



ACSEL



FNTR

SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

PÉRIODE SOUS REVUE : 2021-2025

ACSEL, UNE ANALYSE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE PERSONNALISÉE

STÉPHANE MARTINAT – DIRECTEUR RÉGIONAL DES HAUTS-DE-FRANCE

AURÉLIE DEFERT – RÉFÉRENTE RÉGIONALE ACSEL

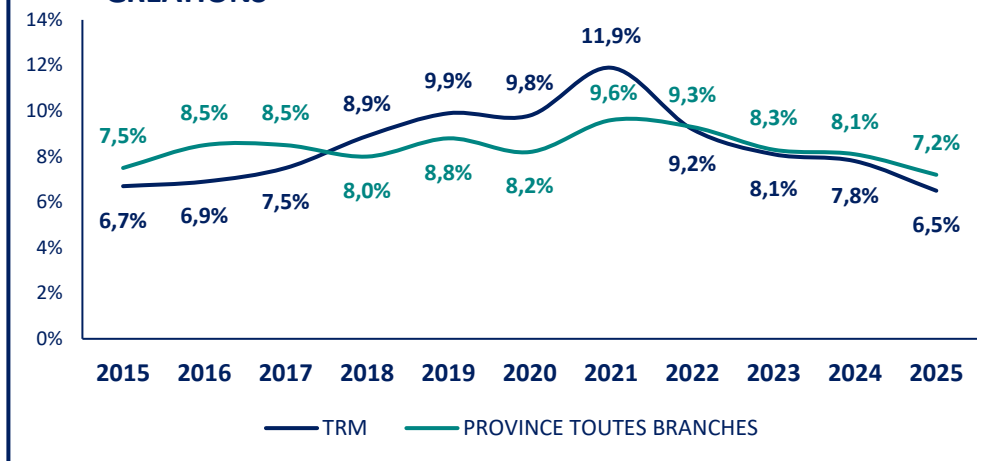
OCTOBRE 2026

Banque de France
Direction régionale Hauts-de-France
75 rue Royale, 59800 LILLE

Reproduction totale ou partielle autorisée sous réserve de l'identification de la source

2025 : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES DU SECTEUR

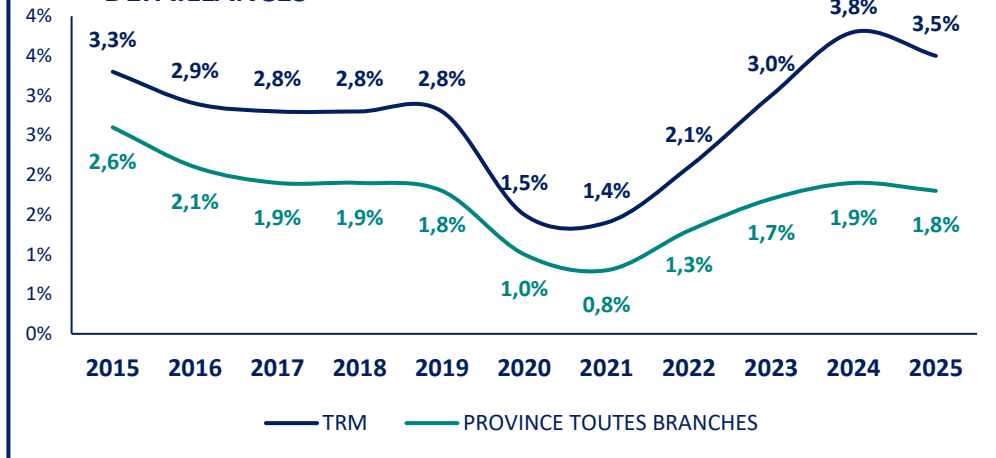
CRÉATIONS



Taux de créations

	2025	Moyenne 2015-2025
TRM	6,5%	8,5%
PROVINCE (toutes branches)	7,2%	8,4%

DÉFAILLANCES

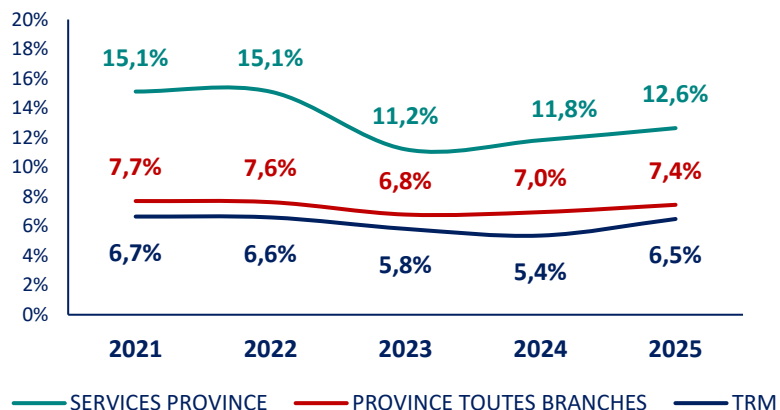


Taux de défaillances

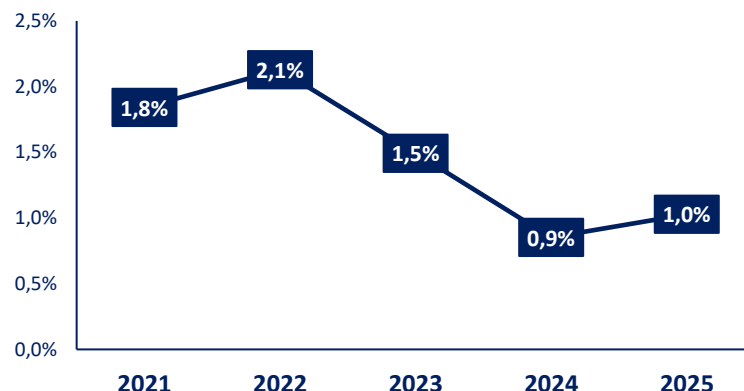
	2025	Moyenne 2015-2025
TRM	3,5%	2,7%
PROVINCE (toutes branches)	1,8%	1,7%

2025 : RENTABILITÉ DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

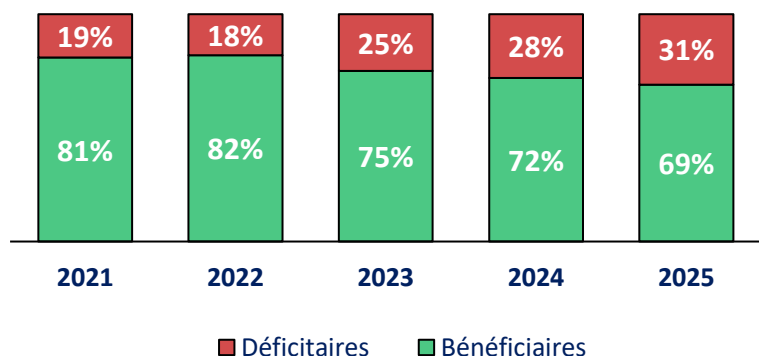
TAUX DE MARGE BRUTE D'EXPLOITATION EN %
(excédent brut d'exploitation/ chiffre d'affaires)



TAUX DE RÉSULTAT NET DU TRM (EN %)



PART DES ENTREPRISES BÉNÉFICIAIRES DU TRM EN %

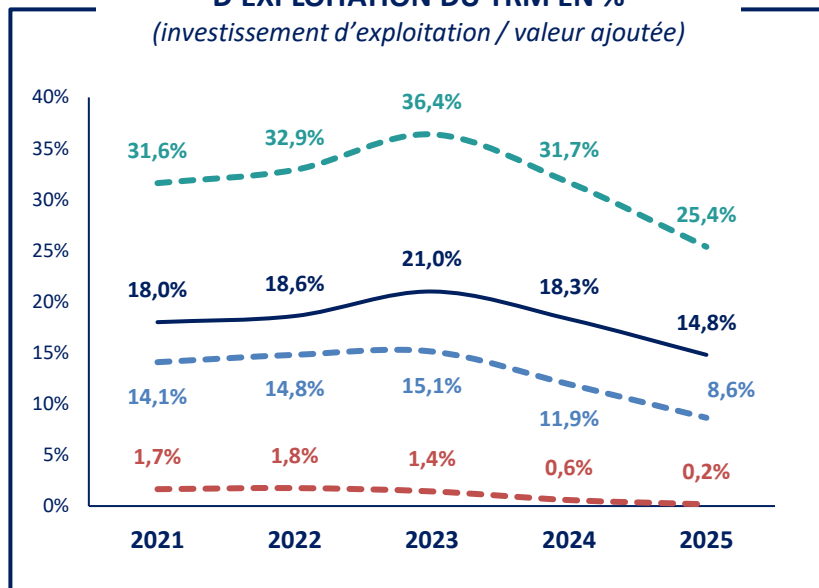


Les différents indicateurs de marge et de rentabilité traduisent une amélioration en 2025.

Cependant, le résultat net reste inférieur à son niveau de 2021 et **près d'un tiers des entreprises demeurent déficitaires** en 2025 même en considérant la revente de véhicules qui fait partie intégrante du modèle économique du TRM.

2025 : INVESTISSEMENT ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

**DISTRIBUTION DU TAUX D'INVESTISSEMENT
D'EXPLOITATION DU TRM EN %**
(investissement d'exploitation / valeur ajoutée)



*Données retraitées d'une entité perturbant l'échantillon

Quartile supérieur

Seuil au dessus duquel se situent les 25% d'entreprises qui présentent le taux d'investissement le plus élevé

Moyenne

Somme de l'ensemble des données divisée par leur nombre

Médiane

Valeur centrale : 50% des entités présentent un taux supérieur à cette valeur et 50% un taux inférieur

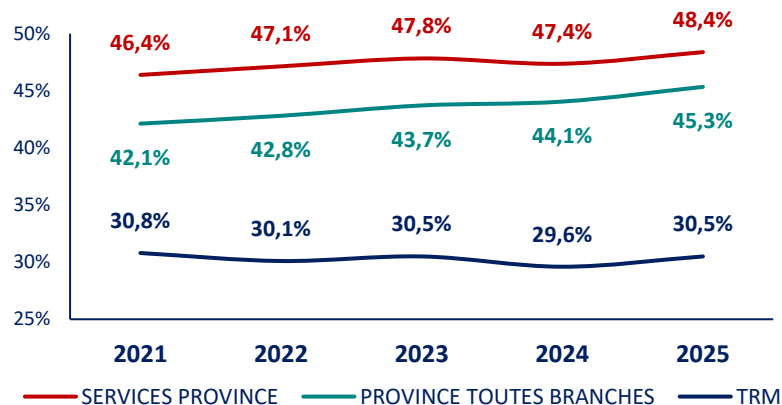
Quartile inférieur

Seuil en dessous duquel se situent les 25% d'entreprises qui présentent le taux d'investissement le plus faible

Le ralentissement de l'effort d'investissement semble généralisé. Il est particulièrement marqué chez les entreprises les plus investisseuses. **La faiblesse de l'effort d'investissement apparaît comme l'un des principaux points de vigilance** pour la croissance future du secteur, avec un niveau sensiblement inférieur à celui des services (31,1% en 2025) et à celui de la province toutes branches (22,1% en 2025).

2025 : STRUCTURE FINANCIÈRE ET SOLVABILITÉ DES ENTREPRISES

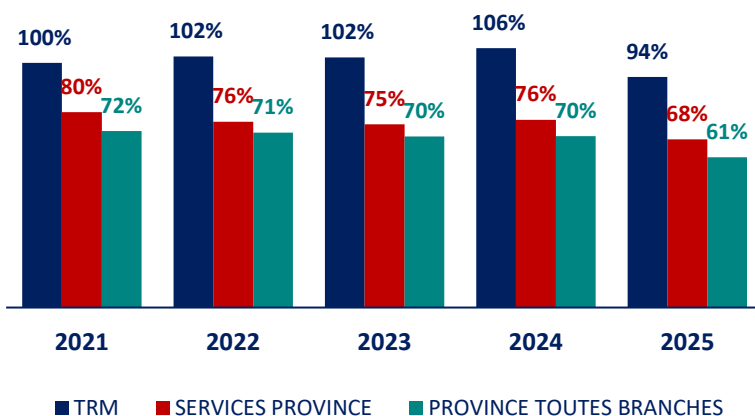
POIDS DES FONDs PROPRES DANS LE TOTAL
BILAN EN %



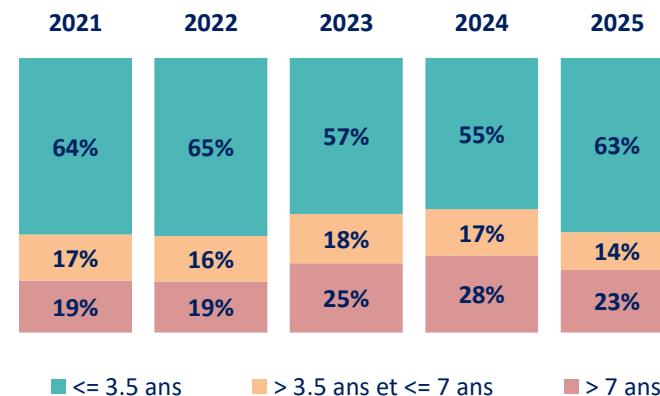
La structure financière globale du secteur demeure peu capitalisée accentuant les fragilités engendrées par le manque de liquidités.

L'endettement plus élevé du secteur du TRM reste maîtrisé mais reflète de façon logique, le fort besoin de financement de l'outil de production.

TAUX D'ENDETTEMENT FINANCIER EN %



VENTILATION DES ENTREPRISES DU TRM
SUIVANT LEUR CAPACITÉ DE REMBOURSEMENT



SEPTEMBRE 2026 : PROJECTIONS MACROÉCONOMIQUES DE LA BANQUE DE FRANCE

Croissance du PIB et inflation IPCH dans les différents scénarios en comparaison au scénario de base

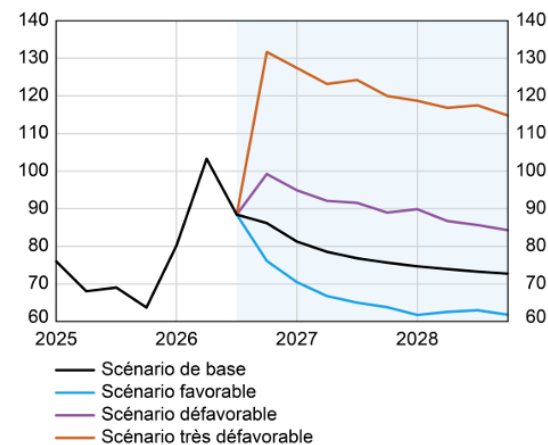
	Scénario de base			Scénario favorable			Scénario défavorable			Scénario très défavorable		
(croissance en %, moyenne annuelle)	2026	2027	2028	2026	2027	2028	2026	2027	2028	2026	2027	2028
PIB réel	0,4	0,9	1,2	0,4	1,1	1,4	0,3	0,4	1,6	0,2	- 0,2	1,6
<i>Écart au scénario de base en points de pourcentage</i>	–	–	–	0,0	0,2	0,2	- 0,1	- 0,5	0,4	- 0,2	- 1,1	0,4
IPCH	2,3	1,9	1,6	2,2	1,6	1,6	2,4	2,2	1,6	2,9	4,2	2,2
<i>Écart au scénario de base en points de pourcentage</i>	–	–	–	- 0,1	- 0,3	0,0	0,1	0,3	0,0	0,6	2,3	0,6

Source : Projections Banque de France.

Le conflit au Moyen-Orient et ses répercussions sur les prix de l'énergie demeurent la première source d'incertitude autour du scénario de base.

Graphique A : Hypothèses sur le prix du pétrole dans les différents scénarios

(en dollars/baril)

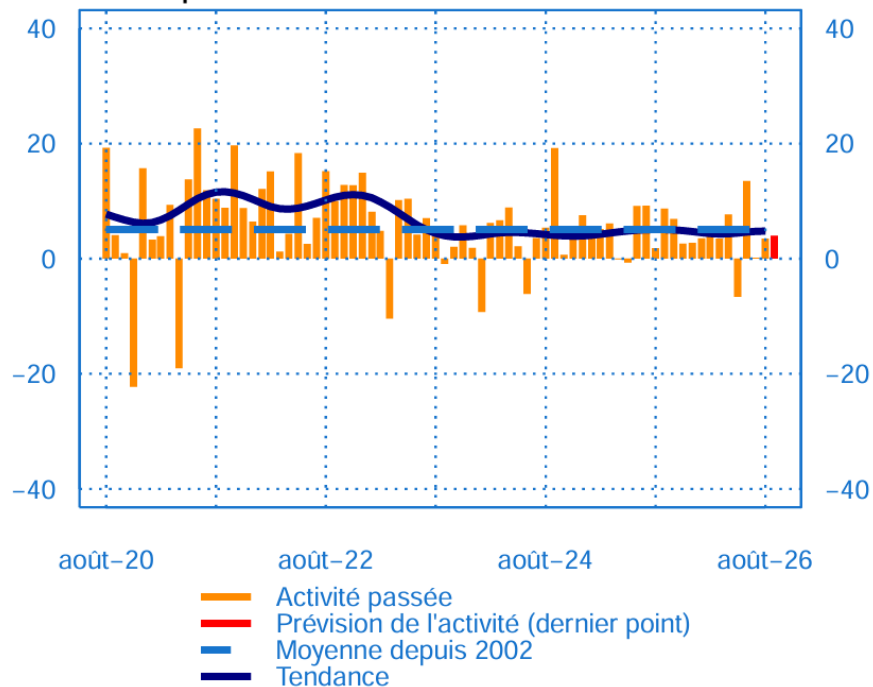


Source : Eurosystème.

FIN AOÛT 2026 : CONJONCTURE DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

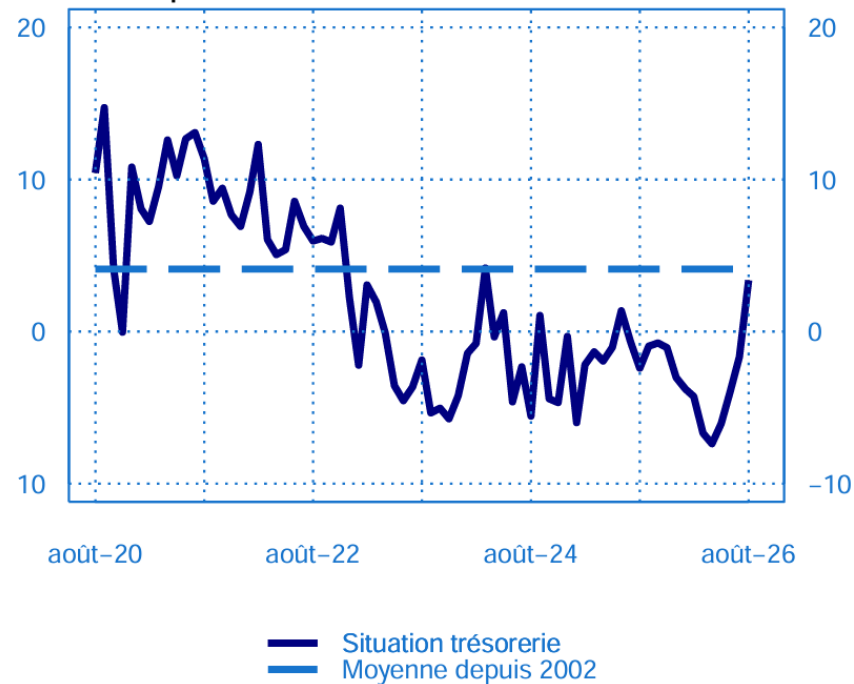
Evolution de l'activité

Solde d'opinion en CVS-CJO



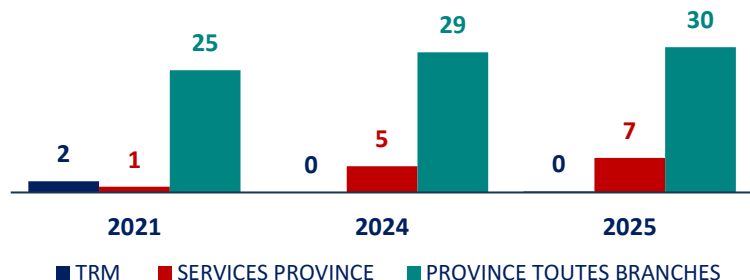
Trésorerie (situation)

Solde d'opinion en CVS-CJO

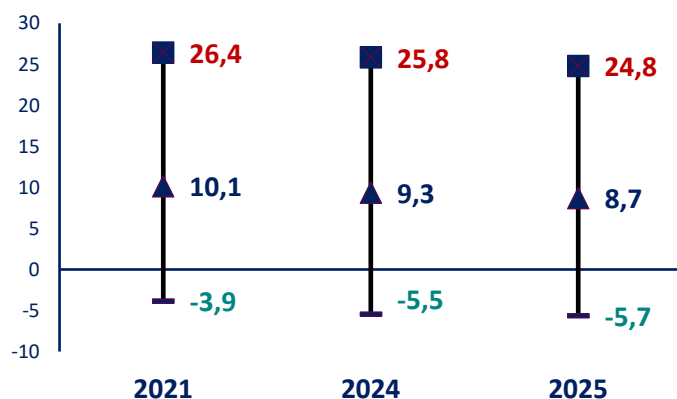


FOCUS SUR LA TRÉSORERIE ET LES DÉLAIS DE PAIEMENT DES ENTREPRISES DU TRM

BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT
(en nombre de jours de chiffre d'affaires)

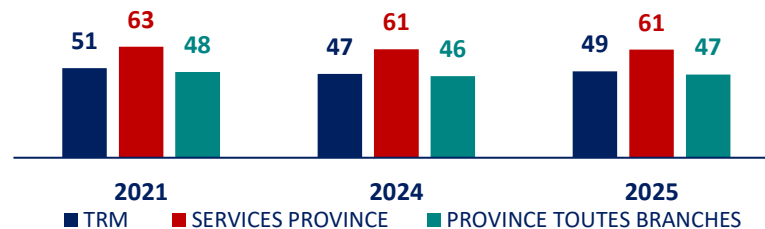


DISTRIBUTION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT DU TRM
(en nombre de jours de chiffre d'affaires)



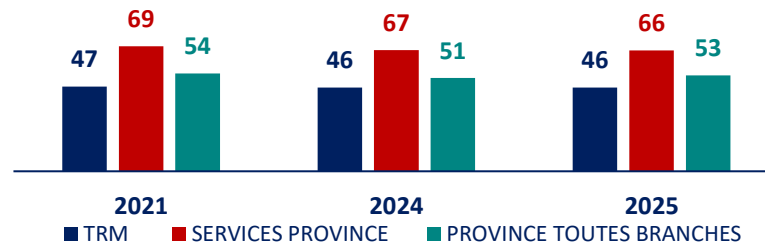
CRÉDITS CLIENTS

(en nombre de jours de chiffre d'affaires)



DETTES FOURNISSEURS

(en nombre de jours de chiffre d'affaires)

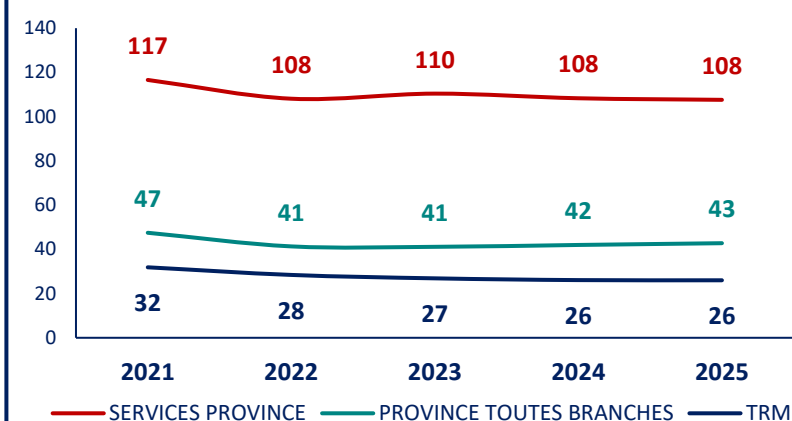


Malgré un BFR proche de zéro en 2025, les entreprises du TRM supportent un délai client moyen nettement supérieur au délai de référence habituel de 30 jours et **seuls 25% des entreprises enregistrent un excédent en fonds de roulement.**

FOCUS SUR LA TRÉSORERIE ET LES DÉLAIS DE PAIEMENT DES ENTREPRISES DU TRM

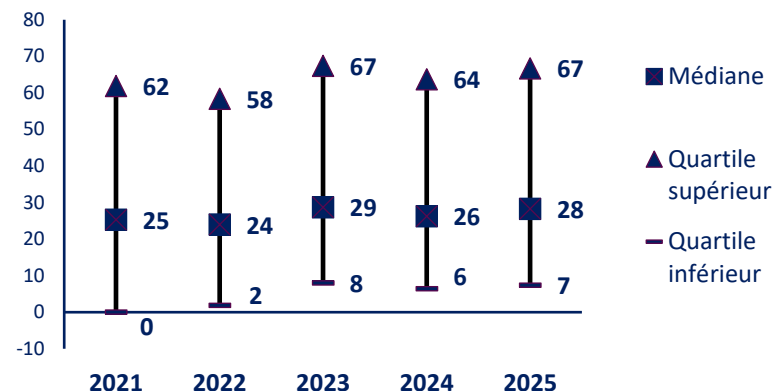
TRÉSORERIE NETTE

(en nombre de jours de chiffre d'affaires)



DISTRIBUTION DE LA TRÉSORERIE NETTE DU TRM

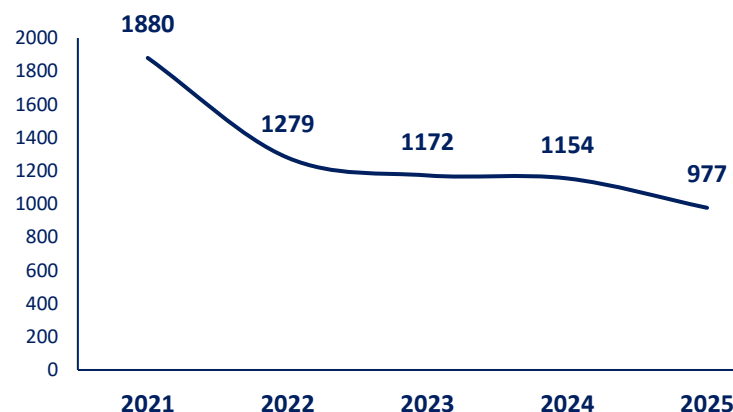
(en nombre de jours de chiffre d'affaires)



Le niveau de liquidités du secteur reste très étroit et constitue une véritable fragilité structurelle.

Les entreprises recourent moins aux mécanismes de financement du poste clients, tels que l'affacturage, ce qui peut **limiter leur capacité à mobiliser rapidement des liquidités en période de tension économique.**

AFFACTURAGE EN M€





MERCI DE VOTRE ATTENTION