

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE

Novembre 2025 | 

upply

FRANCE : LES PRIX DU TRANSPORT TOUJOURS AU POINT MORT EN NOVEMBRE

En novembre, le transport routier en France a connu une période de stabilisation fragile, marquée par une hausse des coûts et une demande atone pour la saison.

La France a enregistré une croissance du PIB de +0,5% au troisième trimestre 2025, dépassant les attentes (+0,3% initialement prévus). Cette performance laisse entrevoir une croissance annuelle supérieure à la prévision gouvernementale de 0,7% pour 2025. L'activité économique est restée soutenue, surtout dans les services, et un rebond dans le bâtiment a même été constaté. L'inflation est restée stable à 0,9% en novembre. La décélération des prix des services (+2,2% après +2,4%) et, dans une moindre mesure, des prix des produits manufacturés, est en quelque sorte compensée par une baisse moindre des prix de l'énergie et une légère hausse des prix de l'alimentation.

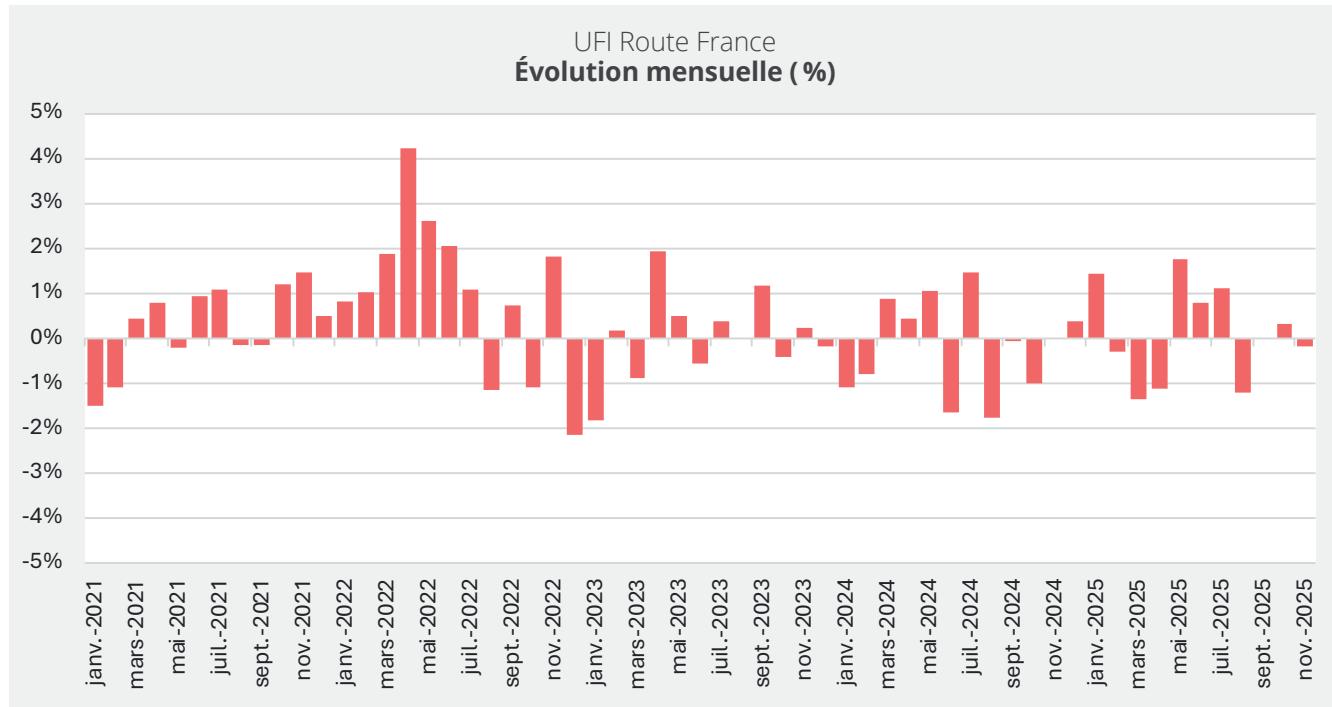
Attention, cette croissance française est en trompe-l'œil, car l'économie française a surtout bénéficié durant l'été d'un rebond de l'aéronautique, qui avait été pénalisé depuis le Covid par des problèmes d'approvisionnement : Airbus a augmenté en septembre le rythme de ses livraisons, une hausse de production perçue comme « un phénomène durable » pouvant se traduire, « en année pleine, par 0,3 ou 0,4 point de croissance ».

Le climat des affaires a continué son embellie enclenchée le mois dernier. Il gagne encore 1 point et se rapproche de 100, la moyenne de longue période. Il est porté essentiellement par le secteur des services qui gagne 3 points, alors que l'industrie, à l'inverse, reflue de 3 points. Le secteur automobile, en particulier, se porte globalement mal, depuis la production jusqu'à la réparation en passant par la distribution. Pour celles et ceux qui veulent s'offrir un véhicule, c'est le moment des bonnes affaires !

“ Une croissance française en trompe-l'œil ”

Stagnation des prix depuis 3 mois

Dans ces conditions, les prix du transport routier en France ont très légèrement baissé en novembre, perdant 0,2% par rapport à octobre. Globalement, depuis trois mois, la courbe d'évolution est assez plate.

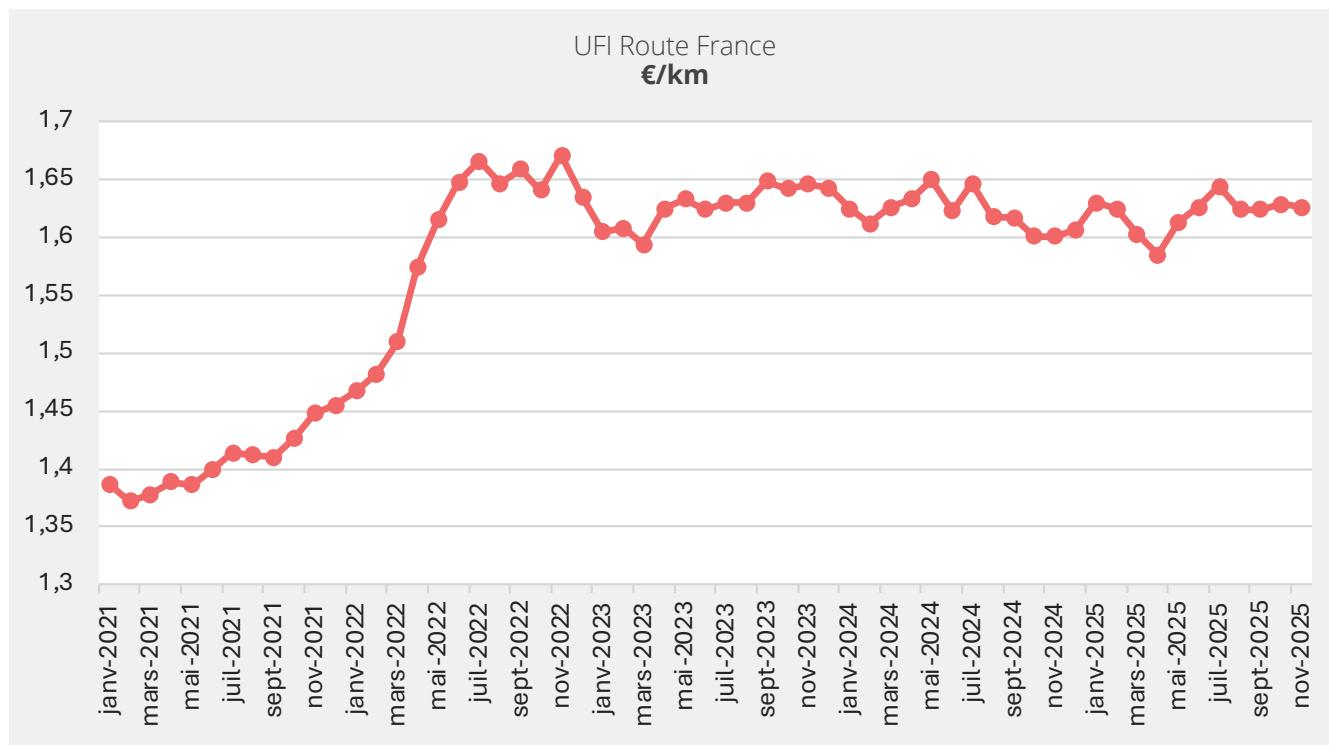


Source | [Upply Freight Index – Route France](#)

On ne peut s'empêcher de rappeler le sempiternel refrain : l'instabilité politique pèse lourdement sur le monde économique, ce qui rejaillit inéluctablement sur l'activité du transport routier. Les incertitudes liées aux réformes, aux budgets et aux orientations politiques (notamment la réforme des retraites, les discussions budgétaires et les tensions sociales) créent un climat d'attente et de prudence pour les chargeurs comme pour les entreprises du transport routier de marchandises, qui reportent souvent leurs décisions d'investissement.

Décrochage par rapport aux prix des carburants

La moyenne des prix de transport par kilomètre roulé en France stagne à 1,63 € en novembre. Le transport routier de marchandises continue sa phase de stabilisation au-dessus de 1,62 € par kilomètre roulé depuis la fin de l'été.

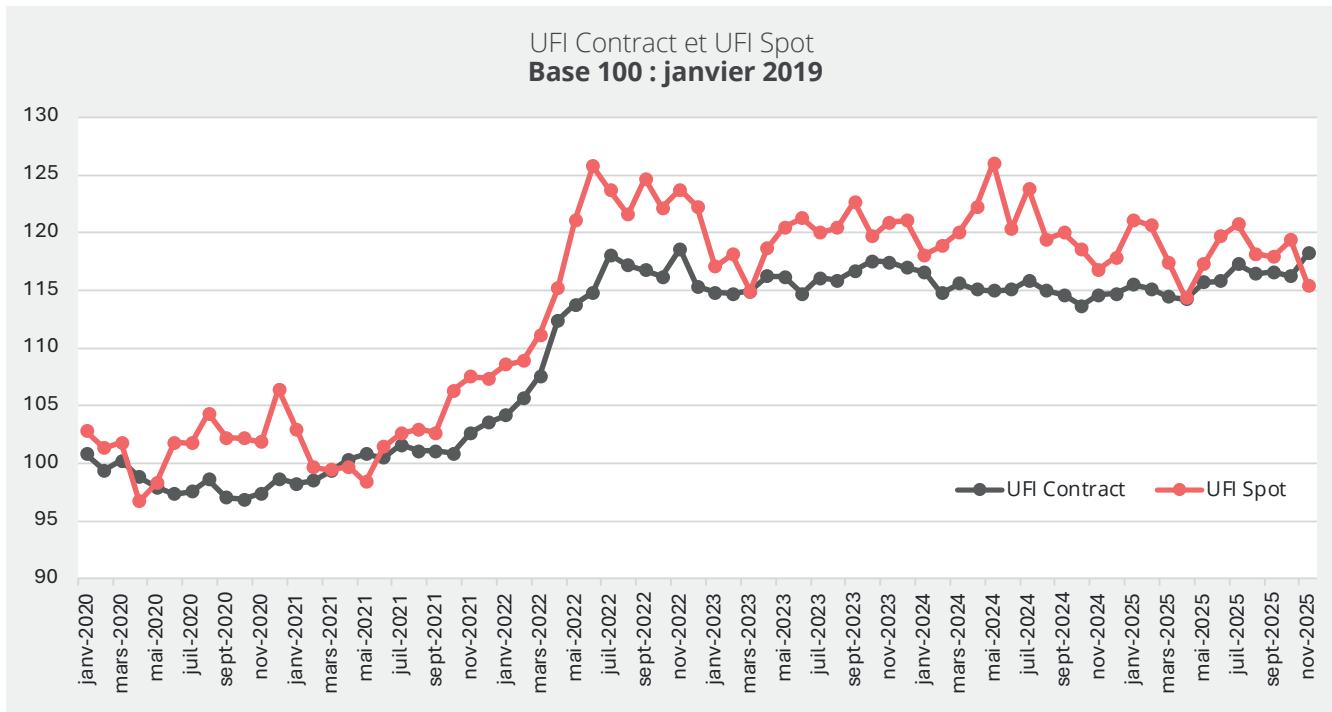


Source | [Upplay Freight Index - Route France](#)

Cependant, le décrochage entre l'évolution des prix du gazole professionnel et ceux du transport routier interpelle. Les coûts du transport routier sont très corrélées à ceux du carburant. Or le gazole professionnel a progressé respectivement de 0,7% et 0,3% en septembre et octobre, avant de bondir de 4,5% en novembre (voir les indicateurs p.8). Dans le même temps, l'indice Longue Distance Ensemble Articulé LD EA publié par le Comité national routier (CNR) a progressé de 0,2% en septembre, est resté stable en octobre mais a augmenté de +1,1% en novembre.

En résumé, sur 3 mois, les coûts du transport ont progressé de 1,4%, alors que les prix sont restés stables. Il y a bien un décrochage notable.

Effet ciseaux entre le marché contractuel et le marché spot



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

- L'indice Contract, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a repris sa marche en avant. Après avoir baissé d'un surprenant 0,3% en octobre, il a progressé de 1,7% en novembre. Cela semble indiquer que le repli du mois dernier était une sorte d'accident et que l'indicateur semble suivre grossso modo la progression des coûts de l'énergie.

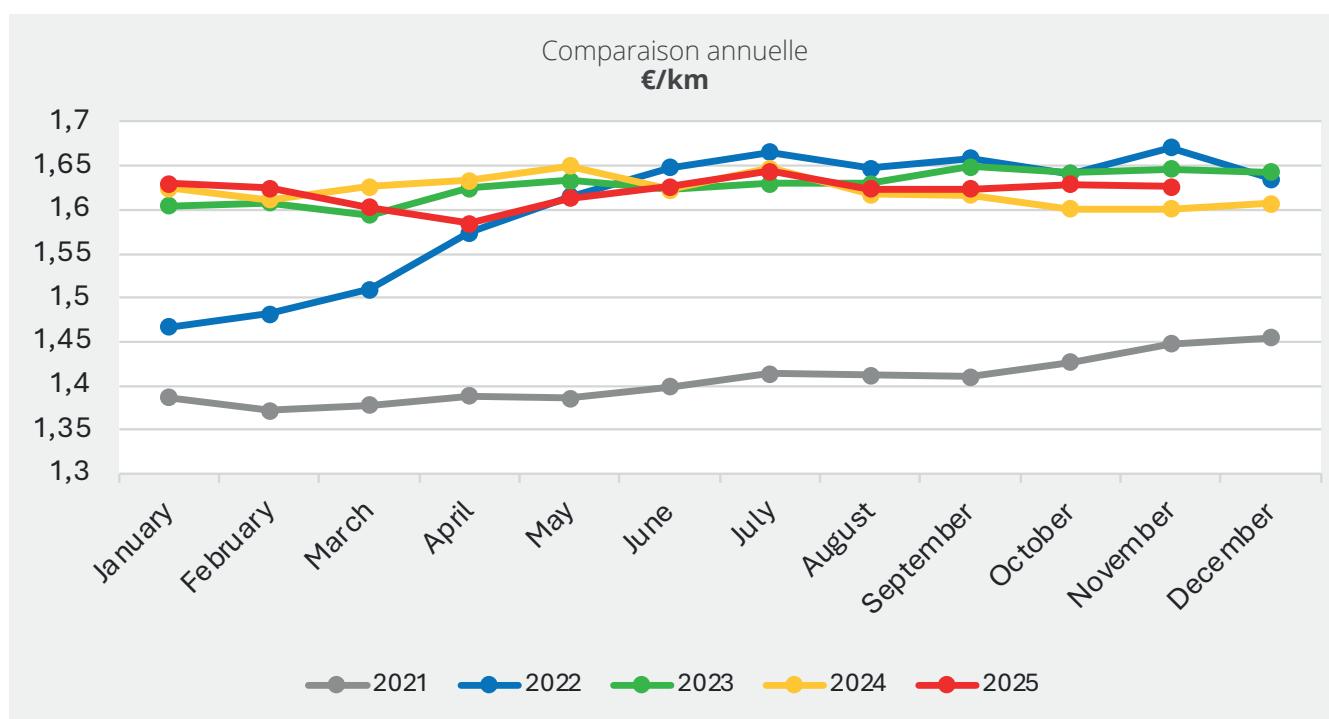
L'indicateur affiche d'ailleurs son plus haut niveau jamais enregistré à 118,20, soit +3,1% par rapport à novembre 2024 et +2,3% par rapport à la moyenne mobile sur 12 mois. Il est donc en pleine progression, et en adhérence légèrement supérieure à l'augmentation des coûts du transport sur 1 an.

- L'évolution de l'indice Spot, qui représente l'indice de référence des prix en France pour les transports non réguliers, ne raconte pas du tout la même histoire. L'indice Spot accuse en novembre une baisse de 3,4%, ce qui constitue la plus forte chute de l'année. Le décrochage des prix non réguliers est généralement la marque d'une offre de transport supérieure à la demande.

Le croisement des courbes Spot et Contract à cette période de l'année est encore plus symptomatique d'une période difficile. En novembre, l'écart entre les 2 courbes atteint près de 3 points d'écart. Ce niveau n'avait jamais été observé depuis la crise Covid en avril 2020 puis en avril 2021 et en tous cas jamais au dernier trimestre. Nous sommes théoriquement en pleine haute saison. En effet, les fêtes de fin d'année, avec le Black Friday en novembre et Noël en décembre, correspondent traditionnellement à une période de pic d'activité pour le commerce, avec à la clé une augmentation des commandes et de la demande de transport sur un laps de temps assez court, ce qui exerce une pression sur la logistique et sur les prix. Cette année, 77% des Français ont participé au Black Friday, principalement pour anticiper les cadeaux de Noël (62%) et réalisé des économies (57%). Mais les intentions d'achat et le panier moyen sont restés stables. Dans un contexte économique contraint, les consommateurs ont été actifs mais sélectifs, ce qui a limité l'effet inflationniste exercé par le niveau de la demande sur les prix de transport.

Un autre facteur a été déterminant pour expliquer l'évolution du marché spot : la forte concurrence des flottes étrangères positionnées sur les flux intra-européens. Ces pavillons souffrent de la baisse globale des volumes en Europe et déplient donc des politiques commerciales agressives. La France étant à la fois un marché important et un hub logistique européen permettant de desservir plusieurs pays, les transporteurs des pays de l'Est, et notamment les transporteurs polonais, augmentent leur présence sur le territoire français en période de pointe, avec un effet négatif sur le marché spot quand la demande est morose.

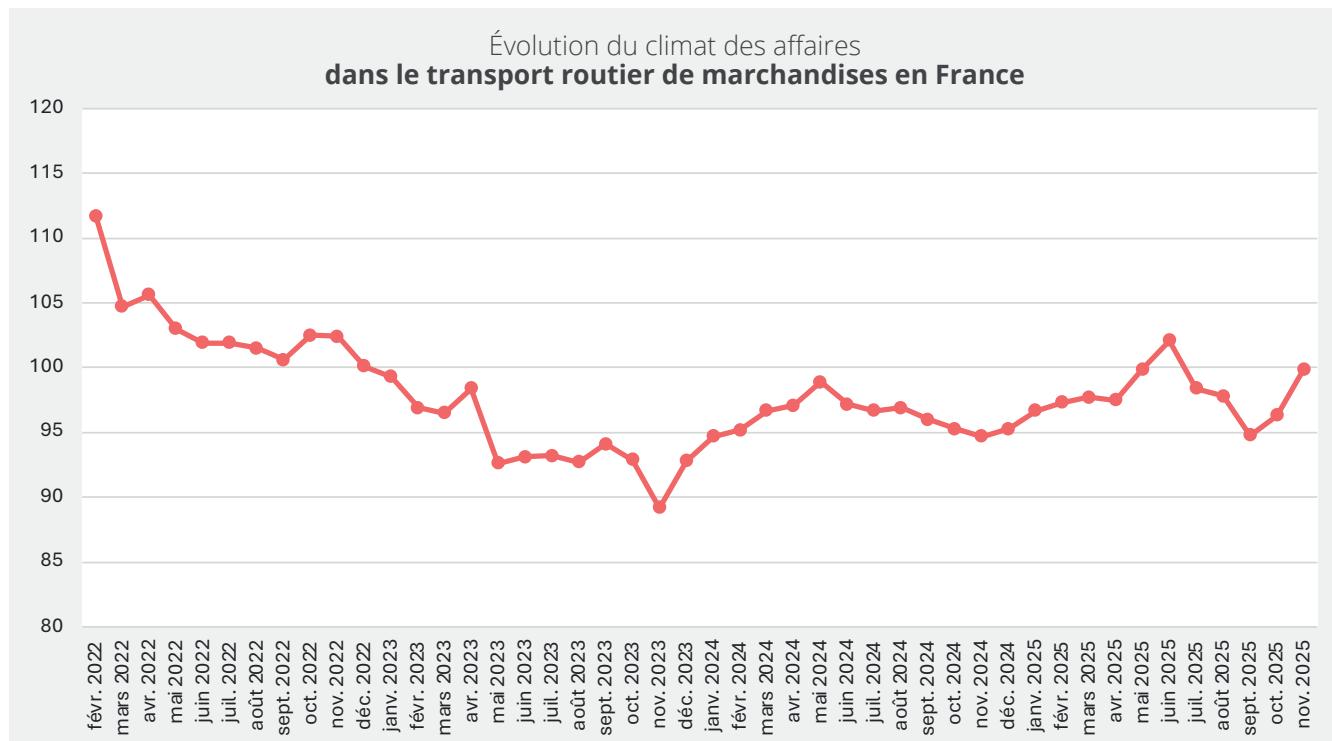
Il est d'ailleurs intéressant de constater au fil des années que depuis le Covid, le pic de fin d'année en termes de prix de transport n'est plus une tendance intangible. En 2021, la remontée des prix au dernier trimestre correspondait à une période de forte demande post confinement, qui s'est d'ailleurs poursuivie l'année suivante, entraînant un phénomène de hausse atypique en début d'année. En 2022, un léger pic de fin d'année a également été constaté. En revanche, ces trois dernières années, sous l'influence d'une demande morose, les courbes restent désespérément plates pour les transporteurs qui ne peuvent guère espérer se renflouer sur cette période pour affronter des périodes plus creuses.



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

Les organisations professionnelles en ordre de marche

Le transport routier de marchandises en France amorce une phase de stabilisation au troisième et quatrième trimestres 2025, mais sans véritable redressement. Le climat des affaires dans le transport routier de marchandises remonte depuis deux mois, mais il frôle à peine sa moyenne de longue période en novembre.



Source | Insee

Le secteur reste marqué par la hausse des coûts et une demande en baisse, ce qui maintient un équilibre précaire. [Selon l'étude annuelle sur l'évolution des coûts en 2025 et les perspectives 2026](#), présentée le 19 novembre dernier, les entreprises de transport routier de marchandises auront subi cette année une inflation de leurs coûts hors carburant de 2,4% en moyenne annuelle, supérieure à l'inflation générale (environ 1%). La hausse des coûts de personnel de conduite s'est limitée à 2,0%. En revanche, les coûts de maintenance ont augmenté de 2,5% et les coûts fixes de matériel de 4,3% (détention et assurance). « L'inflation des coûts hors carburant cumulée depuis deux ans atteint ainsi + 7,7% », précise le CNR.

Pour 2026, la prévision d'inflation du coût de revient hors carburant des poids lourds exploités en transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle + 2,4%. « Le contexte législatif et politique incertain complexifie l'exercice », avertit toutefois le CNR. Depuis le début des discussions sur le prochain budget de la France, les organisations patronales, dont la représentativité vient d'être mise à jour par un [arrêté du 6 novembre 2025](#), ont bataillé pour écarter certaines mesures fiscales qui auraient alourdi les comptes des transporteurs. La menace est a priori écartée dans l'immédiat.

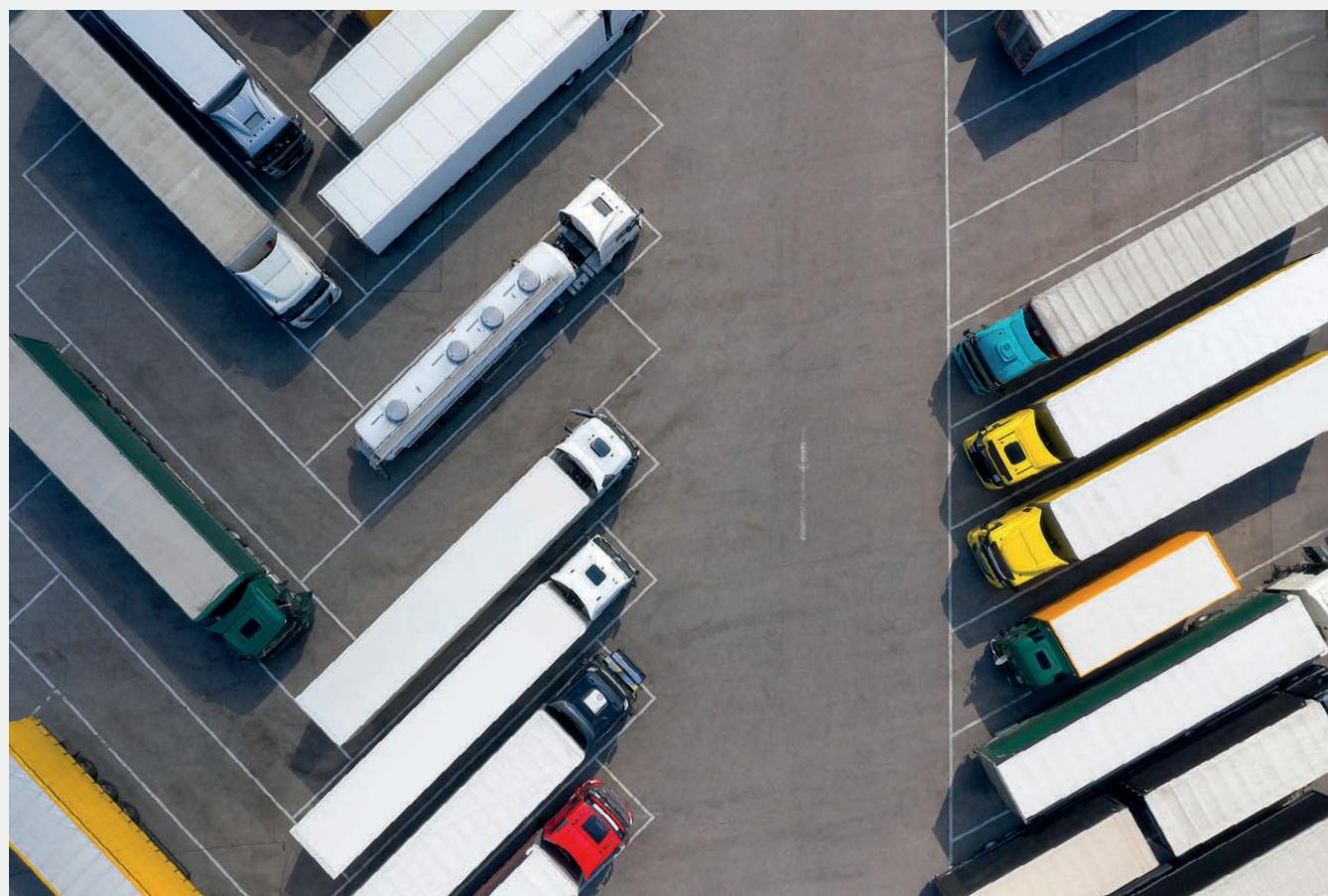
Les organisations professionnelles sont par ailleurs en première ligne dans les négociations paritaires sur les augmentations des salaires conventionnels et des frais de déplacement. Les dernières propositions avancées prévoient 1% de revalorisation sur les salaires et 1% sur les frais de déplacement.

Alors qu'elles viennent tout juste de compter leurs troupes, qui s'étoffent, les organisations patronales n'auront pas trop de leur énergie cumulée pour affronter les futurs défis du transport routier français.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee (base 100 = moyenne de longue période), CNR (base 100 : décembre 2000)

INDICATEURS	Novembre 2025	Octobre 2025	Evolution M / M-1	Novembre 2024	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	97,6	96,5	+1,1%	96,1	+1,6%
Indice CNR gazole professionnel	192,03	183,84	+4,45%	187,41	+2,5%
Indice CNR LD EA	165,29	163,47	+1,1%	161,88	+2,1%





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.