

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER

EN SEPTEMBRE 2022



BAROMÈTRE MENSUEL FRANCE

upply

Les prix du transport routier sur un plateau en septembre

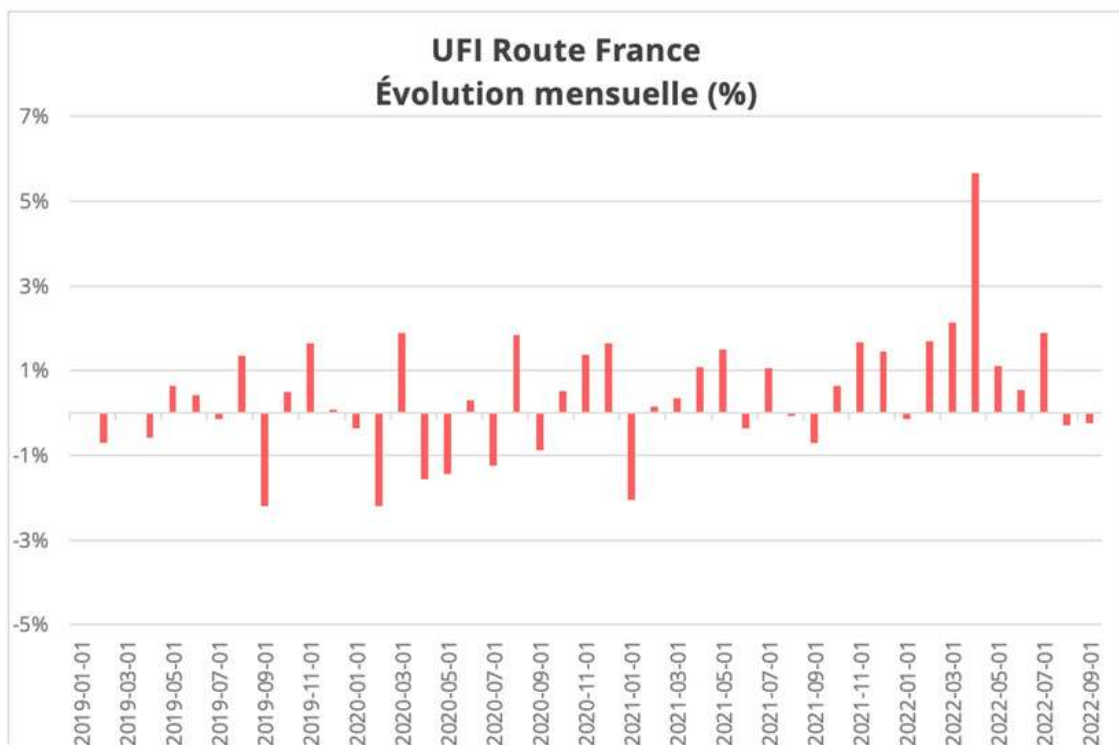
Avec un léger recul de - 0,2% en septembre, le Upply Freight Index illustre une belle résistance des prix du transport routier en France, malgré une économie qui décélère.

Le mois de septembre s'est vraiment rapproché d'une forme de décroissance en France. Il y a d'abord **la crise énergétique**, avec l'annonce de ces quelques degrés de moins au bureau, à la maison et même à la piscine, puis la queue devant les stations-service (celles de Total dans un premier temps puis toutes les autres). Parallèlement, **la consommation du quotidien décroche** : les achats ont plongé de 3,5 % dans toutes les enseignes de la distribution (hypermarchés, magasins de proximité et e-commerces), [selon le dernier relevé du panéliste IRI](#).



Une baisse en forme de plateau

Dans ces conditions, les prix du transport routier de marchandises ont enregistré **une deuxième baisse consécutive en septembre**, montre le Uply Freight Index. Toutefois, le recul se limite à 0,2% par rapport à août.

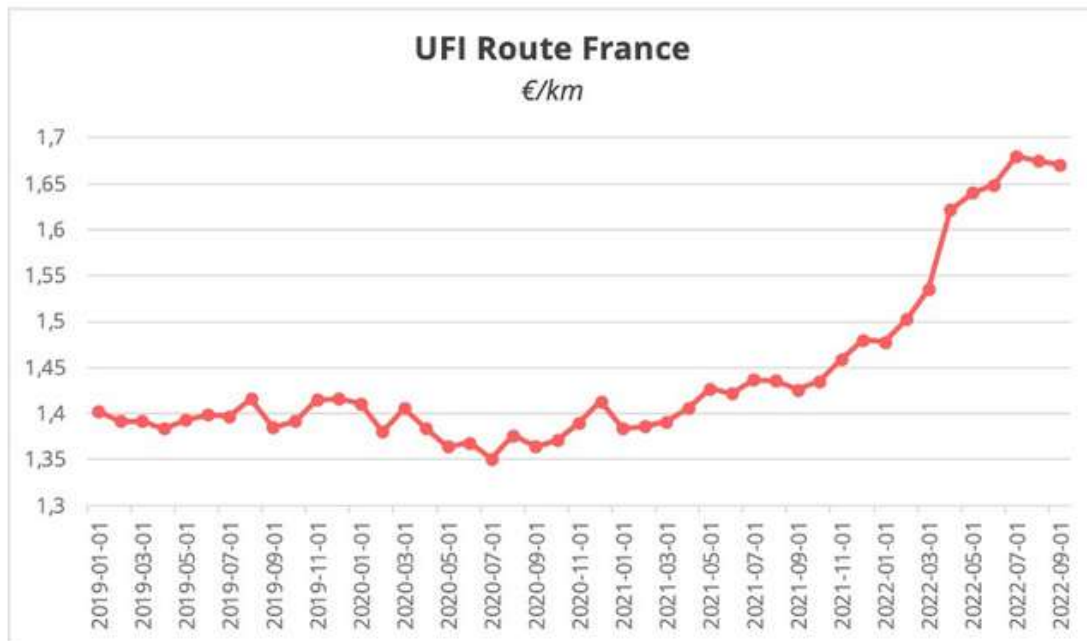


Source : [Uply Freight Index](#) - Route France

Cette baisse toute relative pose question. Nous aurions pu imaginer que le reflux des prix allait suivre celui du gazole professionnel, qui a diminué de 0,8% ce mois-ci et de 10,2% depuis juin (voir tableau des indicateurs p.9).

Or **la courbe d'évolution des taux de fret routier en euro/km forme un plateau inattendu.** Les prix semblent décorrélés de l'indexation gazole. Mécaniquement, s'ils avaient accompagné la diminution du prix du carburant, les taux de fret auraient dû se replier de 3,6%, si l'on prend comme référence l'indicateur CNR LD EA (Longue Distance Ensemble Articulé) pour évaluer le poids du carburant.

Il y a donc une résistance assez forte contre la baisse qui s'opère. La moyenne des prix de transport en France s'établit en septembre à **1,671€ par kilomètre roulé**.



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

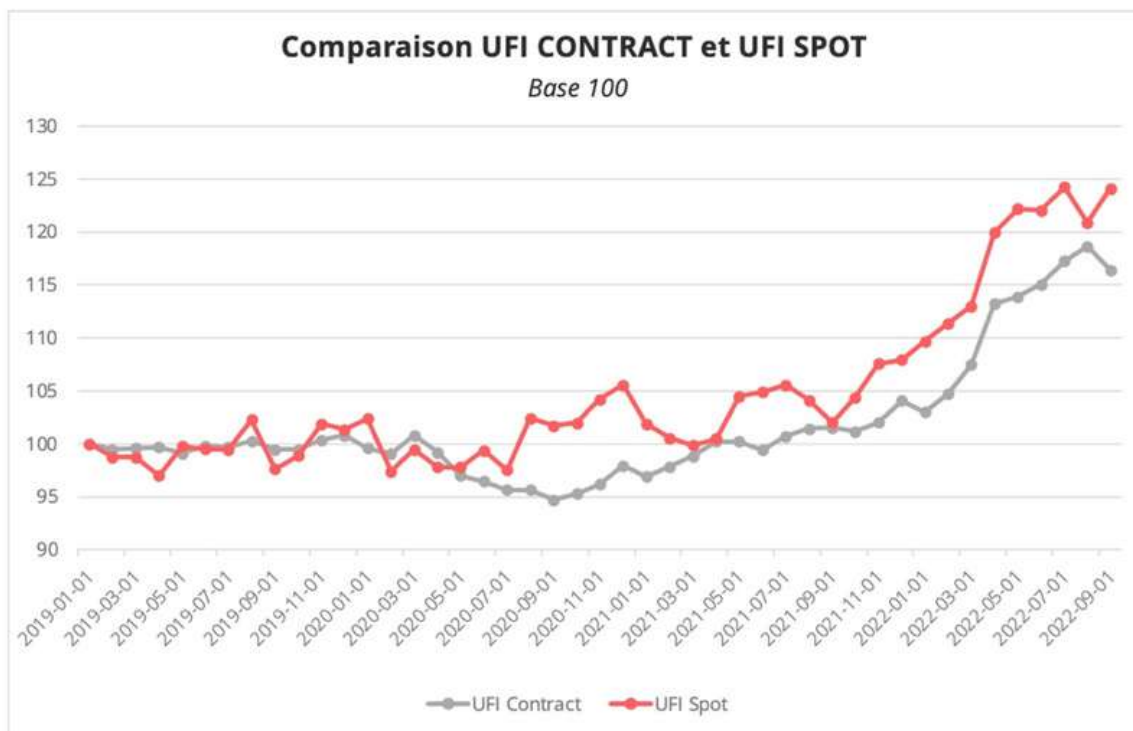
Une offre de transport fébrile

Comme en août, **les prix spots et contractuels affichent des trajectoires opposées en septembre, mais avec une inversion de tendance.** En septembre, l'indice CONTRACT a baissé de 1,9%, accompagnant avec un mois de décalage le recul du gazole, alors que l'indice SPOT a bondi de 2,6%.

L'indice SPOT, qui représente l'ensemble des prix de transport non contractuels, c'est à dire les transports à la demande ponctuels, semble s'affranchir des lois de l'indexation gazole. Si l'on considère que cet indice réagit principalement à l'équilibre entre l'offre et la demande, on peut donc en conclure que **l'offre en septembre était inférieure à la demande**, alors même que nous savons que les volumes à transporter sont en décroissance en France.

En glissement annuel, l'indice SPOT progresse même de 21,6%. La tendance d'une offre inférieure à la demande de transport semble donc bien confirmée. **Elle est alimentée par les différentes pénuries que subissent les transporteurs** : le manque de chauffeurs, mais aussi les difficultés d'accès aux matériels et équipements (un an d'attente au mieux actuellement pour obtenir des camions) contribuent à l'attrition des flottes de transport internationales et françaises aussi.

Par ailleurs, indépendamment de l'équilibre offre-demande, on peut estimer que les transporteurs n'ont pas d'autre choix que de **répercuter dans leurs prix l'inflation des différents postes de coûts**, dans un secteur à très faible marge.



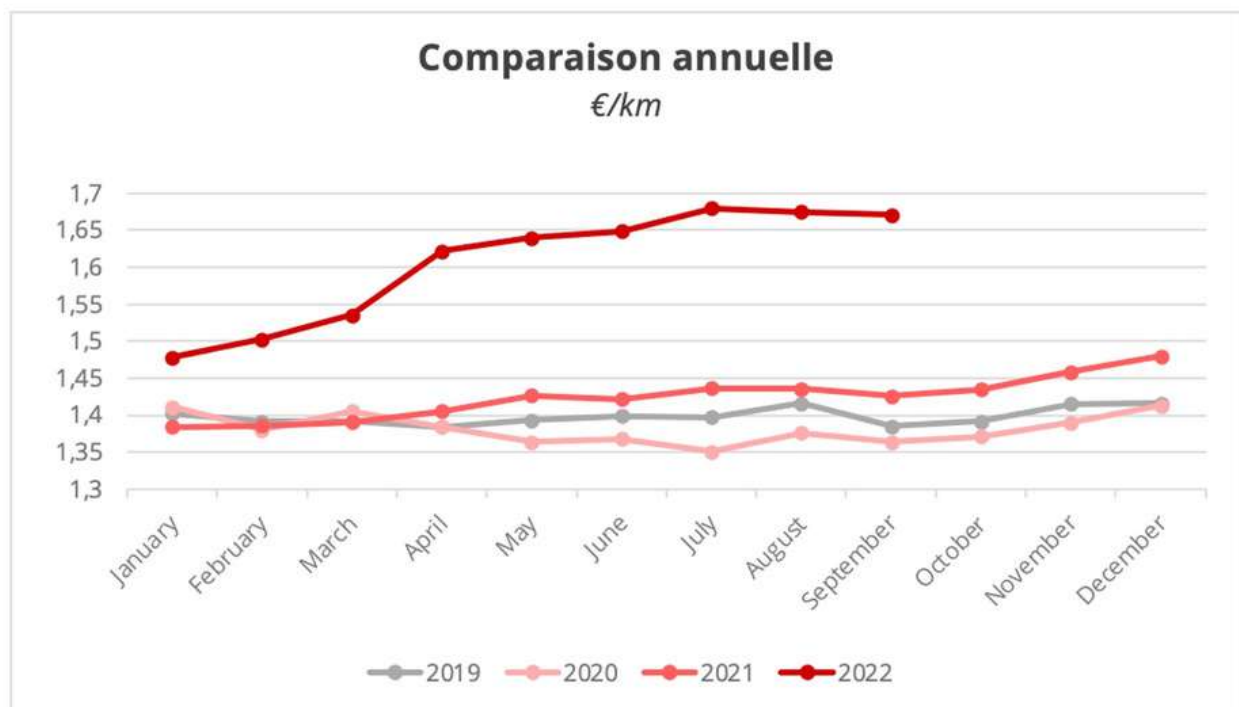
Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spots -

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

Une relation chargeur / transporteur qui se retourne

En glissement annuel, les prix progressent de 17,2% en septembre. L'indice LD EA du Comité national routier (CNR) montre sur la même période une hausse de 17,2% également. C'est la première fois cette année que les prix et les coûts s'alignent parfaitement sur 1 an.

Les transporteurs dans leur globalité en France sont donc capables de répercuter aux chargeurs 100% de l'inflation qu'ils ont subie. C'est assez remarquable pour le souligner. Il y a donc fort à parier que le plateau que nous constatons soit une marche et non pas un plafond, si bien entendu la demande de transport ne s'effondre pas.



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

Nette dégradation du climat des affaires

Le climat des affaires en France se dégrade à nouveau en septembre. **Il perd 1,4 points en un mois et 7,4 points sur un an.** Tous les grands secteurs d'activité participent à ce déclin, à l'exception du bâtiment.

Le commerce de gros avec -6 points et le commerce de détail avec -3 points sont les deux secteurs qui plombent l'indicateur global : il y a une forte inquiétude, à la fois sur les approvisionnements étrangers et sur l'emballage de l'inflation qui mine le pouvoir d'achat. Le climat de ces deux secteurs est inférieur à 100, ce qui traduit le pessimisme des chefs d'entreprise.

Dans les services, le climat des affaires se détériore légèrement (-1 point), sous l'effet notamment du recul de l'activité des trois derniers mois.

Dans l'industrie, le climat des affaires s'altère également de nouveau : les chefs d'entreprise du secteur sont plus pessimistes concernant leur activité à venir et leurs carnets de commandes.

La pénurie actuelle de carburant, un mauvais signe ?

Depuis la fin du mois de septembre, de plus en plus de stations-service ont dû temporairement fermer, faute de stocks de carburant suffisants. Au sortir du conseil des ministres, le 6 octobre 2022, le porte-parole du gouvernement, Olivier Véran, a admis qu'il y avait bien des tensions d'approvisionnement dans une partie non négligeable des établissements.

A priori un double paramètre a joué : d'une part, **les mouvements sociaux** frappant les raffineries de TotalEnergies puis du groupe Esso-Exxon Mobile a perturbé les circuits logistiques, menant localement à des pénuries ponctuelles. D'autre part, **la remise supplémentaire accordée sur les prix à la pompe** chez Total Energies a provoqué un bond de la demande, renforçant les tensions de carburant.

La situation devient préoccupante pour les entreprises de transport routier de marchandises, même si certaines disposent de cuves de stockage de carburant. Les fédérations professionnelles sont en contact permanent avec le ministère des Transports. Le gouvernement a décidé de libérer des stocks stratégiques pour servir les régions sous tension, mais aussi pour alimenter plus spécifiquement les réseaux de distribution professionnels comme AS24 et les cuves. Par ailleurs, les chargeurs sont appelés "à faire preuve de modération dans l'application des clauses contractuelles en cas de difficultés avérées d'approvisionnement".

Le stoïcisme et les transporteurs

Dans son analyse de septembre 2022 sur [les perspectives économiques et coûts du transport routier](#), le CNR confirme que les volumes transportés cette année en France sont au mieux stagnants (-5% en tonne-kilomètre au 1er trimestre 2022 par rapport au trimestre précédent, plutôt positifs d'avril à août). **L'étude confirme aussi que les coûts ont augmenté en moyenne de 18,1% pour les ensembles longue distance roulant au gazole (+31,5% roulant au GNL)**, et que cette inflation provient très majoritairement de l'explosion des prix du carburant, avec un indice gazole professionnel en hausse de 38,8 % en août 2022 par rapport à décembre 2021.

À cela s'ajoutent pour les transporteurs les difficultés persistantes en matière d'approvisionnement en matériel et équipement et en matière de recrutement. De plus, le climat social se tend, du fait de l'inflation, de la crise de l'énergie et de la réforme des retraites qui revient sous le feu des projecteurs.

Les entreprises de TRM font donc face à des difficultés majeures. Comme l'écrit Florence Berthelot, déléguée générale de la FNTR, qui cite Sénèque dans le dernier magazine édité par la FNTR : "la vie, ce n'est pas d'attendre que l'orage passe, c'est d'apprendre à danser sous la pluie". Les transporteurs qui sortiront vainqueurs de la crise seront ceux qui maîtriseront ce pas de deux qui consiste a minima à **préserv**er ses marges, alors même que l'orage qui est apparu ces deux dernières années est très loin d'être terminé. Pour l'instant, les prix de transport affichent une belle résistance : y aurait-il une inversion des rôles, les transporteurs se retrouvant en position de guider le pas de leurs cavaliers chargeurs ? À suivre...

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

	Septembre 2022	Août 2022	Evolution M / M-1	Septembre 2021	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	102,1	103,5	- 1,4 %	110,3	- 7,4 %
Indice CNR gazole professionnel	242,71	244,74	- 0,8 %	165,88	+ 46,3 %
Indice CNR LD EA	163,90	164,06	- 0,1 %	139,87	+ 17,2 %

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