

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Février 2026 | 

upply

TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS : CHUTE VIOLENTE DES PRIX EN FÉVRIER

Les prix du transport routier ont lourdement chuté de 1,6% en février, et le conflit en Iran vient maintenant alourdir les coûts et menacer la croissance. La stagflation qui vient pourrait être fatale à de nombreuses entreprises de transport.

Selon l'enquête mensuelle de conjoncture de la Banque de France publiée le 10 mars 2026, la croissance du produit intérieur brut en France pour le premier trimestre devrait osciller entre 0,2% et 0,3%, soutenue notamment par les services marchands. Toutefois, « cette prévision technique est soumise à un aléa baissier, lié au conflit au Moyen Orient, pouvant perturber les chaînes d'approvisionnement et augmenter les coûts de l'énergie sur le mois de mars », avertit la Banque de France.

UNE CROISSANCE INÉGALE

En février, la production industrielle a poursuivi sa progression à un rythme globalement conforme aux anticipations des chefs d'entreprise. On constate cependant des déceptions dans certains secteurs qui sont traditionnellement d'importants pourvoyeurs de flux pour le transport routier de marchandises. « Certaines activités enregistrent un repli ou une progression limitée, alors qu'une hausse plus marquée était attendue. C'est notamment le cas de l'automobile, pénalisée par la contraction du marché intérieur et des difficultés ponctuelles d'approvisionnement, ainsi que de la pharmacie et de la métallurgie », détaille [l'enquête de la Banque de France](#). À l'inverse, les secteurs de la chimie, des machines et équipements, et de la fabrication de produits informatiques électroniques optiques, soutiennent la croissance, tandis que la demande de composants reste dynamique, notamment dans les secteurs de la santé, des télécommunications et de la défense.

Dans le bâtiment, l'activité a progressé en février à un rythme supérieur à sa moyenne de long terme, mais les entrepreneurs anticipent un net ralentissement de l'activité en mars.

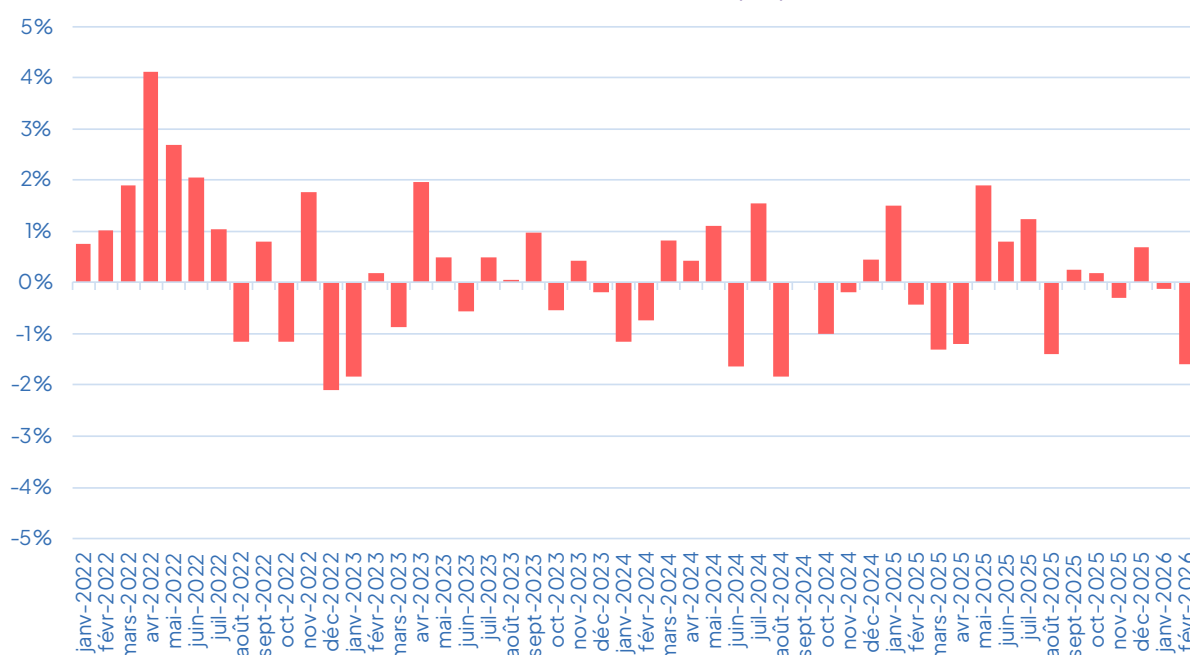
Les incertitudes et la morosité se reflètent dans le climat des affaires mesuré par l'Insee. En février, l'indicateur synthétique du climat des affaires en France a quasiment perdu deux points. À 97,4, il s'éloigne de sa moyenne de longue période. Il reste supérieur au seuil des 100 dans l'industrie mais inférieur dans le bâtiment, les services et le commerce de détail.

L'instabilité politique, depuis la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024, aggrave ce climat d'incertitude, poussant les acteurs économiques à l'attentisme. Les tensions géopolitiques, notamment les frappes américaines et israéliennes sur l'Iran, vont très probablement alimenter encore un peu plus l'incertitude et renforcer cet attentisme.

UNE DÉGRINGOLADE DES PRIX INÉDITE DEPUIS AOÛT 2024

Malgré la légère croissance, le marché du transport routier en France a dévalé une pente abrupte en ce début d'année, les prix s'effondrant de 1,6% en glissement mensuel. Ce n'est plus le léger repli constaté en janvier mais bien une véritable dégringolade. Un tel retrait n'avait pas été observé depuis août 2024.

UFI Route France
Évolution mensuelle (%)



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

Généralement, un fort recul est lié à une contraction de la demande mais aussi à une baisse des prix du gazole. C'était d'ailleurs le cas en août 2024.

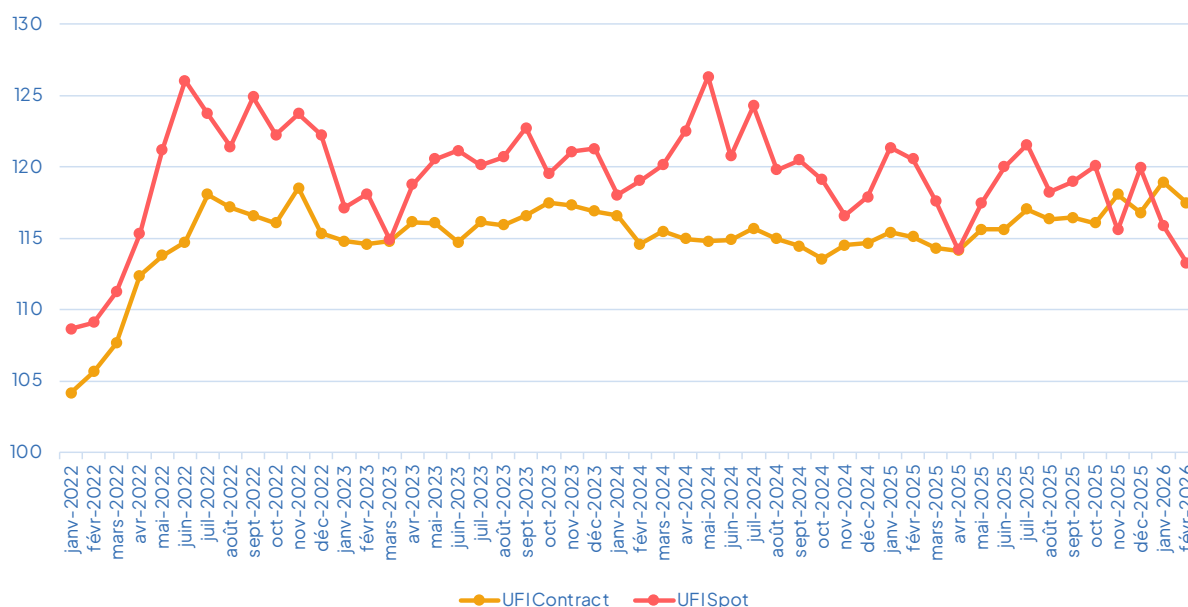
Mais aucun de ces facteurs n'a été observé en février. Le gazole professionnel a progressé de 3,0%, après avoir déjà augmenté de 3,4% en janvier. Dans le transport routier, les variations des coûts—et donc des prix—dépendent étroitement de l'évolution du prix du gazole professionnel. Nous nous attendions donc à une hausse des taux de fret dès février, liée au mécanisme de répercussion retardée.

Pourtant, contre toute attente, les prix du transport routier ont reculé. Une anomalie qui laisse les professionnels perplexes. Deux hypothèses principales sont avancées pour expliquer ce paradoxe :

- Une concurrence accrue entre transporteurs, poussés à baisser leurs tarifs pour conserver leurs parts de marché dans un contexte économique morose ;
- Une baisse de la demande, liée à un ralentissement de l'activité industrielle et commerciale en début d'année, comme l'indiquent les indices du climat des affaires qui perdent chacun trois points dans l'industrie et les services.

UNE ÉVOLUTION ASYNCHRONE SUR LES MARCHÉS SPOT ET CONTRACT

UFI Contract et UFI Spot
Base 100 : janvier 2019



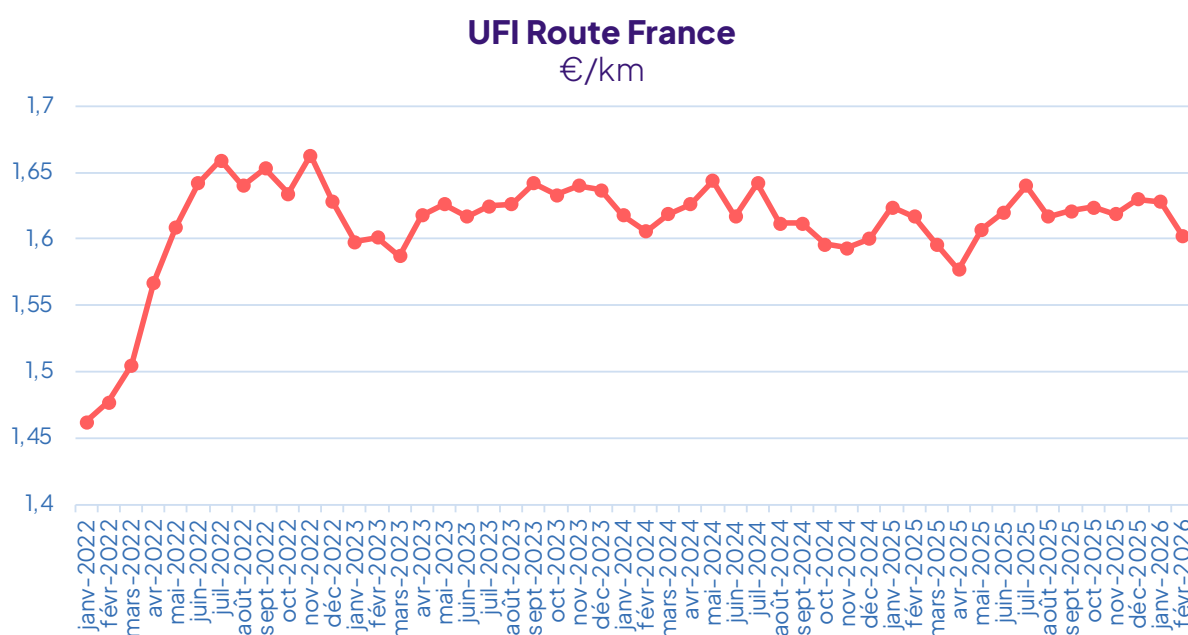
Source | [UPLY Freight Index](#) - Route France

- **L'indice SPOT**, qui représente l'indice de référence des prix du transport non régulier en France, a chuté de 2,2% en février après un repli de 3,4% en janvier. Le repli des prix non réguliers reflète un déséquilibre entre l'offre et la demande sur le marché du transport. Un phénomène assez classique au premier trimestre et qui se répète presque chaque année, les volumes à transporter étant traditionnellement moins élevés en début d'année, après les pics logistiques des fêtes de fin d'année. La tendance n'a donc rien d'exceptionnel. Toutefois, l'indice n'avait pas été aussi bas depuis l'année 2022, et la moyenne mobile SPOT sur 12 mois descend depuis plus d'un an : il ne s'agit donc plus d'une variation saisonnière mais d'une tendance de fond. Le marché est clairement orienté à la baisse de façon structurelle.

- **L'indice CONTRACT**, qui mesure les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, enregistre lui-aussi une baisse de 1,2% en février. En revanche, la moyenne mobile sur 12 mois continue de progresser d'environ 0,2% par mois, soit 2,4% sur 1 an. Contrairement à ce qui se passe sur le marché spot, on constate donc toujours une croissance des prix sur le marché contractuel à ce stade.

UNE TRÉSORERIE DÉGRADÉE

En février 2026, la moyenne des prix de transport par kilomètre parcouru en France est redescendue à 1,600 €, perdant presque 3 centimes par rapport au mois précédent. Depuis plusieurs mois, les prix semblaient osciller dans un tunnel compris entre 1,620 € et 1,640 € par kilomètre, comme si le marché hésitait entre stabilité et tension.



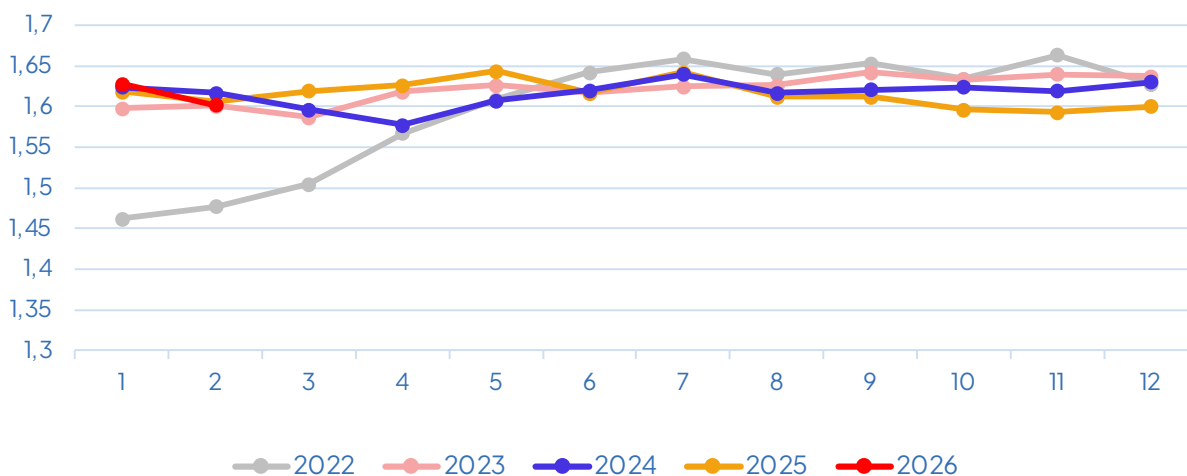
Source | [UPLY Freight Index](#) - Route France

La tendance de février fait craindre le début d'une tendance baissière plus marquée, fruit d'un déséquilibre profond entre l'offre et la demande dans le secteur. Une chose est sûre : à force d'additionner les mois à faibles volumes, le transport français est entré dans une période de grande fragilité.

Globalement, on constate une baisse des prix du transport de marchandises de presque 1% sur un an. Dans le même temps, l'inflation des prix LDEA (longue distance ensemble articulé) s'élève à +0,7%. On peut donc en déduire que les transporteurs dans leur ensemble ont subi une contraction de leur marge de 1,7%. Bien sûr, il s'agit d'une moyenne qui peut recouvrir des réalités différentes, mais de façon générale, la trésorerie des entreprises de transport routier s'est significativement dégradée. Cela rejait sur les rémunérations. Faute d'accord entre les organisations patronales et les syndicats à l'issue des négociations annuelles obligatoires, la grille des minima conventionnels, qui n'a pas été revalorisée depuis octobre 2023, restera identique en 2026.

Comparaison annuelle

€/km



Source | Upply Freight Index – Route France

UN CHOC EXTÉRIEUR AU PLUS MAUVAIS MOMENT

Dans ce contexte, le déclenchement du conflit en Iran est une très mauvaise nouvelle, pour les transporteurs routiers comme pour les chargeurs, avec une menace bien réelle de stagflation. Alors que la baisse des volumes est déjà là, les menaces inflationnistes sont de retour. Le blocage du détroit d'Ormuz par l'Iran, en riposte aux frappes militaires israélo-américaines, a immédiatement fait bondir les prix du pétrole, avec un baril projeté à plus de 100\$, et par voie de conséquence les prix du diesel.

Sur la première semaine du mois de mars 2026, le CNR observe une augmentation d'environ 20% du gazole professionnel. Cette hausse induit un renchérissement de plus de 4% en une seule semaine du coût de revient total d'un véhicule en longue distance.

Cette crise vient percuter un secteur déjà très ébranlé. Les PME-TPE, qui disposent d'un pouvoir de négociation moindre et de trésoreries souvent plus fragiles, sont particulièrement exposées. La stagflation qui se profile constitue une vraie menace pour leur survie. « Certaines entreprises envisagent, à raison, de mettre les camions à l'arrêt, refusant de travailler à perte. Des défaillances massives pourraient intervenir, entraînant une perte de souveraineté du pavillon France et des ruptures potentielles dans les chaînes logistiques », avertit la FNTR.

Les organisations professionnelles du secteur ont toutes interpellé le gouvernement, appelant notamment à l'instauration de mesures d'aide directe aux entreprises du transport routier, comme ce fut le cas en 2022 lors du conflit russo-ukrainien. À l'époque, l'État avait notamment mis en place une aide forfaitaire par véhicule.

Mais le « quoi qu'il en coûte » a laissé des traces, et avec un déficit budgétaire de 5,4% en 2025, les marges de manœuvre de l'État sont limitées. Pour l'instant, le gouvernement a explicitement exclu toute mesure financière directe, lors d'une réunion organisée le 17 mars à l'initiative de Philippe Tabarot, ministre des Transports et Maud Brégeon, porte-parole du Gouvernement et ministre déléguée chargée de l'Énergie. En revanche, il s'est dit prêt à étudier d'autres pistes, notamment des solutions concernant les plafonds d'encours carburants ou encore des reports de paiement des charges sociales, mais rien n'a été formellement décidé.

Les organisations professionnelles n'ont pas caché leur amertume et leur inquiétude à la sortie de cette réunion tant attendue. « Il faut vraiment apprécier le coût de l'inaction par rapport à ce que coûteraient ces aides », a souligné Jean-Marc Rivera, directeur délégué général de l'OTRE.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Février 2026	Janvier 2025	Evolution M / M-1	Février 2025	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	97,4	99,3	-1,9%	95,9	+1,6%
Indice CNR gazole professionnel	193,34	187,66	+3,0%	195,67	-1,2%
Indice CNR LD EA	166,29	165,06	+0,7%	165,19	+0,7%



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.