

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Août 2026 | 

upply

FRANCE : STAGNATION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN AOÛT

En août 2026, le carburant a bondi de près de 10% mais les prix du transport routier ont stagné, fragilisant la trésorerie des entreprises du secteur.

Août 2026 est le mois le plus chaud jamais mesuré dans le monde, et la France n'a pas été épargnée. Les canicules à répétition (83 jours sur 92 entre le 1^{er} juin et le 31 août), la sécheresse consécutive (80% du territoire sous restriction d'eau) et les incendies monstres ont traumatisé les populations locales et perturbé l'économie.

Certes, l'indicateur synthétique du climat des affaires, calculé par l'Insee à partir des réponses des chefs d'entreprise des principaux secteurs d'activité marchands, s'est amélioré au mois d'août : à 99, il gagne un point par rapport à juillet et enregistre un troisième mois de hausse consécutif, principalement grâce à des perspectives de production favorables dans l'industrie et à une amélioration dans l'ensemble constitué du commerce de détail et du commerce et de la réparation d'automobiles.

Mais une fois encore, l'inflation s'est invitée à la table des Français, poussée par la guerre au Moyen-Orient. Selon l'Insee, [les prix à la consommation](#) ont augmenté de 2,4% en août en glissement annuel, principalement en raison de la flambée des prix de l'énergie (+16,7%), et en particulier des produits pétroliers. Les produits frais affichent également une hausse significative de 5,8%. L'augmentation de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) a atteint 2,7%, confirmant une pression inflationniste qui pèse sur le pouvoir d'achat.

LE TRANSPORT ROUTIER EN PREMIÈRE LIGNE DANS LA CRISE

Pour les entreprises aussi, l'augmentation des prix des énergies est source d'inquiétude, et l'activité des transporteurs routiers est évidemment particulièrement exposée, compte tenu du poids du carburant dans les coûts. Cette inquiétude transparaît dans l'indice du climat des affaires dans le transport routier de marchandises, en repli de 1,7 point en août par rapport au mois précédent, notamment en raison d'une forte dégradation des perspectives concernant l'évolution du chiffre d'affaires et celle de la demande.

Indice du climat des affaires dans le transport routier de marchandises en France								
Principaux indicateurs	Jan. 26	Fév. 26	Mars 26	Avril 26	Mai 26	Juin 26	Juil. 26	Août 26
Perspectives générales	-13,1	-17,4	-22,3	-37,5	-34,8	-28,2	-17,6	-22,5
Activité passée	-16,8	-1,7	-10,1	-11,3	-13,0	7,7	3,2	1,7
Activité prévue	-4,7	-10,6	-8,7	-17,8	-16,1	-14,5	-11,7	-15,1
Demande prévue	-8,2	-13,2	-15,4	-28,5	-17,3	-26,2	-10,7	-17,6
Effectifs passés	-8,6	-1,6	-18,8	-15,7	-13,4	-16,8	-10,6	-1,9
Effectifs prévus	-9,7	-14,1	-13,0	-16,7	-19,4	-13,6	-7,5	-3,9
Indice global	100,8	98,9	97,1	91,1	93,8	94,5	99,6	97,9

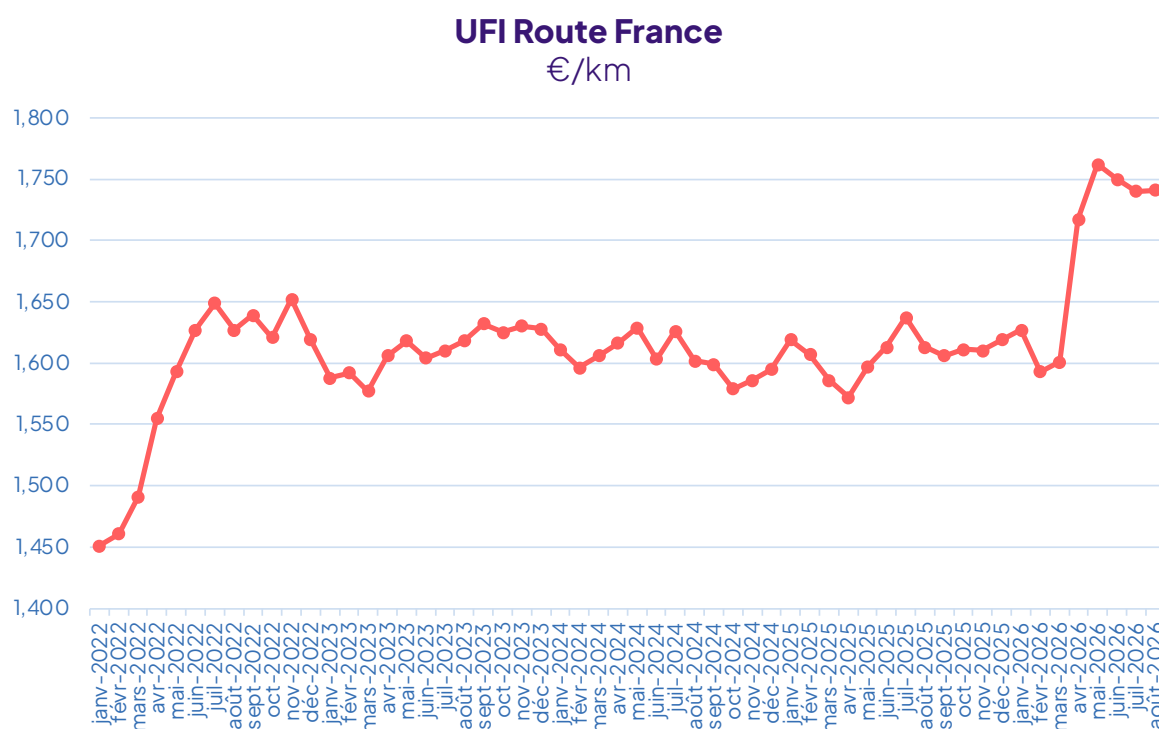
Source | Insee

Pour aider les entreprises et les ménages, le gouvernement a mis en place des mesures de soutien économique, mais le contexte budgétaire limite les marges de manœuvre. Avec l'envolée des prix des carburants, qui s'est encore aggravée début septembre, le mécontentement croît et le spectre des gilets jaunes a refait surface.

Les transporteurs routiers estiment eux aussi que le compte n'y est pas. « Alors que cinq mois d'aides auraient déjà dû être versés aux transporteurs, dans les faits 70% des entreprises n'ont perçu qu'un seul mois de versement et 30% n'ont encore reçu aucune aide », indique l'OTRE dans un communiqué publié le 10 septembre. « Sans augmentation des prix de transport, sans application effective de l'indexation et sans versement immédiat des aides promises, leur survie économique et la pérennité du secteur sont directement menacés », avertit l'OTRE.

#UNE ATONIE DES PRIX DE TRANSPORT LOURDE DE MENACES

Dans ces conditions très pesantes, on constate en effet que les prix du transport routier en France n'ont affiché qu'une très légère hausse de 0,1% en août par rapport au mois précédent.



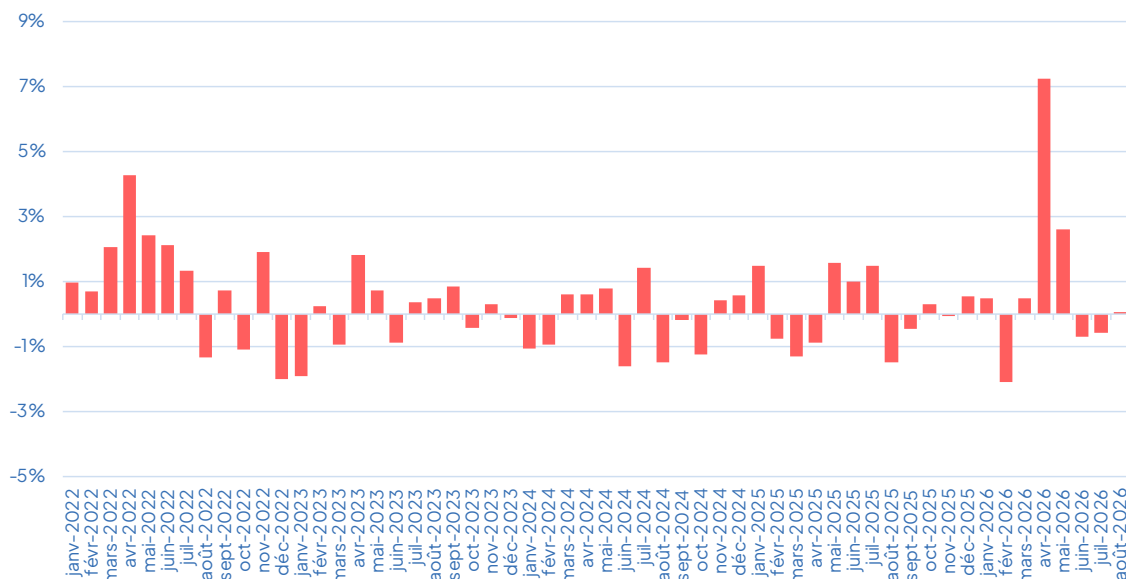
Source | [Uapply Freight Index](#) - Route France

Cette tendance est surprenante, car l'envolée des prix du carburant depuis juin laissait plutôt présager une hausse. Pour rappel, l'indice gazole professionnel du Comité national routier (CNR) montre une augmentation de presque 10% en un mois ([voir les indicateurs p.7](#)) et d'un peu plus de 16% en 2 mois.

Il semble donc que le mécanisme de répercussion retardée des prix du carburant sur ceux du transport n'ait pas fonctionné. L'indice CNR Longue Distance Ensemble Articulé a augmenté de 2,7% en août après une hausse de 1,6% le mois dernier. L'inflation des prix du gazole ne se reflète donc pas dans les prix du transport pratiqués en août, au bénéfice des chargeurs.

Le prix moyen du transport routier de marchandises en août était de 1,741€ par kilomètre roulé, soit 0,001€ de plus par rapport à juillet. Autrement dit, il est resté stable.

UFI Route France Évolution mensuelle (%)

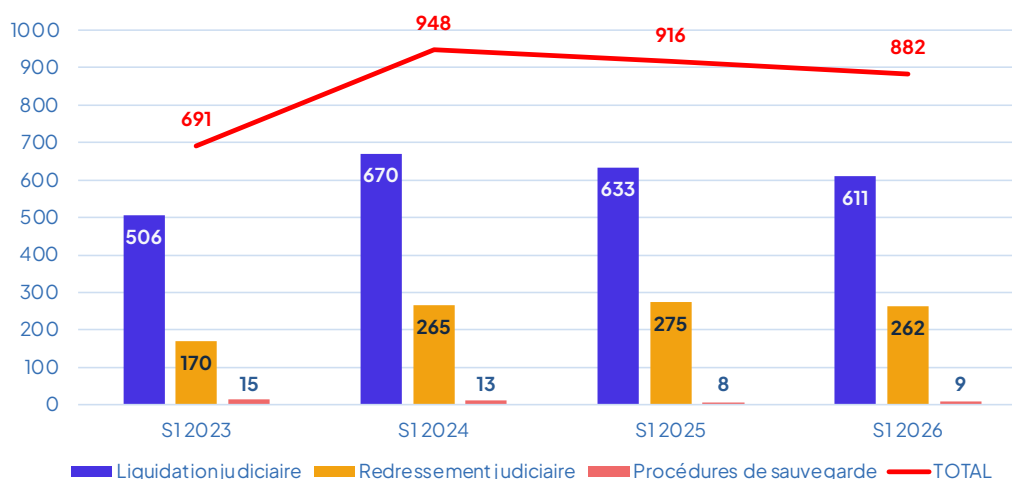


Source | **UFI** Freight Index - Route France

Comment expliquer cette atonie des prix, face à la flambée des prix du carburant ? L'impact de la crise sur la trésorerie des transporteurs routiers constitue certainement un des éléments clés : la hausse spectaculaire du prix des carburants, conjuguée au versement tardif des aides gouvernementales et aux retards de paiement des clients, asphyxie la trésorerie des transporteurs routiers. Ces derniers doivent avancer des sommes considérables pour alimenter leurs flottes, tout en faisant face à la baisse des volumes dans le BTP ou l'agriculture.

Les transporteurs, qui ont déjà du mal à faire respecter la loi d'indexation gazole, peuvent encore moins augmenter les prix. Pour l'instant, les données du cabinet d'Altàres sur les défaillances d'entreprises ne montrent pas d'aggravation, mais le chiffre des défaillances a quand même tendance à se stabiliser à un niveau élevé. Sans intervention politique rapide pour soutenir les fonds de roulement, la vague de défaillances menaçant les transporteurs risque de paralyser l'ensemble de l'économie française.

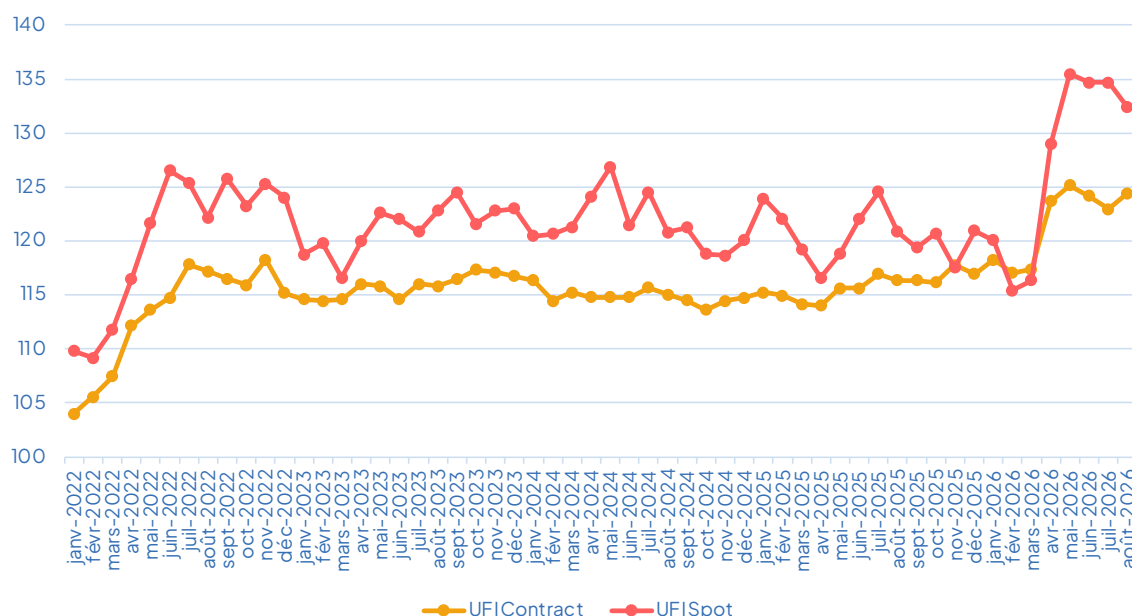
Évolution des défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises en France (S1 2023 à S1 2026)



Source | **Altàres**

UNE RÉPERCUSSION INÉGALE

UFI Contract et UFI Spot
Base 100 : janvier 2019



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

- **L'indice CONTRACT**, qui mesure l'évolution des prix contractuels entre chargeurs et transporteurs, affiche une augmentation de 1,2% en août et se rapproche de son maximum observé en mai 2026.

Sur ce marché, on constate que l'indexation retardée du gazole a donc bien été répercutée. Les prix du transport contractuel progressent conformément à ceux du gazole. Les gros transporteurs et commissionnaires de transport réussissent très probablement à répercuter les augmentations de carburant auprès des donneurs d'ordre avec lesquels ils ont signé des contrats de long terme.

- **L'indice SPOT**, qui représente l'indice de référence des prix en France non réguliers, subit en revanche une baisse inattendue de 1,7%. Certes, il y a toujours en août un affaiblissement des volumes d'expéditions sur le marché spot durant la pause estivale. Mais en général la prise de congés d'une partie importante des conducteurs routiers diminue également la capacité de transport. Par ailleurs, cet été, il est avéré qu'une partie importante des flottes étrangères polonaises et lituaniennes, qui assurent plus de 45% du cabotage, est répartie

Outre-Rhin pour profiter de la demande de transport induite par la paralysie des transports fluviaux pour cause de sécheresse. Cela était donc plutôt de nature à tirer les prix spot vers le haut.

Il est possible que le marché français ait été influencé par le pavillon espagnol, qui réalise environ 19% du volume total de cabotage en France. Le cabotage effectué par les poids lourds espagnols représente à lui seul environ 1,3% à 1,4% de l'ensemble du transport routier intérieur français, et beaucoup plus en août. La flotte espagnole joue un rôle prédominant dans le transport international transfrontalier et le transit sur l'axe Nord-Sud, les flux reliant l'Espagne au reste de l'Europe traversant la France. Il est probable que la situation climatique en France et en Europe a redistribué les flux et perturbé les transporteurs ibériques. Pour éviter que leurs véhicules ne restent à l'arrêt, ils ont dû accepter des chargements à des tarifs plus bas, ce qui tire les prix spot vers le bas.

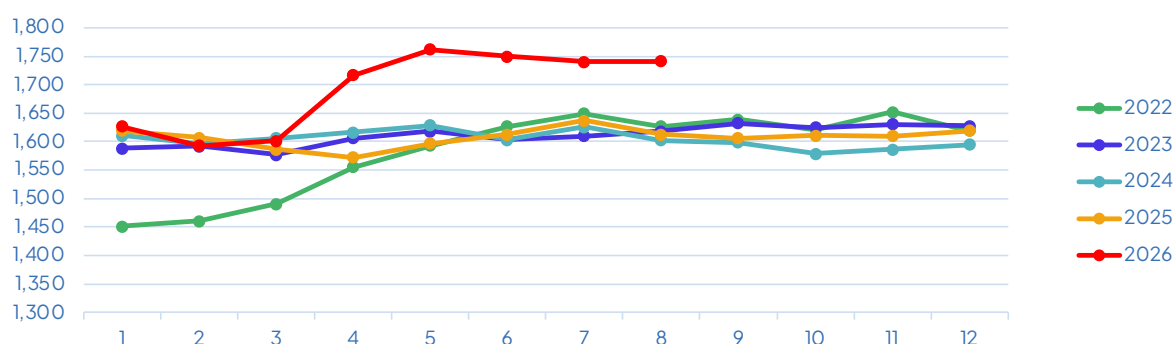
Alors que les prix sous contrats à long terme restent tirés vers le haut par l'augmentation des coûts fixes (péages, revalorisations salariales, transition écologique) et variables (gazole), le marché spot agit comme une soupape à court

terme et réagit immédiatement au vide d'activité du mois d'août. Considérant l'augmentation des prix contractuels, on peut donc parler d'une stagnation générale des prix en trompe l'œil.

LE SENS DE L'HISTOIRE

La courbe des prix du transport routier en France en 2026 continue de se distinguer des autres années. Provoqué et entretenu par la guerre des États-Unis et d'Israël contre l'Iran, le choc énergétique a très nettement fait augmenter les prix. Lentement mais sûrement, on passe d'un événement conjoncturel à un phénomène structurel : il est très peu probable que la courbe change de trajectoire en 2026.

Comparaison annuelle
€/km



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

Les tensions géopolitiques et climatiques croissantes donnent un signal fort au transport routier européen. La réduction de la dépendance aux énergies fossiles n'est pas seulement une question d'écologie mais aussi et surtout une question d'efficacité économique et de souveraineté.

Pour adapter le transport routier de marchandises (TRM) au changement climatique, décarboner les flottes et remplacer le gazole par l'électricité devient de plus en plus urgent.

C'est un peu le sens de l'histoire, mais l'adoption reste lente. Au premier semestre, les immatriculations de poids lourds neufs ont augmenté de 9,8% dans l'Union européenne, avec un total de 171 933 véhicules, dont 92,1% de véhicules diesel, selon les données de l'ACEA. En France, sur un total de 23 166 immatriculations (+6,3%), 1 102 étaient des véhicules électriques (+43,7%). Le chemin à parcourir est encore long.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Août 2026	Juillet 2026	Evolution M / M-1	Août 2025	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	98,1	97,2	+ 0,9%	96,7	+ 1,5%
Indice CNR gazole professionnel	265,80	242,15	+ 9,8%	182,05	+ 46,0%
Indice CNR LD EA	181,42	176,59	+2,7%	163,08	+ 11,2%



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.