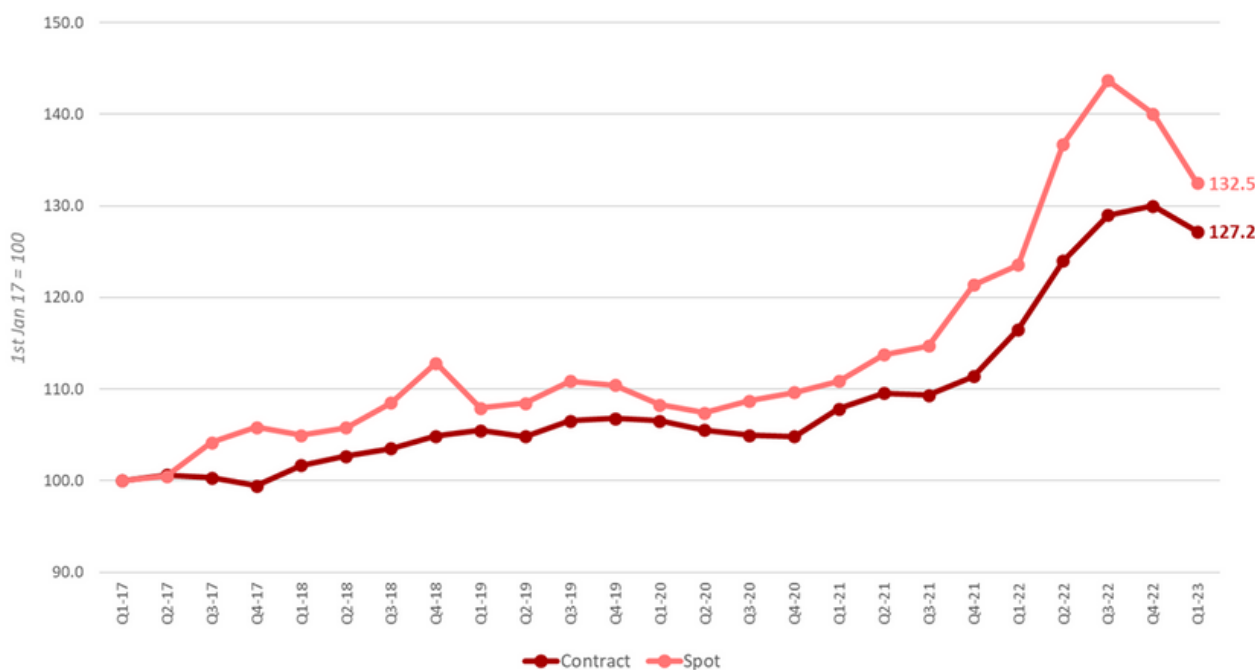


## Indices du fret routier européen au T1 2023 : Les taux contractuels amorcent une baisse tandis que les taux spot poursuivent leur chute

**Bath, Royaume-Uni, 3 mai 2023** - L'indice des taux de fret routier européen publié par Upply, Transport Intelligence et l'IRU pour le T1 2023 montre que les taux spot et contractuels sont en baisse par rapport au trimestre précédent, perdant respectivement 7,5 et 2,8 points.

Les taux spot sur le marché européen du fret routier ont connu leur deuxième trimestre consécutif de baisse, ce qui marque un changement significatif depuis le début de la pandémie de Covid. L'indice des taux spot a chuté de -7,5 points en glissement trimestriel pour atteindre 132,5 points. C'est la première fois depuis le deuxième trimestre 2020 que les taux baissent pendant deux trimestres consécutifs. En outre, l'indice du marché spot est tombé en-dessous de son niveau du deuxième trimestre 2022, période durant laquelle la hausse des coûts consécutive à l'invasion de l'Ukraine a été ressentie pour la première fois. Malgré cela, les taux spot restent en hausse de 8,9 points en glissement annuel. L'indice des taux contractuels a également diminué de 2,8 points en glissement trimestriel, ce qui constitue la première baisse en six trimestres, mais il reste en hausse de 10,7 points en glissement annuel. Avec le ralentissement des volumes et l'augmentation de la capacité disponible, la tendance à la baisse des taux de fret routier devrait se poursuivre en 2023.

Indices des taux de fret routier européens au T1 2023



Source : Upply

- L'indice de référence des taux spot du fret routier européen pour le T1 2023 s'est établi à 132,5, soit 7,5 points de moins qu'au T4 2022 mais 8,9 points de plus qu'au T1 2022.
- Le T1 2023 est le deuxième trimestre consécutif durant lequel on observe une baisse de l'indice des taux spot.
- L'indice de référence des taux contractuels du fret routier européen pour le T1 2023 s'est établi à 127,2, soit 2,8 points de moins qu'au T4 2022, mais toujours 10,7 points de plus qu'au T1 2022.
- Les prix des carburants étaient inférieurs de 9 % au 1er trimestre 2023 par rapport au 4ème trimestre 2022.
- La pénurie de conducteurs devrait se traduire par 9 % de postes non pourvus en 2023, soit un peu moins que les 10 % de 2022.
- Les taux de fret devraient continuer à diminuer au deuxième trimestre 2023, mais resteront élevés par rapport aux normales historiques, car les prestataires de transport restent confrontés à des coûts élevés. Vers la fin de l'année, les volumes devraient commencer à se redresser, ce qui impulsera une pression à la hausse sur les taux.

En moyenne, au T1 2023, les taux spot ont baissé 1,5 fois plus vite que les taux contractuels. Cela est dû à la baisse de la demande au sein des économies européennes, qui réduit la pression immédiate exercée par ce facteur demande sur les taux du marché spot. Malgré une certaine baisse de l'inflation et une croissance trimestrielle de la consommation mensuelle corrigée des variations saisonnières en Espagne (+1,0 %), en France (+0,4 %) et au Royaume-Uni (+0,5 %), les résultats en glissement annuel démontrent l'impact de l'inflation persistante au cours des 12 derniers mois. La consommation mensuelle moyenne corrigée des variations saisonnières est en baisse d'une année sur l'autre de 6 % en Allemagne, de 3,9 % en France, de 2,8 % en Italie et de 4,3 % au Royaume-Uni. La croissance des salaires étant inférieure à l'inflation, la crise du coût de la vie s'aggrave, affectant l'appétence et la capacité à consommer des biens. Cette situation va encore atténuer la pression de la demande sur le marché du fret routier, ce qui ouvrira la voie à de nouvelles baisses de taux sur le marché contractuel comme sur le marché spot.

Thomas Larrieu, Directeur Général d'Upply, commente :

*"Alors qu'il est habituel que les taux de fret routier chutent au cours du premier trimestre après la pleine saison des fêtes, la baisse de cette année est plus forte que d'habitude. Le marché semble se rééquilibrer après avoir connu une forte hausse à deux chiffres en 2022, mais jusqu'où ira-t-il ? Il est peu probable que nous revenions aux conditions qui prévalaient avant la pandémie, d'autant plus que les pénuries de capacités restent une préoccupation majeure."*

Bien que les craintes d'une crise énergétique majeure se soient calmées et que les prix de l'énergie aient diminué, les prix élevés de l'année dernière continuent de freiner la croissance de l'industrie de l'Europe. Les données officielles disponibles pour le premier trimestre 2023 révèlent une contraction de la production au Royaume-Uni (-0,5 %), en Espagne (0,3 %) et en Pologne (-0,1 %), tandis que la production a augmenté en France (+0,9 %) et en Allemagne (+0,5 %). L'inflation affaiblit la demande de biens de consommation, tandis que la demande de biens d'équipement et de biens intermédiaires reste stable. Les taux d'intérêt élevés vont probablement ralentir l'augmentation de la production en 2023, ce qui engendrera vraisemblablement de nouvelles baisses des taux de fret routier.

Vincent Erard, Directeur Senior - Stratégie et Développement de l'IRU, complète :

*"La stagnation de la demande de fret à partir du quatrième trimestre 2022 s'est poursuivie en 2023, aplanissant la courbe de la pénurie de conducteurs - pour l'instant. Mais rien n'a changé dans les perspectives à long terme de la profession. La proportion de jeunes conducteurs reste extrêmement faible. Toute augmentation de la demande de la part des économies européennes aggravera encore la pénurie de conducteurs, ce qui, à son tour, limitera la croissance économique. Nous ne pouvons pas perdre de vue le problème. Nous devons continuer à faire pression pour obtenir des solutions immédiates et structurelles à la pénurie de conducteurs."*

Si la pression exercée par la demande diminue, la pression liée à l'offre disponible reste en revanche d'actualité. L'aggravation de la pénurie de chauffeurs détériore les capacités, et bien que les coûts du carburant ont baissé par rapport à leur niveau record de 2022, ils restent élevés par rapport à 2021. La crise du coût de la vie à travers le continent accroît également les revendications salariales en 2023, entraînant une augmentation des coûts de la main-d'œuvre. La conjonction de ces différents facteurs devrait conduire à une nouvelle baisse des prix due à la chute de la demande, mais l'ampleur en sera limitée par la tension du côté de l'offre qui engendre des coûts plus élevés. Cela empêchera les prix du marché d'atteindre des niveaux historiquement bas.

Michael Clover, Responsable du développement commercial de Transport Intelligence, déclare :

*"Au premier trimestre, nous avons vu les taux contractuels commencer à rattraper les taux spot dans leur chute, comme prévu, et nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive au deuxième trimestre. Avec la baisse des volumes au T1, nous avons noté une augmentation continue de la capacité disponible, ce qui a atténué la pression sur les taux, mais la capacité reste limitée en raison de la pénurie de chauffeurs. Les taux devraient continuer à baisser au T2, même si la demande saisonnière soutiendra des taux plus élevés au deuxième trimestre et nous prévoyons que les taux resteront à un niveau plus élevé que leur base pré-pandémique."*

## 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-report-q1-2023>



### 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](https://ti-insight.com)

### Contact presse Ti

**Michael CLOVER**

Responsable du développement commercial

+44 (0)1666 519907

[mclover@ti-insight.com](mailto: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](https://iru.org)

### Contact presse IRU

**John KIDD**

Directeur associé, Communications et événements

+41 79 386 9544

[john.kidd@iru.org](mailto:john.kidd@iru.org)



### À propos d'Upplly

Upplly est une plateforme technologique qui fournit des outils d'analyse comparative des taux de fret routier, maritime et aérien (y compris les données passées et les estimations des tendances futures). Upplly collecte plusieurs millions de factures toutes les semaines auprès des principaux chargeurs, commissionnaires et transporteurs du monde entier. Ces données sont agrégées, anonymisées et mises à disposition de nos utilisateurs pour les aider dans leur prise de décisions. Lancée en 2018, l'entreprise est basée à Paris et compte aujourd'hui plus de 50 salariés

[upply.com](https://upply.com)

### Contact presse Upplly

**Gwendydd BEAUMONT**

Responsable Communication

+33 (0)6 10 72 98 57

[gwendydd.beaumont@upply.com](mailto:gwendydd.beaumont@upply.com)