BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE

Juillet 2025 |

upply

FRANCE :
LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER SUIVENT L'INFLATION DU GAZOLE

Les prix du transport routier de marchandises en France ont augmenté de 1,3% en juillet, poussés par la hausse du gazole. Mais attention, les volumes à transporter baissent et quelques signaux semblent montrer un retour vers la stagflation.

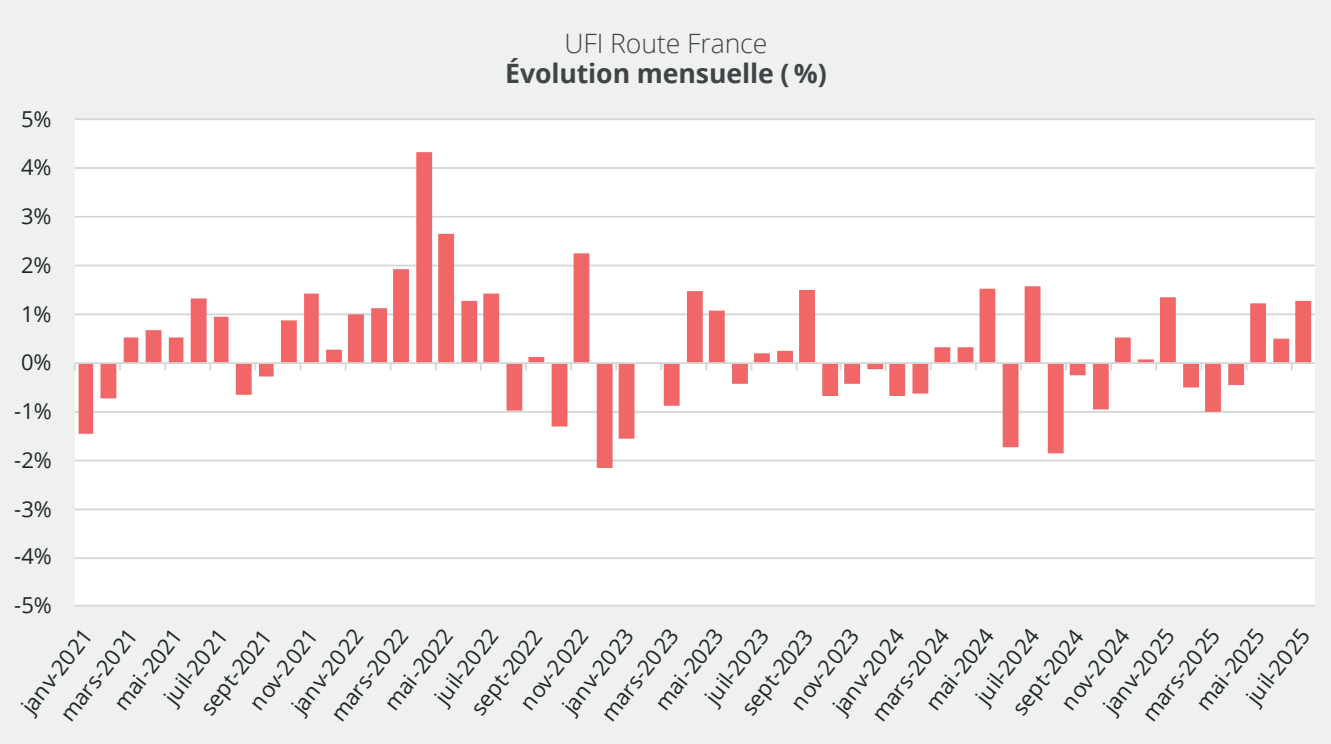
En juillet 2025, l'activité du secteur privé en France s'est contractée pour le 11e mois consécutif, selon l'indice PMI Flash de S&P Global, marquant une dégradation de la demande en début de troisième trimestre. Cette baisse, bien que légère, reflète une fragilité accrue de la deuxième économie de la zone euro, avec un optimisme en berne chez les entreprises, inquiètes de la réduction des budgets, de la faiblesse des perspectives de ventes et de l'incertitude politique. L'Insee anticipe un net ralentissement de la croissance française en 2025 (+0,6 % après +1,1 % en 2024), dans un contexte de restrictions budgétaires et d'incertitudes économiques mondiales.

> **"L'affaiblissement de la demande et les tensions politiques entravent la reprise"**

À l'inverse, la zone euro affiche une reprise plus marquée, avec un indice PMI à 50,9 en juillet (contre 50,6 en juin), soit sa plus forte croissance depuis août 2024. Cette amélioration est tirée par les services, qui enregistrent leur meilleure performance depuis janvier, tandis que l'industrie reste atone, bien que la récession semble s'atténuer. Dans un entretien au journal Les Échos Investir, Cyrus de la Rubia, économiste chez Hamburg Commercial Bank, souligne que cette dynamique est portée par l'Allemagne et la plupart des pays de la zone, à l'exception de la France, dont la faiblesse pèse sur les résultats globaux. La reprise durable du secteur manufacturier européen dépendrait ainsi d'un rebond de l'industrie française, freiné par l'incertitude politique depuis plus d'un an et par les tensions qui pèsent autour du budget 2026 de la France.

Le contraste est net : tandis que l'Allemagne devrait connaître une légère croissance en juillet, la France s'oriente vers une contraction. La divergence entre les deux pays illustre les défis spécifiques de l'économie française, où l'affaiblissement de la demande et les tensions politiques entravent la reprise, contrairement à une zone euro globalement en amélioration.

Un niveau d'activité plutôt stable dans le transport routier



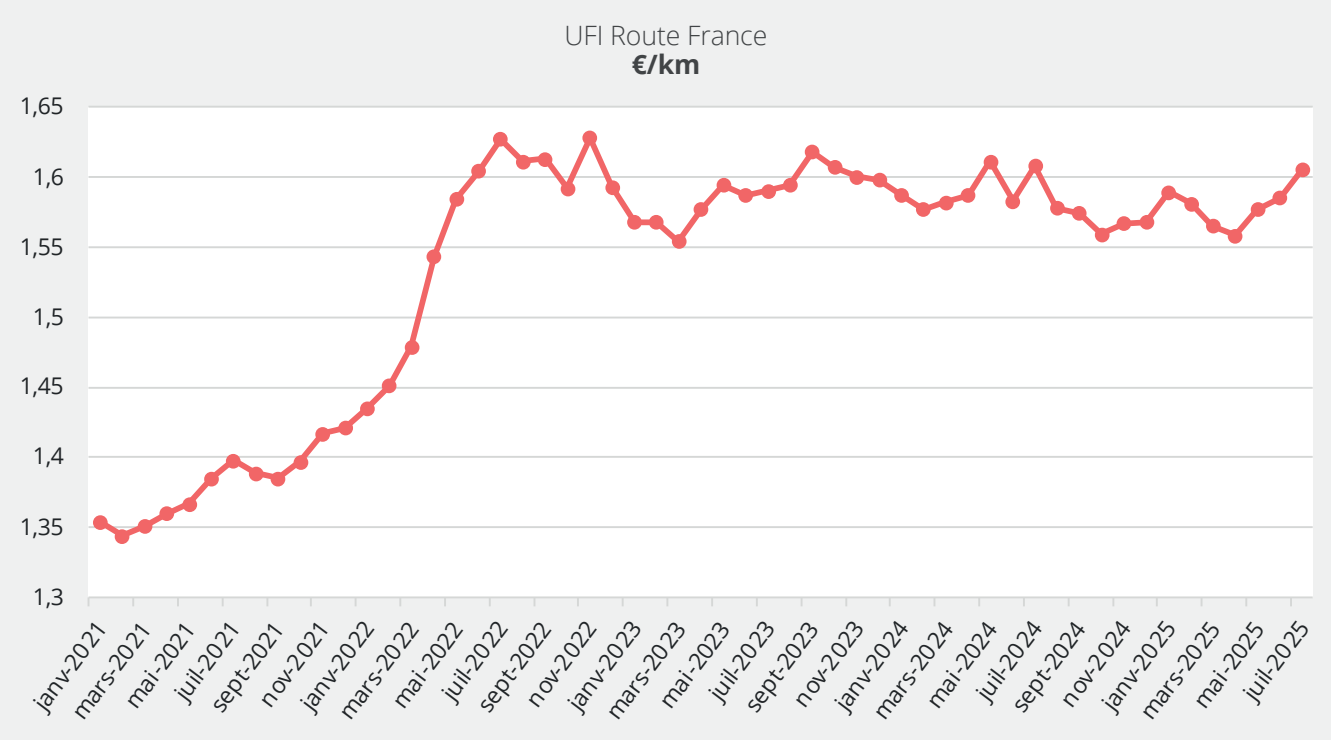
Source | Upply Freight Index – Route France

Les prix du transport routier en France ont pourtant progressé en juillet, affichant une franche augmentation de 1,3% sur un mois, qui contraste avec la conjoncture économique morose. Ils continuent à varier dans un tunnel compris entre -1,0% et +1,5%, et ce depuis le second semestre 2024. Cette relative stabilité illustre un marché du transport atone.

Dans son dernier document sur la conjoncture du transport routier de marchandises (TRM) du 2ème trimestre 2025, la FNTR écrit : « Bien qu'il soit toujours considéré comme négatif, le niveau d'activité du 2ème trimestre 2025 s'améliore légèrement, notamment par rapport au 1er trimestre 2025. Les chefs d'entreprises anticipent une stabilisation à ce niveau pour le trimestre à venir, voire encore une faible amélioration. »

Le contexte global marqué par de fortes tensions géopolitiques et des droits de douane incertains pèse sur le niveau d'activité, qui toutefois ne s'effondre pas. Les plus optimistes estiment que le marché est résilient.

La moyenne des prix de transport en France était en juillet de 1,605€ par kilomètre roulé. L'indice gagne 0,02 euros au kilomètre par rapport au mois précédent, la meilleure performance annuelle en valeur brute.



Source | Upply Freight Index – Route France

Augmentation du gazole

Même si une légère amélioration de l'activité a été perçue par les entreprises de transport, elle ne suffit pas à expliquer la progression des taux de fret. Cette troisième hausse consécutive mensuelle des prix du transport routier semble une fois encore trouver son origine dans l'évolution des prix du gazole. Selon les données du CNR, l'indice gazole professionnel a augmenté de 3,5% en juillet en glissement mensuel, après avoir déjà progressé de 3,4% en juin.

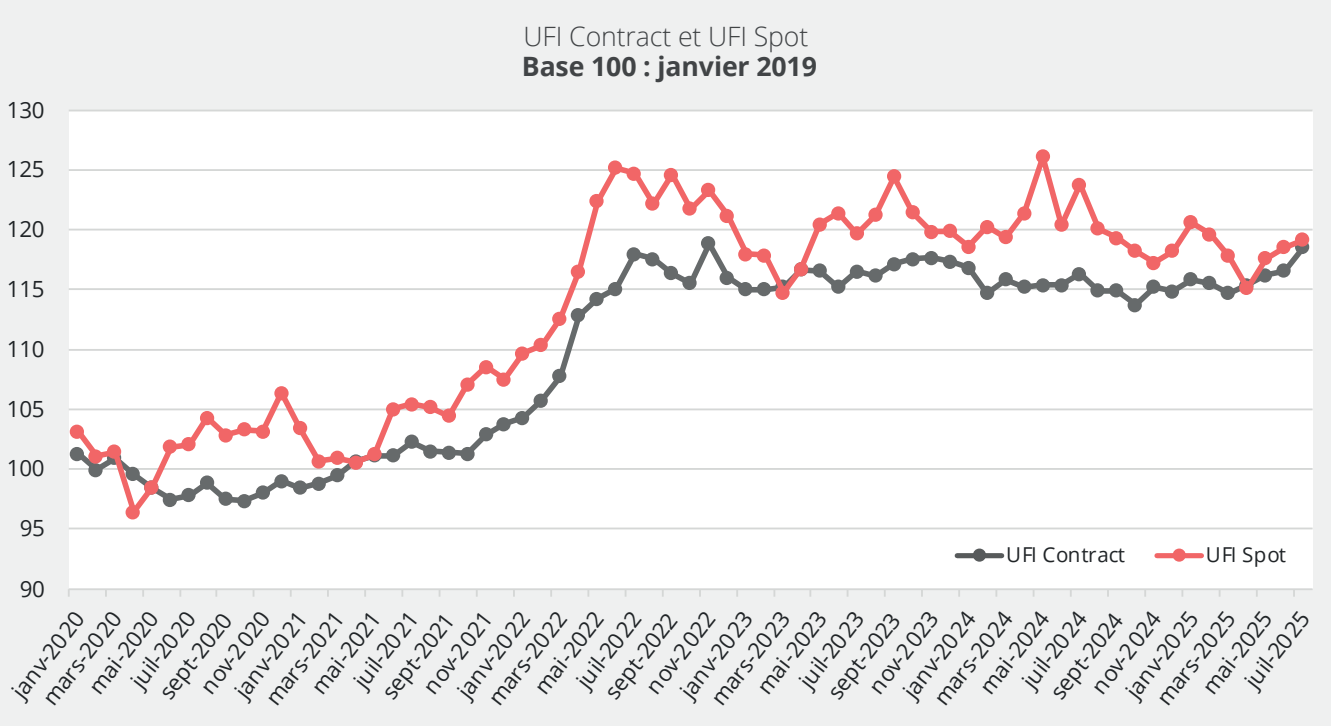
En moyenne sur 12 mois à fin juillet, l'indice gazole professionnel est en revanche en repli de 10,2%, ce qui a « une incidence forte sur les variations annuelles de tous les indices synthétiques », rappelle le CNR.

Le marché Spot, miroir de l'économie française

L'indice Upply UFI Spot, qui représente la variation des prix du transport routier sur le marché spot, a progressé de seulement 0,5% en juillet en France. Il progresse donc moins vite que la répercussion mathématique de l'augmentation du gazole.

Cela pose évidemment question. Habituellement, le mois de juillet est un mois où la capacité transport se tend. Il y a d'une part une demande de transport qui continue normalement à être haute et une offre qui diminue en raison des congés estivaux d'une partie des conducteurs routiers.

Avoir un indice spot qui évolue moins vite que l'inflation due au gazole exprime généralement une contraction de l'activité. Le transport routier de marchandises en France continue donc bien à souffrir du manque de volumes à transporter provoqué par la faible activité économique. Plus qu'un témoin, il en est le miroir.



Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot - Source | Upply Freight Index – Route France

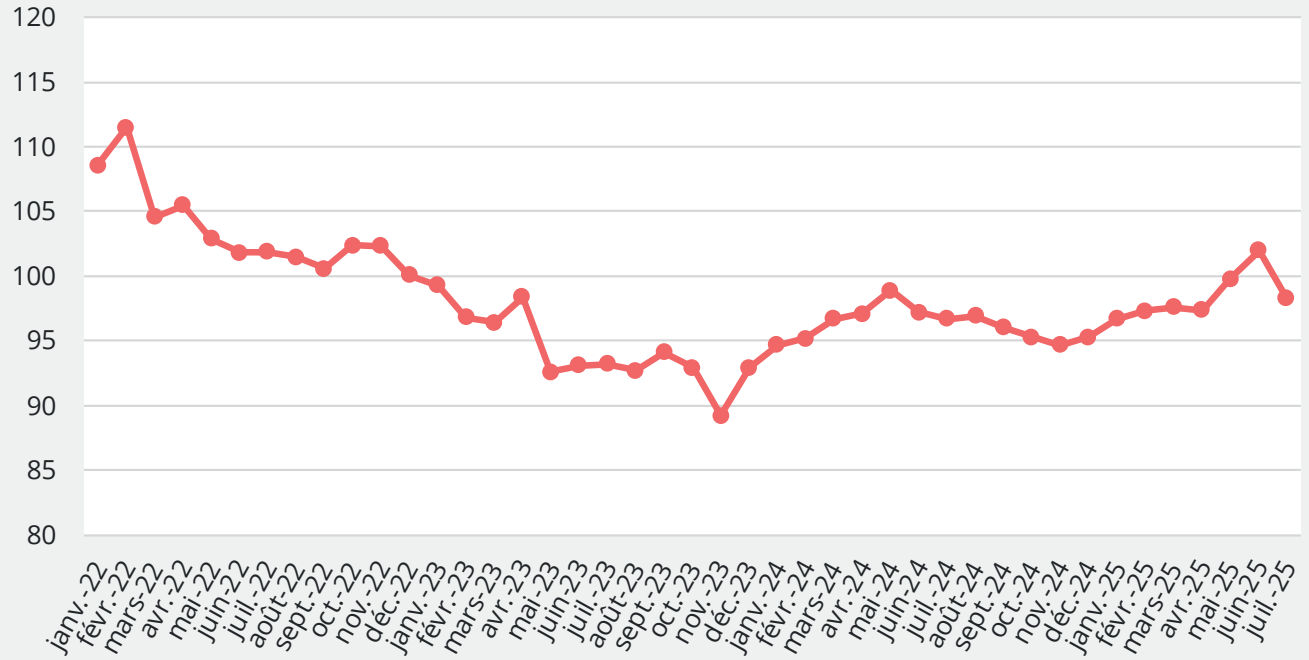
> **"Nous pourrions potentiellement assister à une crise du transport"**

L'indice UFI Contract, qui représente l'évolution des prix contractuels entre chargeurs et transporteurs, progresse également sous l'impulsion des prix de l'énergie.

Il est notable que les deux courbes (Spot et Contract) pourraient se croiser bientôt. C'est typique d'une demande inférieure à l'offre. Ce qui est inquiétant, c'est que le mouvement se passe en période d'activité normalement haute. Nous pourrions potentiellement assister à une crise du transport au second semestre.

Les entreprises de transport se montrent d'ailleurs pessimistes. Le climat des affaires s'est nettement assombri, repassant au-dessous de sa moyenne de longue période. « En particulier, les soldes prospectifs sur l'activité, la demande et les effectifs baissent nettement et s'écartent de leur moyenne respective », précise l'enquête mensuelle de l'Insee sur le climat des affaires dans les services.

Évolution du climat des affaires
dans le transport routier de marchandises en France

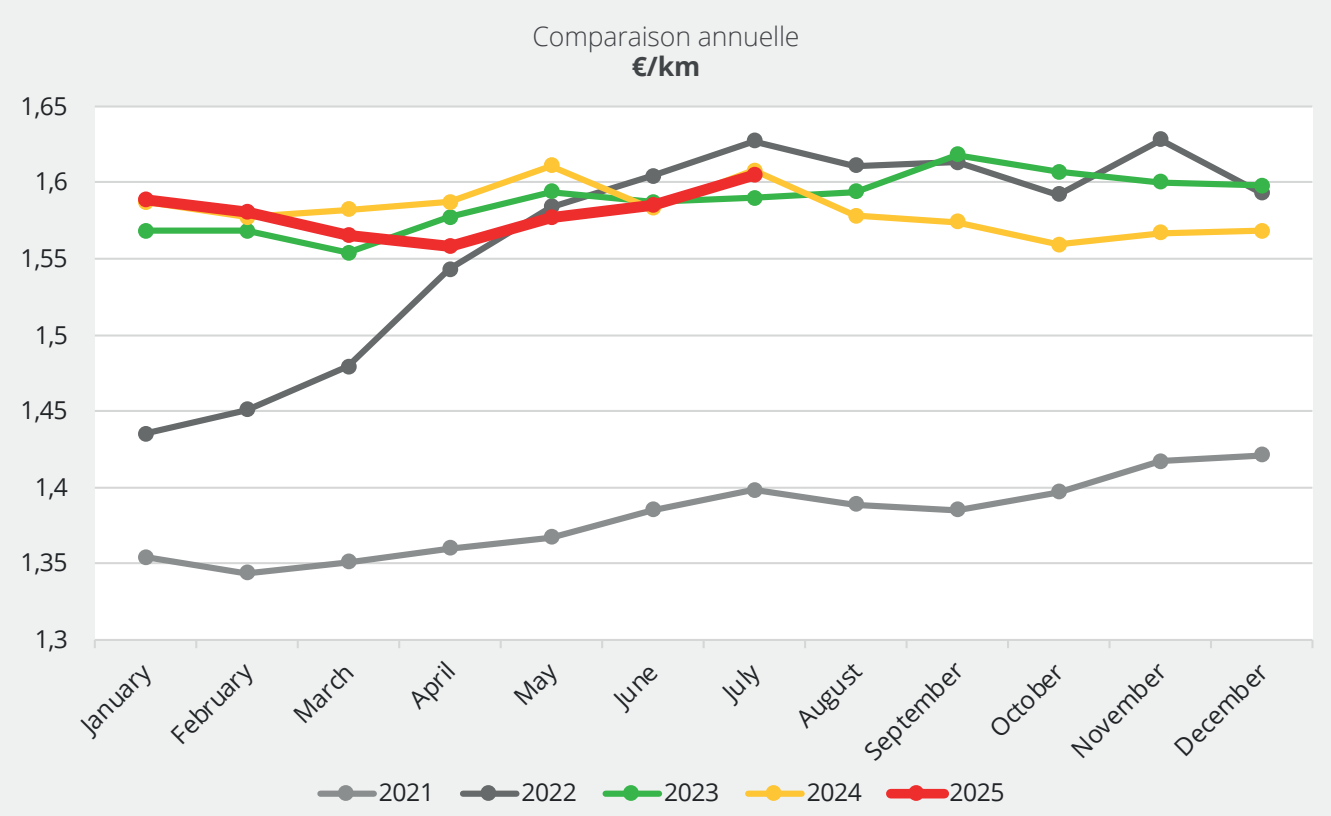


Source | Insee

Retour de la stagflation ?

Depuis le début de l'année, la courbe des prix du transport en 2025 oscille entre les courbes 2023 et 2024. Si l'on regarde la moyenne mobile sur 12 mois, les prix sont en repli de 1,3% en juillet. Dans le même temps, l'inflation hors gazole a continué à grimper, tandis que les volumes à transporter ont continué à se contracter. Cela porte un nom : la stagflation. En 2022-2023, le secteur avait déjà connu cette situation : baisse de la demande (ralentissement post-Covid, inflation pesant sur la consommation), coûts records (carburant, salaires, matériel) avec comme résultat de nombreuses entreprises en difficulté, malgré une activité globale en légère reprise.

La stagflation dans le transport routier reflète, à l'échelle d'un secteur, les tensions macro-économiques : stagnation de l'activité, inflation des coûts, et nécessité de solutions innovantes pour éviter l'asphyxie. Elle prend la forme d'une baisse du volume de marchandises à transporter. Les transporteurs subissent une sous-utilisation de leur flotte, la concurrence accrue et la réduction des commandes. Comme dans l'économie globale, le secteur peine à rebondir, ave des coûts fixes élevés (assurances, péages, entretien), ce qui accentue les difficultés financières des acteurs, notamment des petites structures. Cela se traduit par une grande prudence en matière d'investissement.



Source | Upply Freight Index – Route France

Le marché français des immatriculations de véhicules industriels de plus de 5 tonnes s'est ainsi replié de 19,1 % sur les cinq premiers mois de 2025, indique l'étude semestrielle de l'Observatoire du véhicule industriel (OVI) de BNP Paribas Artegy. La baisse est nettement plus marquée sur le segment des tracteurs (-28,4%) que sur le segment des porteurs (-7,2%). « Les carnets de commande sont insuffisants pour anticiper un rebond », avec un recul de 12% pour les porteurs neufs, ajoute l'étude de l'OVI. Les difficultés du secteur rejaillissent aussi sur le marché des véhicules d'occasion, avec des ventes en chute de 27% et de -23 % pour les porteurs chez une grande partie des concessionnaires. Enfin, l'OVI, souligne que « l'électrification de la flotte est en panne, face à une économie en décroissance et des trésoreries qui se tendent ».

Les transporteurs ne pourront pas indéfiniment absorber la hausse des coûts sans ajuster leurs tarifs, mais la concurrence et la faiblesse de la demande limiteront leur marge de manœuvre. Les solutions passeront par une optimisation logistique (mutualisation des trajets, outils numériques) et des aides publiques ciblées (subventions pour la transition énergétique, formations), et/ou une renégociation des contrats pour intégrer des clauses d'indexation.

La rentrée sera certainement très chaude.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Juillet 2025	Juin 2025	Evolution M / M-1	Juillet 2024	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	96,0	96,0	0,0%	94,4	+ 1,7%
Indice CNR gazole professionnel	187,15	180,84	+ 3,9%	196,19	- 4,6%
Indice CNR LD EA	164,04	162,58	+ 0,9%	163,91	+ 0,1%

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.