



Baromètre : **Évolution des prix du** **transport routier en** **France**

Novembre 2023

upply

France: les prix du transport routier baissent encore en novembre

BAROMÈTRE. Dans une ambiance extrêmement morose, les prix du transport routier de marchandises ont poursuivi leur baisse sur le marché français. La faible demande, alors que nous sommes théoriquement en pleine saison haute, inquiète les transporteurs.

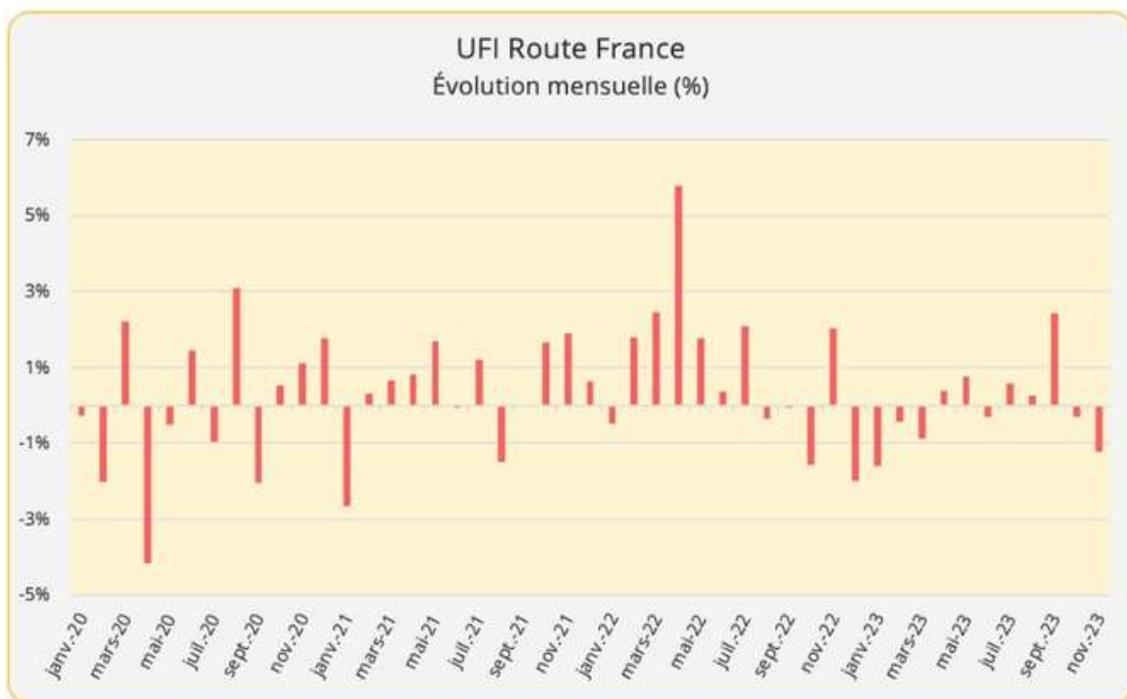
En ce mois de novembre 2023, **de nombreuses mauvaises nouvelles économiques se sont accumulées**: érosion des commandes en entreprise, augmentation des délais de paiements, baisse de la trésorerie, poussée des défaillances et remontée du chômage...

Les chiffres de l'Insee montrent que **l'économie française a plongé dans le rouge au troisième trimestre, en se contractant de 0,1 %** en variation trimestrielle. [L'indice des acheteurs™ PMI HCOB pour l'industrie manufacturière française](#), produit par S&P Global, s'est établi à 42,9 en novembre, très loin de la barre des 50 synonyme de croissance. L'indice PMI Flash composite HCOB de l'activité globale en France s'est également replié à 44,5 en novembre (44,6 en octobre). Dans ces conditions, il paraît difficile de partager l'optimisme de la [Banque de France](#), qui table encore sur une croissance légère de 0,1% au 4^e trimestre. **La France devrait plutôt voir son PIB reculer de nouveau au cours de cette période**, entrant alors officiellement en récession.

Il n'est donc pas étonnant que **le climat des affaires se soit dégradé** pour le deuxième mois consécutif en perdant 1,3 points (voir indicateurs p.8). Les secteurs du bâtiment, du commerce de gros et du détail ont tiré l'indice vers le bas, alors que les secteurs de l'industrie et des services ont au mieux stagné.

Les prix du transport routier français confirment leur baisse

Dans ces conditions, **les prix du transport routier en France ont baissé de 1,2% en novembre en glissement mensuel**. Ils enregistrent ainsi un deuxième mois consécutif de déclin, dans une économie moribonde qui induit une décroissance des volumes à transporter.



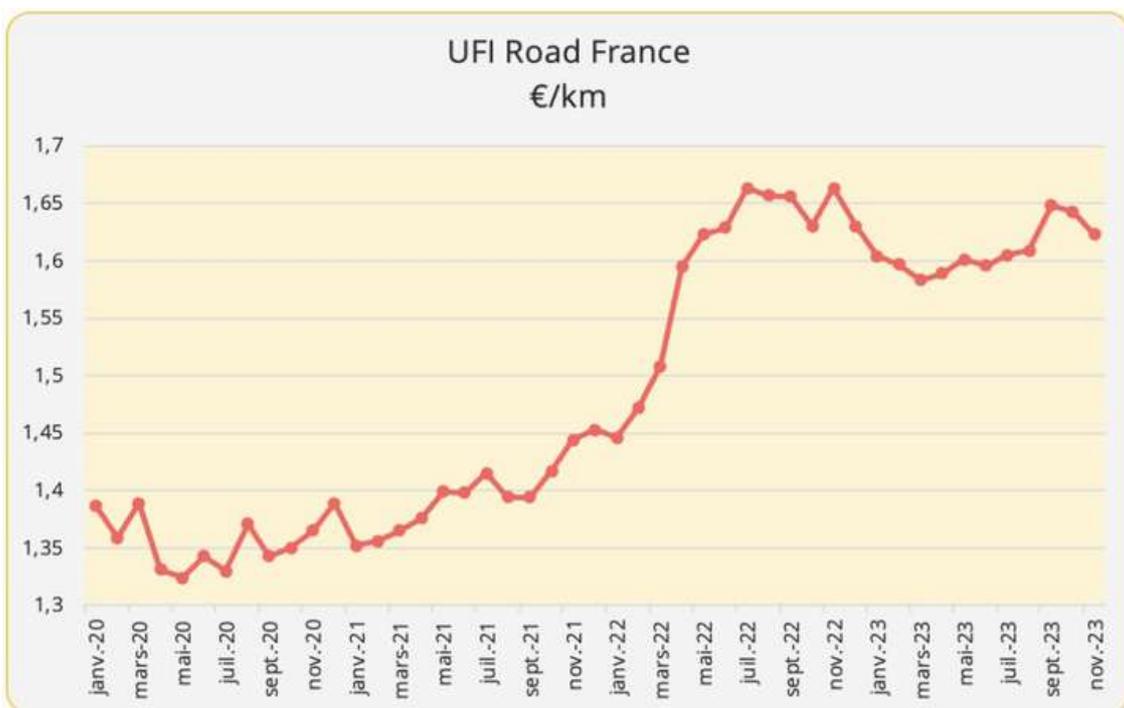
Source : [Uply Freight Index](#) – Route France

La baisse des prix du transport routier s'explique d'abord par **le repli du prix du gazole** constaté le mois dernier. [Le cours du pétrole Brent a perdu plus de 8\\$ en un mois](#) (et plus de 13\$ depuis le 2 octobre). Le gazole professionnel a quant à lui diminué de 4,5% sur 1 mois et de 7% sur 2 mois.

La mécanique de répercussion de la variation du coût du gazole, avec un mois de retard, a fonctionné. Nous attendions a minima un recul des prix entre 0,6 et 0,7% à cause du facteur carburant. Il est cependant toujours permis de s'étonner qu'une variation de 13\$ du Brent, soit une chute de plus de 15% du cours, ne provoque à la pompe qu'une diminution de 7%...

Les prix sur un plateau

À 1,623€ par kilomètre roulé, la moyenne des prix du transport routier de marchandises en France recule une nouvelle fois en novembre. L'analyse de la variation de cette moyenne montre **une corrélation très forte entre les courbes du prix du Brent et celle des prix du transport.**



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

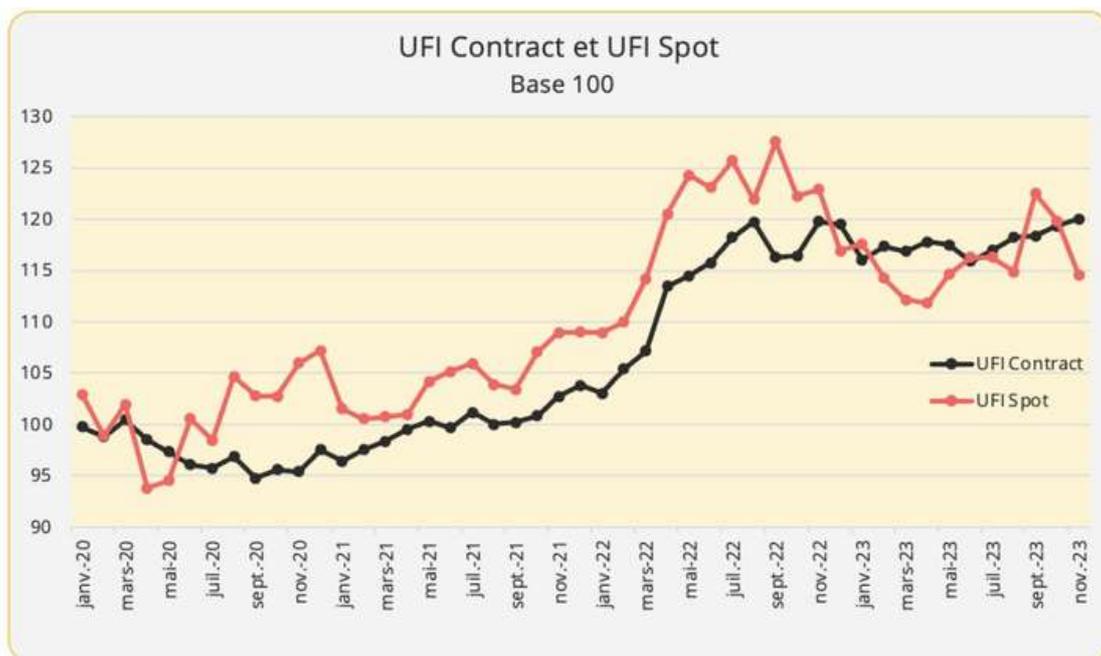
Début décembre, le cours du pétrole Brent est passé en-dessous des 75 \$. Si l'on se fie au lien étroit qui unit les 2 courbes, on ne peut imaginer que les prix des transports vont chuter et **passer sous la barre de 1,60€/km.**

Le malaise du transport spot

Habituellement, à cette période de l'année, les prix du transport routier ne sont pas orientés à la baisse.

Le mois de novembre correspond au début de la saison haute (“peak season” qui précède les fêtes de Noël. Les commerçants, et plus particulièrement les e-commerçants, font normalement face à **une augmentation très importante des ventes**, tirée aussi par des événements commerciaux comme le Black Friday. Pour les transporteurs, le quatrième trimestre correspond en théorie à la période la plus chargée de l’année. Dans ces conditions, la capacité manque et les prix spot s’envolent.

Mais cette année, rien en se passe comme d’habitude. **La morosité ambiante a entraîné la chute des volumes à transporter et par ricochet une baisse des prix du transport spot.** En novembre, ces derniers se contractent de 4,4% en glissement mensuel, après avoir déjà reculé de 2,2% le mois précédent. Le mois de décembre est annoncé également en repli.



Source : [Uppy Freight Index](#) – Route France

Cette baisse du spot est la deuxième raison de la forte inflexion des prix ce mois-ci, après la baisse du prix du carburant. Pour beaucoup de transporteurs qui parient sur les flux marginaux pour assurer leur rentabilité, **une “peak season” en négatif signifie un aller simple vers les difficultés financières.** La [courbe des défaillances d’entreprise](#) dans le transport qui s’inscrit en forte hausse en 2023 n’en demandait pas tant en ce dernier trimestre.

Une activité en récession

Les courbes d'évolution des prix de 2022 et 2023 se sont croisées à trois reprises cette année. Ce chassé-croisé montre **l'émergence d'un nouveau seuil de référence des prix de transports aux alentours des 1,60 €/km**, éloigné des 1,40 €/km qui prévalaient jusqu'en 2021.



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

Cependant, la baisse enregistrée en novembre 2023 infléchit la tendance à l'amélioration générale des marges des transporteurs constatée lors de la reprise post-Covid. Sur un an, les prix ont baissé de 0,04€ soit environ 2%. Dans le même temps, les coûts ont baissé de seulement 1,6% (voir indice CNR LD EA p.8), d'où **une tendance générale à la contraction de la rentabilité**, même si l'impact n'est pas le même selon la taille des entreprises de transport.

Une inflation des coûts importante en 2023

“Pour la seule année 2023, **l’inflation hors carburant dans le transport routier de marchandises atteint en moyenne annuelle + 6,3 %**, avec une composante sociale en hausse de + 8 %”, indique [la dernière enquête du CNR sur les coûts du TRM](#), présentée le 22 novembre à Lyon lors du salon Solutrans.

Les prix de véhicules ont quant à eux enregistré une inflation importante en 2023 puisqu'ils ont augmenté de 13 %. Dans les calculs du CNR, cette inflation est appliquée sur la fraction du parc renouvelée en 2023, c'est-à-dire 16 % pour les tracteurs et 9 % pour les semi-remorques. L'indice tient compte également de la durée de conservation des matériels (6,3 ans pour un tracteur et 11,3 ans pour une semi-remorque). À cela s'ajoutent des taux d'intérêt en hausse et une composante assurances qui a elle-aussi augmenté de 3,2% en 2023. **Au total, les coûts de détention de matériel sont ainsi en croissance de 4 % pour le transport en Longue Distance en ensemble articulé et de 3,7% pour les porteurs en régional**, indique le CNR.

“Globalement, les entreprises de transports routiers de marchandises sont confrontées depuis deux ans à une inflation record de leurs coûts. Tous les postes de coûts d'un poids lourd sont touchés. Au premier rang, **le personnel de conduite, principale composante, a augmenté en moyenne de + 16,4 % entre 2021 et 2023**, en raison des revalorisations successives des minima conventionnels (salaires et indemnités de déplacement)”, souligne le CNR. Parmi les autres hausses enregistrées depuis deux ans figurent principalement les coûts de structure (+ 15,3 %), les charges d'entretien-réparations des véhicules (+ 13,4 %) et les tarifs de péages (+ 6,8 %).

L'omniprésence du sujet décarbonation

Le salon Solutrans a par ailleurs apporté une nouvelle fois la preuve que le sujet de la décarbonation est désormais un central dans le transport routier de marchandises.

Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, a profité de sa venue au salon le 21 novembre, pour saluer les efforts. "Il y a ici énormément d'investissements, d'innovations et de solutions de la part de grands industriels, des solutions fondamentales pour la décarbonation. Je suis convaincu que le défi de la décarbonation passe par le secteur du transport". Le ministre a par ailleurs annoncé que **les aides en faveur de cette décarbonation seraient augmentées et clarifiées en 2024.**

Pour l'industrie des poids lourds, les objectifs sont très élevés, puisque l'Union européenne prévoit une réduction des émissions de CO2 du secteur de 65 % d'ici 2035 pour les bus et les camions. **Le virage vers l'électrification semble inévitable**, mais pour l'instant, la part du poids lourd électrique reste très faible. Selon le [Panorama Mobilians-FFC Constructeurs](#), le parc reste majoritairement diesel, et les immatriculations aussi : en 2022, 93,7 % des immatriculations de VI concernaient des véhicules roulant au diesel, contre 3,9% pour le GNV et 0,3% pour l'électrique.

Signe des temps: lors du salon Solutrans, c'est le [Volvo FH électrique](#) qui a été élu Camion de l'année 2024 (IToy). Pour la première fois de l'histoire, le secteur des transports a donc décerné le prix du Camion de l'année à un véhicule électrique. Cependant, tous les constructeurs présents à Solutrans s'accordaient à dire que **le passage à l'électrique va nécessiter un plan global pour faciliter le passage à l'électro-mobilité.** Dans l'immédiat, la part de l'électrique dans les immatriculations pourrait monter à 1% en 2023. Un chiffre qui révèle l'étendue du chemin qui reste à parcourir...

LES PRINCIPAUX INDICATEURS

INDICATEURS	Novembre 2023	Octobre 2023	Evolution M / M-1	Novembre 2022	Evolution sur 12 mois
Climat des affaires (base 100)	97,2	98,5	- 1,3 %	102,0	- 4,7 %
Indice CNR gazole professionnel	209,36	218,80	- 4,3 %	243,19	- 13,9 %
Indice CNR LD EA	161,57	164,05	- 1,5 %	164,17	- 1,6%

Source: Insee, CNR

AUTEUR



William Béguerie

Expert Transport Routier pour Uply

upply

© 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'Uply. 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, Uply 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.

Crédit photo : Getty Images, Canva