

Baromètre des Transports de fret & de la Logistique

N° 4 • Novembre 2024

Dans cette édition, vous trouverez, entre autres :

- le **climat des affaires du TRM** en octobre 2024 ;
- l'évolution des **volumes d'activités des transports** jusqu'au 2^e trimestre 2024 ;
- l'évolution des **chiffres d'affaires sectoriels** jusqu'au 2^e trimestre 2024.

Sommaire

EN BREF	2
ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	4
• Conjoncture internationale	5
• Conjoncture française	7
TRANSPORTS INTÉRIEURS ET LOGISTIQUE	9
• TRM	10
• Fret ferroviaire	15
• Fret fluvial	17
• Activité des entrepôts	18
TRANSPORTS « OVERSEAS »	21
• Fret maritime	22
• Fret aérien	28

Lexique

a/a : variation d'une année sur la précédente

t/t : variation d'un trimestre sur le précédent

Méthode

Le **Baromètre des transports de fret et de la logistique** analyse la plupart des statistiques publiques conjoncturelles disponibles sur les secteurs des transports.

Ces données proviennent en majorité du Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, ainsi que de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Ce baromètre vous présente les statistiques les plus récentes qui soient. Certaines sont publiées avec 1 mois de retard ; c'est le cas du climat des affaires dans le TRM. Certaines le sont avec 3 mois de différé, comme les chiffres d'affaires sectoriels mensuels. D'autres ne sont disponibles que 4 mois après, à l'image des activités trimestrielles en volume.

Parce que nous tenons à exploiter au mieux l'ensemble des indicateurs, malgré la diversité des dates de publication, nos commentaires peuvent aller des derniers mois (octobre 2024 pour la présente édition) jusqu'à l'avant-dernier trimestre (2^e trimestre 2024).

Les variations présentées sont annuelles et/ou infra-annuelles. Lorsqu'elles sont trimestrielles ou mensuelles, il s'agit systématiquement de valeurs corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrés (CVS-CJO).

En bref

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Conjoncture internationale

Le Fonds monétaire international anticipe une croissance mondiale stable mais modeste en 2024 et 2025, avec un rythme de seulement 3,2 %. Les disparités régionales perdurent : les États-Unis ont vu leurs perspectives rehaussées alors que la zone euro demeure apathique. En reprise cet été, le commerce mondial affiche des signes encourageants. Les prochains mois demeurent toutefois hautement incertains en raison des tensions géopolitiques en Ukraine, au Proche-Orient et à Taiwan ; du resserrement budgétaire en Europe et d'une probable résurgence du protectionnisme américain et, par effet d'entraînement, ailleurs dans le monde.

Conjoncture française

L'économie française a momentanément tiré parti des Jeux olympiques. Au 3^e trimestre, la consommation a progressé de 0,5 % relativement au trimestre précédent, portée par les ventes de billets, les droits de diffusion, ainsi que par l'hôtellerie-restauration et les transports de voyageurs. En dehors de ce soutien ponctuel des Jeux, le bilan demeure morose. La production industrielle peine à redémarrer. Les investissements des ménages et des entreprises diminuent encore, freinés par des taux d'intérêt toujours élevés, la montée des incertitudes politiques et un contexte international tendu. L'an prochain, l'économie française devrait de surcroît pâtir de la nécessaire cure d'austérité de l'Etat. Seuls le ralentissement de l'inflation et la baisse espérée des taux d'intérêt devraient permettre un regain de consommation et d'investissement. La Banque de France anticipe une hausse du PIB de 1,2 % en 2025, après 1,1 % en 2024.

TRANSPORTS INTÉRIEURS & LOGISTIQUE

Fret routier

Le climat des affaires dans le transport routier de marchandises se détériore de nouveau depuis l'été. En octobre, la moitié des dirigeants du secteur ont signalé un manque de demande ; et la majorité n'entrevoit pas de reprise avant la fin de l'année. Les trésoreries se tendent, ce qui entretient la vague de défaillances qui frappe le secteur depuis plus d'un an (+23 % sur un an au 3^e trimestre d'après Ellisphere ; +39 % d'après Altare). Les perspectives d'emploi et d'investissement restent défavorables. En juin dernier, les effectifs salariés des entreprises de TRM étaient en contraction de 1 % sur un an.

Fret ferroviaire

Les transports ferroviaires de marchandises ont progressé de 12 % sur un an au 2^e trimestre 2024, prolongeant ainsi une reprise graduelle depuis les grèves du 1^{er} trimestre 2023. Avec 8,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité était toutefois inférieure de 11 % à celle du 2^e trimestre 2022. Avec la reprise progressive des volumes et la hausse des tarifs, le chiffre d'affaires suit une trajectoire favorable.

Fret fluvial

Le déclin du fret fluvial a enfin cessé début 2024. L'activité a rebondi de 12 % au 2^e trimestre relativement au creux de fin 2023. Sur un an, soit relativement au 2^e trimestre 2023, la reprise est de 6 %. Les inondations de fin 2023 et début 2024, la campagne céréalière médiocre et la chute des constructions résidentielles ont freiné cette amélioration.

Stockage & Entreposage

Le chiffre d'affaires des logisticiens stagne en tendance depuis près d'un an et demi, avec un volume d'activité en baisse compensé par des prix plus élevés liés à l'augmentation des charges. La demande placée d'entrepôts a diminué en 2024 par rapport à 2023 (-38 % au cours des 9 premiers mois). L'investissement en immobilier logistique se redresse partiellement, après le creux historique de l'an dernier. Les mises en chantier de nouvelles surfaces logistiques s'affichent néanmoins encore en retrait relativement à l'année précédente (- 19 % au 3^e trimestre).

Fret maritime

Les volumes traités dans les grands ports maritimes français sont globalement stables au 2^e trimestre 2024 (+0,7 % sur un an). Dans le détail, les entrées de vracs solides (-0,7 %) et liquides (-5,1 %) sont toutefois particulièrement faibles. La manutention de conteneurs se reprend cependant : +13 % sur un an en tonnage et +8 % en équivalent vingt pieds. Le tonnage conteneurisé est désormais comparable à celui de 2022 et légèrement supérieur à celui de 2019. À Haropa Port, les premières estimations indiquent une hausse des entrées de conteneurs pleins de 22 % sur un an au 3^e trimestre. Les prix français des transports maritimes ont augmenté de 8 % sur un an au 2^e trimestre 2024. Ils suivent la remontée des taux de fret internationaux imputable au détournement des navires par le Cap de Bonne-Espérance.

Fret aérien

Le fret des aéroports français se reprend lentement depuis les turbulences des années Covid. Le tonnage réalisé entre janvier et juillet 2024 augmente de 3,9 % sur un an. Cela renvoie toutefois à une contraction de 13 % relativement au niveau d'avant pandémie (de janvier à juillet 2019). Les prix français du fret aérien se sont atténués de 3,6 % sur un an au 2^e trimestre, et de 29 % comparativement au sommet atteint l'été 2022. Ils sont demeurés stables, à un niveau bas, entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2024.

Les cinq faits marquants

1. Le climat des affaires dans le **transport routier de marchandises** se détériore de nouveau depuis l'été. Au 2^e trimestre, les tonnes-kilomètres routières ont progressé de 2,8 % sur un an... une hausse en trompe-l'œil du fait d'une mauvaise année 2023.
2. Les **transports ferroviaires de marchandises** ont progressé de 12 % sur un an au 2^e trimestre 2024, prolongeant ainsi une reprise graduelle depuis les grèves du 1^{er} trimestre 2023.
3. Le déclin du **fret fluvial** a enfin cessé début 2024. L'activité a rebondi de 12 % au 2^e trimestre relativement au creux de fin 2023.
4. Le chiffre d'affaires de la **logistique** stagne en tendance depuis près d'un an et demi, avec un volume d'activité en baisse compensé par des prix plus élevés liés à l'augmentation des charges.
5. Les volumes traités dans les **grands ports maritimes français** sont globalement stables au 2^e trimestre 2024. La manutention de **conteneurs** se reprend cependant. Le **fret des aéroports français** se reprend lentement depuis les turbulences des années Covid.

CHIFFRES CLÉS : Activité du 2^e trimestre 2024

	Volume T2 2024, CVS-CJO*	Variation trimestrielle	Variation annuelle	1 ^{er} semestre 2024 / 2023
 TRM français	41,8 milliards de T-km	-0,8 %	2,8 %	1,7 %
Compte d'autrui	36,6 milliards de T-Km	-2,7 %	2,4 %	2,5 %
Compte propre	5,2 milliards de T-Km	14,6 %	6,5 %	-3,9 %
 Fret ferroviaire	8,2 milliards de T-km	2,8 %	11,7 %	16,1 %
 Fret fluvial	1,6 milliard de T-km **	1,9 %	6,2 %	6,4 %
 Stockage & entreposage	<i>Activité mesurée en indice</i>	-2,3 %	-2,0 %	-2,2 %
 Fret portuaire	72 millions de tonnes	0,3 %	0,7 %	3,8 %
Conteneurs EVP	1,33 million EVP	5,1 %	8,1 %	+8,4 %
 Fret aérien	560 000 T-km	1,6 %	3,9 %	3,6 %

* CVS-CJO : valeur corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrés
Source : **SDES**, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Environnement économique

Conjoncture internationale



Le Fonds monétaire international anticipe une croissance mondiale stable mais modeste en 2024 et 2025, avec un rythme de seulement 3,2 %. Les disparités régionales perdurent : les États-Unis ont vu leurs perspectives rehaussées alors que la zone euro demeure apathique. En reprise cet été, le commerce mondial affiche des signes encourageants. Les prochains mois demeurent toutefois hautement incertains en raison des tensions géopolitiques en Ukraine, au Proche-Orient et à Taïwan ; du resserrement budgétaire en Europe et d'une probable résurgence du protectionnisme américain et, par effet d'entraînement, ailleurs dans le monde.

Une croissance mondiale stable et médiocre

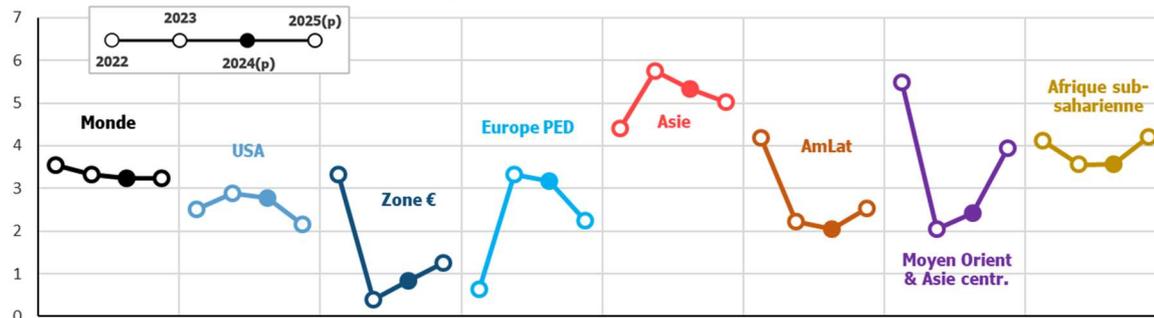
Pour le Fonds monétaire international (FMI), la production mondiale pourrait ne progresser que de 3,2 % en 2024, comme en 2025. C'est là une performance médiocre comparée aux années pré-pandémiques. Elle serait néanmoins durable ; le Fonds n'entrevoit plus d'accélération à long terme (projections à horizon 2029).

En cette fin d'année, le FMI maintient sa prévision globale pour 2025 établie en avril dernier. De notables révisions ont toutefois été apportées à l'échelle des régions. Les perspectives des États-Unis ont ainsi été rehaussées (de 1,9 % à 2,2 %) alors que celles de la zone euro ont été abaissées (de 1,5 % à 1,2 %). En cause, notamment, des Américains qui consomment et des Européens qui plébiscitent l'épargne. L'Allemagne, en proie à ses difficultés industrielles, et l'Italie conserveraient une croissance atone (0,8 %). La France ferait à peine mieux (1,1 %). L'Espagne, profitant toujours d'une demande touristique vigoureuse, resterait la locomotive du Vieux Continent (2,1 %).

Les perspectives asiatiques, et particulièrement chinoises, ont été redressées. En Chine comme en Inde, les entreprises bénéficient de considérables soutiens publics pour développer les technologies d'avenir. La région profite par ailleurs d'une demande accélérée de semi-conducteurs et de composants électroniques, en lien avec l'envolée mondiale des investissements en intelligence artificielle générative. Malgré des résultats conjoncturels meilleurs qu'escomptés, la Chine conserve ses faiblesses : une consommation intérieure asthénique, des surcapacités industrielles, un marché immobilier déprimé et un important endettement des collectivités.

Croissance économique dans le monde

Taux de variation annuelle du PIB 2022-2023 et prévisions 2024-2025. FMI, octobre 2024

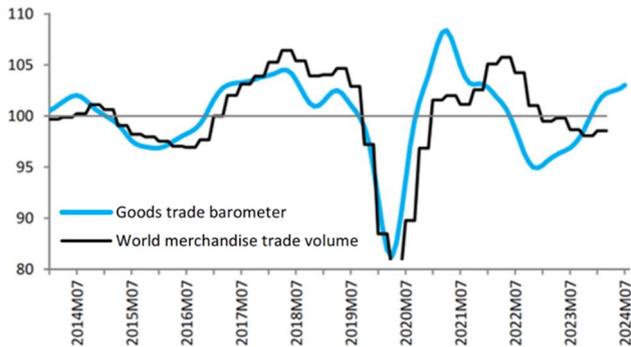


Le commerce international se reprend

Le Baromètre du commerce des marchandises de l'OMC signale une tendance plus favorable des échanges mondiaux au cours de l'été. Ses indicateurs afférant aux conteneurs maritimes, aux produits de la filière automobile et au fret aérien se sont améliorés. L'indice relatif aux nouvelles commandes à l'exportation, qui constitue la composante la plus prédictive, est légèrement positif, bien qu'en recul. Cette vision mondiale dissimule toutefois une situation duale entre l'Europe, qui sous-performe comparativement aux prévisions établies en avril dernier, et d'autres régions en plus nette croissance.

Baromètre des échanges de marchandises

Base 100 = tendance récente. Juillet 2024 (publié en septembre). OMC



Des perspectives hautement incertaines

Ces perspectives sont précaires. D'une part, un affaiblissement des commandes à l'exportation a été relevé dans le cadre des enquêtes mondiales PMI, réalisées auprès des directeurs d'achats. D'autre part, **les sources de déstabilisation sont multiples et sérieuses** : conflits régionaux aggravés (Ukraine, Proche-Orient, tension entre la Chine et Taïwan...), restrictions budgétaires en Europe, inquiétudes sur la demande aux Etats-Unis.

Le risque d'une sensible élévation du protectionnisme américain au plus haut point. Le renforcement des barrières douanières outre-Atlantique motiverait la résurgence de protections commerciales ailleurs dans le monde, notamment en Chine et en Europe. Alors candidat, Donald Trump avait annoncé envisager des droits de douane à 10 ou 20 % sur l'ensemble des produits importés, de 60 % sur les importations chinoises et potentiellement jusqu'à 200 % sur les importations d'automobiles depuis le Mexique. De telles mesures impacteraient l'Europe à plusieurs égards :

- Une baisse des ventes aux Etats-Unis du fait de droits de douane accrus ;
- Une politique commerciale chinoise plus agressive en Europe comme sur les marchés tiers, sur lesquels exportateurs chinois et européens sont en concurrence, pour y écouler ses marchandises non vendues aux Etats-Unis ;
- Une possible dépréciation du yuan, acceptée par les autorités chinoises, pour amortir le choc douanier aux Etats-Unis, avec pour conséquence une compétitivité-prix accrue des produits chinois sur tous les marchés.

Conjoncture française



L'économie française a momentanément tiré parti des Jeux olympiques. Au 3^e trimestre, la consommation a progressé de 0,5 % relativement au trimestre précédent, portée par les ventes de billets, les droits de diffusion, ainsi que par l'hôtellerie-restauration et les transports de voyageurs. En dehors de ce soutien ponctuel des Jeux, le bilan est morose. La production industrielle peine à redémarrer. Les investissements des ménages et des entreprises diminuent encore, freinés par des taux d'intérêt toujours élevés, la montée des incertitudes politiques et un contexte international tendu. L'an prochain, l'économie française devrait de surcroît pâtir de la nécessaire cure d'austérité de l'État. Seuls le ralentissement de l'inflation et la baisse espérée des taux d'intérêt devraient permettre un regain de consommation et d'investissement. La Banque de France anticipe une hausse du PIB de 1,2 % en 2025, après 1,1 % en 2024.

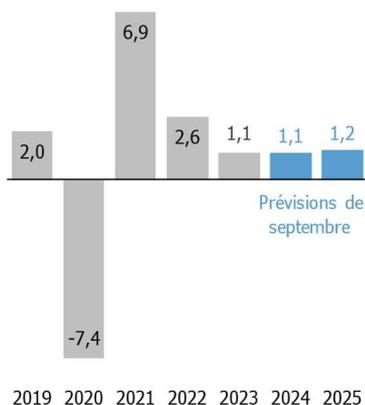
La consommation globale des Français ne décolle toujours pas

[Comptes nationaux du 3^e trimestre 2024](#)

Cet été et à la rentrée, l'économie française a bénéficié du **coup de pouce des Jeux olympiques et paralympiques**. Le PIB du 3^e trimestre s'affiche ainsi en progression de 0,4 % relativement au trimestre précédent. La consommation a retrouvé un peu de couleurs, en hausse trimestrielle de 0,5 % imputable pour moitié aux services récréatifs consommés durant les Jeux. **En matière de transport de fret, l'effet n'a cependant pas été au rendez-vous** ([voir l'enquête TLF](#)¹). Ces Jeux ont été une parenthèse bienvenue mais **les fondamentaux de l'économie française demeurent dégradés**. L'Insee s'attend ainsi à une activité stable au 4^e trimestre. La croissance du PIB sur l'ensemble de l'année serait alors de 1,1 %.

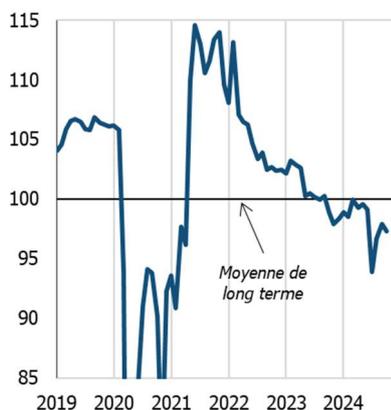
Croissance économique

Taux de variation annuelle du PIB
Insee, Banque de France



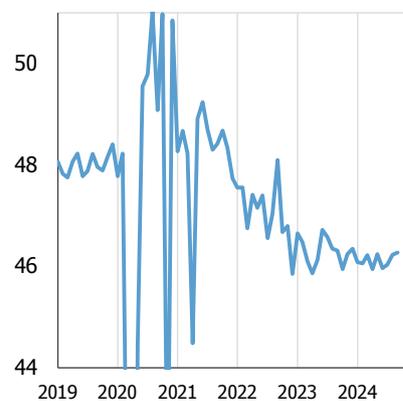
Climat des affaires

Indice synthétique
Insee, octobre 2024



Consommation mensuelle des ménages en biens

Md€. CVS-CJO. Insee, septembre 2024



Consommation et investissement

La consommation globale des ménages en biens, énergies comprises, manque encore de vitalité. En septembre, elle est stable sur un an (-0,1 %). Dans le détail, on relève toutefois une **accélération subite des achats de produits fabriqués, hors alimentation et hors matériels de transport** (+3,6 % sur un an, après +0,8 % en août), portée par les articles de textile-cuir et l'équipement du logement. La pérennité de ce mouvement ne pourra être appréciée qu'au cours des prochains mois. **Les achats alimentaires ne se reprennent toujours pas** : hors tabac, ils s'inclinent en septembre de 3 % sur un an. **L'investissement des ménages et des entreprises demeure en net repli** (respectivement, -5,8 % et -3,2 % sur un an au 3^e trimestre).

¹ <https://e-tlf.com/nos-actualites/les-resultats-de-lenquete-de-lunion-tlf-sur-les-impacts-des-jo-sur-les-transports-et-la-logistique/>

Inflation

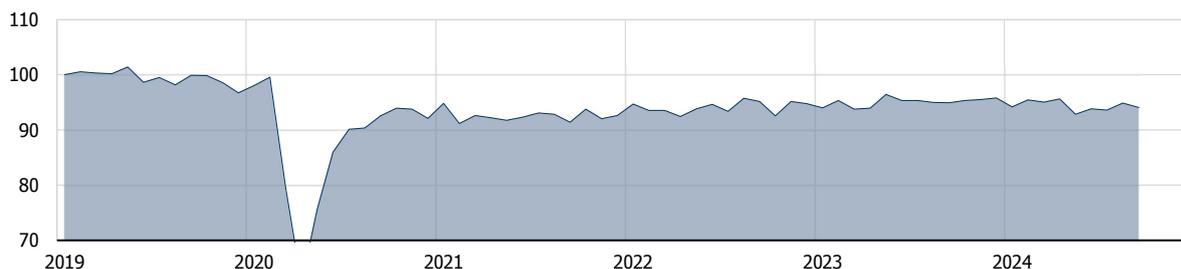
Les prix à la consommation ont sensiblement ralenti, avec une inflation tombée à seulement 1,2 % en octobre (résultat provisoire). Cette nette décélération s'explique par **le recul marqué des prix énergétiques** (-2 %) qui évoluent dans le sillage des cours mondiaux du pétrole, tirés vers le bas par la faiblesse de la demande intérieure chinoise et une production pétrolière soutenue aux Etats-Unis. Les prix alimentaires n'augmentent plus que de 0,6 % sur un an. Ceux des produits manufacturés se replient légèrement (-0,2 %). Les prix des services ralentissent (2,2 %).

La production industrielle française a faibli cet été

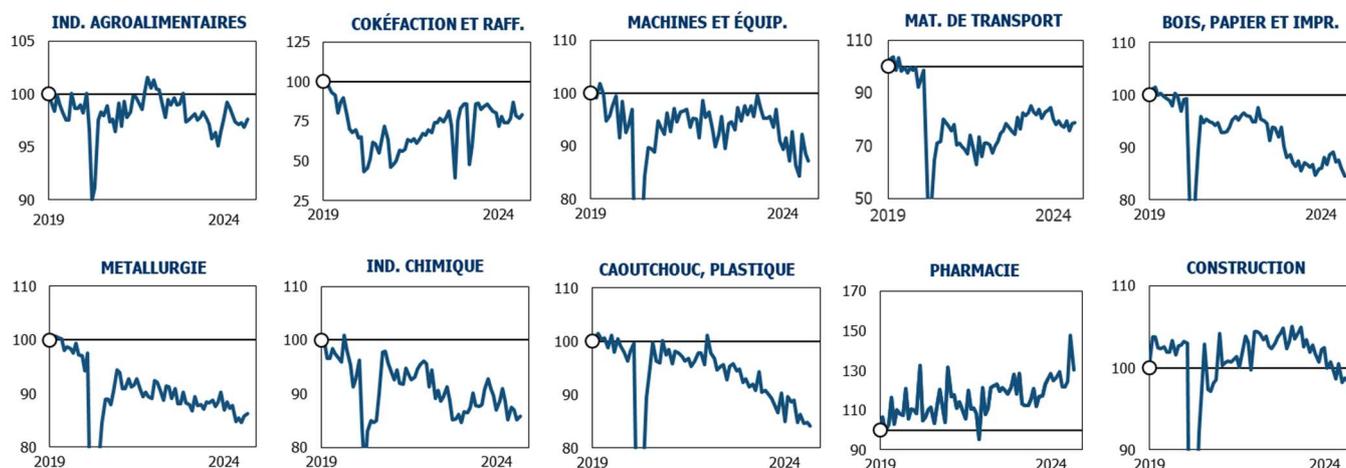
Malgré une hausse modérée des emplois industriels français depuis 2021, **la production de nos usines ne se redresse toujours pas**. Cet été, la production a reculé dans la plupart des grandes branches industrielles.

Production de l'industrie manufacturière française

De janvier 2019 à septembre 2024. Indice base 100 = janvier 2019. CVS-CJO. Insee

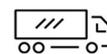


Les visuels ci-dessous présentent l'évolution de la production industrielle par grand secteur, de janvier 2019 (base 100) à septembre 2024. A noter que les échelles diffèrent d'un secteur à l'autre. **La plupart des grands domaines industriels affiche une production en baisse tendancielle**. Celui de la pharmacie se démarque favorablement depuis plusieurs années.



Transports intérieurs & logistique

Transports routiers



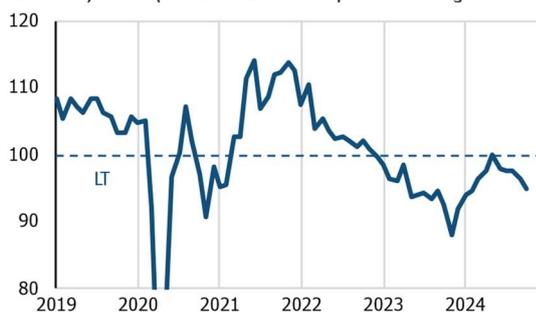
Le climat des affaires dans le transport routier de marchandises se détériore de nouveau depuis l'été. En octobre, la moitié des dirigeants du secteur ont signalé un manque de demande ; et la majorité n'entrevoit pas de reprise avant la fin de l'année. Les trésoreries se tendent, ce qui entretient la vague de défaillances qui frappe le secteur depuis plus d'un an. Les perspectives d'emploi et d'investissement restent défavorables. En juin dernier, les effectifs salariés des entreprises de transport routier de marchandises étaient en contraction de 1 % sur un an.

Le climat des affaires du TRM se détériore à nouveau ²

Après une année 2023 particulièrement difficile et un point bas atteint en novembre 2023, la situation conjoncturelle du TRM s'était peu à peu redressée jusqu'en mai dernier. Depuis juin et l'avènement du nouveau contexte politique français, **la situation se tend à nouveau**. En octobre, l'indicateur synthétique est retombé à seulement 95 points, signe de difficultés conjoncturelles accentuées.

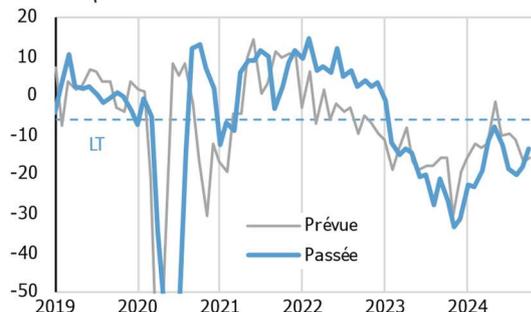
Climat des affaires du TRM

Indice synthétique. Base 100 = moyenne de long terme



Tendance d'activité passée et prévue

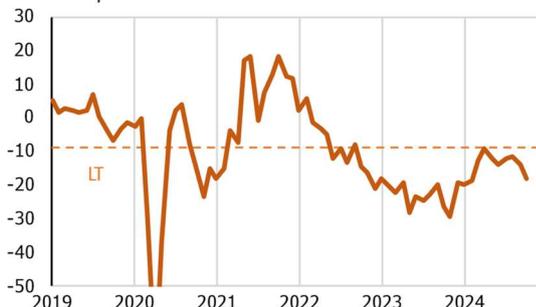
Solde d'opinion



En octobre, **53 % des dirigeants du TRM ont déploré une demande insuffisante**. C'est 6 points de plus qu'en octobre 2023 et 33 points de plus qu'en octobre 2022. Leur solde d'opinion sur la demande des trois prochains mois s'érode à nouveau. Collectivement, **les dirigeants n'envisagent donc pas de reprise d'ici la fin de l'année**.

Tendance prévue de la demande

Solde d'opinion



Facteurs limitant l'activité

% des répondants



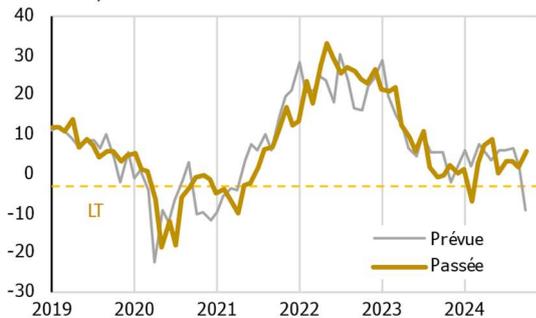
² Les données de cette sous-section proviennent des enquêtes mensuelles de conjoncture conduites par l'Insee auprès des dirigeants d'entreprises de transport de marchandises. L'édition ici-présentée est celle d'octobre 2024.

De nombreux transporteurs manœuvrent en situation de grande fragilité financière, pris en étau entre une activité en recul ou stagnante et des charges en progression (hors gazole : +5 % sur un an en octobre, d'après le CNR). L'indicateur de l'Insee sur la situation des trésoreries des entreprises du TRM est au plus bas depuis 2015, hors période Covid.

Cette situation entretient **la vague de défaillances** qui afflige le secteur depuis plus d'un an. Au 3^e trimestre, suivant le relevé du cabinet Ellisphere, les procédures collectives des entreprises de transport routier de fret ont augmenté de 23 % sur un an. Le cabinet Altares mesure quant à lui une hausse de défaillances de 39 % sur un an dans le secteur, contre une hausse moyenne en France, tous secteurs d'activité confondus, de 20 %. Les défaillances du TRM pourraient toutefois avoir atteint leur point d'inflexion. Le relevé d'Ellisphere renseigne en effet une légère baisse au 3^e trimestre relativement au trimestre précédent.

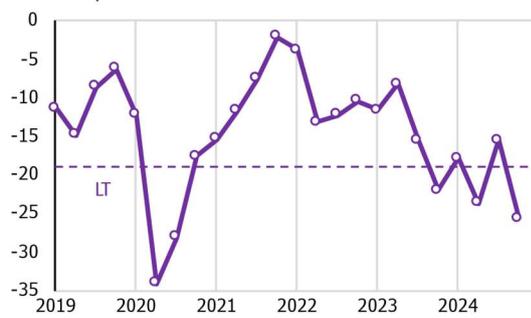
Tendance des prix de vente

Solde d'opinion



Situation de la trésorerie

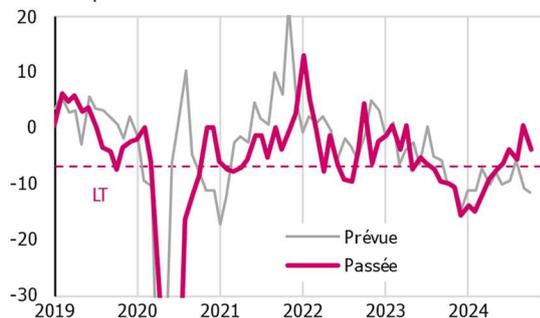
Solde d'opinion



L'emploi salarié du TRM s'est érodé au 1^{er} semestre 2024, avec une baisse des effectifs à fin juin de 1 % sur un an. Les perspectives de l'emploi à court terme demeurent dégradées.

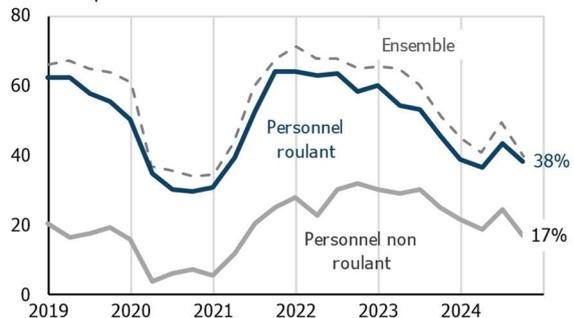
Tendance des effectifs

Solde d'opinion



Difficulté de recrutement

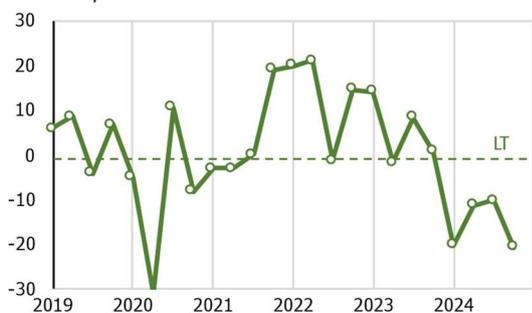
% des répondants



Avec des capacités financières réduites, des taux d'intérêt élevés, une demande atone et peu de visibilité quant à la reprise, **les perspectives sectorielles d'investissement sont au plus bas depuis dix ans, hors période Covid**.

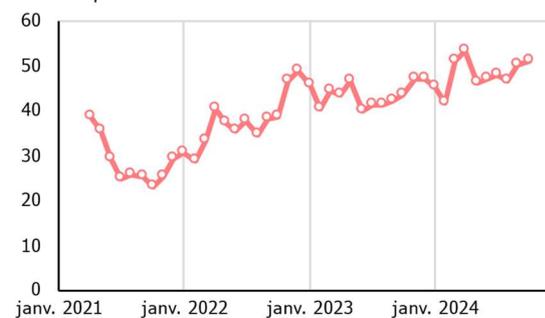
Tendance prévue des investissements

Solde d'opinion



Incertitude économique ressentie

Solde d'opinion

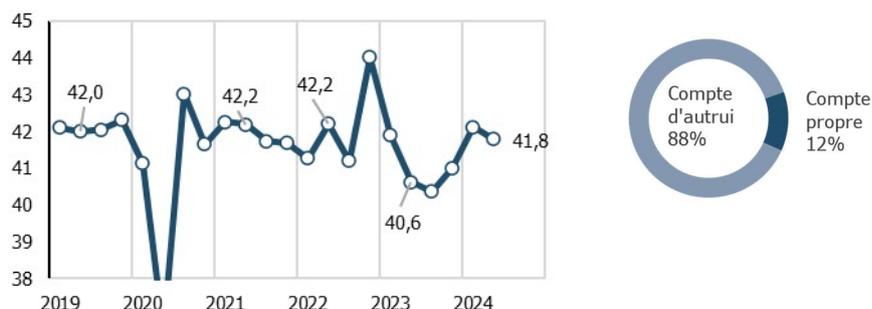


Les tonnes-kilomètres du 1^{er} semestre remontent par contrecoup d'une mauvaise année 2023

D'après l'enquête TRM du ministère en charge des Transports, l'activité du fret routier français s'est élevée à **41,8 milliards de tonnes-kilomètres au 2^e trimestre 2024**, en valeur corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrés. L'année 2023 ayant été particulièrement mauvaise, ce volume s'affiche en reprise de 2,8 % sur un an. Signe d'**un rebond toutefois précaire**, les tonnes-kilomètres du 2^e trimestre s'inclinent cependant relativement au trimestre précédent. Le retrait est même particulièrement marqué dans les transports pour compte d'autrui : -2,7 % t/t. Notons par ailleurs que **l'activité du 2^e trimestre 2024 a été inférieure à celles relevées aux 2^e trimestres des années 2019, 2021 et 2022.**

Activité du TRM français

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES

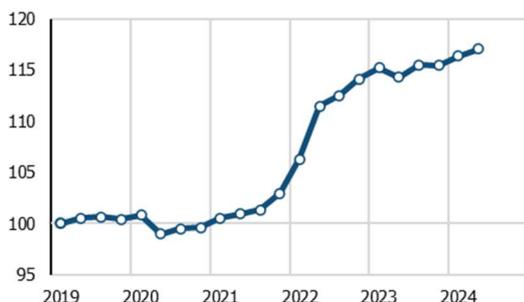


Les prix du TRM ont augmenté de 2,4 % sur un an

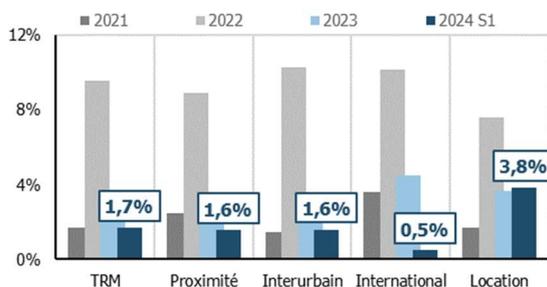
Les prix du TRM, en progression de **2,4 % sur un an au 2^e trimestre 2024**, ont accéléré du fait d'un effet de **base**. Sur l'ensemble du 1^{er} semestre, la hausse annuelle s'élève ainsi à 1,7 %. Le segment de la location se démarque avec une progression plus soutenue de ses prix (+3,8 % sur un an au 1^{er} semestre). Il s'agit toutefois là d'un effet de rattrapage des prix de la location, suivant des augmentations moins soutenues depuis 2021.

Evolution des prix du TRM

Indice base 100 = T1 2019. Insee, SDES



Variation annuelle



En tendance, le chiffre d'affaires du TRM décroche comparativement à celui des autres activités tertiaires

Les ventes en valeur du TRM se sont érodées sur l'ensemble de l'année 2023 et au 1^{er} trimestre 2024. En ce début d'année, le chiffre d'affaires sectoriel était ainsi en baisse de 3 % sur un an. Le 2^e trimestre marque néanmoins une amélioration, avec une hausse de 1 % sur un an. Le pic atteint fin 2022 n'est toutefois pas rattrapé.

Depuis un an et demi, on observe **une sous performance des ventes du TRM relativement à celles des autres activités tertiaires de l'économie française**, prises dans leur ensemble.

Chiffre d'affaires trimestriel

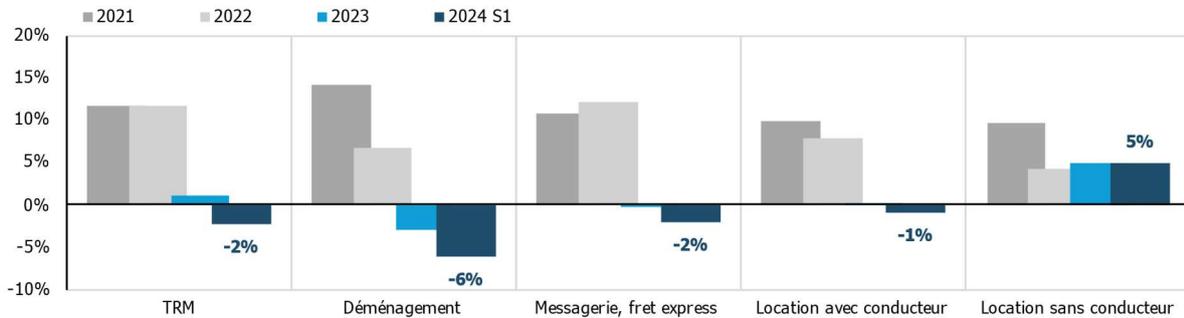
Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Le graphique qui suit présente l'évolution du chiffre d'affaires, en moyenne annuelle et moyenne semestrielle pour 2024, à l'échelle des différents segments du transport routier de marchandises. Sur l'ensemble du 1^{er} semestre 2024, le chiffre d'affaires sectoriel baisse de 2 % relativement au 1^{er} semestre 2023. Le recul est plus marqué pour les activités de déménagement (-6 %), en lien avec la déprime du marché immobilier national. La location de camions sans conducteur se distingue favorablement, avec une hausse du chiffre d'affaires au 1^{er} semestre (5 %).

Evolutions annuelles du chiffre d'affaires

Variation annuelle. Insee

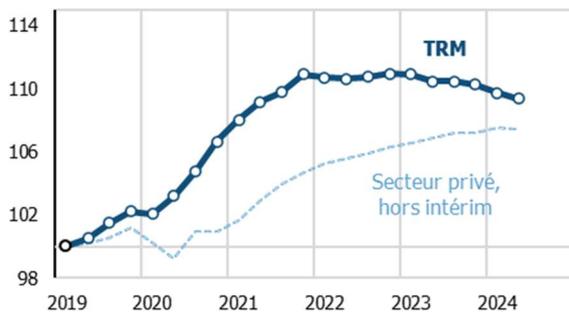


Les effectifs salariés baissent lentement

Suivant les données du ministère des Transports, **le TRM pour compte d'autrui employait 425 800 salariés fin juin, soit 1 % de moins qu'un an auparavant**. Les effectifs des entreprises organisatrices des transports (messagerie, fret express et affrètement) sont quant à eux stables, avec 120 300 salariés fin juin (+0,2 % sur un an). Pour comparaison, fin juin, les emplois salariés français du secteur privé, hors intérim et tous secteurs d'activité confondus, étaient en hausse de 0,5 % sur un an.

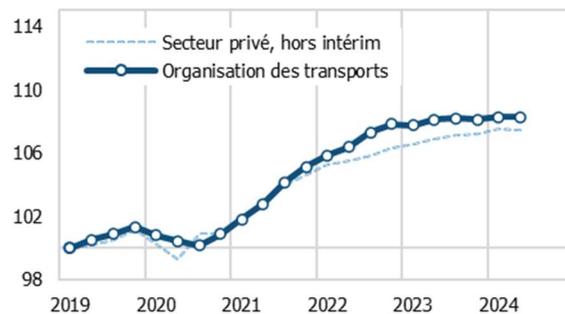
Emploi salarié dans le TRM compte d'autrui

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Emploi salarié dans l'organisation des transports de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES

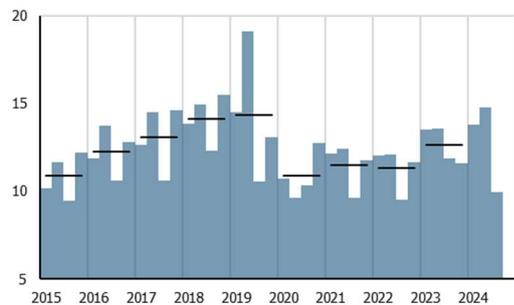


Les immatriculations de poids lourds neufs ne repartent pas

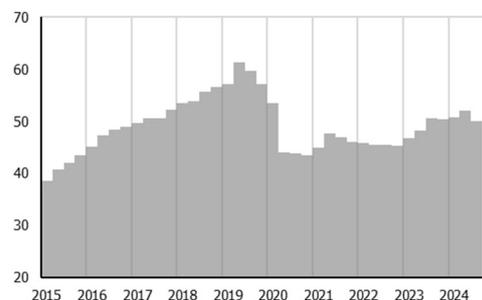
Avec **9 928 unités au 3^e trimestre**, les immatriculations de poids lourds neufs décrochent de 16 % sur un an, alors qu'elles étaient en hausse au trimestre précédent (+9 %). En cumul, de janvier à septembre, elles sont relativement stables comparativement à l'année précédente (-1 %).

Immatriculations trimestrielles de poids lourds neufs

En milliers (barres horizontales = moyennes annuelles). SDES



Cumuls sur 4 trimestres glissants. En milliers. SDES



Transports ferroviaires



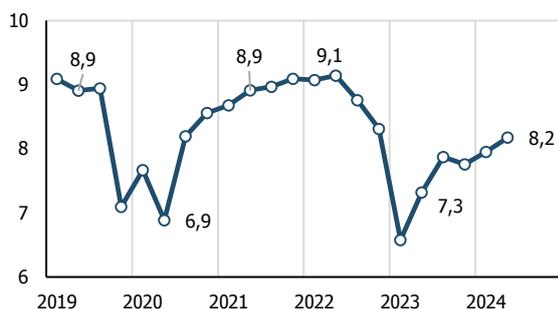
Les transports ferroviaires de marchandises ont progressé de 12 % sur un an au 2^e trimestre 2024, prolongeant ainsi une reprise graduelle depuis les grèves du 1^{er} trimestre 2023. Avec 8,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité était néanmoins inférieure de 11 % à celle du 2^e trimestre 2022. Avec la reprise progressive des volumes et la hausse des tarifs, le chiffre d'affaires sectoriel suit une trajectoire favorable.

Le fret ferroviaire se redresse lentement

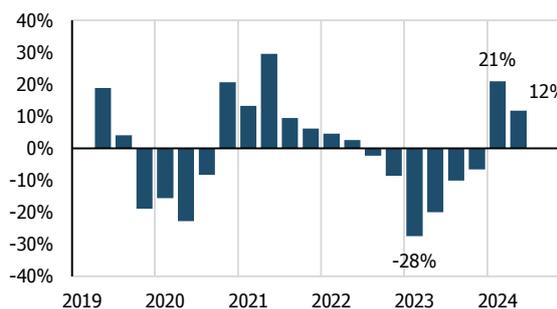
Depuis un point bas atteint début 2023 en raison des grèves contre la réforme des retraites, le fret ferroviaire se redresse lentement. Avec **8,2 milliards de tonnes-kilomètres au 2^e trimestre 2024**, son activité augmente de 11,7 % sur un an. **Ce niveau demeure faible** : il est 11 % inférieur au volume du 2^e trimestre 2022 et ne dépasse pas ceux des 2^e trimestres 2019 et 2021. L'activité endure encore **un manque de demande de la part des industries énérgo-intensives** (sidérurgie et chimie notamment). **La fermeture prolongée des voies de la Maurienne** (liant la France à l'Italie) depuis l'éboulement d'août 2023 limite cette année la capacité de rebond. Ces voies devaient initialement rouvrir à l'automne 2024. Les travaux de déblaiement s'avérant plus longs que prévus, cette échéance est repoussée au 1^{er} trimestre 2025.

Activité du fret ferroviaire intérieur

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES



Variation annuelle

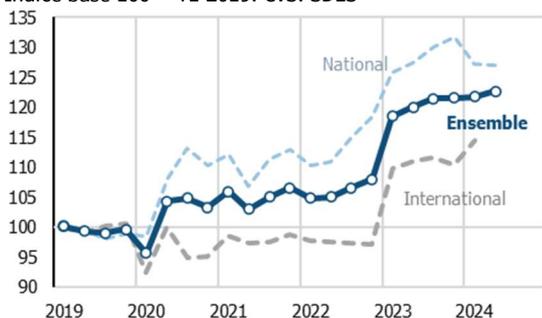


Les prix du fret ferroviaire ont progressé de 2,3 % sur un an

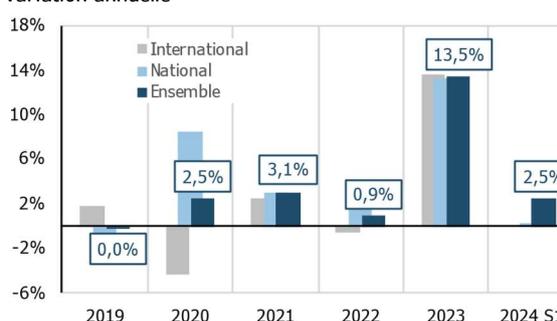
Suivant l'enquête « prix » de l'Insee auprès des chargeurs, les tarifs du fret ferroviaire ont augmenté de 2,3 % sur un an au 2^e trimestre. Sur l'ensemble du 1^{er} semestre, la hausse est de 2,5 %. **Sur le marché national spécifiquement, les prix ont atteint un pic fin 2023 puis se sont modérés** (-3,6 % entre le 4^e trimestre 2023 et le 2^e trimestre 2024). Depuis 2022, les prix ont augmenté dans le sillage des coûts de l'électricité supportés par les opérateurs.

Prix du fret ferroviaire

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle

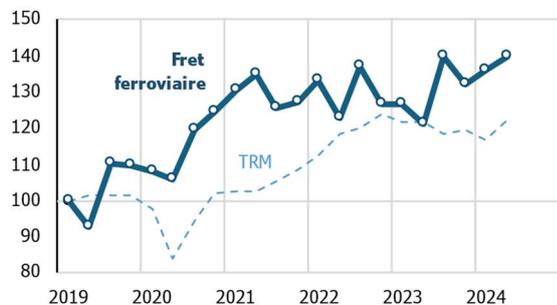


Le chiffre d'affaires du fret ferroviaire progresse nettement

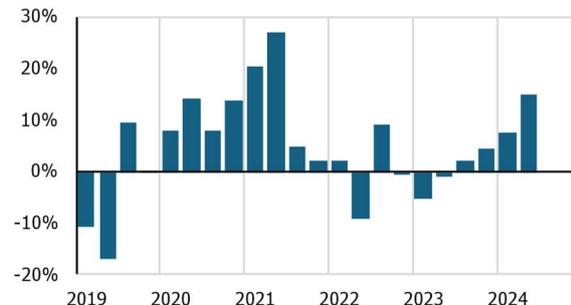
Le chiffre d'affaires sectoriel s'est accéléré, tirant parti de la hausse des volumes comme des prix. Au 2^e trimestre, sa progression a été de 15 % sur un an.

Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du fret ferroviaire

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle



Transports fluviaux



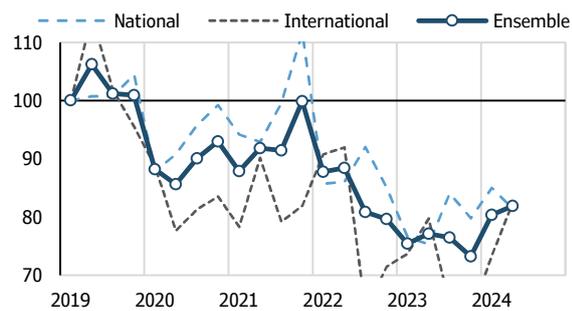
Le déclin du fret fluvial a enfin cessé au 1^{er} semestre 2024. L'activité a rebondi de 12 % au 2^e trimestre relativement au creux de fin 2023. Sur un an, soit relativement 2^e trimestre 2023, la reprise est de 6 %. Les inondations de fin 2023 et début 2024, la campagne céréalière médiocre et la chute des constructions résidentielles ont freiné cette amélioration.

Le fret fluvial ne décline plus

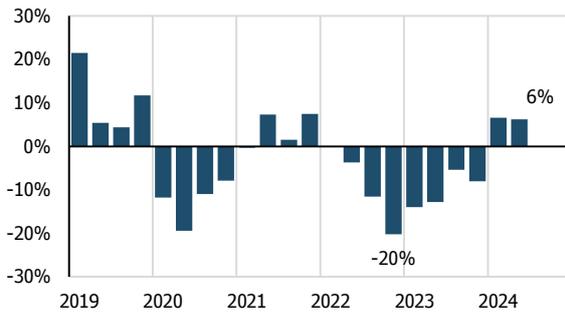
Après un niveau particulièrement bas en fin d'année dernière, le fret fluvial est légèrement remonté au 1^{er} comme au 2^e trimestre 2024. Avec **1,6 milliard de tonnes-kilomètres au 2^e trimestre** (CVS-CJO), le fret fluvial était ainsi en hausse de 6 % sur un an et de 12 % relativement au point bas atteint fin 2023. Le secteur pâtit des inondations, plus récurrentes et importantes avec le réchauffement climatique, d'une mauvaise campagne céréalière et d'une faible demande émanant de la filière du bâtiment.

Activité trimestrielle du fret fluvial

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle

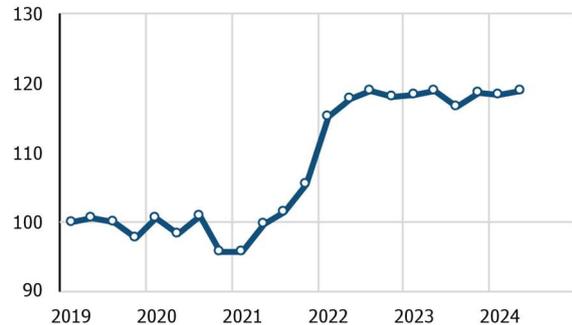


Les prix demeurent stables

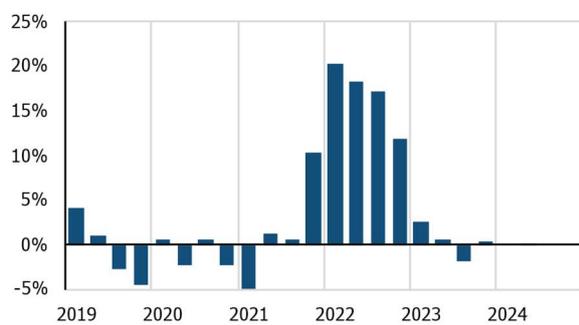
Voilà 24 mois que les prix du fret fluvial sont stables en tendance (+0,1 % sur un an au 2^e trimestre 2024).

Prix du fret fluvial

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle



Activité des entrepôts



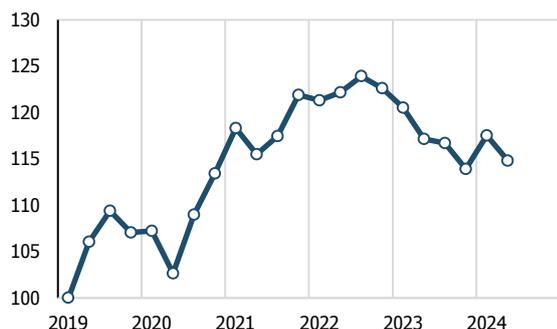
Le chiffre d'affaires des logisticiens stagne en tendance depuis près d'un an et demi, avec un volume d'activité en baisse compensé par des prix plus élevés liés à l'augmentation des charges. La demande placée d'entrepôts a diminué en 2024 par rapport à 2023. L'investissement immobilier a lui amorcé un léger redressement après un creux historique l'an dernier. Pour autant, les mises en chantier de nouvelles surfaces logistiques s'affichent encore en retrait relativement à l'année précédente.

Les rayonnages de la logistique contractuelle ne se remplissent pas

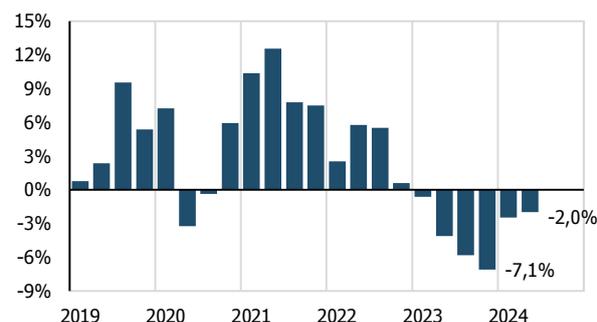
Après une année 2023 en baisse ininterrompue, l'activité logistique en volume, mesurée par le ministère en charge des Transports, ne s'est pas reprise au 1^{er} semestre 2024. **Au 2^e trimestre, l'activité s'affiche en baisse de 2,3 % relativement au trimestre précédent et de 2 % sur un an.** Elle est 7,4 % inférieure au pic atteint l'été 2022.

Activité de l'entreposage et du stockage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle

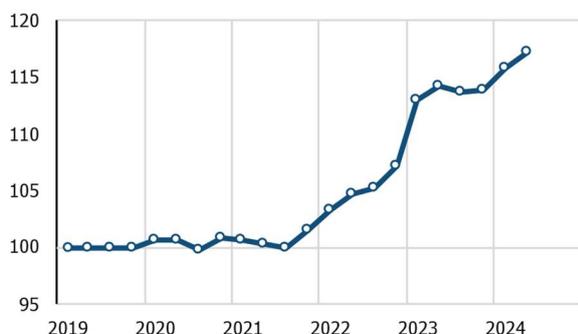


Les prix de la logistique progressent dans le sillage des coûts

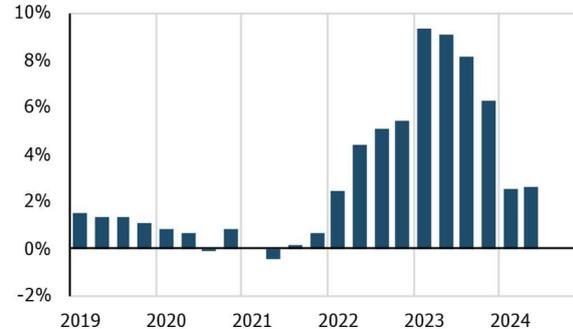
L'augmentation des coûts d'exploitation entretient celle des prix. L'indice des coûts de la logistique, diffusé par l'Union TLF et produit en partenariat avec le CNR, augmente de 2,8 % sur un an au 2^e trimestre. L'indice des prix de la logistique, mesuré par l'Insee via une enquête auprès des secteurs clients, progresse presque aussi rapidement : +2,6 %.

Prix du stockage et de l'entreposage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle



Le chiffre d'affaires demeure stable en tendance

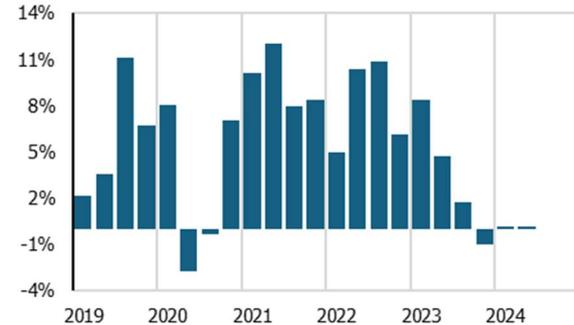
Voilà un an et demi que le chiffre d'affaires sectoriel ne progresse plus. L'indice de l'Insee qui en rend compte, mesuré à partir des déclarations de TVA des logisticiens, n'évolue au 2^e trimestre que de **0,2 % sur un an**. Relativement au trimestre précédent, le marché est en léger repli (-1 % t/t).

Chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle



Une demande locative en recul

D'après les données communiquées par EOL pour le marché national, **la demande placée de bâtiments logistiques demeure particulièrement basse**, avec seulement 1,6 million de m² placés sur les 9 premiers mois de l'année. C'est là un volume en **baisse de 38 % par rapport à 2023**. Le nombre de transactions s'élève à 67, contre 115 à la même période de l'année précédente.

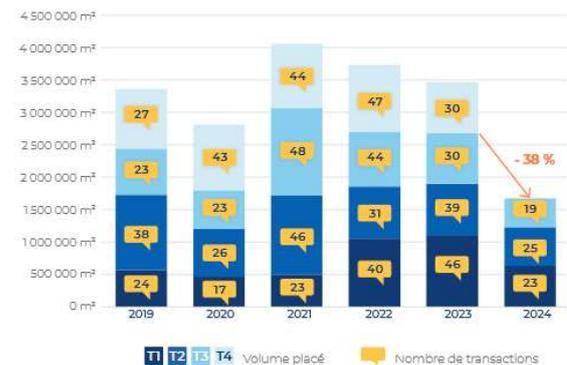
Les régions de tête demeurent inchangées : le Centre-Val-de-Loire, les Hauts-de-France et l'Île-de-France.

Les bâtiments de 10 000 à 20 000 m² restent les plus recherchés, avec toutefois une augmentation des transactions pour des bâtiments de plus grande taille, signe d'un certain rééquilibrage.

Les prestataires logistiques dominent toujours le marché, avec de janvier à septembre 48 % de la surface placée et 33 opérations. Suivent les grossistes-industriels (31 %) et les distributeurs (19 %). Les acteurs du e-commerce n'ont capté que 2 % de la surface placée, avec 3 opérations.

Demande placée trimestrielle sur le marché locatif de l'immobilier logistique

Bâtiments supérieurs à 10 000 m² sous le régime ICPE. EOL



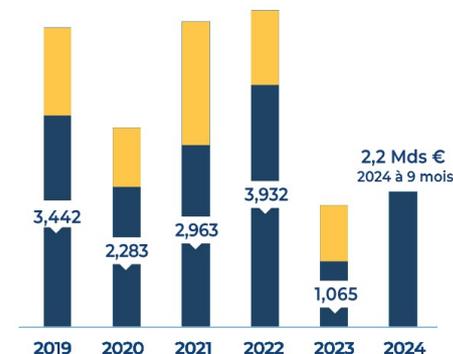
Les investissements se reprennent lentement

L'investissement en immobilier logistique a modérément rebondi de janvier à septembre, atteignant 2,2 milliards d'euros, après un creux l'an dernier à la même période (1,06 milliard d'euros).

Bien que les montants aient augmenté relativement à l'année précédente, ils restent sensiblement inférieurs à ceux de 2021 et 2022.

Montants investis dans l'immobilier logistique français

Milliards d'euros. EOL

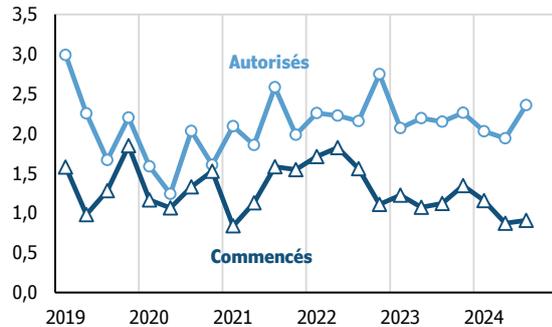


Les mises en chantier de nouvelles surfaces d'entreposage reculent

Suivant les données du ministère de la Transition écologique, les constructions de nouvelles surfaces d'entreposage ont baissé en 2023 de 23 % relativement à 2022. En 2024, la tendance baissière se poursuit. Sur les 9 premiers mois de l'année, le recul est de 14 % comparativement à la même période de l'année précédente. Au 3^e trimestre, la baisse est de 19 % sur un an.

Surfaces autorisées et commencées de nouveaux entrepôts

Millions de m². En date de prise en compte. SDES, Sitadel



Transports « Overseas »

Fret maritime



Les volumes traités dans les grands ports maritimes français sont globalement stables au 2^e trimestre 2024 (+0,7 % sur un an). Dans le détail, les entrées de vracs solides (-0,7 %) et liquides (-5,1 %) sont toutefois particulièrement faibles. La manutention de conteneurs se reprend cependant : +13 % sur un an en tonnage et +8 % en équivalent vingt pieds. Le tonnage conteneurisé est désormais comparable à celui de 2022 et légèrement supérieur à celui de 2019. À Haropa Port, les premières estimations indiquent une hausse des entrées de conteneurs pleins de 22 % sur un an au 3^e trimestre. Les prix français des transports maritimes ont augmenté de 8 % sur un an au 2^e trimestre 2024. Ils suivent ainsi la remontée des taux de fret internationaux imputable au détournement des navires par le Cap de Bonne-Espérance.

SITUATION INTERNATIONALE

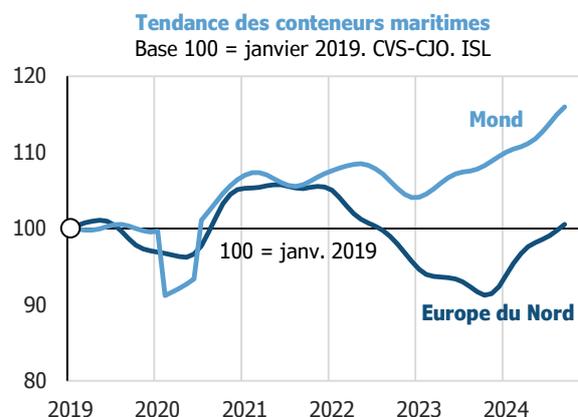
Les échanges mondiaux ont poursuivi leur reprise au 3^e trimestre

Le Baromètre du commerce des marchandises de l'OMC signale une tendance plus favorable des échanges mondiaux au cours de l'été. Ses indicateurs afférant aux conteneurs maritimes, aux produits de la filière automobile et au fret aérien s'affichent en progression. L'indice relatif aux nouvelles commandes à l'exportation, qui constitue la composante la plus prédictive, est légèrement positif, bien qu'en recul.

L'Europe peine à rattraper son retard

Cette vision mondiale dissimule une situation duale entre l'Europe, qui sous-performe comparativement aux prévisions établies en avril par l'OMC, et d'autres régions en plus nette croissance.

Les indices RWI/ISL « Monde » et « Europe du Nord », qui rendent compte de l'activité conteneurs des ports, progressent respectivement de 8 % et de 10 % sur un an au mois de septembre. Pour autant, l'indice européen rattrape tout juste son niveau de 2019 alors que l'indice global l'excède déjà de 16 %.

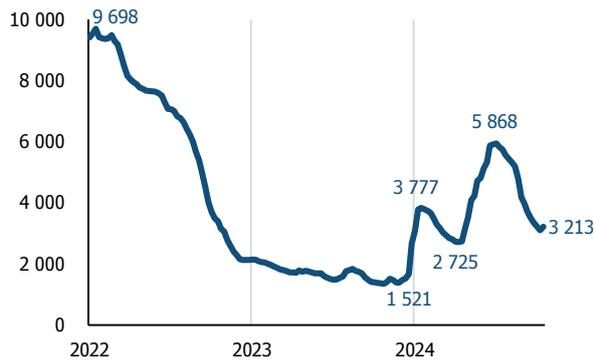


Des taux de fret maritime en recul

Les détournements par le cap de Bonne-Espérance et la congestion de grands ports asiatiques ont amené des taux de fret singulièrement élevés cet été, avec **un pic à 5 550 \$ pour l'indice Freightos courant août. Début novembre, cet indice était redescendu à moins de 3 300 \$, soit une baisse de 40 % relativement au pic de l'été.** De début septembre à début novembre, l'indice Freightos pour la voie liant Asie de l'Est à l'Europe du Nord est passé de 6 787 \$ à 3 655 \$, soit une modération de 46 %. Les capacités des armateurs augmentent toujours (+18 % cette année relativement à l'année précédente). L'excès d'offre devrait soutenir la retombée des taux en 2025.

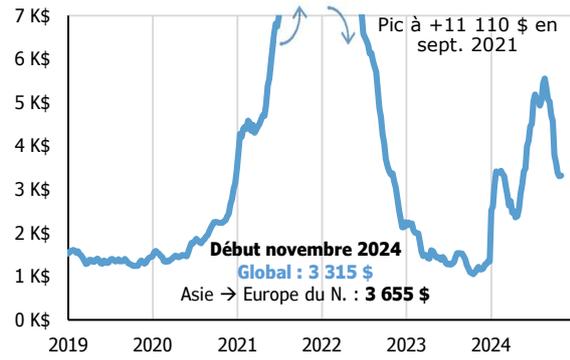
Drewry World Container Index

De janvier 2022 à début novembre 2024. US\$/40ft. Drewry



Freightos Baltic Index – Global Container

De janvier 2019 à début novembre 2024. US\$/40ft. Freightos

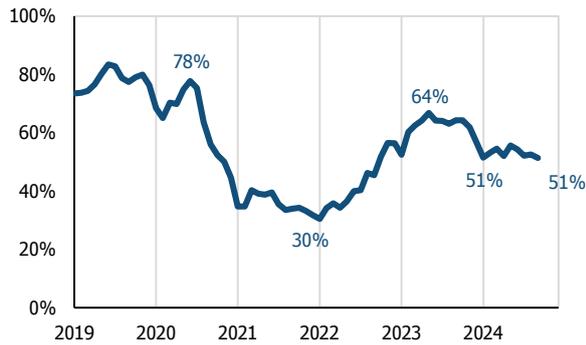


La fiabilité des transports maritimes mondiaux ne s'améliore pas

La fiabilité des lignes régulières des transports maritimes mondiaux, publié par Sea Intelligence, ressort en retrait relativement à l'année précédente. En septembre 2024, seulement 53 % des navires sont arrivées à destination en temps et en heure, contre 64 % en septembre de l'année précédente. Pour les navires n'ayant pu respecter le délai annoncé, le retard moyen s'est allongé, passant à 5,7 jours, contre 4,6 jours un an auparavant. Les marges d'amélioration sont importantes : en 2019, le taux de fiabilité était en moyenne de 78 % et la durée moyenne des retards de 4,1 jours.

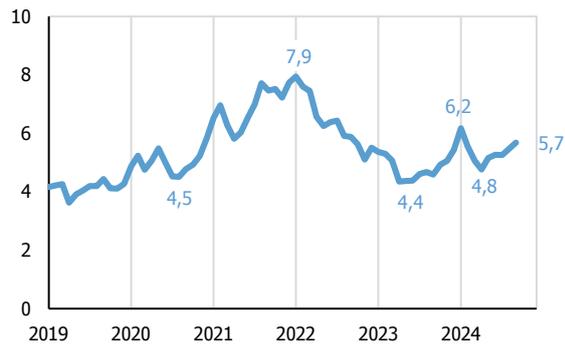
Respect des délais des transports maritimes mondiaux

% des transports arrivant à temps. Sea Intelligence



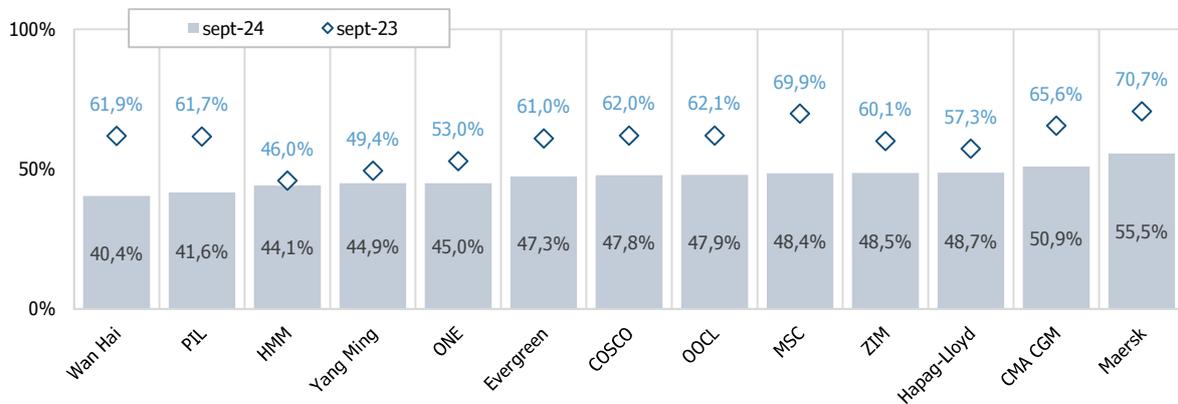
Jours de retard pour les navires n'ayant pas respecté leur délai.

Sea Intelligence



Respect des délais des transports maritimes mondiaux, par opérateur

% des transports arrivant à temps. Septembre 2023 et 2024. Sea Intelligence



SITUATION FRANÇAISE

L'activité des ports français est stable à un niveau bas... mais la manutention de conteneurs est remontée

Au 2^e trimestre 2024, les **Grands Ports Maritimes français et celui de Calais** ont importé et exporté 72 millions de tonnes de marchandises, en valeur corrigée des variations saisonnières. Ce volume est stable relativement aux trimestres précédents (+0,3 % t/t). Il est également plutôt stable sur un an (+0,7 %). Dans le détail :

La manutention de **conteneurs** se rattrape : +13,4 % sur un an en tonnes et +8,1 % en EVP. Le tonnage est à présent comparable à celui de 2022 et excède légèrement celui de 2019.

Les **vracs solides** sont à un niveau bas. Leur reprise se fait attendre. Ils sont en hausse de 4,7 % sur un an ; mais en baisse de 14,7 % sur deux ans.

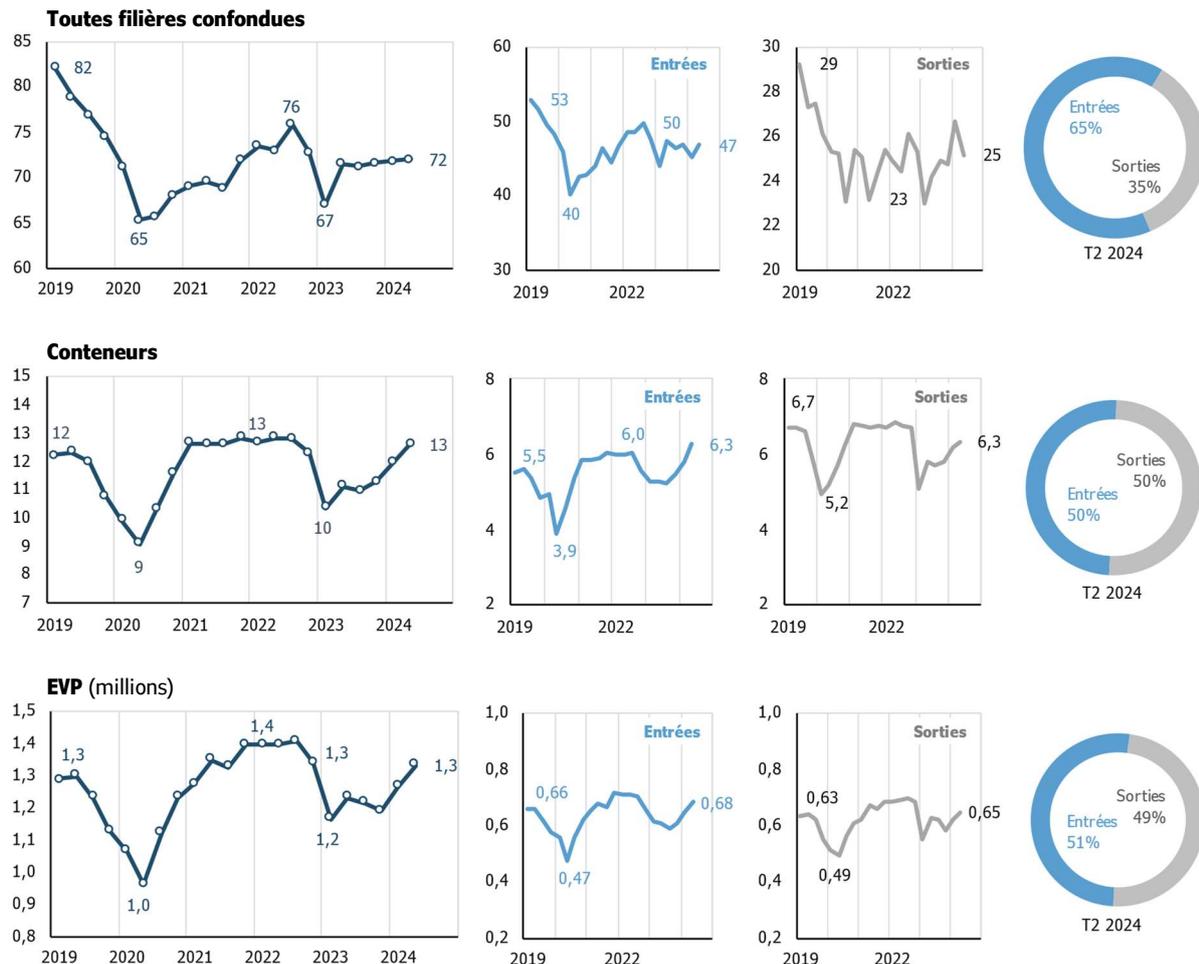
Avec 31 millions de tonnes au 2^e trimestre, le **vrac liquide** ne progresse pas. En entrée, il est en baisse de 5,1 % sur un an.

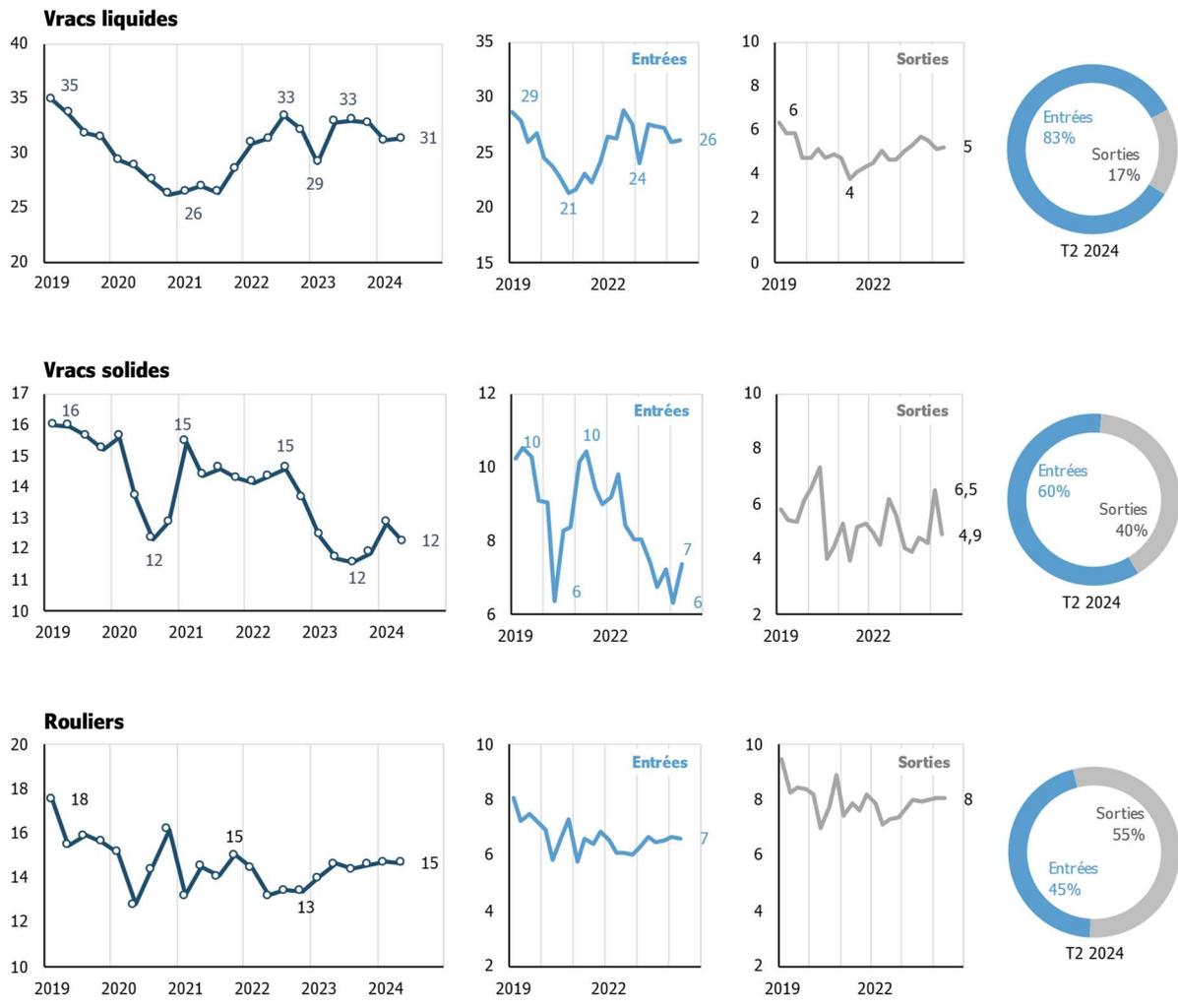
L'activité « **Ro-Ro** », soit les transports de véhicules, est relativement stable (+0,1 % sur un an), tant en entrée qu'en sortie.

Le niveau d'activité portuaire reste nettement en deçà de ceux d'avant la pandémie : -8,7 % comparativement au 2^e trimestre 2019.

Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

Millions de tonnes, par trimestre. CVS. SDES





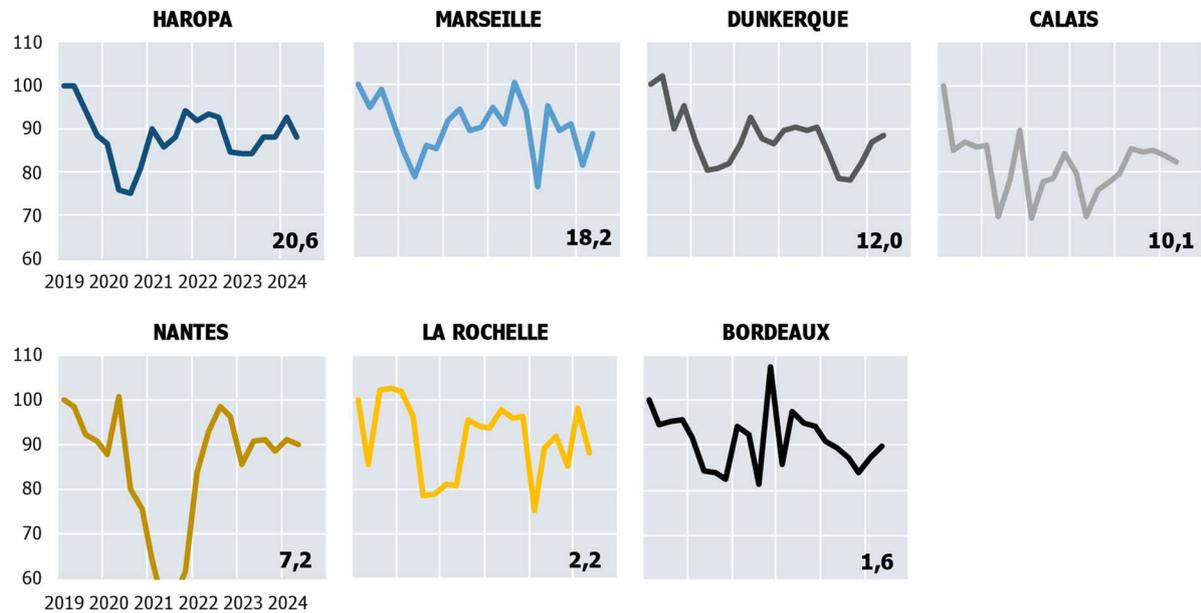
Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais
Tonnage au 2^e trimestre 2024. CVS. SDES



Marchandises débarquées ou embarquées, par grand port maritime

Indice base 100 = T1 2019. Données trimestrielles. CVS. SDES

Nombres en gras : volume du 2^e trimestre 2024, en millions de tonnes, CVS



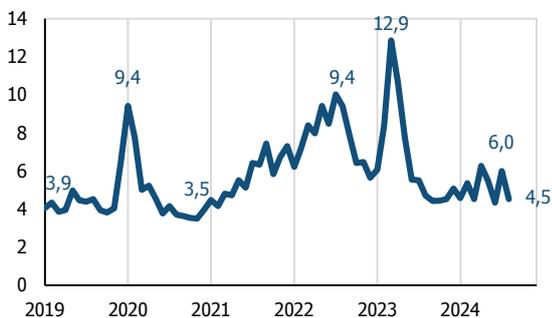
Les délais de sortie des terminaux d'Haropa Port sont stables en tendance

Avec **6 jours d'attente en août** et **4,5 jours en septembre**, les délais de sortie portuaire des conteneurs importés *via* les terminaux du Havre, de Rouen et de Paris sont relativement **stables en tendance**.

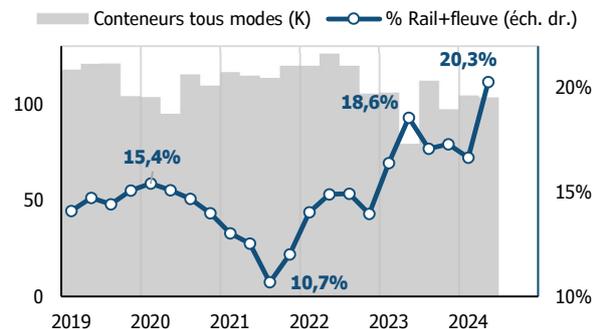
La part des sorties de conteneurs par voie ferroviaire ou fluviale a augmenté pour atteindre 20 % au 2^e trimestre 2024.

Délais de sortie des terminaux des navires « Import »

Jours depuis l'arrivée des navires à Haropa. Soget



Part des conteneurs importés sortant d'Haropa par voie ferroviaire ou fluviale

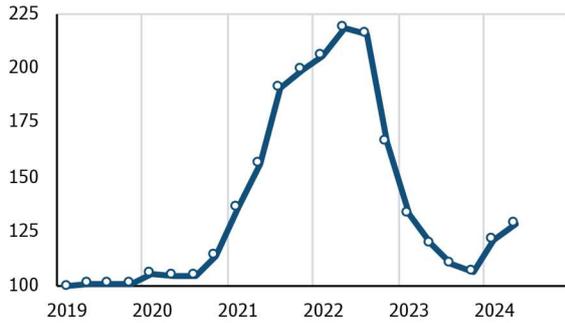


Les taux de fret maritime français sont remontés au 1^{er} semestre

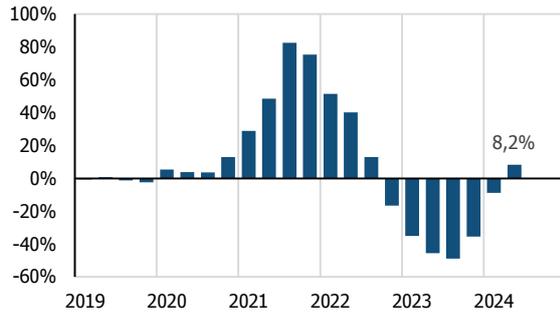
Suivant l'enquête de l'Insee auprès des chargeurs, les prix des transports maritimes de marchandises pour le marché français ont poursuivi une phase de normalisation au 2^d semestre 2022 et tout au long de l'année 2023, jusqu'à atteindre un point bas en fin d'année dernière. Au 1^{er} semestre, les prix augmentent à nouveau, en ligne avec l'évolution des taux internationaux. **Au 2^e trimestre, la hausse est de 5,9 % relativement au trimestre précédent et de 8,2 % sur un an.** Relativement au point bas atteint au 4^e trimestre 2023, la progression est de 20 %.

Prix français du transport maritime de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle



Fret aérien



Le fret des aéroports français est en reprise lente et modérée depuis les turbulences des années Covid. Le tonnage réalisé entre janvier et juillet 2024 augmente de 3,9 % sur un an. Cela renvoie toutefois à une contraction de 13 % relativement au niveau d'avant pandémie (de janvier à juillet 2019). Les prix français du fret aérien ont baissé de 3,6 % sur un an et de 29 % relativement au sommet atteint au 2^e trimestre 2022. Toutefois, ils sont restés stables entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2024.

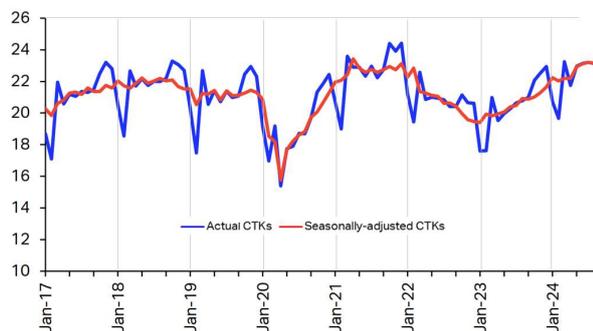
SITUATION INTERNATIONALE

D'après IATA, la demande comme les capacités mondiales de fret aérien atteignent en septembre 2024 des niveaux historiquement élevés. La demande augmente de manière continue depuis 14 mois. En septembre, la hausse atteint 9,4 % sur un an. Elle s'avère dynamique dans toutes les grandes régions du monde.

La demande internationale de transports aériens de voyageurs est également dynamique depuis la levée des confinements de 2020. Elle s'accompagne d'une hausse importante et continue de la capacité d'emport de fret en soute. En septembre, les capacités de fret aérien ont augmenté de 10,5 % sur un an, après des années 2022 et 2023 également en progression.

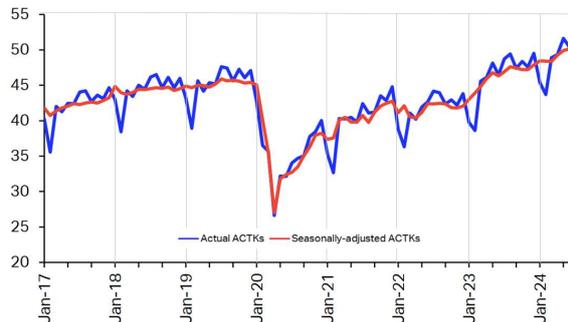
Activité mensuelle de fret aérien mondial

Milliards de tonnes-kilomètres. IATA



Capacité de chargement mensuelle

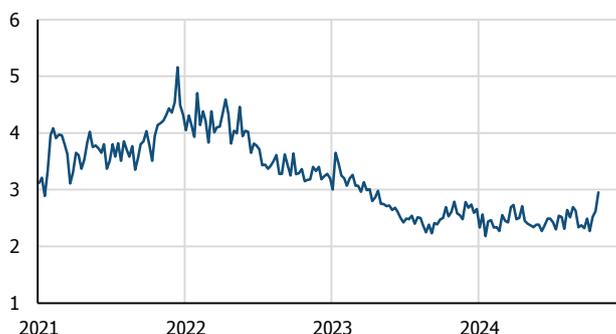
Milliards de tonnes-kilomètres. IATA



Suivant le Freightos Air Index, le prix moyen mondial du fret aérien s'est maintenu autour de 2,5 dollars par kilogramme de janvier à septembre 2024, pour les chargements compris entre 100 kilogrammes et 3 tonnes. En octobre, il approche toutefois le seuil de 3 dollars.

Freightos Air Index

Prix pour un chargement de 100 à 3 000 kg. Unité \$/kg. Freightos



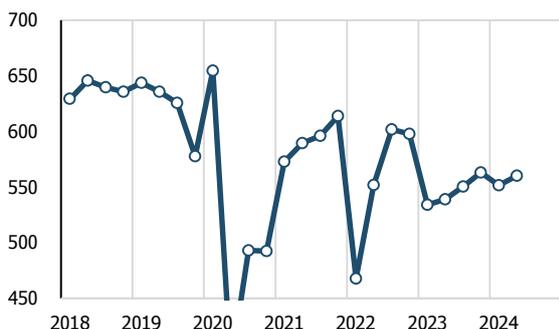
SITUATION FRANÇAISE

Le fret des aéroports français ne se reprend que lentement

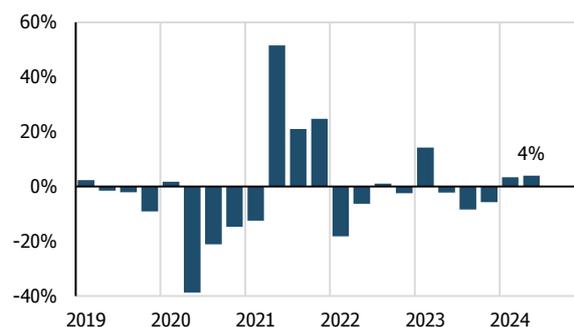
Suivant les données de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), **le trafic de fret et de poste des aéroports français effectué de janvier à juillet 2024 est en hausse de 3,9 % sur un an**. Ce faisant, il reste 13 % inférieur à son niveau pré-pandémique (de janvier à juillet 2019).

Trafic de fret et poste des aéroports de Paris et des 23 principaux aéroports de province

Milliers de tonnes. CVS. SDES, DGAC



Variation annuelle

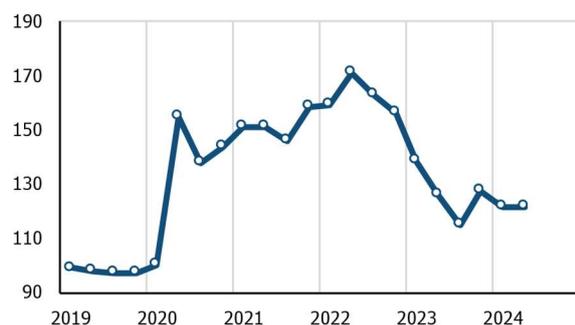


Des prix toujours bas comparativement aux années précédentes

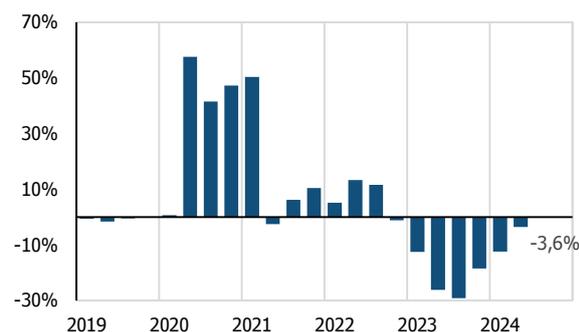
La vive reprise du trafic aérien de voyageurs s'est accompagnée d'une hausse de l'offre de fret en soute. La demande de fret n'ayant pas suivi, les prix français du fret aérien sont en baisse relativement à l'année précédente. D'après l'enquête « prix » de l'Insee, au 2^e trimestre, les prix du fret aérien français étaient en baisse de 3,6 % sur un an et de 29 % relativement au pic atteint au 2^e trimestre 2022. Les prix sont néanmoins stables entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2024.

Indice trimestriel des prix français des transports aériens de fret

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee, SDES



Variation annuelle

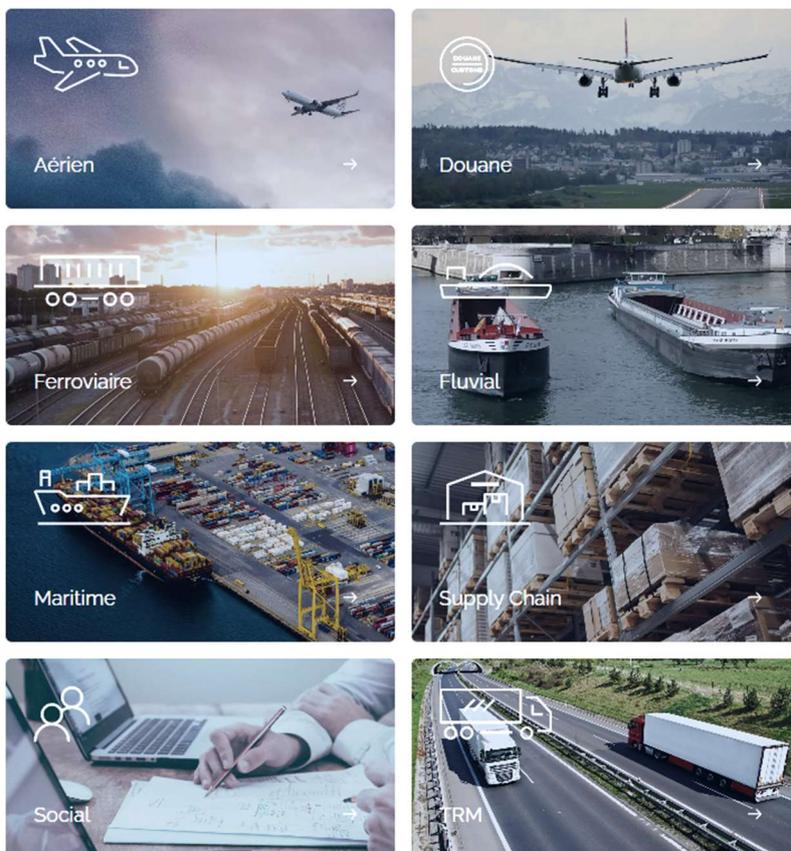




UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

Transporteurs, logisticiens et commissionnaires de transport... nos adhérents interviennent dans l'ensemble de l'organisation des flux de marchandises et, avec TLF Overseas, dans l'organisation du transport international. En mettant en mouvement l'ensemble de la chaîne Transport et Logistique au service de la marchandise, nos adhérents font le lien entre le donneur d'ordre (chargeur, industriel) et le consommateur final.

e-tlf.com



Contacts

Julie Rambaud • Relations presse • julie@myprettyagency.com • 06 26 36 90 46
Christophe Marques • Délégué aux affaires économiques • cmarques@e-tlf.com • 06 62 43 78 36
Olivier Poncelet • Délégué général • oponcelet@e-tlf.com