

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



Septembre 2026 | 

upply

FRANCE : LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER SUIVENT L'ENVOLEE DU GAZOLE

Les prix du transport routier en France ont progressé de 0,9% en septembre 2026 sur un mois, malgré la faiblesse des flux, en raison de la hausse des prix du gazole. Alors que la situation financière des transporteurs français continue de se tendre, aucune transition ne sera possible sans aide politique.

Le 13 octobre, l'Assemblée nationale a démarré l'examen du projet de loi de finances 2027 dans un climat électrique.

- Le mois de septembre 2026 a en effet été marqué par une montée de la contestation sociale en France, sur fond de préoccupations liées au pouvoir d'achat, aux conditions de travail et aux moyens des services publics. Dans l'éducation, un mouvement lycéen initié à Créteil, en région parisienne, à la mi-septembre, s'est développé autour du manque de professeurs et des conditions d'enseignement. Les mouvements se sont poursuivis en octobre. En marge de manifestations déclarées, des émeutes urbaines ont éclaté durant le week-end du 17 et 18 octobre, dans plusieurs villes françaises.
- Par ailleurs, le débat parlementaire s'ouvre dans un contexte budgétaire extrêmement tendu. [Selon l'Insee](#), la dette publique s'établissait à 3 595,5 milliards d'euros à la fin du deuxième trimestre 2026, soit 119% du PIB. Le rendement des obligations d'État français à 10 ans, après avoir franchi 4% en août, a atteint 4,75% au 30 septembre, un niveau inédit depuis 2002 ; le taux d'intérêt pour la France est désormais supérieur à celui de l'Italie et de la Grèce. Lorsque le taux d'intérêt de la dette (proche de 5% à long terme) devient nettement supérieur à la croissance économique nominale du pays, la dette publique gonfle de manière mécanique par son propre poids, même sans nouvelles dépenses.

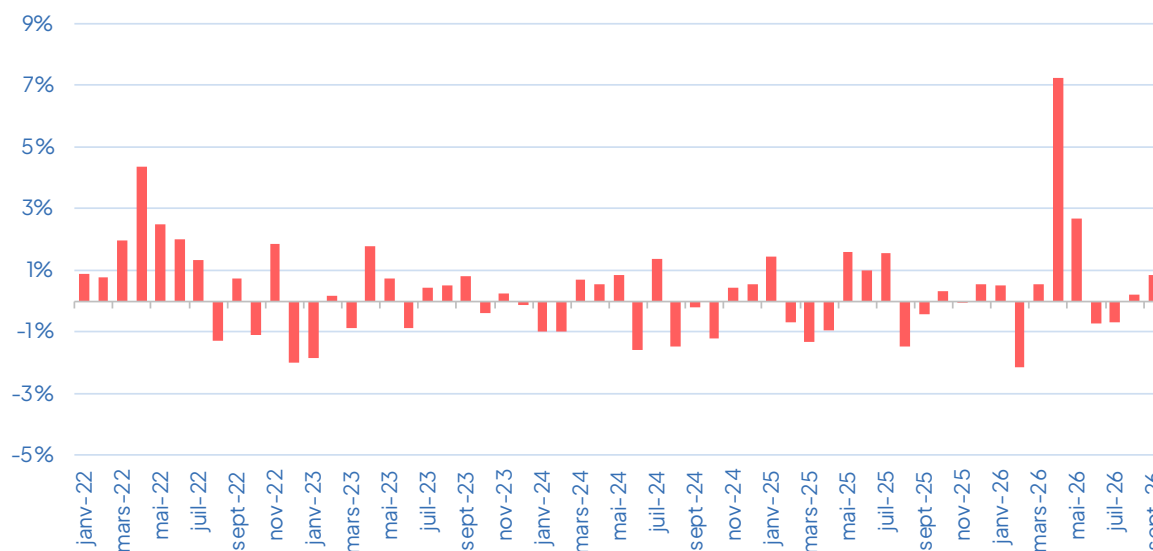
- Enfin, le climat des affaires s'est nettement dégradé en septembre. À 96,4, il perd 1,4 point par rapport au mois précédent, selon les données publiées par l'Insee. Le repli est notamment imputable à une nette dégradation dans l'ensemble constitué du commerce de détail et du commerce et de la réparation d'automobiles. Sur ce segment, le pessimisme est nourri en particulier par la baisse du solde d'opinions relatif aux intentions de commandes. Dans l'industrie et le bâtiment, le climat des affaires est resté stable. Dans son enquête mensuelle de conjoncture d'octobre 2026,

basée sur une enquête menée auprès des chefs d'entreprise entre le 27 septembre et le 5 octobre, la Banque de France note toutefois que la hausse dans l'industrie est « moins forte qu'anticipé et masque des évolutions contrastées ». Par ailleurs, « les carnets de commandes industriels restent inégaux, particulièrement étoffés dans l'aéronautique et les équipements électriques, mais dégradés dans plusieurs autres branches ». Au total, la Banque de France estime la croissance du PIB à 0,1% pour le 3^e trimestre 2026.

#RECORD BATTU POUR LE PRIX DU GAZOLE PROFESSIONNEL

Les prix du transport routier en France ont repris nettement le chemin de la hausse en septembre, avec une progression de 0,9% par rapport à août.

UFI Route France
Évolution mensuelle (%)



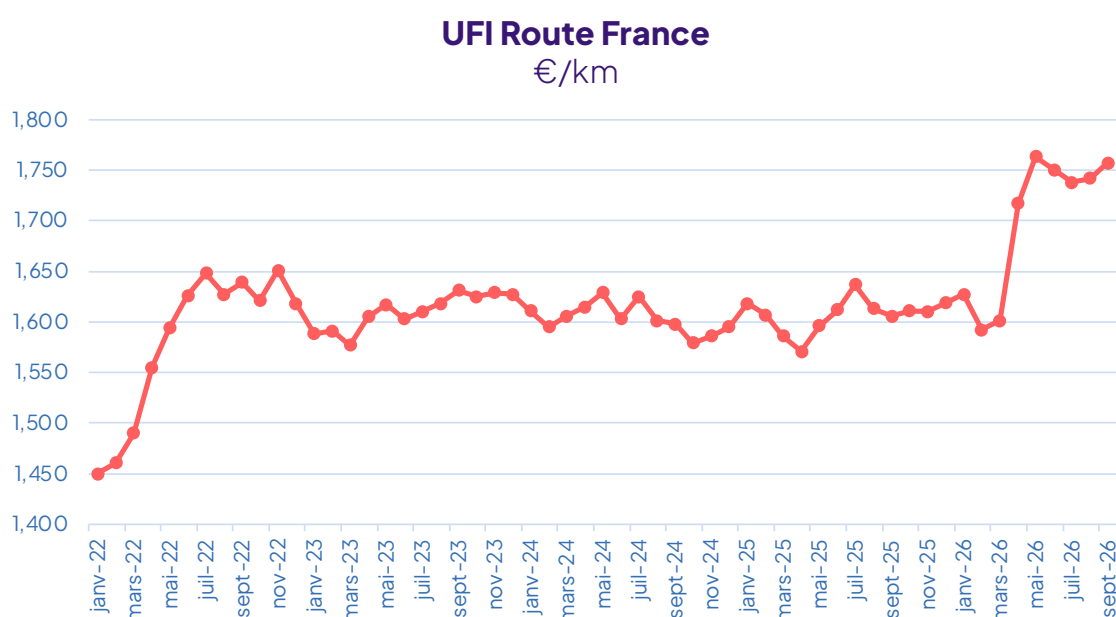
Source | [UFI Route France](#)

Cette évolution ne constitue pas une surprise. Comme en août, les prix du transport routier ont été influencés par l'envolée des cours du gazole. En septembre 2026, l'indice CNR du gazole professionnel a atteint le score de 282,1, faisant tomber le précédent record de 278,2 atteint

en octobre 2022. Les attaques des Houthis sur l'Arabie saoudite, liées à l'enlisement du conflit lancé par les États-Unis et Israël dans le golfe Persique, semblent donc avoir un effet supérieur aux sanctions européennes décidées contre la Russie à la suite de l'invasion de l'Ukraine.

#UNE SITUATION DANGEREUSE POUR LA TRÉSORERIE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Compte tenu du mécanisme d'indexation, la hausse du gazole se ressent sur les prix du transport. Le prix moyen du transport routier de marchandises en France en septembre était de 1,757€ par kilomètre roulé, soit 0,015€ de plus par rapport à août.



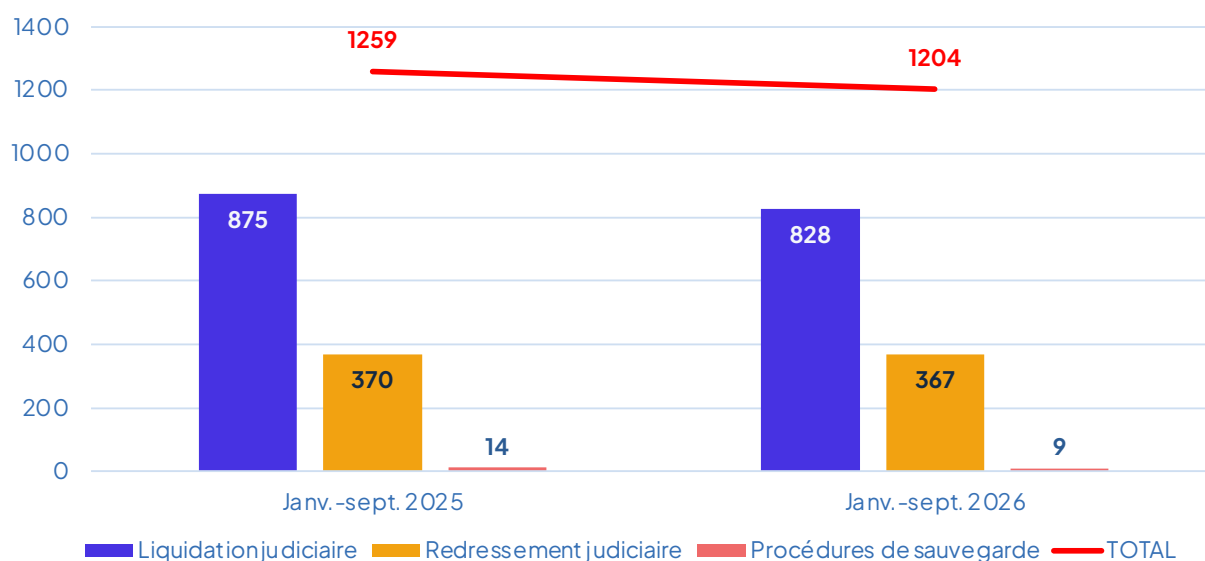
Source | [Upply Freight Index](#) - Route France

Mais ce prix était en dessous du précédent record de mai 2026 (1,763€). Cela démontre que les variations du prix du transport routier ne sont pas uniquement corrélées à celles du gazole. D'autres facteurs entrent en jeu, et notamment l'affaiblissement des flux en volumes, qui complexifie la répercussion intégrale des hausses de coûts.

[Le dernier rapport du groupe BPCE](#), paru en septembre, résume parfaitement la situation. « Ajoutée à l'augmentation des autres postes de coûts (maintenance et réparation, personnel de conduite...) et au recul de la demande en raison de l'orientation de l'activité économique, le secteur concurrentiel du transport routier de marchandises fait face à des difficultés de trésorerie (51% des entreprises déclarent une baisse de leur trésorerie au 2^e trimestre 2026, +7 points sur un an). Bien qu'en repli de 9% sur un an, les défaillances dans le secteur routier demeurent à un niveau historiquement élevé ».

Les dernières données du cabinet Altares confirment ce diagnostic. Au troisième trimestre 2026, les défaillances d'entreprises de transport routier de marchandises ont diminué de 6,1% en glissement annuel à 322, dont 217 liquidations judiciaires (-10,3%), 105 redressements judiciaires (+10,5%), et zéro procédure de sauvegarde (contre 6). En cumul annuel, Altares a comptabilisé 1 204 défaillances entre janvier et septembre 2026, soit un recul de 4,4% par rapport à la même période de 2025.

Évolution des défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises en France (janvier-septembre 2026 vs janvier-septembre 2025)



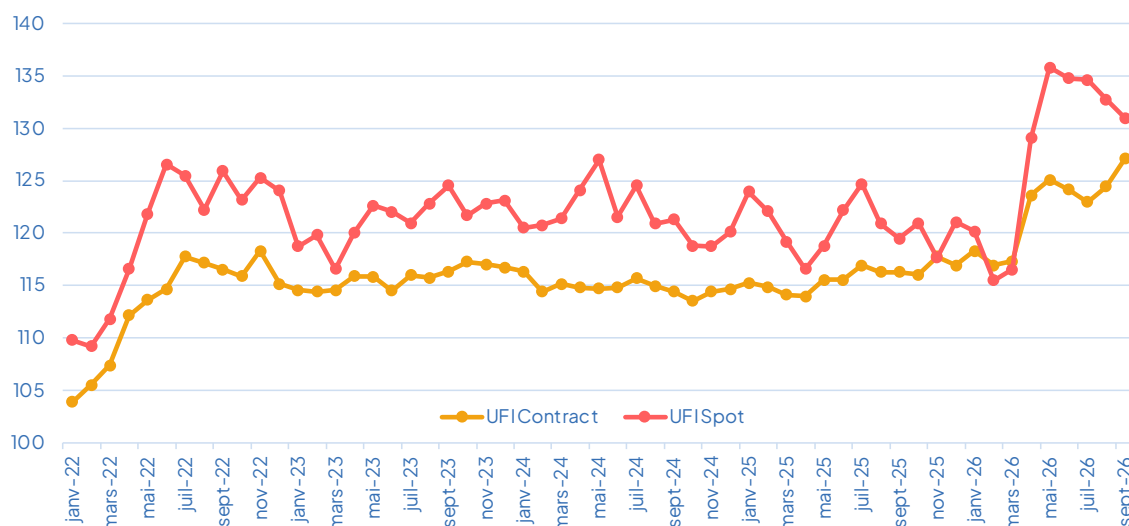
Source | Altares

Le gouvernement a pris des mesures pour aider le secteur, mais ses marges de manœuvre budgétaires sont limitées. Il n'est pas impossible que tout cela **bascule en crise sectorielle** car la situation économique française ne laisse pas apparaître de rebond des volumes et tous les marqueurs inflationnistes restent forts.



#RESSERREMENT DES COURBES ENTRE CONTRACT ET SPOT

UFI Contract et UFI Spot
Base 100 : janvier 2019



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

- **L'indice CONTRACT**, qui mesure l'évolution des prix contractuels entre chargeurs et transporteurs, affiche une augmentation de 2,1% en septembre. À 127,1 points, il bat son précédent record observé en mai 2026 à 125,1. On constate encore en septembre que les grands opérateurs du transport routier en France (gros transporteurs et gros commissionnaires de transport) réussissent à répercuter les indexations gazole. Avec une progression du gazole professionnel de 9,8% le mois dernier et une pondération acceptée de 21% en moyenne, on obtient une augmentation théorique de 2,06%, ce qui correspond assez bien aux 2,1% observés ce mois-ci. En revanche, l'indice CNR LD EA, qui mesure l'évolution des coûts pour les ensembles articulés sur longue distance, a progressé de 2,6%. Arithmétiquement, il manque 0,5 point. L'augmentation des coûts est supérieure à celle du chiffre d'affaires, avec un impact négatif sur la trésorerie qui touche aussi les grandes entreprises du transport routier de marchandises, même si les PME sont les plus exposées.

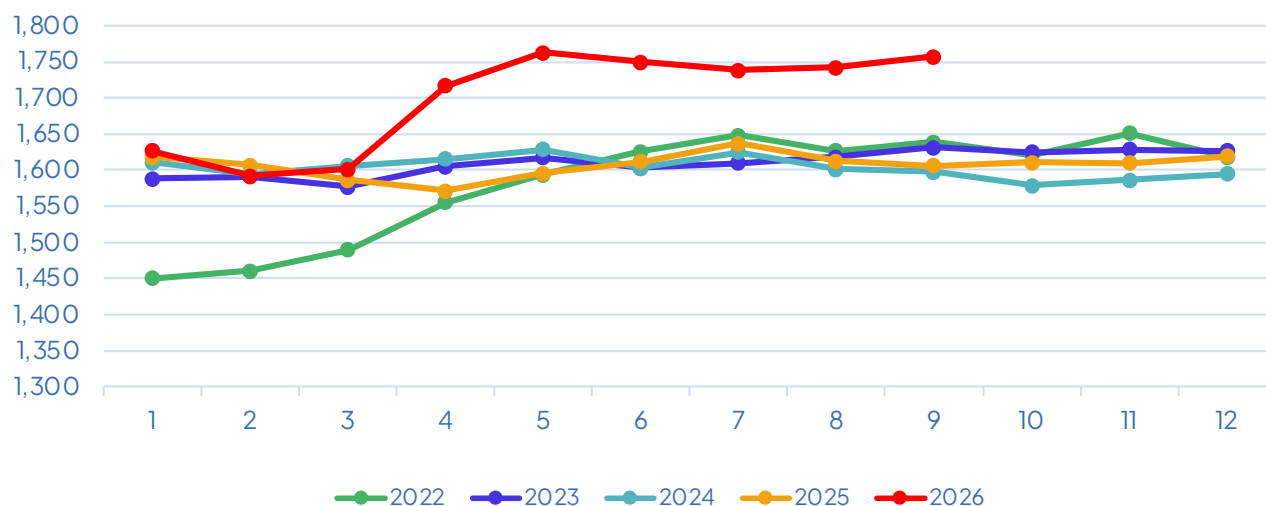
- **L'indice SPOT**, qui représente l'indice de référence des prix en France pour les transports non réguliers, poursuit sa baisse amorcée en juin après le record absolu de mai 2026. Il a enregistré un recul de 1,3%. On peut avancer que la faiblesse des flux en France continue de miner le business des flottes étrangères, qui baissent alors les prix pour capter les transports de cabotage et les transports retour nécessaires à la viabilité de leur activité. Cette baisse de l'indice SPOT a une conséquence directe sur l'indice UFI global et nivelle par le bas la progression liée à l'envolée du gazole.

Le resserrement des courbes entre Spot et Contract est en cours. Il ne serait d'ailleurs pas impossible d'observer dans les prochains mois un croisement des courbes, indiquant une surcapacité chronique du transport routier français. Cependant, à très court terme, cela semble peu probable car nous entrons dans la haute saison.

UN NOUVEAU PALIER STRUCTUREL

Comparaison annuelle

€/km



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

La courbe des prix du transport routier en France en 2026 se différencie structurellement de celle des quatre dernières années et il est très peu probable qu'elle change de trajectoire. Comme en 2022, il y a un facteur qui déclenche la hausse en février (attaque de l'Ukraine par la Russie le 24 février en 2022 et frappes américaines et israéliennes sur l'Iran le 28 février en 2026), puis une relative stabilisation des prix mais à un niveau nettement plus élevé, sur fond de tensions inflationnistes.

Le contexte va incontestablement peser sur les négociations annuelles obligatoires concernant la revalorisation des grilles de rémunération conventionnelles. Lors de la première réunion, mi-septembre, les organisations patronales ont affiché des propositions de revalorisation allant de +2,4% à +2,9%. Elles ont été rejetées par les cinq organisations syndicales présentes qui veulent obtenir davantage, après trois années sans revalorisation conventionnelle. Une hausse significative paraît incontournable. Elle viendra s'ajouter en 2027 à toutes les autres hausses de coûts, indépendamment des incertitudes sur l'évolution du prix du gazole.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE À PORTÉE DE MAIN

La mise en évidence de la vulnérabilité de l'Europe sur les questions énergétiques, couplée à la trajectoire européenne de décarbonation⁽¹⁾, pourrait contribuer à accélérer la transition énergétique, en renforçant la compétitivité du camion électrique.

Le salon IAA Transportation, qui s'est déroulé à Hanovre du 15 au 20 septembre, a été le théâtre des plus grandes signatures de contrats de l'année. Il a montré un basculement massif de l'offre des constructeurs vers les poids lourds électriques de série et les technologies d'automatisation des flottes. Les technologies et l'ingénierie semblent bel et bien prêtes pour se passer du gazole.

La transition énergétique est donc à portée de main. C'est maintenant aux décideurs politiques de mettre en place les infrastructures et l'écosystème adéquats. C'est aussi à eux de garantir la souveraineté industrielle du secteur des poids lourds en protégeant les constructeurs européens contre la concurrence chinoise qui s'est montrée en force sur le salon.

(1) Pour en savoir plus, nous vous recommandons le [guide Europe 2026](#) publié par l'Union TLF, constitué de 45 fiches décryptant les textes européens. Il vise à permettre aux entreprises de mesurer et anticiper l'impact de ces textes sur leur compétitivité, leurs investissements et leur organisation. Sont traités notamment le marché carbone et l'extension au transport routier à partir de 2028 avec l'ETS 2, les poids et dimensions pour la circulation transfrontalière des camions de 44 tonnes et la modulation des péages selon les émissions de CO₂, avec exonération possible des véhicules zéro émission jusqu'en 2031.

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

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

INDICATEURS	Septembre 2026	Août 2026	Evolution M / M-1	Septembre 2025	Evolution sur 12 mois
Indice Insee Climat des affaires	96,4	97,8	-1,4 %	96,3	+ 0,1 %
Indice CNR gazole professionnel	282,12	265,80	+6,1 %	183,25	+54,0 %
Indice CNR LD EA	184,89	181,42	+1,9 %	163,39	+13,2 %



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.