

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Juillet 2024 | 

upply

FRANCE :

nette hausse des prix du transport routier en juillet

Les prix du transport routier sur le marché français ont progressé de plus de 2 % en juillet en glissement mensuel. Il s'agit d'une hausse probablement très saisonnière, car le secteur des transports reste à la fois en souffrance et en mutation.

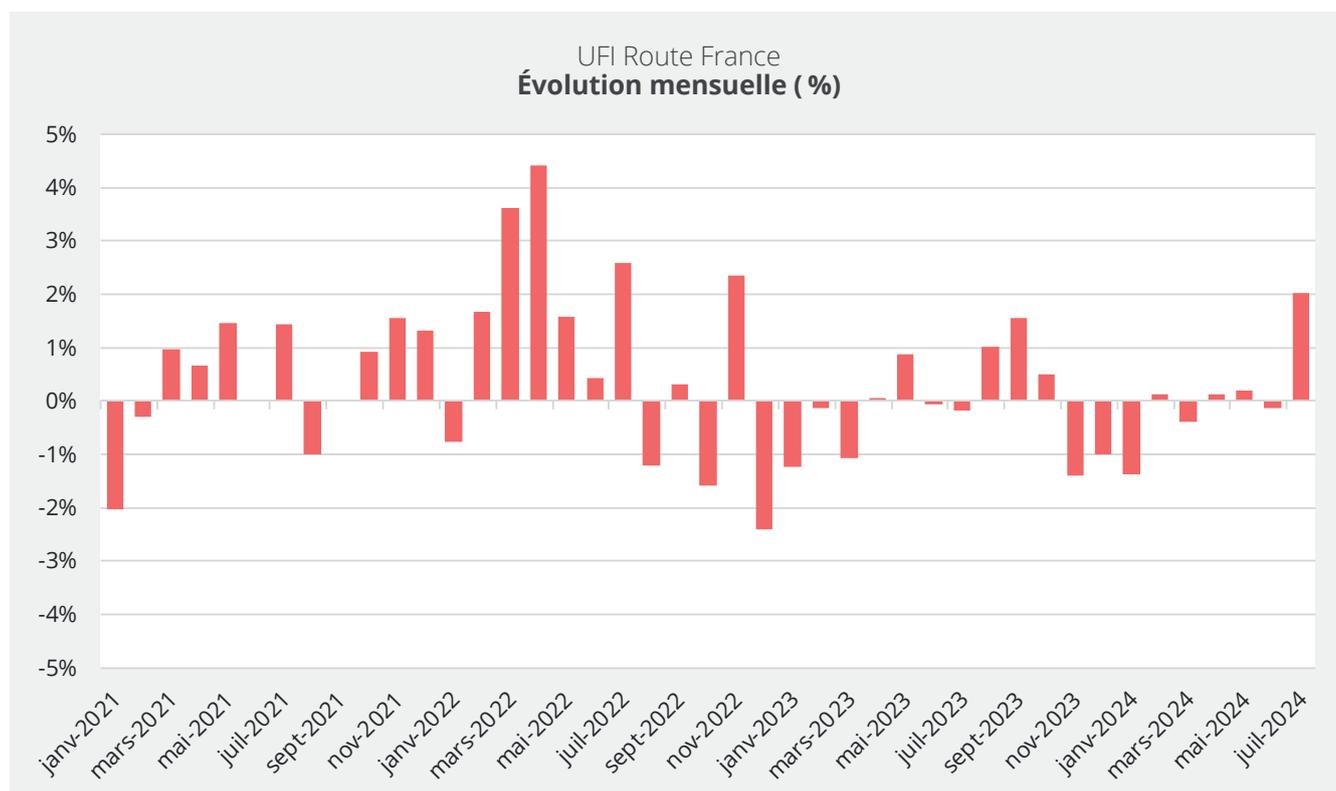
Juillet 2024 restera mémorable pour tous les Français. La première semaine a été marquée par le second tour des élections législatives, qui n'a pas apporté la clarification espérée par le président de la République Emmanuel Macron. S'en est suivie une période d'incertitudes et tractations pour la formation d'un nouveau gouvernement, qui se prolonge encore aujourd'hui. Mais entre-temps est intervenue la parenthèse enchantée des Jeux Olympiques de Paris 2024. Outre la récolte de médailles, la qualité de l'organisation, le cadre exceptionnel et l'ambiance à la fois festive et bon enfant ont été très largement salués.

Le contexte politique a cependant eu davantage d'influence sur le moral des chefs d'entreprises que la trêve olympique. [Selon les données de l'Insee](#), le climat des affaires en France s'est littéralement effondré en juillet, perdant 5,2 points de pourcentage par rapport au mois précédent. Du jamais vu depuis la crise du Covid 19. Il se situe ainsi nettement sous sa moyenne de longue période. Tous les secteurs ont contribué à la détérioration, mais l'on constate que le déclin n'est pas tant nourri par un recul des soldes d'opinion sur les ventes passées que par les craintes vis-à-vis de l'évolution des carnets de commandes. Le climat de l'emploi a notamment reculé de 4 points. Enfin, l'inflation est remontée à 2,3 %, en raison de la progression des prix de l'énergie, et en particulier du gaz.

“ Le climat des affaires en France s'est littéralement effondré en juillet ”

Sursaut des prix du transport routier français

Dans ce contexte économique chahuté et contrasté, les prix du transport routier en France ont progressé remarquablement de 2,0 % en juillet par rapport au mois de juin, mettant un coup d'arrêt à l'atonie constatée depuis plusieurs mois.



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

Cette progression significative apparaît surprenante compte tenu du contexte économique. L'enquête mensuelle de conjoncture de la Banque de France [publiée le 10 juillet](#) montrait qu'un repli de l'activité était envisagé en juillet dans des secteurs considérés comme des indicateurs avancés de conjoncture, tel que le transport routier de marchandises.

Pendant, l'évolution a probablement été un peu moins défavorable que prévu, et pas seulement dans le transport routier. Ainsi, [l'enquête de conjoncture publiée le 9 août](#) indique qu'au mois de juillet, l'activité est étale dans l'industrie, la progression de l'agroalimentaire et des autres branches industrielles étant contrebalancée par le recul des matériels de transport. « De manière plus détaillée, la progression est soutenue pour l'aéronautique, la pharmacie, la chimie, les produits en caoutchouc ou plastique, et les produits informatiques, électro-

niques et optiques. À l'opposé, les machines et équipements, la métallurgie, l'habillement textile chaussure, et surtout l'automobile, sont en repli ce mois-ci », indique la Banque de France. Dans les services marchands, l'activité a continué à progresser. Les soldes d'été ont été diversement perçues. Dans l'habillement, par exemple, elles ont été [globalement positives partout en France](#). L'activité du [commerce spécialisé](#) a en revanche reculé de 2,5% en juillet 2024, par rapport à juillet 2023.

« Cette progression significative apparaît surprenante compte tenu du contexte économique »

En résumé, l'activité économique a été moins catastrophique que ce qui était envisagé, mais cela ne suffit pas à expliquer l'ampleur de la hausse des prix du transport routier. L'évolution des prix du carburant ne constitue pas non plus une explication suffisante. Les indicateurs que nous

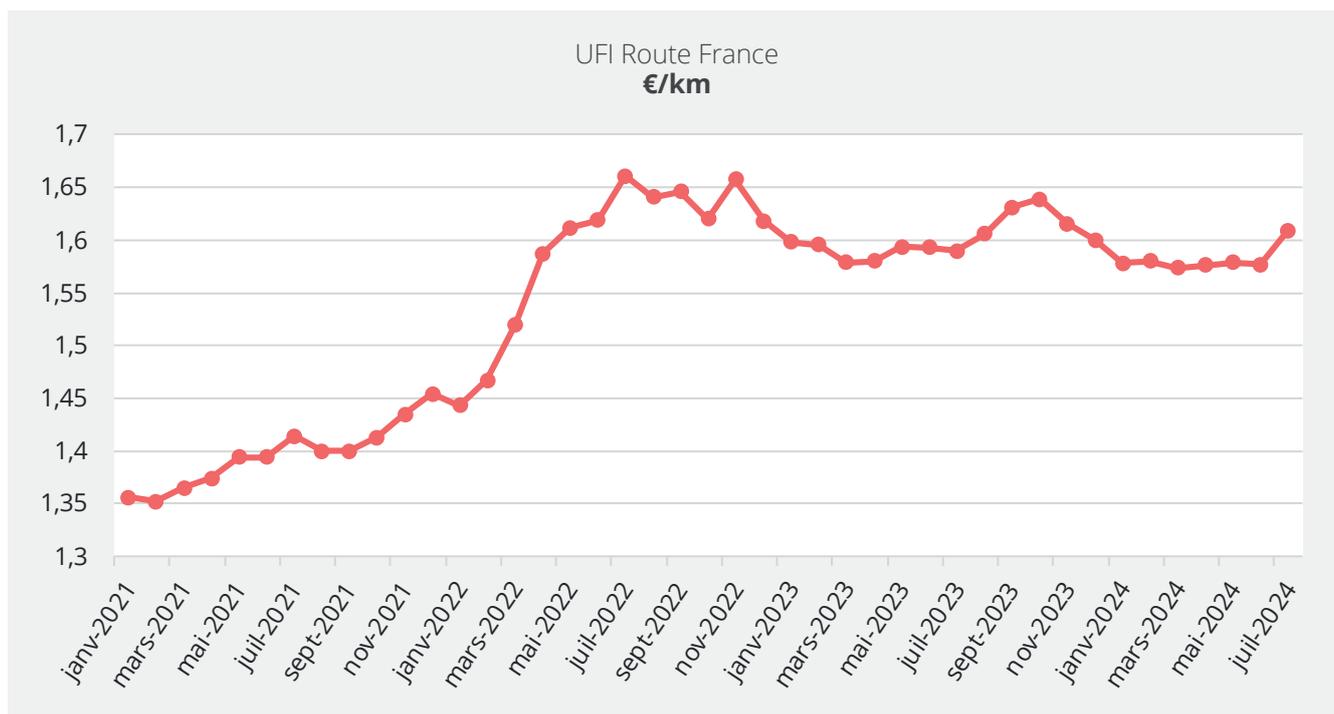
suivons tous les mois ([voir p. 7](#)) montrent que le gazole professionnel n'a augmenté que de 0,3 % et l'indice Longue Distance Ensemble articulé de 0,2 %.

Alors tentons d'explorer d'autres hypothèses.

Vers un retour de la stagflation ?

L'indice des prix du transport français a gagné un peu plus de 3 centimes d'euros au kilomètre en un mois. La moyenne des prix de transport en France s'est ainsi établie en juillet à 1,609 € par kilomètre roulé. Nous sommes sortis du palier que nous observions depuis fin 2023.

Cette montée des prix, alors que l'activité stagne voire recule dans certains secteurs, pourrait indiquer les prémices d'une stagflation, c'est-à-dire une période marquée par une inflation des prix alors que les volumes à transporter stagnent. Nous avons vécu une telle période en 2023, qui s'expliquait notamment par la flambée des coûts.



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

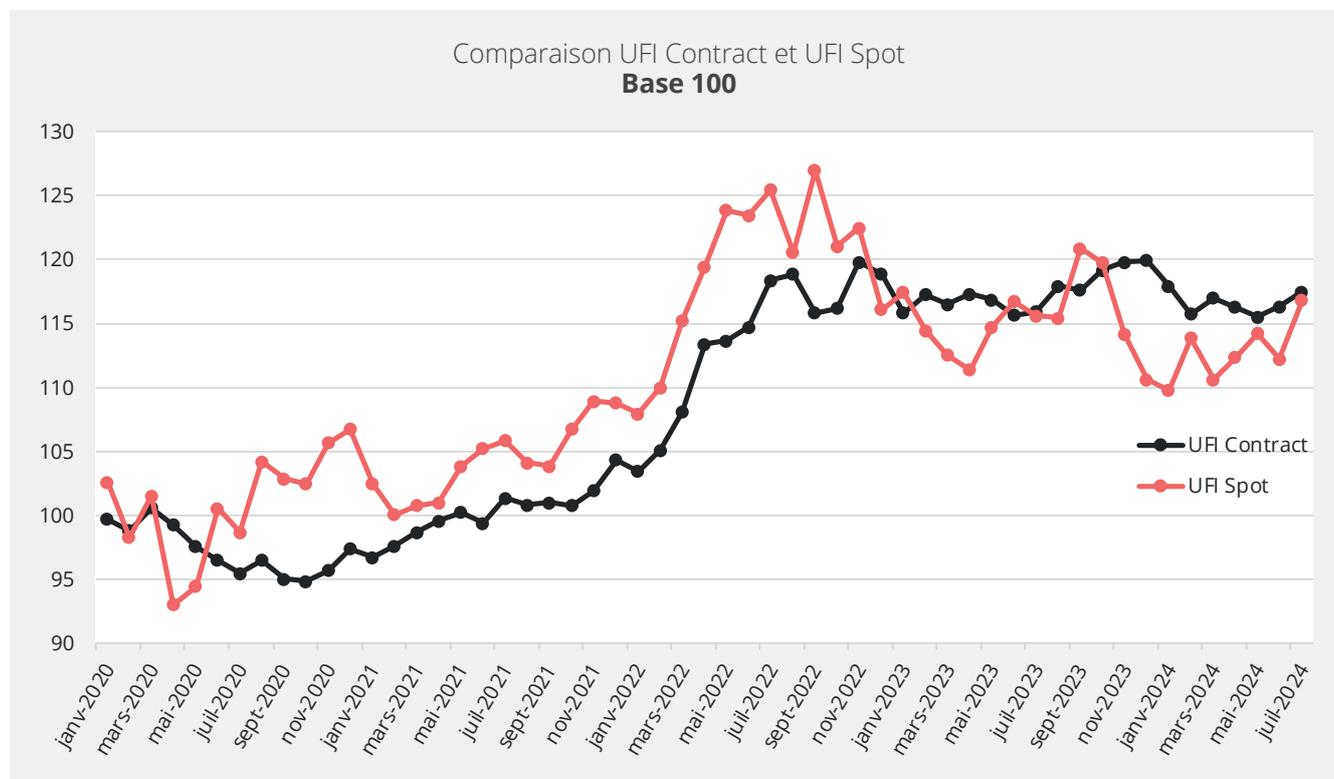
“ Nous avons vécu une telle période en 2023, qui s'expliquait notamment par la flambée des coûts ”

Les transporteurs français souffrent

L'indice CONTRACT, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a progressé de 1,0 % en glissement mensuel. Là aussi, on est sur un phénomène surprenant car rien n'explique objectivement la progression. Actuellement, les transporteurs aujourd'hui souffrent. Comme nous l'avions indiqué dans notre baromètre du mois de juin, on a constaté [une forte hausse des défaillances des entreprises de transport](#). Dans son ensemble, le transport routier de marchandises a enregistré 462 défaillances, dont 70 % de liquidations, soit une hausse de 40,9 %. Les entreprises de fret interurbain et de proximité sont particulièrement touchées.

Dans un environnement de baisse des volumes transportés, il est possible que la progression de 1 % soit influencée par un effet de pondération entre les différents types de transport, avec une certaine sur-représentation des trajets courts.

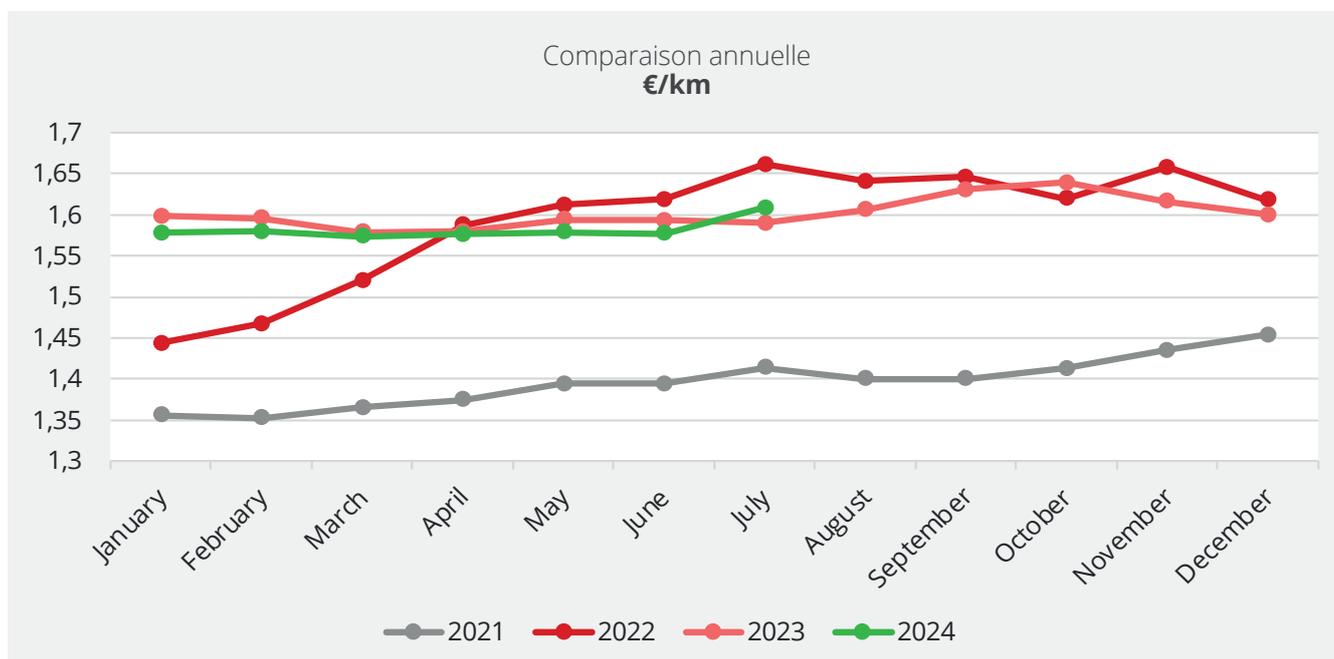
L'indice SPOT, qui représente l'indice de référence des prix non réguliers en France, gagne 4,1 % sur un mois. Cette hausse, en revanche, n'est pas une surprise : l'été correspond à une période de congés des conducteurs routiers, ce qui peut introduire une certaine tension sur la capacité et faire monter les prix. Certains secteurs profitent par ailleurs traditionnellement d'un pic de demande estival. Enfin, peut-être y-a-t-il eu un « effet JO », soit par l'anticipation de la réalisation de certains transports pour éviter les complications opérationnelles dans les villes concernées par les épreuves olympiques, soit en lien avec un surcroît d'activité lié à la manifestation elle-même pour d'autres types de flux.



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

Quoi qu'il en soit, on assiste à un effet saisonnier connu qui se répète d'année en année. La hausse constatée en juillet est courante durant cette période, comme le montre la courbe de comparaison annuelle.

Elle serait donc la combinaison de deux facteurs : un effet arithmétique lié à la surreprésentation des trajets courts et une hausse conjoncturelle estivale.



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

La fin d'un cycle de croissance pour les immatriculations

Indépendamment des perspectives économiques moroses révélées par les enquêtes de conjoncture et des défaillances d'entreprises dans le transport routier, d'autres signaux alertent sur les difficultés du secteur. Selon les prévisions de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI), une baisse des immatriculations de poids lourds se profile : « le 2^e semestre 2024 pourrait marquer le point de bascule avec une baisse attendue des immatriculations des porteurs de -12 % à -30 %, et des tracteurs de -2 % à -20,7 %. Les carnets de commandes restent fortement orientés à la baisse au premier semestre, de l'ordre de -21 %, du fait du très fort ralentissement du marché du BTP, estime Arnaud Villéger, directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Certes, à fin juin 2024, les immatriculations de véhicules industriels sont en hausse de 5,4 % par rapport à l'année dernière. Mais cela résulte moins d'un rebond économique que de la volonté des transporteurs d'acquiescer les véhicules dont ils

vont avoir besoin avant l'introduction de nouvelles réglementations qui engendrent des surcoûts répercutés sur les prix d'achat. En particulier, la General Safety Regulation (GSR) II européenne, entrée en application le 7 juillet 2024, impose aux véhicules neufs la présence obligatoire de plusieurs dispositifs de sécurisation, comme l'alerte de survitesse, de maintien dans la file et le freinage automatique d'urgence.

Les statistiques ont donc été ponctuellement gonflées, mais depuis 2022, la tendance de fond est bien orientée à la baisse. Désormais les immatriculations reflètent la forte baisse des carnets de commandes des 18 derniers mois. L'OVI s'attend à ce que le recul des carnets de commande s'accroisse au deuxième semestre, ce qui laisse augurer d'une année 2025 en contraction, d'autant que le secteur du BTP reste atone et que l'écosystème du transport routier français ne perçoit pas de signes positifs d'activité.

L'État met la main à la poche pour l'électrification du transport routier

Sur le front de l'électrique, les choses bougent. Il faut dire que la technologie avance vite : en Allemagne, [le tout premier chargeur mégawatt](#) a été mis au point pour les camions électriques. Le consortium NEFTON a développé un chargeur de 1000 kW qui peut recharger un camion en 45 minutes pour un trajet de 4,5 heures. Cela paraît totalement adapté aux temps de repos obligatoires des chauffeurs qui respectent les temps de conduite imposés par la législation européenne.

Enfin, l'État français vise à multiplier par 6 le nombre de véhicules utilitaires légers électriques (VULe) d'ici 2027. Le marché des VUL connaît une croissance, avec une augmentation des ventes de 8,84 % et une progression des VUL électriques de 20 % au premier trimestre. L'État a conclu un accord stratégique avec la filière automobile, avec Renault et le groupe Stellantis en première ligne.

L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) propose des subventions (jusqu'à 90 000€ par tracteur) pour soutenir l'électrification des véhicules lourds [au travers du programme E-Trans](#). Il s'agit de soutenir financièrement l'achat, la location longue durée ou le retrofit de poids lourds, autobus, autocars et navettes urbaines électriques à batterie. L'objectif est de déployer 2.100 véhicules lourds électriques d'ici fin 2028, dont au moins 85 % de poids lourds pour le transport de marchandises.

“ L'ADEME propose des subventions pour soutenir l'électrification des véhicules lourds ”

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Juillet 2024	Juin 2024	Evolution M / M-1	Juillet 2023	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	93,9	99,1	- 5,2 %	100,2	- 6,3 %
Indice CNR gazole professionnel	196,19	195,53	+ 0,3 %	197,36	- 0,6 %
Indice CNR LD EA	163,91	163,63	+ 0,2 %	158,14	+ 3,6 %



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.