'œuvre. Dans un contexte de pénurie de conducteurs et d'inflation toujours forte, les revendications salariales doivent nécessairement être prises en compte par les transporteurs. Les négociations menées en octobre 2023 ont abouti à **une revalorisation des rémunérations conventionnelles de 5,4%**, qui s'applique depuis le 1er décembre 2023. Les frais de déplacement augmentent également. **Tout cela contribue à faire grimper l'indice CNR LD EA, en hausse de 1,5% en décembre par rapport à novembre** (voir indicateurs p.10), alors que le gazole a baissé de 3,5% dans le même temps.

On peut en déduire que même si les prix contractuels hors gazole ont augmenté, ils n'ont pas compensé la hausse des coûts. La marge a diminué pour les gros transporteurs aussi, et c'est un fait nouveau qui laisse entrevoir une année 2024 compliquée.

Déjà en 2023, une forte hausse des défaillances d'entreprises a été constatée dans le transport routier de marchandises en France. Au total, **1507 défaillances ont été enregistrées en France, soit une hausse de +39,7%**. "La situation s'est fortement dégradée en fin d'année avec une augmentation de 63% tirée par l'interurbain (+71%) plus que par le fret de proximité (+59%)", précise le cabinet Altares.

Les divergences du transport français

L'observation des courbes des quatre dernières années met en évidence le phénomène inflationniste amorcé fin 2021, avec **des prix du transport routier de marchandises qui s'installent depuis deux ans à des niveaux nettement plus élevés** qu'avant la flambée des coûts. En 2022 et 2023, les courbes d'évolution ont effectué plusieurs chassés-croisés. Toutefois, la tendance à l'érosion domine.



Source : [Upply Freight Index](#) - Route France

En 2023, **en cumul annuel, les prix ont globalement augmenté de 0,9 %**. L'indice Upply montre une progression de 3,5% de l'indice moyen des taux contractuels, qui s'établit à 118,3 pour 2023. Parallèlement l'indice des taux spot a perdu 3,2%, passant de 120,1 en 2022 à 116,2 en 2023.

En 2024, il est probable que les prix du transport continuent à chuter, même dans un contexte de hausse des coûts. **D'autres facteurs tels que la diminution des volumes à transporter entrent en action** et exercent une pression à la baisse sur les taux de fret. Le palier de 1,60 € devrait être franchi en janvier 2024.

Les propositions de l'IRU et d'ITF pour lutter contre la pénurie

En 2023, avec la réduction des volumes à transporter, **la pénurie de conducteurs est devenue un peu moins critique**, révèle [la dernière étude de l'IRU](#). Cependant, près d'un tiers des conducteurs actuels devraient partir à la retraite au cours des trois prochaines années, ce qui suffit à réaliser qu'il s'agit d'un problème structurel pour les prochaines années.

Si aucune mesure n'est prise, **le nombre de postes de conducteurs non pourvus pourrait plus que doubler d'ici à 2026**. [Dans son rapport annuel 2023](#), l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) indique qu'**en France, 43% des conducteurs routiers avaient plus de 50 ans en 2022**.

L'IRU, organisation mondiale représentant plus de 3,5 millions d'opérateurs du transport routier, et l'ITF, Fédération internationale des travailleurs du transport représentant 18,5 millions de salariés du secteur, appellent les gouvernements à mettre en place des mesures concrètes pour faire face à la pénurie de conducteurs routiers. Ils suggèrent notamment de mettre en place des mesures permettant d'améliorer les conditions de travail, mais aussi la formation. L'IRU plaide par ailleurs pour une facilitation du recours aux conducteurs des pays tiers.



Le sujet délicat de l'immigration

Ce dernier point reste cependant un sujet délicat. La Commission européenne y prête une oreille plutôt favorable. **Le Conseil et le Parlement sont parvenus le 20 décembre à une avancée significative sur la réforme du système d'asile et de migration de l'UE**. Mais dans les pays membres, la question de l'immigration reste extrêmement sensible. Les débats suscités par la loi Immigration, en France, au mois de décembre, en ont apporté une nouvelle illustration. Le gouvernement souhaitait faciliter significativement l'emploi de travailleurs immigrés dans les métiers en tension. Mais le texte voté le 19 décembre à l'Assemblée nationale a considérablement durci le projet initial.

Les orientations pluriannuelles de la politique d'immigration et d'intégration devront faire l'objet d'un débat annuel au Parlement, lequel devra voter, pour trois ans, le nombre des étrangers, par catégorie, admis à s'installer en France (hors asile). Les étrangers qui demandent une première carte de séjour pluriannuelle devront avoir une connaissance minimale de la langue française (niveau A2). Aujourd'hui, ces cartes de séjour, en général valables quatre ans, sont délivrées à la seule condition d'avoir suivi un apprentissage du français sans obligation de résultat. Le niveau minimal de français exigé pour l'octroi d'une carte de résident et pour l'accès à la nationalité française est par ailleurs relevé (niveaux B1 et B2). Les obligations des employeurs en matière de formation au français langue étrangère (FLE) de leurs salariés étrangers sont aussi renforcées.

a délivrance automatique d'une carte de séjour "travail dans des métiers en tension" a été rejetée : les travailleurs sans papiers exerçant dans des métiers en tension pourront se voir délivrer à titre exceptionnel, une carte de séjour "travailleur temporaire" ou "salarié". Cependant, ils ne seront plus obligés de passer par leur employeur pour solliciter cette carte. Ils devront justifier avoir travaillé 12 mois au cours des 24 derniers mois et résider depuis 3 ans en France. Les préfets disposeront d'un pouvoir discrétionnaire pour accorder le titre. Cette mesure sera expérimentée jusqu'à fin 2026.

Le secteur du transport de marchandises fait potentiellement partie des secteurs concernés. En effet, selon Pôle Emploi, aujourd'hui rebaptisé France Travail, les métiers de la logistique et du transport comptaient 22 000 postes à saisir fin 2022. Il s'agissait alors de l'un des secteurs les plus en tension en France, aux côtés de l'hôtellerie-restauration et de la santé. Les difficultés à recruter et à former de nouveaux conducteurs font de l'immigration une solution pour couvrir le besoin. Certains pavillons européens, comme la Pologne et la Lituanie, recrutent déjà significativement à l'étranger.

Les principaux indicateurs

INDICATEURS	Décembre 2023	Novembre 2023	Evolution M / M-1	Décembre 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	97,7	97,1	+ 0,6 %	102,2	- 4,4 %
Indice CNR gazole professionnel	202,73	209,36	- 3,2 %	217,77	- 6,9 %
Indice CNR LD EA	163,98	161,57	+ 1,5 %	162,54	+ 0,9 %

Sources : Insee, CNR

AUTEUR



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Uply

upply

© 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'Uply. 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, Uply 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.

Crédit photo : Getty Images, Canva