

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Septembre 2025 | 

upply

TRANSPORT ROUTIER : PAS DE DÉCROCHAGE DES PRIX EN FRANCE EN SEPTEMBRE

Le chaos politique en France plonge l'économie dans le marasme et fait craindre un décrochage. Pour l'instant, les prix du transport routier résistent, mais la colère gronde.

Ces derniers jours, l'hypothèse d'un « décrochage économique » revient dans toutes les conversations. Cette expression, très présente dans le rapport Draghi de 2024 sur la compétitivité européenne, est réapparue dans une étude de l'OFCE (Observatoire Français des Conjonctures Économiques), [l'Europe sous contrainte des coûts maîtrisés, des gammes entravées](#). Selon cette étude, le décrochage de l'économie européenne, et notamment de la France, par rapport à celle des États-Unis, vient d'une productivité en berne depuis un quart de siècle, créée par le manque d'investissement des entreprises.

En France, la situation politique actuelle n'arrange rien. La démission du nouveau Premier ministre Sébastien Lecornu le 6 octobre, quelques heures après la communication de son gouvernement et quelques semaines seulement après sa prise de fonction en remplacement de François Bayrou, donne une vision très chaotique des affaires publiques de notre pays. La décision du Président de la République de nommer à nouveau Sébastien Lecornu au poste de Premier ministre le 10 octobre a ajouté encore un peu plus à la confusion générale.

Une confiance abîmée, malgré une économie qui résiste

[Dans ses dernières projections économiques](#), publiées en septembre, la Banque de France a revu légèrement à la hausse ses prévisions pour 2025 en tablant désormais sur 0,7% de progression du PIB, grâce à un acquis de croissance plus solide à mi-année et une activité plus dynamique au troisième trimestre. En revanche, le contexte national incertain et l'environnement international moins favorable (taux de change de l'euro, prix du pétrole, demande externe affaiblie) ont conduit à une révision à la baisse des perspectives pour 2026 et 2027. La croissance devrait atteindre 0,9% en 2026 et 1,1% en 2027, avec une reprise progressive de la consommation et de l'investissement privé, tandis que le commerce extérieur devrait assez peu contribuer.

L'inflation, après 2,3% en 2024, devrait rester sous les 2% sur la période, à 1,0% en 2025 (grâce au recul des prix de l'énergie et à la modération dans les services), puis 1,3% en 2026 et 1,8% en 2027. L'inflation sous-jacente (hors énergie et alimentation) devrait aussi diminuer, passant de 1,7% en 2025 à 1,6% les années suivantes. La hausse des salaires, supérieure à celle des prix, pourrait soutenir le pouvoir d'achat (+1% par an), favorisant ainsi la consommation des ménages.

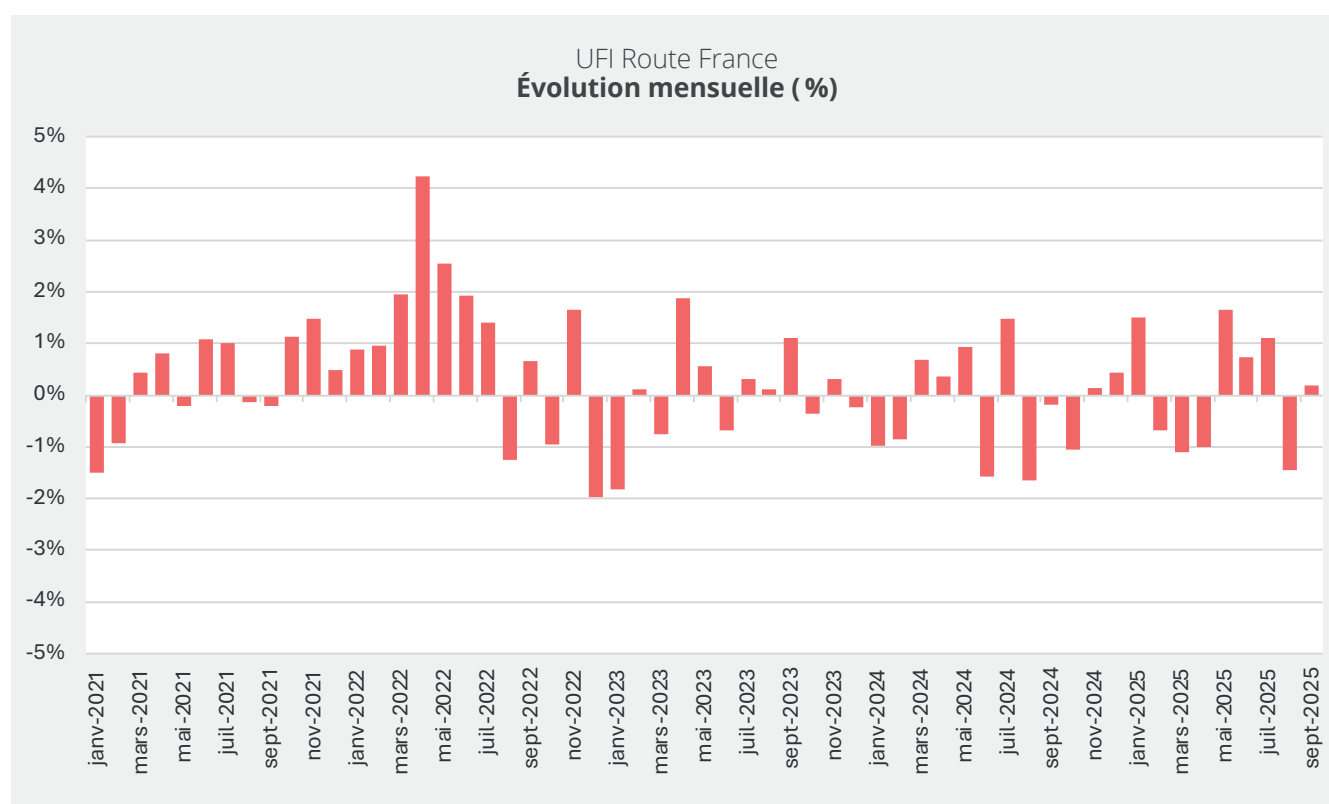
Dans l'immédiat, pourtant, l'incertitude entame la confiance des entreprises et des consommateurs. Selon les données publiées par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), l'indice synthétique du climat des affaires en France ressort à 95,9 points en septembre 2025, en baisse de 0,3 point sur un mois, et bien en-dessous de sa moyenne de longue période (100). Les chefs d'entreprises sont inquiets. Par ailleurs, la Banque de France souligne qu'une consolidation budgétaire moins ambitieuse que les 5,4% de déficit prévus en 2025 ne stimulerait pas la croissance, l'incertitude fiscale incitant ménages et entreprises à adopter des comportements plus prudents.

Malgré des gains de pouvoir d'achat liés à la baisse des prix de l'énergie, les Français limitent leurs dépenses : l'Insee prévoit une hausse de la consommation de seulement 0,3% au 4e trimestre 2025, portée par les services (+1,4%), tandis que les achats de biens stagnent (+0,1%).

“ Les chefs d'entreprises sont inquiets ”

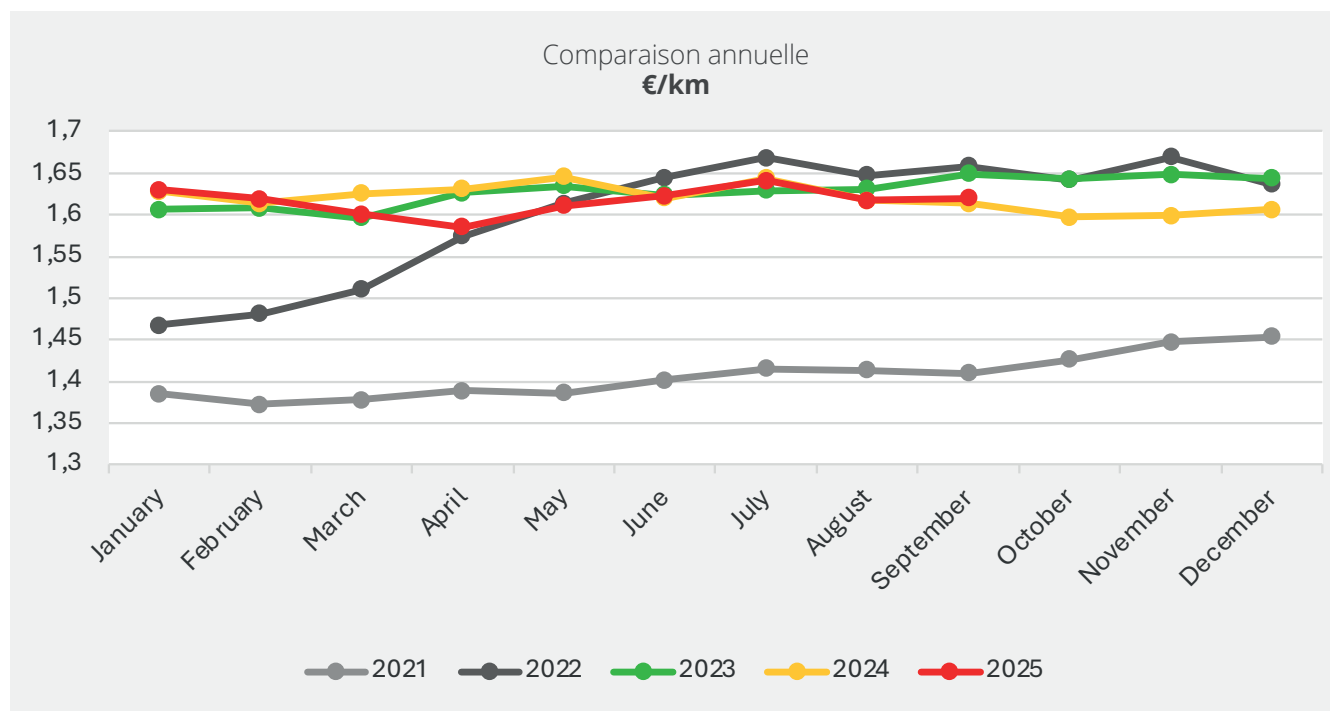
Résistance du marché du transport face à une baisse des volumes

Malgré des conditions de marché extrêmement défavorables, les prix du transport routier ont résisté sur le marché français. En septembre, ils affichent même une légère hausse de 0,2% en glissement mensuel.



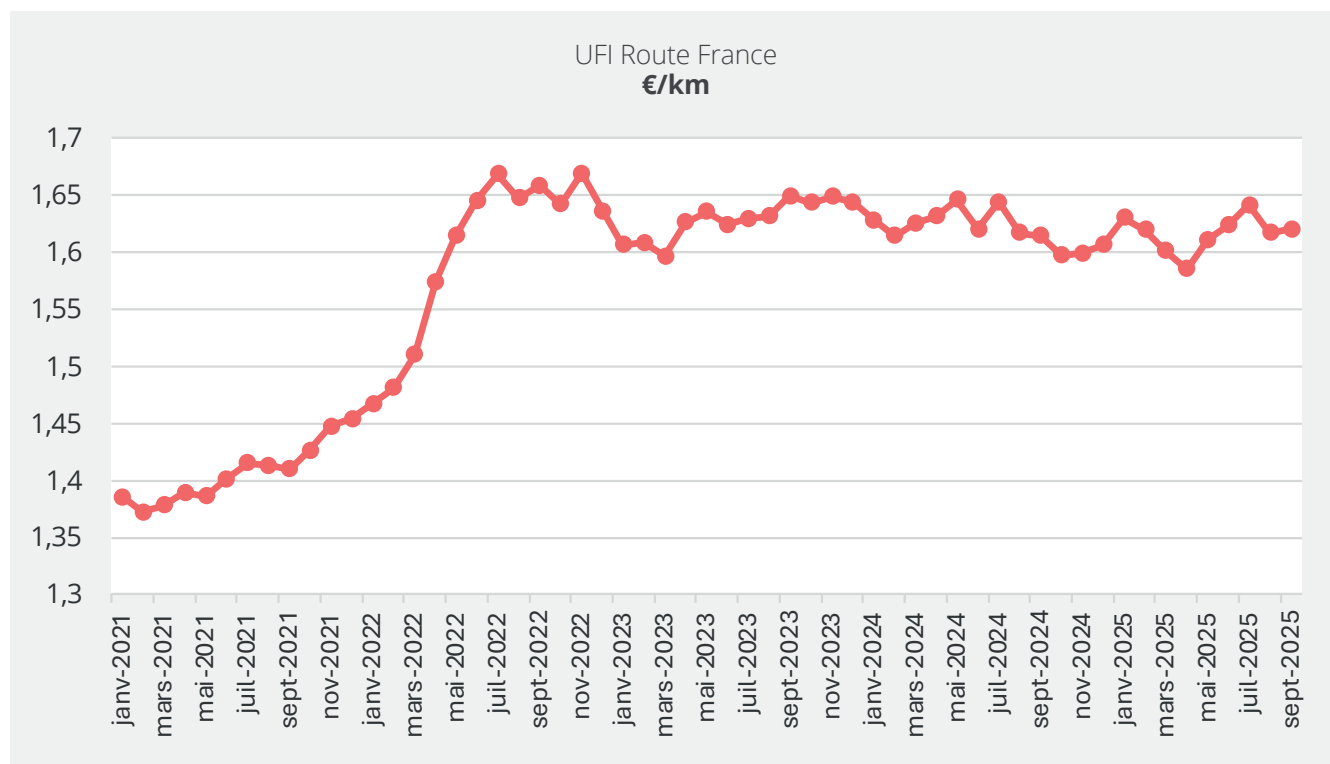
Source | [UFI Freight Index](#) – Route France

La comparaison de l'évolution depuis le début de l'année montre cependant une courbe 2025 en-dessous ou seulement légèrement au-dessus de celle de 2024, ce qui montre une difficulté du secteur à répercuter l'inflation des coûts, même si celle-ci a diminué.



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

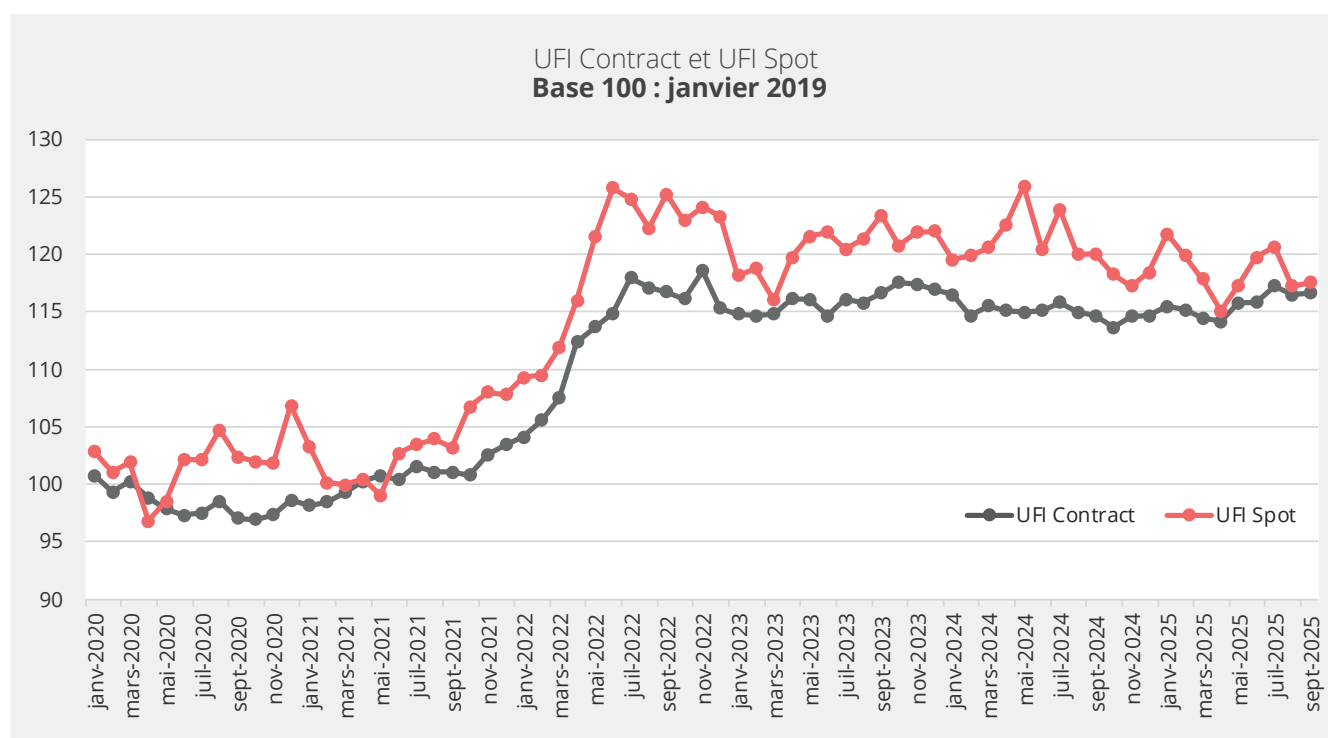
La moyenne des prix de transport en France était en septembre de 1,620€ par kilomètre roulé. L'indice stagne avec un gain de 0,003 euros au kilomètre par rapport au mois précédent, une augmentation de l'ordre de l'épaisseur du trait qui se voit à peine sur le graphique ci-dessous.



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

L'indice gazole professionnel publié par le Comité national routier (CNR) a progressé de 0,7% en septembre en glissement mensuel, avec une incidence faible sur les coûts du transport, l'indice CNR LD EA "Longue distance ensemble articulé n'ayant progressé que de 0,2%. Il semble en revanche que cette remontée ait été répercutée rapidement sur les prix du transport.

Contract et Spot : deux indicateurs aux évolutions opposées

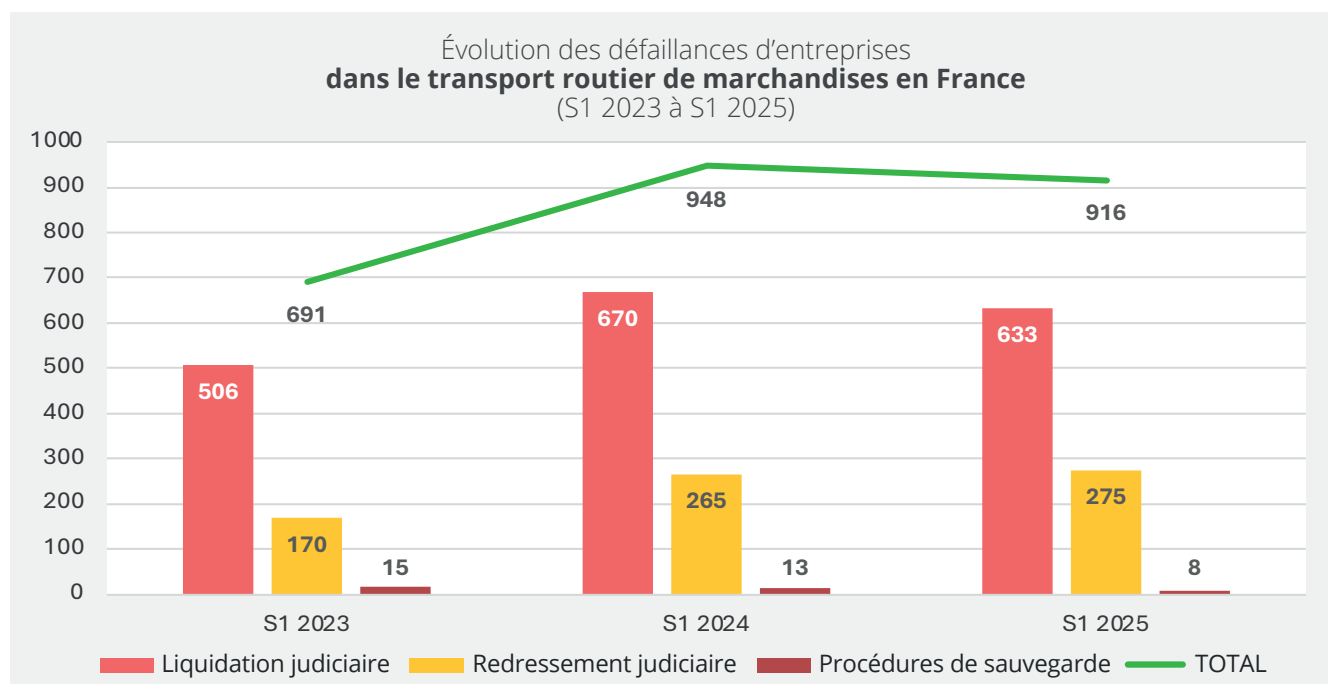


Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot - Source [Uapply Freight Index](#) - Route France

- L'indice Contract, qui correspond aux prix relevés sur le marché contractuel, a repris sa marche en avant. Il ne progresse que de 0,12% sur un mois, mais affiche une croissance de 2% à la fois en glissement mensuel et par rapport à sa moyenne mobile sur 12 mois. L'activité industrielle est globalement faible, avec une production stable ou en recul dans la plupart des secteurs. L'indice de la production manufacturière a progressé de 1,6% sur un an (juin-août), mais cette hausse est principalement due à un rebond exceptionnel de l'aéronautique et du naval (+18%), qui devrait maintenant se corriger, souligne [l'Union TLF](#). De plus, la légère amélioration en juin a été suivie d'un net repli des anticipations de demande en août et septembre pour le transport routier de marchandises.
- L'indice UFI Spot, qui représente l'indice de variation Uapply des prix spots en France, a également bien résisté, affichant une petite progression de 0,3% qui contraste avec la chute enregistrée le mois dernier. Cependant, sur un an, l'indice Spot se replie de 2%, en opposition avec l'indice Contract qui augmente de 2%. Il y a bien une contraction de l'activité, que l'on constate maintenant depuis quelques mois. Le transport routier de marchandises en France souffre du manque de volumes à transporter.

Une crise majeure pour le transport routier français

Selon les données du cabinet Altarès, le nombre de défaillances d'entreprises a légèrement diminué au premier semestre 2025 en glissement annuel, mais il reste à un niveau élevé. Pendant un temps, l'augmentation des défaillances a pu être majoritairement imputée à un effet de rattrapage : les aides attribuées durant le Covid ont permis à des entreprises saines de passer le cap, mais elles ont aussi maintenu artificiellement en vie des entreprises qui n'allaient déjà pas bien. Mais désormais, cet effet de rattrapage s'estompe. Et c'est bien la dégradation de la situation économique qui met en difficulté le secteur du transport routier de marchandises, qui traverse une crise majeure.



Source : Altarès

Selon l'enquête Banque de France présentée lors du congrès de la FNTR, le 8 octobre dernier, le taux de résultat courant avant impôt des entreprises du transport routier de marchandises est tombé à 1% en 2024, contre 1,5% en 2023 et 1,8% en 2020, année pourtant marquée par le Covid. Autrement dit, les transporteurs français, majoritairement des TPE-PME, peinent à survivre. La présidente de la FNTR, n'a pas caché son inquiétude et son irritation. « Nous devons faire comprendre qu'il faut cesser de nous imposer toujours plus de normes et de taxes. Il faut que les politiques, qui ne savent pas faire d'économies, arrêtent de nous donner des leçons, alors que la moindre erreur d'un dirigeant peut le conduire devant le tribunal de commerce », a-t-elle souligné. Florence Dupasquier a rappelé son opposition farouche au projet d'écotaxe alsacienne et ses inquiétudes sur les projets du gouvernement en matière de fiscalité. « Laissez-nous travailler », a conclu la présidente.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

Sources | Insee, CNR

INDICATEURS	Septembre 2025	Août 2025	Evolution M / M-1	Septembre 2024	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	95,9	96,2	- 0,3%	97,4	- 1,5%
Indice CNR gazole professionnel	183,25	182,05	+ 0,7%	180,81	+ 1,4%
Indice CNR LD EA	163,39	163,08	+0,2%	160,31	+1,9%



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Upplly



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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.