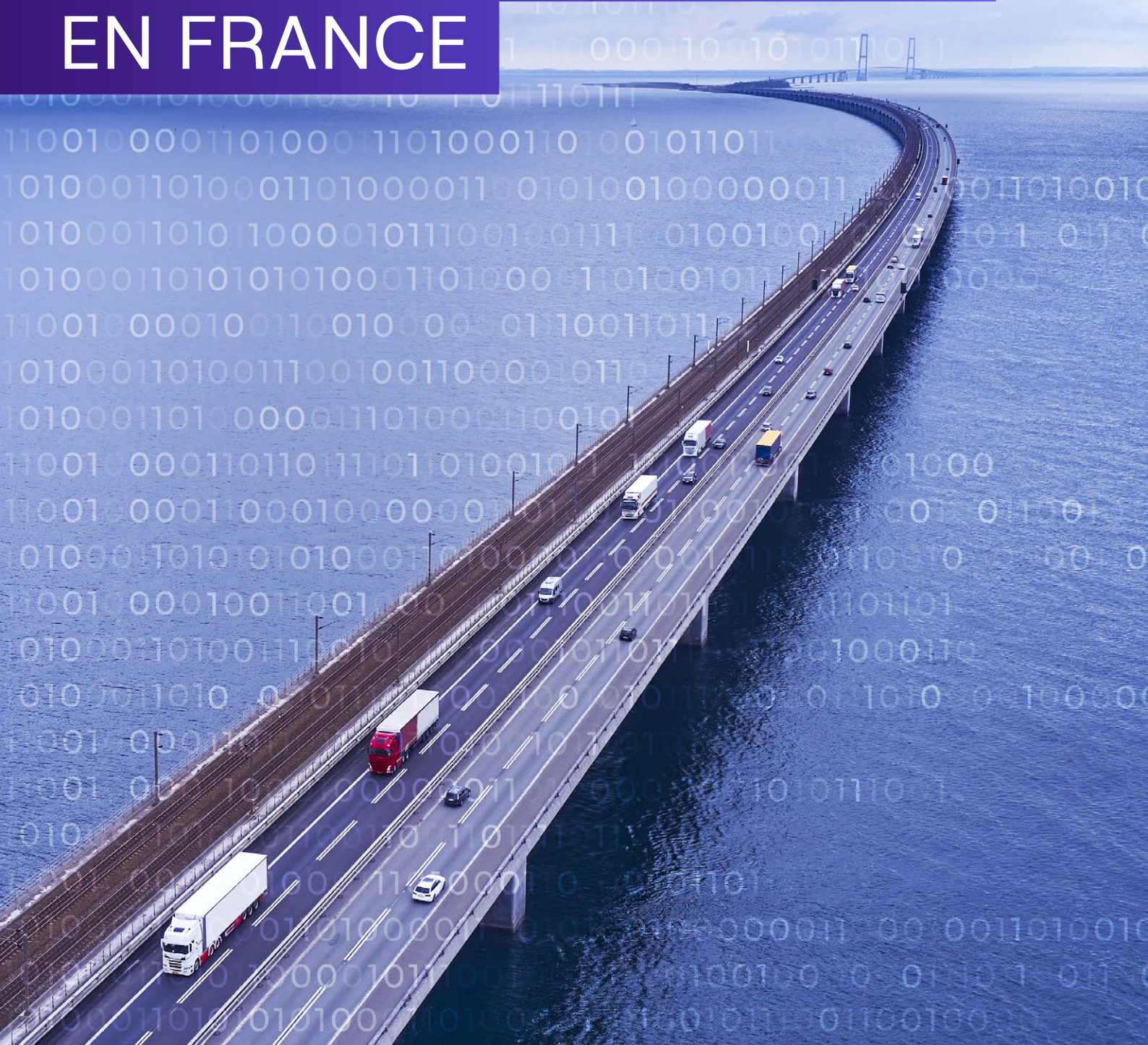


Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Mai 2026 | 

upply

FRANCE : LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER CONTINUENT DE GRIMPER

Les prix du transport routier ont augmenté de 1,9 % en mai 2026 par rapport au mois précédent, reflétant une répercussion au moins partielle des hausses de coûts subies par les transporteurs. Les petites entreprises rencontrent des difficultés accrues face à la concurrence des transporteurs internationaux, ce qui peut représenter un risque pour l'irrigation du territoire national.

LA FRANCE ENTRE CRISE INTERNE ET DÉFIS GÉOPOLITIQUES

Mai 2026 a souligné les dilemmes français : peut-on concilier résilience économique, cohésion sociale et adaptation à un monde de plus en plus instable ? Difficile apparemment sur un plan politique, car le dernier sondage réalisé par [le cabinet d'études et de conseils Elabe](#) a confirmé la crise de confiance envers le pouvoir en place, avec une défiance record de 74 % des Français et une popularité en chute libre pour l'exécutif.

Les mesures sociales, comme [le repas à 1 euro pour les étudiants](#), qui tentent d'atténuer les pressions sur le pouvoir d'achat, ou [la loi de simplification économique](#), promulguée fin mai pour alléger les démarches administratives pour les entreprises, n'ont pas eu les effets escomptés.

Montée de l'inflation

Sur le plan économique, la période a été marquée par l'accélération de l'inflation. Selon les données provisoires de l'Insee, les prix à la consommation ont augmenté de 2,4 % en mai 2026 en glissement annuel, après une hausse de 2,2 % en avril et de 1,7 % en mars. Cette tendance est nourrie par la hausse des prix de l'énergie et de l'alimentation. Le prix du gaz, notamment, a bondi de 15,4 %. Les entreprises, déjà fragilisées, subissent les répercussions des tensions géopolitiques au Moyen-Orient, qui perturbent les chaînes d'approvisionnement et font flamber les coûts énergétiques. En mai, les craintes d'une escalade régionale, avec des frappes ciblant des infrastructures pétrolières, ont renforcé la volatilité des marchés et pesé sur la confiance des investisseurs.

L'accord annoncé entre les États-Unis et l'Iran, qui devrait permettre un déblocage du détroit d'Ormuz, fait espérer un repli des prix de l'énergie. Les cours du pétrole ont d'ailleurs chuté au lendemain de l'annonce du protocole d'accord. Cependant, les prix ne vont pas renouer, en tout cas immédiatement, avec les niveaux que l'on connaissait avant le conflit. Le redémarrage des usines demandera en effet du temps.

Par ailleurs, à l'Est, le conflit en Ukraine reste un facteur d'instabilité durable, avec des conséquences directes sur la sécurité énergétique et les prix des matières premières en Europe.

Pessimisme persistant des milieux économiques

L'indicateur synthétique du climat des affaires reflète une morosité persistante, enregistrant son 4^e mois consécutif de baisse en mai pour s'établir à 93,6. Il s'installe ainsi durablement en deçà de son niveau moyen puisque la barre des 100 n'a pas été franchie depuis mars 2024.

Dans le détail, on constate une dégradation significative sur le segment constitué du commerce de détail et du commerce et de la réparation automobile, qui « résulte principalement du nouveau recul marqué du solde relatif aux intentions de commandes », souligne l'Insee. L'indice s'établit à 89, en baisse de 5 points. La situation reste aussi préoccupante dans les services avec un indice à 93 (-1 point), c'est-à-dire « son plus bas niveau depuis mars 2015, hors période de crise sanitaire », précise l'Insee.

Dans le bâtiment et le commerce de gros, l'indice s'améliore légèrement tout en restant en dessous de la barre des 100. La vraie lueur d'espoir vient de l'industrie, où le climat des affaires progresse de 2 points à 102, grâce à « l'augmentation marquée du solde d'opinion sur la production passée ». La Banque de France, dans son [enquête mensuelle de conjoncture du mois de mai](#), relève également « une croissance de la production industrielle soutenue, au-dessus des anticipations des chefs d'entreprise exprimées en avril et de leur moyenne de long terme ». La progression est particulièrement dynamique dans les équipements électriques et l'aéronautique et bien orientée dans les produits informatiques-électroniques optiques, tirés par le secteur de la défense, ajoute la Banque de France.

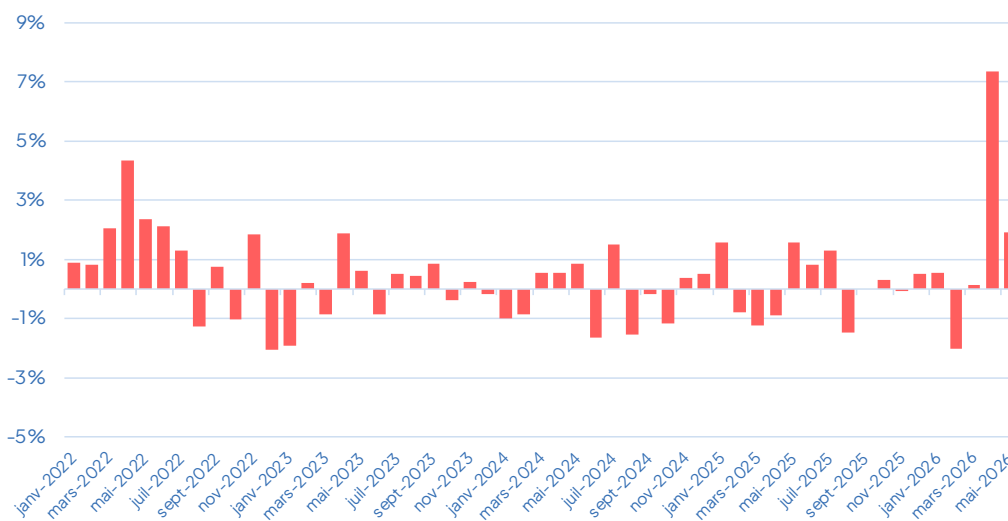
| Indicateurs du climat des affaires | | | | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|-----------|------------|-----------|
| | Janvier 2026 | Février 2026 | Mars 26 | Avril 2026 | Mai 2026 |
| Industrie | 105 | 102 | 99 | 100 | 102 |
| Bâtiment | 97 | 96 | 96 | 96 | 97 |
| Services | 99 | 96 | 96 | 94 | 93 |
| Commerce de détail | 99 | 98 | 100 | 94 | 89 |
| Commerce de gros | 100 | | 95 | | 96 |
| Indice global France | 99 | 97 | 97 | 94 | 94 |

Source | Climat des affaires - mai 2026, Insee

DES PRIX DE TRANSPORT À DES NIVEAUX INÉDITS

Si l'on compare les hausses mensuelles d'avril et de mai 2026, on peut dire que les prix du transport routier en France ont « modérément » augmenté en mai avec une hausse de 1,9 %, contre 7,4 % enregistrée en avril. Mais attention à l'effet d'optique ! Depuis janvier 2022, il s'agit tout de même de la 6^e plus forte hausse constatée sur un mois. Outre celle du mois dernier, les quatre autres plus fortes hausses des prix du transport sur un mois ont été signalées en 2022, de mars à juin, provoquées par l'effet cumulé du déclenchement de la guerre en Ukraine et le retour de l'inflation dans la période immédiate post-covid.

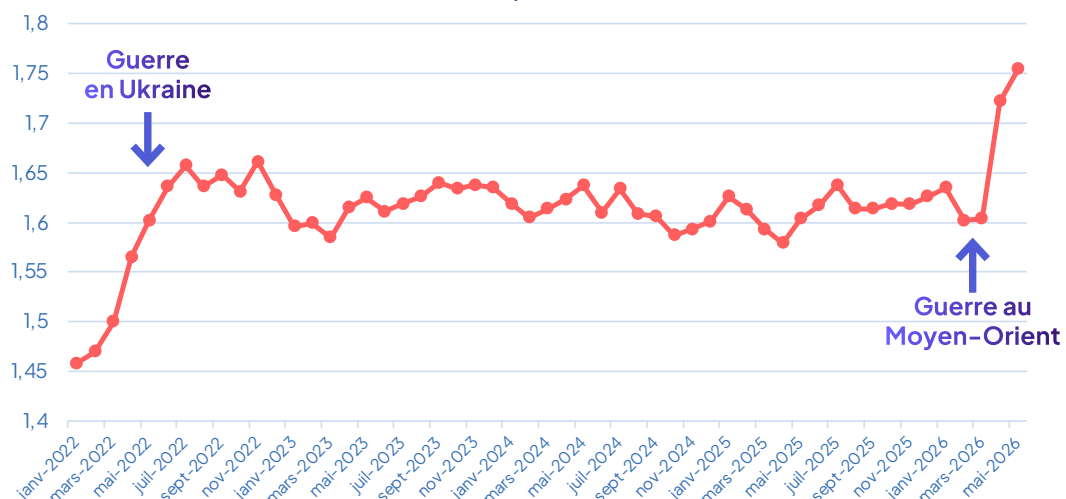
UFI Route France
Évolution mensuelle (%)



Source | Uply Freight Index - Route France

Les prix du transport établissent ainsi un nouveau record, atteignant 1,755 € par kilomètre roulé. Ils évoluent désormais à des niveaux jamais vus : le plafond des 1,700 € est largement percé et ils se trouvent maintenant plus proches des 1,800 €. On assiste en quelque sorte à la reproduction du scénario 2022.

UFI Route France
€/km

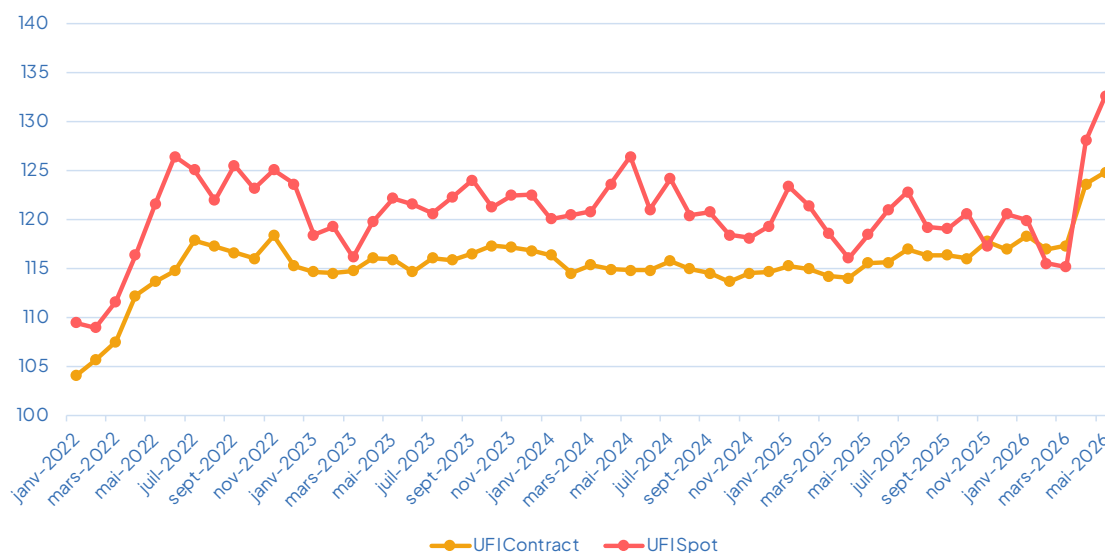


Source | Uply Freight Index - Route France

En 2022, la hausse du gazole liée à l'invasion de l'Ukraine avait fortement réduit les marges du transport routier européen, nécessitant des aides importantes. En 2026, un choc similaire survient, mais les aides publiques sont plus restreintes, en particulier en France où les marges de manœuvre budgétaires sont très restreintes.

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 progressé de moins de 1 % en mai, moitié moins que l'indice UFI. Comme en avril, cela indique que les prix contractuels ont moins progressé que les coûts en mai. La marge et la trésorerie s'effritent encore un petit peu plus.

- **L'indice SPOT** représente l'indice de référence des prix en France non réguliers. Il enregistre une hausse notable en mai : +3,5 %.

ALERTE ROUGE POUR LES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Bien que le gazole ait baissé de 7,2 % par rapport à avril ([voir les indicateurs p.7](#)), il pèse toujours lourdement sur les coûts du transport routier de marchandises. Le Brent a atteint plus de 120 US\$ le 29 avril et est resté sur des niveaux très hauts en mai, ne repassant en dessous des 100 US\$ qu'à la fin du mois.

La mécanique de répercussion retardée des variations du gazole a fonctionné. L'augmentation des prix d'avril, avec un gazole professionnel en hausse de 8,6 %, a donc été répercutée sur mai.

Malgré cela, les transporteurs français subissent une dégradation nette du climat des affaires, plus marquée que dans le reste de l'économie. Les dirigeants décrivent une activité atone, avec un PIB qui a stagné au premier trimestre 2026 et une croissance du stockage et de l'entreposage limitée à +1,4 % en 2025. Pire : les charges d'exploitation (énergie, salaires, loyers) grimpent plus vite que les prix pratiqués, comprimant les marges. Dans ce contexte, la flambée du gazole achève de fragiliser un secteur déjà sous tension. Sans rebond, l'équilibre financier de nombreux transporteurs est menacé.

Indice du climat des affaires dans le transport routier de marchandises en France – Mai 2026

| | | | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Perspectives générales | -19 | -18 | -23 | -36 | -32 |
| Activité passée | -6 | -4 | -11 | -13 | -9 |
| Activité prévue | -7 | -16 | -6 | -23 | -17 |
| Demande prévue | -10 | -19 | -16 | -28 | -11 |
| Effectifs passés | -6 | -6 | -18 | -20 | -12 |
| Effectifs prévus | -7 | -14 | -12 | -7 | -22 |
| Indice global | 100 | 96 | 98 | 91 | 95 |

Source | [Climat des affaires dans les services – mai 2026](#), Insee

Des aides plutôt maigres

Le Premier ministre Sébastien Lecornu a annoncé le 21 mai la prolongation des aides forfaitaires pour les secteurs économiques impactés par la hausse des prix des carburants, notamment le transport routier de marchandises, ainsi que le doublement de la prime carburant pour les salariés.

Pourtant, les professionnels jugent ce dispositif insuffisant. Dans [un communiqué](#) publié dans la foulée des annonces, l'OTRE indique que « l'aide accordée aux transporteurs ne constitue nullement une remise de 20 centimes par litre à l'achat de carburant, mais une aide forfaitaire par véhicule ».

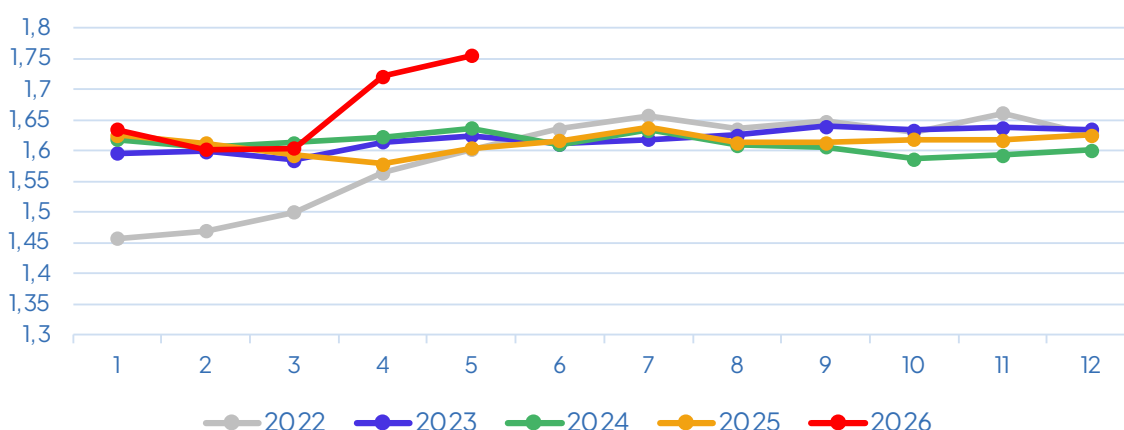
Elle déplore par ailleurs les freins qui grippent ce système : « le décret du 17 avril 2026, encadrant les conditions de versement de cette aide, n'est entré dans sa phase opérationnelle que le 12 mai, avec l'ouverture du portail de l'ASP. À ce jour, les aides n'ont toujours pas été versées aux entreprises, elles ne le seront que début juin ».

L'OTRE précise enfin qu'une majorité d'entreprises ne pourra pas bénéficier de cette première aide, « en raison de critères d'éligibilité inéquitables et discriminants, privant environ 80 % des entreprises de l'accès aux aides supérieures à 5 000 € ».

Un risque systémique pour la logistique française

La question principale dépasse désormais la rentabilité sectorielle pour concerner la résilience de la logistique nationale. Les grands groupes parviennent encore à absorber les chocs. En revanche, si les prix des carburants restent élevés et que les marges sont faibles, de nombreuses TPE et PME de transport risquent de disparaître dans les années à venir, favorisant une substitution par des transporteurs européens. Oren cas de crise, la maîtrise des flux est un élément clé de la souveraineté et de la sécurisation des approvisionnements, comme l'a montré la pandémie de Covid-19. Aujourd'hui, la concentration des dessertes vers les axes rentables s'accélère, ce qui relance la crainte de voir émerger de véritables « déserts logistiques ».

Comparaison annuelle
€/km



Source | Uply Freight Index - Route France

La comparaison annuelle sur 5 ans montre qu'après la flambée de 2022, les prix se sont stabilisés mais sans jamais redescendre au niveau constaté avant la pandémie et la guerre en Ukraine. Il sera donc intéressant de suivre attentivement cette courbe dans les mois qui viennent pour voir si elle redescend ou si elle se stabilise aux alentours d'un nouveau plateau oscillant entre 1,70 €/km et 1,80 €/km, au lieu de la fourchette 1,55 €/km-1,65 €/km qui prévalait depuis trois ans.

Un renchérissement durable des énergies fossiles pourrait en tout cas renforcer l'attractivité des solutions alternatives, et notamment électriques.

De plus en plus de transporteurs proposent d'ailleurs des solutions de transport en camion électrique orientées pour du trafic régional, le prix étant devenu compétitif par rapport aux camions thermiques (gazole, bioéthanol ou autres). Dans la continuité de son plan d'électrification présenté en avril 2026 ([voir notre baromètre Route d'avril 2026](#)), l'État a annoncé [des mesures de soutien à l'électrification des poids lourds et des véhicules utilitaires](#). Pourtant, les obstacles restent de taille : coût prohibitif dans un contexte de marges faibles, réseau de recharge insuffisant et autonomie limitée. L'adoption massive nécessitera des investissements publics plus convaincants.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

| INDICATEURS | Mai 2026 | Avril 2026 | Evolution M / M-1 | Mai 2025 | Evolution sur 12 mois |
|----------------------------------|----------|------------|-------------------|----------|-----------------------|
| Indice Insee Climat des affaires | 93,6 | 94,1 | -0,5 % | 95,5 | -2,0 % |
| Indice CNR gazole professionnel | 250,00 | 269,49 | -7,2 % | 174,88 | + 43,0 % |
| Indice CNR LD EA | 178,12 | 182,03 | -2,15 % | 161,31 | +10,4 % |



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.