

# Évolution des prix du transport routier

Août 2023



upply

BAROMÈTRE MENSUEL FRANCE

## Les prix du transport stagnent en août sur le marché français

**Les acteurs du transport français ont été tirillés en août entre la hausse du gazole et la baisse des volumes. Cette situation a figé les prix, dans un été où l'on s'est beaucoup enflammé sur le sujet brûlant de la TICPE.**

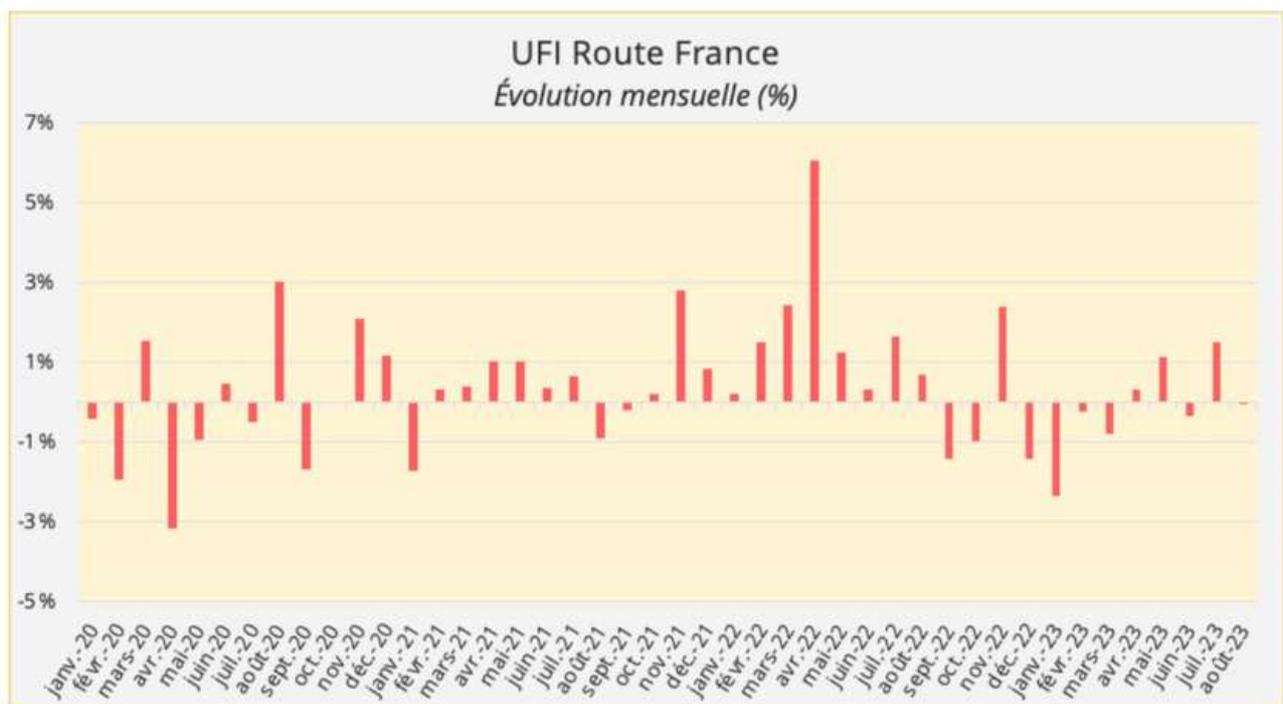
À l'inverse des températures, le moral des chefs d'entreprise donne de plus en plus de signes de refroidissement. En recul depuis avril, **le climat des affaires en France est passé, en août, juste au-dessous de sa moyenne de longue période**, selon les données publiées par l'Insee. La détérioration touche particulièrement l'industrie manufacturière et les services. C'est un plus bas depuis avril 2021, qui rappelle le creux observé alors en pleine pandémie de Covid-19.

Au niveau opérationnel, l'activité a été marquée en fin de mois par des perturbations liées à un éboulement qui s'est produit dans la vallée de la Maurienne. Cet événement a entraîné la fermeture pendant 15 jours du tunnel du Fréjus, un axe majeur du trafic routier et ferroviaire entre la France et l'Italie.



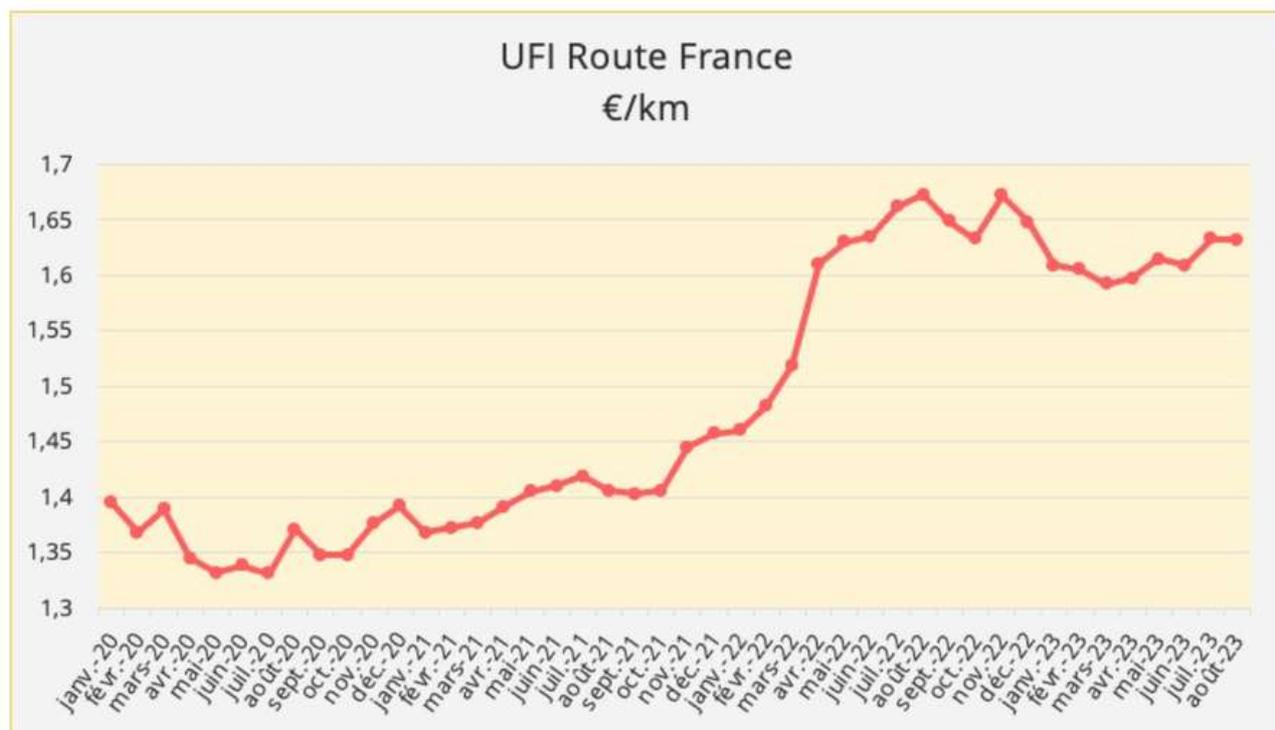
## Les taux de fret plats dans un contexte de hausse des coûts

Les prix du transport routier en France ont stagné en août, avec **une évolution de -0,06% par rapport au mois précédent.**



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

Dans le même temps, la moyenne des prix de transport en France était de **1 632 € par kilomètre roulé**. L'indice a donc perdu un petit dixième de centimes d'euros au kilomètre en glissement mensuel.



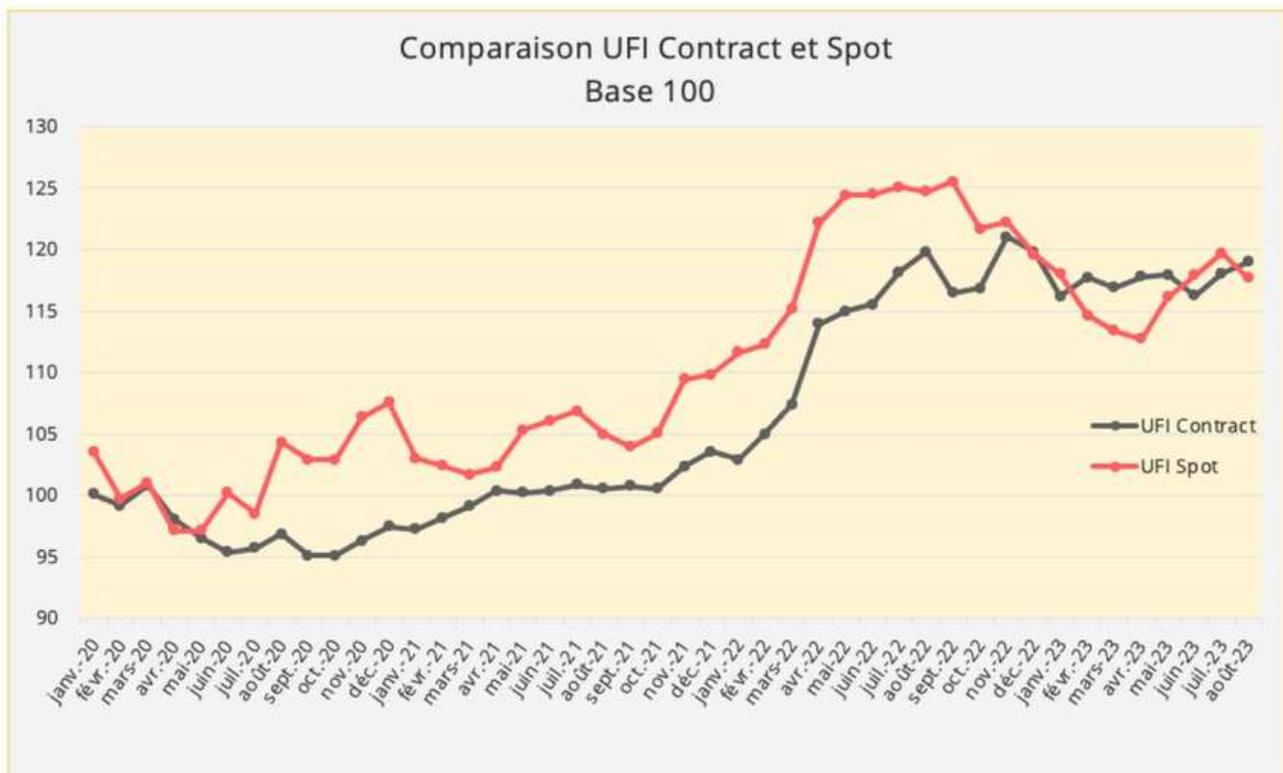
Source : [Uppy Freight Index](#) – Route France

Il est habituel que les prix spots baissent en août car la France entre traditionnellement “en sommeil” pendant cette période de vacances : le secteur des services fait une pause, de très nombreuses usines ferment, par exemple dans le secteur automobile. Pourtant, cette année, le phénomène semble accentué. Ainsi, **les prix spots ont baissé de 1,7%, alors que parallèlement, les coûts ont fortement augmenté.**

Les indicateurs mensuels du Comité national routier (CNR) montrent en effet une hausse de 9% du gazole professionnel (voir les indicateurs p.10). Très influencé par ce paramètre, l'indice Longue Distance Ensemble articulé affiche une augmentation de 3%, ce qui annonce normalement une reprise de l'inflation des prix de transport pour les mois suivants en raison de la répercussion des hausses.

## Les taux de fret plats dans un contexte de hausse des coûts

Toutefois, à l'aube du dernier trimestre, **l'environnement économique semble perturber la logique de répercussion des coûts**. La comparaison des indices SPOT et CONTRACT montre un croisement des courbes en août : l'indice SPOT, qui représente l'indice de référence des prix en France pour du transport non régulier, est passé en-dessous de l'indice CONTRACT (indice de référence des prix contractuels). C'est un phénomène assez rare, qui n'est intervenu que 3 fois en 3 ans, et que l'on interprète généralement comme **un signe de contraction du marché** : l'offre de transport est bien plus importante que la demande, ce qui conduit à une chute des prix spots.



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

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

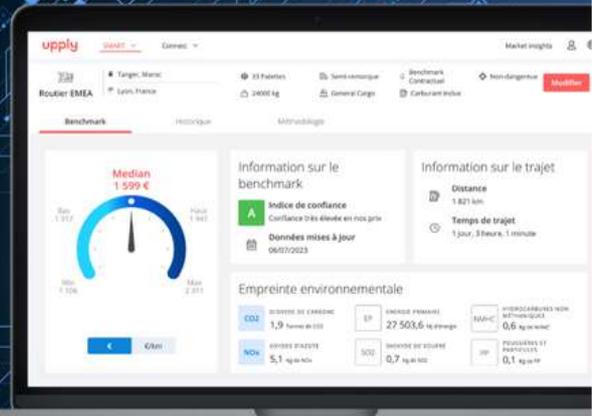
Pour le troisième mois consécutif, **l'activité économique s'est contractée en août**, selon **l'indice PMI** publié par l'agence S&P Global. L'indice Flash composite, qui mesure l'activité du secteur privé, s'est en effet établi à 46,6 en août, au même niveau qu'en juillet. **Le climat des affaires de l'Insee montre également une dégradation.** "Sectoriellement, dans les services, le climat des affaires de l'Insee chute (-2 pt à 100), tout comme l'indice PMI dans les services qui chute et se situe sous son seuil d'expansion pour le 3<sup>e</sup> mois consécutif (-0,4 pt à 46,7). Dans l'industrie, l'indice PMI progresse mais reste à un bas niveau (+1,3 pt à 46,4), tandis que le climat des affaires de l'Insee dans l'industrie est également sous sa moyenne de long terme après une baisse en août (-5 pt à 96)", précise une note de conjoncture de la Direction générale du Trésor. En cohérence avec la baisse du moral des patrons français, il est logique que la demande de transport diminue.

# SMART by upply

Benchmarkez vos prix de transport de fret

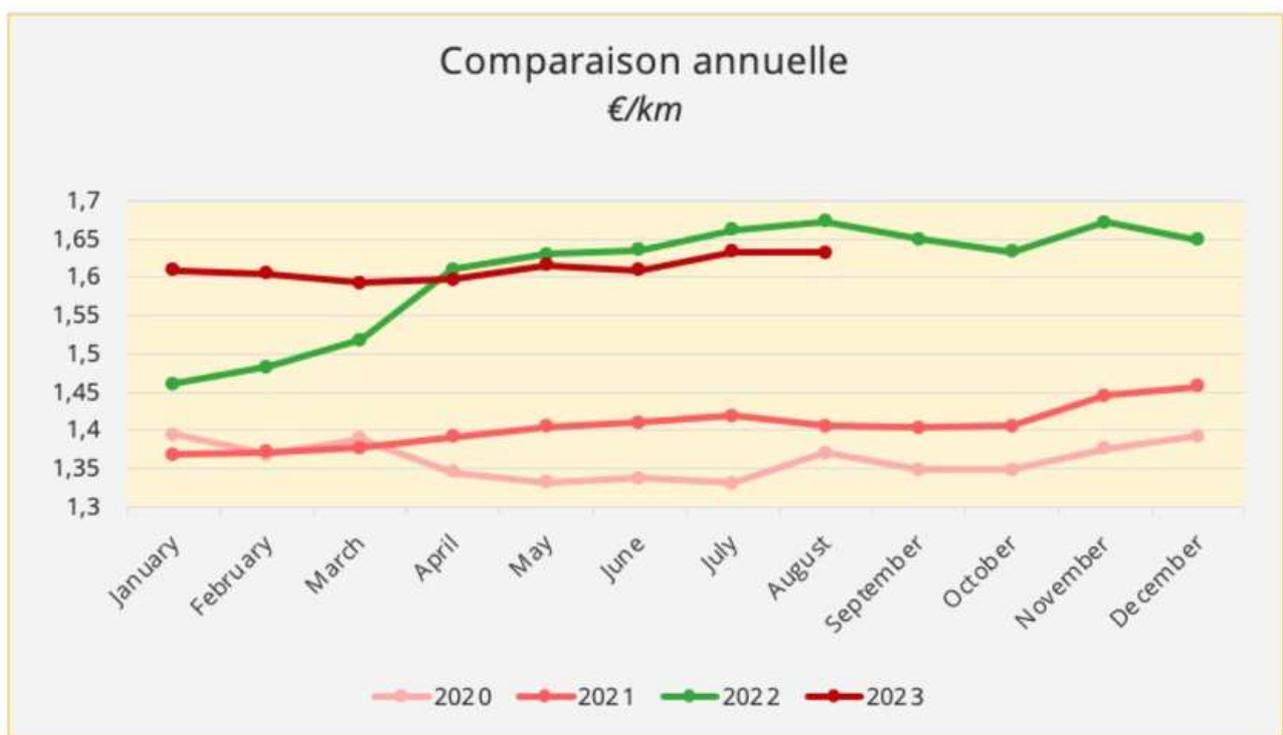
& suivez leurs évolutions en routier, maritime & aérien dans le monde entier

Benchmarkez mes prix



## Un avant et un après 2022

Les courbes d'évolution mensuelle des prix, très similaires jusqu'ici entre 2022 et 2023, commencent à diverger. Au 3<sup>e</sup> trimestre, le profil 2023 présente des similitudes avec la courbe de croissance plate de 2021.



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

Cependant, il y a bien un avant et un après 2022. **Les prix ont augmenté de près de 20 centimes d'euros au kilomètre, et rien ne laisse penser qu'ils pourraient redescendre significativement.** Car entre temps, l'inflation est passée par là, avec une explosion de la facture énergétique, une augmentation des salaires des conducteurs routiers et une hausse des coûts du matériel roulant. À cela s'ajoute la question des taxes sur les carburants, un sujet très sensible voire très chaud cet été dans le monde des transports.

## La décarbonation des transports et les niches fiscales

---

La diminution de 55 % des émissions de GES d'ici 2030 au niveau européen, et la neutralité carbone en 2050 sont les grands objectifs que la France et l'Union européenne se sont fixés pour lutter contre le changement climatique. Pour y parvenir, la décarbonation du secteur des transports, et plus particulièrement du transport routier, est devenu un impératif.

En effet, le secteur des transports est responsable d'une part importante des émissions de GES, en particulier le transport routier qui représente le premier émetteur en France avec 138 millions de tonnes équivalent CO2 en 2021. La décarbonation du secteur des transports permettrait également de réduire la dépendance aux énergies fossiles importées et de favoriser l'émergence d'une filière industrielle française compétitive dans le domaine des véhicules électriques.

Lors des assises sur les finances publiques qui se sont tenues à Bercy le 19 juin dernier, le gouvernement a annoncé sa volonté de **supprimer progressivement les avantages fiscaux sur les carburants d'ici 2030, et notamment la niche fiscale sur le gazole non routier**, qui permet à certaines professions de bénéficier d'une réduction des taxes. Le gouvernement justifie sa démarche par la volonté de passer d'une fiscalité "brune", c'est-à-dire encourageant à utiliser des énergies fossiles à une fiscalité privilégiant les investissements "verts".

Il paraît évident que les préoccupations budgétaires expliquent aussi en grande partie cette démarche. En 2023, ces niches fiscales sur le carburant représentent environ 75% des dépenses fiscales "brunes" en France. La ristourne accordée aux transporteurs routier représente **un coût de 1,25 milliards d'euros pour les finances publiques**. Pour le secteur agricole et pour le BTP, qui en bénéficient également, le coût est respectivement évalué à 1,35 et 1,1 milliard.

## Le remboursement de la TICPE en ligne de mire

---

Les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), à condition que le véhicule ait un poids (PTAC) supérieur à 7,5 tonnes, circule sur la route, dans une utilisation strictement professionnelle et qu'il soit immatriculé dans un pays de l'Union européenne (UE).

Le montant du remboursement est calculé en appliquant un taux régional ou forfaitaire au volume de gazole réellement consommé par chaque véhicule durant la période de remboursement concernée. Les taux sont par exemple différents en Île-de-France, en Corse ou en Auvergne-Rhône-Alpes. Ils sont modulables en cours d'année à la hausse ou à la baisse, en fonction des variations du cours du pétrole.

**Dans le cadre du projet de loi de Finances 2024, le gouvernement envisageait de commencer à mettre en place la suppression progressive du taux réduit de TICPE.** Une initiative qui a suscité une vive réaction des trois grandes organisations du transport routier, la FNTR, l'OTRE et l'Union TLF.

Dans un courrier adressé à Elisabeth Borne, la Première ministre, les organisations patronales ont rappelé que **la fiscalité française sur le gazole professionnel est déjà l'une des plus élevées d'Europe**, et que la suppression du tarif réduit de TICPE conduirait à une hausse de droit d'accises sur le carburant professionnel de 33 %. "La France deviendrait ainsi le pays à la fiscalité la plus lourde d'Europe, avec un taux supérieur de 60% à la moyenne communautaire et de 84% au taux espagnol", soulignaient les signataires.

Les trois organisations s'inquiétaient aussi de **l'impact sur la compétitivité des transporteurs français**, au profit des pavillons étrangers qui assurent déjà plus de 40% des transports routiers de marchandises effectués sur les routes de France. La capacité des réservoirs permet aux camions étrangers de traverser la France sans avoir à faire le plein. Un alourdissement des coûts d'exploitation des transporteurs français pourrait donc favoriser les transporteurs étrangers et faire progresser fortement le nombre de kilomètres parcourus par camion longue distance, en totale opposition avec l'objectif visé de réduire les GES.

**La voix des transporteurs a été entendue.** Le ministre de l'Économie, Bruno Lemaire, a annoncé le 7 septembre sur les ondes de France Info que les transporteurs routiers ne seraient finalement pas concernés la suppression de la niche fiscale sur le gazole non routier en 2024. "Je ne vais pas les affaiblir pour garder notre compétitivité", a déclaré le ministre.

## LES PRINCIPAUX INDICATEURS

INDICATEURS	Août 2023	Juillet 2023	Evolution M / M-1	Août 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	99,2	100,0	- 0,8 %	104,0	- 4,6 %
Indice CNR gazole professionnel	215,12	197,36	+ 9,0 %	244,74	- 12,1 %
Indice CNR LD EA	162,83	158,14	+ 3,0 %	164,06	- 0,8 %

Source : 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