

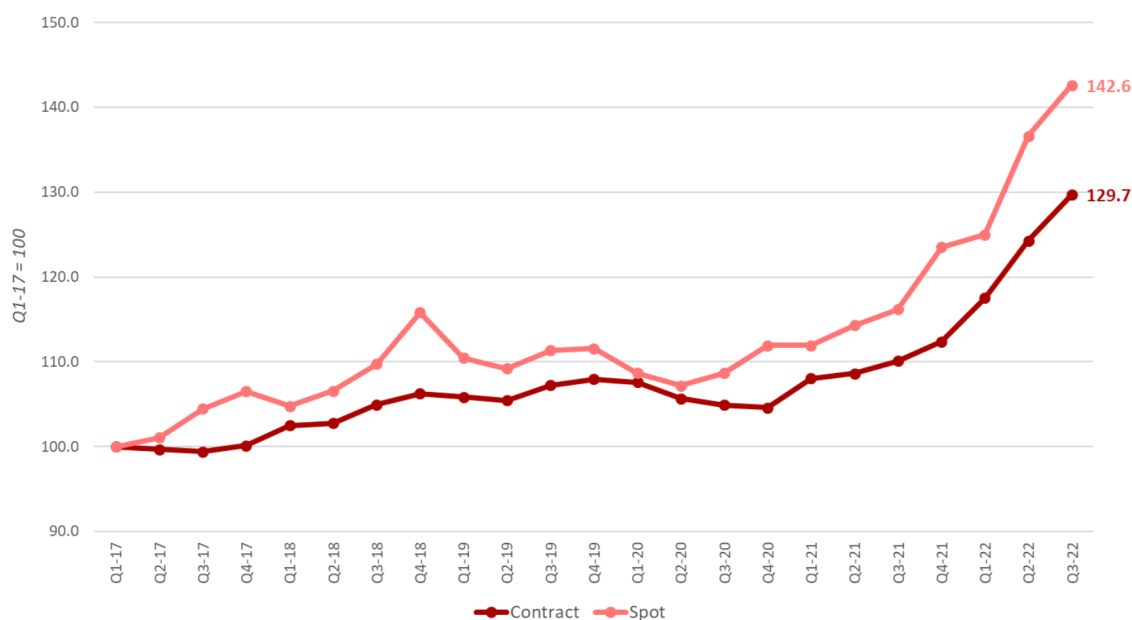
3ème trimestre 2022 : Les taux de fret routier européens se tassent après avoir atteint des records

Bath, Royaume-Uni, 3 novembre 2022 - Les prix du carburant, la pénurie de conducteurs et la sécheresse en Europe ont joué un rôle significatif dans le maintien de taux de fret routier élevés en Europe au troisième trimestre, malgré la baisse des dépenses de consommation. Cependant, les données montrent une accalmie de la hausse des prix à la fin du trimestre.

- Les taux contractuels moyens du fret routier en Europe ont atteint un niveau record au troisième trimestre 2022 (129,7 points d'indice), en hausse de 5,4 points par rapport au trimestre précédent et de 19,6 points par rapport à l'année précédente. Sur le marché spot, les taux ont atteint 142,6 points, soit une augmentation de 6 points par rapport au trimestre précédent et de 26,4 points par rapport à l'année précédente.
- Sur de nombreux axes européens, les taux commencent à marquer un ralentissement après le pic constaté au troisième trimestre.
- En Europe, les taux spot sont maintenant 12,9 points au-dessus des prix contractuels. L'écart était de 12 points au trimestre précédent et de 6,1 points au troisième trimestre 2021.
- Les coûts du carburant, qui représentent habituellement un tiers du total des coûts d'exploitation du transport, peuvent désormais représenter jusqu'à 50 % des coûts compte tenu de la flambée des prix.
- La pénurie de conducteurs devrait s'accroître jusqu'à la fin de 2022, avec une augmentation estimée à 40 % des postes de chauffeurs non pourvus.

Le Benchmark des taux de fret routier européens, réalisé par Transport Intelligence, Upply et l'IRU, analyse chaque trimestre l'évolution des taux de fret routier en Europe et les perspectives d'évolution du marché. Ce rapport explore les indicateurs et les tendances à l'origine des changements - des augmentations des prix du carburant aux événements mondiaux - et donne des perspectives pour le marché du fret routier afin d'éclairer les décisions des chargeurs, des prestataires de transport et des transporteurs.

Indices des taux de fret routier européens au T3 2022



Source : Upply

Points forts du rapport :

- **Le marché s'adapte à la hausse des coûts :** L'augmentation plus faible des taux de fret au cours de ce 3^e trimestre 2022, tant pour les prix spots que pour les prix contractuels, signifie que le marché s'est adapté aux coûts plus élevés, tandis que la hausse des coûts de production et la baisse du pouvoir d'achat des consommateurs ont commencé à atténuer la pression de la demande.
- **Contraction de l'industrie manufacturière en Allemagne :** L'augmentation des coûts de l'énergie et les incertitudes liées à l'approvisionnement énergétique mettent en difficulté le secteur industriel allemand. L'industrie manufacturière du pays est en déclin, avec un PMI manufacturier qui chute à une moyenne de 48,7 au troisième trimestre, soit une baisse de 5,1 points par rapport au trimestre précédent. Ce niveau place le secteur manufacturier allemand en territoire de contraction. C'est le premier signe clair d'un affaiblissement progressif de la demande de fret routier de la part de l'industrie allemande, à mesure que les usines produiront moins de produits intermédiaires et finis.
- **Production perturbée au Royaume-Uni :** Les prix de l'électricité au Royaume-Uni pour les contrats à terme ont augmenté de plus de 500 % en glissement annuel, avec une hausse de 64,2 % pour le seul mois d'août. En Europe, le Royaume-Uni aborde l'hiver dans la situation la plus délicate en matière d'approvisionnement énergétique. Bien que les conséquences de cette situation soient incertaines, il est possible qu'il y ait des interruptions dans la production au Royaume-Uni pendant l'hiver, ce qui réduira les volumes de fret routier.
- **Pénurie de conducteurs :** Parmi les principaux pays européens (France, Espagne, Allemagne, Roumanie, Pologne et Danemark), entre janvier et septembre 2022, la demande de conducteurs est en constante augmentation (+44%). La pénurie devrait être bien pire en 2026, avec un effet multiplicateur allant jusqu'à sept dans le cas de la France.
- **Récoltes précoces en Espagne :** Certaines régions d'Espagne ont connu leur été le plus sec depuis plus de 1 200 ans. De nombreux producteurs ont été contraints de commencer les vendanges en août au lieu de mi-septembre. La demande de fret routier espagnol dans ce secteur a donc été plus importante que d'habitude au troisième trimestre, mais elle sera également plus faible au quatrième trimestre.
- **Réduction de la capacité du transport fluvial :** La sécheresse en Europe a entraîné une réduction de la capacité de fret fluvial sur tout le continent, reportant la demande sur le fret routier et ajoutant une pression supplémentaire sur les taux de fret de certaines lignes. Les températures élevées de l'été ont également eu un impact sur la production agricole du continent, et de nombreux secteurs s'attendent à des volumes de récolte historiquement faibles.
- **Ligne Paris - Madrid :** Tous les taux de fret sur la route de 1 270 km entre Paris et Madrid ont atteint un nouveau record historique au T3 2022. De Madrid à Paris, les tarifs contractuels s'établissent désormais à une moyenne de 1 570 € par trajet (1,24 €/km), soit une hausse de 2,7 % par rapport au trimestre précédent et de 21,8 % par rapport à l'année précédente.
- **Lignes autrichiennes :** La plus forte augmentation des taux contractuels a été enregistrée sur les routes autrichiennes en raison des surcharges de carburant, tandis que le marché spot a lui aussi rapidement intégré les coûts supplémentaires du carburant. L'augmentation moyenne par rapport au trimestre précédent sur les routes autrichiennes à l'import a été plus de deux fois supérieure à la moyenne européenne, tant sur le marché spot que sur le marché contractuel.
- **Ligne Allemagne - Pologne :** Les tarifs spots sont maintenant 23,2% plus chers que les tarifs contractuels de Duisburg à Varsovie. Il s'agit de l'un des plus grands écarts en Europe.

Thomas Larrieu, Directeur Général d'Upply, commente :

"Dans un contexte d'inflation généralisée, le climat européen est marqué par un affaiblissement de la demande et de la consommation. Cette situation a pour conséquence de ralentir la hausse des taux de fret routier, mais elle n'inverse pas la tendance. En effet, les transporteurs font face à une pénurie de main d'œuvre qui joue sur le volume de capacités disponibles, ainsi qu'à une augmentation de l'ensemble de leurs coûts. Les données Upply montrent un différentiel de plus en plus net entre les prix spots et les prix contractuels. Plus que jamais, les chargeurs ont intérêt à privilégier les contrats à long terme afin de sécuriser leurs capacités et d'obtenir des tarifs compétitifs auprès des transporteurs."

Vincent Erard, Directeur Sénior - Stratégie et Développement de l'IRU, renchérit :

"Nous avons clairement constaté pendant la pandémie que les conducteurs sont un maillon essentiel pour le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Aujourd'hui, les opérateurs logistiques et les taux de fret dans de nombreux pays sont à la merci d'une autre crise imminente : la pénurie croissante de cette ressource inestimable. L'humain est au cœur de ce défi. Nous devons poursuivre nos efforts et nos investissements pour rendre la profession de conducteur plus attrayante, en particulier pour les jeunes, et pour faciliter l'accès à la qualification et à l'emploi."

Michael Clover, Responsable du développement commercial de Transport Intelligence, déclare :
"Le fret routier international européen a atteint un nouveau sommet au troisième trimestre mais, alors que nous nous attendons à un hiver difficile dans toute l'Europe, nous constatons que les taux de fret commencent à se calmer en septembre et octobre, alors que les volumes commencent à baisser. Nous nous attendons à ce que ce fléchissement des taux se poursuive au cours des deux prochains trimestres."

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, merci de partager ce lien :

<https://go.upply.com/en-gb/ti-upply-iru-european-road-freight-rates-benchmark-report-q3-2022>



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 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). Upply 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

Contact presse Upply

Gwendydd BEAUMONT
Responsable Communication
+33 (0)6 10 72 98 57
gwendydd.beaumont@upply.com