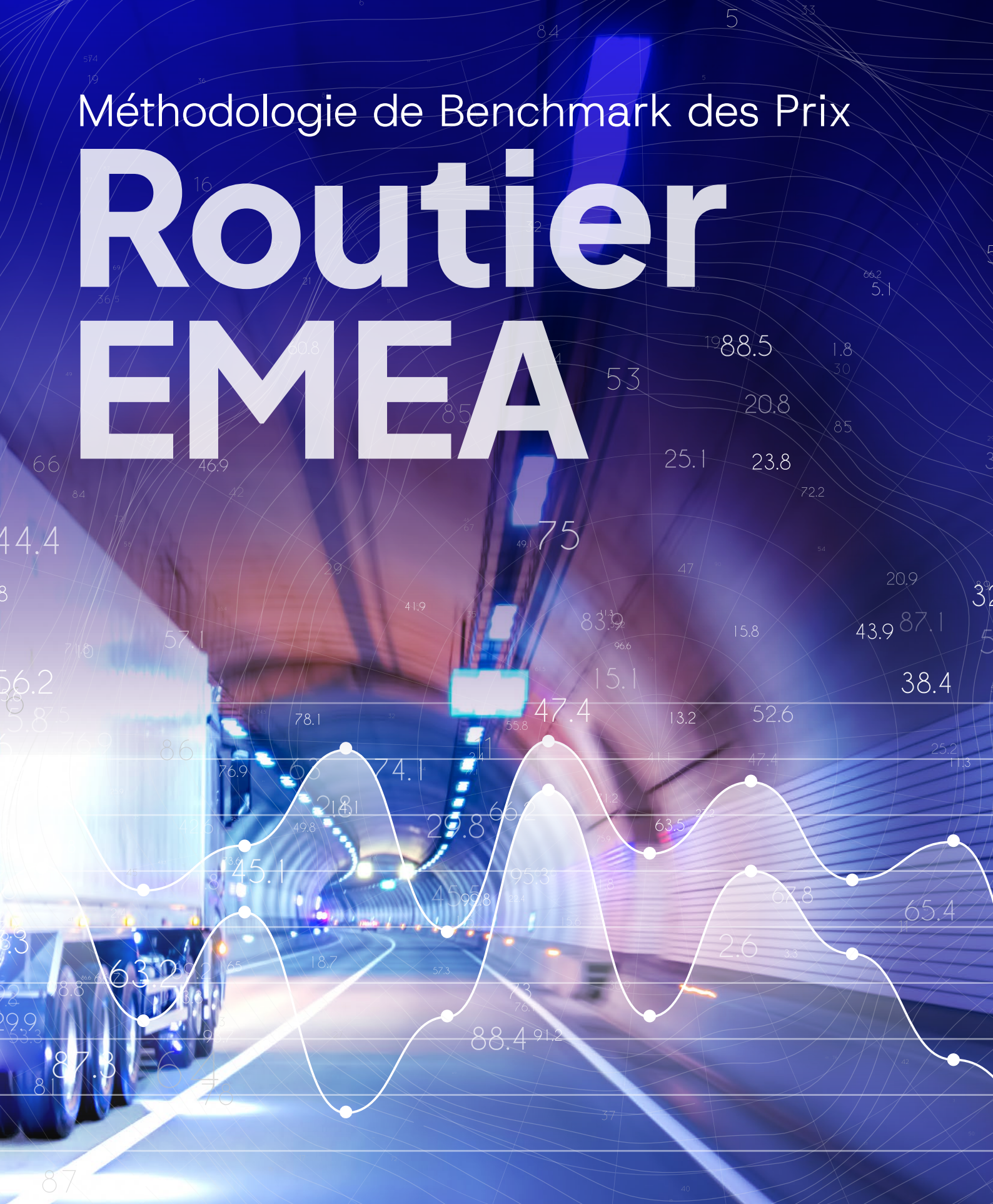


Méthodologie de Benchmark des Prix

Routier EMEA





INTRODUCTION

Le **benchmark des prix du transport routier en Europe, Moyen-Orient et Afrique (Routier EMEA)** couvre le **complet (FTL)**, le **groupage (LTL)**, et inclut les options **frigo** et **ADR**.

Basé sur **des millions de transactions réelles depuis 2017**, ce benchmark reflète le marché tel qu'il est. Les données sont **anonymisées, agrégées**, puis **mises à jour en continu** pour garantir une lecture toujours fraîche du marché.

Pour chaque corridor, nous affichons :

- > Une **fourchette de prix réaliste** autour d'une **médiane représentative**
- > Un **indice de confiance (A→E)** indiquant la fiabilité statistique de la donnée

 **En clair :**
Upply vous donne une vision transparente et factuelle des prix du marché, semaine après semaine. 

SOMMAIRE

1. Définition d'un benchmark	3
1.1 Granularité	3
1.2 Statistiquement parlant	3
2. Le modèle Routier EMEA	4
2.1 Périmètre	4
2.2 Données et sources	5
2.3 Dictionnaire des données & standards	9
2.4 Composantes du prix du transport	12
3. Caractéristiques Détaillées du modèle Routier	20
3.1 Spot vs Contractuel	20
3.2 Fuel Surcharge	20
3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry	23
4. Indice de confiance	26
4.1 Une mesure de fiabilité transparente	26
4.2 Les fondements de l'indice	26
4.3 La composante géographique	26
4.4 Les autres dimensions prises en compte	27
4.5 Une mise à jour régulière	27
4.6 Interprétation de l'indice	27
5. Limites et précautions d'usage	28
FAQ	29

#1

DÉFINITION D'UN BENCHMARK

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

- 1.1 Granularité
- 1.2 Statistiquement parlant

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Un benchmark, chez Upply, est une estimation statistique du “prix de marché” pour un trajet donné (lane) et des paramètres choisis (Spot/Contract, Reefer, ADR...). Au lieu d'un chiffre unique, nous publions une distribution de prix hebdomadaire en euros, issue de transactions réelles anonymisées et agrégées depuis 2017. Cette distribution décrit l'enveloppe dans laquelle se négocient la plupart des transports comparables.

1.1 GRANULARITÉ

Le benchmark est publié à la granularité hebdomadaire sur la semaine en cours. Les distributions s'enrichissent et se stabilisent à mesure que la semaine avance : le mardi reflète principalement le lundi, le jeudi agrège en général les trois premiers jours, et ainsi de suite jusqu'à la clôture.

Lorsque le signal statistique de la semaine n'est pas encore suffisamment distinct (faible nombre d'observations ou composition atypique), l'“effet semaine” précédent est maintenu temporairement, puis remplacé dès que la semaine courante présente une signature propre.

Dans la pratique, une lecture à partir du jeudi réduit fortement le bruit initial. Cette recommandation n'empêche pas d'utiliser l'information plus tôt dans la semaine, mais elle contextualise la stabilité croissante des valeurs.

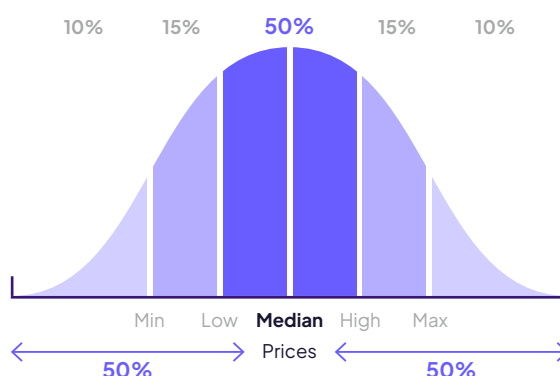
1.2 STATISTIQUEMENT PARLANT

La statistique centrale retenue pour représenter le “prix de référence” d'une lane est la médiane hebdomadaire (P50). Elle est préférée à la moyenne, car plus robuste aux distributions asymétriques et aux valeurs extrêmes.

Autour de cette médiane, cinq quantiles sont publiés : P10 (affiché comme “min”), P25 (“low”), P50 (médiane), P75 (“high”) et P90 (affiché comme “max”).

Nous n'affichons pas les min/max bruts, souvent dus à des situations atypiques et peu représentatives : repositionnements/backhails très décotés, urgences “distressed” très majorées, contraintes opérationnelles rares (fenêtres horaires étroites, accès complexe), effets calendaires ou météo, ou encore erreurs de déclaration (unités, devise, volumes).

L'usage de P10-P90 garantit une lecture homogène et robuste d'une semaine à l'autre, tout en couvrant la majeure partie des transactions réalisables.



#2

LE MODÈLE ROUTIER EMEA

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

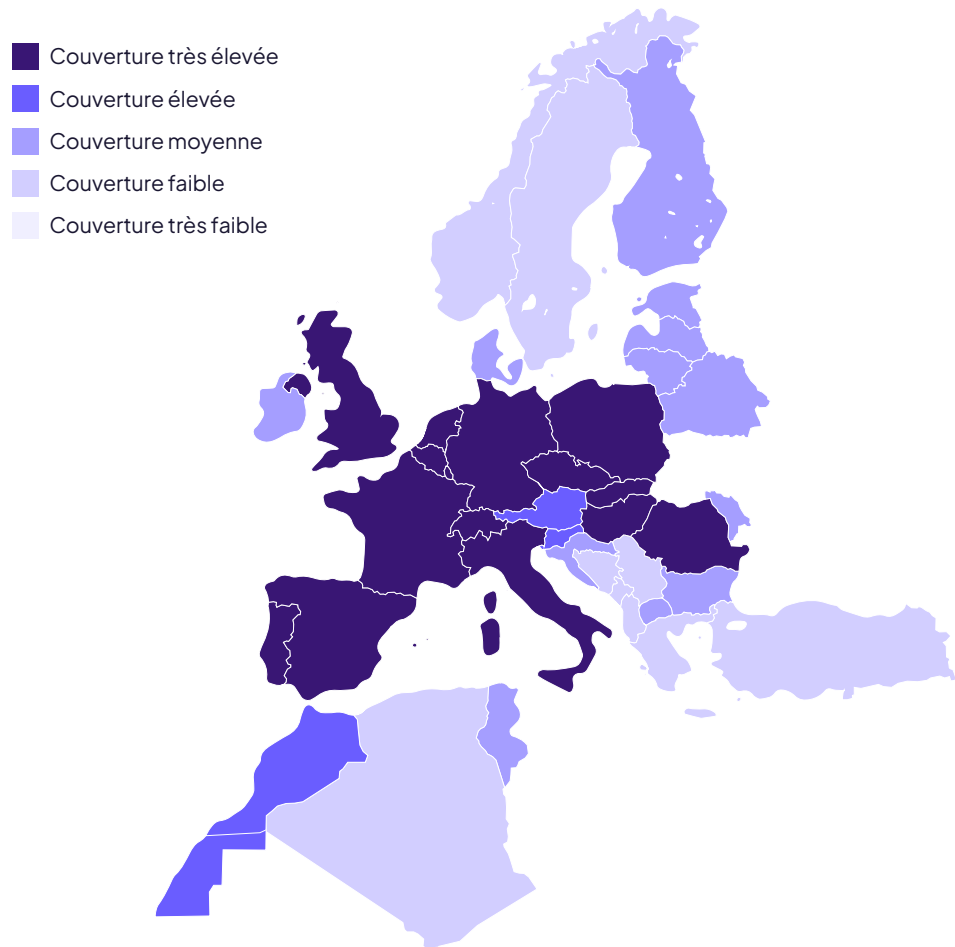
/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.1 PÉRIMÈTRE

Le modèle Routier EMEA couvre la plupart des pays Européens, et depuis 2024, quelques pays du Moyen-Orient et d'Afrique, la liste complète est disponible plus bas. Les niveaux de couverture varient naturellement selon les marchés ; la carte ci-dessous illustre un ordre de grandeur qualitatif allant de "très faible" à "très élevée", à lire conjointement avec l'indice de confiance par lane.



Sur le plan des segments, la méthodologie couvre le FTL standard (tautliner) et le LTL/groupage. Les flux à température dirigée (frigo) et les matières dangereuses (ADR) sont gérés via des paramètres. La messagerie/parcel et l'express/last-mile ne font pas partie du périmètre. Dans le LTL, la précision statistique décroît à mesure que le nombre de palettes diminue : cette réalité reflète l'hétérogénéité de la tarification (paliers et "minimum charges") et la dispersion des pratiques opérationnelles pour les très petits envois.

La notion de lane est strictement géographique : une lane est définie par un point d'origine et un point de destination, chacun géocodé avec précision. Lorsque l'utilisateur saisit une zone (code postal, département, NUTS, pays), nous en calculons le centroïde pour revenir à une distance routière unique et comparable, tout en laissant de la souplesse à la saisie.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Le tableau ci-dessous est la liste de référence des pays couverts. Les codes sont des ISO 3166-1 alpha-2 (DE, FR, NL, etc.), accompagnés du libellé pays. Dans tous nos imports/exports et dans la saisie manuelle, l'utilisation systématique du code pays évite la majorité des ambiguïtés (villes homonymes, formats de codes postaux, territoires spéciaux). Si un pays ne figure pas dans cette liste, la lane correspondante n'est pas supportée par le modèle Road EMEA.

AD	Andorra	GB	United Kingdom	MT	Malta
AL	Albania	GE	Georgia	NL	Netherlands
AM	Armenia	GI	Gibraltar	NO	Norway
AT	Austria	GR	Greece	PL	Poland
BA	Bosnia & Herzegovina	HR	Croatia	PT	Portugal
BE	Belgium	HU	Hungary	RO	Romania
BG	Bulgaria	IE	Ireland	RS	Serbia
BY	Belarus	IS	Iceland	RU	Russia
CH	Switzerland	IT	Italy	SE	Sweden
CY	Cyprus	LI	Liechtenstein	SI	Slovenia
CZ	Czechia	LT	Lithuania	SK	Slovakia
DE	Germany	LU	Luxembourg	SM	San Marino
DK	Denmark	LV	Latvia	TR	Turkiye
DZ	Algeria	MA	Morocco	TN	Tunisia
EE	Estonia	MC	Monaco	UA	Ukraine
ES	Spain	MD	Moldova	VA	Vatican
FI	Finland	ME	Montenegro	XK	Kosovo
FR	France	MK	North Macedonia		

Note de lecture :

- La présence d'un pays dans la liste autorise la création de lanes impliquant ce pays. La qualité effective dépend ensuite du flux d'observations disponibles au moment de la requête ; elle est reflétée par la note A→E.
- Le périmètre peut évoluer. Toute mise à jour de cette table doit être considérée comme une évolution fonctionnelle du produit (changelog de méthodologie).

2.2 DONNÉES ET SOURCES

Cette section décrit, comment nous passons de flux bruts (factures/expéditions) à une distribution hebdomadaire robuste par lane. Elle formalise les étapes, les garde-fous qualité, la gestion des valeurs atypiques, les pondérations temporelles, le lissage, les mécanismes de repli géographique et la prise en compte du backhaul.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.1 INGESTION ET NORMALISATION

Les flux (EDI/FTP/API + Connect) sont validés au format, géocodés puis normalisés :

- > **Géographie** - nous acceptons ZIP/cité/NUTS/département/pays ; toute zone est ramenée à un centroïde ; la distance est calculée sur réseau routier entre les deux géopoints.
- > **Unités** - harmonisation des devises (publication EUR) avec conversions hebdomadaires aux taux officiels de fin de semaine précédente ; harmonisation des unités de charge (poids/volume) avec calcul du "poidstaxable" lorsque poids et volume sont fournis (références usuelles : 1 palette \approx 700 kg ; 1 m linéaire \approx 1750kg ; 1 m³ \approx 330 kg).
- > **Paramètres** - mapping véhicule \times marchandise (tautliner, reefer, etc.), ADR oui/non, marché spot/contrat.
- > **Dédupli** - rapprochement probabiliste (dates proches, même lane, même montant, même identifiant ou hash) pour éviter de compter deux fois une même expédition.

2.2.2 CONTRÔLES QUALITÉ ET GARDE-FOUS BUSINESS

Avant estimation, nous écartons les entrées manifestement incohérentes :

- > Bornes physiques et métiers (ex. poids < 100 kg ou > 40 000 kg, volumes hors plages usuelles, géographies impossibles).
- > Validation géo (ZIP pays incohérents, villes homonymes mal désambiguïsées) avec correction ou rejet.
- > Cohérence monétaire (montants nuls/aberrants, devises inconnues) et typologie (FTL vs LTL contradictoire).

Ces contrôles garantissent que la distribution publiée repose sur des observables plausibles.

2.2.3 DÉTECTION ET TRAITEMENT DES VALEURS ATYPIQUES (OUTLIERS)

Nous distinguons deux catégories :

- > **Atypiques "techniques"** : erreurs de saisie, doublons résiduels, unités inversées, devises mal renseignées. Ils sont systématiquement exclus.
- > **Atypiques "économiques"** : situations réelles mais rares (repositionnement/backhaul très décoté, urgence "distressed" très majorée, accessoire exceptionnel). Nous les identifions via des règles robustes (fences interquartiles et/ou écart médian absolu autour d'un cœur de distribution) et nous limitons leur influence en publiant P10-P90 plutôt que min/max bruts.



L'exclusion "technique" supprime des erreurs ; l'atténuation "économique" ne censure pas l'information mais évite que quelques cas extrêmes ne déforment la lecture du marché hebdomadaire.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.4 CONSTRUCTION DE L'ÉCHANTILLON HEBDOMADAIRE

Pour chaque lane et combinaison de paramètres (spot/contrat, reefer, ADR...), nous regroupons les observations de la semaine courante. La consolidation est quotidienne (mardi ~ lundi, jeudi ~ J1-J3, etc.). Tant que le signal semaine n'est pas suffisamment distinct (faible n, composition atypique), nous conservons temporairement l'"effet semaine-1", puis basculons dès que la semaine présente une signature propre. Cette règle évite la sur-réactivité en début de semaine.

2.2.5 PONDÉRATIONS ET LISSAGE

Nous ne pratiquons pas de lissage agressif. Deux mécanismes légers améliorent la stabilité :

- > Pondération de récence intrasemaine : les jours les plus récents pèsent davantage au fil de la semaine, tout en gardant l'assise des jours précédents.
- > Lissage minimal inter-semaines sur lanes volatiles : en cas de très faible densité, la valeur affichée est prioritairement celle de la semaine courante ; si le signal est insuffisant, l'"effet semaine-1" est maintenu transitoirement (mécanisme déjà décrit).

Les quantiles publiés restent des quantiles robustes de l'échantillon propre à la période ; il ne s'agit pas d'une moyenne multisemaines.

2.2.6 LANES PEU DENSES ET REPLI GÉOGRAPHIQUE (FALLBACK)

Quand la densité est trop faible pour un calcul direct fiable, nous activons un repli hiérarchique, selon le principe "le plus proche d'abord" :

- > Agrégation géographique progressive : géopoint → zone (ZIP) → NUTS3 → NUTS2 → pays → corridor pays-pays.
- > Contrôle de proximité : distances et morphologie de trafic (nature transfrontalière, usage de ferries) pour éviter des rapprochements absurdes.
- > Réintégration dès que la lane redevient suffisamment dense.

Le résultat issu d'un fallback conserve un indice de confiance plus faible ; il est indiqué comme tel via la note A→E.

2.2.7 SENS DE CIRCULATION ET BACKHAUL

Nous distinguons les directions A→B et B→A. Quand l'une des deux directions est peu dense, nous héritons partiellement du signal de l'autre via un différentiel empirique ("facteur backhaul") observé historiquement. L'idée est d'éviter d'afficher un prix arbitraire dans le sens faible tout en respectant l'asymétrie aller/retour. Dès que la direction faible regagne en densité, nous revenons à une estimation directe.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.8 PUBLICATION DES STATISTIQUES

Après nettoyage et contrôles, nous calculons et publions P10, P25, P50 (médiane), P75, P90.

- > P50 est notre statistique centrale de référence (plus robuste que la moyenne).
- > P10/P90 remplacent les min/max bruts afin d'écartier des cas rares qui ne reflètent pas l'état général du marché, tout en couvrant l'essentiel des transactions réalisables.

2.2.9 LECTURE DES POSTES "NON PARAMÉTRÉS"

Péages, ferries/tunnels, douanes, attentes, équipements (hayon, sangles, etc.), consignes palettes, frais terminaux... ne disposent pas encore de filtres dédiés. L'échantillon mélangera donc des trajets "avec" et "sans" ces postes ; l'hétérogénéité se lit dans la largeur P10-P90 et la médiane reflète la pratique la plus courante de la semaine. Pour des comparaisons "strictement all-in" ou "ligne pure", nous recommandons d'utiliser les paramètres disponibles (Fuel/ADR/Reefer/Spot-Contract) et, idéalement, de contribuer vos données avec des drapeaux Tolls/Ferries/Customs/Waiting (voir section Contributing). Plus d'informations dans la Section 4.

2.2.10 TRAÇABILITÉ ET QUALITÉ

Chaque étape du pipeline (ingestion, normalisation, contrôles, outliers, construction de l'échantillon) est journalisée. L'indice de confiance agrège les signaux de volume, diversité de sources et récence. Les versions de grilles externes (ex. surcharge carburant) et les conversions de devises sont datées ; les changements méthodologiques majeurs sont versionnés (cf. section Gouvernance/Versioning).

2.2.11 LIMITES CONNUES

- > LTL très petites quantités : influence de "minimum charges" et grande variabilité de pratiques ; renseigner poids+volume améliore nettement la précision.
- > Corridors ferries/short-sea : absence de paramétrage explicite des postes terminaux ; le mix d'inclusion élargit la distribution.
- > Repli et backhaul : utiles pour ne pas "laisser vide", mais fournis avec une confiance moindre ; à confirmer par vos données opérationnelles lorsque possible.

En résumé, la robustesse provient d'un trio simple : normaliser correctement, filtrer proprement, publier des quantiles plutôt que des extrêmes. Les mécanismes de récence, de repli et de backhaul sécurisent l'affichage lorsque les données hebdomadaires sont encore rares, sans masquer l'information dès qu'elle est disponible.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.3 DICTIONNAIRE DES DONNÉES & STANDARDS

Le modèle accepte des entrées libres pour l'origine et la destination (ville, ZIP, NUTS, département, pays), la date de référence, le marché (spot ou contractuel), le poids et/ou le volume, le type de véhicule, la nature de la marchandise et l'option ADR. Les champs requis, leurs valeurs par défaut et les bornes de validation sont définis dans les sections suivantes.

Lorsque le poids et/ou le volume ne sont pas fournis, Upply applique des valeurs standard de publication (24 000 kg et 33 palettes) afin de garantir une estimation. Cette hypothèse peut, dans certains cas, amener le système à interpréter l'envoi comme un FTL complet et à rendre le prix peu sensible à des variations de volume. Pour les envois partiels (LTL), il est fortement recommandé de renseigner à la fois le poids et le volume: le modèle calcule alors un poids taxable cohérent (à titre indicatif: 1 palette ≈ 700 kg ; 1 m linéaire ≈ 1 750 kg ; 1 m³ ≈ 330 kg). Des bornes de validation usuelles visent à écarter les saisies manifestement erronées (par ex. 100–40 000 kg pour le poids ; plages indicatives pour palettes, mètres linéaires et m³).



L'absence d'un paramètre ne signifie pas qu'il est "exclu" du prix : l'échantillon statistique peut alors mélanger des observations avec et sans cette caractéristique (ex. péages, ferry). Pour des comparaisons homogènes, il est conseillé de renseigner tous les paramètres pertinents. Voir Section 4 pour plus de détails.

2.3.1 DICTIONNAIRE DES DONNÉES DU MODÈLE ROUTIER EMEA

Cette section documente le "contrat de données" attendu par l'algorithme : quelles variables sont nécessaires, comment elles se combinent, quelles valeurs par défaut s'appliquent, et quelles sont les conséquences lorsqu'un champ n'est pas renseigné.

Value	Required field	Default value	Possibles values	Example
📍 Origin Location	✔	-	Zipcode, city	Madrid
📍 Origin Country	✔	-	Country code, country name	Spain
📍 Destination Location	✔	-	Zipcode, city	75018
📍 Destination Country	✔	-	Country code, country name	France
📅 Date	✔	Today	Month/Day/Year	07/01/2026
⚖️ Weight	✔	24 000	Chargeable Weight (in kg)	5000
📦 Volume	✔	33		33
📦 Volume unit	✔	Pallets	Pallets/PA, cubic meters/M3/CBM, linear meters/LM	Pallets
🏪 Market	✔	Spot	Spot, contract	Spot
🛢️ Fuel surcharge	✔	Yes	Yes, No	Yes
🚚 Type of vehicle	✔	Tautliner	Tautliner, Flatbed, Container, Tank, Dump Truck	Tautliner
🚚 Type of goods	✔	General Cargo	General Cargo, Reefer, Bulk, Food, Rolling material	General Cargo
☠️ Hazardous	✔	No	Yes, No	Yes
💰 Price Value	✔	-	Price of the shipment (in EUR)	1200
🏷️ Id Shipment	✔	-	-	ID-526D82
💬 Comment	✔	-	-	Hello

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Explications et bonnes pratiques :

- > **Origine/Destination (Location + Country)** - Le modèle accepte une grande variété d'entrées (ville, code postal, NUTS, département, pays). Pour assurer la comparabilité, toute zone est automatiquement ramenée à son centroïde puis convertie en distance routière unique. La séparation "Location" et "Country" permet de désambiguïser les villes homonymes et les codes postaux.
- > **Date** - C'est la date de référence utilisée pour situer votre requête dans la semaine courante et, lorsque pertinent, pour appliquer les paramètres temporels (par exemple la surcharge gasoil lorsque l'option est active). Par défaut, "aujourd'hui".
- > **Poids et/ou Volume** - Si les deux sont renseignés, nous calculons le poids taxable (maximum entre poids réel et poids volumétrique selon les unités choisies). Si aucun n'est fourni, l'algorithme applique les standards de publication d'un FTL (24 000 kg, 33 palettes) pour garantir une estimation ; cela peut rendre le prix peu sensible au volume dans des cas LTL. Pour une estimation fidèle en LTL, renseigner systématiquement poids et volume.
- > **Unité de volume** - Le modèle accepte palettes, mètres linéaires et mètres cubes. L'unité pilote le calcul du poids taxable via des équivalences standard (détaillées dans "Informations additionnelles").
- > **Marché** - Le choix "Spot" ou "Contractuel" splitte les échantillons. Les tendances peuvent diverger entre les deux vues ; ce comportement est attendu et lié à la nature des marchés.
- > **Fuel surcharge** - Ce paramètre active l'application d'une surcharge selon le barème en vigueur à la date de référence. Plus d'informations dans la section dédiée Fuel Surcharge.
- > **Type de véhicule, Type de marchandise, ADR (Hazardous)** - Ces champs filtrent l'échantillon et doivent être utilisés lorsque l'on souhaite une comparabilité stricte "toutes choses égales par ailleurs". À défaut, l'échantillon peut mélanger des trajets avec et sans ces caractéristiques, ce qui élargit le spread P10-P90.
- > **Price Value / Id Shipment / Comment** - Champs utilitaires pour les intégrations (rattachement de devis, traçabilité, commentaires). Ils ne modifient pas la méthode d'estimation mais facilitent les audits et exports.

Règle d'or :

- > Un paramètre non renseigné n'est jamais interprété comme "exclu". Il signifie "échantillon mixte possible". Pour réduire la variance et comparer des offres "all-in", renseigner tous les paramètres qui importent (frigo, ADR, etc.).

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.3.2 INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Cette section regroupe trois blocs fondamentaux pour comprendre comment l'algorithme valide les entrées et unifie les unités. Elle doit être lue conjointement avec le dictionnaire de données.

Type of vehicle and type of goods table mapping				
Tautliner	Flatbed	Container	Tank	Dump truck
General Cargo	General Cargo	General Cargo	Liquids	Bulk
Reefer	Bulk			
Bulk	Rolling materia			
Food				

Min and max weight values			
Column	Unit	Min	Max
Weight	Kilos	100	40 000
Volume	Pallets	1	40
Volume	Linear meter	0.5	14
Volume	Cubic meter	0.5	100

Quantity - Weight mapping		
1Pallet	-	700 kg
1Linear meter	-	1750 kg
1Cubic meter	-	330 kg

Lecture détaillée des tableaux ci-dessus :

- > **Mapping Type de véhicule ↔ Type de marchandise** - Ce tableau précise quelles combinaisons sont supportées par le modèle (exemples : Tautliner avec General Cargo/ Reefer/ Bulk/ Food ; Flatbed avec General Cargo/ Bulk ; Container avec General Cargo / Rolling material ; Tank avec Liquids ; Dump truck avec Bulk). Lorsque la combinaison saisie n'existe pas dans la table, la requête doit être ajustée ou la lane sera rejetée. Ce mapping explicite prévient des interprétations "forcées" qui créeraient des prix incohérents.
- > **Bornes minimales et maximales** - Ces seuils servent à filtrer les saisies manifestement anormales. Par exemple, un poids inférieur à 100 kg ou supérieur à 40 000 kg est rejeté pour Road EMEA ; de même, les volumes doivent se situer dans les plages indiquées pour palettes, mètres linéaires et mètres cubes. Ces bornes ne définissent pas des "prix planchers/plafonds" ; elles sécurisent simplement la qualité des entrées.
- > **Équivalences quantité ↔ poids** - Elles sous-tendent le calcul du poids taxable quand l'utilisateur choisit une unité volumétrique : 1 palette ≈ 700 kg ; 1 mètre linéaire ≈ 1 750 kg ; 1 m³ ≈ 330 kg. Ces ratios sont des équivalences standard de publication ; ils assurent la cohérence statistique entre des observations exprimées dans des unités différentes. Lorsque des dimensions réelles sont disponibles (palettes surdimensionnées, densités atypiques), il est conseillé de renseigner explicitement poids et volume pour minimiser la part d'approximation.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Points d'attention :

- > Minimum charges en LTL - De nombreux réseaux appliquent des planchers tarifaires par classe de poids/volume ou par zone. Notre distribution P10-P90 peut intégrer des observations avec et sans minimum si la variable n'est pas explicitement paramétrée ; cela contribue au spread sur les tout petits envois.
- > Ferries, péages, douanes, TVA - Sauf paramétrage explicite, leur inclusion varie selon les sources. Cette hétérogénéité n'empêche pas la lecture marché, mais elle limite les comparaisons "all-in" strictes.
- > Lorsque le Type de véhicule = Container, nous parlons de pré/post-acheminement routier de conteneurs maritimes. En l'absence de paramètre détaillant la taille, "Container" doit être lu comme un échantillon mixte dont la majorité des observations portent sur des mouvements 40 pieds (40GP/40HC) et sur des configurations "double-20" valorisées à un niveau équivalent 40'. Un mouvement 20' "seul" existe dans l'échantillon mais est minoritaire. Tant que la taille n'est pas paramétrable dans l'application, le benchmark agrège ces cas ; la largeur P10-P90 reflète cette hétérogénéité. Si vous avez besoin d'une lecture "40'only", interprétez la médiane comme représentative et utilisez l'intervalle P10-P90 pour cadrer la variabilité restante.

2.4 COMPOSANTES DU PRIX DU TRANSPORT

Toutes les publications Road EMEA sont exprimées en euros. Quand une source nous fournit une autre devise, nous convertissons à la semaine en appliquant les taux officiels de fin de semaine précédente. Ce choix supprime la volatilité intrajournalière du taux de change, sans masquer les mouvements pertinents à l'échelle transport.

Un point clé régit l'interprétation des prix : seuls les paramètres visibles dans l'app filtrent explicitement l'échantillon (Spot/Contract, Reefer, ADR, Fuel). Pour tous les autres postes de coût — péages, ferries, douanes, attentes, équipements, etc. — il n'existe pas encore de filtre dédié. En pratique, notre distribution de prix agrège donc des trajets "avec" et "sans" ces éléments. L'intervalle publié P10-P90 sert d'enveloppe : le bas de l'enveloppe (autour de P10) ressemble à un prix "ligne pure" avec peu d'accessoires, tandis que le haut (autour de P90) reflète des prix plus "all-in" où plusieurs postes additionnels sont inclus. La médiane (P50) représente le cas le plus typique observé sur la semaine. Si vous avez déjà payé moins que notre "min" ou plus que notre "max", ce n'est pas une incohérence : nous affichons P10/P90 (et non les extrêmes bruts) pour écarter des cas rares et garder une lecture stable d'une lane à l'autre.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.1 TYPES DE CAMIONS (VÉHICULES)

Le type de véhicule correspond à l'équipement routier utilisé lors du transport de marchandises. En le choisissant, vous demandez au modèle de comparer votre trajet uniquement avec des trajets réalisés avec le même type de camion. Ce n'est pas nécessairement lié à votre industrie, mais au matériel réellement mobilisé.

> Semi-remorque (tautliner générique)

- C'est le standard du marché routier sec. À choisir par défaut pour du general cargo non spécifique.
- Si la marchandise nécessite une température dirigée, c'est le "Type de marchandise = Réfrigéré" qui l'indique ; l'équipement implicite est alors une semi-remorque frigorifique (nous n'opérons pas de sous-découpage par plages de température).

> Plateau (flatbed)

- Pour charges longues/atypiques, acier/bois/engins, accès latéral/supérieur. Pas de protection fermée.

> Porte-conteneur (drayage)

- Pour le pré/post-acheminement routier de conteneurs maritimes (40' majoritairement ; 20'/double-20 présents mais minoritaires et "dans le spread"). Les frais terminaux (drop/pick, châssis, gate, L/O) peuvent être inclus ou non selon facture, non paramétrés.

> Citerne (tank)

- Pour liquides vrac (alimentaires, chimiques, etc.). Les opérations spécifiques (chauffe, nettoyage) ne sont pas paramétrées : elles sont "dans le spread" lorsqu'elles existent.

> Benne (dump)

- Pour vrac solide (granulats, céréales, déchets...). Forte variabilité d'accessoires selon sites ; non paramétrés à ce stade.



Si vous n'avez pas de contrainte d'équipement explicite, "Semi-remorque" est le meilleur choix statistique (base la plus dense). Les combinaisons manifestement incohérentes (ex. "Réfrigéré" avec "Plateau") ne sont pas accessibles

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.2 TYPES DE MARCHANDISES

Le type de marchandises vise à capter la contrainte opérationnelle dominante qui influence les prix. Il ne s'agit pas d'un secteur industriel (FMCG, pharma...), mais d'une caractéristique de service.

> General cargo

- Marchandises sèches/emballées sans contrainte particulière (palettes, cartons, IBC fermés...). Couvre la majorité des flux en semi-remorque.

> Réfrigéré (Reefer)

- Transport à température dirigée (froid négatif/positif et température contrôlée "ambiante dirigée" type 15-25°C). Nous ne segmentons pas par plages de température (2-8°C vs 15-25°C) : "Réfrigéré" couvre l'ensemble de ces cas en routier.
- Si vous avez un cas de transport avec les termes "10-20°C" ou "control room temperature", la sélection correcte est "Réfrigéré".

> Vrac (Bulk)

- Marchandises non emballées ou en vrac (solide). En pratique, "Vrac solide" s'opère plutôt avec Benne/Plateau ; "Vrac Liquide" s'opère avec Citerne.
- Benne/Plateau couvrent le vrac solide "ouvert" (granulats, céréales, déchets, charges longues).
- "Bulk" sous Tautliner correspond à des vracs conditionnés (big-bags, GRV/IBC, sacs).

> Matériel roulant (Rolling material)

- Véhicules/engins mobiles ou pièces roulantes nécessitant chargement par rampe et arrimage spécifique.
- Uniquement disponible avec des trajets en **Plateau** (flatbed).

> Liquides (Liquids – Tank)

- Vrac liquide (alimentaire/chimique).
- Uniquement disponible avec des trajets **Citerne**.

> Alimentaire (Food)

- Notre type de marchandises **Alimentaire** décrit une industrie, pas une contrainte d'équipement. Méthodologiquement, nous privilégions **Réfrigéré** lorsque la contrainte est la température, et **General Cargo** lorsque l'alimentaire est sec/sans contrainte thermique.
- **Alimentaire** désigne un usage industriel/sectoriel et non une contrainte. En pratique :
 - Alimentaire à température contrôlée → sélectionner **Réfrigéré**
 - Alimentaire sec sans contrainte → **General Cargo**



Cette entrée **Alimentaire** est maintenue pour compatibilité mais son usage est secondaire. Considérez-le comme un alias transitoire. À terme, il est destiné à être retiré au profit des catégories ci-dessus. Pour la plupart des cas "alimentaire à 10-20°C", choisissez **Réfrigéré**.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.3 COMPATIBILITÉ VÉHICULE/MARCHANDISES (VUE SYNTHÈSE)

Marchandise / Véhicule	General Cargo	Réfrigéré (température dirigée)	Vrac (Bulk)	Matériel Roulant	Liquide	Alimentaire
Semi-remorque (Tautliner)	✓	✓	✓			✓
Plateau (Flatbed)	✓		✓	✓		
Porte-conteneur (Container)	✓					
Citerne (Tank)					✓	
Benne (Dumptruck)			✓			

Résumé opératoire

- > En cas de doute entre deux catégories, choisissez celle qui traduit la contrainte d'exploitation la plus forte (par ex. température dirigée prime sur "food" en tant que secteur).
- > Marchandise sèche sans contrainte → General cargo + Semi-remorque.
- > Température dirigée (2-8, 15-25, surgelé) → Réfrigéré ; équipement implicite = semi-remorque frigo.
- > Vrac liquide → Citerne (Liquids-Tank).
- > Vrac solide → Benne (ou Plateau selon le gabarit/chargement).
- > Conteneur maritime → Porte-conteneur (drayage ; 40' le plus fréquent, 20'/double-20 présents mais minoritaires).

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.4 MATIÈRES DANGEREUSES (ADR)

Le paramètre **Matières dangereuses** sert à comparer votre lane uniquement avec des transports réellement exécutés sous régime ADR. En sélectionnant l'option, cela filtre l'échantillon sur les observations identifiées comme ADR dans nos flux ; laisser la case décochée sélectionne l'univers non-ADR. Par défaut, la case est décochée.

Le tri repose sur des identifications de lignes ADR transmises par nos contributeurs (chargeurs, transporteurs, 3PL) et contrôlées dans nos pipelines. Si certains partenaires ne taguent pas systématiquement ADR, un résidu de mélange peut subsister côté "Non" – il est rare et se lit dans la largeur P10-P90 (min-max). L'indice de confiance (A→E) tient compte de la densité et de la diversité effectives des flux ADR sur la lane.

Activer ADR déplace en général la distribution vers le haut et peut l'élargir : le régime ADR mobilise des compétences, des équipements et des contraintes supplémentaires (formation conducteurs, signalisation, itinéraires/tunnels restreints, procédures site). Ces postes ne sont pas paramétrés un à un : ils sont "dans le spread" lorsqu'ils existent. Lisez la médiane (P50) comme niveau le plus courant observé cette semaine ; P10(min) se rapproche de configurations "ligne plus pure", P90 (max) de situations plus "all-in" (temps d'attente, contrôles, équipements additionnels).



Cochez ADR uniquement si votre envoi l'exige réellement ; sinon, restez sur "Non" pour bénéficier de la base la plus dense. En cas d'indice de confiance C ou D/E avec ADR activé, élargissez légèrement la granularité géographique (ville → ZIP/zone → pays) ou découpez un paramètre très restrictif, puis reconsultez en fin de semaine (consolidation).

2.4.5 SURCHARGE CARBURANT (FUEL)

Par défaut, nos prix sont "fuel inclus". Le toggle Fuel permet d'afficher un prix "hors surcharge" en retirant un taux mensuel normalisé, déterminé pays par pays à partir du prix moyen à la pompe et de barèmes transporteurs (voir section Surcharge Carburant). Le taux appliqué correspond au mois de la date choisie et au pays d'origine du transport ; le calcul est réversible ($\text{prix_out} = \text{prix_in} \div (1 + \text{taux})$). Cette normalisation facilite les comparaisons dans le temps et entre corridors, sans prétendre reconstituer à l'euro près tous les barèmes contractuels.

Exemple court. En janvier 2022, Paris → Vannes affiche 904 € "fuel inclus". Le mois et le pays donnent un taux de 13% : le "hors fuel" vaut $904 \div 1,13 \approx 800$ €. L'opération inverse retrouve 904 €.

Plus de détails dans la section Fuel Surcharge dédiée.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.6 PÉAGES ET VIGNETTES ROUTIÈRES

Les factures sources n'indiquent pas toujours si les péages (autoroutes FR/IT/ES, Maut DE, GO-Maut AT, Via pass BE, LSWA CH, ouvrages comme Brenner) sont inclus ou séparés. Faute de paramètre dédié, une partie de l'échantillon les inclut, une autre non ; l'effet se lit dans la largeur P10-P90. Sur des corridors très péagés, le P90 capte souvent les cas "all-in" (péages inclus), alors que le P10 s'en rapproche quand les péages sont refacturés à part.

2.4.7 TRAVERSÉES MARITIMES ET OUVRAGES (FERRIES, EUROTUNNEL, GRANDS TUNNELS)

Sur les lanes transmanche, transalpines ou scandinaves, les observations mélangent des pratiques "route + traversée minimale" et des schémas plus complets incluant gate fees, lift-on/lift-off, châssis, etc. Nous ne modélisons pas encore un scénario "short-sea dominant" explicite ; l'hétérogénéité se reflète dans le niveau de prix et son spread.

2.4.8 DOUANES ET FRONTIÈRES

Les frais de présentation/clearance et autres coûts liés au passage frontière (UK/Suisse et pays non-UE) peuvent être intégrés à la facture de transport ou facturés séparément par des tiers. Comme cet attribut n'est pas paramétré, la distribution mélange des cas "avec/sans douane", ce qui élargit l'intervalle dans les semaines où ces postes varient.

2.4.9 ATTENTES, DÉTENTIONS ET PRISES DE RENDEZ-VOUS

Le temps d'attente au chargement/déchargement, les créneaux serrés, les hors-heures et certaines contraintes sites sont parfois intégrés. Quand c'est le cas, on observe une poussée du haut de distribution (P75-P90). La médiane reflète la pratique la plus fréquente la semaine considérée.

2.4.10 SPÉCIFICITÉS SITE/URBAINES ET MULTI-STOPS

Accès centre-ville/LEZ, livraisons "inside", étages, desserte de zones éloignées, tournées multi-stops : autant de facteurs non paramétrés qui peuvent être inclus pour une partie des trajets et tirer la distribution vers le haut lorsqu'ils sont nombreux.

2.4.11 ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

Hayon, assistance manutention, exigences de sécurité, scellés, énergie/groupe électrogène pour reefer, surcharges ADR : ces postes peuvent apparaître de façon hétérogène selon le besoin opérationnel et la politique de facturation. Ils ne sont pas isolés dans l'app et contribuent au spread.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
 - 2.2 Données et sources
 - 2.3 Dictionnaire des données & standards
 - 2.4 Composantes du prix du transport
-

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.12 EMBALLAGES, CONSIGNES ET CONSOMMABLES

Échanges/cautions palettes, films, consommables peuvent être inclus ou non selon le réseau et la relation commerciale. Comme pour les autres accessoires, nous n'appliquons pas de filtre et l'effet se lit dans l'intervalle.

2.4.13 DRAYAGE ET FRAIS TERMINAUX (QUAND PERTINENTS)

Dans les mouvements de conteneurs routiers (pré/post-acheminement), une partie des observations incluent drop/pick, châssis, gate in/out, lift-on/lift-off. En l'absence de paramètre "terminal", ces éléments restent "mixés" dans la distribution.

2.4.14 DEUX CAS D'ÉCOLE POUR SE REPÉRER

FR ↔ UK. Une partie des observations incluent la traversée (Eurotunnel/ferry) et des frais terminaux, une autre non. Le bas d'enveloppe (P10) ressemble à un "route + traversée minimale", le haut (P90) à un "all-in" avec davantage d'accessoires ; la médiane reflète la pratique dominante cette semaine.

DE domestique. Selon transporteurs, la Maut est incluse ou séparée. L'échantillon mixte élargit P10-P90 ; la médiane correspond à la pratique la plus fréquente sur le corridor et la période.

2.4.15 COMMENT OBTENIR DES COMPARAISONS PLUS HOMOGENES

La voie rapide consiste à renseigner tous les paramètres disponibles (Fuel, ADR, Reefer, Spot/Contract) et à lire la largeur P10-P90 comme un indicateur d'hétérogénéité des inclusions. Pour des analyses "strictement all-in" ou, au contraire, "ligne pure", le mieux est de contribuer vos données avec des drapeaux simples (Tolls, Ferries, Customs, Waiting, Terminal). Nous pouvons alors filtrer plus finement vos corridors et resserrer le spread autour de la médiane pertinente.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.16 RÉSUMÉ OPÉRATIONNEL (TABLEAU DE STATUT)

Élément	Statut dans le benchmark	Lecture rapide
Type de Véhicule	Paramétrable (défaut Tautliner)	Type de véhicule qui s'occupe du transport
Type de Marchandises	Paramétrable (défaut GeneralCargo)	Caractéristique de la marchandise transportée
Matières Dangereuses	Paramétrable (défaut No)	Toggle "avec/sans" matières dangereuses
Devise	Inclus (EUR uniquement)	Conversion hebdo aux taux officiels de fin de semaine précédente
Fuel surcharge	Paramétrable (défaut Yes)	Toggle "avec/sans" fuel surcharge ; normalisation mensuelle par pays d'origine
Péages	Non paramétrable (mix)	Inclus chez certains, exclus chez d'autres ; effet dans le spread
Ferries / Eurotunnel / grandstunnels	Non paramétrable (mix)	Mix route+traversée reflété dans le niveau de prix
Douanes	Non paramétrable (mix)	Présents ou non selon flux ; non isolés systématiquement
Attentes / détentions / RDV	Non paramétrable (mix)	Souvent responsables d'un P75-P90 élevé
Spécificités site/ urbaines /multi-stops	Non paramétrable (mix)	Tirent le haut de distribution quand fréquents
Équipements / services (hayon, GE reefer, ADR...)	Non paramétrable (mix)	Inclus selon besoin et politique opérateur
Emballages / consignes	Non paramétrable (mix)	Inclus ou non ; impact modéré mais réel
Drayage / terminal	Non paramétrable (mix)	Drop/pick, châssis, gate, L/O parfois inclus
Assurance / divers	Non paramétrable (mix)	Hétérogènes ; impact variable

Cette section formalise la règle de lecture centrale : tout ce qui n'est pas paramétré explicitement est statistiquement "dans le spread". P10-P90 en donne l'enveloppe, P50 en donne le cœur.



Interpréter P10-P90 (min-max) :

Des prix peuvent exister en-deçà du P10 ou au-delà du P90 ; ils ne sont tout simplement pas affichés afin de ne pas distordre la lecture de marché.

#3

CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK

/2
LE MODÈLE
ROUTIER EMEA

/3
**CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE ROUTIER**

3.1 Spot vs
Contractuel
3.2 Fuel Surcharge
3.3 Géographie
opérationnelle :
saisie, distances,
ferry

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.1 SPOT VS CONTRACTUEL

La plateforme permet de sélectionner une vue “spot” ou “contractuelle”. La séparation s’appuie sur l’information transmise par les sources et sur nos règles d’interprétation. Les courbes peuvent diverger : le spot réagit immédiatement aux tensions d’offre/demande, tandis que le contractuel reflète des renégociations périodiques et des stratégies de sécurisation des volumes. En pratique, de nombreux acheteurs arbitrent un mix : sécuriser une base de volume via des contrats, tout en profitant ponctuellement d’opportunités spot.

3.2 FUEL SURCHARGE

Cette section décrit comment Upply gère la “Surcharge carburant” dans le modèle Routier EMEA : ce que recouvre la notion, quelles données sont utilisées, comment le taux est déterminé et appliqué, et quelles sont les limites à garder en tête. Par défaut, les prix publiés par Upply incluent la surcharge carburant. L’option “Surcharge carburant” permet d’afficher également un prix hors surcharge, strictement comparable entre corridors et dans le temps.

Le prix hors surcharge carburant inclut le carburant sur la base d’un prix de référence ; la surcharge permet d’ajuster ce prix en fonction de l’évolution réelle du carburant.

3.2.1 OBJET ET PRINCIPE

Dans le transport routier EMEA, de nombreux transporteurs appliquent une surcharge carburant (fuel surcharge) qui vient s’ajouter au prix “hors surcharge” (linehaul). Pour éviter d’ajouter ou de retrancher de manière arbitraire des postes hétérogènes, Upply utilise une méthode standardisée : nous déterminons un taux de surcharge à partir d’un prix moyen mensuel à la pompe et d’une grille de correspondance validée, puis nous appliquons ce taux au prix du transport.

Formules de référence :

- > Prix total (avec surcharge) = Prix hors surcharge \times (1 + taux)
- > Prix hors surcharge = Prix total \div (1 + taux)

Ces formules garantissent une réversibilité simple et une comparaison.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

- 3.1 Spot vs Contractuel
- 3.2 Fuel Surcharge
- 3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.2.2 DONNÉES UTILISÉES

La détermination du taux repose sur trois briques de données :

- > Le prix moyen à la pompe mensuel par pays, TVA incluse (source : CNR). Ce prix est mis à jour chaque mois et diffère selon le pays.
- > Les barèmes de surcharge carburant pratiqués par des transporteurs européens en fonction du prix à la pompe (source : partage transporteurs). Ces barèmes sont revus périodiquement, en général sur un rythme trimestriel.
- > Une grille de correspondance qui mappe, pour chaque pays, des fourchettes de prix moyen à la pompe à un taux de surcharge à appliquer. Exemple extrait (France) :
 - 1,30-1,32 €/L → 9%
 - 1,33-1,40 €/L → 10%
 - 1,41-1,45 €/L → 11%

3.2.3 RÈGLES D'APPLICATION

- > **Référence temporelle** - Le taux utilisé pour une requête est celui dérivé du prix moyen à la pompe du mois correspondant à la date de la requête. Si une semaine chevauche deux mois, nous utilisons le mois de la date choisie par l'utilisateur.
- > **Pays de référence** - Le pays pris en compte pour la détermination du taux est le pays d'origine du transport (point de départ de la lane). Ce choix reflète l'usage majoritaire observé dans les barèmes transporteurs.
- > **Sens de calcul** - Les prix Uapply étant "surcharge carburant incluse" par défaut :
 - Affichage "avec surcharge" : valeur telle que calculée dans la distribution (aucun ajustement supplémentaire).
 - Affichage "sans surcharge" : division du prix "avec surcharge" par (1 + taux) du pays/mois considéré.
- > **Segments et options** - La même logique s'applique aux segments FTL et LTL et aux options (frigo, ADR). La surcharge est un multiplicateur indépendant des autres paramètres, ce qui permet des comparaisons nettes "hors surcharge".
- > **Devise** - Le calcul est indépendant de la devise source ; l'affichage Road EMEA est en EUR, avec conversions hebdomadaires aux taux officiels de fin de semaine précédente (cf. section Devise/FX).

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

- 3.1 Spot vs Contractuel
- 3.2 Fuel Surcharge
- 3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.2.4 EXEMPLE CHIFFRÉ

On observe en janvier 2022 un prix médian “avec surcharge” de 904 € pour un FTL Paris → Vannes. Le prix moyen mensuel à la pompe en France ce mois-là est 1,61 €/L. La grille associe cette valeur à un taux de 13%.

- > Taux = 13%
- > Prix hors surcharge = $904 \text{ €} \div 1,13 \approx 800 \text{ €}$

L'écart reflète la part “carburant” au sens des barèmes transporteurs pour ce pays et ce mois.

3.2.5 CAS PARTICULIERS ET ARBITRAGES

- > **Lanes transfrontalières** - Le taux reste fondé sur le pays d'origine. Ce choix est stable et traçable ; il évite d'improviser une pondération par kilomètres dans plusieurs pays, rarement documentée de façon homogène par les barèmes.
- > **Mois charnière** - Si la date saisie est en fin de mois, le taux peut changer au 1^{er} du mois suivant. Le “sans surcharge” calculé sur la même semaine mais sur deux dates de mois différents peut donc différer légèrement.
- > **Hétérogénéité des barèmes** - Les pourcentages exacts varient d'un transporteur à l'autre. La grille Upply est une normalisation statistique construite à partir de barèmes observés et d'un prix moyen à la pompe (CNR). Elle vise la robustesse plutôt que l'exactitude contractuelle au centime près.
- > **LTL et très petites charges** - Les barèmes LTL peuvent inclure des “minimum charges”. Le retrait de la surcharge n'annule pas ces minima ; il en isole simplement la part carburant estimée.
- > **Taxes et TVA** - Le prix moyen à la pompe de référence est TVA incluse ; la grille est calibrée en conséquence. Les prix de transport affichés dans le benchmark sont, par usage, exprimés hors TVA.

3.2.6 QUALITÉ, MISE À JOUR ET TRAÇABILITÉ

Le prix moyen à la pompe est mis à jour mensuellement. Les barèmes observés chez les transporteurs sont revus périodiquement, en général sur un rythme trimestriel ; la grille de correspondance est tenue à jour en conséquence.

Chaque évolution de la grille fait l'objet d'un versioning (numéro de version, date d'effet, changelog). Dans l'application, le calcul “sans surcharge” est déterministe à partir du couple (pays d'origine, mois de la date) et de la version de grille active.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

- 3.1 Spot vs Contractuel
- 3.2 Fuel Surcharge
- 3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.2.7 LIMITES ET BONNES PRATIQUES D'INTERPRÉTATION

La surcharge carburant dépend d'un indicateur externe (prix à la pompe) et de barèmes opérateurs qui ne sont pas uniformes. Le résultat "sans surcharge" constitue donc une approximation normalisée, destinée à comparer des lanes entre elles et à suivre une tendance, pas à reconstituer la facture exacte d'un transporteur donné.

Pour des comparaisons "all-in" strictes incluant d'autres accessoires (péages, ferries, douanes, attente), il convient de paramétrer ces éléments lorsqu'ils sont proposés ; à défaut, leur présence varie dans l'échantillonnet se reflète dans l'intervalle P10-P90.

3.2.8 RÉFÉRENCES

- > Source prix moyen à la pompe mensuel par pays : CNR (TVA incluse).
- > Exemples de contrôle : tableau comparatif "avec vs sans surcharge" sur plusieurs corridors (Paris-Toulouse, Madrid-Lisbonne, Berlin-Londres, 2022-01 et 2022-08) montrant des parts carburant typiques de 14% à 34% selon pays et période.

3.3 GÉOGRAPHIE OPÉRATIONNELLE : SAISIE, DISTANCES, FERRY

Cette section précise comment nous interprétons vos lieux d'origine/ destination, comment la distance de référence est calculée, et comment lire les corridors impliquant des traversées maritimes (Nordiques, Transmanche, Baltique, Adriatique). L'objectif est de garantir une localisation fiable et des comparaisons de prix cohérentes d'une requête à l'autre.

3.3.1 SAISIE GÉOGRAPHIQUE ET HIÉRARCHIE DES ZONES

Vous pouvez saisir une ville, un code postal, une zone NUTS, un département ou un pays. Lorsque l'entrée est une zone, nous la projetons sur son centroïde afin d'obtenir un point géographique unique par côté de la lane. Cette normalisation évite les écarts artificiels dus à des périmètres administratifs de tailles différentes et permet de calculer une distance routière comparable.

Pour lever toute ambiguïté, indiquez systématiquement le pays (code ISO-2 ou libellé). C'est particulièrement important pour les codes postaux "réutilisés" dans plusieurs pays ou pour les formats nationaux spécifiques (exemple NL : "1234 AB" avec espace). En cas de doute (ville homonyme, code postal singulier), privilégiez un niveau plus précis (ville/ZIP) plutôt qu'un niveau agrégé.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

- 3.1 Spot vs Contractuel
- 3.2 Fuel Surcharge
- 3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.3.2 CALCUL DE LA DISTANCE DE RÉFÉRENCE (ROUTIER)

La distance affichée est une distance routière de référence calculée par un moteur professionnel paramétré poids lourds (gabarit, restrictions PL, etc.). Elle vise la stabilité et la comparabilité inter-requêtes ; elle n'est pas une promesse d'itinéraire opérationnel exact au kilomètre près. Des écarts ponctuels avec votre route réelle peuvent exister (contraintes locales, choix de portails, contournements, chantiers), mais la métrique reste un repère fiable pour l'analyse prix/lane.

3.3.3 DÉSAMBIGÜISATION ET FORMATS PAYS

Nous appliquons des contrôles pour détecter les incohérences géographiques (ZIP-pays incompatibles, villes homonymes). Lorsque l'algorithme ne peut pas trancher sans risque, la requête est rejetée ou corrigée de façon conservatrice. Les principaux cas d'erreur évitables sont :

- > un ZIP saisi sans pays,
- > un format postal non conforme au standard national,
- > une zone trop large utilisée comme proxy d'un site précis.

Le remède est simple : ajouter le pays, respecter le format postal attendu, et descendre d'un cran de granularité si vous ciblez un site précis.

3.3.4 CORRIDORS AVEC TRAVERSÉES MARITIMES (NORDIQUES, TRANSMANCHE, BALTIQUE, ADRIATIQUE)

Sur ces corridors, les prix de marché reflètent un mélange de pratiques réelles : trajets tout-route d'un côté, trajets route+ferry de l'autre (parfois avec des frais terminaux comme gate fees, lift-on/lift-off, châssis). La distance affichée reste un repère routier de référence, tandis que l'hétérogénéité opérationnelle se lit dans la distribution des prix :

- > le bas de l'intervalle (autour de P10) se rapproche d'un coût "ligne pure" ou d'une traversée courte/minimale ;
- > le haut (autour de P90) reflète des configurations plus "all-in" incluant traversée(s) et frais terminaux ;
- > la médiane (P50) représente la pratique la plus courante observée cette semaine.

Exemples d'interprétation :

- > DE → SE, FR → FI : il est normal d'observer un spread plus large que sur des lanes purement continentales ; il capture les deux familles d'itinéraires rencontrées sur le terrain.
- > FR ↔ UK : selon les opérateurs et les contrats, la traversée (ferry/Eurotunnel) et certains frais terminaux peuvent être inclus ou non ; la largeur P10-P90 matérialise ce mix.

Si vous souhaitez caler l'itinéraire sur votre schéma opérationnel, utilisez des points d'origine/destinations situés à proximité de vos zones d'embarquement/débarquement habituelles : cela réduit l'écart entre la distance routière de référence et vos trajets réels, tout en conservant une lecture de prix représentative.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK

/2
LE MODÈLE
ROUTIER EMEA

/3
**CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE ROUTIER**

- 3.1 Spot vs Contractuel
- 3.2 Fuel Surcharge
- 3.3 Géographie opérationnelle : saisie, distances, ferry

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.3.5 ZONES HORS PÉRIMÈTRE ET COUVERTURE HÉTÉROGÈNE

Certaines zones ne sont pas desservies en routier dans le modèle (par exemple Islande, Féroé), ce qui explique l'absence de résultat. À l'inverse, des pays hors UE (Turquie, pays du Maghreb) figurent bien au périmètre mais avec une couverture plus variable : l'indice de confiance A→E doit guider l'interprétation et la réutilisation des valeurs.

3.3.6 BONNES PRATIQUES DE SAISIE (RÉSUMÉ)

Renseignez toujours le pays avec le ZIP, respectez le format postal national, préférez ville/ZIP lorsque vous ciblez un site précis, et, pour les corridors avec traversée(s), ancrez vos points aux zones d'embarquement/débarquement utilisées. Cette discipline réduit les ambiguïtés géographiques et améliore la stabilité des comparaisons prix/lane.

#4

INDICE DE CONFIANCE

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

- 4.1 Une mesure de fiabilité transparente
- 4.2 Les fondements de l'indice
- 4.3 La composante géographique
- 4.4 Les autres dimensions prises en compte
- 4.5 Une mise à jour régulière
- 4.6 Interprétation de l'indice

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

4.1 UNE MESURE DE FIABILITÉ TRANSPARENTE

L'indice de confiance Uply a pour objectif d'indiquer, pour chaque estimation de prix, le niveau de fiabilité statistique associé.

Il traduit la solidité des données disponibles au moment du calcul et complète la lecture du prix en offrant un indicateur clair de sa robustesse.

Chaque résultat affiché dans la plateforme est accompagné d'une note allant de A (très fiable) à E (peu fiable).

Cette échelle simple permet d'appréhender la qualité des données sous-jacentes à un benchmark.

4.2 LES FONDEMENTS DE L'INDICE

L'indice repose sur trois grands principes :

- > **Le volume d'observations** : plus une liaison dispose de données collectées, plus la confiance dans l'estimation est élevée.
- > **La diversité des acteurs** : la présence de données provenant de plusieurs entreprises renforce la représentativité du marché.
- > **La régularité temporelle** : des observations continues et récentes assurent une meilleure stabilité et reflètent l'état actuel du marché.

Ces dimensions sont analysées conjointement afin d'obtenir un indicateur qui reflète à la fois la profondeur historique et la fraîcheur des données.

4.3 LA COMPOSANTE GÉOGRAPHIQUE

La dimension géographique constitue le socle principal du calcul de l'indice de confiance pour le transport routier.

Elle évalue la densité d'informations disponibles sur les liaisons entre pays.

Pour chaque couple d'origine et de destination :

- > les volumes observés sont analysés à deux niveaux de granularité : pays et zones régionales ;
- > un facteur de pondération accorde davantage d'importance au niveau pays, plus précis que le niveau zone ;
- > au sein de chaque niveau, les corridors complets (pays ↔ pays, zone ↔ zone) sont favorisés par rapport aux simples origines ou destinations, car ils représentent mieux les flux réels.

#4

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK

/2 LE MODÈLE ROUTIER EMEA

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE ROUTIER

/4 INDICE DE CONFIANCE

- 4.1 Une mesure de fiabilité transparente
- 4.2 Les fondements de l'indice
- 4.3 La composante géographique
- 4.4 Les autres dimensions prises en compte
- 4.5 Une mise à jour régulière
- 4.6 Interprétation de l'indice

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

L'indice tient également compte de la diversité des clients observés sur chaque corridor, ainsi que de la régularité des volumes dans le temps :

- > un corridor dont les données proviennent de nombreux acteurs distincts obtient une meilleure note,
- > un corridor dont les volumes restent stables sur les derniers trimestres est valorisé, tandis qu'une activité ponctuelle ou irrégulière est pénalisée.

Cette approche met en évidence, au sein du score de confiance, les volumes de données effectivement observés par corridor, en pondérant leur contribution selon la stabilité, la diversité et la densité des flux.

4.4 LES AUTRES DIMENSIONS PRISES EN COMPTE

Au-delà de la géographie, plusieurs caractéristiques du transport viennent ajuster l'indice de confiance :

- > **Le type de marchandise** : certains segments, comme le fret général, sont plus représentatifs que d'autres plus spécialisés (vrac, alimentaire, liquide, etc.).
- > **La présence de marchandises dangereuses** : ces flux sont plus rares et peuvent présenter une variabilité plus forte.
- > **Le type de contrat** : l'indice distingue les données issues de contrats longs et celles provenant de transactions ponctuelles, afin d'intégrer la diversité des pratiques d'achat.
- > **Le poids de la marchandise** : il traduit la typologie des envois (légers, moyens, lourds) et permet de s'assurer que les volumes pris en compte correspondent bien à des transports caractéristiques du marché routier.

Chacune de ces dimensions contribue à affiner la mesure de confiance, pour garantir que l'indice reflète fidèlement la structure et la représentativité des données utilisées.

4.5 UNE MISE À JOUR RÉGULIÈRE

L'indice est recalculé chaque semaine pour refléter en continu les dernières données collectées.

Il évolue au même rythme que la base de données Uply, alimentée quotidiennement par de nouveaux flux.

Ainsi, la note de confiance affichée dans la plateforme correspond toujours à l'état réel des données au moment de la consultation.

4.6 INTERPRÉTATION DE L'INDICE

- A** **Données nombreuses, récentes et variées** : estimations solides et hautement représentatives.
- B**
- C** **Données moyennes** : indicateur fiable mais à interpréter avec prudence.
- D**
- E** **Données rares ou irrégulières** : information indicative, à considérer comme une tendance.

#5

LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK

/2
LE MODÈLE
ROUTIER EMEA

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE ROUTIER

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Le benchmark décrit une distribution de marché crédible, mais ne constitue pas une cotation ferme. Dans le LTL, la précision est moindre pour les très faibles nombres de palettes ; renseigner simultanément poids, volume et type de marchandise améliore la comparabilité. L'absence de paramétrage explicite d'éléments de coût (fuel, péages, ferries, douanes, TVA, équipements) peut conduire à un échantillon "mixte" et contribuer au spread P10-P90. Enfin, la qualité dépend de la densité de données : l'indice A→E doit être consulté systématiquement, en gardant à l'esprit que des révisions rétroactives peuvent intervenir lorsque de nouvelles données s'intègrent (backfill).

#FAQ

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK

/2
LE MODÈLE
ROUTIER EMEA

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE ROUTIER

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Pourquoi mon “min” n’est pas le plus bas observé ?

Nous n’affichons pas le plus bas ni le plus haut prix “bruts” vus dans nos données. À la place, nous montrons un “min” et un “max” dits nettoyés : le min correspond au 10^e percentile (P10) et le max au 90^e percentile (P90). En clair, P10 est le prix au-dessous duquel ne se trouvent que 10% des observations, et P90 le prix au-dessus duquel ne se trouvent que 10% des observations.

Cette approche écarte les cas très rares ou atypiques qui peuvent fausser la lecture du marché (repositionnement ou retour à vide, erreurs de saisie/facturation, urgences ponctuelles, surcharges exceptionnelles comme douanes/ferries/ADR, inclusion ou exclusion inhabituelle de postes). Elle rend les comparaisons entre corridors plus stables et représentatives du “cœur” du marché.

Exemple : si les prix observés vont de 400 à 1 400 €, mais que 80% des trajets se paient entre 600 et 1 050 €, nous afficherons min = 600 (P10) et max = 1 050 (P90). Il peut donc exister des factures isolées en-dessous/au-dessus de cet intervalle, mais elles ne reflètent pas la tendance centrale.

Que signifie passer de B à C (dans l’indice de confiance) ?

Passer de B à C signifie que, pour la requête et la semaine considérées, la fiabilité statistique est passée de “bonne” à “moyenne”. Concrètement, au moins une des trois briques du score s’est affaiblie : volume d’observations disponibles, diversité des contributeurs, ou régularité/récence des données. Le prix en Creste exploitable, mais il doit être interprété avec un peu plus de prudence qu’en B.

Comment saisir correctement un code postal ? (exemple : Pays-Bas)

Le code postal néerlandais suit la forme 4 chiffres + espace + 2 lettres majuscules, par exemple “1234 AB”. Indiquez toujours le pays dans le champ dédié (Origin/Destination Country = NL). Cela lève 99% des ambiguïtés géographiques et garantit un géocodage correct.

Si la recherche échoue malgré tout, passez par la ville (ex. “Utrecht”) ou par un niveau administratif (NUTS) et précisez systématiquement le pays “NL”. Évitez d’ajouter des préfixes ou suffixes au code postal dans le champ ZIP, sauf exigence explicite de votre intégration interne.

Bonnes pratiques NL en bref :

- > respectez l’espace “1234 AB”, lettres en majuscules ;
- > renseignez le pays = NL dans la colonne pays ;
- > en cas d’échec, utilisez Ville + Pays ou NUTS + Pays pour désambigüiser.

#FAQ

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK

/2
LE MODÈLE
ROUTIER EMEA

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE ROUTIER

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Pourquoi mon volume n'impacte pas le prix ?

Deux raisons fréquentes.

1. Vous êtes en FTL : un complet est facturé au camion, l'impact du volume devient marginal tant que l'on reste dans les limites usuelles (33 palettes/13,6 mètres linéaire).
2. Vous êtes en LTL sur une une lane peu couverte (indice C/D) : tant que la semaine n'est pas consolidée ou que la volumétrie par tranche de palettes est faible, le modèle peut neutraliser partiellement l'effet volume pour préserver la robustesse. Renseigner le poids et le nombre de palettes améliore la précision.

Comment interpréter une lane vers la Scandinavie (ou plus largement nécessitant un ferry) ?

Nos prix reflètent des factures réelles et donc un mélange de pratiques : certains trajets sont "tout-route", d'autres "route + ferry" (avec parfois des frais terminaux comme gate fees, lift-on/lift-off, châssis). La distance affichée est un repère routier de référence ; c'est la distribution de prix qui capture l'hétérogénéité opérationnelle.

Comment lire la distribution :

- > P10 se rapproche d'un coût "ligne pure" ou d'une traversée courte/minimale ;
- > P50 (médiane) représente le cas le plus courant observé cette semaine ;
- > P90 correspond souvent à des configurations plus "all-in" (ferry + frais terminaux).

Exemple : sur DE→SE ou FR→FI, il est normal que l'intervalle P10-P90 soit plus large que sur une lane continentale : il couvre à la fois des observés tout-route et route+ferry. Pour coller à votre pratique, positionnez-vous par rapport à la médiane et à la plage P10-P90, ou bien ancrez vos points près de vos ports d'embarquement/débarquement habituels.

Est-ce que le prix affiché contient les péages ?

Réponse courte : parfois oui, parfois non. Dans Road EMEA, il n'existe pas encore de paramètre "Péages" pour filtrer l'échantillon. Les prix que nous observons proviennent de factures où les péages (autoroutes FR/IT/ES, Maut DE, Viapass BE, LSVA CH, Brenner, etc.) peuvent être inclus chez certains transporteurs et exclus chez d'autres. Cette hétérogénéité est "dans le spread" publié.

Comment le lire concrètement :

- > P10-P90 : c'est l'enveloppe des prix typiques. Le bas (autour de P10) ressemble à un prix "ligne pure" avec peu d'accessoires ; le haut (autour de P90) se rapproche d'un "all-in" où les péages sont souvent inclus. La médiane (P50) correspond au cas le plus courant observé cette semaine.

Exemple : si FR→DE affiche P10=880 €, P50=960 €, P90=1 040 €, et que vos contrats sont "péages inclus", comparez-vous plutôt à 960-1 040 €. Si vos devis séparent les péages, visez plutôt 880-960 €.

Disclaimer

Les prix publiés par Upply sont des estimations statistiques agrégées destinées au benchmark. Ils ne constituent ni une cotation ferme ni une offre commerciale. L'inclusion de certaines composantes de coût peut varier lorsqu'elles ne sont pas paramétrées explicitement. L'indice de confiance doit être utilisé pour apprécier la qualité de chaque résultat ; toute interprétation hors du périmètre décrit dans ce document doit être faite avec prudence.

Upply, 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 d'1 milliard de données, Upply conçoit des solutions au service de l'efficacité 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 50 collaborateurs engagés à rendre le transport de fret plus accessible, transparent et efficace pour des milliers d'acteurs du secteur.

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

upply