

CONFLIT AU MOYEN ORIENT : CONSÉQUENCES DE LA HAUSSE DU CARBURANT DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER MARCHANDISE (TRM)

26 mars 2026

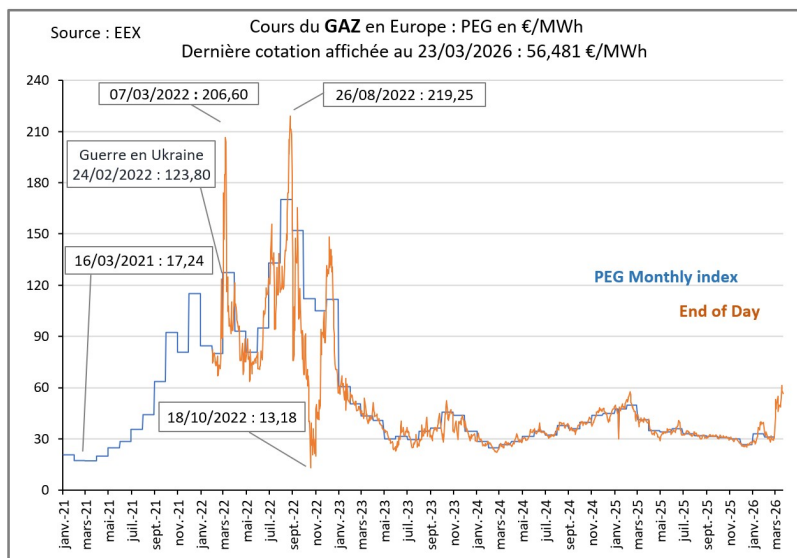
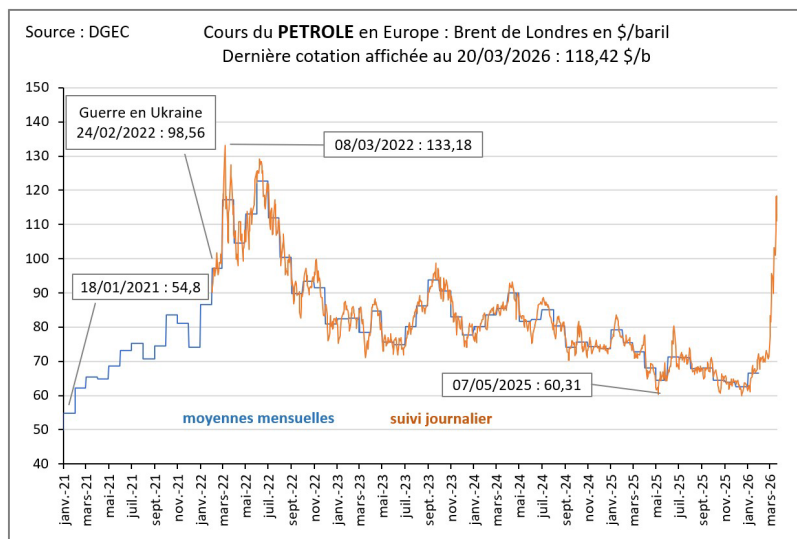


Tandem expertise, 38 rue Bréguet, 75011 Paris
Tél. : 01 55 42 22 22 - www.tandemexpertise.com

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de
l'Ordre des Experts-Comptables de Paris/Île-de-France

SAS au capital de 400 000 Euros
Siren n° 437 759 053 – RCS Paris

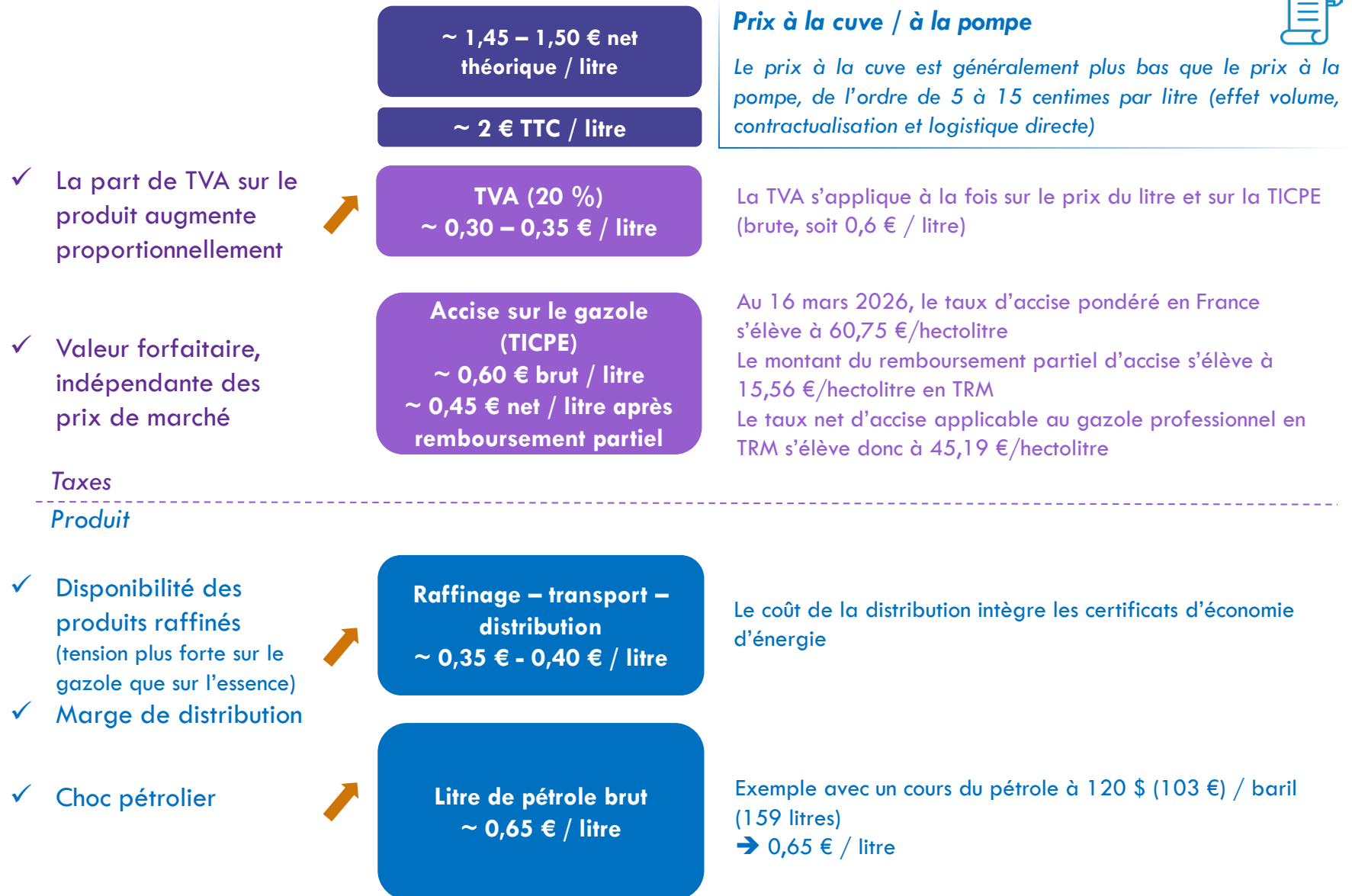
ÉVOLUTION DES COURS DU PÉTROLE ET DU PRIX DU GAZOLE : **UN CHOC PLUS PÉTROLIER QUE GAZIER EN EUROPE** ; LE COURS DU PÉTROLE S'EST RAPPROCHÉ - SANS LES ATTEINDRE – DES SOMMETS DE 2022 QUI ONT SUIVI LE DÉCLENCHEMENT DE LA GUERRE EN UKRAINE



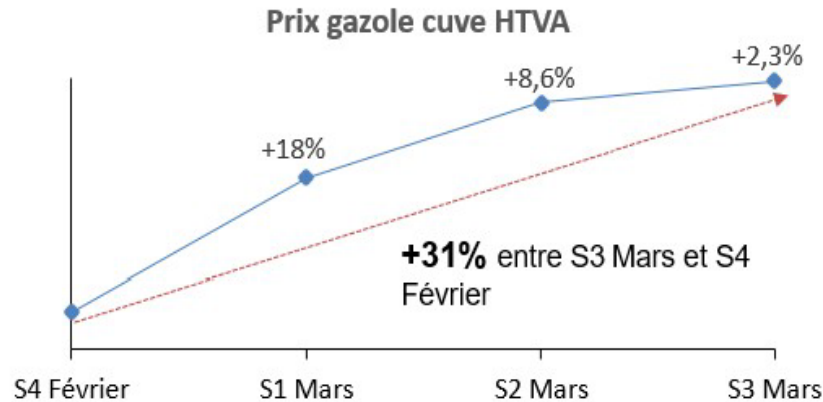
Source : CNR

- Le marché pétrolier, mondial et très sensible aux tensions géopolitiques, réagit immédiatement à tout risque d'approvisionnement, ce qui entraîne des hausses rapides des prix
- Cette hausse s'est produite rapidement, en l'espace de quelques semaines, et reste caractérisée par une forte volatilité quotidienne
- À l'inverse, le marché du gaz bénéficie aujourd'hui de stocks élevés, d'une diversification des sources d'approvisionnement et de schémas de contractualisation limitant les tensions immédiates sur les prix en Europe

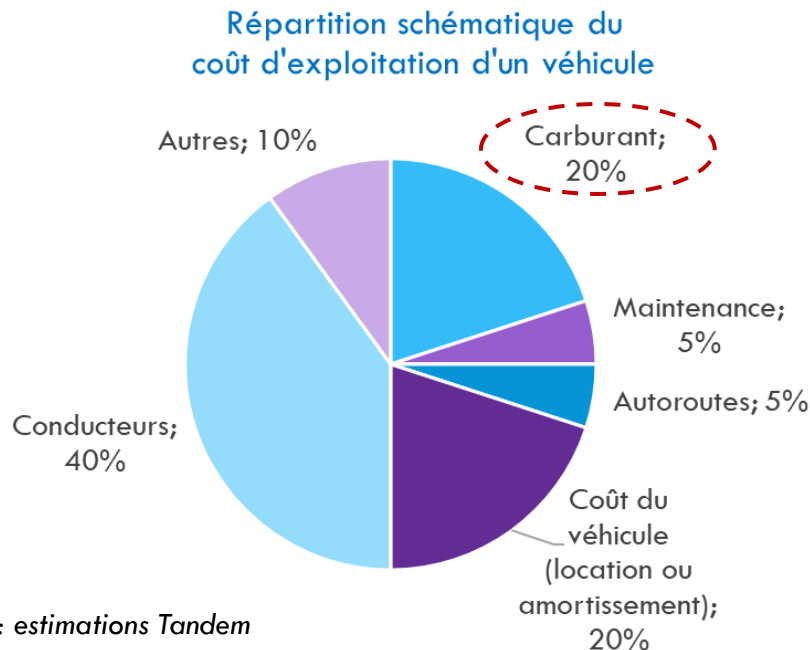
LE PRIX D'UN LITRE DE GAZOLE INTÈGRE LE COURS DU PÉTROLE, MAIS ÉGALEMENT LES MARGES DE **RAFFINAGE** ET DE **DISTRIBUTION**, AINSI QUE LES **TAXES** (TICPE ET TVA)



DEPUIS L'OUVERTURE DU CONFLIT EN IRAN, LA HAUSSE DU GAZOLE À LA CUVE S'ÉLÈVE À +31 % POUR LES ACTEURS DU TRANSPORT EN FRANCE, ENTRAÎNANT UN RENCHÉRISSEMENT DU COÛT DIRECT D'EXPLOITATION DE 6 À 8 %



Sources : CNR



Source : estimations Tandem

- Cette hausse se traduit par celle du **coût d'exploitation total** d'un véhicule en fonction de la part du carburant
 - Celle-ci étant de l'ordre de 20 %
- Ainsi, selon le CNR, par rapport à février 2026, l'incidence de la hausse du coût du gazole professionnel à la cuve au 19 mars sur le coût de revient total d'un véhicule est comprise entre **6 % et 8 %**
 - Longue distance ensemble articulé : + 7,6 %
 - Régional ensemble articulé : + 7 %
 - Régional porteur : + 6 %
- La **structure de coûts d'un transporteur** comporte généralement :
 - Des coûts directs à hauteur de 80 à 85 % du chiffre d'affaires
 - Une marge brute de 15 à 20 %
- Rapporté au chiffre d'affaires sur cette base, l'impact serait de **5 à 6 points de marge**, soit de quoi faire basculer de nombreuses entreprises en perte

LES TRANSPORTEURS BÉNÉFICIENT TOUTEFOIS D'UNE PROTECTION LA "SURCHARGE CARBURANT" : RAPPEL DE L'ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE EN FRANCE

Depuis la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, intégrée au Code des transports :

- Toute variation du coût du carburant doit être répercutée dans le prix du transport (articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports)
- Cette règle s'impose :
 - quelle que soit la forme du contrat (écrit, oral, cadre, ponctuel)
 - indépendamment de la volonté du chargeur
- On parle juridiquement de dispositif d'indexation / surcharge carburant obligatoire (ou « pied de facture »)

À défaut de stipulations contractuelles, les parties ont recours aux référentiels communiqués par le Comité national routier (CNR) pour mettre en place leur mécanisme d'indexation

Ajustement du prix du transport = variation de l'indice CNR x pondération carburant (i.e. poids du carburant dans le coût total d'exploitation du véhicule, également communiqué par le CNR)

MALGRÉ CE DISPOSITIF DE PROTECTION, UNE PART SIGNIFICATIVE DE LA HAUSSE DU CARBURANT RESTE TEMPORAIREMENT, VOIRE DURABLEMENT, **À LA CHARGE DES TRANSPORTEURS**

Une première limite : l'impact en trésorerie du fait du décalage entre la hausse subie et les refacturations ultérieures

- Le carburant est payé comptant ou à très court terme, tandis que la surcharge est le plus souvent mensuelle
- La production des indices de référence est elle-même en décalage, même si le CNR publie exceptionnellement durant cette crise ses indicateurs deux fois par mois à la demande du ministère des Transports

Au-delà du décalage de trésorerie, la refacturation peut être incomplète

- Sous-estimation de la pondération du carburant dans le coût d'exploitation, qui reste figée
- Clauses contractuelles juridiquement discutables de plafonnement ou d'encadrement du carburant
- Transporteurs français opérant à l'étranger ne bénéficiant pas du même cadre

L'obligation de refacturation de la surcharge carburant dépend du droit applicable au contrat de transport, et non de la nationalité du transporteur



- Plus globalement, le rapport de forces ou la dépendance économique peut conduire le transporteur à absorber une partie de la hausse

La hausse des cours du pétrole et du gaz installe enfin les conditions d'une inflation plus générale, susceptible de peser sur les marges des entreprises de transport

LES ANNONCES RÉCENTES DU GOUVERNEMENT S'INSCRIVENT DANS UNE LOGIQUE D'APPUI TEMPORAIRE À LA TRÉSORERIE, SANS ENVISAGER D'AIDES PLUS SIGNIFICATIVES COMME CELLES DE 2022

Les annonces du gouvernement :



- **Report de cotisations sociales** : un délai de paiement sans frais ni majoration sera accordé aux entreprises de transport qui en feront la demande à leur URSSAF ;
- **Étalement des échéances fiscales** : les entreprises de transport peuvent demander un étalement de leurs échéances fiscales auprès de leur direction départementale des finances publiques ;
- **Mise en place de prêts de court terme exceptionnels par Bpi-France**, pour venir en appui à la trésorerie des TPE les plus exposées à la hausse des prix du carburant.

Coût État
400 M€

RAPPEL DES AIDES DE 2022

Coût État
1 600 M€

Une aide forfaitaire par véhicule, versée en une fois

Tarification des véhicules (catégorie et poids :

- 300 € pour un VUL de moins de 3,5 tonnes
- 400 € pour chaque véhicule entre 3,5 t et 7,5 t,
- 550 € pour chaque remorque de plus de 12 t (hors semi-remorque),
- 600 € pour chaque véhicule entre 7,5 t et 26 t,
- 750 € pour chaque véhicule porteur de plus de 26 t,
- 1 300 € pour chaque véhicule tracteur de TRM

Aide à l'achat de carburant à la pompe, étendue aux cuves professionnelles

Un mécanisme spécifique a permis aux transporteurs de garder le bénéfice de cette aide :

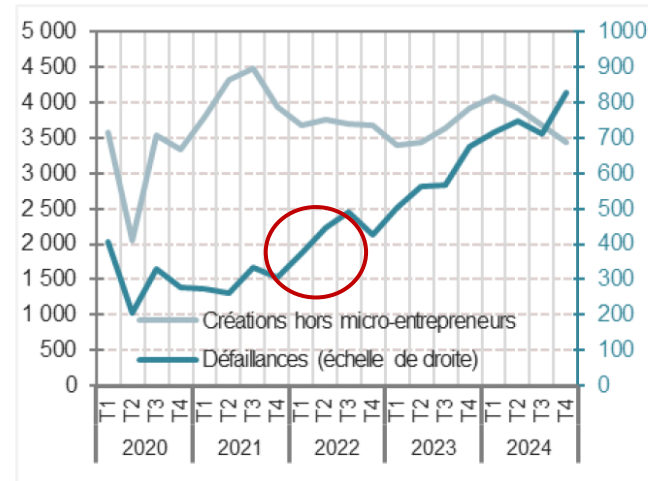
- 0,18 € /L entre avril et août, puis 0,30 €/L en septembre et octobre et 0,10 €/L en novembre et décembre
- Selon ce dispositif, l'aide n'était en effet pas intégrée dans les modalités de répercussion des variations du coût du carburant sur les prix du transport

UN SECTEUR DÉJÀ FRAGILISÉ ET QUI CONNAÎT DE NOMBREUSES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES

Graphique 11 : démographie des entreprises de transport

(CVS-CJO)

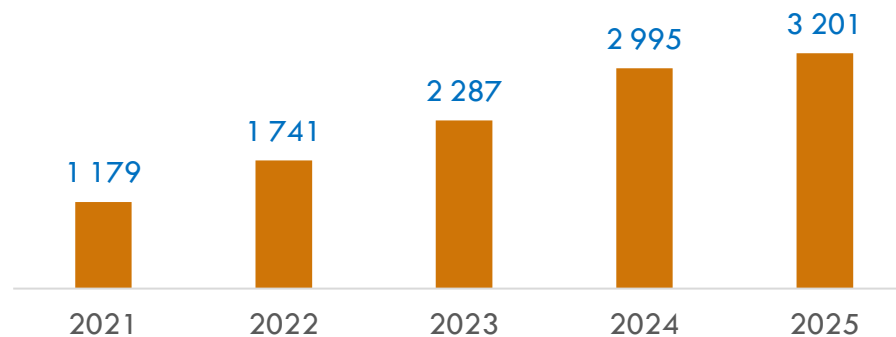
Nombre d'entreprises



Sources : Insee ; Banque de France

Décollage des
défaillances en 2022

**Nombre de défaillances d'entreprises
Transport et entreposage**



Progression en moyenne de
30 % / an des défaillances
entre 2021 et 2025

Source : Banque de France

ANNEXE : PONDÉRATIONS ET INDICES DU CNR



Pondérations gazole TRM CNR 2026

Longue distance EA

20,9%

Régional EA

19,2%

Régional Porteur

16,3%