



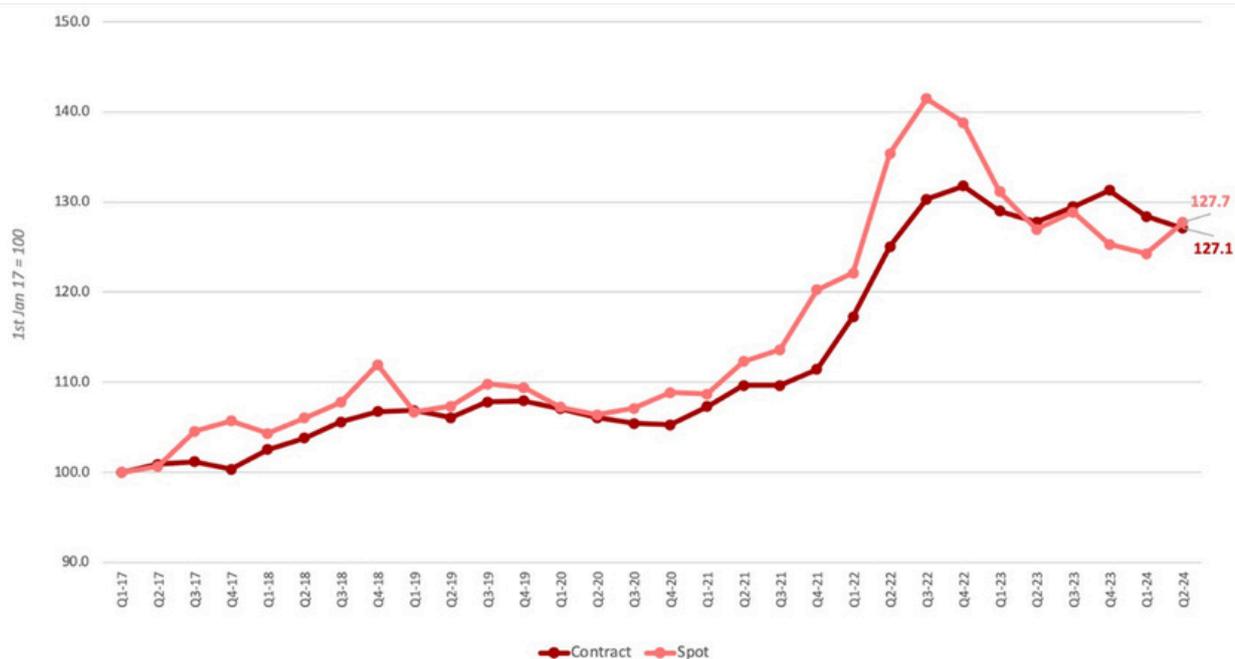
Communiqué de presse

Benchmark des taux de fret routier européen T2 2024 : Baisse de l'indice des taux contractuels et hausse des taux spot

Bath, 31 juillet 2024 - L'indice Upply x Ti x IRU des taux de fret routier pour l'Europe montre que les taux du T2 ont baissé dans l'indice contractuel de 1,3 points en glissement trimestriel. En revanche, l'indice des taux spot a augmenté de 3,5 points en glissement trimestriel. En glissement annuel, l'indice spot est maintenant en légère hausse de 0,8 points tandis que l'indice contractuel est en baisse de 0,7 points.

- L'indice de référence des taux spot du fret routier européen pour le deuxième trimestre 2024 a atteint 127,7 points, soit 3,5 points de plus qu'au premier trimestre 2024 et 0,8 point de plus en glissement annuel.
- L'indice de référence des taux contractuels du fret routier européen pour le T1 2024 est tombé à 127,1, soit 1,3 point de moins qu'au T1 2024 et 0,7 point de moins qu'au T2 2023.
- Selon les résultats préliminaires de l'IRU sur la pénurie de conducteurs à l'horizon 2024, 48% des entreprises européennes s'attendent à rencontrer davantage de difficultés pour pourvoir les postes de conducteurs de camions l'année prochaine.
- La Commission européenne met en demeure 16 nouveaux États membres de mettre en œuvre la directive Eurovignette.
- Les prix du diesel ont baissé tout au long du trimestre jusqu'au début du mois de juin, où ils ont recommencé à augmenter, mais à la fin du mois de juin, les prix étaient encore inférieurs de 5 % à leur niveau du début du mois d'avril.
- Les perspectives pour les prix spot en Europe suggèrent des augmentations modérées à mesure que nous entrons dans un environnement de demande plus stable en 2024.
- Les perspectives pour les taux contractuels restent modérées, la production industrielle restant faible et limitant la croissance des taux contractuels.

Indices des taux de fret routier européens au T2 2024



Source : Upply

Les faibles niveaux de la demande des consommateurs ont poussé les taux spot à la baisse depuis le T2-23, cependant, en raison d'un environnement de demande moins négatif, les taux spot ont commencé à se normaliser. Les ventes au détail ajustées excluant les véhicules à moteur dans la zone euro n'ont progressé que marginalement d'un trimestre à l'autre, de 0,3 %. En glissement annuel, il s'agit d'une augmentation similaire de 0,4%.

Dans l'UE, la production industrielle en mai 2024 a enregistré une baisse de 1% pour les biens intermédiaires et de 2,1% pour les biens de consommation durables par rapport à avril 2024. Les biens de consommation non durables ont augmenté de 0,8 %. L'absence de demande industrielle a contribué à la baisse de l'indice contractuel de 1,3 point en glissement trimestriel.

Les coûts d'exploitation ont augmenté d'un trimestre à l'autre, en particulier pour la main-d'œuvre, l'entretien et l'assurance. Les coûts moyens ont augmenté dans tous les domaines, la hausse moyenne étant de 1,2 % pour l'UE. Plus particulièrement, les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 1,2 % et les coûts de l'assurance automobile de 3 % respectivement. Toutefois, les augmentations ne sont pas aussi marquées qu'au dernier trimestre, où les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 1,8 % et les pièces détachées de 1,1 %, contre 0,5 % ce trimestre. Nous pouvons donc observer les effets de l'allègement des pressions de l'offre sur les taux spot et les taux contractuels.

Les prix du diesel ont baissé depuis le début du mois d'avril et jusqu'au début du mois de juin, sous l'effet de la baisse des prix du pétrole brut. Le prix moyen pondéré du gazole dans l'UE a atteint 1,07 €/l le 10 juin, contre 1,20 €/l le 8 avril (-11 %), et le niveau le plus bas observé depuis l'été 2023. Les prix du diesel ont ensuite augmenté, poussés par la hausse des prix du pétrole brut, le prix moyen pondéré du diesel dans l'UE atteignant 1,14 €/L le 8 juillet (+6,4 % par rapport au 10 juin).

Michael Clover, Responsable du Développement Commercial de TI : *"Bien que le rythme de l'augmentation des coûts du fret routier se soit ralenti, notamment en ce qui concerne le carburant, nous prévoyons toujours une hausse des coûts pour l'année à venir. Avec la reprise des volumes et le resserrement des capacités, nous nous attendons à ce que les transporteurs réussissent mieux à répercuter les hausses de coûts sur leurs clients. En ce sens, nous nous attendons à ce que les conditions du marché reviennent à leur tendance à long terme d'augmentations graduelles en fonction des coûts pour le reste de l'année 2024."*

Thomas Larrieu, CEO d'Upply : *"Le secteur du transport routier continue d'évoluer dans un paysage économique complexe. Nos données pour le deuxième trimestre 2024 montrent une légère augmentation des taux spot, contrastant avec une modeste baisse des taux contractuels. Malgré la persistance de coûts d'exploitation élevés, les premiers signes de stabilisation de la demande des consommateurs commencent à apparaître. La baisse des prix des carburants et l'amélioration de la confiance des consommateurs offrent des perspectives positives. Les conditions du marché devraient s'améliorer progressivement au cours de l'année"*.

Ti s'attend à ce que les augmentations des taux spot continuent d'être progressives, car les consommateurs restent prudents et les ménages continuent d'épargner. À moins qu'il n'y ait une augmentation significative des salaires, auquel cas cela se reflétera dans la demande des consommateurs à plus long terme. Les perspectives de Ti pour les taux contractuels suggèrent qu'ils resteront relativement bas tant que la reprise de la production industrielle restera faible. L'indice contractuel pourrait continuer à baisser légèrement jusqu'à ce qu'il y ait une reprise de la demande de nouvelles commandes, alimentée par la reconstitution des stocks. Avec les prochains renouvellements de contrats, les entreprises demanderont moins de volumes pour le fret routier, ce qui libérera de la capacité et réduira la pression à la hausse sur les taux contractuels.

Selon les résultats préliminaires de l'IRU sur la pénurie de conducteurs à l'horizon 2024, 48% des entreprises européennes s'attendent à rencontrer davantage de difficultés pour pourvoir les postes de conducteurs de camions l'année prochaine. En effet, plus d'un tiers des conducteurs de camions ont 55 ans ou plus et prendront leur retraite dans les 10 prochaines années, alors que seulement 5 % des conducteurs de camions ont moins de 25 ans. En outre, la demande de fret routier devrait s'améliorer en 2025. Par conséquent, si aucune mesure n'est prise pour améliorer l'attrait de la profession et/ou pour accroître la productivité des conducteurs (par exemple en autorisant l'utilisation de camions plus longs et plus lourds), le déficit de conducteurs de camions augmentera dans les années à venir et pourrait exercer une pression à la hausse sur les coûts des conducteurs.

Dans le cadre d'un nouveau développement du péage sur le marché européen, la Suède a partagé son plan pour l'introduction de la composante CO2 dans son système de péage. Une nouvelle composante CO2 sera ajoutée à partir de janvier 2025 pour les véhicules dont le PTC est supérieur à 12 tonnes, puis étendue à tous les véhicules (quel que soit leur PTC) à la fin du mois de mars 2027. L'augmentation des péages devrait être limitée dans un premier temps, mais il n'y a pas encore de chiffres précis. Le Danemark suivra également en 2025 et les Pays-Bas en 2026. En mai 2024, seize États membres (Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pologne, Portugal, Slovaquie, Sloveenie, Espagne) ont reçu fin mai une mise en demeure de la Commission européenne de procéder à la mise en œuvre de la directive Eurovignette dans leur pays. Des changements pourraient donc bientôt intervenir dans ces pays.

En outre, trois pays ont annoncé des modifications des péages qui ne sont pas liées à la mise en œuvre de la directive Eurovignette. En Slovénie, les péages augmenteront de 6,8 % à partir de la mi-juillet pour les véhicules lourds. Les péages ont également augmenté en Belgique depuis juillet, avec la mise en œuvre d'une correction de l'inflation (les camions électriques et à hydrogène sont exemptés en Flandre et à Bruxelles, mais pas en Wallonie), tandis que la Hongrie mettra en œuvre le même type de correction en janvier 2025.

Vincent Erard, Directeur de la Stratégie et du Développement de l'IRU : *"Les entreprises de transport routier, principaux moteurs de la croissance économique, sont confrontées au double défi de répondre à la demande de services de transport dans un contexte de flambée des coûts - les prix des carburants devraient augmenter, les coûts de la main-d'œuvre sont en hausse, et maintenant nous avons aussi les nouveaux péages de CO2 - tout en décarbonisant. Cela devrait entraîner une augmentation des taux de fret, car la demande croissante de services de transport exerce une pression sur la capacité disponible. Une grande partie du secteur étant constituée de petites et moyennes entreprises, les opérateurs ont des marges très réduites. Les décideurs politiques doivent aider les opérateurs et le secteur à répondre à la demande, notamment en investissant rapidement dans des mesures d'efficacité - pour les véhicules, les conducteurs et le système logistique dans son ensemble - et dans la mise en œuvre de carburants alternatifs. Cela servirait notre planète et notre économie."*

A 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'Upplly

Upplly, 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, Upplly 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 Upplly

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