

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN MARS 2023



BAROMÈTRE MENSUEL FRANCE

upply

France: les prix du transport routier font du "surplace" en mars

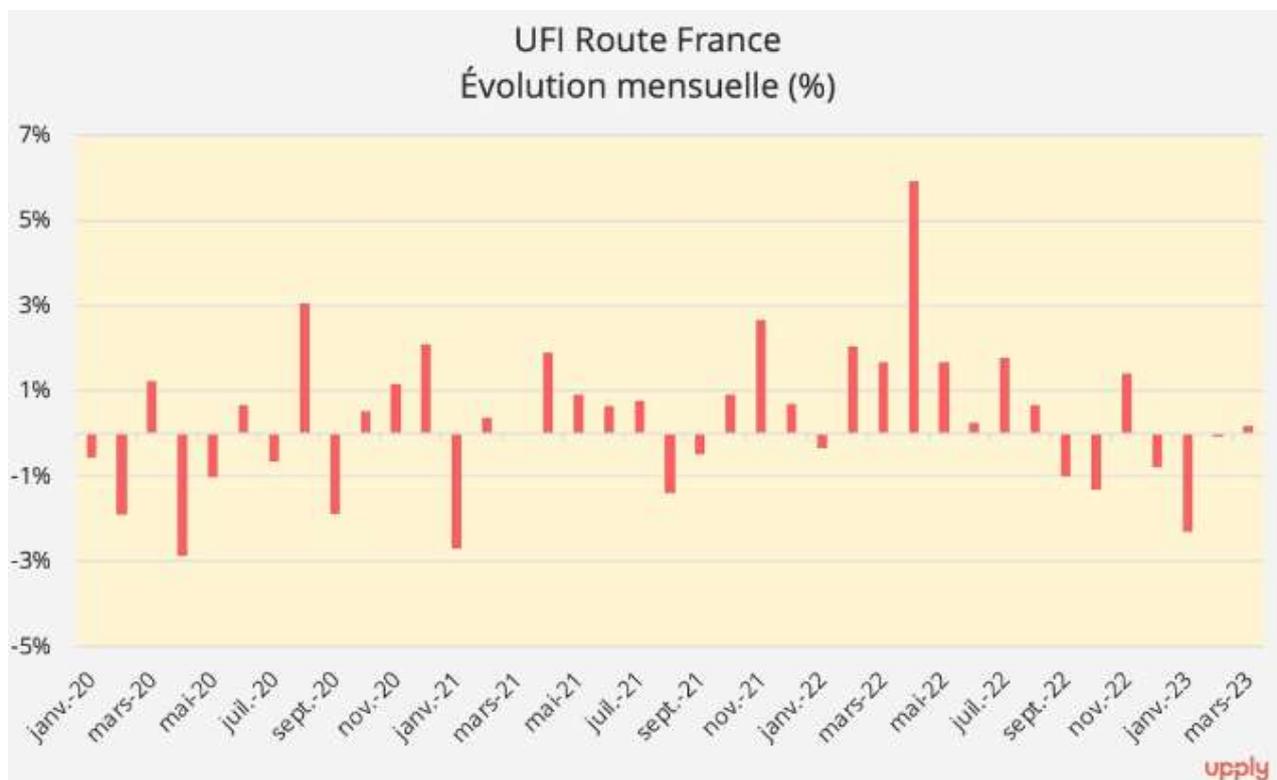
Les prix du transport routier n'ont que très légèrement progressé en mars sur le marché français. Cependant, tout indique un nouveau cycle de hausse des prix du transport.

Février et mars se suivent et se ressemblent. Tout d'abord, l'inflation a poursuivi sa hausse. Certains produits de première nécessité, en particulier, ont enregistré des augmentations très significatives: +31% pour la viande surgelée, +27% pour le sucre, +26% pour le lait... Deuxièmement, on n'est toujours pas sorti de la [crise des retraites](#) et de ses répercussions quotidiennes (éboueurs, transport, raffineries...). La grogne sociale a continué en France, et depuis l'usage du 49.3 par le gouvernement et le rejet des motions de censure, la colère des Français ne faiblit pas.

Certains économistes posent toutefois un regard positif sur l'évolution de la situation française. "Le mois de mars marque la fin d'un premier trimestre relativement positif pour l'économie française", estime ainsi Joe Hayes, économiste senior chez [S&P Global Market Intelligence](#), à la lecture de l'indice des directeurs d'achat (PMI composite, même si celui-ci se redresse moins que prévu. Le dernier classement Forbes, qui révèle que [l'homme et la femme les plus riches au monde](#) sont deux Français dont la fortune provient du monde du luxe, est en revanche diversement interprété. Selon certains observateurs, c'est une marque du dynamisme de notre économie mais pour d'autres, cela cache l'absence de grandes réussites technologiques, synonymes de croissance future.

Des prix du transport routier plus résistants que prévu

Comme le mois dernier, **les prix du transport routier sont restés quasiment stables en mars, puisqu'ils ne progressent que de +0,2%**, selon notre Uppy Freight Index. En ce premier trimestre, la variation des prix sera donc restée inférieure à 20 points de base d'un mois sur l'autre.

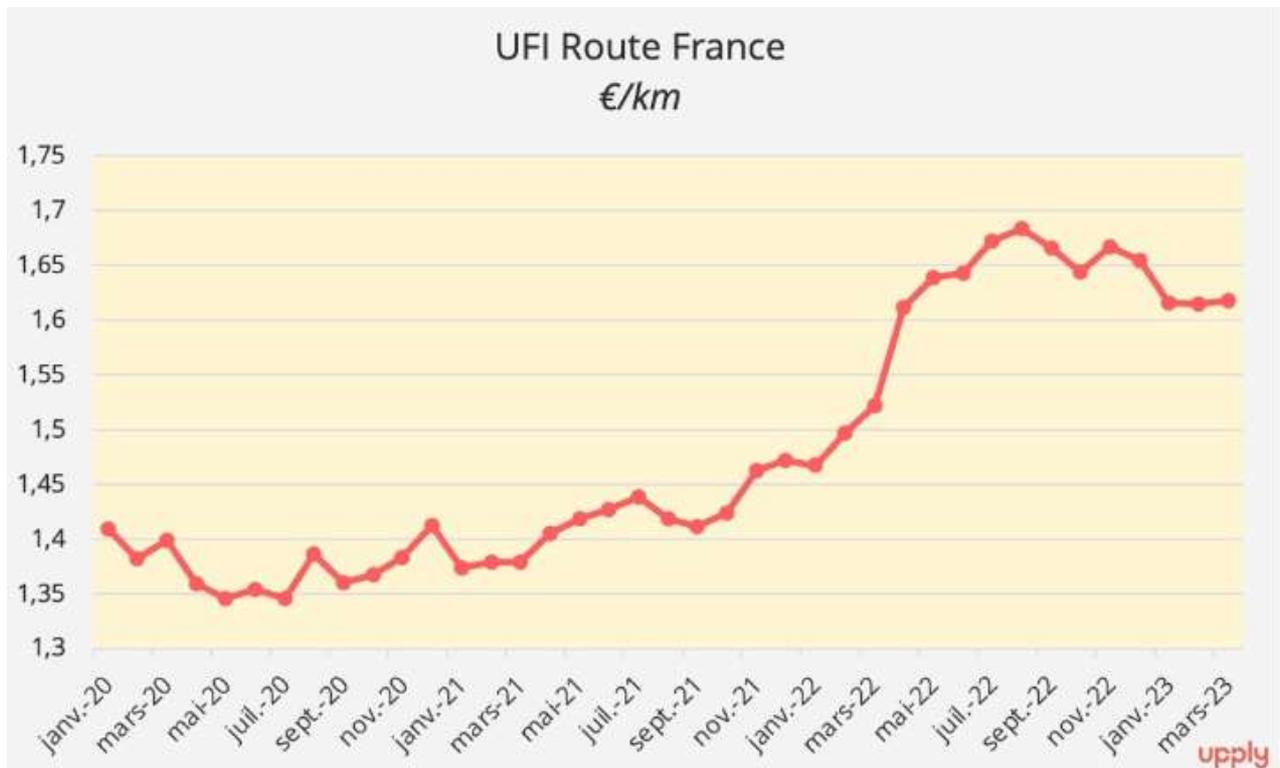


Source : [Uppy Freight Index](#) – Route France

La moyenne des prix de transport en France s'est établie en mars à **1,618€ par kilomètre roulé**, contre 1,615 en février. Là encore, on constate donc une hausse très mineure.

Il y a cependant bien une surprise qui se cache derrière ces chiffres. Le mois dernier, nous estimions qu'une baisse des prix du transport se profilait. Nous basions alors notre pronostic sur le décalage mensuel de l'indexation gazole, qui se répercute traditionnellement le mois suivant sur les factures. La baisse du gazole professionnel de 4,2% en février par rapport à janvier laissait présager une baisse de 1% des prix du transport, en tenant compte d'une pondération du gazole dans les coûts à hauteur de 25%.

Avec une baisse limitée à 0,2%, le marché du transport routier de marchandises se montre donc beaucoup plus résistant qu'attendu.

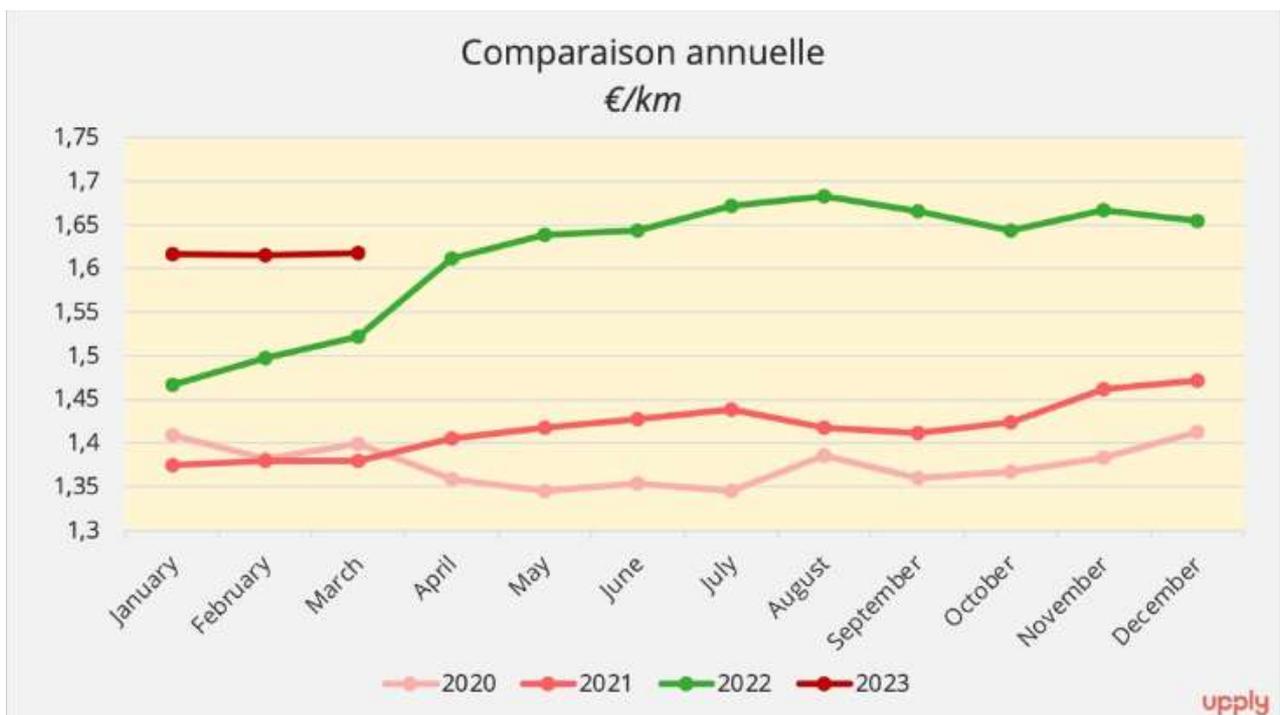


Source : [Uppy Freight Index](#) - Route France

Une pression sur la demande similaire à 2021

Alors que l'année 2022 avait été marquée par une forte croissance des prix, stimulée une flambée des coûts du carburant qui s'est accentuée après le déclenchement de la guerre en Ukraine, on retrouve en 2023 une courbe d'évolution similaire à celle de 2021. On constate une sorte de "cuvette" depuis janvier sur le graphique ci-dessus et un plateau sur le graphique ci-dessous.

Il existe donc une assez forte corrélation entre les profils des courbes de 2021 et 2023, avec bien évidemment un écart très net de 24 centimes entre les deux, qui correspond à l'inflation (énergie, salaires, matériel).



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

Les mois de février et mars 2021 avaient été marqués par la mise en place du couvre-feu sur tout le territoire ainsi qu'un 3^e confinement dans 16 départements français, les plus touchés par l'épidémie (dont tous les départements de l'Île-de-France et des Hauts-de-France). Cette stratégie du "confiner sans enfermer" concernait alors environ un tiers de la population française et ses principaux poumons économiques.

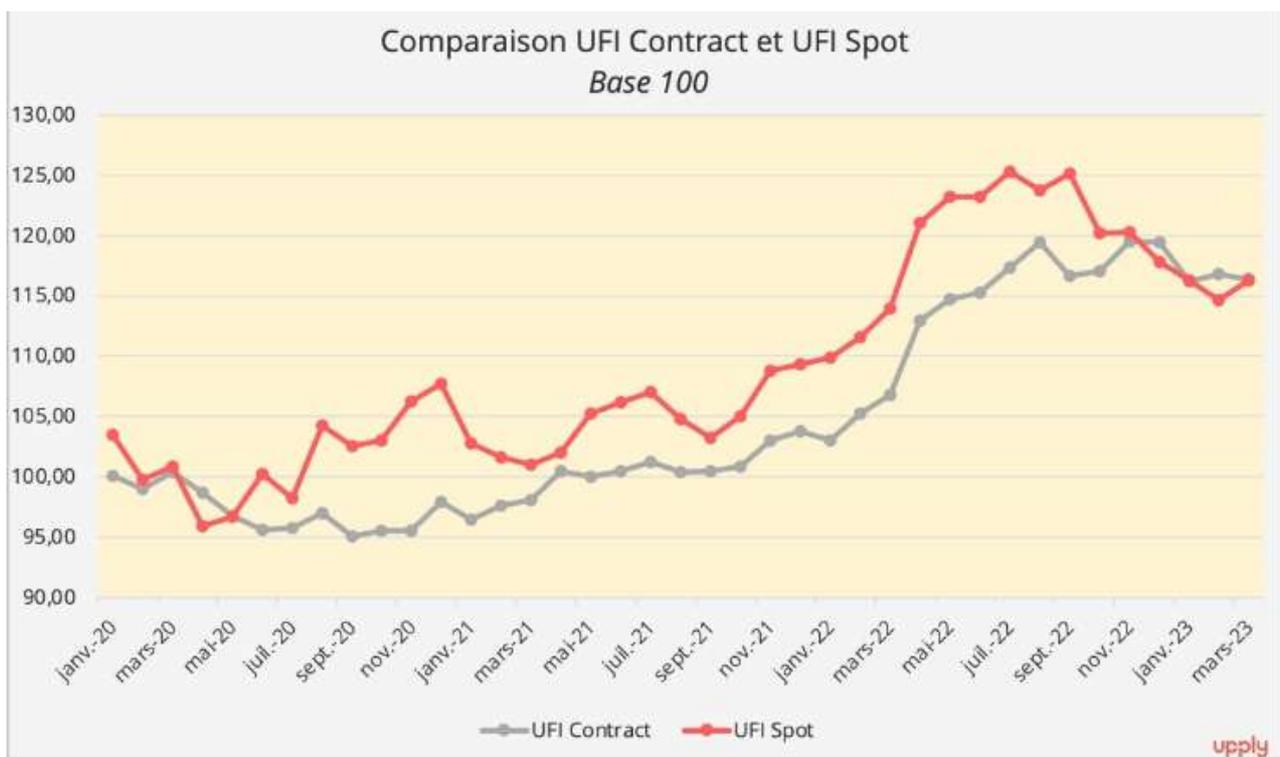
En 2023, les raisons ne sont pas les mêmes. **La pression sur la demande vient plutôt de l'inflation, mais elle pèse également sur les volumes transportés.** Alors que dans ce contexte compliqué, les prix du transport routier montrent une résistance certaine, on peut anticiper une hausse en cas de reprise de la demande, comme en 2021.



Les indices UFI Spot et Contract, annonciateurs d'une reprise

Constate-t-on aujourd'hui des indices qui plaident en faveur d'une reprise? **L'indice UFI Spot, qui représente l'indice de variation Upplly des prix spots du transport routier en France, a gagné 1,4% sur 1 mois.** C'est une hausse significative, et c'est surtout la première depuis 4 mois. Elle vient mettre un terme à la phase de baisse continue des prix spots qui était un révélateur d'une situation dépressionnaire du transport en France.

En mars, la courbe UFI Spot a failli recroiser celle de UFI Contract. Ce croisement à la hausse témoigne d'une **reprise des taux de fret**, alimentée par une résorption de la surcapacité transport.



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

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

Dans le même temps, l'indice UFI Contract (marqueur des prix contractualisés ou long terme) fléchit de -0,4%, soit une baisse inférieure à celle du gazole. Il semble donc que le rapport de force entre grands chargeurs et transporteurs soit plutôt favorable aux seconds. Les transporteurs parviennent à faire passer des hausses de prix (hors gazole) dans les appels d'offres lancés par les chargeurs ou à revaloriser leurs prestations auprès d'eux.

L'augmentation des prix contractuels et la fin de la surcapacité dans le transport routier sont **deux facteurs importants qui laissent entrevoir une augmentation globale des taux de fret en France dans les mois qui viennent.**

La résistance des prix est d'autant plus remarquable qu'elle intervient dans **un contexte économique peu favorable**, comme en témoigne l'indice du climat des affaires publié par l'Insee. À 103, l'indicateur perd un point par rapport à février, tout en restant au-dessus de sa moyenne de longue période (100). Le climat se détériore légèrement dans la plupart des secteurs, sauf dans le commerce de gros, porté par les livraisons reçues et les ventes à l'étranger. Dans le commerce de détail (y compris commerce et réparation automobiles), l'indicateur perd 3 points à cause de la baisse des intentions de commandes. Dans les services, l'industrie, et le bâtiment, le climat des affaires perd 1 point, en raison des perspectives d'activité incertaines.



L'exigence de décarbonation s'accélère

L'équilibre offre-demande est évidemment un élément décisif dans l'évolution des prix de transport. Mais le secteur du transport routier de marchandises fait face à un autre enjeu qui plaide en faveur d'une augmentation des prix : la décarbonation du secteur. Ce sujet était au centre des débats lors de la dernière SITL (Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique), qui a fermé ses portes le 30 mars 2023, et cela n'a un rien d'un hasard.

- **Le constat**

Selon le [Comité de prospective de la Commission de régulation de l'énergie](#), les transports représentent 30% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en France. Un tiers de ces émissions proviennent du transport intérieur de marchandises. **La route (poids lourds et véhicules utilitaires légers) représente 98% (78% PL et 20% VUL) des émissions de GES des transports intérieurs de marchandises en France**, contre 0,3 % pour le ferroviaire et moins de 2 % pour le fluvial. Le transport routier génère donc à lui seul entre 9% et 10% de l'ensemble des GES émis en France.

Évidemment, ce résultat est à mettre en perspective par rapport au service rendu. En 2018, la route transportait 88% de toutes les marchandises (83% PL, 5% VUL), le ferroviaire 10% et le fluvial 2%. Entre 1990 et 2018, l'activité du transport routier exprimée en tonnes-kilomètres s'est accrue de 34%, le transit international de 65%, alors que la part de marché du ferroviaire s'est effondrée de 50%. On transportait donc plus de fret par le fer en 1990 qu'en 2018. Dans le même temps, les GES du fret n'ont augmenté que de 16%, signe que des progrès considérables ont été faits en matière d'efficacité énergétique.

- **Une multiplication des initiatives**

La décarbonation du fret, repose principalement sur deux leviers mobilisés par les politiques publiques nationales comme européennes : le développement de transports bas-carbone, comme le ferroviaire ou le fluvial, et la réduction des émissions directes de GES du mode de transport routier, actuellement dominant, par un changement du mode de propulsion (électrification) ou par recours à des biocarburants en cas de maintien du moteur thermique classique à propulsion interne.

Dans l'univers du transport routier, **les solutions technologiques constituent un élément essentiel pour l'atteinte des objectifs de neutralité carbone.** [Les constructeurs ont bien compris qu'ils devaient s'emparer du sujet.](#)

Mais d'autres leviers d'actions sont importants. Le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique), qui accompagne les entreprises dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental dans les activités de transport et logistique, a peu à peu étendu son champ d'action à toutes les parties prenantes. Au niveau de la demande, [la démarche FRET21](#) a pour objectif d'inciter les chargeurs à mieux intégrer l'impact des transports dans leur stratégie de développement durable. Chaque entreprise volontaire signe un accord avec l'ADEME, porteur du projet, dans lequel elle précise un objectif de réduction des émissions de CO2 et s'engage à mettre des actions en place pour y parvenir. Du côté des transporteurs et des commissionnaires de transport, les efforts de concrétisent respectivement à travers les programmes Objectif CO2 et EVcom.

Le monde du e-commerce commence aussi à bouger sur la question. En février dernier, la FEVAD a rendu publique sa [Charte d'engagements pour la réduction de l'impact environnemental du e-commerce](#), signée par plus de 30 grands acteurs du commerce en ligne. Elle prévoit notamment l'obligation d'informer le consommateur de l'impact carbone des différentes options de livraison qui lui sont proposées.

- **L'engagement des pouvoirs publics**

L'engagement des acteurs économiques en faveur de la décarbonation ne fait aujourd'hui plus tellement débat. Mais le processus engendre des coûts colossaux. À l'occasion de la SITL, le ministre des Transports, Clément Beaune, est venu annoncer **de nouveaux soutiens financiers au déploiement de véhicules peu carbonés**.

Le Gouvernement a [annoncé le lancement d'un appel à projets](#) pour **soutenir l'acquisition de camions électriques et l'installation de bornes de recharge adaptées à leur usage** (60 millions d'euros, dont 55 millions pour les camions électriques et 5 millions d'euros pour les autocars électriques). Cet appel à projets vise à faciliter l'acquisition de plus de 500 poids lourds électriques. En février, le gouvernement avait lancé un autre appel à projets pour soutenir les projets d'investissements visant à "produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants". Les aides apportées à la production de poids lourds électriques pourraient atteindre, voire dépasser, les 40 millions d'euros.

Les sommes sont importantes mais paraissent cependant quelque peu assez faibles au regard des enjeux. Les transporteurs routiers vont devoir mettre la main à la poche, et compte tenu des marges du secteur, cela ne pourra se faire sans le soutien actif de leurs clients.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

INDICATEURS	Mars 2023	Février 2023	Evolution M / M-1	Mars 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	103,1	103,5	- 0,4 %	106,6	- 3,3 %
Indice CNR gazole professionnel	213,75	213,45	+ 0,1 %	252,55	- 15,4 %
Indice CNR LD EA	162,28	162,09	+ 0,1 %	164,98	- 1,6 %

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