

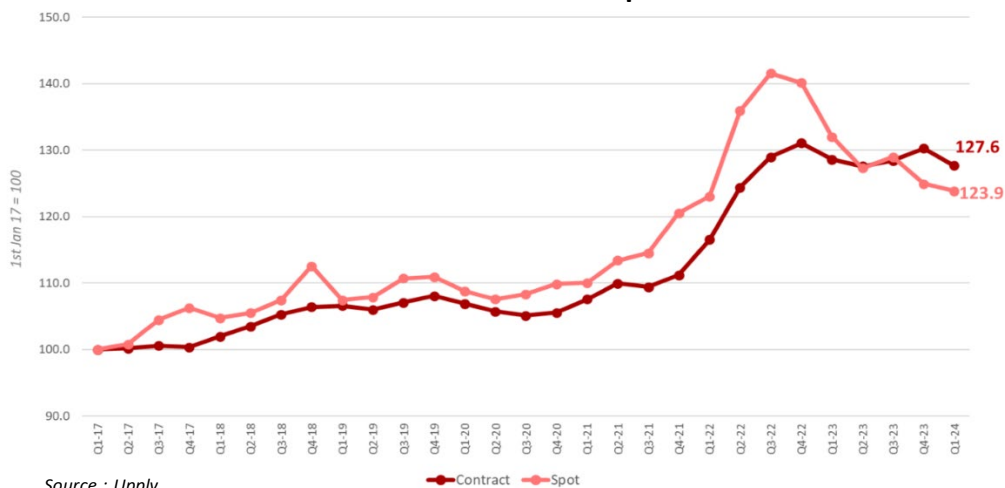
Benchmark des taux de fret routier européen T1 2024 : Les prix baissent à la fois sur le marché spot et le marché contractuel

Bath, 14 mai 2024 - L'indice Upply x Ti x IRU des taux de fret routier en Europe montre que les prix ont baissé au premier trimestre, à la fois sur les marchés spot et contractuels. L'indice des taux spot a perdu 8,2 points en glissement annuel. Parallèlement, la chute de l'indice des taux contractuels a ralenti, en baisse de 1,0 point an glissement annuel au T1 2024.

L'indice des taux contractuels s'est établi à 127,6 au premier trimestre 2024, perdant 2,6 points en glissement trimestriel. L'indice spot est tombé à 123,9 points après une baisse plus modeste de 1,1 point en glissement trimestriel. En glissement annuel, l'indice des taux spot est en repli de 8,2 points et l'indice des taux contractuels de 1,0 point.

- L'indice des taux de fret routier européen pour le marché spot est tombé à 123,9 points au T1 2024, soit 1,1 point de moins qu'au T4 2023 et 8,2 points de moins qu'au T1 2023.
- L'indice des taux de fret routier européen pour le marché contractuel est tombé à 127,6 points au T1 2024, soit 2,6 points de moins qu'au T4 2023 et 1,0 point de moins qu'au T1 2023.
- Après l'Allemagne, les systèmes de péage basés sur les émissions de CO2 sont entrés en vigueur en Autriche et en Hongrie en janvier et en République tchèque en mars, ce qui a poussé les prix à la hausse sur ces marchés.
- Ces changements ont entraîné une augmentation des péages de 7,4 % (+ 0,033 €/km) en Autriche, de 40 % (+ 0,158 €/km) en Hongrie et de 13 % (+ 0,026 €/km) en République tchèque, selon les sociétés en charge de la gestion des péages dans ces différents pays.
- Après les baisses continues observées au cours du 4^e trimestre 2023, les prix du diesel ont légèrement augmenté depuis le début de l'année.
- La baisse des taux spot à travers l'Europe devrait ralentir, dans la mesure où l'on entre dans une période de demande plus stable en 2024.

Indices des taux de fret routier européens au T1 2024



La faiblesse de la demande continue d'exercer une pression à la baisse sur les taux spot, mais dont l'ampleur diminue. Cela peut indiquer que nous entrons dans un environnement de demande moins négatif, qui pourrait conduire à une normalisation des taux de fret. La demande devrait continuer à augmenter légèrement. Le taux d'inflation européen de 2,4 % en mars était le plus bas depuis 33 mois, ce qui a entraîné une augmentation de 0,6 point de la confiance des consommateurs, selon McKinsey. La stabilité de la demande reflétée par ces indicateurs a évité une chute drastique des taux spot.

Les coûts d'exploitation, tels que l'entretien des véhicules, l'assurance et les pneumatiques, restent élevés par rapport aux années précédentes, ce qui maintient les coûts et les prix contractuels à un niveau haut.

Les prix du diesel ont baissé dans toute l'Europe par rapport aux sommets atteints l'année dernière, ce qui a permis d'atténuer la pression sur les opérateurs de transport. Cependant, après les baisses continues observées au cours du quatrième trimestre 2023, les prix du diesel ont légèrement augmenté depuis le début de l'année : le prix moyen du diesel à la pompe en Europe est en hausse de 3 % à la fin du premier trimestre 2024 par rapport au début du mois de janvier 2024.

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

« Bien que les taux de fret routier aient de nouveau baissé au premier trimestre 2024, on s'attend à ce qu'ils remontent tout au long de l'année 2024. Les coûts sont obstinément élevés et il se pourrait bien que nous entrions dans une nouvelle période difficile pour les chaînes logistiques, avec des indicateurs suggérant que les volumes d'importation se redressent et que les problèmes de congestion des supply chains, qui avaient été masqués par les faibles volumes, redeviennent plus aigus. Cela représente une conjonction défavorable en termes de capacités, qui se répercutera sur le marché du fret routier au cours des deuxième et troisième trimestres et devrait exercer une pression à la hausse sur les taux ».

Thomas Larrieu, directeur général d'Upply, commente :

« Le secteur du transport routier fait face à un environnement économique difficile. La faible demande entraîne une baisse des taux spot et contractuels au premier trimestre 2024, tandis que les coûts pour les opérateurs demeurent élevés. Cependant, des signes de reprise économique commencent à se manifester, avec une hausse des prix déjà observée sur certaines lignes en avril 2024. Nous anticipons une amélioration progressive de la situation tout au long de l'année. »

Selon les données de Ti, le chiffre d'affaires du transport routier en Europe devrait connaître une modeste croissance de 1,1 % en 2024. Concernant les volumes, les dernières prévisions de l'IRU font état d'une croissance de 0,4% dans l'UE en glissement annuel en 2024 (contre -1,1 % en 2023), grâce à l'augmentation des salaires réels (avec la décélération de l'inflation) et à un marché de l'emploi solide qui soutiendra un rebond de la consommation.

La mise en œuvre de la directive (UE) 2022/362 modifiant la directive Eurovignette dans les États membres est toujours en cours et exerce une pression à la hausse sur les prix (notamment en Allemagne). Après l'Allemagne, le péage basé sur le CO2 est entré en vigueur en Autriche et en Hongrie le 1er janvier 2024, et en République tchèque en mars. Selon le CNR, avant l'augmentation liée à l'introduction du système basé sur les émissions de CO2, les coûts de péage représentaient environ 14 % des coûts d'exploitation totaux en Allemagne et 18 % en Autriche. Pour les tracteurs et semi-remorques Euro VI classiques utilisés en Europe (qui transportent 63 % du volume total du fret routier européen), cela signifie une augmentation du péage de 7,4 % (+ 0,033 EUR/km) pour l'Autriche, de 40 % (+ 0,158 EUR/km) pour la Hongrie et de 13 % (+ 0,026 EUR/km) pour la République tchèque.

Des modifications des tarifs de péage dans le cadre de la révision de la directive Eurovignette sont attendus dans de nombreux pays européens, à commencer par la Suède en mai 2024 et le Danemark l'année prochaine. Les Pays-Bas et la Roumanie devraient suivre en 2026, et une partie de la Belgique en 2028. En France, où des péages basés sur la distance sont en place dans le cadre de contrats de concession à long terme accordés à des opérateurs privés, la directive (UE) 2022/362 ne s'appliquera qu'aux concessions nouvelles et renouvelées après le 24 mars 2022, soit à partir de 2032. Cependant, la possibilité d'introduire à partir de 2025 une variation des péages basée sur la performance CO2 des véhicules sur certaines parties du réseau (notamment l'autoroute A35 près de la frontière allemande) a été prévue.

Vincent Erard, Directeur principal de l'IRU pour la stratégie et le développement, ajoute :

« La faiblesse de la demande continue de faire baisser les taux de fret routier spot. Les taux contractuels diminuent également, mais seulement de façon marginale, en raison de l'augmentation des coûts d'exploitation. Les nouveaux péages basés sur les émissions de CO2 pèsent considérablement sur ces coûts, qui ont par exemple augmenté de 40 % en Hongrie et de 83 % en Allemagne. Il est contre-productif d'augmenter les taxes sur le CO2 pour les flottes existantes sans mettre à disposition des opérateurs de transport des véhicules alternatifs à zéro émission, des infrastructures et des mesures incitatives. Pour accélérer les progrès, il est également nécessaire de promouvoir auprès des opérateurs, et en particulier des PME, des mesures d'efficacité qui ont fait leurs preuves ».

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/fr-fr/ti-upply-iru-benchmarks-taux-fret-route-europe>



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 6 65 34 47 40

Audrey.goldkranz@upply.com