

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Février 2024 | 

upply

FRANCE :

LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER AU POINT MORT EN FÉVRIER

Les prix du transport routier de marchandises en France ont cessé de baisser en février, mais le secteur reste dans une zone de fortes turbulences. La baisse de la demande pèse sur les taux de fret.

La détérioration de la conjoncture économique commence à se faire sentir sur le terrain. Selon les données publiées par l'Insee, le climat des affaires en France a perdu un point en février en glissement mensuel et 5 points en glissement annuel. À 98, il reste en-dessous de sa moyenne de longue période. Les chefs d'entreprise français se montrent ainsi en phase avec le ministère de l'Économie, qui a abaissé à 1% [sa prévision de croissance pour 2024](#).

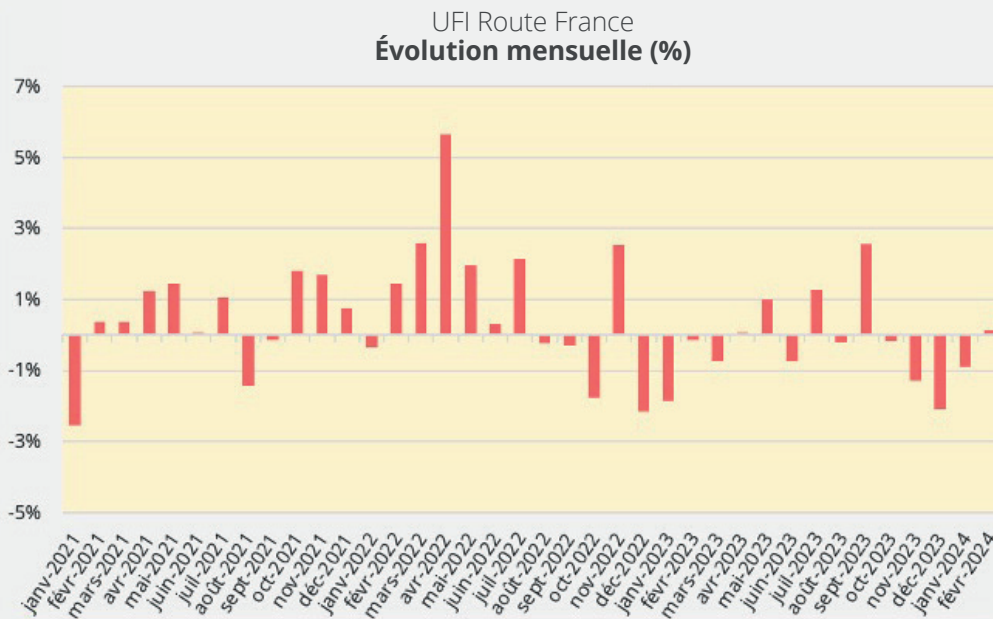
Si tous les secteurs sondés par l'Insee évoluent autour de leur moyenne historique de 100, le tableau est plus contrasté qu'il n'y paraît. Le regain d'optimisme, relatif, dans le secteur de l'industrie tranche avec l'humeur morose des chefs d'entreprises des autres activités. Dans le commerce de détail, l'indicateur a chuté de 5 points en février, « pénalisé notamment par les soldes d'opinion sur les perspectives générales d'activité, les ventes passées et les intention de commande », précise l'Insee.

Par ailleurs, dans son enquête mensuelle de conjoncture du mois de février 2024, la Banque de France pointe une remontée de l'indicateur mensuel d'incertitude, construit à partir d'une analyse textuelle des commentaires des entreprises interrogées. Celui-ci augmente en particulier dans l'industrie et le bâtiment. Selon la Banque de France, le manque de visibilité est accru par la situation en mer Rouge, qui augmente les difficultés d'approvisionnement pour les produits transitant par le canal de Suez (par exemple équipements électriques). Par ailleurs, les entreprises du secteurs des transports, ont mis en avant les blocages liés au mouvement de protestation des agriculteurs, qui était très encore très vigoureux lorsqu'elles ont été sondées.

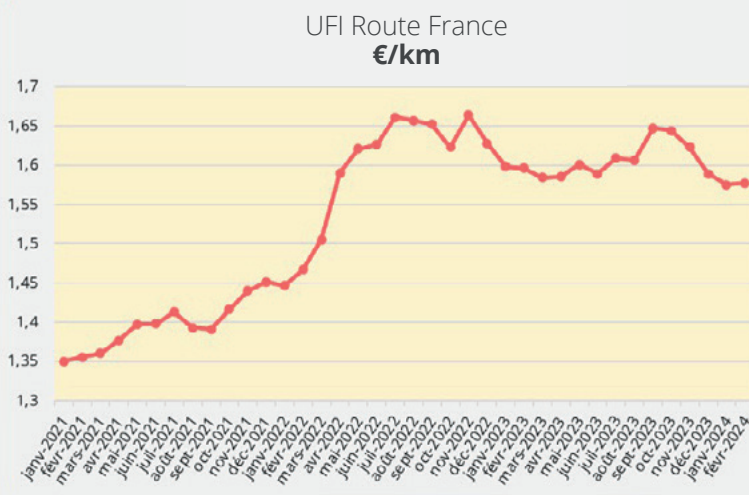
Quasi-stagnation des prix

Selon les données remontées dans la base Uply au 8 mars, les prix de transports routiers ont stagné en France au février selon le Uply Freight Index (+0,1%), après quatre mois de baisses mensuelles

successives. Ce chiffre est néanmoins à considérer avec prudence. Il s'agit d'une très faible progression, et il faudra disposer de davantage de données sur cette période pour voir si la fin du repli se confirme.



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



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

“ Une entrée dans un système cahotique de variation des prix ”

Le prix moyen au kilomètre, sur la base des transactions enregistrées dans la base de données Uply, est de 1,577€ par kilomètre roulé, soit une hausse négligeable de 0,002€. Il est cependant trop tôt, là encore, pour affirmer que le marché a désormais atteint un palier au-dessous duquel les prix ne descendront plus.

Les prix du gazole professionnel avaient enregistré une légère baisse en janvier (-0,5%). Compte tenu du délai d'environ un mois induit par le système légal de répercussion des variations des prix du gazole sur les prix de transport, il aurait été logique de voir les taux de fret reculer de -0,1%. On assiste donc à des variations un peu cahotiques, même si les ordres de grandeurs sont infinitésimaux : en l'occurrence, l'écart théorique n'est que de 0,004€/km.

À défaut d'une nouvelle tendance à la hausse, cela présage probablement d'une entrée dans un système cahotique de variation des prix.

Des variations cahotiques

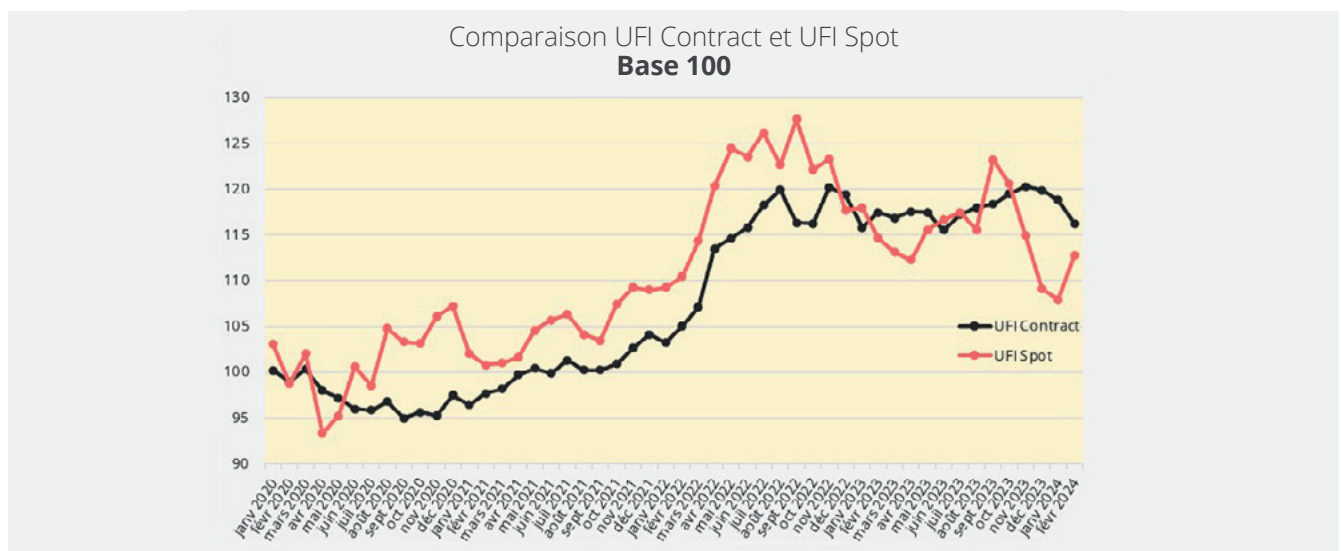
L'évolution comparée de l'indice des taux de fret contractuels et de l'indice des taux spot illustre bien ces secousses. Au mois de février, l'indice UFI contract a diminué de 2,2%, ce qui constitue sa plus forte baisse depuis novembre 2023. La courbe d'évolution des prix sur ce marché est clairement décorrélée de l'indice gazole.

En fait, les prix commencent à refléter l'effet des appels d'offre réalisés fin 2023 et début 2024 par les grandes centrales d'achat de transport. Compte tenu de [la contraction des volumes à transporter qui a commencé à se manifester au deuxième semestre 2023](#), elles ont réussi à faire passer des baisses de prix. Cela contraste avec les hausses enregistrées l'an dernier, lorsque les gros chargeurs cherchaient encore à sécuriser un accès aux capacités de transport rendu incertain par la pénurie de chauffeurs.

Le rapport de force s'est inversé dans les négociations entre les grands donneurs d'ordre et leurs transporteurs concernant les opérations de transport réalisées dans le cadre d'accords de moyen et long terme. La faiblesse de la demande oriente à la baisse les prix de transport contractuel.

Si l'on se réfère à la saisonnalité, février est un mois où les flux sont traditionnellement faibles. Le bâtiment n'a pas repris, les ventes automobiles sont au point mort : on se trouve au plus profond de la basse saison. Dans ces conditions, on constate généralement une surcapacité de l'offre de transport qui fait mécaniquement reculer les prix du transport spot.

Pourtant, cette année, rien ne s'est passé comme prévu. L'indice spot a bondi de 4,5% en février. Il y aurait donc eu un besoin de transport que la situation économique n'explique pas.



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

“ Le rapport de force s’est inversé dans les négociations entre les grands donneurs d’ordre et leurs transporteurs ”

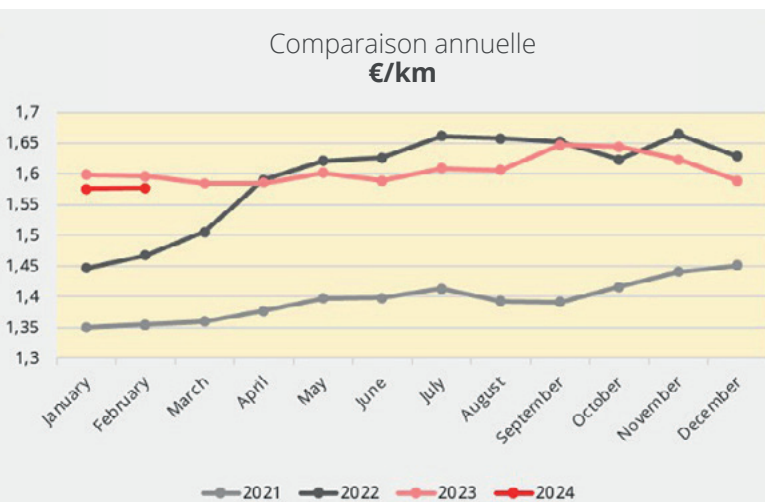
L'hypothèse la plus probable est que les mouvements de protestation des agriculteurs ont eu [un impact non négligeable sur l'organisation du système des transports](#). Ces perturbations ont mis une certaine pression sur l'accès aux capacités, ce qui a eu mécaniquement un impact sur le prix du transport sur le marché spot. Celui-ci a repris de la vigueur, alors qu'il était au plus mal depuis septembre 2023 avec une dégringolade de plus de 13%. Cependant, la montée des prix semble loin de compenser les surcoûts subi par les transporteurs durant cette période. L'IRU a demandé [des compensations pour les transporteurs routiers](#).

Une période à haut risque

En glissement annuel, les prix de transport routier en ce début 2024 se situent en-deçà de 2023 (entre -1,2% et -1,4% durant les deux premiers mois de l'année), mais ils restent sur un seuil haut comparativement aux années antérieures. Compte tenu des hausses de coûts intervenues depuis la reprise post-Covid, les prix du transport routier vont se maintenir à des niveaux supérieurs à 2021. Mais il est probable que la courbe 2024 entre dans une zone de turbulences, chahutée par des courants contradictoires.

D'abord, nous avons vu que les prix contractuels sont orientés à la baisse sur le temps que durent les appels d'offre, donc sur le moyen terme. Ensuite, le climat social français apparaît détérioré, comme l'a montré le mouvement des agriculteurs qui pourrait en appeler d'autres d'ici les Jeux Olympiques de Paris. Or le transport français est très réactif à toutes les restrictions de circuler. D'autre part, la situation géopolitique mondiale est incertaine et laisse planer des risques de fortes variations du prix du carburant. Enfin, la pénurie de chauffeurs implique une inflation des coûts salariaux et par ricochet des

coûts du transport. « Les entreprises du transport de marchandises et de la logistique font face à des difficultés de recrutement exacerbées par un contexte économique inflationniste. En effet, pour atténuer les effets de l'inflation sur leur pouvoir d'achat, les candidats expérimentés ont des prétentions salariales en inadéquation avec la rémunération proposée, ce qui participe aux difficultés de recrutement », indique l'édition 2023 du rapport de [l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique \(OPTL\)](#).



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

“ Les entreprises du transport de marchandises et de la logistique font face à des difficultés de recrutement ”

Toutes ces pressions dans un sens ou dans l'autre entraînent le transport français dans des mouvements désordonnés et incontrôlés. La période risque d'être difficile pour les entreprises de transport, qui vivent sous le mence d'une dégradation de leur santé financière, mais aussi pour les chargeurs, qui verront le service se dégrader et des prix spots varier potentiellement dans des proportions significatives.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Février 2024	Janvier 2024	Evolution M / M-1	Février 2023	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	97,8	98,6	- 0,8%	102,9	- 5,0%
Indice CNR gazole professionnel	210,21	201,70	+ 4,2%	213,45	- 15%
Indice CNR LD EA	166,82	164,28	+ 1,6%	162,09	+ 2,9%



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Upply



LA PLATEFORME DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES QUI BOOSTE L'EFFICACITÉ DES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

Plateforme technologique au service des professionnels du transport de fret, **Upply conçoit et développe des solutions digitales** pour aider les professionnels de la supply chain à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur métier.

© 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.