

A white semi-truck is driving on a road towards the viewer. The sun is low on the horizon to the left, creating a bright glow and long shadows. The sky is filled with dramatic, golden clouds. The truck's headlights are on, and the road ahead is illuminated by the low sun.

upply

Évolution des prix du transport routier en France

Baromètre mensuel • avril 2023

France : les prix du transport routier remontent légèrement au mois d'avril

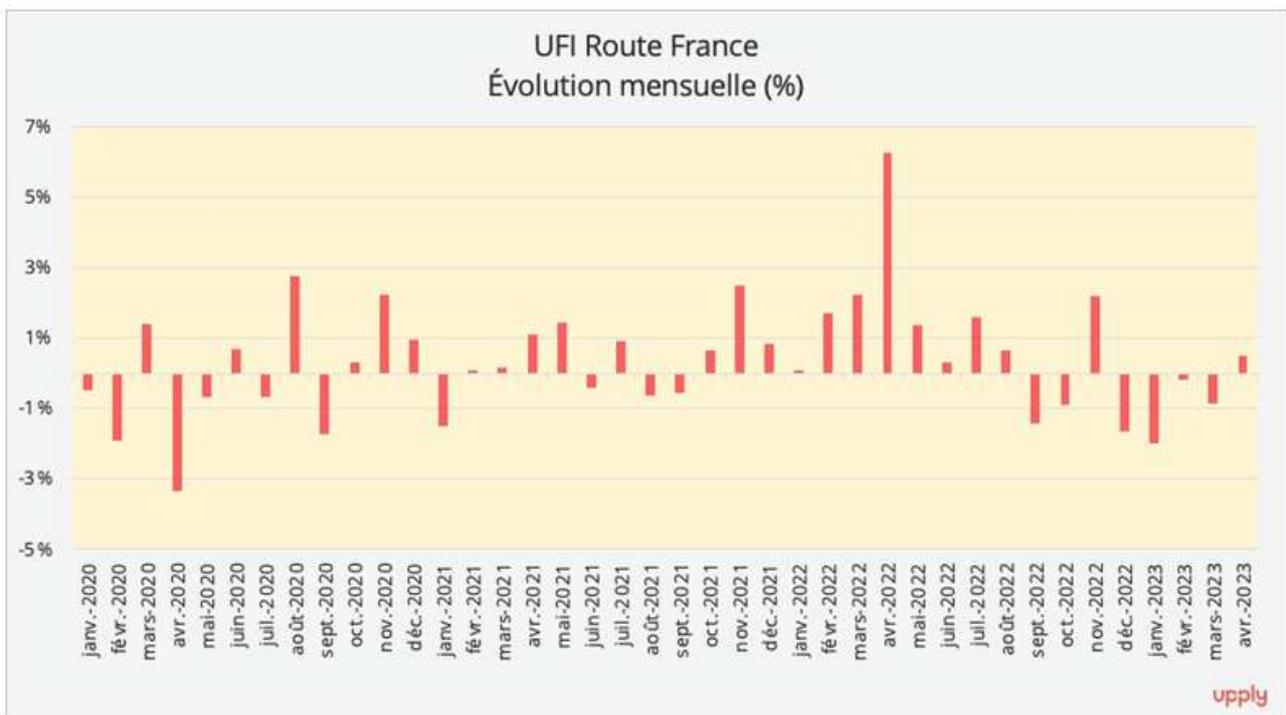
BAROMÈTRE. Les prix du transport routier affichent une légère progression en avril, dans un marché difficile. La situation des transporteurs se révèle très variable, selon leur taille et leur pouvoir de négociation.

Pendant le mois d'avril, la crise sociale a continué de s'exprimer en France sous forme de grèves, manifestations et autres concerts de casseroles. Après avoir enregistré au mois de mars sa plus forte expansion depuis dix mois, **l'activité économique française a patiné en avril.** [L'indice Flash composite de l'agence S&P Global](#), qui mesure l'activité du secteur privé, s'est établi à 52,4 en avril, contre 53,8 en mars.

La contraction se confirme dans le secteur manufacturier. Selon S&P Global, la très forte détérioration de la demande a entraîné "le plus fort recul des niveaux de production depuis mai 2020". En revanche, les services ont tiré l'économie, l'indice passant de 53,9 en mars à 54,6 en avril.

Le TRM français en légère hausse

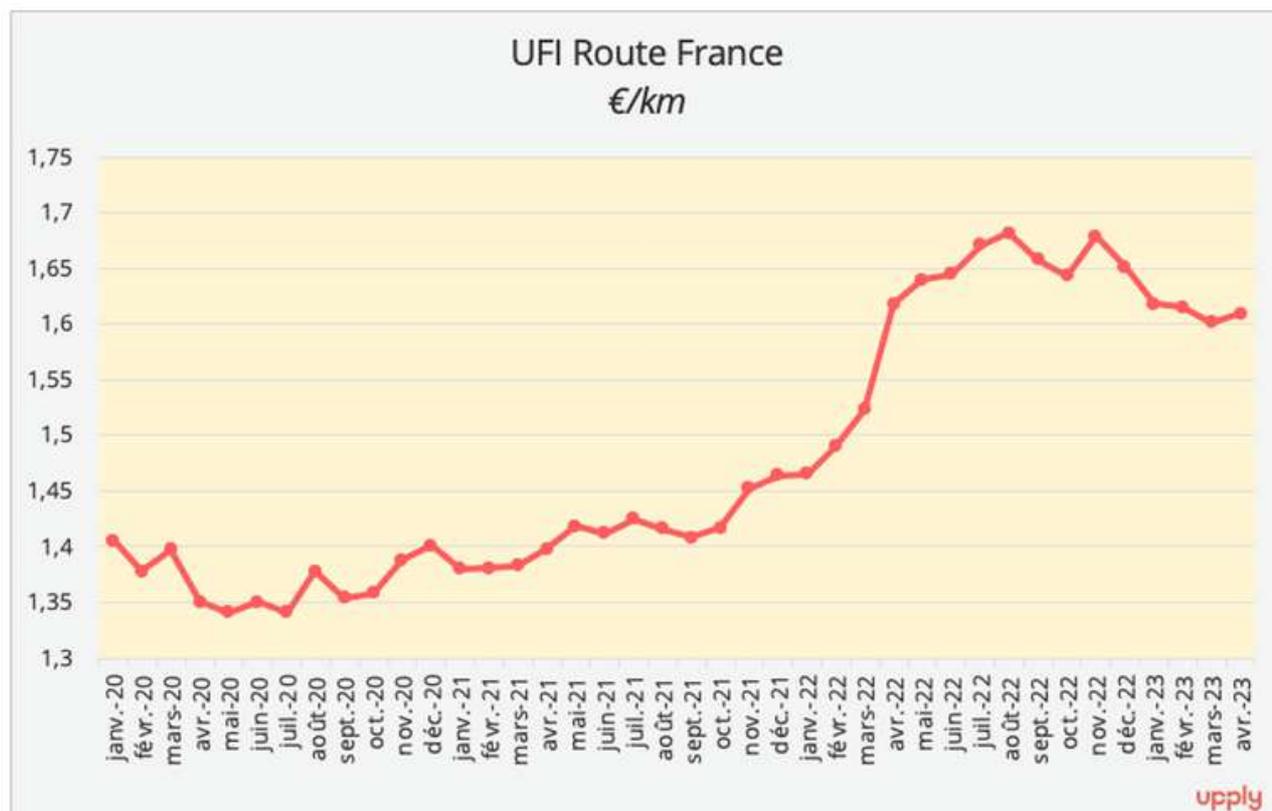
Durant cette période, selon les données préliminaires Uply [1], **les prix du transport routier ont augmenté de 0,4%**, ce qui constitue une hausse modeste mais remarquable dans un marché français déprimé : selon [la dernière enquête trimestrielle sur la conjoncture du transport routier de marchandises](#) publiée par la FNTR, **51% des chefs d'entreprise se disaient insatisfaits de la situation de leur entreprise au 1er trimestre 2023**, contre 42% lors du trimestre précédent.



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

[1] Indice calculé à partir des données du mois d'avril enregistrées dans notre base au 5 mai 2023. Nos estimations de prix sont basées sur des transactions réelles. L'indice mensuel peut faire l'objet de révisions futures, au fur et à mesure que remontent de nouvelles données portant sur la période concernée. Il est donc à interpréter avec prudence.

En avril, la moyenne des prix de transport en France s'est établie 1,609€ par kilomètre roulé. L'indice gagne ainsi 0,008 euros au kilomètre par rapport au mois précédent.

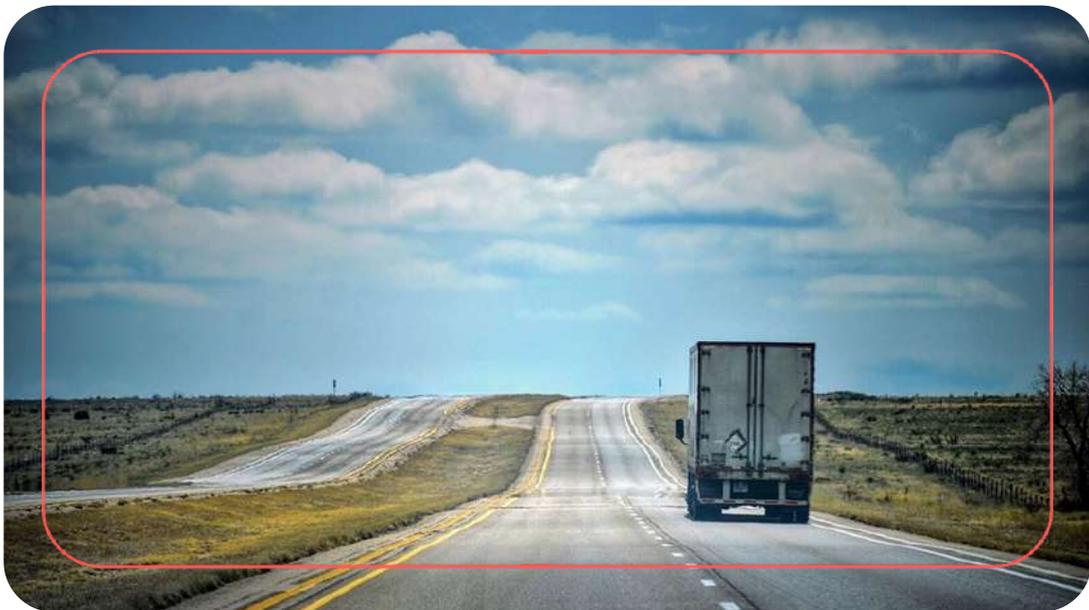


Source : [Upply Freight Index](#) – Route France

La hausse reste cette fois encore mineure, mais elle surprend car **aucun facteur d'inflation n'était présent sur le marché.**

- Tout d'abord, **le gazole est resté stable en mars.** Sachant que les mouvements de l'indexation gazole se manifestent en général avec un mois de décalage, aucun impact à la hausse n'était attendu côté carburant en avril.
- D'autre part, l'indice CNR Longue Distance Ensemble Articulé, qui permet de suivre **l'évolution globale des coûts du transport routier**, est orienté à la baisse (voir indicateurs p. 10).

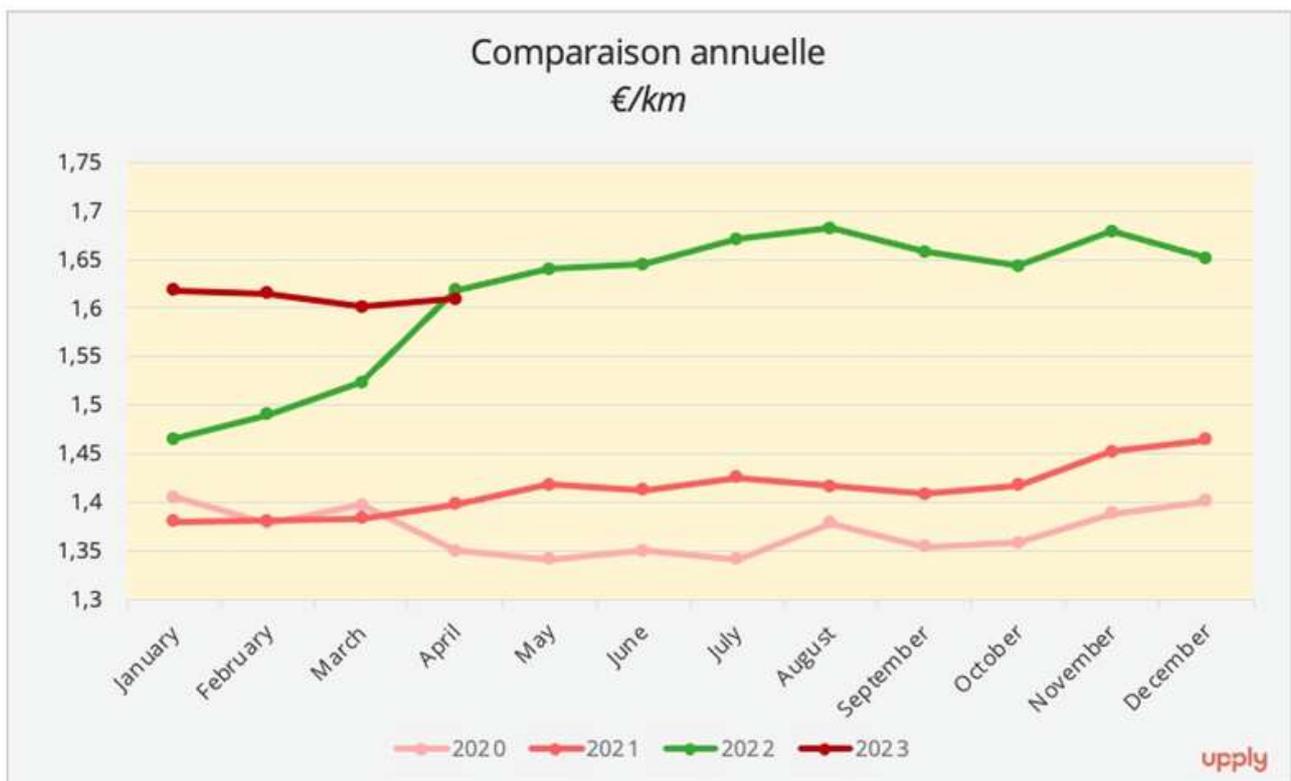
- **Enfin, la conjoncture économique n'est guère favorable.** En avril 2023, le climat des affaires en France affiche un score de 101,9, en baisse de 1,2% en glissement mensuel. Ce repli résulte principalement de la **détérioration de la situation conjoncturelle en France, notamment dans l'industrie**, secteur qui affiche des projections de production plus faibles pour les mois à venir. Le moral des chefs d'entreprises dans les services recule, avec la menace d'une baisse probable de l'activité et de la demande pour les mois qui viennent. Dans ces conditions, l'indicateur du climat de l'emploi suit la même trajectoire et perd 2 points tout en restant à 108, bien au-dessus de sa moyenne de longue période (100).



Croisement des courbes 2022 et 2023 en avril

En 2022, les cours des carburants ont tous explosés en mars en raison de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, avec une répercussion en avril sur les prix du TRM. Ainsi, en avril 2022, on roulait en moyenne en France à 1,618€/km, et c'était la première fois que les prix franchissaient le palier des 1,600€/km. Un an plus tard, les prix restent au-dessus de ce seuil. **Mais pour la première fois en 2023, ils sont inférieurs à ceux de 2022, avec 0,009 € de moins par kilomètre roulé en avril.**

Sur un plan comptable, on peut constater que l'indice CNR LD EA était supérieur de 1,3% l'an dernier. On peut donc en déduire que l'inflation des prix du transport est en moyenne supérieure à l'inflation des coûts d'exploitation des transporteurs enregistrée par le CNR.

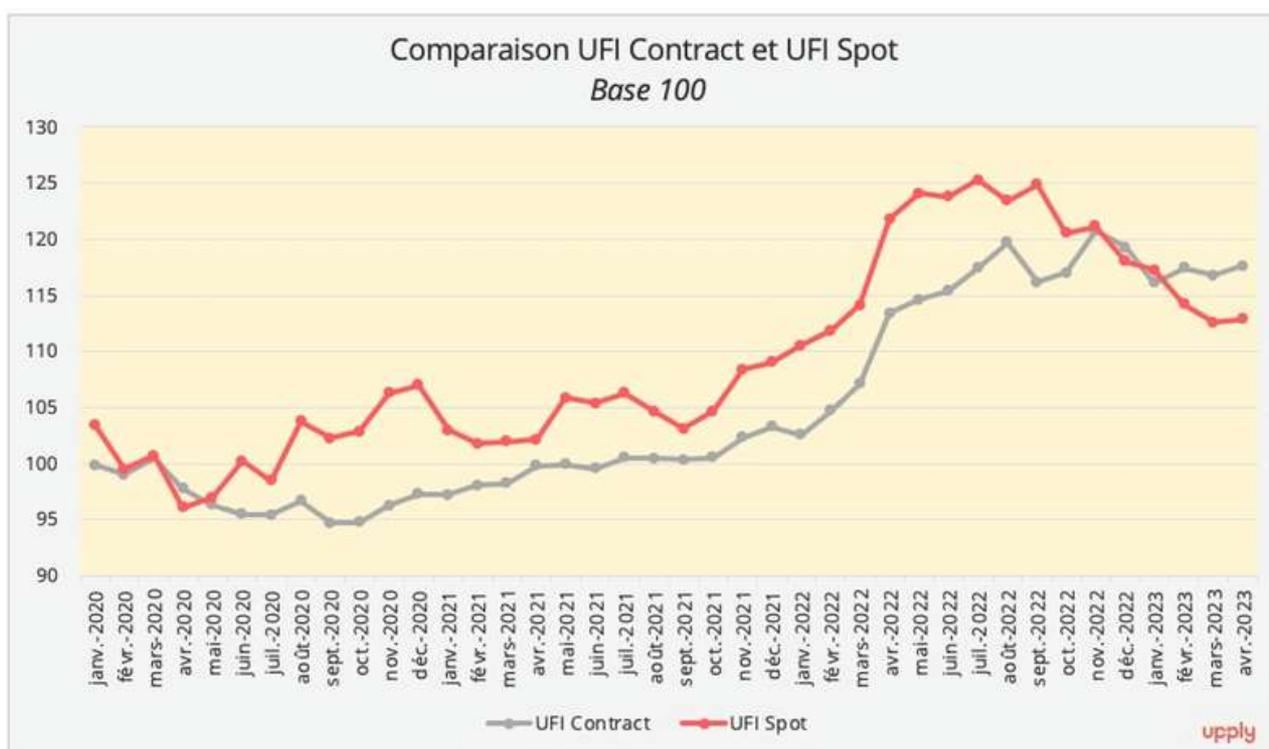


Source : [Upply Freight Index](#) – Route France

L'indice UFI Contract en pleine forme

L'indice UFI Spot, qui représente l'indice de variation Upply des prix spots en France, reste stable en glissement mensuel. **La situation dépressionnaire du transport en France que nous relatons depuis des mois semble ne pas s'améliorer.**

A contrario, l'indice UFI Contract gagne 0,7% sur un mois. Cet indice reflète les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français. Il s'agit généralement des prix conclus entre les plus gros transporteurs et leurs clients, sur une base annuelle (long terme). On constate donc que dans les appels d'offres des chargeurs, **les gros transporteurs réussissent généralement à passer des augmentations au-dessus de la progression réelle des coûts**, orientant le marché global à la hausse.



Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot -
Source : [Upply Freight Index](#) – Route France.

Une année 2022 compliquée

Les entreprises du transport routier de marchandises ont besoin de restaurer leurs marges. Le CNR vient de publier [son enquête sur le transport routier de marchandises longue distance](#) portant sur l'année 2022. Sans surprise, elle met en lumière une "inflation inédite des coûts" : absolument toutes les composantes du coût d'exploitation d'un véhicule articulé longue distance ont enregistré des hausses importantes en 2022.

La composante sociale continue à être le premier facteur de coût du transport longue distance en France, puisqu'elle représente en moyenne 34,2% du coût de revient : + 9,7 % pour la rémunération moyenne des conducteurs (incluant salaire et primes) et + 7,9 % pour leurs indemnités annuelles de déplacement. Vient ensuite le poste Carburant, qui enregistre une hausse de 21,5% répercuté au coût kilométrique, tandis que le prix de l'Adblue double à cause de l'inflation de sa principale composante, l'urée. Enfin, le poste matériel incluant l'entretien, les réparations (+15%) mais aussi les achats tracteurs (+15%) et remorque (+25%) bondit littéralement.

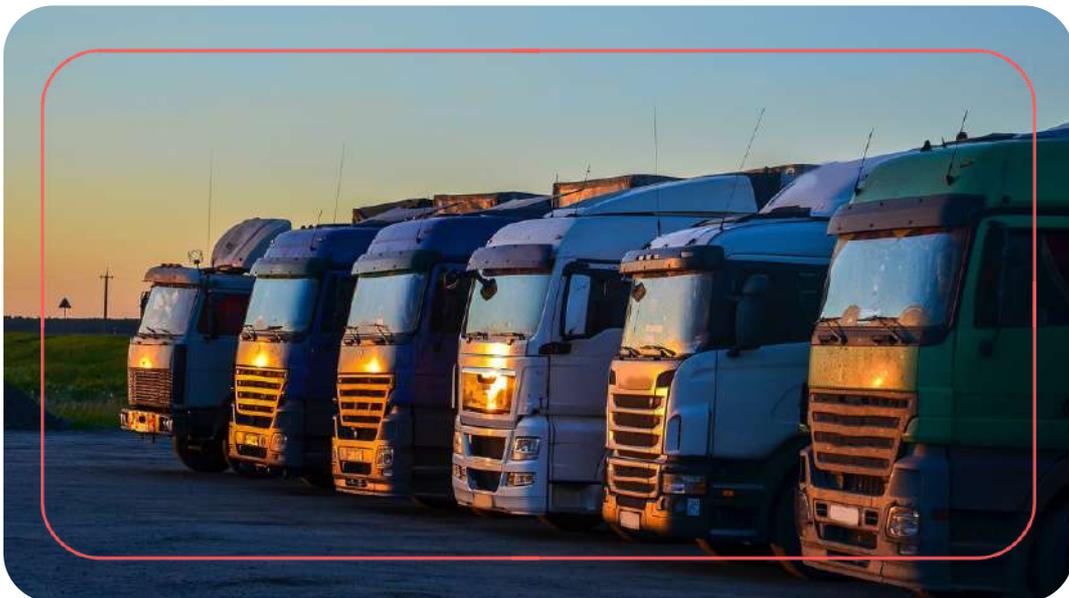
Parallèlement, les indicateurs de production et d'activité globale n'ont pas été bons en 2022 (- 4,2 % et de - 3,9 % par rapport à 2021), ce qui noircit encore un peu plus le tableau. Le rebond post-covid observé en 2021 ne s'est pas poursuivi en 2022. Par exemple, le kilométrage annuel moyen parcouru par un véhicule est passé de 112 300 km en 2021 à 108 440 km en 2022.

Dans ces conditions, il est aisé d'imaginer que la marge des entreprises de transport s'est dégradée en 2022, bien qu'aucun chiffre ne soit avancé dans l'enquête.

Les petits transporteurs souffrent plus que les autres

La segmentation des résultats par taille d'entreprise met en lumière des disparités importantes. **Les plus petites entreprises (< 20 salariés) semblent plus vulnérables à la dégradation conjoncturelle de 2022.** Ces dernières externalisent plus fréquemment que les autres la fonction maintenance et ne bénéficient pas d'un rapport de force suffisant dans leurs achats. Elles sont donc plus exposées à l'inflation.

L'enquête souligne que **la rentabilité moyenne nette des entreprises de moins de 20 salariés était de 1% en 2021 contre 4,2% pour les plus de 300 salariés.** Mathématiquement, compte tenu du déclin constaté en 2022, il apparaît donc possible que la rentabilité moyenne nette soit passée en territoire négatif pour certaines entreprises, notamment parmi les plus petites. [L'étude trimestrielle du cabinet Altares sur les défaillances d'entreprises](#) montre **une augmentation de 40,2 % des défaillances dans le secteur du transport routier de marchandises au premier trimestre 2023, par rapport au T1 2022.** Au total, 363 procédures ont été recensées, dont 274 liquidations judiciaires, contre 259 procédures et 193 liquidations judiciaires au T1 2022.



Des perspectives sombres pour 2023

Dans son enquête de conjoncture 2022/2023, le cabinet BP2R constate qu'il y a **davantage de capacités de transport disponibles sur le marché national et international**, ce qui est tout simplement corrélé à la baisse de la demande.

La FNTR (fédération nationale des transports routiers) note de son côté une dégradation de l'activité de transport routier de marchandises lors du premier trimestre 2023, le solde d'opinions sur l'évolution de l'activité retrouvant son niveau du deuxième trimestre 2019. **Le deuxième trimestre 2023 devrait confirmer cette tendance baissière.**

Au premier trimestre 2023, toujours selon l'enquête de la FNTR, les investissements sont restés au même niveau qu'au trimestre précédent, se situant ainsi "très en-deçà" du niveau moyen.

L'indicateur qui mesure l'évolution des effectifs des trois derniers mois continue par ailleurs à se dégrader, car **les difficultés de recrutement restent élevées**. D'après l'Insee, en avril 2023, 65 % des transporteurs rencontrent des difficultés pour embaucher.

Difficile d'être optimiste dans ces conditions...

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

INDICATEURS	Avril 2023	Mars 2023	Evolution M / M-1	Avril 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	101,9	103,1	- 1,2 %	105,4	- 3,4 %
Indice CNR gazole professionnel	204,60	213,75	- 4,3 %	239,87	- 14,7 %
Indice CNR LD EA	160,09	162,28	- 1,4 %	162,13	-1,3 %

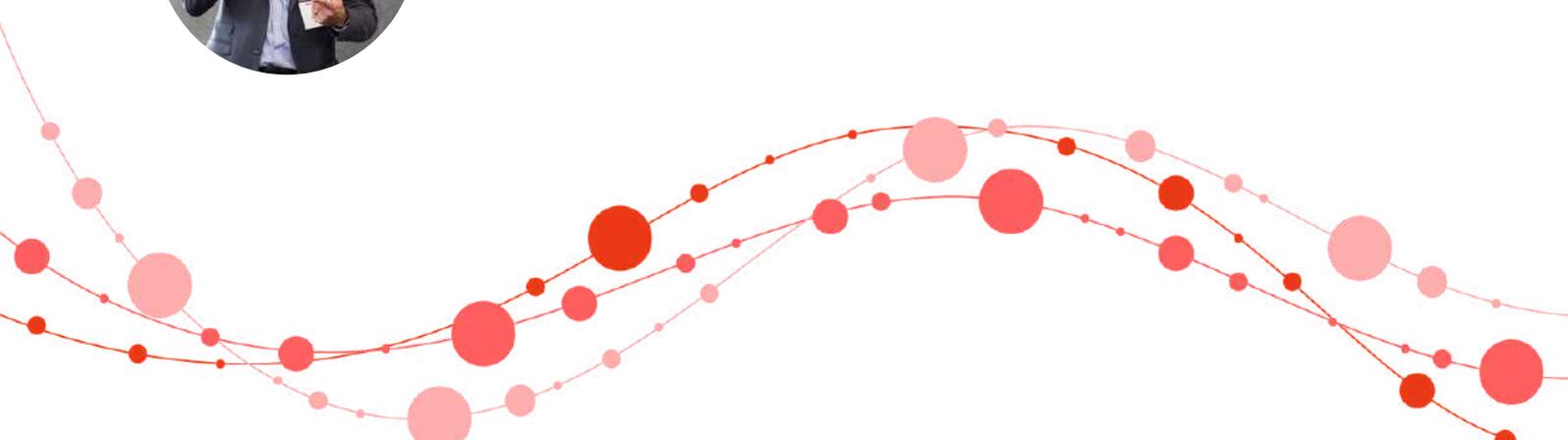
Sources: Insee, CNR

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