COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Taux de fret routier européen au T3 2026 : Les taux contractuels et spot se stabilisent à des niveaux records, portés par le coût du carburant

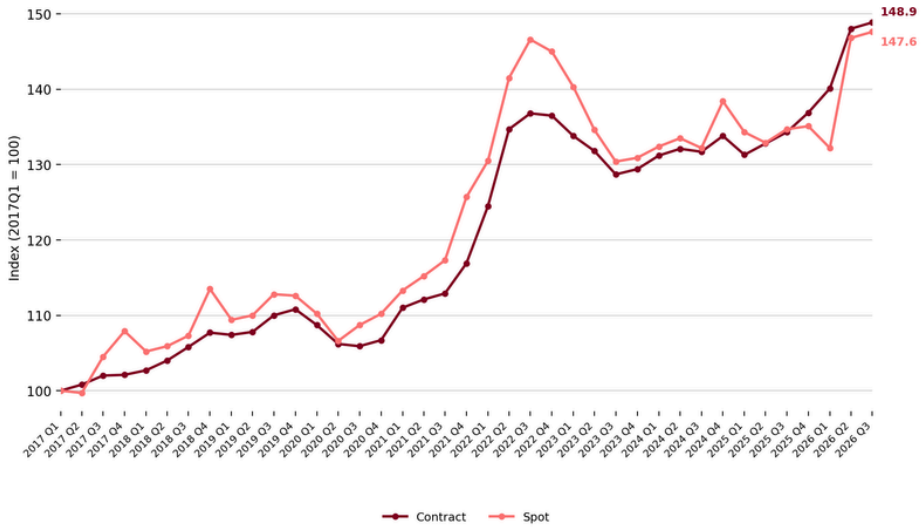
Londres, novembre 2026 **– Le rapport Upply x Ti x IRU sur les taux de fret routier en Europe au troisième trimestre 2026 montre une stabilisation des marchés contractuel et spot à des niveaux records, après un premier semestre de fortes hausses. Les taux contractuels atteignent 148,9 points, en hausse de 0,8 point par rapport au trimestre précédent et de 14,6 points sur un an. Les taux spot suivent la même trajectoire pour s'établir à 147,6 points, soit une hausse de 0,8 point sur le trimestre et de 12,9 points en glissement annuel. Ces deux niveaux constituent des records historiques, et l'indice contractuel reste supérieur à l'indice spot pour le quatrième trimestre consécutif. Cette hausse s'explique par les coûts plutôt que par la demande : le prix moyen du diesel dans l'UE a atteint un record de 2,27 € par litre fin septembre, tandis que les volumes de transport routier entre les principales économies de l'UE ont reculé de 4,5 % sur un trimestre.**

- L'indice des taux contractuels de fret routier européen s'est établi à 148,9 au troisième trimestre 2026, soit +0,8 point par rapport au deuxième trimestre 2026 et +14,6 points par rapport au troisième trimestre 2025.
- L'indice des taux spot du fret routier européen a atteint 147,6 points, en hausse de 0,8 point par rapport au deuxième trimestre 2026 et de 12,9 points sur un an, juste au-dessus de son précédent niveau record de 146,8 enregistré au deuxième trimestre 2026.
- Le prix moyen du diesel dans l'Union européenne s'est établi à 2,05 € par litre au troisième trimestre, en hausse de 6 % par rapport au trimestre précédent et de 32 % sur un an. Il a culminé à 2,27 € le 27 septembre, au-dessus du record d'avril comme du plus haut historique de juin 2022.
- Le carburant explique la quasi-totalité de la hausse des coûts d'exploitation. L'indice CNR des coûts d'exploitation d'un poids lourd longue distance progresse de 13,2 % sur un an en septembre 2026, mais de seulement 1,3 % hors diesel.
- Selon Eurostat, les volumes de transport routier entre les principales économies de l'Union européenne ont reculé de 4,5 % au troisième trimestre, et restent 4,2 % en dessous de leur niveau de 2025 à la même période. L'axe Espagne-France est le plus en retrait (-5,4 %), et Pologne-Italie le seul en progression (+0,7 %).
- L'indice des péages de l'IRU pour l'UE s'établit à 116,6 au troisième trimestre, en hausse de 7 % sur un an et de 17 % par rapport à début 2023.
- Les immatriculations de poids lourds dans l'UE atteignent environ 60 100 unités au troisième trimestre 2026. Sur douze mois glissants à fin septembre, leur croissance ralentit à 7,0 %, contre 8,4 % en juin, premier fléchissement depuis le début de la reprise début 2026.
- L'Allemagne affiche les plus fortes hausses sur son marché domestique, avec des taux contractuels à 164,9 points (+21,6 points sur un an) et des taux spot à 148,3 points (+28,3 points sur un an).

- Les perspectives restent orientées à la hausse pour les taux de fret au quatrième trimestre 2026, portés davantage par la répercussion des coûts que par la croissance des volumes.

- L'indice de confiance Upply x Ti x IRU sur l'évolution des taux de fret routier atteint 23,6 au troisième trimestre. En recul de 4,7 points par rapport au trimestre précédent, il reste néanmoins le deuxième plus haut niveau jamais mesuré : 81,2 % des répondants s'attendent à une hausse des prix dans les trois prochains mois.

Indices des taux de fret routier en Europe au 3ème trimestre 2026



Source des données : Upply

Les deux indices ont progressé de 0,8 point au troisième trimestre, un net ralentissement après les fortes hausses du premier semestre, et terminent le trimestre à des niveaux records. Ce plateau reflète un marché où la répercussion des coûts est devenue le principal moteur des taux, la demande n'y contribuant que marginalement. En septembre, l'indicateur du sentiment économique de la zone euro a perdu 0,5 point à 97,9, repassant sous sa moyenne de long terme de 100. Sur le trimestre, les volumes de transport routier entre les principales économies de l'UE ont reculé de 4,5 %, contre une baisse saisonnière de 1,7 % sur la même période en 2025, et ce repli touche l'ensemble des grands axes.

Le carburant est la principale source de pression sur les taux. Le prix moyen du diesel dans l'UE n'a cessé d'augmenter au cours du trimestre, pour atteindre 2,05 € par litre en moyenne, et même 2,19 € sur le seul mois de septembre. Il a franchi le seuil des 2 € le 22 juillet, lors de la seconde fermeture du détroit d'Ormuz, avant de culminer à 2,27 € le 27 septembre, soit 39 % au-dessus de son niveau d'avant-guerre du 27 février. Contrairement au printemps, la hausse ne vient pas du pétrole brut mais du diesel lui-même. Effondrement des exportations de diesel du Moyen-Orient et de Russie, raffineries saturées des deux côtés de l'Atlantique, coûts d'affrètement record des navires pétroliers : les marges de raffinage du diesel en Europe du Nord-Ouest ont dépassé 100 dollars le baril début septembre.

> **Michael Clover, Responsable du développement commercial chez Ti, déclare :**
> *« Avec des indices contractuel et spot à des niveaux records, les prix du diesel et les conflits en Iran, et dans une moindre mesure en Ukraine, apparaissent clairement comme les principaux moteurs de la pression actuelle sur les coûts. Et il est difficile d'imaginer une sortie rapide de ces crises géopolitiques. Les prix du diesel devraient donc rester élevés cet hiver et, comme ce sont eux qui soutiennent avant tout le niveau des taux de fret, ces derniers devraient rester élevés eux aussi. D'autant que la demande va repartir à la hausse à l'approche des fêtes. »*

Les données de coûts montrent bien le poids du carburant. L'indice CNR des coûts d'exploitation d'un poids lourd longue distance a progressé de 13,2 % sur un an en septembre 2026, mais de seulement 1,3 % hors diesel. Dans ce contexte, les écarts entre pays se sont creusés. En Allemagne, les taux domestiques atteignent 164,9 points en contractuel (+21,6 points sur un an) et 148,3 points en spot (+28,3 points sur un an), soutenus par la sécheresse qui limite la navigation sur le Rhin depuis juillet et reporte une partie du fret vers la route et le rail. En Espagne, les taux spot domestiques restent les plus élevés des quatre marchés, à 168,5 points, mais progressent le moins (+7,8 points sur un an). En France, ils reculent de 3,6 points sur le trimestre, à 143,9 points.

Les mesures publiques ont eu des effets contrastés. À la mi-septembre, 16 États membres maintenaient encore des aides sur le carburant, le plus souvent revues à la baisse. Une nouvelle série a pris fin le 30 septembre, avant que les prix records ne poussent plusieurs gouvernements à faire marche arrière début octobre. Les péages, eux, ont alourdi les coûts au lieu de les compenser : l'indice des péages de l'IRU pour l'UE est en hausse de 7 % sur un an, même si les Pays-Bas ont réduit de 22,3 % leur nouvelle redevance kilométrique poids lourds pour les quatre derniers mois de l'année.

> **Marie-Anne Cervoni, Directrice associée Stratégie, Marché et Intelligence à l'IRU, déclare :**
> *« Carburant record, péages en hausse et demande en baisse : les transporteurs européens sont sous forte pression. En septembre, le diesel a dépassé son pic de 2022, et les volumes de transport routier entre les principales économies européennes ont reculé de 4 % sur le trimestre. Les prix du carburant changent chaque semaine, alors que les taux de fret évoluent plus lentement, ce qui fragilise la santé financière des transporteurs. La reprise des ventes de camions ralentit et le nombre d'entreprises de transport diminue dans plusieurs pays. Les gouvernements doivent remplacer les aides au coup par coup par un soutien prévisible. Sinon, l'Europe perdra des capacités de transport qu'elle ne pourra pas reconstruire rapidement. »*

Le diesel reste la variable clé du quatrième trimestre. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) anticipe une nouvelle hausse des prix du diesel en Europe : le coût d'affrètement des navires pétroliers augmente, les ménages vont remplir les cuves de fioul qu'ils ont laissées vides cet été, en concurrence directe avec les camions, et le marché devrait rester tendu jusqu'à la fin de 2027. En octobre, les pays membres de l'AIE ont décidé d'accélérer la mise sur le marché de 100 millions de barils supplémentaires, en priorité du diesel, ce qui pourrait contenir les prix. La plupart des mesures nationales prennent fin le 31 octobre ou le 31 décembre : les prix à la pompe dépendront donc autant des choix budgétaires que du marché.

La demande ne devrait pas apporter beaucoup de soutien. Le ralentissement tient davantage au pouvoir d'achat qu'aux taux d'intérêt : une fois l'inflation déduite, le revenu disponible progresse à peine et les ménages puisent dans leur épargne. Le pic de fin d'année devrait toutefois aider, avec des volumes en forte hausse autour du Singles' Day, du Black Friday et du Cyber Monday. La Banque centrale européenne prévoit une croissance de 0,9 % pour la zone euro en 2026 et de 1,4 % en 2027. D'après les prévisions de l'IRU, cela correspondrait à une hausse des tonnes-kilomètres de 0,5 % en 2026 et de 1,5 % en 2027, à condition que les capacités de transport suivent.

Ces capacités sont justement le point de vigilance. Le ralentissement des immatriculations laisse penser que les flottes repoussent leur renouvellement plutôt qu'elles ne s'agrandissent. Dans le même temps, le nombre d'entreprises de transport diminue sur plusieurs marchés et les faillites continuent d'augmenter en Belgique. Côté commerce international, la situation s'est un peu détendue : la surtaxe américaine de 10 % (Section 122) a expiré le 24 juillet, et les droits de douane qui l'ont remplacée (Section 301) plafonnent la taxation de la plupart des produits européens à 10 %, un niveau inférieur à celui du premier semestre.

L'indice de confiance Upply x Ti x IRU sur l'évolution des taux de fret routier recule de 4,7 points à 23,6 au troisième trimestre 2026. En retrait par rapport au record du trimestre précédent, il reste le deuxième plus haut niveau jamais mesuré. Ce recul ne marque pas un changement de tendance : les répondants anticipent toujours une hausse, mais plus modérée, beaucoup passant d'une hausse « substantielle » à une hausse « légère ». Au total, 81,2 % d'entre eux s'attendent encore à une hausse des taux dans les trois prochains mois.

Thomas Larrieu, Directeur général d'Upply, conclut :
« Le troisième trimestre montre un marché qui se stabilise à des niveaux records. Après un premier semestre de hausses marquées, les taux contractuels et spot progressent moins vite, mais ne donnent aucun signe de repli, portés davantage par les coûts d'exploitation que par la demande. Derrière la moyenne européenne, les marchés domestiques évoluent à des rythmes différents : les taux allemands augmentent nettement, tandis que les taux spot français ont baissé sur le trimestre. Alors que chargeurs et transporteurs préparent leurs négociations contractuelles pour 2027, il sera essentiel de bien comprendre ces écarts entre corridors et marchés pour fixer les bons niveaux de prix. »

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://www.upply.com/en/ti-upply-iru-benchmarks-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, l'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 la plateforme technologique qui révolutionne la gestion du transport de marchandises. Sa mission : simplifier l'analyse, la prise de décision et l'exécution des opérations de fret grâce à la data et à la tech.
Forte d'un ADN technologique unique et de plus de 2 milliards de données, Upply conçoit des solutions au service de l'efficience opérationnelle des chargeurs, transporteurs et commissionnaires de transport. Analyse des prix, sourcing, suivi, gestion administrative, évaluation CO2 : sa plateforme booste la performance et la durabilité de la supply chain.

Basée à Paris, l'entreprise réunit aujourd'hui plus de 60 collaborateurs engagés à rendre le transport de fret plus accessible, transparent et efficace pour des milliers d'acteurs du secteur.
upply.com

CONTACT PRESSE UPPLY

Mathilde Lelievre
Chargée de Communication
+33 (0)6 17 59 43 39
mathilde.lelievre@upply.com