



upply



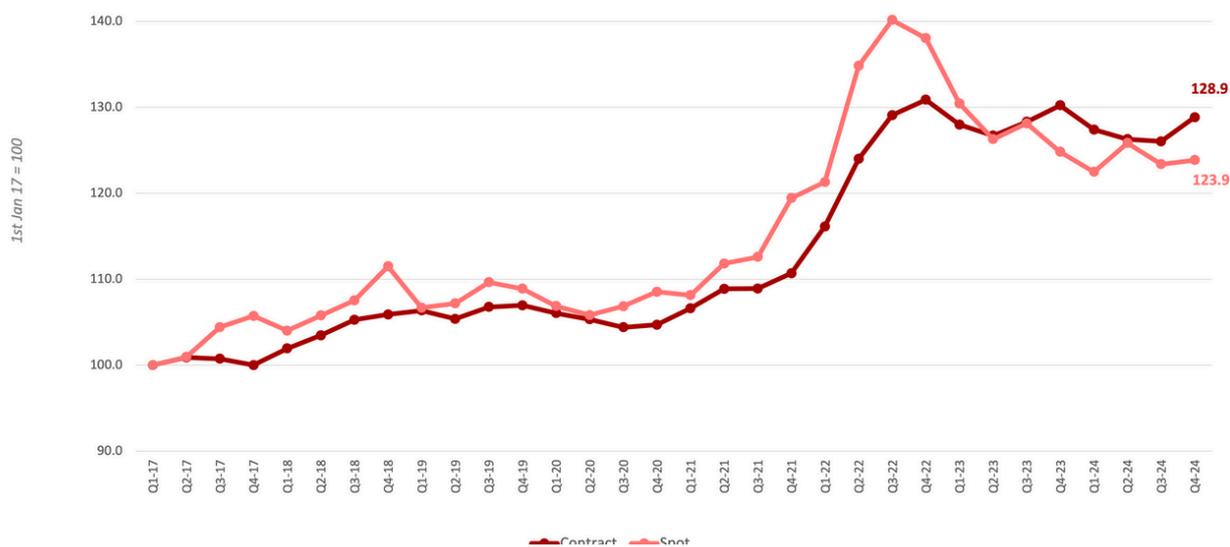
Communiqué de Presse

Benchmark des taux de fret routier européen du T4 2024 : Les indices spot et contractuel augmentent tous les deux

Bath, 3 février 2025 - L'indice Upply x Ti x IRU des taux de fret routier en Europe montre une progression de 2,8 points au T4 sur le marché contractuel par rapport au trimestre précédent. Les taux spot sont restés relativement stables, avec une hausse de 0,5 point en glissement trimestriel. En glissement annuel, l'indice spot est en baisse de 1,0 point et l'indice contractuel de 1,4 point.

- L'indice des taux spot du fret routier européen a atteint 123,9 points au 4^e trimestre 2024, soit 0,5 point de plus qu'au troisième trimestre 2024, mais 1,0 point de moins en glissement annuel.
- L'indice des taux contractuels du fret routier européen du T4 2024 a augmenté à 128,9 points, soit 2,8 points de plus qu'au T3 2024 mais 1,4 point de moins qu'au T4 2023.
- Selon les données de l'IRU sur la pénurie de conducteurs, 500 000 postes de conducteurs sont actuellement vacants en Europe, ce qui représente 12 % de l'ensemble des postes.
- Les prix du diesel sont tombés à leur valeur la plus basse depuis janvier 2023 à la fin du mois de septembre (atteignant 1,50 €/L) et le prix moyen pondéré du diesel dans l'UE a atteint 1,57 €/L le 30 décembre (+4,6 % par rapport à septembre).
- Les perspectives pour les taux de fret routier en Europe s'orientent vers des augmentations modérées, car les coûts restent élevés tandis que la demande, bien que faible, augmente légèrement.

Indices des taux de fret routier en Europe au quatrième trimestre 2024



Source: Upply

L'évolution de l'indice des taux de fret routier européen montre une inversion de tendance au T4 2024 par rapport au trimestre précédent, durant lequel les taux contractuels et les taux spot avaient tous deux baissé. Au T4 2024, les deux indices ont enregistré une hausse, même si l'augmentation des taux spot a été plus marginale que celle constatée sur le marché contractuel.

L'écart entre les taux spot et les taux contractuels s'accroît, les taux contractuels augmentant plus rapidement que les taux spot. L'indice spot est passé pour la première fois en dessous de celui des taux contractuels au T2 2023, et cette situation perdure depuis 7 trimestres consécutifs. Actuellement, l'écart est de 5,0 points d'indice, soit un peu moins qu'il y a un an, lorsque l'écart était de 5,4 points.

Alors que les taux contractuels augmentent et que les taux spot progressent plus modestement, le fret routier européen se rétablit progressivement après un déclin significatif. L'UE reste dans un état de stagnation : au cours du troisième trimestre 2024, le PIB corrigé des variations saisonnières a augmenté de 0,3 % dans l'UE par rapport au trimestre précédent, selon Eurostat.

Le glissement de la demande des biens vers les services a entraîné une diminution des volumes de transport en glissement annuel, le commerce de détail hors véhicules automobiles ayant diminué de 0,8 %. En glissement trimestriel, la demande s'est redressée après un troisième trimestre 2024 morose, les volumes non ajustés du commerce de détail ayant augmenté de 3,8% à l'approche des fêtes de fin d'année. Le trafic des ports européens a reflété une certaine reprise, Anvers enregistrant une augmentation de 9% en glissement annuel au T3 2024 et Rotterdam une hausse de 3%. La plupart des entreprises signalent des niveaux de stocks bas ou conformes aux niveaux attendus. Les efforts de restockage, combinés à des volumes portuaires plus élevés, ont eu un effet haussier sur les taux.

Malgré l'amélioration de la demande des consommateurs, le secteur manufacturier européen reste confronté aux prix élevés de l'énergie et à sa faible compétitivité à l'international. Les volumes de production ont baissé de 0,3 % en glissement trimestriel et de 0,8 % en glissement annuel. Selon la Commission européenne, l'électricité et les combustibles fossiles représentent entre 7 et 9 % des coûts de production directs des industries. Les difficultés de production sont susceptibles de diminuer la demande contractuelle de fret routier, à l'heure où l'industrie européenne se bat pour tenter de maintenir ses niveaux de production de long terme.

Michael Clover, responsable du développement commercial chez Ti, déclare :

« La demande en Europe reste relativement faible et, par conséquent, la pression à la hausse sur les taux est relativement faible. Cependant, comme la capacité reste limitée et que les coûts continuent globalement à croître, nous nous attendons à ce que les augmentations modérées des taux observées au quatrième trimestre se poursuivent jusqu'en 2025 ».

Les nouvelles capacités entrant sur le marché ont été limitées, comme le soulignent les données de l'ACEA pour le troisième trimestre 2024 sur les immatriculations de poids lourds. Les nouvelles immatriculations dans l'UE ont chuté de 29 %. Les camions diesel ont représenté 95,3 % des immatriculations au cours des neuf premiers mois de 2024, malgré une baisse de 7,3 % en glissement annuel. Les immatriculations de camions électriques ont diminué de 6,6 %, conservant une part de marché de 2,2 %.

Au quatrième trimestre 2024, tous les postes de coûts ont augmenté à l'exception du diesel, qui a baissé de 11,7%. Les coûts de la main-d'œuvre dans l'UE27 ont progressé de 5% en glissement annuel, les salaires des conducteurs étant l'élément de coût qui a connu la croissance la plus rapide. Les pénuries persistantes de conducteurs, avec 500000 postes vacants (12 % de l'ensemble des postes), continuent de poser des difficultés au secteur. Les contraintes de capacité disponible et l'augmentation des coûts des conducteurs en raison de la pénurie de main-d'œuvre sont susceptibles de faire augmenter les taux contractuels et spot. En conséquence, si la baisse du diesel a atténué la pression sur les tarifs, la base de coûts est désormais extrêmement élevée et les coûts de la main-d'œuvre continuent de la tirer vers le haut. Cette situation a créé un environnement de faibles marges qui ne permet que peu de baisses supplémentaires. Ainsi, les modestes augmentations de coûts ou les perturbations de l'offre se traduisent par des hausses de prix, alors même que la demande reste faible.

Thomas Larrieu, directeur général d'Upply, commente :

"Les prix du transport routier en Europe sont pris entre la hausse des coûts et une demande atone. La faible consommation des ménages empêche une flambée des prix, tandis que les coûts élevés de la main-d'œuvre et une capacité limitée exercent une pression à la hausse. Dans ce contexte, même une légère augmentation des coûts ou une perturbation de la chaîne d'approvisionnement peut faire grimper les tarifs, alors que la demande reste fragile."

Vincent Erard, directeur de la Stratégie et du Développement de l'IRU, ajoute :

"Les transporteurs routiers, dont 89 % sont des PME au sein de l'UE, font toujours face à une envolée des coûts qui réduit encore davantage leurs marges déjà faibles. L'augmentation des péages, la pénurie de conducteurs et les nouvelles réglementations européennes, comme l'Eurovignette et les normes CO2, font grimper à la fois les coûts d'exploitation et les investissements nécessaires. En répondant aux besoins spécifiques des PME, nous pouvons accélérer la décarbonation de manière efficace tout en renforçant la compétitivité de l'économie européenne dans son ensemble."

À propos du rapport "Benchmark des taux de fret routier européens"

Le "Benchmark des taux de fret routier européens" est conçu pour offrir une plus grande visibilité sur l'évolution des taux de fret routier à travers l'Europe.

Si vous souhaitez diffuser l'intégralité du rapport (en anglais), merci de partager ce lien : <https://go.upply.com/en-gb/ti-upply-iru-european-road-freight-rates-benchmark-reports>



À propos de Ti

Ti est la première source mondiale d'analyse de marché pour le secteur de la logistique et du transport routier, fournissant des données et des analyses par le biais de sa série de Rapports sur les Taux de Fret Routier Européen, de sa base de données GSCi (Global Supply Chain Intelligence) et de ses services d'experts-conseils.
ti-insight.com

Contact presse Ti

Michael CLOVER
Responsable du développement commercial
+44 (0)1666 519907
mclover@ti-insight.com



À propos de l'IRU

L'IRU est l'organisation mondiale du transport routier, qui promeut la croissance économique, la prospérité et la sécurité grâce à la mobilité durable des personnes et des marchandises. En tant que porte-parole de plus de 3,5 millions d'entreprises opérant des services de mobilité et de logistique dans toutes les régions du monde, IRU propose des solutions pour aider le monde à mieux bouger.
iru.org

Contact presse IRU

John KIDD
Directeur associé, Communications et événements
+41 79 386 9544
john.kidd@iru.org



À propos d'Upply

Upply, plateforme technologique au service des professionnels du transport de marchandises, conçoit et développe des solutions pour aider les chargeurs, transporteurs et commissionnaires de transport à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur activité. Alliant expertise transport et Data Science, Upply développe depuis 2018 sa solution Smart dédiée au benchmarking et à l'analyse des taux de fret. En tant que solution leader du benchmark pour le fret routier européen, Smart aide les acteurs de la supply chain à prendre des décisions en pleine connaissance du marché et à optimiser leurs investissements en matière de transport. L'entreprise est basée à Paris et compte aujourd'hui plus de 60 collaborateurs dédiés au développement de ses solutions technologiques uniques.
upply.com

Contact presse Upply

Audrey GOLDKRANZ
Chief Marketing Officer
+33 (0)6 65 34 47 40
audrey.goldkranz@upply.com