

BAROMÈTRE MENSUEL

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



FRANCE : LÉGÈRE REMONTÉE DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN OCTOBRE

L'économie française fait preuve de résilience, malgré un contexte incertain. L'inflation reste maîtrisée, mais la consommation et les investissements stagnent. Le transport routier voit ses prix augmenter, avec une légère reprise due à la peak season.

Contre toute attente, la France a démontré une vraie résilience face aux aléas politiques et budgétaires. L'activité a montré des signes de reprise au troisième trimestre 2025, avec un PIB en hausse de +0,5%, après une croissance de +0,3% au trimestre précédent. La France n'a pas basculé dans la récession et continue d'enregistrer de meilleures performances que l'Allemagne. [Selon la note de conjoncture de la Banque de France de novembre 2025](#), le PIB en France devrait à nouveau progresser légèrement au 4^e trimestre, ce qui permettrait à la France de dépasser les +0,8% de croissance attendus pour l'ensemble de 2025. En Allemagne, la croissance devrait en revanche se limiter à +0,2%.

Un climat des affaires en hausse

Cette résilience de l'économie incite-t-elle à l'optimisme ? Après plusieurs mois de stagnation, l'Insee note en tout cas une légère amélioration du climat des affaires, notamment dans l'industrie où l'indice du climat des affaires gagne 4 points à 101, se situant ainsi légèrement au-dessus de la moyenne de longue période. Concrètement, les chefs d'entreprise dans l'industrie se montrent plus optimistes quant à leur production future et constatent une amélioration de leurs carnets de commandes, précise l'Insee. Le climat des affaires rebondit aussi « très nettement » dans le commerce de détail et l'automobile, l'indicateur gagnant 7 points pour se hisser à 99. Les concessionnaires comptent vendre plus de véhicules, les garagistes prévoient également un afflux de clients, tandis que les enseignes de prêt-à-porter ou d'électroménager garnissent déjà leurs rayons en prévision des fêtes de fin d'année. Bref, la haute saison se profile.

Autre facteur qui nourrit peut-être l'optimisme : la maîtrise de l'inflation. En France, les prix à la consommation ont en moyenne augmenté de 1% au mois d'octobre en glissement annuel, a annoncé l'Insee dans son estimation provisoire du 31 octobre, après 1,2% en septembre et 0,9% en août. La France se situe ainsi bien en-deçà de la moyenne de la zone euro (+2,1% en octobre). Ce ralentissement de l'inflation en France en octobre s'expliquerait notamment par une baisse plus soutenue des prix de l'énergie, et par une augmentation moindre des prix de l'alimentation.

**“ La haute saison
de fin d'année se profile ”**

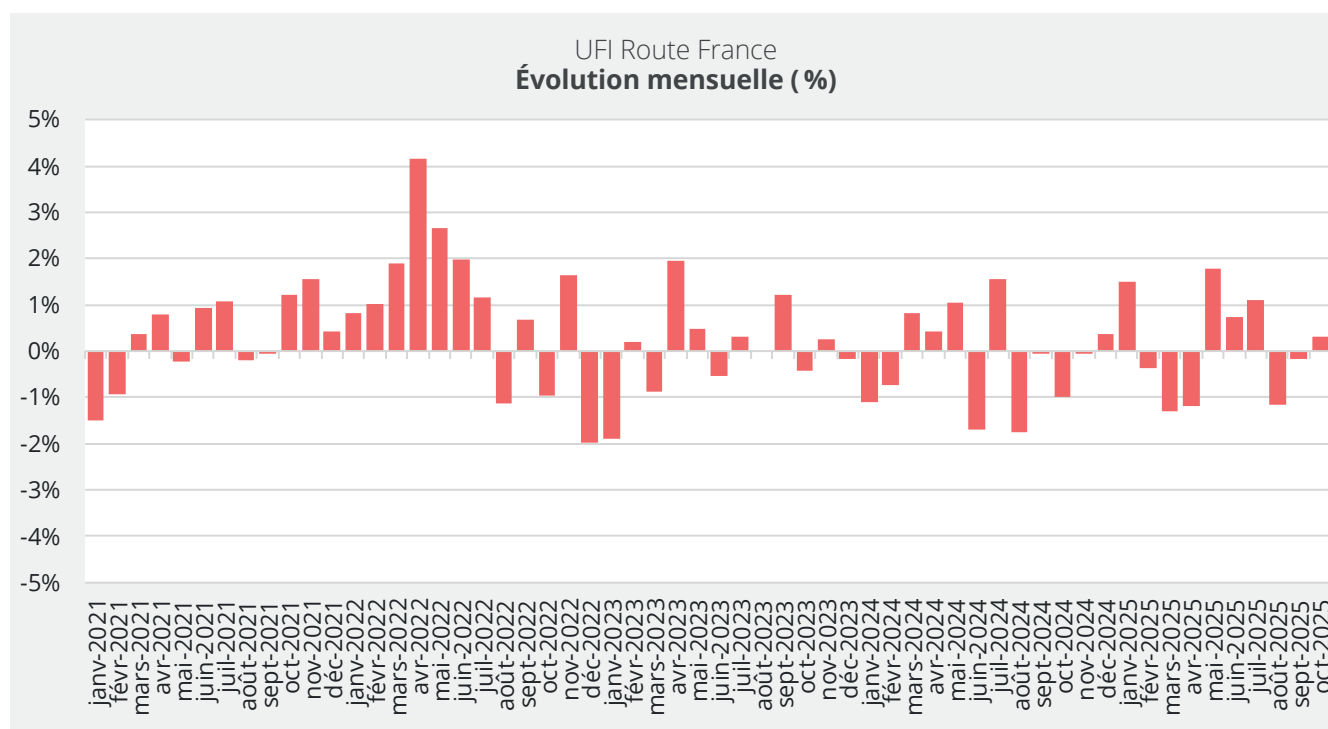
Pourtant, cela ne suffit pas à relancer la consommation : redoutant une hausse des impôts sous une forme ou une autre, les ménages ont restreint leurs dépenses. Les entreprises adoptent le même comportement. Elles limitent les investissements et privilégient le renforcement de leur trésorerie pour passer cette période incertaine. Seule la dépense publique a été le moteur de l'économie, creusant inexorablement le déficit.

Pour Thierry Millon, directeur des études Altares, l'économie française reste plongée dans l'incertitude, et cette incertitude devient mortelle

pour beaucoup d'entreprises. Le groupe Altares a recensé [14 371 défaillances d'entreprises en France au 3^e trimestre 2025](#), soit une hausse de 5,2% par rapport à la même période de 2024. Ce chiffre constitue un record pour une période estivale, avec près de 6 800 procédures ouvertes sur le seul mois de septembre, un niveau qui n'avait plus été observé depuis 2009. L'étude souligne que le reflux des défaillances observé en début d'été a été freiné par un mois de septembre plus sévère qu'attendu. La tendance reste ainsi orientée à la hausse depuis cinq ans, passant de 5 311 cas en 2021 à 14 371 en 2025.

La hausse des prix en octobre tirée par la progression du gazole

Dans ces conditions, les prix du transport routier en France ont très légèrement augmenté en octobre. Ils ont progressé de 0,3% par rapport à septembre. Les incertitudes politiques qui pèsent lourdement sur le monde économique se font bien évidemment ressentir dans le secteur du transport routier.

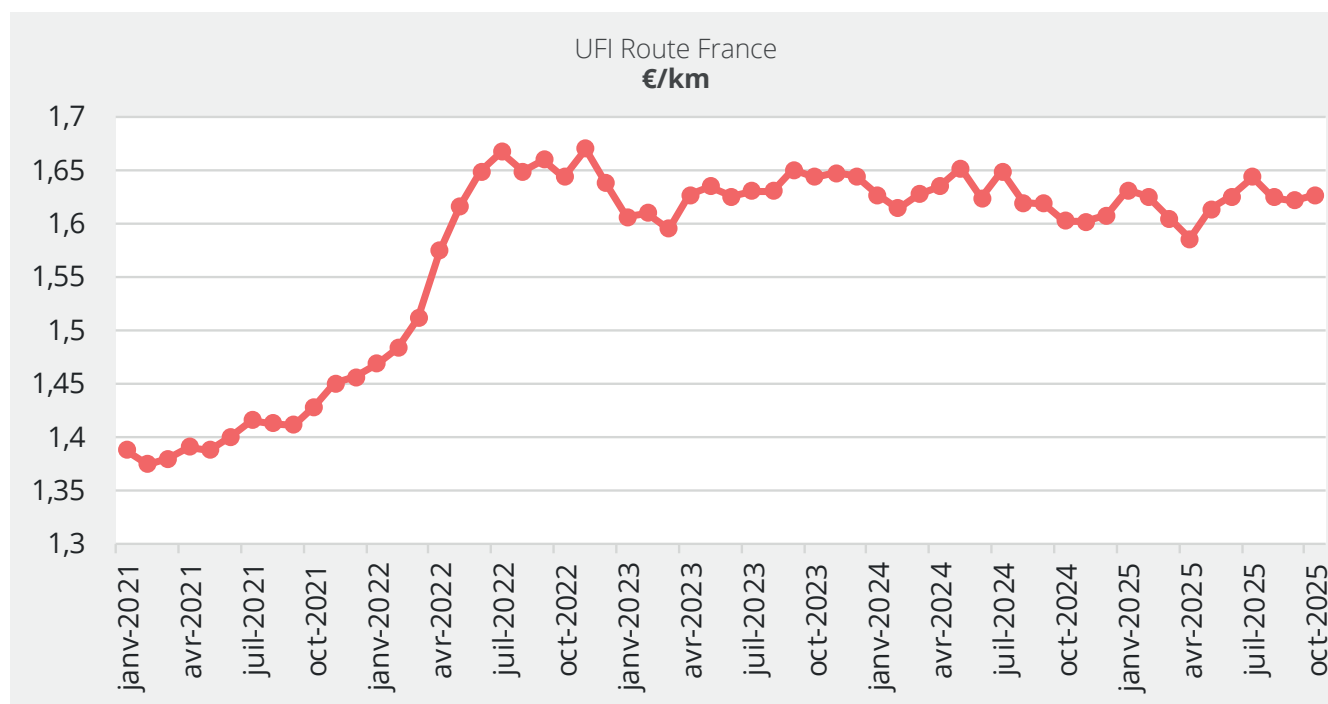


Source | [Uapply Freight Index](#) – Route France

Les évolutions des coûts du transport routier, et donc par ricochet des taux de fret, sont très corrélées au prix du gazole professionnel. En septembre et en octobre, celui-ci a progressé respectivement de 0,7% et 0,3%, ce qui a mécaniquement eu un effet sur le coût total. Ainsi, l'indice Longue Distance Ensemble Articulé (LD EA) publié par le CNR (voir les indicateurs [p.7](#)) a progressé de 0,2% en septembre et est resté stable le mois suivant. Nous constatons donc que la mécanique de répercussion de la variation du coût du gazole avec un mois de retard a une nouvelle fois opéré.

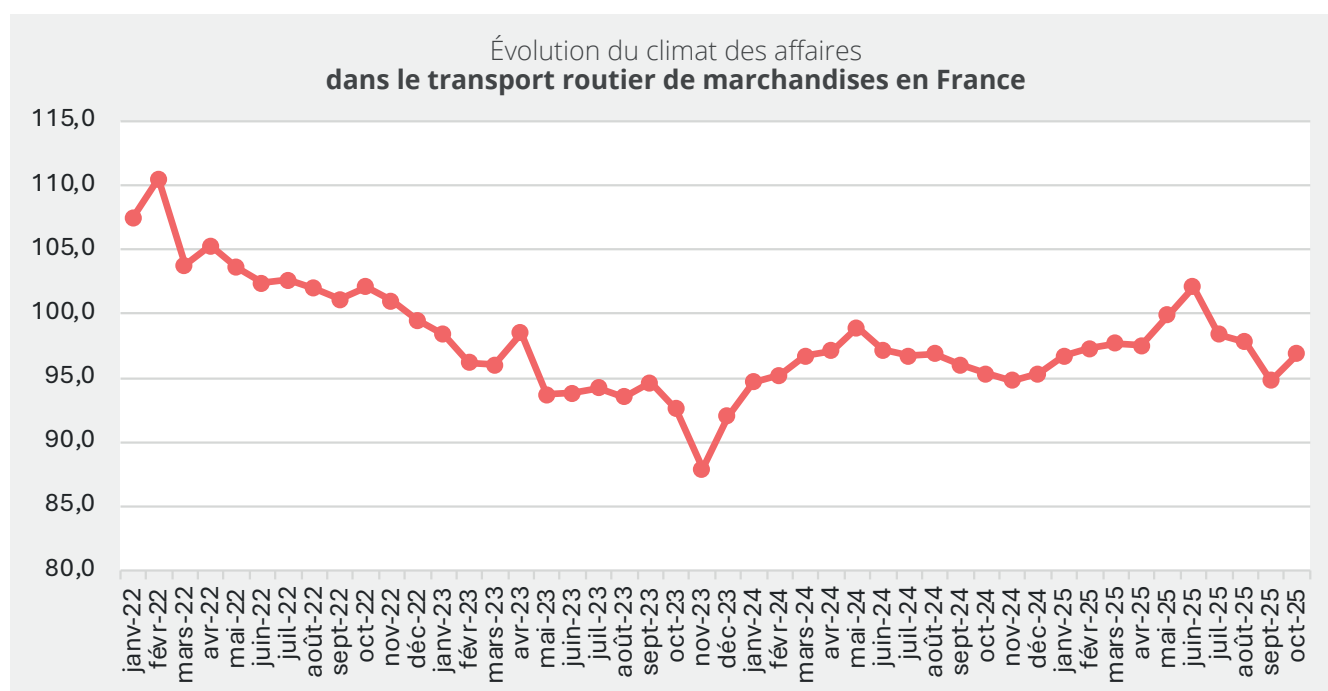
Stabilisation de l'évolution des prix

La moyenne des prix de transport par kilomètre roulé en France passe à 1,626 € en octobre, soit une progression de seulement un demi-centime d'euro. La courbe semble se stabiliser au-dessus de 1,620 € par kilomètre roulé depuis trois mois.



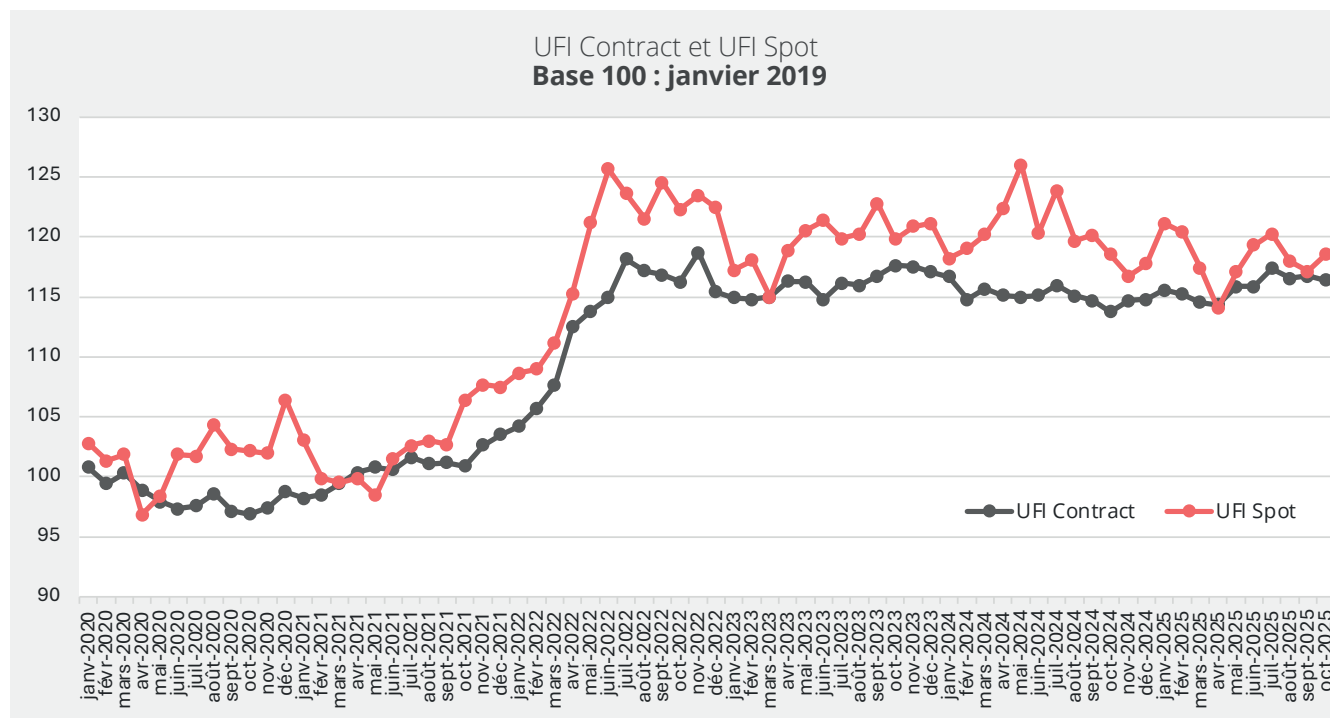
Source | [UFI Route France](#)

Avant l'été, les dirigeants du transport routier de marchandises avaient fait état d'une relative amélioration de leur activité. L'embellie s'est révélée de courte durée : l'indice du climat des affaires dans le transport routier de marchandises n'a passé qu'une seule fois la barre des 100 en 2025, au mois de juin. Il s'est légèrement redressé en octobre à l'approche de la saison haute, mais à un niveau préoccupant. Les soldes d'opinion sur l'évolution du chiffre d'affaires et de la demande restent très négatifs.



Source | Insee

Un petit air de « peak season »



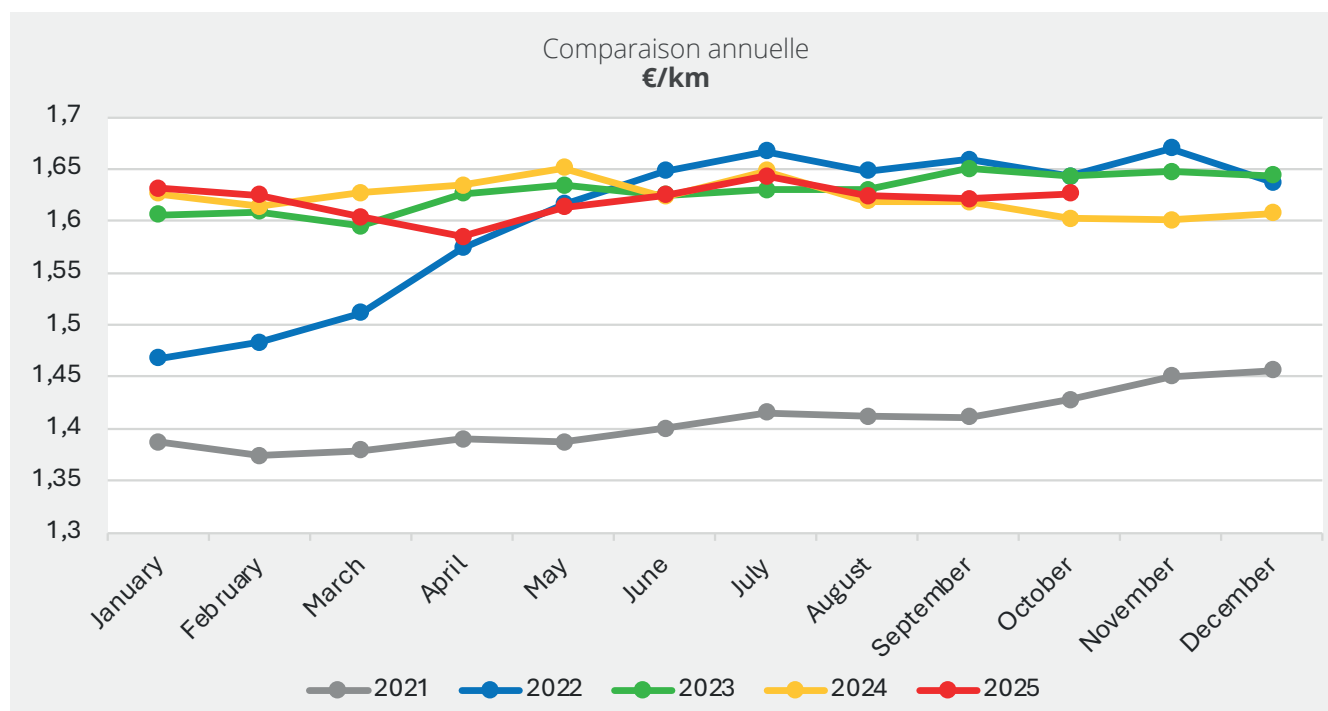
Comparaison de l'évolution des prix contractuels et des prix spot - Source | [UFI Freight Index](#) - Route France

- **L'indice Spot**, qui représente l'indice de référence des prix des transports non réguliers en France, progresse ce mois-ci de 1,20% mettant fin à une série de baisses depuis juillet. Le décrochage des prix non réguliers est généralement la marque d'une offre de transport supérieure à la demande. En octobre, la surcapacité de transport sur le marché français semble donc s'être considérablement estompée, signe que nous entrons dans la haute saison. En fin d'année, l'activité des entreprises augmente traditionnellement en fin d'année, sous l'effet d'événements comme le Black Friday et bien sûr les préparatifs de Noël. Cela entraîne une hausse significative des commandes et donc une certaine tension sur les capacités et les ressources pour gérer l'afflux. En conséquence, on constate traditionnellement une augmentation des prix de transport durant cette période.

- **L'indice Contract**, qui représente les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a baissé de 0,3%. Une évolution plutôt surprenante, d'une part car la tendance sur le long terme est à l'augmentation, ensuite parce que cela va à l'encontre de l'évolution gazole. La saison des appels d'offres a débuté. Il est possible que les grandes centrales d'achat, dans le contexte actuel de faible demande, exercent une assez forte pression. Les mois qui viennent, selon qu'ils confirment ou infirment cette tendance, diront si l'on entre dans une spirale au demeurant dangereuse, compte tenu du niveau des marges dans le transport routier de marchandises.

Le transport routier français toujours sur la corde raide

Dans un environnement marqué par la hausse des coûts et la faiblesse persistante des prix du transport, le secteur français du transport routier de marchandises se trouve dans un équilibre précaire. « Selon les indicateurs conjoncturels du secteur, la baisse de l'activité s'interrompt, mais aucun rebond n'est encore perceptible », estime la FNTR dans [sa note de conjoncture du 3^e trimestre 2025](#).



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

Nous constatons cette année une résistance des prix entre septembre et octobre. En 2023 et 2024, les prix étaient plutôt en baisse sur cette période et très stables jusqu'à la fin de l'année, comme si le phénomène de peak season s'était effacé. Cette année, nous assistons en quelque sorte à un retour à la normale. Mais malgré la croissance de l'indice, il est trop tôt pour parler d'un rebond. Car de nombreux signaux prêtent à la prudence.

L'inflation puis le ralentissement économique ont fragilisé les transporteurs routiers de marchandises, majoritairement des petits acteurs. Le niveau de défaillances d'entreprises reste important. Et les difficultés de trésorerie pèsent aussi sur les investissements. L'évolution du marché des lubrifiants en est un symptôme, avec des volumes particulièrement soutenus par le besoin de maintenir le parc vieillissant.

Dans ce contexte extrêmement tendu, les transporteurs surveillent de très près la moindre hausse des coûts. Ils étaient donc vent debout contre le projet de hausse de la fiscalité sur le biocarburant B100, prévu par le gouvernement dans le cadre du projet de loi de Finances 2026 (PLF 2026). Les députés ont finalement rejeté cette proposition, lors de son examen par la commission des finances de l'Assemblée nationale. Les transporteurs routiers devraient ainsi obtenir un répit bienvenu. Ce biocarburant est utilisé pour la transition énergétique des poids lourds à moteur thermique.

Autre nouvelle favorablement accueillie, même si l'échéance était un peu plus lointaine. Dans le cadre d'un accord sur la modification de la loi européenne sur le climat, annoncé le 5 novembre, le Conseil européen a introduit une disposition visant à reporter d'un an, du 1^{er} janvier 2027 au 1^{er} janvier 2028, l'intégration du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE 2).

La pression sur la décarbonation n'en reste pas moins constante, et multiformes. En France, par exemple, l'Autorité de la concurrence a publié le 30 octobre ses « orientations informelles » concernant la création d'une plateforme de collecte et de partage de données relatives à l'empreinte carbone des fournisseurs dans le secteur de la grande distribution. [Dans le cadre de ce projet baptisé LESS](#) (Low Emission Sustainable Sourcing), les fournisseurs volontaires des grandes enseignes (Carrefour, Leclerc, Intermarché, Casino, Lidl, etc.) pourront déposer sur la plate-forme les données concernant leurs émissions de CO₂, leurs trajectoires de réduction et la méthodologie employée. Les distributeurs disposeront, via cette base, d'une vision consolidée de leur empreinte carbone, y compris les émissions indirectes générées par leurs sous-traitants. Le texte ne vise pas spécifiquement le transport routier, mais celui-ci sera probablement invité à y contribuer parce que les émissions générées par les flux logistiques entrent dans le scope 3 des distributeurs. À moyen terme, cela pourrait accélérer la standardisation des indicateurs carbone dans les appels d'offres et dans le suivi des contrats. Toutefois, l'Autorité de la concurrence alerte : « les conditions d'accès à la plateforme doivent être conçues dans le respect des exigences d'objectivité, de transparence et de non-discrimination afin de garantir qu'elles ne constituent pas des obstacles injustifiés pour les plus petits fournisseurs ». Un enjeu particulièrement crucial dans le transport routier de marchandises.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Octobre 2025	Septembre 2025	Evolution M / M-1	Octobre 2024	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	96,7	95,8	+ 0,9%	97,0	- 0,3%
Indice CNR gazole professionnel	183,84	183,25	+ 0,32%	184,12	- 0,2%
Indice CNR LD EA	163,47	163,39	+ 0,05%	161,19	+ 1,4%



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.