

Évolution des prix du transport routier

Mai 2023

upply

BAROMÈTRE MENSUEL FRANCE

Les prix français du transport progressent nettement en mai

BAROMÈTRE. Les prix du transport routier en France ont augmenté de 1,1% en mai, les jours fériés ayant entraîné une concentration de la demande. La transition écologique devient un sujet majeur, symbolisé la feuille de route Décarbonation remise au gouvernement par les organisations professionnelles.

Le mois de mai en France a été marqué par une accalmie de la contestation sociale. Malgré quelques soubresauts, nous avons très certainement assisté à l'épilogue du dossier de la réforme des retraites, avec [la publication des premiers décrets d'application](#) au début du mois de juin.

Le climat économique général montre également quelques signes positifs. [L'estimation provisoire diffusée par l'Insee](#) le 21 mai indique une augmentation des prix à la consommation de 5,1% en mai en glissement annuel, en net reflux par rapport au taux d'inflation de 5,9% constaté en avril. Par ailleurs, les perspectives en matière de croissance économique s'améliorent. La Commission européenne, dans ses prévisions de printemps publiées le 15 mai dernier, a revu à la hausse ses prévisions de croissance de l'économie française. **Le PIB devrait progresser de 0,7% en 2023**, soit 0,3 point de plus que ce qui était attendu dans les prévisions publiées à l'automne 2022.

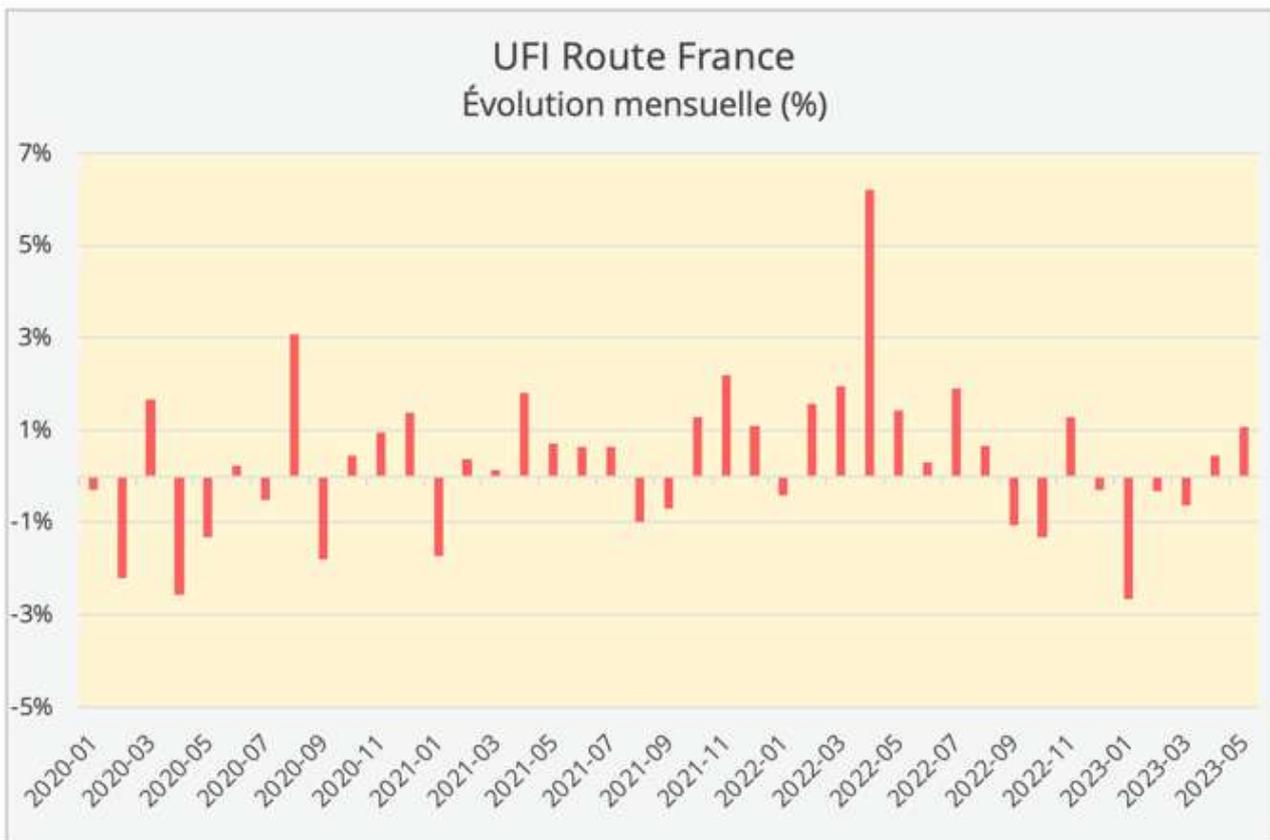
L'ensemble de l'Europe devrait d'ailleurs profiter de vents légèrement plus favorables. **La progression du PIB attendue en 2023 passe de 0,3% à 1,1% pour la zone Euro et de 0,3% à 1% pour l'Union européenne.** L'inflation devrait quant à elle atteindre 5,8% dans la zone Euro et 6,7% dans l'Union européenne, ce qui représente là aussi une amélioration de 0,3 point par rapport aux prévisions de l'automne 2022.

En France, le mois de mai a également été marqué par de nouvelles annonces de l'État en faveur de **l'accélération de la réindustrialisation de la France.** Cette stratégie, [présentée par le président de la République Emmanuel Macron à l'Élysée](#), prévoit notamment **13 milliards d'investissements étrangers et la création de 8000 emplois directs.** La région Hauts-de-France tire particulièrement son épingle du jeu : avec l'annonce de 4 gigafactories sur son territoire dont 2 à Dunkerque, elle ambitionne de devenir "[la vallée de la batterie](#)", à l'heure où le véhicule électrique est en train de révolutionner l'industrie automobile.

Malgré ce vent d'optimisme, à court terme, le moral des patrons français reste en berne. En mai 2023, le climat des affaires en France perd deux points par rapport à avril et retrouve sa moyenne de longue période, c'est-à-dire 100. Il s'agit de **son niveau le plus bas depuis avril 2021.** L'ensemble des secteurs d'activité contribuent à cette détérioration : dans le bâtiment -3 points, dans l'industrie et les services -2 points, dans le commerce de détail -1 point. Les intentions de commande et les perspectives d'activité sont en repli. Cela laisse donc entrevoir des volumes à transporter en baisse par rapport à l'année dernière au cours du prochain trimestre.

Progression nette des prix du TRM français

Dans ces conditions, les prix du transport routier en France affichent **une progression remarquable de 1,1% en mai 2023** par rapport au mois précédent. Il s'agit du 2^e mois consécutif de hausse.



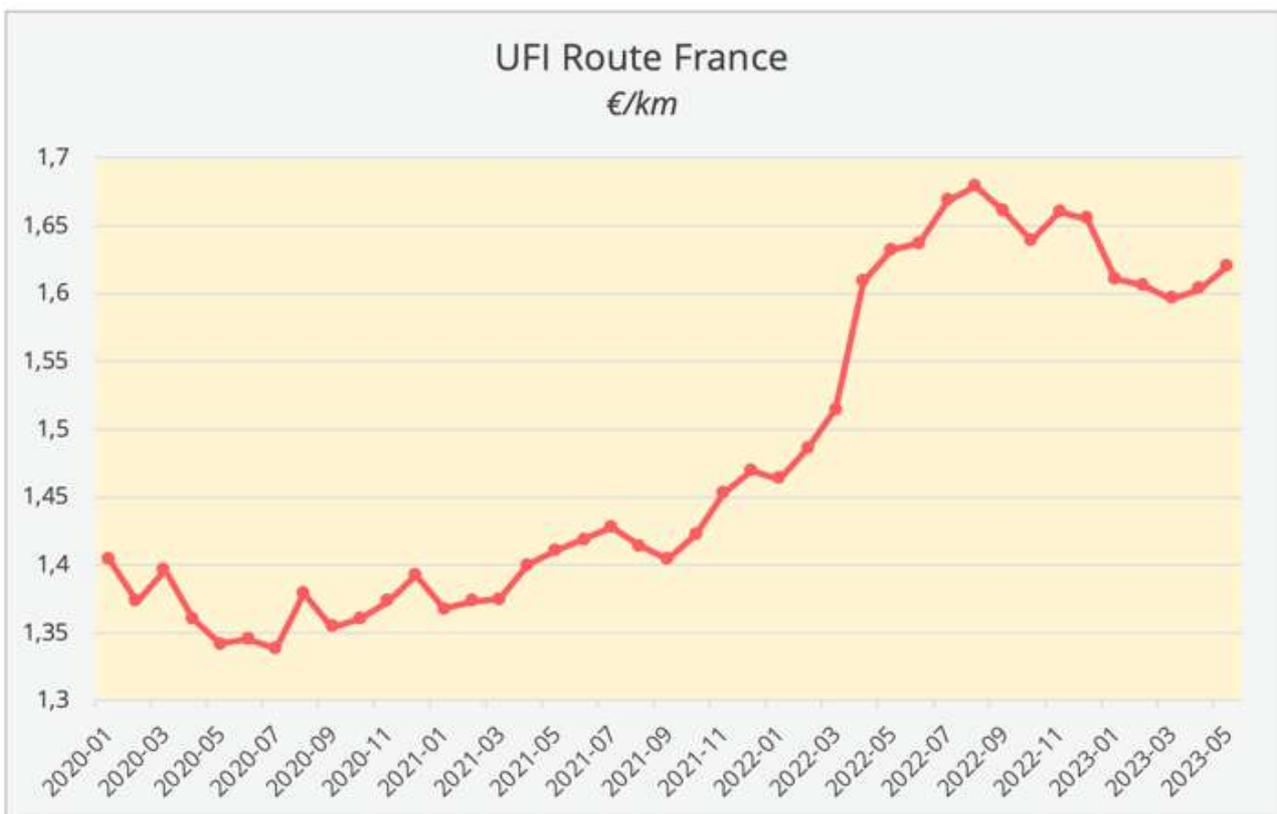
Source : [Uply Freight Index](#) – Route France

L'augmentation des prix en mai est une demi-surprise. En avril, les prix du gazole avaient diminué de 4,3%. La répercussion intervenant avec un décalage d'environ un mois, une baisse des prix en mai limitée à environ 1% aurait pu être attendue (en tenant compte du fait que la part du carburant dans les coûts totaux d'exploitation est évaluée à 26,5% en longue distance par le CNR). En suivant le même raisonnement, avec une nouvelle baisse de 6,6% du carburant en mai (voir les indicateurs p.10), il serait d'ailleurs normal d'attendre un recul des prix en juin.

La hausse constatée au mois de mai peut s'expliquer au moins en partie par le nombre particulièrement élevé de jours fériés. En général, lors des ponts, on constate **une concentration de la demande sur quelques jours**, qui se traduit par une tension sur la capacité et une augmentation consécutive des tarifs.

Cette année, tous les jours fériés (4 au total) ont été concentrés sur le seul mois de mai soient 23 jours travaillés sur 27 ouvrables potentiels si l'on inclut les samedis (19 jours travaillés sur 23 si on ne compte que la semaine à 5 jours). On oscille ainsi sur une perte de capacité de l'ordre de 14 à 17%.

La moyenne des prix de transport en France était en avril de 1,62€ par kilomètre roulé. L'indice gagne 0,02 euros au kilomètre par rapport au mois précédent.

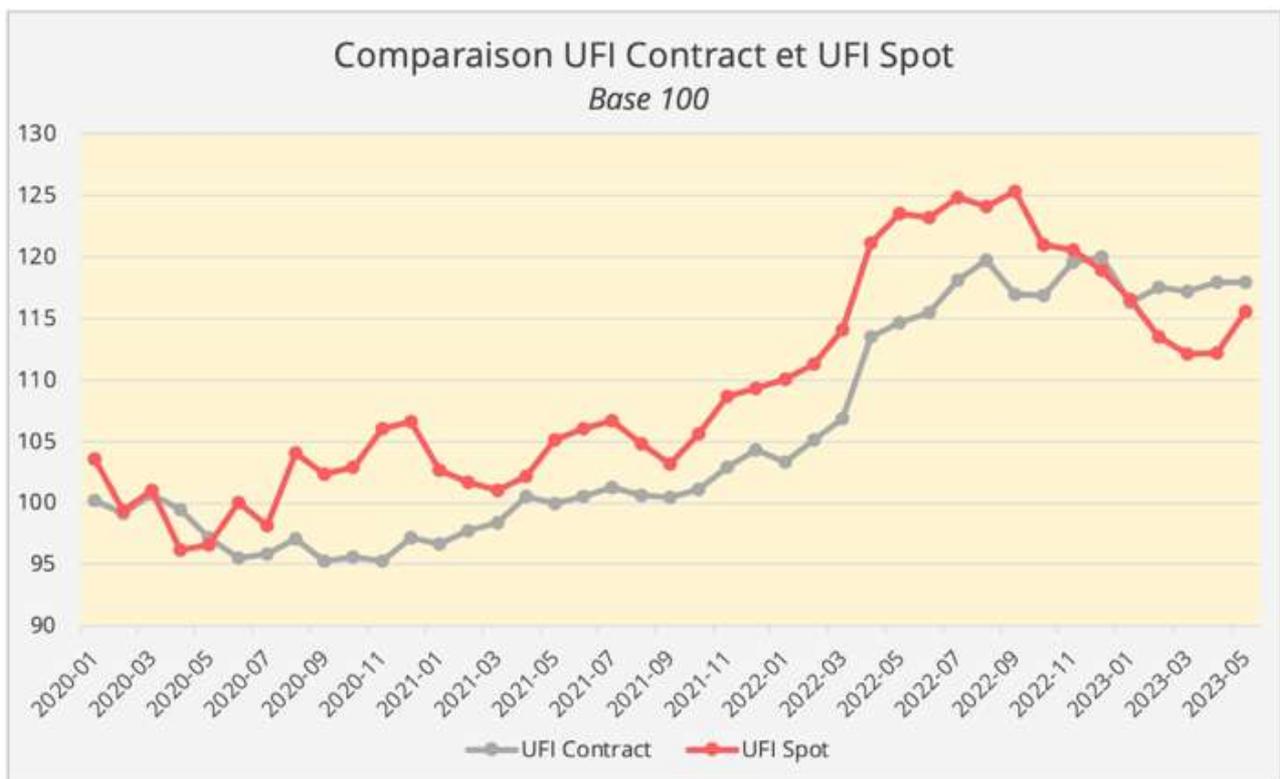


Source : [Uply Freight Index](#) - Route France

L'indice UFI Contract, révélateur de la tension du marché

L'évolution de l'indice UFI Spot Uply, qui représente la variation des prix spots du transport routier en France, **est révélatrice de la tension sur les capacités au mois de mai**. Cet indice a bondi de 3% en glissement mensuel. Cela met provisoirement un coup d'arrêt à la situation dépressionnaire du transport en France que nous relatons depuis des mois. D'ailleurs en glissement annuel, les prix spots sont en repli de 6,5%. Cette baisse est supérieure à l'impact de la baisse du gazole sur les prix, ce qui confirme que les volumes à transporter sont plus faibles en 2023 qu'en 2022.

L'indice Contract, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, **est stable** et ne suit pas la chute du gazole. Comme il s'agit généralement des prix négociés entre les plus grands transporteurs et leurs clients sur une base annuelle (long terme), cela confirme une fois encore que les gros transporteurs ont réussi à passer des augmentations tarifaires substantielles à leurs clients, ce qui est bon pour leur compte de résultat.



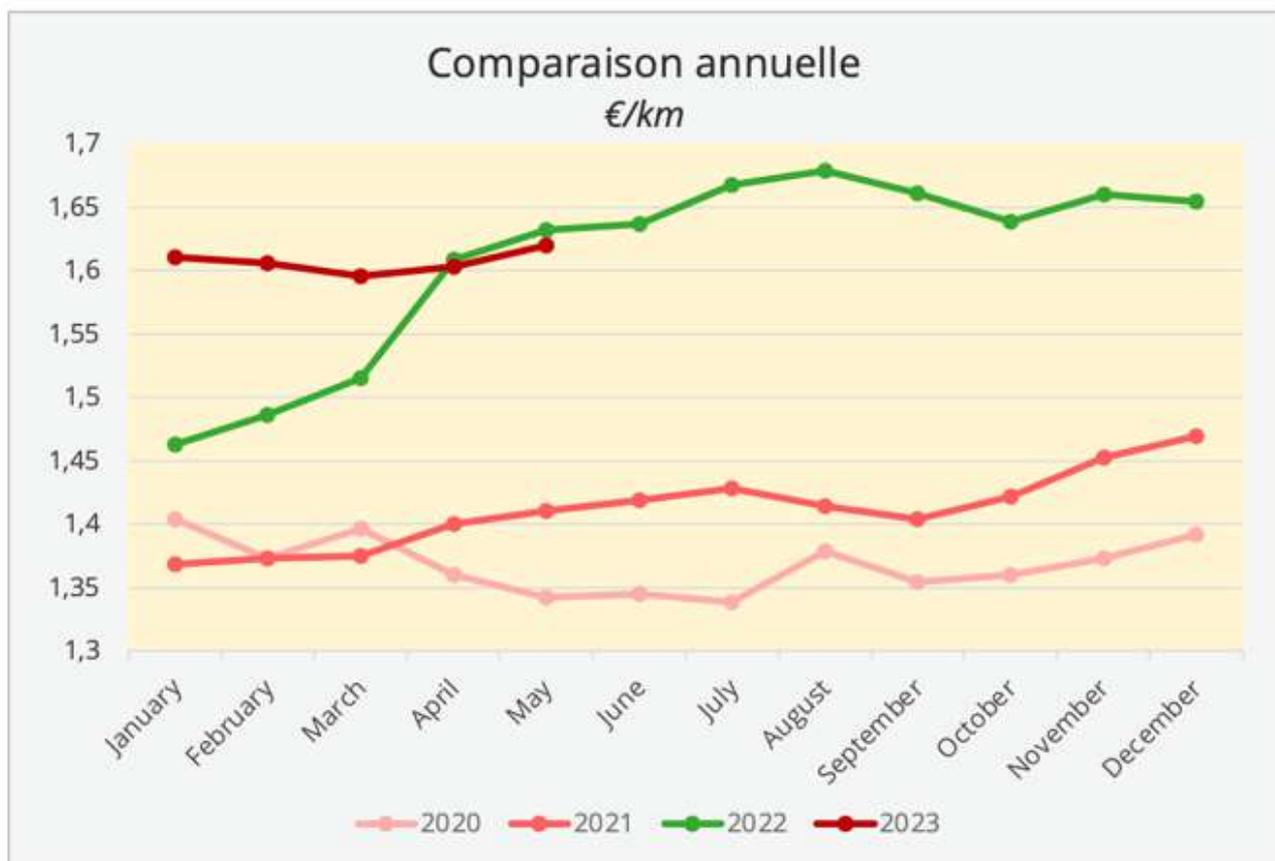
Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot

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

Une évolution favorable pour les gros transporteurs

Comme en avril, **les prix du transport sur un an en France sont restés inférieurs d'environ 1 centime d'euro au kilomètre roulé, soit -0,7%, au mois de mai.** Pourtant, l'indice CNR LD EA (voir indicateurs p.11), qui a pour vocation d'observer l'évolution des coûts du transport routier de marchandises diverses à longue distance effectué au moyen d'ensembles articulés jusqu'à 44 T, alimentés au gazole, a varié de - 4,2%.

Sur un plan arithmétique, on peut donc calculer que la marge des transporteurs s'est globalement améliorée de 3,5% [-0,7% - (-4,2%)]. Si l'on croise cette information avec l'évolution de l'indice UFI Contract, on peut estimer que cette amélioration de marge bénéficie principalement aux gros acteurs du marché.



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

La décarbonation en marche

La capacité à restaurer et augmenter les marges est un défi majeur pour les transporteurs routiers, qui sont désormais **au pied du mur en matière de transition énergétique.**

Le 24 mai, les organisations professionnelles du transport routier (FNTR, TLF et OTRE) ont remis au gouvernement leur feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, qui doit permettre "d'alimenter le futur plan d'action opérationnel de la troisième édition de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 3)". **Elles estiment le coût de la décarbonation des camions à 52,5 milliards d'euros pour la période allant de 2026 à 2040 :**

- 11,9 milliards de coûts supplémentaires pour le GNV/BioGNV, à savoir 7,3 milliards de surcoûts pour l'achat des poids lourds par rapport à l'équivalent diesel et 4,6 milliards pour l'avitaillement.
- 23,5 milliards d'euros de coûts supplémentaires pour passer aux camions électriques (12,8 Md€ par rapport à l'achat de camions diesel et 10,7 Md€ pour le déploiement des points de recharge)
- 17,1Md€ de coûts supplémentaires pour passer aux camions à hydrogène (12,2 Md€ en achat toujours par rapport à l'équivalent diesel, tandis que les équipements pour l'avitaillement sont évalués à 4,9 Md€).

La part du diesel dans les flottes des transporteurs routiers devrait passer en 14 ans de 97% à seulement 2%. Parallèlement, le GNV/BioGNV augmentera de 3% à 39%, tandis que l'électrique et l'hydrogène passeront respectivement de 0% à 45% et 14%. Autant dire que **les professionnels vont devoir faire face à une révolution technologique phénoménale, dans les délais très courts.** La CSIAM (chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle), qui représente les constructeurs, parle d'un défi "colossal", qui nécessite "un cadre réglementaire stable, basé sur les prévisions partagées par le secteur."

Quelles options pour les technologies électriques ?

Comme nous venons de le voir, il existe réellement **trois possibilités technologiques pour décarboner le transport de marchandises** : une technologie non électrique, le biogaz, obtenu par valorisation des déchets, ainsi que deux technologies électriques, les batteries et l'hydrogène bas carbone. Ces différentes technologies peuvent être associées à des solutions telles que le multimodal ou [les autoroutes électriques](#). Sur ce dernier point, une expérimentation est prévue d'ici 2026 dans le sud de l'Alsace, la France emboîtant ainsi le pas à l'Allemagne et à la Suède. La technologie n'est cependant pas considérée comme suffisamment mature, et beaucoup de questions demeurent en suspens, tant en matière de standardisation que de sécurité.

À ce stade, le camion électrique, qui fonctionne grâce à des batteries rechargeables, a démontré sa pertinence pour répondre aux besoins en matière de livraisons urbaines. Compte tenu des distances relativement courtes à parcourir dans ce cas de figure (environ 120 kilomètres), la moindre autonomie ne pose pas de difficulté (tout comme la moindre charge utile), et les bénéfices en termes de réduction des nuisances sonores sont également appréciables.

Le taux de pénétration de l'électrique reste encore très faible. Invité à témoigner [lors d'un webinar de l'Union routière de France consacré à la décarbonation du fret d'ici 2050](#), Marc Lejeune, directeur Business Intelligence de Renault Trucks, a cependant souligné l'intérêt croissant du marché pour ce type de véhicules, notamment en Allemagne, en France, en Suède et en Norvège, mais aussi depuis peu aux Pays-Bas, où se profile l'introduction de zones zéro émission en 2025. Marc Lejeune a également insisté sur les progrès rapides du camion électrique en termes de rayon d'action. Renault Trucks ambitionne ainsi de réaliser 50% de ses ventes sur le segment du véhicules électriques d'ici 7 ans, contre moins de 1% aujourd'hui.

Les annonces se multiplient. Alors que 66 % de sa flotte fonctionne grâce aux énergies alternatives (B100 ou au biogaz), le Groupe Prévost [se met aussi à l'électrique](#) avec trois premiers véhicules. XPO étoffe sa flotte de [100 camions électriques Renault Trucks](#). MAN Truck & Bus a quant à lui signé un accord DB Schenker portant également sur [100 camions MAN eTruck d'ici à 2026](#). Les premières livraisons doivent intervenir au premier semestre 2024.

Les camions à l'hydrogène, eux, commencent à peine à entrer sur le marché. Ils présentent l'avantage, comme le diesel, d'avoir un rapport autonomie-poids à vide très favorable comparativement au camion à batterie. Ils ont donc un potentiel intéressant sur le segment des longues distances, mais la technologie n'est pas encore pleinement opérationnelle.

Si les technologies alternatives ont encore des progrès à faire pour rivaliser avec l'efficacité opérationnelle du diesel, on voit bien que le mouvement de décarbonation est enclenché. Mais **le processus s'annonce progressif et coûteux.** D'autre part, **les principales options de décarbonation dépendent aussi de ressources en tension** (métaux, biomasse, électricité, etc.), convoitées par d'autres secteurs économiques, et dont les conditions d'exploitation sont loin d'être neutres en termes environnemental, social ou géopolitique. Pour sortir du pétrole, le transport de marchandises devrait s'appuyer sur une diversité d'énergies.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

INDICATEURS	Mai 2023	Avril 2023	Evolution M / M-1	Mai 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	100,0	102,2	- 2,2%	105,6	- 5,3 %
Indice CNR gazole professionnel	191,12	204,60	- 6,6 %	243,06	- 21,4 %
Indice CNR LD EA	156,41	160,09	- 2,3 %	163,27	- 4,2 %

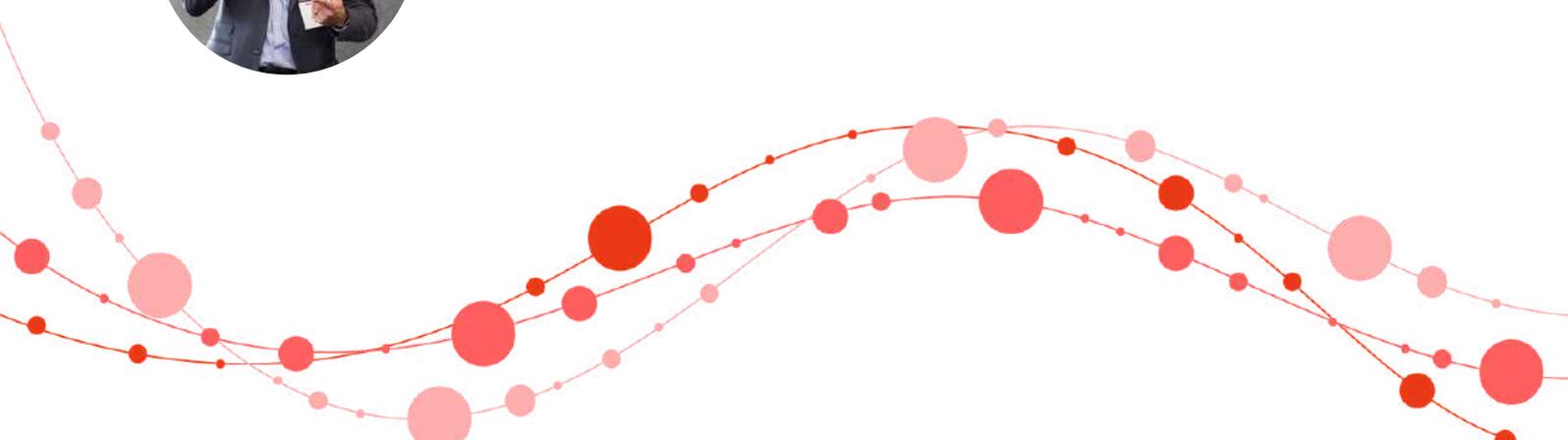
Sources : Insee, CNR

AUTEUR



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Upply



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'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.

Crédit photo : Getty Images, Canva