

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Mars 2026 | 

upply

LE TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS FACE AU CHOC DE LA GUERRE EN IRAN

Le transport routier français est au bord du gouffre, frappé de plein fouet par la flambée du gazole provoquée par le conflit au Moyen-Orient. Les aides d'urgence sont jugées dérisoires par les transporteurs.

Sans surprise, au mois de mars 2026, la France a été percutée par le choc de la guerre entre les États-Unis, Israël et l'Iran. Cette guerre, déclenchée fin février, a immédiatement fait flamber les prix de l'énergie, bousculant une économie française déjà fragile, ainsi que tout l'écosystème européen.

- Pour la zone euro, [dans son rapport intermédiaire](#), l'OCDE a revu à la baisse sa prévision de croissance, qui s'établit désormais à 0,8% en 2026 au lieu des 1,2% annoncés en décembre, tandis que l'inflation devrait atteindre 2,6%, contre 1,9% initialement prévus.
- En France, dans son scénario de base, [la Banque de France a également revu légèrement à la baisse la croissance du PIB en France](#), désormais prévue à 0,9%. L'inflation devrait quant à elle augmenter de 1,7% en 2026, sous l'effet des prix de l'énergie, après une hausse de 0,9% en moyenne annuelle en 2025. Toutefois, la Banque de France envisage également deux scénarios plus défavorables. La croissance du PIB resterait positive dans tous les cas de figure, mais l'inflation bondirait à 3,3% dans le scénario le plus pessimiste.

UNE NOUVELLE PÉRIODE DE GRANDE INCERTITUDE

Mars 2026 marque donc un véritable tournant, dont les conséquences sont déjà considérables pour l'économie en général et le transport routier en particulier. La hausse brutale des prix du pétrole et du gaz, directement liée aux tensions persistantes au Moyen-Orient, exerce une pression considérable sur le pouvoir d'achat des Français. Cette situation contribue à une reprise de l'inflation, qui affecte fortement les ménages. Déjà enclins à la prudence, ceux-ci voient leur niveau de confiance se détériorer : en mars, la confiance des ménages se replie légèrement. « À 89, l'indicateur qui la synthétise perd deux points et s'éloigne de sa moyenne de longue période », [indique l'Insee](#). La proportion de personnes anticipant une augmentation des prix atteint son niveau le plus élevé depuis 2022.

Dans ce contexte, la consommation, traditionnellement moteur de la croissance économique en France, demeure faible. Parallèlement, l'investissement des entreprises est freiné par un climat d'incertitude prolongée, illustrant la difficulté d'engager des dépenses dans un environnement aussi instable. Si la Banque de France table sur une légère progression du PIB au premier trimestre (entre 0,2% et 0,3%), cette croissance ne suffira pas à enrayer la hausse du chômage, qui devrait atteindre 8,1% au printemps. Le conflit au Moyen-Orient aggrave les tensions sur les coûts de production et perturbe les chaînes d'approvisionnement, limitant la capacité des entreprises à embaucher.

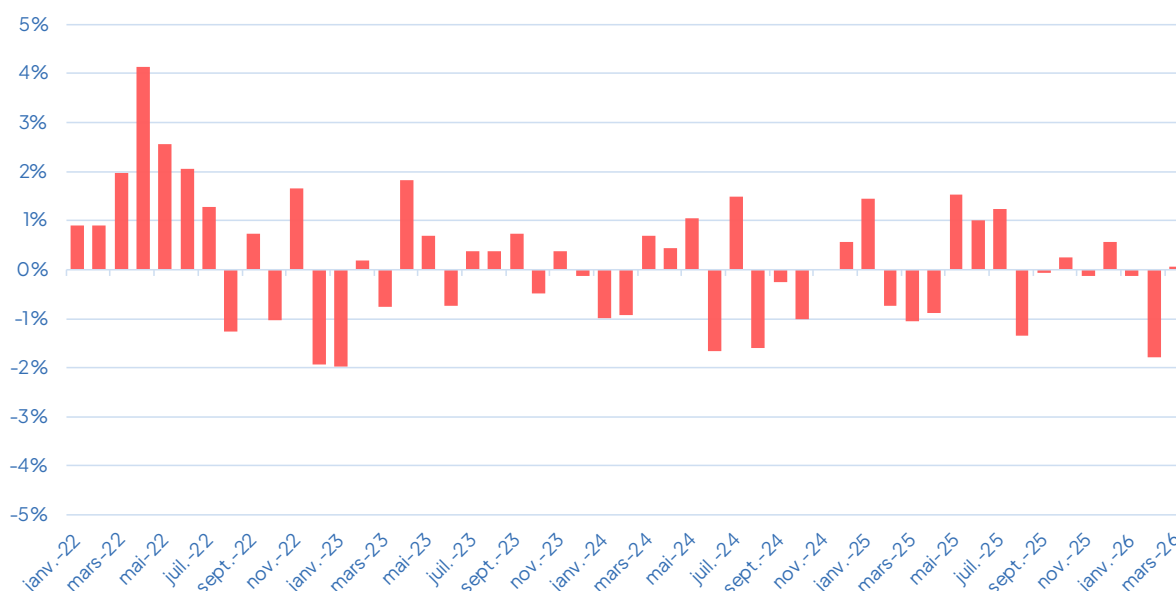
La France, comme l'Europe, subit de plein fouet les répercussions d'un conflit dont l'issue reste incertaine malgré la trêve précaire entre les belligérants annoncée le 7 avril dernier. Si la BCE exclut pour l'instant une nouvelle hausse des taux d'intérêt directeurs, la vigilance reste de mise. La capacité de l'économie française à absorber ce choc dépendra de la durée du conflit et de la réaction des pouvoirs publics. Le gouvernement, confronté à un déficit public persistant, supérieur à 5% du PIB, maintient pour l'instant sa ligne de rigueur budgétaire, mais la marge de manœuvre se réduit face à la dégradation du contexte international.

Une atténuation des tensions géopolitiques pourrait permettre un rebond en seconde partie d'année, mais le scénario d'une stagnation prolongée, voire d'une récession si le conflit s'enlise, n'est pas à écarter.

FLAMBÉE DES PRIX DU GAZOLE : DES IMPACTS TRÈS FORTS... À RÉPERCUSSION LENTE

Dans ce contexte, les prix du transport routier en France ont étonnamment stagné. Ils affichent une toute petite progression de 0,1% en mars 2026 par rapport au mois précédent. Malgré l'effolement des cours du pétrole, et leur répercussion quasi-immédiate sur le gazole à la pompe, la répercussion sur les prix du transport routier tarde donc à se manifester.

UFI Route France
Évolution mensuelle (%)



Source | Uply Freight Index - Route France

Les variations des coûts du transport routier dépendent étroitement de l'évolution du prix du gazole professionnel. À la demande du ministre des Transports, Philippe Tabarot, et des organisations professionnelles du transport routier, le Comité national routier (CNR), qui publie habituellement les indices gazole professionnel à un rythme mensuel, est passé à une périodicité bimensuelle. Ce suivi illustre l'amplitude et la brutalité de la hausse des prix du gazole. Pour la première quinzaine de mars, l'indice gazole professionnel a progressé de plus de 23%, passant de 193 à 238. Pour la seconde quinzaine, l'indice a encore augmenté de plus de 8%, grim pant à 258. Sur l'ensemble du mois, l'indice a enregistré une hausse de 28% ([voir les indicateurs p.9](#)).

Le CNR poursuit par ailleurs son relevé hebdomadaire des prix du gazole à la cuve acheté par les transporteurs routiers, constatant ainsi une augmentation de 31% entre la 4^e semaine de février et la 3^e semaine de mars. Le CNR précise l'impact de cette hausse du coût du gazole professionnel à la cuve au 19 mars sur le coût de revient total d'un véhicule :

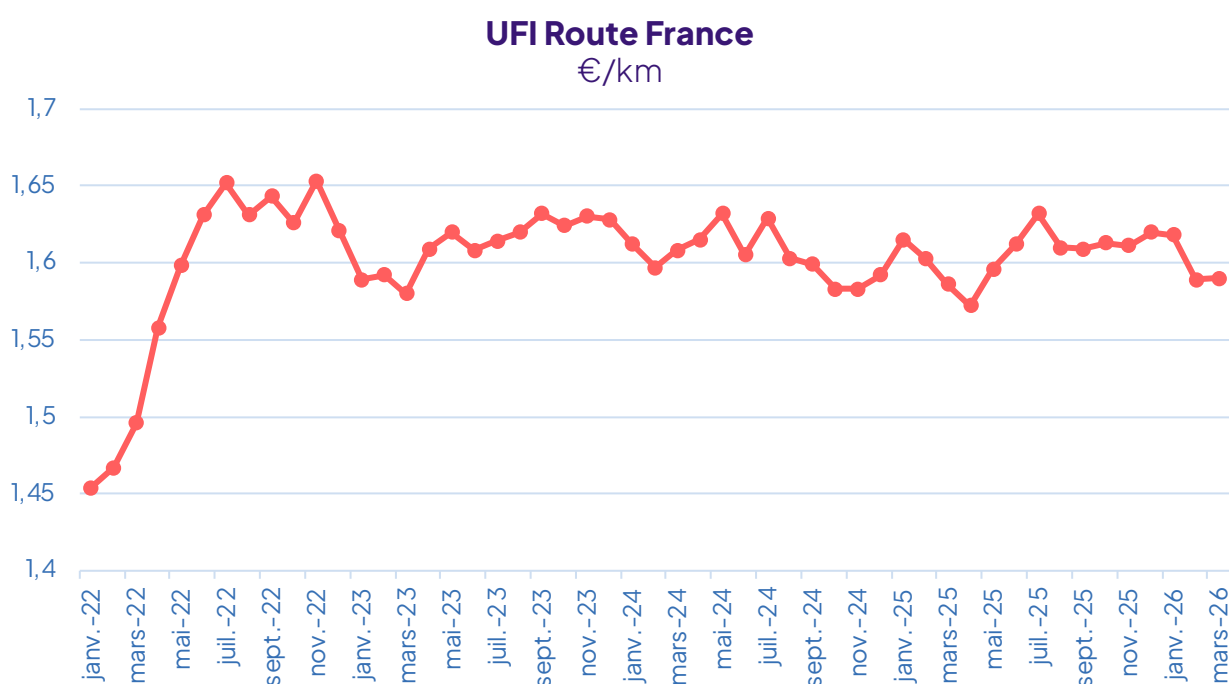
- Longue distance ensemble articulé : + 7,6%
- Régional ensemble articulé : + 7%
- Régional porteur : + 6%

Pour le Comité national routier, « ces indices ont vocation à faciliter des facturations plus fréquentes des prestations de transport routier dans un contexte de trésorerie des transporteurs asséchée par la crise ». Mais ce jour, les multiples augmentations du gazole constatées depuis le début de l'année 2026 (+37%) ne semblent avoir aucun impact sur les prix du transport. Bien au contraire, dans le même temps, les prix ont baissé de presque 2% alors que les coûts du transport se sont envolés de 9%. Ce sont donc 11 points de marge qui ont disparu.

La répercussion de la flambée des coûts du carburant subie au mois de mars se traduira très certainement dans les prix en avril, mais il y a fort à parier qu'elle ne couvrira pas l'entièreté de la hausse et des points de marges seront définitivement perdus pour les transporteurs.

DES AIDES GOUVERNEMENTALES JUGÉES « DÉRISOIRES FACE À L'URGENCE »

En mars 2026, la moyenne des prix de transport par kilomètre parcouru en France s'établit à 1,590 €, un prix sensiblement identique à celui de février à 1,589 €. Cette stagnation des prix face à l'explosion des coûts a fortement pesé sur la trésorerie des transporteurs, déjà fragilisés par des marges étroites. « Beaucoup de transporteurs ne tiendront pas jusqu'à la fin du mois pour appliquer l'indexation prévue dans leurs contrats », a prévenu [Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers](#).



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

Les organisations professionnelles ont interpellé le gouvernement mi-mars pour obtenir des mesures de soutien. Dans un premier temps, la réponse a été assez timide. « Le report de cotisations sociales, l'étalement des échéances fiscales ou encore le recours à des prêts constituent un premier pas pour répondre aux difficultés de trésorerie des entreprises. Toutefois, ces mesures demeurent très largement insuffisantes au regard de la crise actuelle », soulignait l'OTRE le 24 mars dans un communiqué.

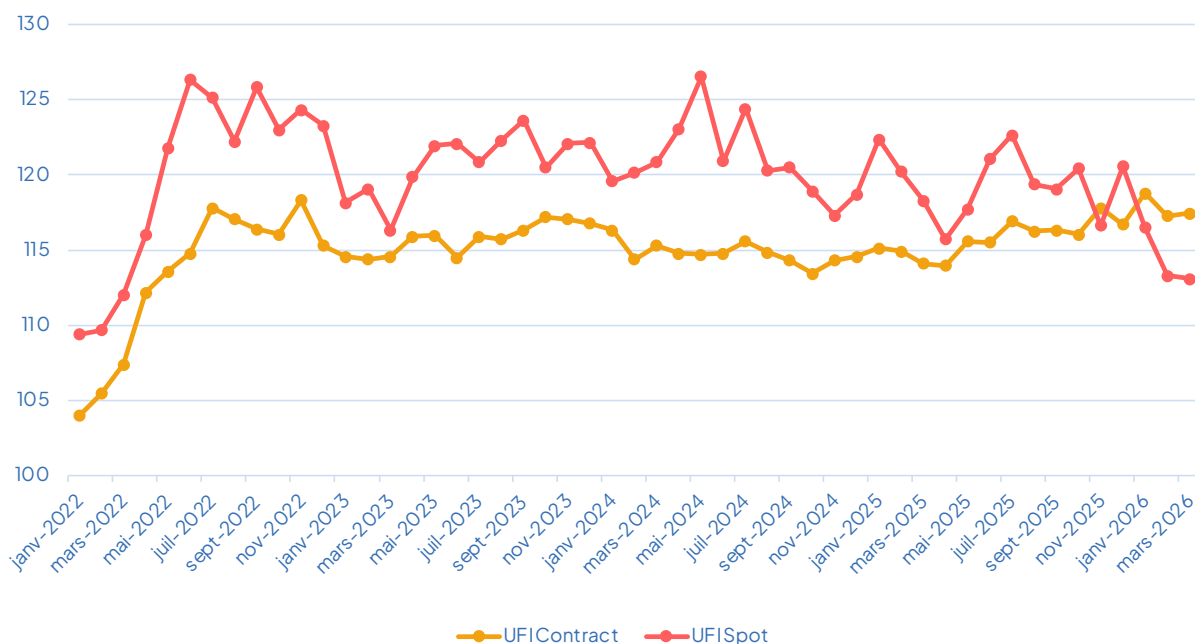
Face à la prolongation du conflit, le gouvernement a été contraint d'aller plus loin, malgré ses marges de manœuvre budgétaires réduites. Il a mis en place [un plan d'aides ciblées](#), incluant notamment une aide forfaitaire exceptionnelles allouée aux Très Petites Entreprises (TPE) et aux Petites et Moyennes Entreprises (PME) du secteur du transport routier. Cette mesure, équivalente à une aide de 20 centimes d'euro par litre de gazole, a pour objectif de soulager les trésoreries des entreprises les plus vulnérables face à la crise. Toutefois, son octroi est subordonné à la démonstration, par les entreprises bénéficiaires, de « difficultés majeures » directement imputables à la crise actuelle. Le dispositif représente une enveloppe budgétaire de 50 millions d'euros pour le mois d'avril, et son renouvellement dépendra de l'évolution du conflit.

Les ministères des Transports et celui des PME ont autorisé les transporteurs à intégrer [des clauses de revoyure dans leurs contrats](#) afin de répercuter une partie de la hausse du carburant sur leurs clients, notamment les acteurs de la grande distribution. Même si cette mesure offre une flexibilité accrue, elle a été critiquée pour son inefficacité immédiate. En effet, les transporteurs doivent patienter plusieurs semaines, voire plusieurs mois, avant de percevoir le paiement de leurs factures par leurs clients, ce qui exacerbe leurs difficultés de trésorerie.

Malgré les avancées, la FNTR et l'OTRE estiment que les montants alloués demeurent insuffisants au regard de l'ampleur de la crise, et que les critères d'éligibilité aux aides restent excessivement complexes. Par ailleurs, la possibilité de répercuter les hausses sur les clients ne constitue pas une solution viable pour les entreprises engagées dans des contrats à prix fixe ou présentant des marges bénéficiaires déjà très réduites. Enfin, le gouvernement a écarté toute hypothèse de réduction des taxes sur les carburants ou de blocage des prix, malgré les sollicitations répétées des professionnels.

ÉVOLUTION SIMILAIRE DES MARCHÉS SPOT ET CONTRACT

UFI Contract et UFI Spot
Base 100 : janvier 2019



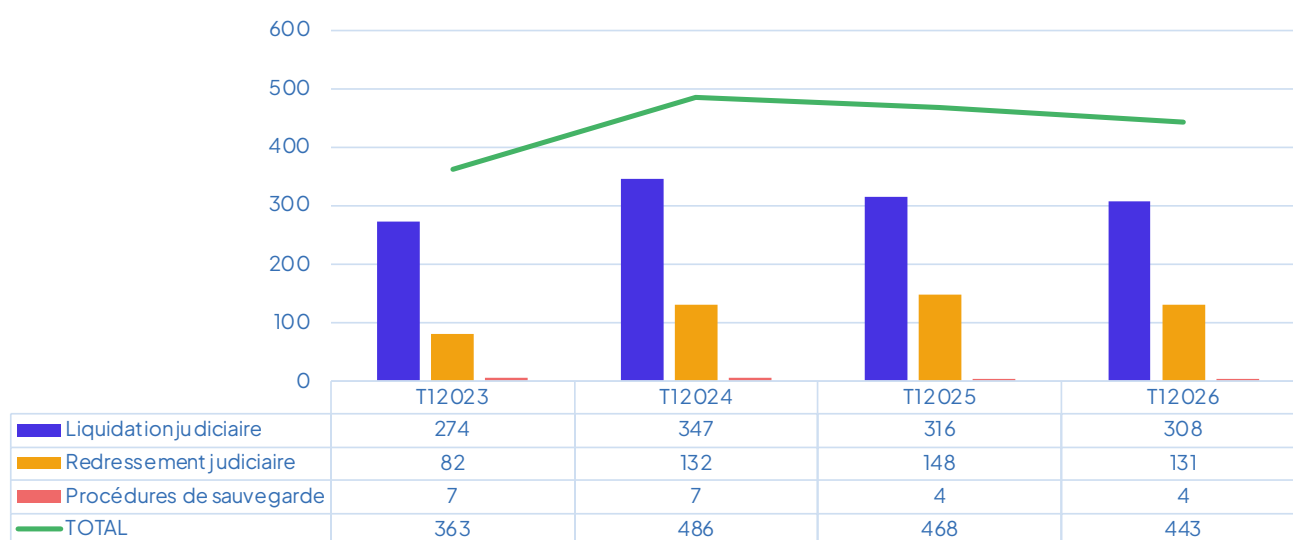
Source | Uply Freight Index – Route France

- L'indice CONTRACT**, qui mesure les prix contractuels entre chargeurs et transporteurs sur le marché français, a stagné au mois de mars (+0,1%). La tendance à l'augmentation régulière des prix depuis fin 2024 semble donc se gripper quelque peu. Nous sommes dans une période de contraction des volumes à transporter, en raison du ralentissement économique. Déjà en 2025, l'activité du transport routier de marchandises en France a reculé de 2,3% par rapport à 2024, s'établissant à 286,4 milliards de tonnes-kilomètres. Pour rappel, le pavillon français ne représente plus que 58% du total des marchandises transportées de la France vers la France, ce qui signifie que 42% est effectué par le pavillon étranger. Dans ces conditions de contraction, les chargeurs demandent un alignement des prix à leurs gros commissionnaires.

- L'indice SPOT** représente l'indice de référence des prix en France non réguliers. Il continue de baisser en mars, même si l'érosion se limite à 0,2%, ce qui semble surprenant dans le contexte de flambée des prix du gazole. Sur ce marché aussi, la répercussion de la hausse des coûts se révèle difficile. Le recul de l'activité internationale, notamment en Allemagne et dans les pays du Nord, persiste depuis 2024. Par conséquent, les flottes des pays d'Europe de l'Est, très actives sur ces marchés, cherchent de nouveaux débouchés, ce qui exacerbe la concurrence en France et la répercussion du choc énergétique dans les prix du transport. Il est possible que la baisse de l'indicateur continue, car aucun signe de reprise n'est annoncé Outre-Rhin.

Comme l'indique Jean-Thomas Schmitt, président de l'Union TLF, dans [un entretien à L'Opinion](#), les transporteurs français sont dans une fragilité extrême car ils ont décroché compétitivement face à la concurrence internationale : la part de marché du pavillon français est tombée de 90% à 58% en trente ans. Ils oscillent entre survie immédiate et investissements massifs nécessaires à la décarbonation du secteur. Dans ces conditions, il est évident que le rapport de force avec les chargeurs joue actuellement en leur défaveur. Certains transporteurs routiers n'hésitent pas à laisser leur camion au garage, plutôt que de rouler à perte. Mais la situation n'est évidemment pas tenable sur la durée. Après un pic en 2024, les défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises sont reparties à la baisse en 2025, mais en restant à un niveau élevé.

Évolution des défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises en France (T1 2023, 2024, 2025, 2026)



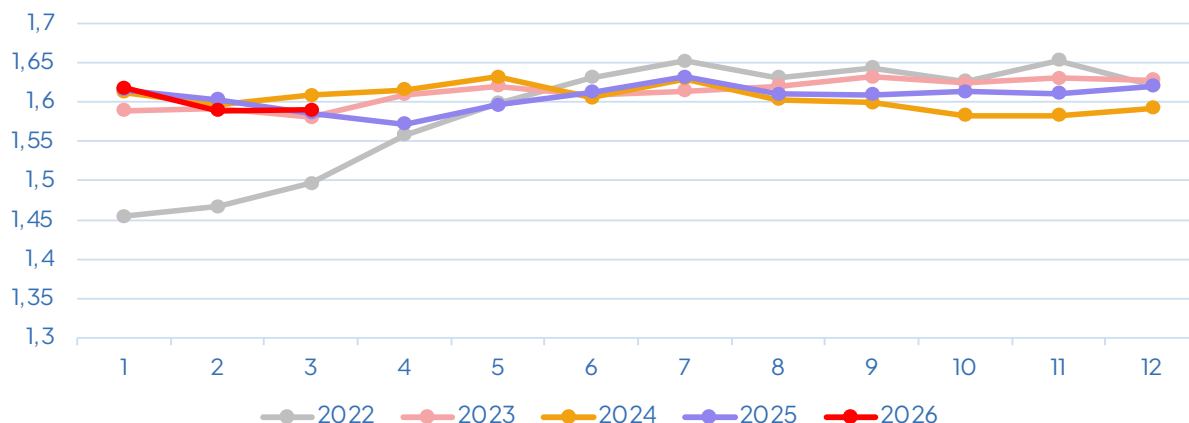
Source | [Altarex](#)

La crise actuelle risque bien de relancer une vague de faillites. Les difficultés n'épargnent personne. En mars, deux grands noms du secteur du transport routier de marchandises ont fait l'objet d'une liquidation judiciaire : Pedretti Distribution et Ziegler France, avec respectivement 390 et 1500 emplois supprimés. « La récente mise en liquidation judiciaire du groupe de transport Ziegler constitue un choc majeur pour l'ensemble du secteur du transport et de la logistique. Au-delà de l'impact direct sur les salariés de l'entreprise, cette situation entraîne des conséquences dramatiques pour des centaines de sous-traitants, principalement des TPE et des PME, déjà fragilisés par un contexte économique très difficile », [a averti l'OTRE dans un communiqué](#).

La comparaison annuelle des prix de transport entre 2026 et 2025 montre une quasi superposition des courbes au premier trimestre, témoignant d'une faible répercussion de la hausse des coûts sur l'ensemble du trimestre.

Comparaison annuelle

€/km



Source | Uply Freight Index - Route France

L'ÉLECTRIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER, UNE URGENCE RÉVÉLÉE PAR LA CRISE DU GAZOLE

La crise du gazole de mars 2026 a remis sur le devant de l'actualité le sujet de l'électrification du transport routier de marchandises. Hier perçue comme une contrainte environnementale, elle s'impose aujourd'hui comme une réponse pragmatique à une dépendance devenue insupportable, dans un contexte d'amélioration continue des technologies qui permet par ailleurs d'étendre les usages. Mais plusieurs points bloquants empêchent encore une transition massive vers l'électrique.

[Dans une contribution au plan d'électrification du transport routier de marchandises](#) publiée en mars 2026, l'OTRE liste trois enjeux majeurs :

- Le financement des véhicules
- Le déploiement du réseau de recharge
- La rentabilité du transport réalisé en électrique

Les TPE/PME de transport qui luttent déjà pour leur survie auront besoin d'un accompagnement financier conséquent pour franchir le cap. La crise actuelle pourrait cependant servir de catalyseur : face à l'imprévisibilité des prix du pétrole, l'électrification n'est plus une option verte, mais une nécessité économique.

Elle ne fera cependant pas sans une volonté politique claire et massive. Le projet de loi-cadre sur les transports, en cours de discussion au Parlement, semble encore bien timide par rapport à l'ampleur des enjeux.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Mars 2026	Février 2025	Evolution M / M-1	Mars 2025	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	96,9	97,5	-0,6%	96,7	+0,2%
Indice CNR gazole professionnel	248,08	193,34	+28,3%	186,93	+32,7%
Indice CNR LD EA	177,55	166,29	+6,7%	163,62	+8,5%



Auteur

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.