

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Janvier 2026 | 

upply

FRANCE : QUASI-STABILITÉ DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN JANVIER

Les prix du transport routier de marchandises ont diminué de seulement 0,1% en janvier 2026, malgré la volatilité du gazole dans une économie atone. Les transports réguliers gardent le cap avec une croissance régulière et solide.

L'économie française devrait connaître une croissance du produit intérieur brut de 1% en 2026, après une hausse de 0,9% en 2025 et de 1,1% en 2024, [indique une note de conjoncture de l'Insee de décembre 2025](#). L'activité devrait notamment accélérer légèrement au premier semestre (+0,3% par trimestre), stimulée par une petite augmentation de la production manufacturière. L'activité dans la construction devrait en revanche enregistrer une baisse modérée, en raison d'une accalmie de l'investissement public local après les élections municipales.

La demande intérieure devrait continuer à porter la croissance en 2026. La consommation des ménages, en particulier, devrait progresser un peu plus vite, tout comme l'investissement des entreprises. En revanche, l'Insee anticipe une contribution négative du commerce extérieur à la croissance au premier trimestre 2026 (-0,4 point après +0,5 point) en raison du reflux des exportations aéronautiques et navales après les performances exceptionnelles du second semestre 2025.

L'économie française évolue dans un contexte international incertain et dans un contexte politique tendu. Il a fallu attendre le 2 février pour que le pays dispose enfin d'un budget pour 2026, une situation inédite qui reflète les profondes divisions politiques et les difficultés à trouver un compromis à l'Assemblée nationale. Le déficit public, bien qu'en légère baisse, reste élevé, à plus de 5% du PIB, un seuil jugé critique [par le gouverneur de la Banque de France](#). François Villeroy de Galhau a alerté sur les risques encourus si cette trajectoire n'est pas corrigée, soulignant la nécessité d'un budget crédible pour rassurer les acteurs économiques.

UN CLIMAT DES AFFAIRES STABLE

Malgré les incertitudes, l'économie se révèle assez résiliente. En janvier 2026, le climat des affaires est à son plus haut niveau depuis juin 2024. À 99, il s'établit presque à sa moyenne de longue période, avec toutefois des disparités importantes. À 105, il rebondit ainsi nettement dans l'industrie, atteignant son plus haut niveau depuis juillet 2022. En revanche, le climat des affaires est stable dans les services et le bâtiment, et se dégrade significativement dans le commerce de détail malgré une inflation maîtrisée : en janvier 2026, l'indice des prix à la consommation affiche un repli de 0,3% en glissement mensuel et une hausse de 0,3% en glissement annuel.

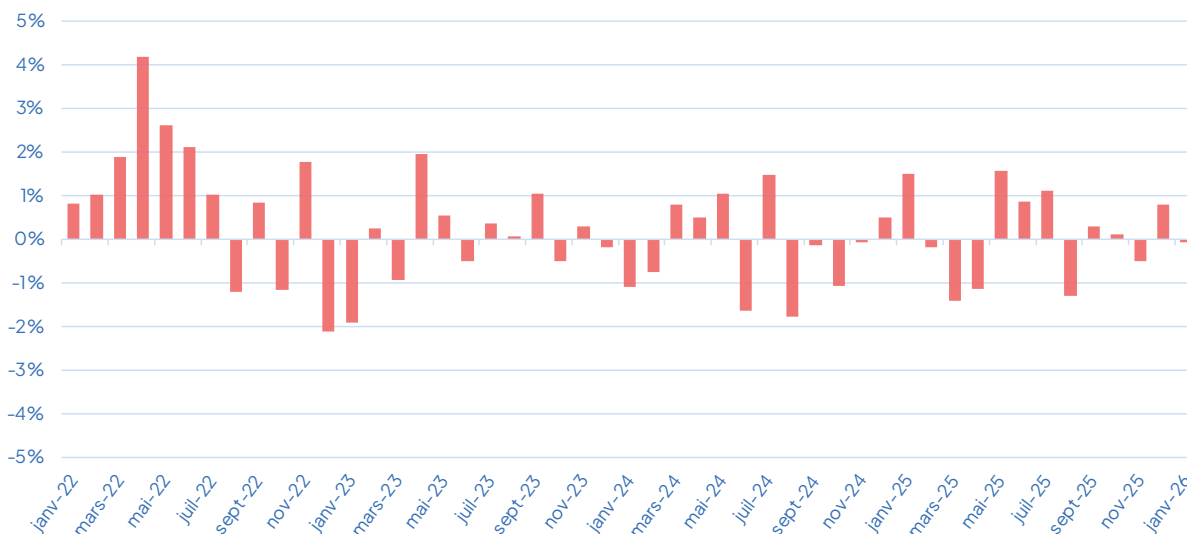
Il faut dire que les perspectives de l'emploi ternissent le tableau général : à 93, le climat de l'emploi perd 2 points par rapport à décembre 2025 et s'éloigne de sa moyenne de longue période. Par ailleurs, la suppression progressive des aides à l'embauche des apprentis pourrait entraîner la disparition de 64 000 emplois d'ici mi-2026, fragilisant davantage le marché du travail.

UN TRÈS LÉGER REcul DES PRIX DE TRANSPORT

Dans ce contexte, les prix du transport routier en France ont reculé d'un tout petit 0,1% en janvier 2026 par rapport à décembre 2025. Cette évolution semble refléter la fragilité persistante de l'économie française, caractérisée par une croissance modérée et une consommation des ménages en demi-teinte.

Ce léger repli peut également s'expliquer par la prudence des entreprises et des ménages qui, peu confiants dans l'avenir, préfèrent freiner leurs dépenses, ce qui pèse sur les volumes de marchandises à transporter. C'est une situation que l'on constate depuis plusieurs mois. Selon les dernières données publiées par le ministère des Transports, qui portent sur le troisième trimestre 2025, le transport routier intérieur de marchandises a reculé de 1,4% en France durant cette période, atteignant 41,5 milliards de tonnes-kilomètres, son point le plus bas depuis fin 2023. Alors que le transport pour compte d'autrui est resté quasiment stable, le transport pour compte propre a enregistré une forte baisse.

UFI Route France Évolution mensuelle (%)



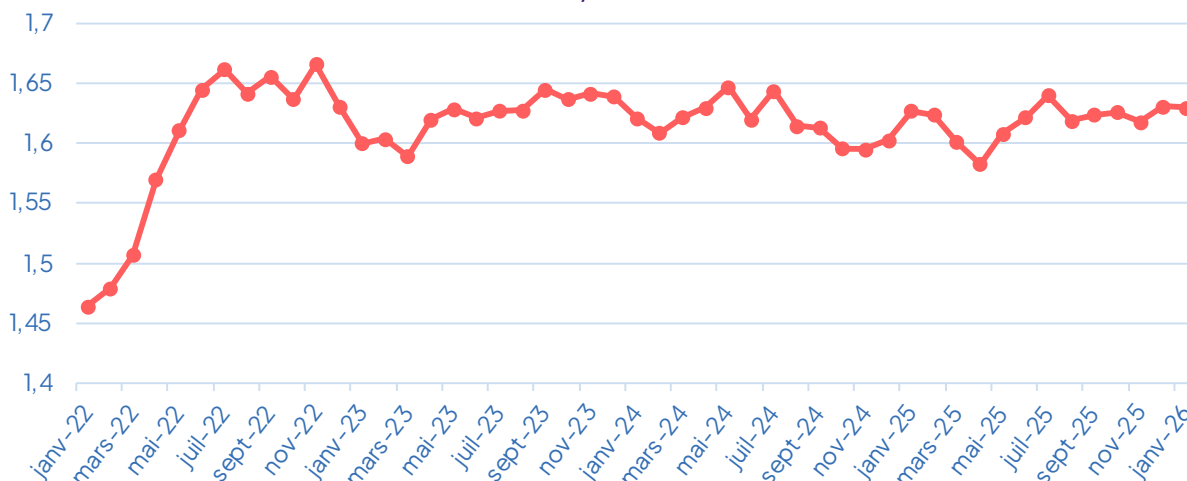
Source | Uply Freight Index - Route France

Les variations des coûts du transport routier dépendent étroitement des prix du carburant. Après une baisse marquée de 5,5% en décembre 2025, le prix du gazole professionnel a rebondi de 3,4% en janvier 2026, illustrant une volatilité persistante sur le marché.

Cette hausse en janvier se répercutera probablement sur les prix du transport routier avec un décalage d'un mois, conformément au mécanisme de répercussion retardé régulièrement observé. En janvier, la baisse de décembre semble en revanche n'avoir eu qu'un faible impact. Car nous pouvions raisonnablement attendre un repli des taux de fret supérieur à 1%.

En janvier 2026, la moyenne des prix de transport par kilomètre parcouru en France s'établit à 1,630 €, soit un dixième de centime de moins par rapport au mois précédent. Depuis août 2025, les prix oscillent avec constance entre 1,620 € et 1,640 € par kilomètre. Autrement dit, ils restent « flat », dans un contexte opérationnel et économique morose et incertain.

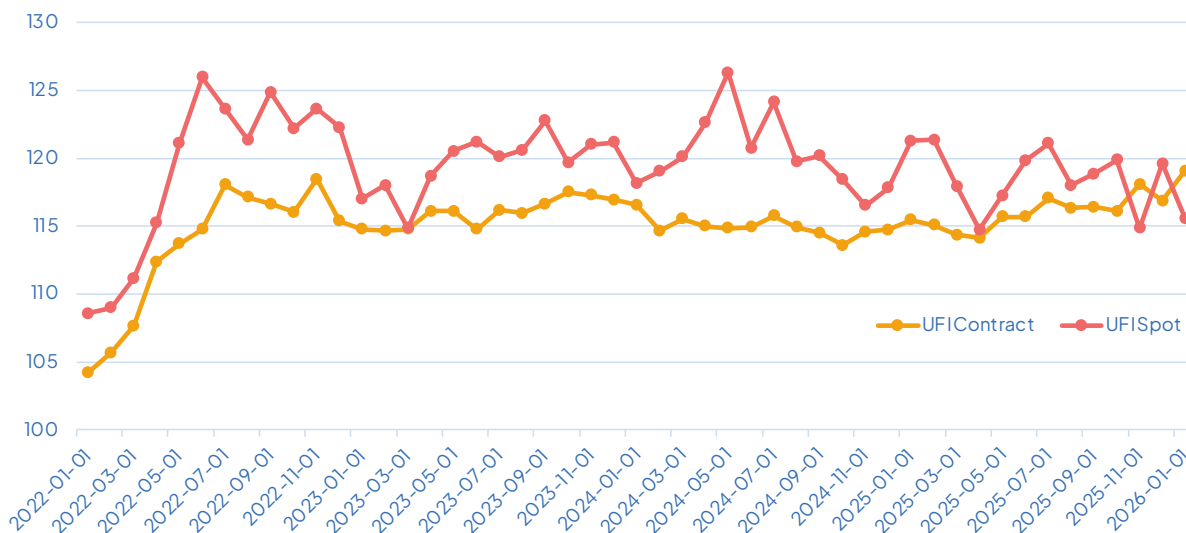
UFI Route France €/km



Source | Uply Freight Index - Route France

BONNE RÉSISTANCE DU MARCHÉ CONTRACTUEL

UFI Contract et UFI Spot
Base 100 : janvier 2019



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

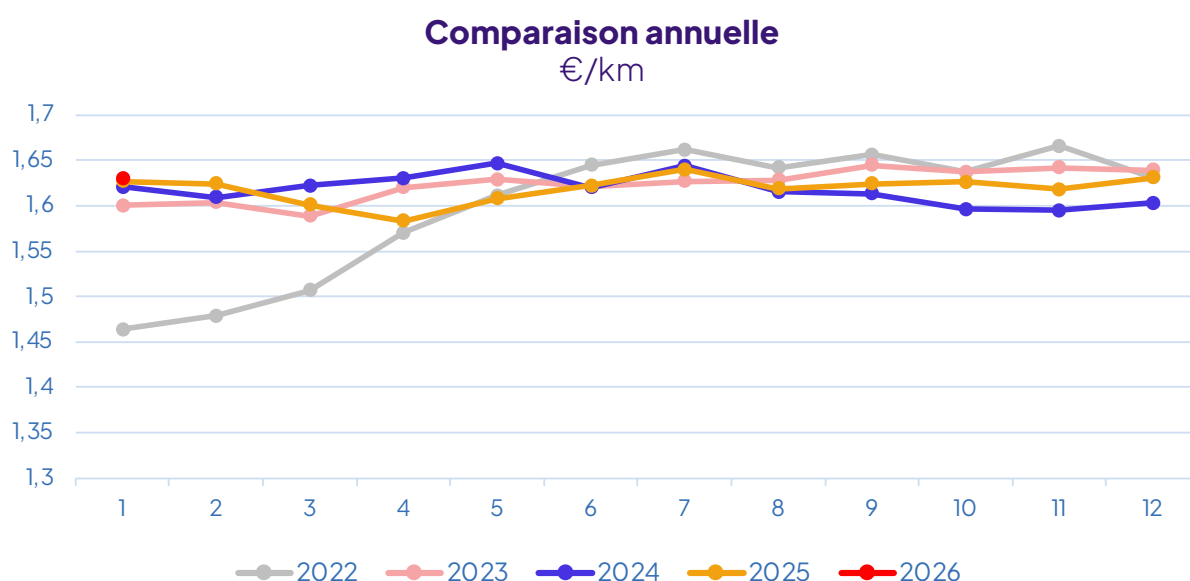
- L'indice CONTRACT, qui mesure les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a enregistré une hausse de 1,9% au mois de janvier, après un repli de 1,1% en décembre. Cette progression indique que la baisse observée précédemment était ponctuelle, l'indicateur retrouvant une évolution conforme voire supérieure à la hausse des coûts de l'énergie. Avec un niveau record de 119, l'indice affiche une augmentation de 2,4% par rapport à sa moyenne sur 1 an et de 3,2% par rapport à janvier 2025. La moyenne mobile sur 12 mois est en hausse constante, ce qui démontre une croissance solide et infirme les craintes d'un retournement de marché.

- L'indice SPOT représente l'indice de référence des prix en France pour les transports non réguliers. Celui-ci chute de 3,4% en janvier. Le décrochage des prix non réguliers est généralement la marque d'une offre de transport supérieure à la demande, ce qui n'est pas surprenant pour un mois de janvier. Les volumes à transporter sont généralement plus bas en cette période, et il est donc très habituel que l'indice dévise en janvier.

UNE SITUATION TOUJOURS DIFFICILE POUR LES TRANSPORTEURS

L'observation des prix de transport sur les 5 dernières années montre qu'après une nette remontée durant la période de forte inflation, les prix ont tendance à se stabiliser. L'année 2026 démarre ainsi sur une base assez similaire à 2025. La baisse des prix du carburant explique en partie l'accalmie.

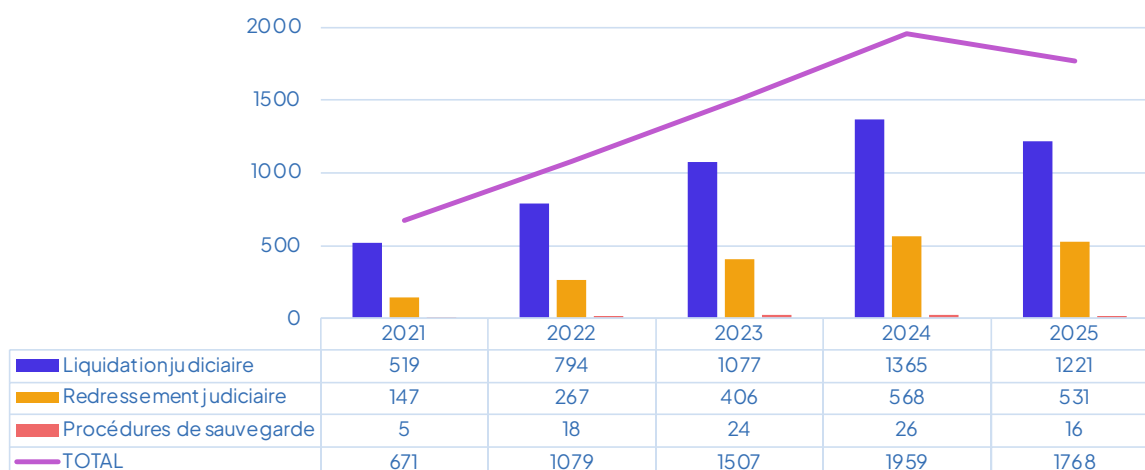
La modération de l'inflation a également contribué à une atténuation de l'augmentation des rémunérations des conducteurs. Néanmoins, les autres postes de coûts subissent toujours des pressions inflationnistes, ce qui pèse sur les marges des transporteurs.



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

En 2025, les défaillances d'entreprises de transport routier ont diminué de 9,7% par rapport à l'année précédente, selon les données du cabinet Altares. Elles restent néanmoins à un niveau élevé.

Évolution des défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises en France (2021-2025)



Source | [Altares](#)

LA DÉCARBONATION TOUJOURS AU CŒUR DES ENJEUX

La faiblesse des marges dans le transport routier n'est pas une nouveauté. Elle devient néanmoins cruciale à l'heure où les politiques publiques insistent sur une nécessaire accélération de la décarbonation de l'économie, et en particulier du transport puisque ce secteur constitue une source importante d'émissions de CO₂.

La [troisième Programmation Pluriannuelle de l'Énergie \(PPE\)](#), présentée le 13 février par le gouvernement pour la période 2026–2035, fixe un objectif de production électrique décarbonée compris entre 650 et 693 TWh par an en 2035, en lien étroit avec la croissance de l'électrification des usages. L'objectif est de passer d'un mix énergétique constitué d'environ 60% d'énergies fossiles importées en 2023 à un mix énergétique constitué d'environ 60% d'énergies bas-carbone en 2030. Le projet de [3^e Stratégie nationale bas carbone \(SNBC3\)](#), en cours de consultation après sa publication en décembre 2025, prévoit notamment d'atteindre le seuil de 50% de poids lourds électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030 (soit 10% du parc roulant).

Il reste du chemin à parcourir. En 2025, la part des véhicules électriques dans les immatriculations de poids lourds neufs a atteint 3,7% en France, selon les statistiques de l'ACEA. La proportion est légèrement plus élevée à l'échelle de l'Union européenne (4,2%). [Le projet de loi-cadre](#) relatif au développement des transports, présenté par le ministère des Transports le 11 février, cherche donc à stimuler l'investissement en créant un dispositif plus contraignant pour les chargeurs : « afin de répondre à l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des

transports, les donneurs d'ordre de prestations faisant l'objet d'un contrat de transport routier de marchandises ayant pour origine le territoire métropolitain sont soumis, jusqu'au 31 décembre 2035, à une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires lourds à émission nulle », indique l'article 18. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport routier, selon la trajectoire suivante :

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
0,5%	1%	2%	4%	6%	10%	15%	20%	25%	30%

Précisons cependant qu'il ne s'agit en l'état que d'un projet de loi, et que le contexte politique compliqué en France ne permet pas d'affirmer que le texte sera adopté rapidement.

Dans la stratégie de décarbonation du transport routier, l'électrification est donc privilégiée, tandis que les biocarburants sont réservés aux secteurs sans alternatives (aérien, maritime, agricole). L'État projette également d'activer d'autres leviers, à commencer par le report modal vers le ferroviaire et le fluvial. Une ambition affichée depuis plusieurs décennies sans grand succès. Enfin, la maîtrise de la demande (circuits courts, limitation des livraisons gratuites/rapides) et une logistique optimisée figurent également au programme. Une révolution pour le secteur, mais avec des défis majeurs d'application.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Janvier 2026	Décembre 2025	Evolution M / M-1	Janvier 2025	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	99,0	98,8	+0,2%	95,4	+3,8%
Indice CNR gazole professionnel	187,66	181,52	+3,4%	196,46	-4,5%
Indice CNR LD EA	165,06	163,09	+1,2%	165,13	-0,04%



Auteur

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.