

PLAIDOYER

UNOSTRA

POUR L'INSTAURATION D'UN PRIX INDICE MINIMUM

**CLÉ DE VOÛTE DE L'AVENIR DU
TRANSPORT ROUTIER**

**Union Nationale des Organisations Syndicales
des Transporteurs Routiers Automobiles**

2026



PLAIDOYER POUR L'INSTAURATION D'UN PRIX INDICE MINIMUM

ÉDITO DU PRÉSIDENT

Le transport routier français traverse l'une des plus graves crises de son histoire. Pilier de notre économie, il relie les territoires, fait tourner les usines, approvisionne les commerces, soutient l'agriculture et garantit chaque jour la continuité de notre vie collective.



Alexandre Clareton

Pourtant, tout concourt à fragiliser la filière. Les coûts explosent, la fiscalité étouffe, la concurrence déloyale s'intensifie sur le marché européen. À cela s'ajoutent une instabilité réglementaire permanente, une transition écologique menée sans accompagnement et une pénurie de main d'œuvre sans précédent. Chaque jour, des entreprises ferment, des emplois disparaissent et des savoir-faire s'effacent.

Mettre sous pression le transport routier, c'est affaiblir le pays tout entier. Sans lui, nos hôpitaux, nos commerces et nos usines ne peuvent fonctionner. Nos territoires, qu'ils soient ruraux ou urbains, perdent leur vitalité. C'est aussi fragiliser notre souveraineté économique et logistique, en rendant la France dépendante d'acteurs étrangers pour assurer les flux vitaux à son fonctionnement. Car un pays qui ne maîtrise plus son transport, c'est un pays qui perd sa capacité à produire, à approvisionner, à protéger et à décider par lui-même.

Face à ce constat, il est urgent de rompre avec la logique du « moins-disant » tarifaire, qui enferme les transporteurs dans une spirale de précarisation et les condamne à survivre plutôt qu'à investir. C'est pourquoi, nous appelons à un sursaut politique fondé sur deux exigences : lucidité et courage. Lucidité, car imposer toujours plus de charges à des entreprises exsangues ne peut que précipiter leur disparition. Courage, car reconnaître que la survie et la compétitivité du transport routier relèvent d'un enjeu stratégique national implique d'assumer des choix forts.

Parmi ces choix, l'instauration d'un prix Indice minimum s'impose comme une évidence. La mise en place de cette mesure juste et structurante nous permettrait de préparer l'avenir. C'est l'équilibre économique, territorial et souverain du pays qui en dépend.

Le transport routier n'a pas besoin de compassion. Il demande de la considération et des décisions rapides.

SOMMAIRE



I. CONSTAT : UN SECTEUR STRATÉGIQUE EN PÉRIL

Une dynamique mortifère

Un marché européen déséquilibré et destructeur

Un déficit d'attractivité majeur

L'impossibilité de relever les défis de demain

II. LES ENJEUX : TRANSFORMER UNE FILIÈRE EN CRISE EN MOTEUR DE CROISSANCE DURABLE

Stabiliser pour assurer la pérennité

Restaurer une compétitivité équitable

Revaloriser des métiers essentiels

Réussir une transition écologique juste et partagée

III. LA SOLUTION SOCLE : INSTAURER UN PRIX INDICE MINIMUM

Un levier stratégique et un choix gagnant

Une pratique déjà éprouvée

Une mesure simple, opérationnelle et évolutive

Un facteur puissant de résilience

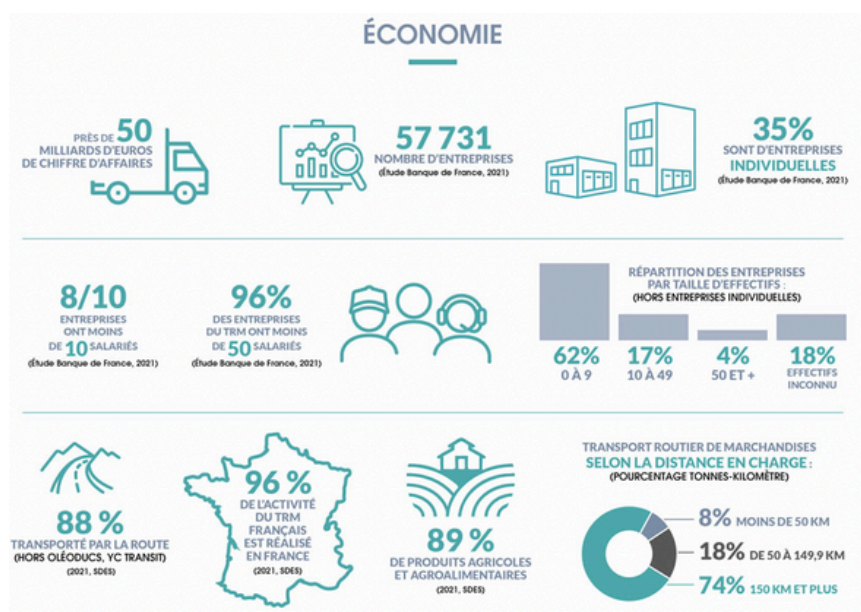
I. CONSTAT : UN SECTEUR STRATÉGIQUE EN PÉRIL

Le transport routier de marchandises est la colonne vertébrale de l'économie française et européenne. En France, il assure plus de **85 % des flux intérieurs** [1], garantissant chaque jour l'approvisionnement des commerces, des industries et des foyers. Il relie les villes et les campagnes, les zones industrielles et rurales, les grandes plateformes logistiques et les bassins de consommation. Sans lui, aucun secteur stratégique, de la santé, à l'alimentation en passant par l'énergie, ne peut fonctionner. Il en va de même du transport routier des personnes. Ce rôle crucial en fait un **bien commun**.

UNE DYNAMIQUE MORTIFÈRE

Malgré sa fonction vitale pour l'économie nationale et la cohésion territoriale, la filière du transport routier est acculée par une pression économique qui menace directement son avenir. Avec des **marges nettes inférieures à 1 %** [2], **soit les plus faibles d'Europe**, les entreprises ne disposent plus de la capacité d'investir ni de la résilience nécessaire pour faire face aux crises successives.

La hausse continue des coûts fixes (salaires, charges sociales, péages, carburant, conformité réglementaire, transition énergétique) frappe de plein fouet **des structures pour la plupart familiales et de petite taille**. En 2024, les coûts du transport routier de marchandises, hors carburant, ont progressé en moyenne de 5,5 % sur l'année [3], une dynamique insoutenable pour des acteurs déjà fragilisés.



[1] Rapport OPTL 2024, <https://optl.fr/>

[2] Conférence Ambition France Transport, 2025

[3] Comité National Routier - Les coûts du TRM - Bilan 2024 et perspectives 2025

À cette pression s'ajoute le « **bonus-malus** » sur les cotisations d'assurance-chômage, instauré par le décret du 30 mars 2021 [4]. Conçu pour lutter contre la précarité de l'emploi en modulant la contribution patronale, ce dispositif **pénalise les entreprises recourant fréquemment aux contrats courts**. Il frappe de plein fouet une filière déjà fortement exposée à la saisonnalité et aux fluctuations structurelles de la demande.

La filière dénonce une **double peine**, alors même que l'État reconnaît les immenses difficultés de recrutement qui l'affectent. Loin de favoriser la stabilité, ce dispositif ajoute au contraire une **charge supplémentaire** à des acteurs déjà au bord de l'asphyxie.

En outre, l'efficacité du dispositif s'avère contestable : entre 2023 et 2024, le **nombre de séparations** (fins de contrat donnant lieu à une inscription à France Travail) a **diminué seulement de 3,7 % dans le secteur transport-entreposage**. Cette baisse est **plus faible** que dans d'autres secteurs soumis au dispositif, ce qui souligne la faible marge de manœuvre des transporteurs routiers.

TABLEAU 3 - NOMBRE DE SÉPARATIONS DU BONUS-MALUS 2023 ET 2024, PAR SECTEUR ET PAR TAILLE D'ENTREPRISE

	Nombre de séparations		Évolution entre BM 2023 et BM 2024	
	BM 2023	BM 2024	...du nombre de séparations	... du taux de séparation moyen
Secteur d'entreprise				
CA Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	1 005 617	939 361	-6,6 %	-6,2 %
CC Travail du bois, industries du papier et imprimerie	173 205	151 344	-12,6 %	-11,9 %
CG Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ainsi que d'autres produits minéraux non métalliques	298 595	251 063	-15,9 %	-15,3 %
EZ Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	326 865	302 120	-7,6 %	-7,8 %
HZ Transports et entreposage	1 313 404	1 265 141	-3,7 %	-3,7 %
IZ Hébergement et restauration	998 518	880 823	-11,8 %	-13,0 %
MC Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	213 764	186 295	-12,9 %	-14,0 %
Taille d'entreprise				
11-19 salariés	126 470	106 347	-15,9 %	-16,2 %
20-49 salariés	562 451	513 665	-8,7 %	-8,1 %
50-99 salariés	480 016	440 564	-8,2 %	-9,1 %
100-199 salariés	654 821	588 917	-10,1 %	-10,2 %
200-499 salariés	919 686	840 973	-8,6 %	-8,9 %
500 salariés et plus	1 586 524	1 485 681	-6,4 %	-6,8 %
Total	4 329 968	3 976 147	-8,2 %	-8,4 %

Sources : GIP-MDS, données du silo bonus-malus. Calculs Unédic.
Champs : entreprises de 11 salariés ou plus concernées par l'application du bonus-malus du 1^{er} septembre 2023 au 31 août 2024 (BM 2023) ou à partir du 1^{er} septembre 2024 (BM 2024).
Lecture : au sein des entreprises de 11 à 19 salariés, en moyenne, le nombre de séparations est passé de 126 470 à 106 347 soit une baisse de 15,9 % entre 2023 et 2024. Sur cette même période, le taux de séparation moyen a baissé de 16,2 %.

Extrait du bilan établi par l'UNEDIC concernant le dispositif de bonus-malus mis en place depuis 2021 pour moduler les cotisations patronales en fonction de l'usage des contrats courts, 10 mars 2025.

[4] Décret n° 2021-346 du 30 mars 2021 portant diverses mesures relatives au régime d'assurance chômage

UN MARCHÉ EUROPÉEN DÉSÉQUILIBRÉ ET DESTRUCTEUR

Si elle a permis de fluidifier les échanges et d'accroître l'intégration économique, la libéralisation du marché européen a également instauré les conditions d'une concurrence profondément inégale.

Dans plusieurs États membres, le maintien de pratiques de **dumping social et fiscal** crée une distorsion durable du marché intérieur. Ces déséquilibres fragilisent les acteurs économiques français et européens qui respectent pleinement les normes sociales et fiscales en vigueur, compromettant ainsi les principes d'équité et de loyauté au cœur du projet européen.

Dans ce contexte, **certains grands groupes s'appuient sur leur puissance financière pour asseoir leur domination**, tandis que les entreprises indépendantes, pourtant indispensables à la vitalité économique et à l'ancrage territorial, se trouvent durablement pénalisées. Le déséquilibre s'aggrave encore lorsque les donneurs d'ordres imposent systématiquement des tarifs inférieurs aux coûts réels d'exploitation, entretenant une spirale du moins-disant.

UN DÉFICIT D'ATTRACTIVITÉ MAJEUR

À cette pression concurrentielle s'ajoute une pénurie de main-d'œuvre structurelle. **En 2024, 32 % des employeurs du transport routier de marchandises déclaraient rencontrer des difficultés de recrutement.** Celles-ci s'expliquent à la fois par des conditions de travail exigeantes (horaires contraignants, déplacements fréquents, tâches physiques lourdes) et par des rémunérations modestes, les marges étroites des entreprises limitant toute possibilité de revalorisation significative.

Un facteur aggravant réside dans l'obligation persistante pour les conducteurs d'assurer eux-mêmes les opérations de chargement et de déchargement. Cette pratique, vécue comme une **source de pénibilité supplémentaire**, contribue fortement à la désaffection pour le métier.

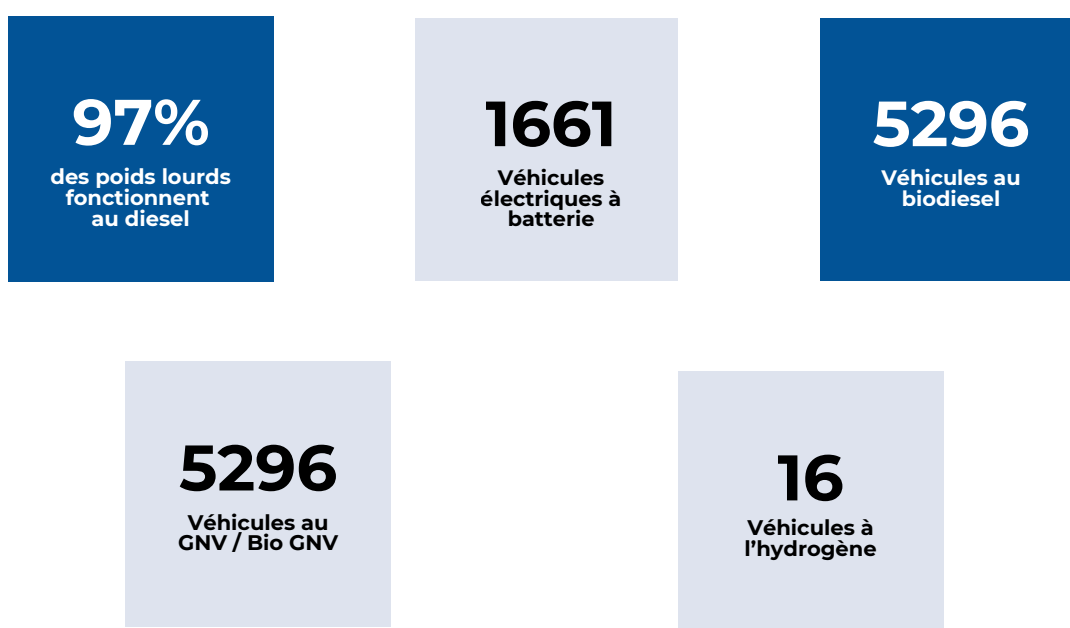
Ces contraintes rebutent nombre de salariés, en particulier les femmes et les jeunes générations, ce qui **menace le renouvellement des compétences** et, plus largement, l'avenir même de la filière.

[5] Rapport OPTL 2024.

L'IMPOSSIBILITÉ DE RELEVER LES DÉFIS DE DEMAIN

Parmi les défis majeurs de notre secteur, figure celui de la **décarbonation des transports**. Au 1er janvier, 97% des poids lourds roulent au gazole. A cet égard, notre fédération réaffirme son engagement à contribuer à la transition écologique. Mais elle alerte avec gravité sur un risque majeur : faute d'un cadre adapté, cette transition pourrait devenir un **facteur d'exclusion et de déséquilibre économique**.

Au 1er janvier 2025, le parc de **poids lourds** en France dans son ensemble est composé de **621 501 véhicules en circulation**.



Aujourd'hui, les entreprises sont confrontées à des **investissements hors de portée**. L'acquisition d'un poids lourd à motorisation alternative coûte encore deux à trois fois plus cher qu'un véhicule diesel, tandis que les infrastructures de recharge et l'adaptation des flottes exigent des capitaux considérables. Or, les aides publiques, bien qu'indispensables, demeurent largement insuffisantes.

En l'absence d'un modèle économique stable et prévisible, la transition se construit sur des bases fragiles. Cette transition risque d'être confisquée par certains grands groupes, seuls capables d'en supporter le coût, tandis que les PME indépendantes, pourtant indispensables au maillage économique et territorial, se trouvent reléguées à la marge.

II. LES ENJEUX : TRANSFORMER UNE FILIÈRE EN CRISE EN MOTEUR DE CROISSANCE DURABLE

Le transport routier se situe aujourd'hui à un carrefour décisif. Derrière la gravité des difficultés présentes, ce n'est pas seulement l'avenir d'une profession qui est menacé, mais aussi la continuité des services essentiels et l'équilibre des territoires.

STABILISER POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ

Le premier enjeu est celui de **la stabilité**. Tant que les transporteurs demeureront enfermés dans l'instabilité tarifaire et la logique du moins-disant, les entreprises ne pourront ni investir, ni se moderniser.

Ne pas agir face à cette situation, c'est mettre en péril les chaînes logistiques qui alimentent l'économie nationale, mais aussi compromettre la mobilité de millions de citoyens. C'est accentuer les **fractures entre les territoires bien desservis et ceux qui risquent le déclassement** faute d'offre de transport routier de proximité. À terme, ce modèle condamne les PME, détruit des emplois locaux et prive le pays d'un maillon essentiel à son fonctionnement quotidien.

Aujourd'hui, il est urgent de **redonner à notre activité sa juste valeur**. Garantir à nos TPE et PME **des revenus à la hauteur de leur utilité**, c'est leur permettre de sécuriser leur avenir et, aux citoyens, de continuer à accéder à un service essentiel.

RESTAURER UNE COMPÉTITIVITÉ ÉQUITABLE

Le deuxième enjeu est celui de la **restauration d'une compétitivité équitable**. Le marché unique européen, dans lequel évoluent les transporteurs français, est aujourd'hui marqué par des distorsions sociales et fiscales persistantes. Ces pratiques, souvent assimilables à du dumping, créent un marché faussé qui place les PME françaises dans une situation de désavantage structurel. Les entreprises les plus fragiles, incapables de rivaliser avec des modèles fondés sur l'abaissement des standards sociaux ou une fiscalité moindre, voient leur pérennité menacée.

Cette spirale délétère dépasse largement le problème de logistique du transport. Elle affaiblit la capacité d'innovation de l'ensemble du secteur, limite les marges d'investissement nécessaires à la conversion vers une économie verte et réduit l'attractivité des métiers du transport, déjà confrontés à une pénurie croissante de personnes qualifiées.

Sans un **cadre concurrentiel équitable**, les transporteurs français ne peuvent ni se projeter dans l'avenir, ni contribuer pleinement aux objectifs de durabilité et de souveraineté que l'Europe s'est fixés.

REVALORISER DES MÉTIERS ESSENTIELS

Le troisième enjeu concerne directement les femmes et les hommes qui font vivre le transport routier. Ce secteur traverse une **pénurie de main d'œuvre sans précédent**, alors même qu'il incarne l'un des piliers du fonctionnement quotidien de notre société. Derrière chaque livraison de marchandises, derrière chaque trajet de voyageurs, ce sont des conducteurs, des mécaniciens, des logisticiens et bien d'autres professionnels qui assurent la continuité de la vie économique et sociale.

Pourtant, cette réalité essentielle reste trop souvent occultée et les difficultés de recrutement s'aggravent, les vocations se raréfient et le renouvellement générationnel devient un défi majeur. Si rien n'est fait, la pénurie de main-d'œuvre risque de s'amplifier et **d'affaiblir durablement la capacité du secteur à répondre aux besoins du pays**.

Attirer et fidéliser de nouveaux personnels implique de **redonner sens et dignité à ces métiers**, de reconnaître la responsabilité qu'ils portent et la valeur qu'ils créent chaque jour. Cela suppose également de **réduire la pénibilité inutilement imposée aux conducteurs**, notamment à travers les opérations de chargement et de déchargement, qui devraient relever d'autres compétences spécialisées. À cet égard, la France pourrait utilement s'inspirer de ses voisins européens. L'Espagne et le Portugal, par exemple, ont déjà fait évoluer leur législation en interdisant le recours systématique aux conducteurs pour les opérations de chargement et de déchargement, ne l'autorisant qu'à titre exceptionnel dans des cas précisément définis. Cette évolution met en évidence le **retard de la France** dans l'amélioration des conditions de travail des personnels de conduite.

RÉUSSIR UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE ET PARTAGÉE

Enfin, le dernier enjeu est celui d'une **transition écologique juste et partagée**. La décarbonation du transport routier est une nécessité, mais elle ne peut être menée ni dans la précipitation ni au détriment des plus fragiles. Sans accompagnement adapté, la transition viendrait accroître la fracture entre grands groupes et PME, entre métropoles équipées et zones rurales délaissées.

La réussite de cette mutation exige donc **une approche équilibrée, garantissant à la fois l'efficacité environnementale et la justice sociale et territoriale**. Ce n'est qu'à cette condition que la filière pourra se transformer en acteur central de la transition énergétique, et non en victime de ses déséquilibres.

Ainsi formulés, ces enjeux dépassent les intérêts d'une seule profession et engagent la souveraineté du pays, son dynamisme économique ainsi que sa cohésion sociale. Transformer un secteur en crise en levier de croissance suppose des choix clairs et une volonté politique affirmée. Le transport routier a vocation à demeurer une force motrice pour la Nation, à condition que les décideurs reconnaissent la valeur stratégique de cette filière et lui donnent les moyens de se réinventer.

III. LA SOLUTION SOCLE : INSTAURER UN PRIX INDICE MINIMUM

Le transport routier, qu'il s'agisse de marchandises ou de personnes, ne pourra durablement remplir sa mission qu'à condition de disposer **d'un socle économique solide**. La question du prix indice minimum n'est pas un simple ajustement technique ou une revendication catégorielle : elle engage une vision politique. C'est une ligne de partage entre deux options. La première serait celle de la résignation, qui consisterait à accepter la fragilité chronique d'un secteur essentiel, condamné à subir la pression des coûts et l'érosion de ses marges jusqu'à l'asphyxie. La seconde est celle du sursaut, qui consiste à affirmer que **le transport routier mérite d'être reconnu comme un pilier stratégique de notre économie** et, à ce titre, protégé par un cadre tarifaire garantissant sa viabilité.

UN LEVIER STRATÉGIQUE ET UN CHOIX GAGNANT

Pour l'UNOSTRA, **aucun contrat ne doit pouvoir être signé à un tarif inférieur aux coûts réels d'exploitation, augmentés d'une marge minimale**. Il ne s'agit pas de figer les prix, mais de poser une borne protectrice, un seuil de dignité économique. En mettant fin au dumping tarifaire, il protège les PME les plus fragiles, restaure la visibilité des acteurs et sécurise la continuité des services.

Contrairement aux idées reçues, le prix indice minimum ne crée pas d'opposition entre transporteurs et clients puisqu'il établit **un partenariat équilibré**. Les transporteurs voient leur viabilité préservée, tandis que les donneurs d'ordre bénéficient d'une garantie de fiabilité, d'un service pérenne et d'une réduction des risques de rupture logistique. Pour l'économie nationale, il s'agit d'un choix gagnant-gagnant : renforcer la compétitivité de la France, consolider ses chaînes d'approvisionnement et accroître son attractivité dans la compétition européenne.

La mise en place d'un prix indice minimum s'inscrit dans **une logique de responsabilité partagée**. Elle permet d'aligner les intérêts de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur (transporteurs, clients et pouvoirs publics) afin de bâtir un modèle durable.

Dans un contexte de transformation des mobilités, garantir un socle économique stable au transport routier, c'est aussi créer les conditions nécessaires pour investir dans la décarbonation, moderniser les flottes, attirer de nouvelles recrues et **sécuriser des milliers d'emplois**. Le prix indice minimum ne constitue donc pas seulement une mesure de protection conjoncturelle, mais un véritable choix d'avenir au service de la compétitivité, de la cohésion sociale et de la transition énergétique.

UNE PRATIQUE DÉJÀ EPROUVÉE

L'expérience d'autres secteurs démontre que ce type de régulation est non seulement possible, mais bénéfique.

Le premier exemple est celui du **travail**. Depuis 1970, le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) joue en France le rôle de prix indice minimum du travail. Ainsi, nul ne peut être rémunéré en dessous d'un certain seuil, déterminé par la puissance publique, afin de protéger les travailleurs contre le dumping salarial. Chaque année, le groupe d'experts sur le SMIC et l'INSEE publient des évaluations précises qui montrent que ce mécanisme a permis de préserver le pouvoir d'achat des salariés les plus modestes, sans provoquer les destructions massives d'emplois que certains redoutaient. Le SMIC est aujourd'hui considéré comme un pilier de la justice sociale française et comme un outil de stabilisation économique. Ce précédent démontre que la fixation d'un seuil minimal, loin de rigidifier l'économie, en garantit l'équilibre.

Le deuxième exemple est celui de **l'agriculture**. Avec la loi EGAlim de 2018, renforcée en 2021 par EGAlim 2, le législateur a entériné le principe selon lequel les prix payés aux producteurs doivent intégrer leurs coûts de production. Le rapport d'information sur l'évaluation de la loi du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire, déposé à l'Assemblée nationale le 23 février 2022, a confirmé que ce dispositif avait permis, dans plusieurs filières, d'améliorer la transparence, de limiter les abus de la grande distribution et de sécuriser les revenus agricoles.

Un troisième exemple concerne la **mobilité**. Les taxis, professions réglementées, bénéficient d'un tarif minimum fixé par arrêté ministériel. Ce prix indice minimum garantit aux chauffeurs une rémunération décente et assure aux usagers la continuité du service, en évitant une guerre des prix qui détruirait la profession. Là encore, l'État a reconnu que la mobilité étant un bien essentiel, elle ne pouvait être abandonnée à une logique purement concurrentielle.

Le secteur de **l'énergie** offre un quatrième exemple. Les tarifs réglementés de vente du gaz et de l'électricité, fixés par la Commission de régulation de l'énergie (CRE),

[6] https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-eco/l15b5109_rapport-information.pdf

constituent un plancher de référence qui protège les consommateurs et stabilise le marché. Les études de la CRE démontrent que ces dispositifs ont permis d'éviter des hausses excessives lors des crises énergétiques récentes et de préserver l'égalité d'accès à une ressource vitale.

Un autre exemple édifiant concerne les **professions réglementées**. Notaires, avocats ou huissiers disposent de barèmes minimaux pour certaines prestations, afin de garantir l'accès aux services et d'éviter une compétition destructrice.

Enfin, au niveau européen, la **Politique agricole commune (PAC)** a longtemps reposé sur des mécanismes de prix garantis, notamment pour le lait et les céréales, qui ont stabilisé des filières entières. Ces dispositifs de prix indice minimum, mis en place dès les années 1960, ont permis à l'Europe d'atteindre son autosuffisance alimentaire et de protéger ses agriculteurs des fluctuations internationales. Les évaluations menées par l'OCDE et la FAO montrent que, malgré certaines distorsions, ces mécanismes ont joué un rôle décisif dans la sécurité alimentaire du continent.

Ces exemples convergent tous vers une même conclusion. Lorsqu'un secteur est jugé essentiel pour la Nation, l'instauration d'un prix indice minimum est non seulement légitime mais nécessaire. Loin d'entraver la compétitivité, elle assure la stabilité, protège les acteurs les plus fragiles et garantit la continuité du service pour l'ensemble de la collectivité.

Le transport routier, qui conditionne à la fois l'approvisionnement, la mobilité et le développement territorial, relève pleinement de cette logique d'intérêt général.

UNE MESURE SIMPLE, OPÉRATIONNELLE ET ÉVOLUTIVE

La mise en œuvre d'un prix indice minimum pour le transport routier doit reposer sur des bases objectives et incontestables. Le **Comité National Routier (CNR)** dispose déjà des données nécessaires pour définir ces seuils, qu'il s'agisse du kilométrage, de la durée de la prestation, du temps mobilisé ou encore des coûts incompressibles.

Tableau 1 - Coût de revient moyen d'un transport longue distance réalisé avec un ensemble articulé motorisé au gazole (source : CNR).

Coûts unitaires		Saisie	Résultats
Terme kilométrique (CK) (1 km parcouru) CK	0,585 € / km <input checked="" type="radio"/> avec péage <input type="radio"/> sans péage	<input type="text" value="700"/> km	409,5 €
Terme horaire (CC) (1 heure de temps de service) CC/h	28,11 € / h	<input type="text" value="9.5"/> h saisir 1.5 pour 1h et demi	267,045 €
Terme journalier (CJ) (CV + CS) (coût de véhicule + coût de structure)	211,72 € / j	<input type="text" value="1"/> j saisir 1.5 pour 1 jour et demi	211,72 €
		Autre coût ⓘ : <input type="text" value="50"/>	50 €
Prix de revient			938,265 €

Tableau 2 - Coût de revient moyen d'un transport régional réalisé avec un ensemble articulé motorisé au gazole (source : CNR).



Coûts unitaires	Saisie	Résultats
Terme kilométrique (CK) (1 km parcouru) CK 0,571 € / km <input checked="" type="radio"/> avec péage <input type="radio"/> sans péage	<input type="text" value="340"/> km	194,14 €
Terme horaire (CC) (1 heure de temps de service) CC/h 23,6 € / h	<input type="text" value="8"/> h saisir 1,5 pour 1 h et demi	188,8 €
Terme journalier (CJ) (CV + CS) (coût de véhicule + coût de structure) CV + CS 214,89 € / j	<input type="text" value="1"/> j saisir 1,5 pour 1 jour et demi	214,89 €
	Autre coût  : <input type="text" value="50"/>	50 €
Prix de revient		647,83 €

Tableau 3 - Coût de revient moyen d'un transport régional effectué avec un porteur motorisé au gazole (source : CNR).

Coûts unitaires	Saisie	Résultats
Terme kilométrique (CK) (1 km parcouru) CK (péages non estimés) <input checked="" type="radio"/> avec péage <input type="radio"/> sans péage	<input type="text" value="250"/> km	109,25 €
Terme horaire (CC) (1 heure de temps de service) CC/h 21,65 € / h	<input type="text" value="8.5"/> h saisir 1,5 pour 1 h et demi	184,025 €
Terme journalier (CJ) (CV + CS) (coût de véhicule + coût de structure) CV + CS 222,37 € / j	<input type="text" value="1"/> j saisir 1,5 pour 1 jour et demi	222,37 €
	Autre coût  : <input type="text" value="50"/>	50 €
Prix de revient		565,645 €

Ces éléments doivent être rendus publics, intégrés dans les contrats et diffusés auprès de tous les donneurs d'ordres. Le dispositif doit être vivant, faire l'objet de révisions périodiques, être indexé sur l'évolution des charges fixes (carburant, salaires, péages, normes environnementales), et devenir une référence contractuelle incontournable au sein des plateformes de fret.

Ce mécanisme ne doit pas être conçu comme un carcan, mais comme une boussole, garantissant la transparence et la loyauté des relations commerciales.

UNE FACTEUR PUISSANT DE RÉSILIENCE

Il s'agit aussi de permettre au pays de tenir les cadences qui lui sont imposées par la réalité des besoins. Dans un hôpital, dans une maison de retraite, dans une cuisine collective, l'approvisionnement ne peut être reporté d'une semaine à l'autre. Il doit intervenir tous les deux à trois jours, parfois même quotidiennement, afin de garantir la continuité des soins et l'alimentation de milliers de personnes vulnérables. Ces contraintes de fréquence, mises en évidence avec force pendant la crise de la Covid-19, imposent **un transport routier fiable, flexible et justement rémunéré**.

Un prix indice minimum ne protège donc pas seulement les entreprises : il **protège la société tout entière en lui garantissant que ses biens essentiels seront livrés en temps voulu**.

Ce prix indice minimum permettrait enfin de **renforcer la résilience nationale**. Dans un monde marqué par les crises énergétiques, sanitaires et géopolitiques, disposer d'une filière de transport robuste et compétitive est **un impératif de souveraineté** [6]. En effet, la dépendance à quelques grands groupes ou à des acteurs étrangers constituerait une vulnérabilité stratégique majeure. En consolidant le tissu des TPE et PME du transport routier, la France se doterait au contraire d'une force de rappel capable d'absorber les chocs et de garantir la continuité de l'approvisionnement.

En définitive, le prix indice minimum n'est pas une mesure conjoncturelle ni une protection corporatiste. Il constitue le socle d'un véritable projet de société, fondé sur une économie loyale, une logistique fluide et une transition écologique partagée. Adopter ce mécanisme revient à faire le choix de l'avenir, celui de milliers d'entreprises et de salariés, celui d'un service public invisible mais essentiel, celui enfin d'**une France qui assume de protéger ses forces productives pour mieux préparer les mutations de demain**.

[7] La *Revue nationale stratégique (RNS) 2025* souligne l'importance d'assurer la continuité des approvisionnements stratégiques pour faire face à « une guerre majeure de haute intensité dans le cœur de l'Europe » à l'horizon 2030.

À PROPOS DE L'UNOSTRA



Depuis 75 ans, **l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)** défend les intérêts des TPE et PME du transport routier de personnes et de marchandises.

Elle est présente à Paris et représentée à Bruxelles par l'Union européenne des transports routiers (UETR) créée en 1998 par des organisations patronales de quatre pays membres venant de France, de Belgique, d'Espagne et d'Italie.

L'UNOSTRA a obtenu **des avancées majeures**, notamment le blocage de la TICPE, le mécanisme de la répercussion gazole, l'encadrement du cabotage, la suspension de l'écotaxe ainsi que des mesures d'urgence pendant la crise sanitaire.

Aujourd'hui, l'UNOSTRA s'engage pour **trois priorités : renforcer l'attractivité du transport routier, garantir sa compétitivité et contribuer à une décarbonation réussie.**



CONTACT



Ludivine Dubernet

Déléguée générale

www.unostra.fr

01 44 29 04 29

contact@unostra.fr