

PANORAMA ANNUEL

Transports de marchandises & Logistique



UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT ET
LOGISTIQUE DE FRANCE

Édition
2025
sur données 2023

e-tlf.com

Table des matières

|||||

Introduction	lien	p. 3
Bref aperçu de l'année 2023	lien	p. 4
Fiche 1	Transports intérieurs de marchandises	lien p. 7
Fiche 2	Transports routiers de marchandises	lien p. 11
Fiche 3	Transports ferroviaires de marchandises	lien p. 16
Fiche 4	Transports fluviaux de marchandises	lien p. 18
Fiche 5	Transports intérieurs de marchandises dangereuses	lien p. 21
Fiche 6	Transports maritimes de marchandises	lien p. 23
Fiche 7	Transports aériens de marchandises	lien p. 28
Fiche 8	Stockage et entreposage	lien p. 30
Fiche 9	Production et investissements	lien p. 33
Fiche 10	Démographie des entreprises	lien p. 39
Fiche 11	Emplois	lien p. 41
Fiche 12	Comptes de résultat	lien p. 44
Fiche 13	Coûts du TRM	lien p. 46
Fiche 14	Circulation des poids lourds	lien p. 49
Fiche 15	Parc des poids lourds	lien p. 51
Fiche 16	Immatriculations de poids lourds neufs	lien p. 55
Fiche 17	Indice de la performance logistique	lien p. 57
Fiche 18	Energie et développement durable	lien p. 59

Introduction



Les transports de marchandises et la logistique ont la particularité d'être des activités essentielles et structurantes pour les économies, qu'elles soient internationales, nationales ou locales. Sans transport, il n'y a en effet ni consommation de biens, ni investissements matériels, ni échanges commerciaux. A ce titre, ces activités bénéficient d'une importante couverture statistique. Les données peuvent toutefois être plus ou moins faciles d'accès ; et plus ou moins valorisées par les acteurs sectoriels. Elles n'en sont pas moins toutes précieuses pour mieux percevoir et comprendre les évolutions du secteur, ses défis et ses opportunités.

Pour promouvoir une meilleure diffusion des connaissances sur les transports de fret et la logistique et, ce faisant, réhausser le niveau des débats publics qui les concernent, l'Union TLF édite cette seconde édition de son Panorama annuel des statistiques sectorielles. C'est un complément au Baromètre de conjoncture semestriel qu'édite l'Union TLF.¹ Il complète également l'Observatoire national de la logistique pilotée par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et conçu par l'Université Gustave Eiffel.²

Notre panorama, à visée pédagogique, synthétise l'information en provenance de plusieurs sources de référence. La première d'entre elles, et de loin, est le service des données et études statistiques (SDES) des ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports. Ce service assure un formidable travail de production et d'agrégation de données sur les transports et la logistique. Sont également valorisées, entre autres, les ressources de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), d'Eurostat et du Comité national routier (CNR).

Nous invitons les chefs d'entreprise, les élus, les agents d'administration, les étudiants et tous les autres acteurs de l'écosystème des transports à piocher dans ce document les chiffres clés dont ils pourraient avoir besoin. Pour faciliter leurs recherches, ce document se structure en 18 fiches thématiques.

Contact



Christophe Marques

*Délégué aux affaires économiques
et fiscales de l'Union TLF*

cmarques@e-tlf.com

06 26 65 92 78

¹ e-tlf.com/nos-travaux-et-publications/barometre-des-transport-de-fret-et-de-la-logistique-n4

² splott.univ-gustave-eiffel.fr/observatoire-national-de-la-logistique

Bref aperçu de l'année 2023



331 milliards
de tonnes-kilomètres intérieures



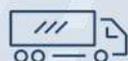
67 kg par Français et par jour
C'est là le poids nécessaire au fonctionnement de notre société



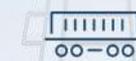
Evolution
2022/2023

Baisse des T-KM de **-4 % sur un an** suivant le recul de la consommation française en biens

Un recul observé sur les 3 modes du fret intérieur



Route **-2,3%**

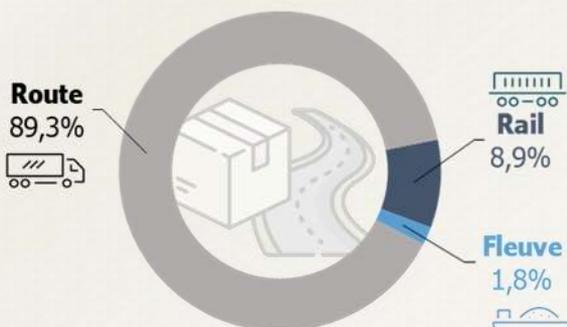


Rail **-16,7%**



Fleuve **-10,2%**

PARTS MODALES INTÉRIEURES



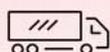
% T-KM



% T-KM

MARCHANDISES

- Matériaux de construction
- Biens manufacturés, machines, matériel de transport
- Produits agricoles et agroalimentaires
- Autres (minerais, produits énergétiques, bois, chimie...)



FOCUS ROUTE

Signe d'un déficit de compétitivité à l'égard des concurrents européens, les **poids lourds français** ne représentent que **57 % du fret routier intérieur** (contre plus de 75 % dans les années 90). Leur part tombe à seulement **5,8 % des trajets internationaux** (plus de 30 % dans les années 90).

Evolution
2022/2023
des T-KM



Pavillon français **-2,5%**

dont

-1,8 % en compte d'autrui
-2,5 % en compte propre

SUITE DU FOCUS ROUTE

Cabotage des T-KM dont le chargement et le déchargement sont tous deux situés en France
6,7 %

→ La France est le **2^e pays européen le plus caboté**, après l'Allemagne
 → Les principaux pays caboteurs en France sont la **Pologne**, la **Lituanie** et l'**Espagne**

88 % des T-KM sont réalisées pour **compte d'autrui** ; une part en hausse tendancielle

Les **poids lourds** (français et étrangers) représentent **6 % de la circulation routière intérieure**

Parc français de poids lourds (1^{er} janvier 2024)

305 755 camions

226 946 tracteurs routiers

Marchandises dangereuses
4,9 % des T-KM intérieures
 (+0,3 pt en un an)

57% pavillon FR

38%

5%

FRET PORTUAIRE

326 MILLIONS DE TONNES de marchandises manutentionnées dans les **ports français**

-4,4 % relativement à 2022
 Toutes les grandes familles de produits sont en baisse

215 Mt Entrées

111 Mt Sorties

326 Mt -4,4 % Total

Autres	51 Mt (16 %)	-7,8 %
Conteneurs	73 Mt (22 %)	-9,4 %
Ro-Ro	59 Mt (18 %)	-22,4 %
Vrac solide	137 Mt (42 %)	-2,6 %
Vrac liquide		

Entrées: 26, 34, 39, 114
 Sorties: 25, 39, 21, 23

Haropa 25%
 Dunkerque 13%
 Calais 12%
 Nantes 9%
 La Rochelle 3%
 Bordeaux 2%
 Marseille 22%
 Autres 14%

Haropa et Marseille assurent à eux deux près de la moitié du tonnage portuaire français ; avec une activité conteneurs prononcée à Haropa et une activité vrac liquide prédominante à Marseille



FRET AÉRIEN

2,1 MILLIONS DE TONNES

de marchandises manutentionnées
dans les **aéroports français**

-1,4% relativement à 2022
et -5,6 % relativement à 2019

Les **relations internationales**
représentent **94 %** du tonnage
et les relations domestiques 6 % seulement

L'aéroport de **Paris Charles-de-Gaulle**
concentre à lui seul **81 %** du tonnage



STOCKAGE ET ENTREPOSAGE

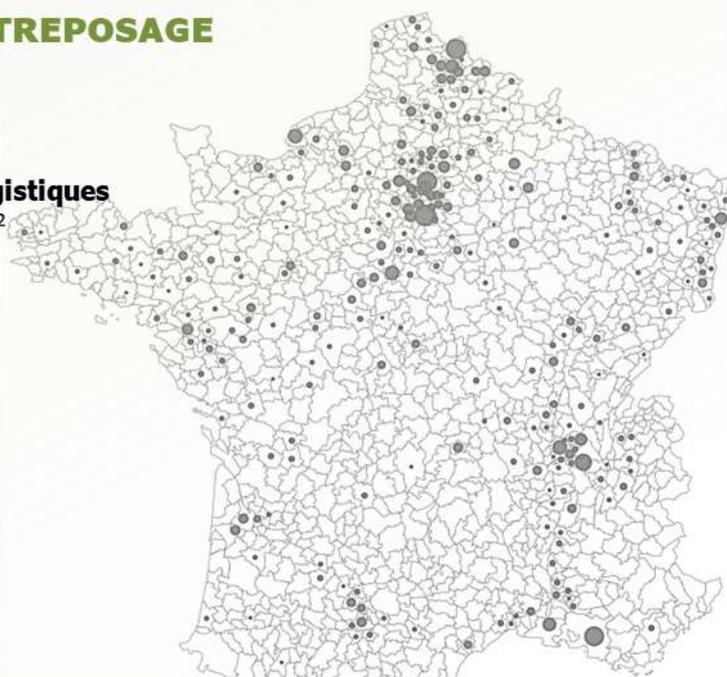
3 749

entrepôts et plateformes logistiques
couverts de plus de 10 000 m²

89,4 millions de m²
de **surface totale**

23 800 m²
de **surface moyenne**

163 m² / km²
de **densité d'entreposage**
dont 1 387 en Ile-de-France
et 529 en Hauts-de-France



Fiche 1

Transports intérieurs de marchandises



Les transports intérieurs de marchandises correspondent aux trajets routiers, ferroviaires et fluviaux réalisés sur le territoire français.

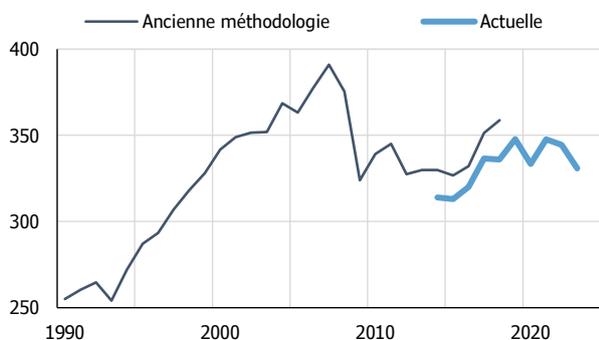
331 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES

Période récente

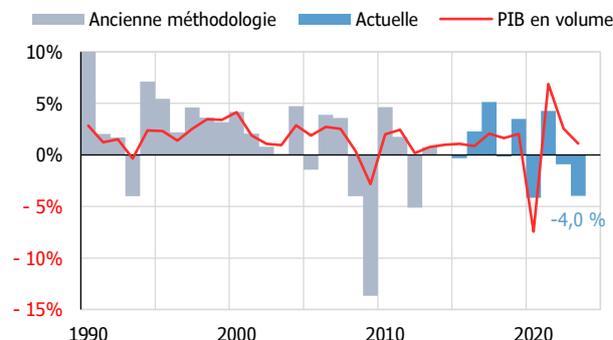
Suivant l'enquête TRM du SDES et ses relevés auprès des autres modes de transport, les flux intérieurs de marchandises ont représenté en France 331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023 (hors oléoducs). Pour comparaison, c'est comme si la tour Eiffel (10 100 tonnes) avait parcouru 818 fois le tour du monde (40 075 km de circonférence). Ce volume recule de 4,0 % relativement à l'année précédente, bien que la croissance économique française ait été positive (+1,1 % en 2023). Fait marquant : l'activité de fret est ainsi tombée sous son niveau de 2020 (-0,7 %), année pourtant marquée par trois mois de confinement sanitaire.

Transports intérieurs terrestres de marchandises

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Variation annuelle



Historique

Des années 1990 aux années 2010, les transports intérieurs ont augmenté de manière quasi-linéaire, suivant en cela la progression du produit intérieur brut. La crise économique de 2008-2009 a brutalement interrompu cette dynamique : entre 2007 et 2009, le PIB a décroché de 2,6 % en volume et les flux intérieurs de marchandises ont surréagit en chutant de 17 %. Si l'économie française a rattrapé ses pertes dès 2011, les tonnes-kilomètres demeurent à ce jour inférieures à ce qu'elles étaient en 2008. Suivant une période de relative stabilité, de 2009 à 2016, une nouvelle croissance des flux s'est amorcée en 2017. Elle s'est toutefois heurtée à la pandémie de 2020. Cette année-ci, le PIB français a plongé de 7,4 % mais les flux intérieurs de marchandises n'ont reculé « que » de 4,2 %. L'évolution de long terme des tonnes-kilomètres retracent celle de la production industrielle française.

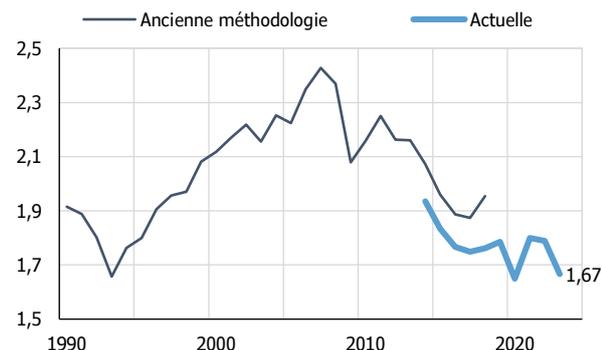
1,67 MILLIARD DE TONNES TRANSPORTÉES

En 2023, 1,67 milliard de tonnes de marchandises ont été transportées en France métropolitaine (hors oléoducs). Ce volume, qui comprend aussi bien des produits de consommation courante, des matériels industriels, des matériaux de construction ou encore du vrac, représente une moyenne de 24 tonnes par habitant. Rapportée à une journée, cette masse revient à 67 kilogrammes par Français. C'est là le tonnage en mouvement nécessaire au fonctionnement de notre société.

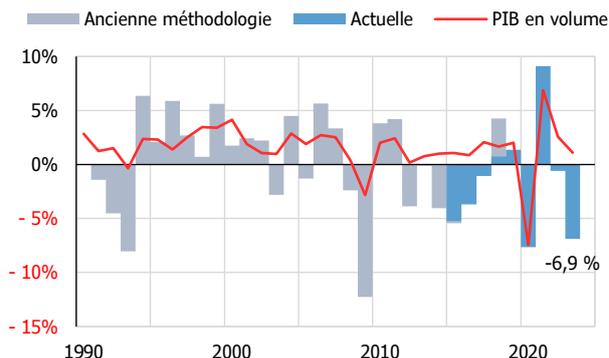
Après un recul de 7,6 % en 2020 du fait de la pandémie, le tonnage s'est repris en 2021 (+9,1 %) puis s'est stabilisé l'année suivante (-0,6 % en 2022). En 2023, subissant le ralentissement conjoncturel de l'économie française, le tonnage chute sévèrement (-6,9 %).

Tonnage des transports intérieurs terrestres de marchandises

Milliards de tonnes. SDES



Variation annuelle



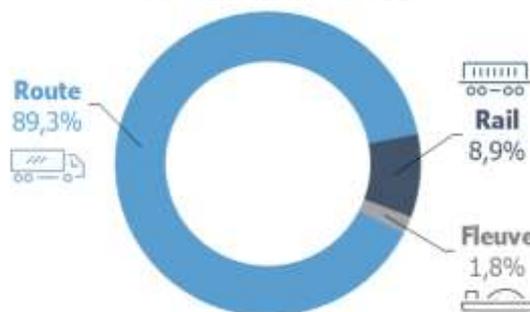
LA ROUTE REPRÉSENTE 89,3 % DES TONNES-KILOMÈTRES

La route a représenté 89,3 % des tonnes-kilomètres en 2023 (hors oléoducs), contre 8,9 % pour le réseau ferré et 1,8 % pour le réseau fluvial. En tendance, la part de la route progresse légèrement depuis 2015 (+3,6 points).

En termes de tonnage, la répartition modale est de 92,6 % pour la route, 4,6 % pour le rail et 2,8 % pour le fleuve.

Parts modales des transports intérieurs de marchandises

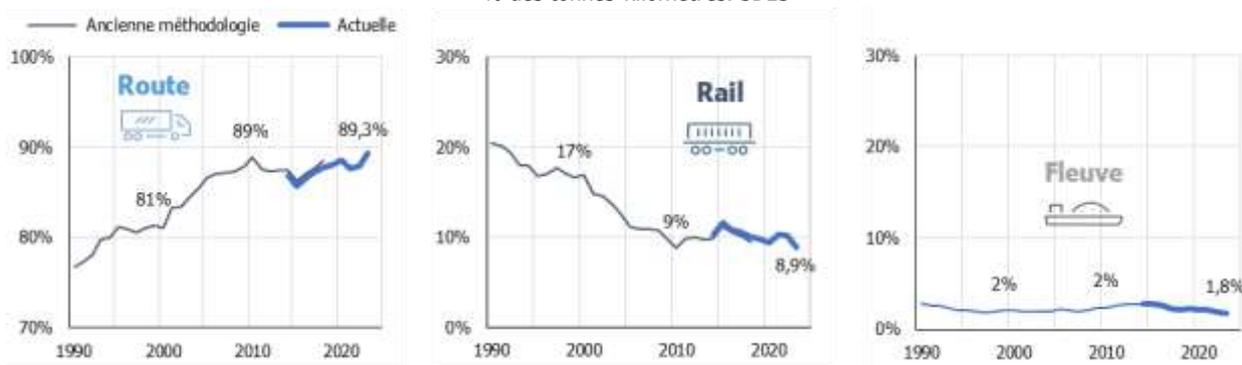
% des tonnes-kilomètres. SDES



Historique

La part de la route n'était « que » de 70 % des tonnes-kilomètres au début des années 1980. La barre des 85 % a été franchie dans les années 2000, jusqu'à un premier pic de 88,8 % en 2010. Cette part s'est ensuite légèrement inclinée avant de progresser à nouveau à partir de 2015. Cette progression historique de la route s'est faite aux dépens des transports ferroviaires. Ceux-ci sont passés de près de 30 % dans les années 1980 à environ 10 % dans les années 2010. La part modale du rail est aujourd'hui à un niveau particulièrement bas (8,9 %). Ce déclin s'explique en partie par la désindustrialisation française ; les industriels ayant constitué une part significative de la demande de fret ferroviaire. La part du fleuve a été stable dans le temps (approximativement 2 % des tonnes-kilomètres).

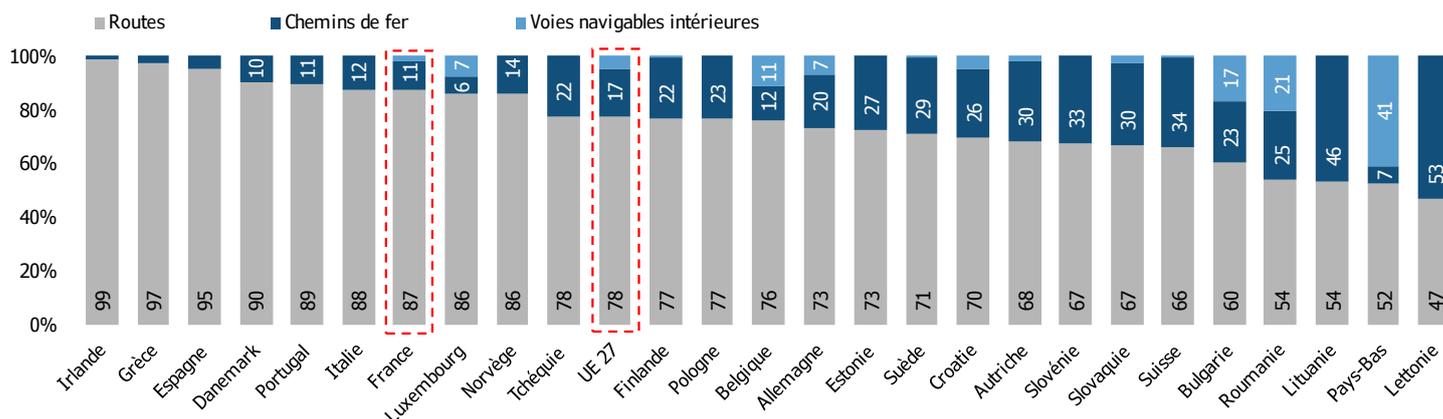
Evolution des parts modales des transports intérieurs de marchandises % des tonnes-kilomètres. SDES



Comparaison européenne

A l'échelle de l'Union européenne, en 2022, la part routière s'établit à 77,8 % des tonnes-kilomètres. La France est l'un des pays où le poids de la route est le plus élevé (87,5 %), avec l'Espagne (95,4 %), le Danemark (90,2 %), le Portugal (89,5 %) et l'Italie (87,5 %).

Parts modales des transports intérieurs de marchandises en Europe % des tonnes-kilomètres. 2022. Eurostat



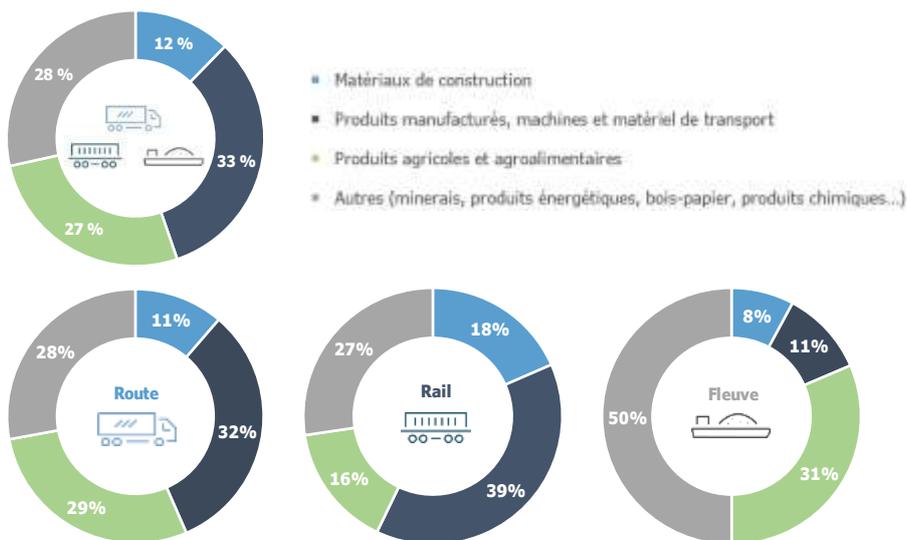
L'ALIMENTATION REPRÉSENTE 27 % DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Tous modes confondus, les biens manufacturés et les produits alimentaires génèrent chacun près d'un tiers des transports (33 % et 27 % respectivement). Les matériaux de construction sont à l'origine d'un dixième des flux (12 %).

Les structures par nature de marchandises diffèrent sensiblement entre modes. Les transports ferroviaires font la part belle aux biens manufacturés (39 %) et aux matériaux de construction (18 %). Les voies fluviales accueillent en proportion plus de minerais, de produits énergétiques, de produits de la filière bois et de produits chimiques (50 %).

Répartition des transports par nature de marchandises

% des tonnes-kilomètres. 2023. SDES

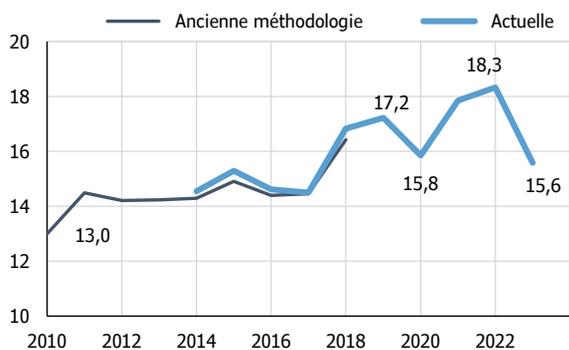


PRÈS DE 5 % DES TRANSPORTS INTÉRIEURS SONT CONTENEURISÉS

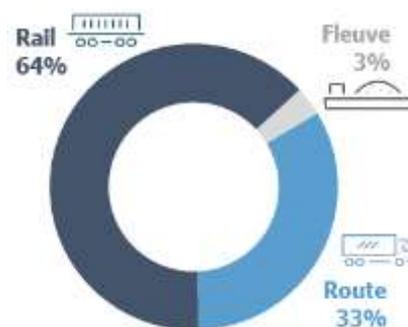
En 2023, les transports intérieurs de conteneurs ont représenté 15,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 4,7 % du fret intérieur (hors oléoducs). Suivant une chute marquée en 2020 (-8 %), les flux conteneurisés ont vivement progressé en 2021 (+12,6 %) et 2022 (+2,7 %). Ils ont toutefois sévèrement décroché en 2023 : -15 % tous modes confondus, avec dans le détail -19 % sur rail et -7 % sur route. Le rail a assuré 64 % des flux conteneurisés. La part routière n'est que d'un tiers (33 %). Celle du fleuve est marginale (3 %).

Transports intérieurs de conteneurs

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Répartition par mode de transport en 2023



Fiche 2

Transports routiers de marchandises



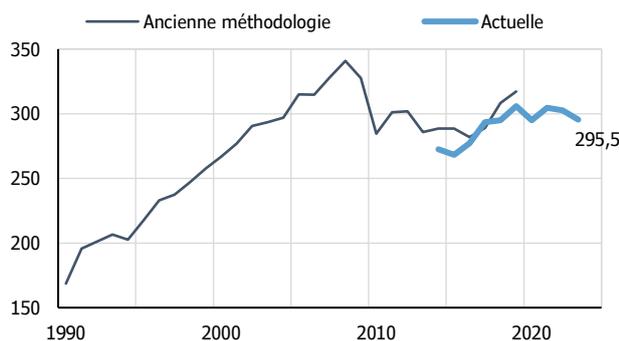
Cette fiche présente les principales statistiques sur les transports routiers de marchandises réalisés par les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge. Les données proviennent de l'enquête permanente sur l'utilisation de véhicules routiers de marchandises (dite enquête « TRM »). Cette enquête est harmonisée à l'échelle européenne. En France, elle est assurée par le service statistique du ministère en charge des Transports (SDES).

À 295 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES, LES TRANSPORTS ROUTIERS ONT REÇU DE 2,3 % EN 2023

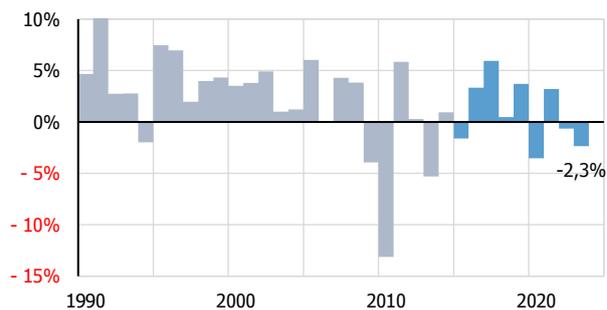
Les transporteurs routiers ont réalisé sur le territoire français 295,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, soit une baisse de 2,3 % relativement à l'année précédente. Le volume de 2019, soit avant la pandémie, n'est toujours pas rattrapé (-3,4 %).

Transports intérieurs routiers de marchandises

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Variation annuelle



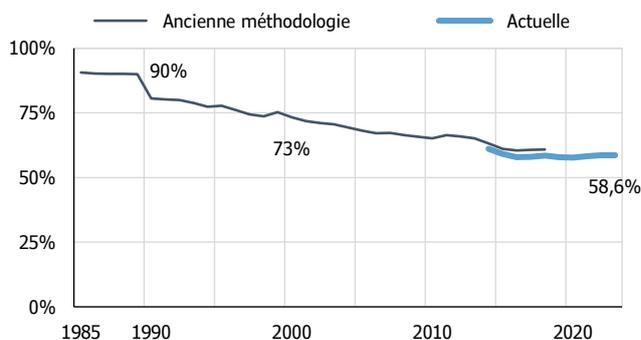
LES POIDS LOURDS FRANÇAIS NE REPRÉSENTENT QUE 57 % DU FRET ROUTIER INTÉRIEUR

Signe d'un profond déficit de compétitivité des transporteurs français relativement à leurs concurrents européens, leur part de marché ne s'établit en 2023 qu'à 58,6 % des tonnes-kilomètres réalisées sur nos routes.

Si cette part s'avère relativement stable depuis 8 ans, cela fait suite à 3 décennies de déclin. De 90 % dans les années 1980, le poids du pavillon français est tombé à 73 % des transports routiers intérieurs en 2000, puis à seulement 57,7 % en 2020.

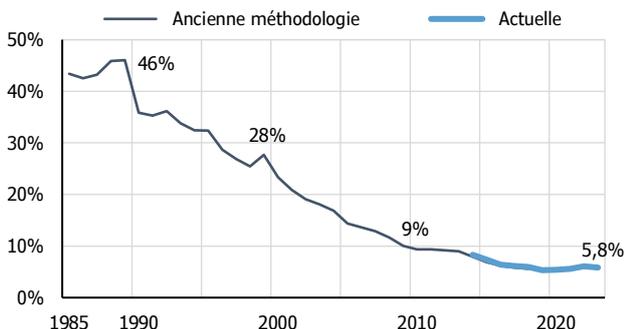
Part du pavillon français dans le transport routier de marchandises intérieur

% des tonnes-kilomètres. SDES



LE PAVILLON FRANÇAIS NE REPRÉSENTE QUE 5,8 % DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Part de marché du pavillon français dans le transport routier de marchandises international réalisé en France % des tonnes-kilomètres. SDES



Sur les trajets internationaux, qui représentent 40 % des tonnes-kilomètres réalisées en France, la part des transporteurs français s'est réduite à peau de chagrin au fil des décennies.

De 43 % en 1985, elle est passée sous la barre des 30 % dans les années 1990, des 20 % dans les années 2000, puis des 10 % dans les années 2010. En 2023, elle n'était plus que de 5,8 %. Depuis 2020, cette proportion est relativement stable.

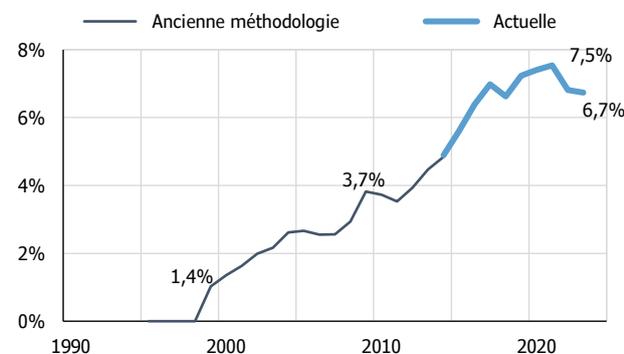
LE CHIFFRE OFFICIEL DU CABOTAGE EST DE 6,7 %

Une opération de cabotage se définit comme un transport de marchandises réalisé par une entreprise non-résidente et dont le chargement et le déchargement s'effectuent tous deux sur le territoire national.

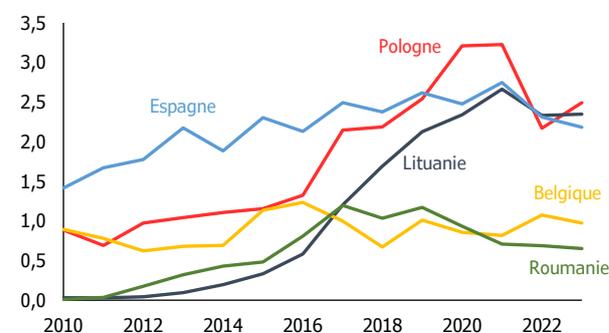
Autre conséquence des freins à la compétitivité du pavillon français, la pratique du cabotage a nettement progressé au cours des deux dernières décennies. De 3,7 % des transports nationaux en 2010, le taux de cabotage a atteint un pic à 7,5 % en 2021, avant de légèrement redescendre en 2022 et 2023, à 6,7 %.

En France, les principaux pays caboteurs sont la Pologne, la Lituanie et l'Espagne (entre 25 et 30 % du cabotage chacun en 2023), suivis de la Belgique (11 %) et de la Roumanie (8 %).

Part du cabotage dans les transports nationaux % des tonnes-kilomètres. SDES



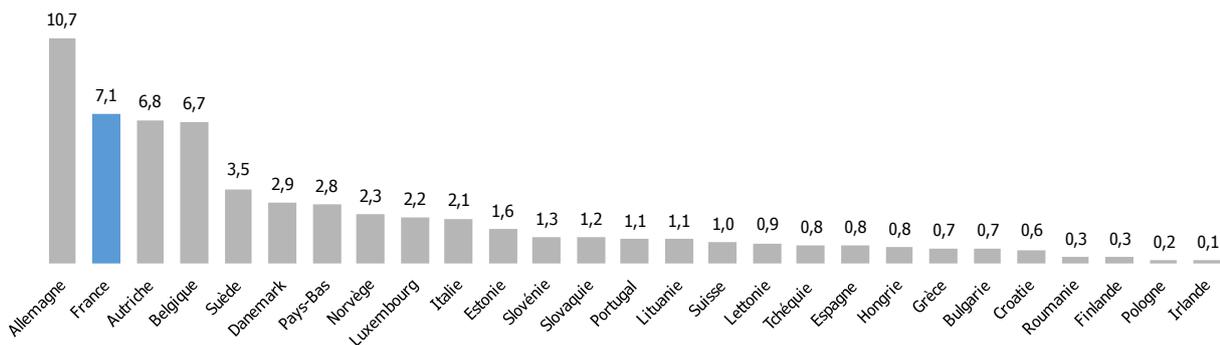
Les 5 principaux pays caboteurs en France Milliards de tonnes-kilomètres. Eurostat



Comparaison européenne

La France est le pays le plus caboté d'Europe (7,1 % en 2023 selon les données harmonisées d'Eurostat) après l'Allemagne (10,7 %). Viennent ensuite l'Autriche (6,8 %) et la Belgique (6,7 %). La moyenne européenne, pondérée par les trafics, est de 4,2 %. La moyenne non pondérée est de seulement 2,2 %.

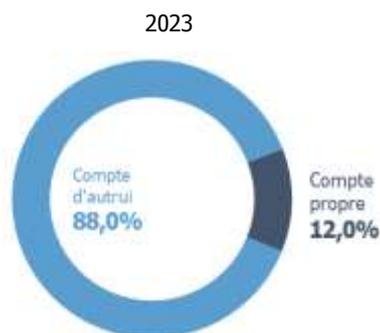
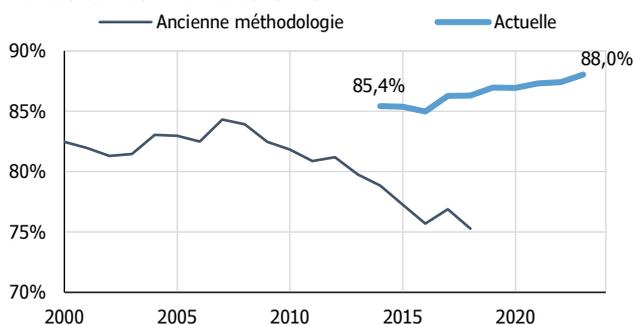
Part du cabotage dans les transports routiers nationaux
% des tonnes-kilomètres. 2023. Eurostat, SDES



88 % DES TRANSPORTS NATIONAUX SONT POUR COMPTE D'AUTRUI, UNE PROPORTION EN HAUSSE TENDANCIELLE

En 2023, les transports nationaux du pavillon français ont été assurés à 88 % par des prestataires de transport (compte d'autrui). C'est 2,7 points de plus qu'en 2015. La révision méthodologique, intervenue en 2020 et ayant conduit à un nouvel historique depuis 2014, n'autorise pas une analyse de long terme tant les résultats entre l'ancienne et l'actuelle méthode divergent. En 2023, le compte d'autrui n'a baissé que de 1,6 % quand le compte propre s'est replié de 7,2 %.

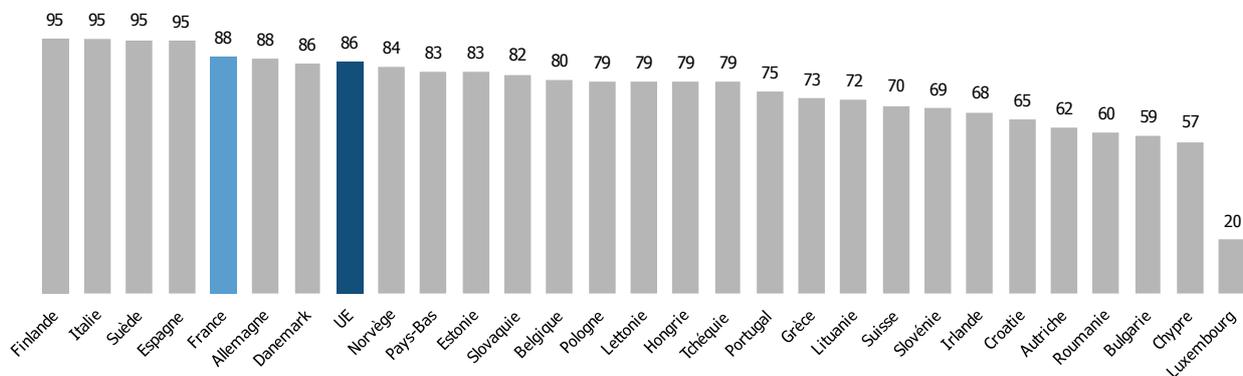
Part du compte d'autrui dans les transports nationaux du pavillon français
% des tonnes-kilomètres. SDES



Comparaison européenne

Au sein de l'Union européenne, la part de marché des prestations pour compte d'autrui dans les transports nationaux s'établit en moyenne à 86 % des tonnes-kilomètres. Le niveau français est ainsi proche de la moyenne européenne.

Part du compte d'autrui dans les transports nationaux
% des tonnes-kilomètres. 2023. Eurostat

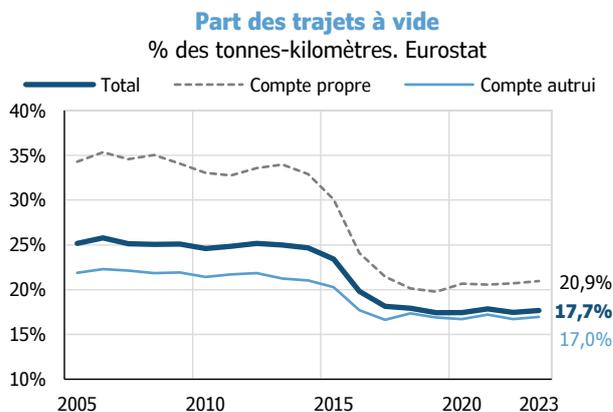


SEULEMENT 18 % DE TRAJETS À VIDE

Confrontés à une concurrence internationale qui tire les prix vers le bas, les transporteurs français doivent, plus que tout autre pavillon, veiller à minimiser autant que se peut leurs parcours à vide. En la matière, la France est donc bon élève, avec seulement 17,7 % de trajets à vide en 2023, contre une moyenne européenne à 19,9 %.

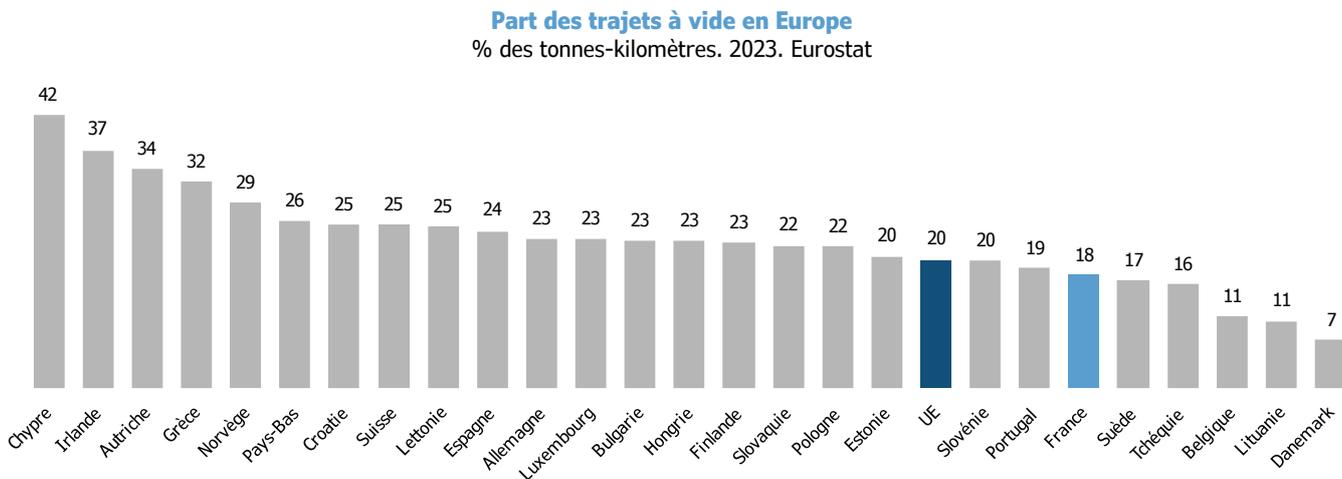
Un important effort de rationalisation a été réalisé en France au cours de la dernière décennie, avec un taux de trajets à vide passant de 25 % en 2013 à 18 % en 2018, soit 7 points de moins en seulement 5 ans. La France est ainsi passée sous la moyenne européenne en 2016.

En la matière, le compte d'autrui français est plus vertueux que le compte propre : 17,0 % de trajets à vide, contre 20,9 %. Les transports en compte propre ne peuvent optimiser autant les flux que les transports en compte pour autrui car ils ne peuvent diversifier et compléter leurs sources de chargement. C'est néanmoins en compte propre que la réduction des trajets à vide a été la plus significative au cours des 10 dernières années : -13 points, contre -4 points pour le compte d'autrui.



Comparaison européenne

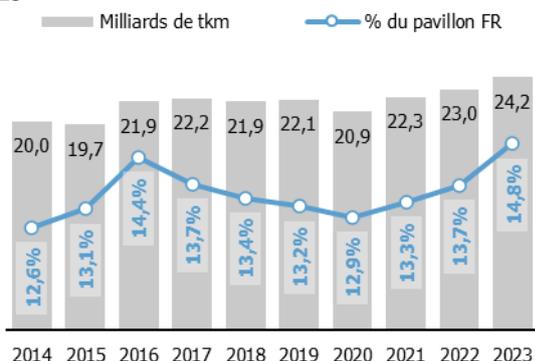
La moyenne communautaire (20 %) n'a reculé que de 1 point entre 2013 et 2023. Un bémol : le taux allemand a lui augmenté, passant de 21 à 23 %. Les Pays-Bas affichent de nombreux trajets à vide (26 %). L'Espagne et la Pologne sont médiocres (24 et 22 %). Avec seulement 7 % et 11 % de trajets à vide, le Danemark et la Belgique sont les plus vertueux.



LES VÉHICULES LOUÉS ASSURENT 15 % DES TONNES-KILOMÈTRES DU PAVILLON FRANÇAIS

Activité de la location et location-bail de poids lourds

SDES



Plus d'un dixième des tonnes-kilomètres du pavillon français est réalisé par des véhicules en location ou location bail (14,8 % en 2023). Cette proportion augmente pour la troisième année consécutive (12,9 % en 2020).

En 2023, les poids lourds détenus par des loueurs français (secteur de la location et location-bail de camions) ont vu leur activité progresser de 5,2 %.

LES MARCHANDISES GROUPÉES REPRÉSENTENT LE QUART DE L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTEURS FRANÇAIS

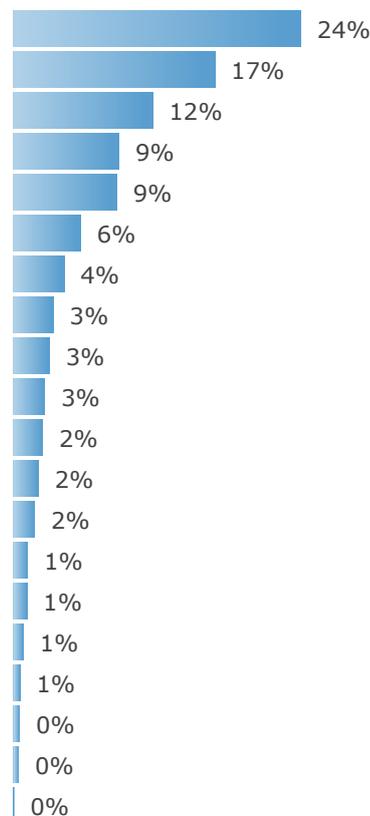
Les marchandises groupées ont représenté 24 % des tonnes-kilomètres du pavillon français en 2023 ; une part en hausse au cours des années récentes (19 % en 2019, 20 % en 2021, 22 % en 2022). Les produits alimentaires, bruts et transformés, comptent pour près d'un tiers de l'activité des routiers français (29 %).

Marchandises des transports routiers sous pavillon français

Milliards de tonnes-kilomètres par division NST. 2023 (données provisoires). SDES



18	Marchandises groupées	39,7
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	27,8
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	19,2
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	14,6
9	Autres produits minéraux non métalliques	14,2
15	Courrier, colis	9,2
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	7,0
14	Matières premières secondaires ; déchets	5,5
7	Coke et produits pétroliers raffinés	4,9
10	Métaux de base, produits métalliques	4,3
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	4,0
12	Matériel de transport	3,4
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	2,9
16	Équipement pour le transport de marchandises	1,9
19	Marchandises non identifiables	1,8
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,3
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0,9
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	0,8
5	Textiles, cuir et produits dérivés	0,7
20	Autres marchandises n.c.a.	0,0



Fiche 3

Transports ferroviaires de marchandises

|||||

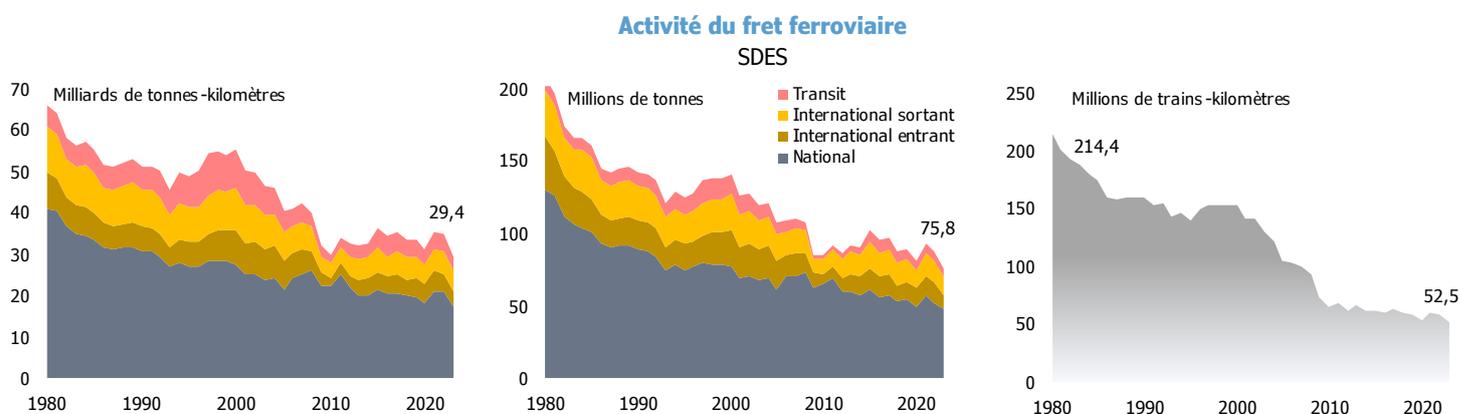
29,4 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES FERROVIAIRES

Période récente

En 2023, l'activité de fret ferroviaire est à un niveau particulièrement bas, à seulement 29,4 milliards de tonnes-kilomètres. Il s'agit de la plus faible activité jamais enregistrée depuis le début de la série statistique du ministère en charge des Transports (1980). Après un appréciable rebond en 2021 (+14,3 %), le mode ferroviaire se replie donc nettement : -1,4 % en 2022 suivi d'une chute de 16,7 % en 2023. La distance parcourue en 2023 n'a été que de 52,5 millions de trains-kilomètres, soit 11 % de moins que l'année précédente. Les transports nationaux concentrent environ 60 % des tonnes-kilomètres et du tonnage ferroviaires.

Historique

Le fret ferroviaire a sensiblement décliné au fil des décennies, passant de plus de 60 milliards de tonnes-kilomètres au début des années 1980 à moins de 40 milliards dans les années 2010. Ce mode a pâti de la désindustrialisation française, ainsi que d'une volonté politique de favoriser les transports ferroviaires de passagers.



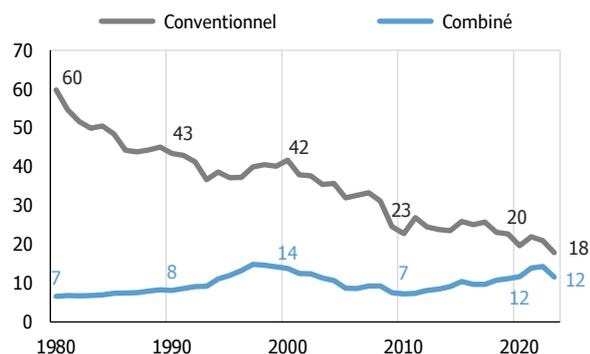
Fret ferroviaire combiné

Le transport combiné, qui lie les modes ferroviaire et routier avec l'usage d'unités de transport intermodal (UTI), représente 39 % des tonnes-kilomètres ferroviaires et 28 % du tonnage. Ce segment progresse en tendance depuis une dizaine d'années. L'année 2023 se distingue toutefois par un trébuchement de l'activité combinée de 19 % relativement à l'année précédente, contre un repli de 15 % en activité conventionnelle (trains entiers et autres transports par wagon).

Les transports ferroviaires combinés s'effectuent essentiellement par conteneurs et caisses mobiles (88 % des tonnes-kilomètres combinées). L'export des véhicules représente seulement 12 % de l'activité combinée, avec presque exclusivement des semi-remorques non accompagnées.

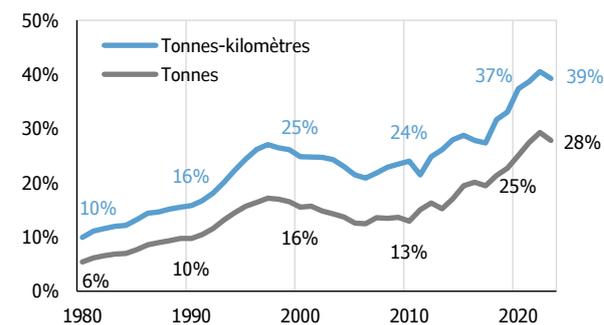
Transport ferroviaire par conditionnement

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Poids relatif du transport ferroviaire combiné

% des tonnes-kilomètres et tonnes ferroviaires. SDES



SEULEMENT 7 % DE MARCHANDISES GROUPEES SUR RAIL

Près du tiers des transports par rail repose sur des marchandises non identifiées (28 %). Un peu plus d'un dixième du volume porte sur des produits métalliques (13 %). Les marchandises groupées ne représentent quant à elles que 7 % du fret ferroviaire.

Marchandises des transports ferroviaires

Millions de tonnes-kilomètres par division NST, tous opérateurs. 2023. SDES



Division NST	Description	Millions de tonnes-kilomètres	Pourcentage
19	Marchandises non identifiables	8 091	28%
10	Métaux de base, produits métalliques	3 796	13%
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	2 778	9%
20	Autres marchandises	2 356	8%
18	Marchandises groupées	2 150	7%
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	1 847	6%
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	1 790	6%
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	1 749	6%
7	Coke et produits pétroliers raffinés	1 697	6%
9	Autres produits minéraux non métalliques	1 621	6%
12	Matériel de transport	568	2%
16	Équipement pour le transport de fret	537	2%
14	Matières premières secondaires ; déchets	203	1%
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	131	0%
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	61	0%
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	22	0%
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1	0%
5	Textiles, cuir et produits dérivés	0	0%
15	Courrier, colis	0	0%
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0	0%

Fiche 4

Transports fluviaux de marchandises



Le réseau du fret fluvial français est complémentaire au trafic routier et ferroviaire mais ne saurait s'y substituer, ni véritablement les concurrencer au regard de sa configuration limitée et dictée par la géographie. Les fleuves, rivières et canaux navigables de France s'étendent sur 8 500 kilomètres. Toutefois, seuls 20 % du réseau, soit environ 1 800 kilomètres, permettent le passage de convois de 3 000 tonnes.

La navigation intérieure de fret fluvial doit composer avec des goulets d'étranglement et des chaînons manquants, tels que d'insuffisantes hauteurs libres sous les ponts, le défaut de voies navigables adaptées ou d'écluses, des besoins de canaux pour connecter certaines parties du réseau. Les usages, relativement à la route et au rail, s'en trouvent limités.

LE FRET FLUVIAL DÉCLINE EN TENDANCE DEPUIS DIX ANS

Période récente

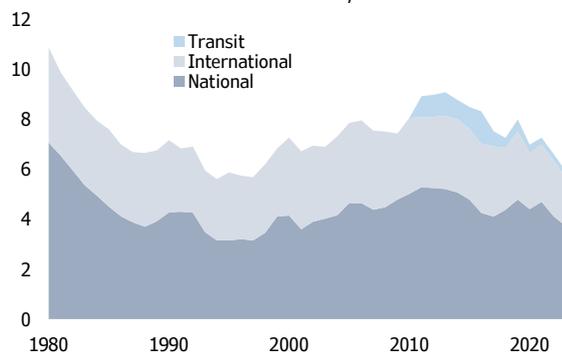
En 2023, le fleuve a permis l'acheminement de 47,3 millions de tonnes de marchandises, pour un total de 5,9 milliards de tonnes-kilomètres. Ce tonnage est en baisse de 11 % sur un an, et les tonnes-kilomètres de 10 %. En tendance, les volumes s'amointrissent depuis 2013. L'activité réalisée en 2023 ne représente ainsi plus que les deux-tiers de l'activité effectuée en 2014 (-27 % pour le tonnage ; -32 % pour les tonnes-kilomètres). En 2023, le fret fluvial a permis d'éviter 1,9 million de poids lourds sur les routes de France, contre 2,1 millions l'année précédente.³

Historique

Les volumes du fret fluvial ont sensiblement diminué au cours des années 1970 et 1980, puis se sont stabilisés dans les années 1990. Le trafic s'est quelque peu repris dans les années 2000 ; une tendance qui s'interrompt toutefois durant les années 2010. Nous sommes depuis dans une période de lente érosion du fret fluvial.

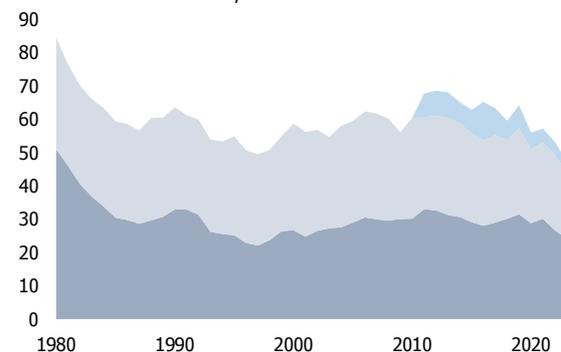
Tonnes-kilomètres du transport fluvial

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES, VNF



Tonnage du transport fluvial

Millions de tonnes. SDES, VNF

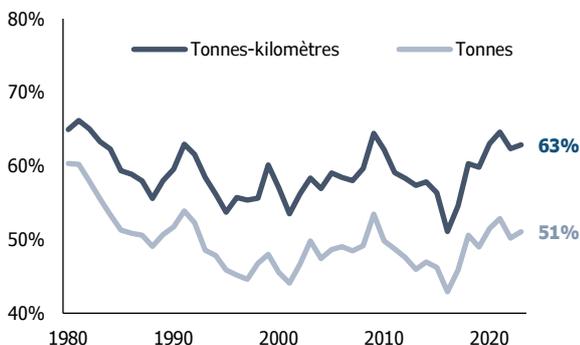


³ En considérant une charge utile moyenne de 24,8 tonnes pour les tracteurs routiers en longue distance (d'après le CNR, la capacité d'empport moyenne de ces véhicules est de 28,3 tonnes et le taux de chargement moyen est de 87,6 %).

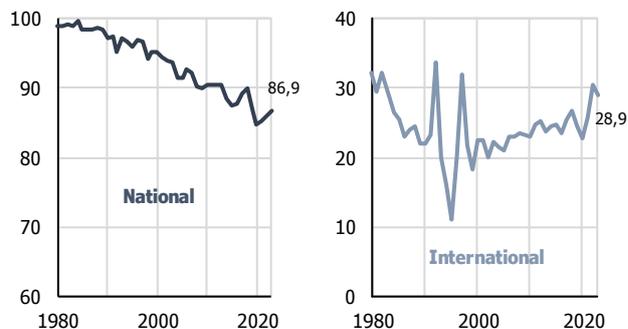
LES BARGES FRANÇAISES ASSURENT SEULEMENT UN TIERS DES TRAJETS INTERNATIONAUX

Les transports fluviaux nationaux sont majoritaires (63 % des tonnes-kilomètres et 51 % du tonnage). Le pavillon français détient 87 % du marché national en 2023, contre plus de 90 % avant 2010 et près de 100 % dans les années 1980. Sur le segment des transports internationaux, les opérateurs fluviaux français n'assurent cependant que 29 % des flux. Cette part augmente néanmoins en tendance.

Part des trajets nationaux dans les transports fluviaux
% des tonnes-kilomètres et du tonnage. SDES, VNF

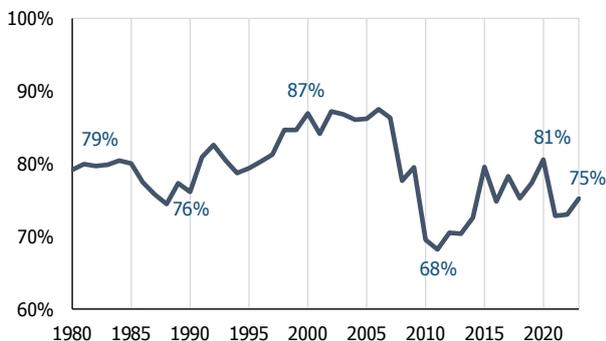


Part de marché du pavillon français
% des tonnes-kilomètres. SDES, VNF



LE COMPTE D'AUTRUI ASSURE LES TROIS QUARTS DES TRANSPORTS FLUVIAUX NATIONAUX

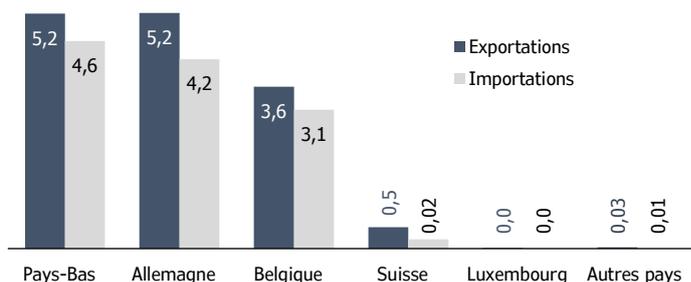
Part du compte d'autrui dans les transports fluviaux nationaux
% des tonnes-kilomètres. SDES



En 2023, 75 % des tonnes-kilomètres fluviales ont été réalisées pour compte d'autrui. Au cours des années récentes, cette part a fluctué entre 75 et 80 %.

LE FRET FLUVIAL INTERNATIONAL SE RÉALISE AVEC LES PAYS-BAS, LA BELGIQUE ET L'ALLEMAGNE

Transport fluvial international de marchandises réalisé en France, par pays
Milliards de tonnes. SDES



L'infrastructure fluviale étant dictée par la géographie naturelle de la France, nos transports fluviaux internationaux (33 % du fret fluvial) se réalisent avec les Pays-Bas (37 %), la Belgique (35 %) et l'Allemagne (25 %).

LES MINERAIS ET PRODUITS AGRICOLES COMPOSENT 60 % DU FRET FLUVIAL

Les minerais, tourbe et autres produits d'extraction représentent à eux seuls le tiers des transports fluviaux de marchandises (32 %). Un autre tiers est constitué de produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche (29 %).

Marchandises des transports fluviaux

Millions de tonnes-kilomètres par division NST. Hors transit et hors fluvio-maritime. 2023. SDES, VNF



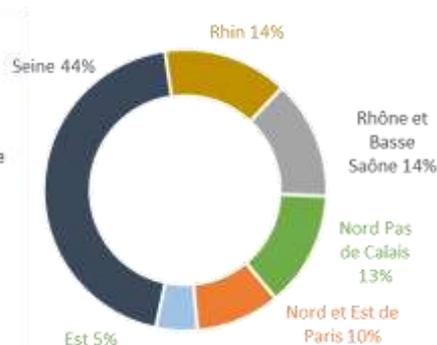
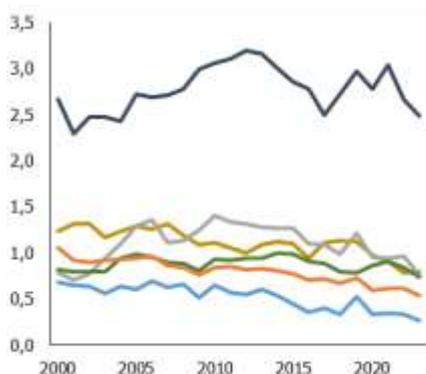
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	1 874	32%
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	1 693	29%
19	Marchandises non identifiées	555	9%
7	Coke et produits pétroliers raffinés	424	7%
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	397	7%
10	Métaux de base, produits métalliques	393	7%
14	Matières premières secondaires ; déchets	175	3%
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	169	3%
9	Autres produits minéraux non métalliques	70	1,2%
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	61	1,0%
16	Équipement pour le transport de marchandises	41	0,7%
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	29	0,5%
5	Textiles, cuir et produits dérivés	24	0,4%
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	14	0,2%
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0,4	0%
12	Matériel de transport	0,3	0%
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	0	0%
15	Courrier, colis		0%
18	Marchandises groupées		0%
20	Autres marchandises n.c.a.		0%

LA SEINE ACCUEILLE PRÈS DE LA MOITIÉ DU FRET FLUVIAL FRANÇAIS

En 2023, 44 % des transports fluviaux de marchandises ont emprunté la Seine. Suivant une période de repli de 2014 à 2017, le trafic séquanien a progressé en tendance de 2018 à 2021. Il s'est cependant replié en 2022 (-12 %) et 2023 (-7 %).

Transport fluvial des principaux bassins

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES, VNF



Fiche 5

Transports intérieurs de marchandises dangereuses



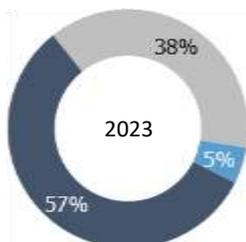
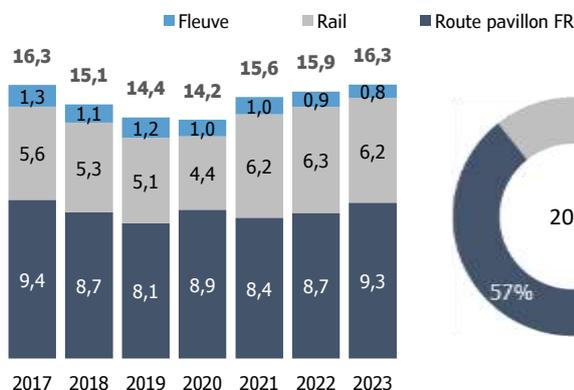
Les transports de marchandises dont les propriétés physiques ou chimiques présentent un risque pour les personnes, les biens ou l’environnement font l’objet d’une réglementation spécifique visant à réduire autant que faire se peut les risques d’accident. Parmi les marchandises concernées se trouvent notamment les matières explosives, inflammables, radioactives, toxiques, corrosives ou polluantes.

4,9 % DES TONNES-KILOMÈTRES CORRESPONDENT À DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Suivant les estimations provisoires du ministère en charge des Transports, les transports intérieurs de marchandises dangereuses se sont élevés à 16,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2023. C’est 2,7 % de plus que l’année précédente. Ce volume représente 4,9 % des tonnes-kilomètres réalisées en France. Si la route reste le premier mode (57 % des tonnes-kilomètres), l’usage du rail est également fréquent (38 %).

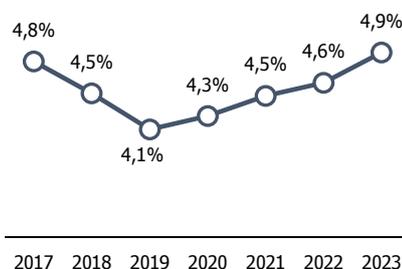
Transports de matières dangereuses

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Part des marchandises dangereuses dans les transports intérieurs

% des tonnes-kilomètres. SDES



Les matières liquides inflammables, qui comprennent les carburants, composent un peu moins de la moitié des transports routiers de marchandises dangereuses (43 %). Viennent ensuite les gaz (12 %).

Répartition des transports routiers TMD par type

Millions de tonnes-kilomètres du pavillon français. 2023 (données provisoires). SDES



30	Matières liquides inflammables	3 964	43 %
20	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	1 077	12 %
99	Matières dangereuses de plusieurs classes	1 061	11 %
90	Autres et objets dangereux divers	1 045	11 %
41	Matières solides inflammables	697	8 %
80	Matières corrosives	678	7 %
51	Matières comburantes	424	5 %
61	Matières toxiques	130	1,4 %
42	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	76	0,8 %
70	Matières radioactives	44	0,5 %
10	Matières et objets explosibles	27	0,3 %
62	Matières infectieuses	19	0,2 %
43	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	18	0,2 %
52	Peroxydes organiques	9	0,1 %
	TOTAL	9 270	100 %

Les matières liquides inflammables composent également un peu moins de la moitié des transports ferroviaires de marchandises dangereuses (44 %). Viennent ensuite les gaz (20 %) et les matières corrosives (12 %).

Répartition des transports ferroviaires TMD par type

En millions de tonnes-kilomètres. 2023. SDES



3	Matières liquides inflammables	2 723	44 %
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	1 229	20 %
8	Matières corrosives	732	12 %
9	Matières et objets dangereux divers	594	10 %
6.1	Matières toxiques	460	7 %
5.1	Matières comburantes	222	4 %
6.2	Matières infectieuses	0	0 %
	Autres	283	5 %
	TOTAL	6 244	100 %

La moitié du trafic fluvial de matières dangereuses se compose de produits pétroliers (51 %). Les produits chimiques en représentent un peu moins d'un tiers (29 %) et les engrais un cinquième (20 %).



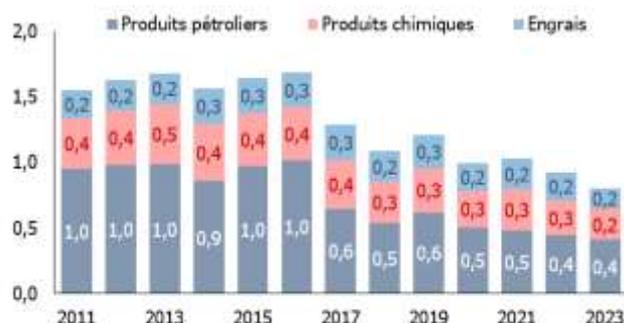
Répartition des transports fluviaux TMD par type

Millions de tonnes-kilomètres. Y compris transit et fluvio-maritime 2023. SDES, VNF

3	Produits pétroliers	412	51 %
8	Produits chimiques	233	29 %
7	Engrais	158	20 %
	TOTAL	804	100 %

Transport intérieur fluvial de marchandises dangereuses

Milliards de tonnes-kilomètres, division NSTR. SDES, VNF



Fiche 6

Transports maritimes de marchandises



Cette fiche présente les volumes manutentionnés dans les ports commerciaux français. A noter que les données du SDES ne permettent pas de distinguer les volumes relevant de transbordements de ceux destinés au marché français.

PLUS DE 300 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSITENT PAR LES PORTS FRANÇAIS

En 2023, les ports français ont traité 326 millions de tonnes de marchandises, tous types de produits confondus. La pandémie de la Covid-19 a engendré une chute des volumes portuaires de 13 % en 2020. La reprise en 2021 (+4 %) et 2022 (+5 %) n'a été que partielle. Ce progressif mouvement de reprise s'est interrompu en 2023, avec un repli du fret portuaire français de 4,5 % relativement à l'année précédente. Les volumes de 2023 s'affichent ainsi en baisse de 9 % relativement au niveau pré-Covid (2019).

Les marchandises en entrée des ports représentent 66 % de l'activité portuaire (215 millions de tonnes en 2023, pour moitié en vrac liquide). Les marchandises en sortie en représentent 34 % (111 millions de tonnes).

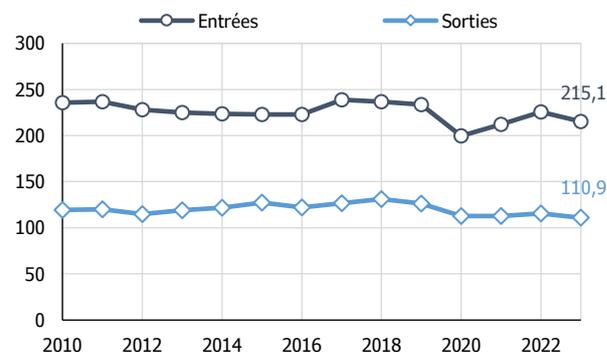
Volumes manutentionnés par les ports français

Millions de tonnes. SDES



Volumes en entrée et en sortie des ports français

Millions de tonnes. SDES

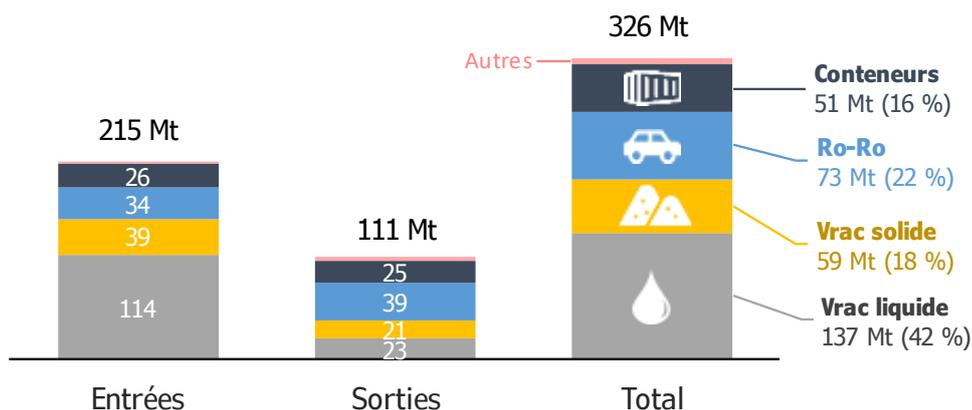


LES CONTENEURS REPRÉSENTENT 16 % DES TONNAGES PORTUAIRES

Les conteneurs représentent 16 % des tonnages portuaires. Du fait des vracs liquides importés, comprenant notamment le pétrole brut et les produits raffinés, le poids relatif des conteneurs se réduit à 12 % en entrée des ports. Les exportations de vrac liquide étant relativement limitées, le poids des conteneurs atteint 22 % en sortie. En 2023, la part des conteneurs dans l'activité portuaire a diminué relativement à l'année précédente.

Activité des ports français par type de marchandises

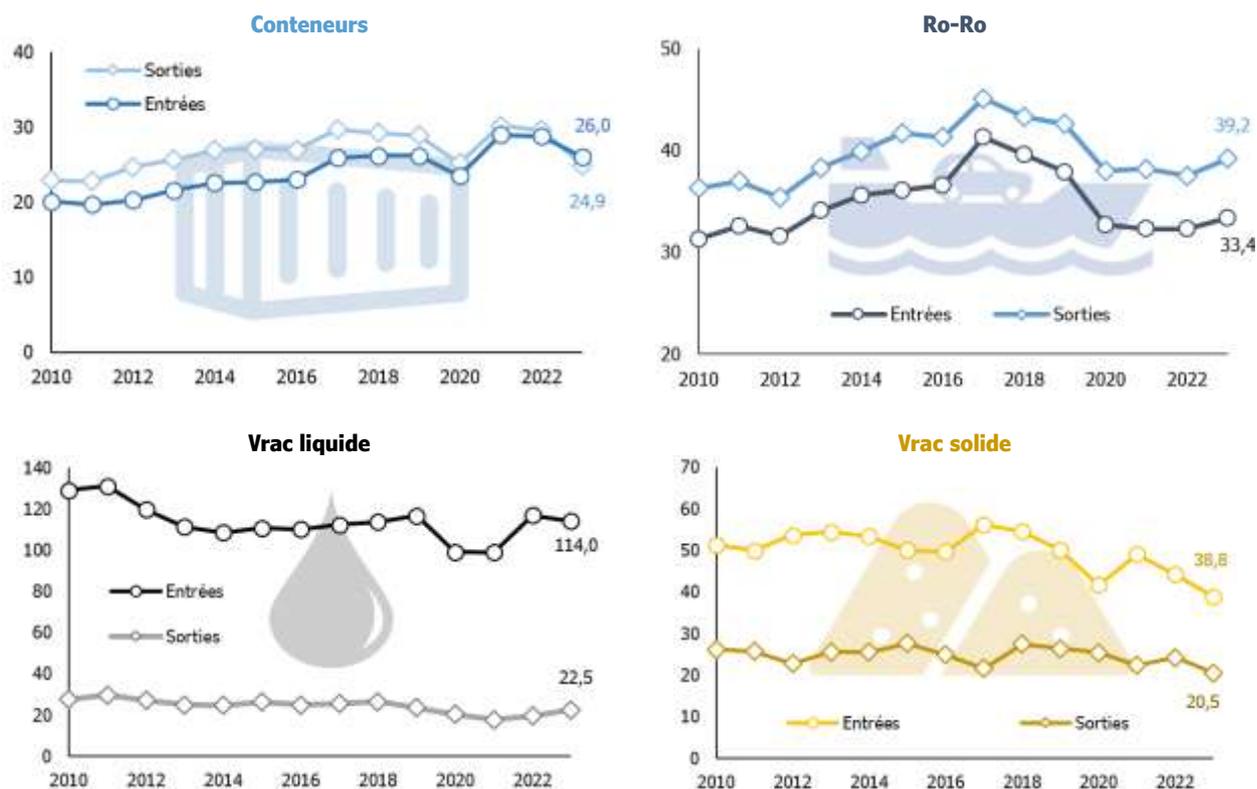
Millions de tonnes. 2023. SDES



Le tonnage conteneurisé manutentionné dans les ports français s'est replié de 12,8 % en 2023. Dans le détail, la baisse est de 9,7 % pour les entrées et de 15,9 % pour les sorties.

Activité des ports français par type de marchandises

Millions de tonnes. 2010-2023. SDES



Marchandises débarquées et embarquées dans les ports français

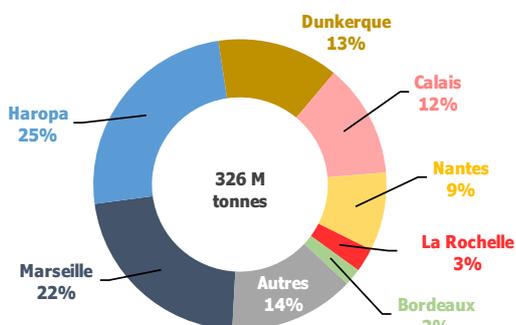
Millions de tonnes. SDES

	2023	var. /2022	var. /2019
Entrées	215	-5%	-8%
Vracs liquides	114	-2%	-2%
dont pétrole brut	48	10%	-6%
dont produits raffinés	32	-8%	-16%
Vracs solides	39	-12%	-22%
Marchandises diverses	63	-3%	-6%
dont conteneurs	26	-10%	-1%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	34	4%	-12%
Sorties	111	-4%	-12%
Vracs liquides	23	15%	-4%
dont pétrole brut	1	67%	-17%
dont produits raffinés	15	21%	-4%
Vracs solides	21	-15%	-22%
Marchandises diverses	68	-5%	-11%
dont conteneurs	25	-16%	-14%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	39	5%	-8%
Ensemble	326	-4%	-9%
Vracs liquides	137	0%	-3%
dont pétrole brut	49	10%	-6%
dont produits raffinés	48	0%	-12%
Vracs solides	59	-13%	-22%
Marchandises diverses	131	-4%	-9%
dont conteneurs	51	-13%	-8%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	73	4%	-9%

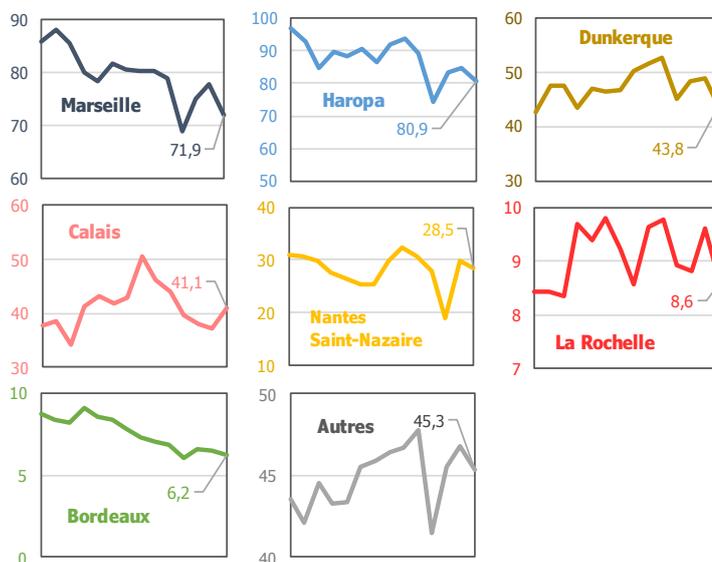
HAROPA : 1^{ER} PORT FRANÇAIS

Tous types de marchandises et conditionnements confondus, Haropa est le premier port de France, avec 25 % des volumes portuaires nationaux en 2023. Il est suivi de près par les ports de Marseille (22 %), à dominante vrac liquide, et du port de Dunkerque (13 %).

Volumes traités dans les ports français, tous types de marchandises



Evolution de **2010 à 2023**

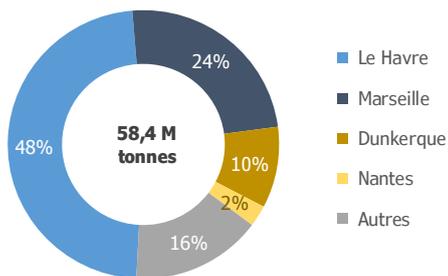


LE HAVRE DOMINE LE SEGMENT DES CONTENEURS

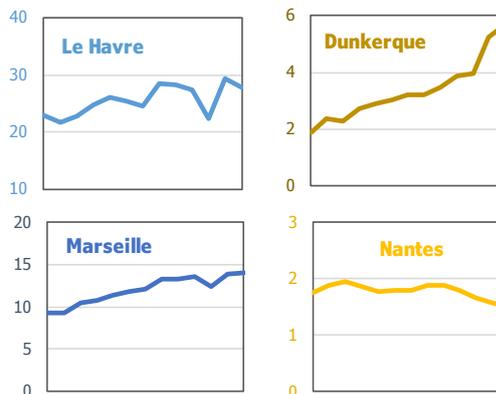
Les ports français ont traité 50,9 millions de tonnes conteneurisées en 2023, un volume en baisse de 13 % relativement à l'année précédente. Ce segment représente 16 % des volumes portuaires (12 % en entrée et 22 % en sortie).

En la matière, le port havrais se démarque avec à lui seul 48 % des volumes nationaux, en 2022. Marseille représente un quart des volumes nationaux (24 %). Avec un peu moins de 6 millions de tonnes conteneurisées en 2022, Dunkerque tient la 3^e marche du podium et affiche depuis plusieurs années un vif dynamisme de son activité conteneurisée.

Volumes traités dans les ports français, conteneurs



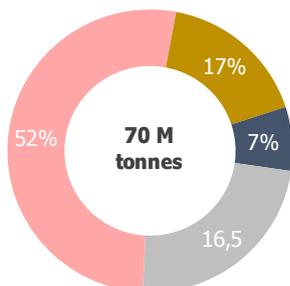
Evolution de **2010 à 2022**



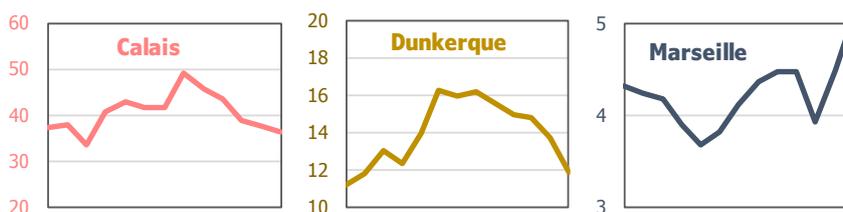
CALAIS DOMINE LE SEGMENT « RO-RO »

En 2022, les voitures et autres véhicules embarqués et débarqués dans les ports français ont représenté un tonnage de 70 millions de tonnes, soit 20 % des volumes globaux. Le port de Calais affiche clairement sa spécialisation : quasiment toute son activité est dédiée aux rouliers (98 %). Il détient à lui seul 52 % des volumes « Ro-Ro » de l'ensemble des ports français.

■ Calais ■ Dunkerque
■ Marseille ■ Autres



Volumes traités dans les ports français, rouliers



Evolution de **2010 à 2022**

HAROPA ET MARSEILLE ARRIVENT 6^e ET 7^e AU CLASSEMENT EUROPÉEN

Les ports de Rotterdam et d'Anvers sont de loin les plus gros ports européens, avec respectivement 400 et 200 millions de tonnes traitées en 2023, hors tare (données provisoires). Trois ports français figurent parmi le top 20 européen : Haropa (6^e position), Marseille (7^e) et Dunkerque (18^e, en baisse de 2 rangs relativement à notre précédent Panorama annuel).

En 2023, la plupart des grands ports européens n'avaient pas renoué avec leurs volumes pré-pandémiques ; et la plupart ont enduré une contraction comparativement à 2022. A cet égard, les ports français ne se démarquent pas.

Activité des principaux ports européens

Millions de tonnes hors tare. SDES, Eurostat

			2023	Var. /2022	Var. /2019
1	Pays-Bas	Rotterdam	402	-6%	-9%
2	Belgique	Anvers	203 (est.)	-6%	-5%
3	Allemagne	Hambourg	100	-4%	-15%
4	Pays-Bas	Amsterdam	81	-15%	-22%
5	Espagne	Algésiras	80	-2%	-12%
6	France	Haropa	76	-4%	-9%
7	France	Marseille	66	-1%	-10%
8	Norvège	Bergen	66	13%	50%
9	Espagne	Valence	62	-3%	-5%
10	Italie	Trieste	57	-11%	-6%
11	Espagne	Barcelone	52	-10%	-6%
12	Italie	Gênes	47	-6%	-5%
13	Grèce	Le Pirée	46	7%	-19%
14	Belgique	Zeebruges	40 (2021)	nc	nc
15	Allemagne	Brême	39	-8%	-18%
16	Espagne	Cartagena	37	3%	10%
17	Pays-Bas	Zeeland Seaports	37	-12%	-6%
18	France	Dunkerque	35	-12%	-17%
19	Suède	Göteborg	35	-13%	-10%
20	Italie	Livourne	30	-14%	-18%
21	France	Nantes Saint-Nazaire	28	-4%	-7%
22	France	Calais	16	8%	-13%

Fiche 7

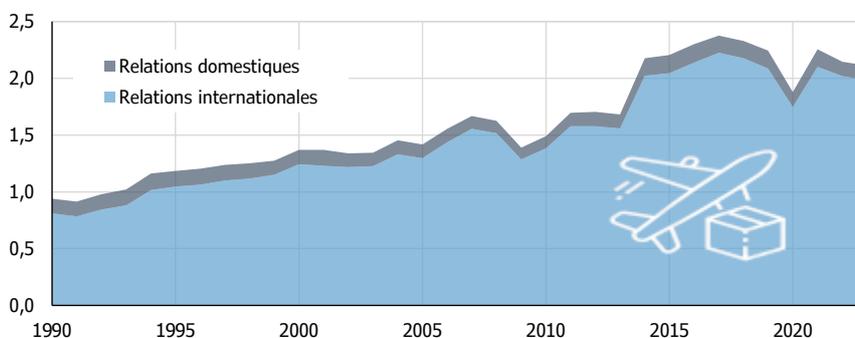
Transports aériens de marchandises



2,1 MILLIONS DE TONNES DE FRET AÉRIEN

En 2023, le fret aérien manutentionné par les aéroports français s'est élevé à 2,1 millions de tonnes ; un volume en baisse de 1,4 % relativement à l'année précédente et encore inférieur à celui de 2019 (-5,6 %). Ce tonnage de 2023 est 11 % inférieur au pic de 2017.

Fret des aéroports français
Millions de tonnes. SDES, DGAC

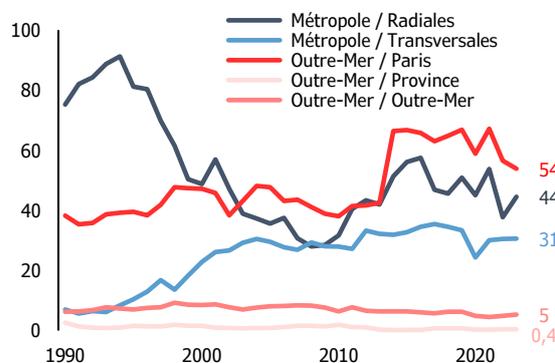
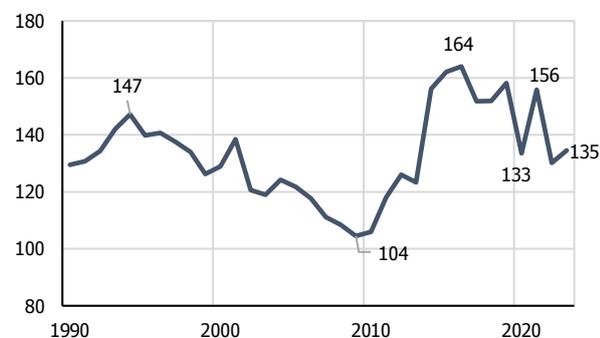


LES RELATIONS DOMESTIQUES NE REPRÉSENTENT QUE 6 % DES VOLUMES

Le marché domestique, outre-mer compris, ne représente que 6,4 % du fret aéroportuaire, avec seulement 134 572 tonnes en 2023. Bien que stable relativement à l'année précédente, cette part s'est tendanciellemeent affaiblie : elle était de 14 % au début des années 1990, de 10 % au début des années 2000 et de 7 % dans les années 2010. Le fret aérien au départ et à l'arrivée de France métropolitaine ne compte que pour 3,5 % des volumes.

Fret aérien de relations domestiques

Milliers de tonnes. SDES, DGAC

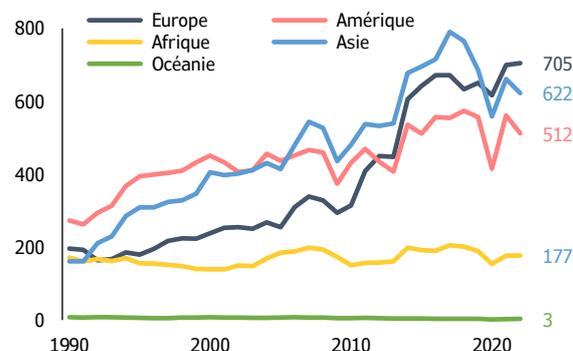
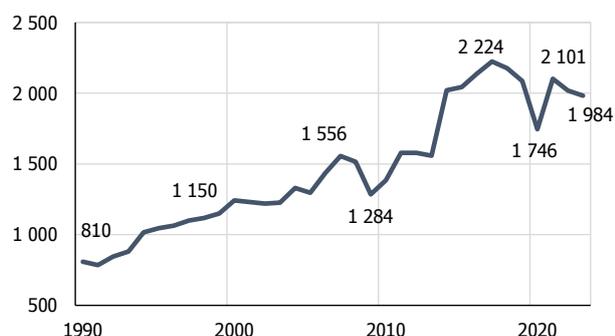


LES RELATIONS INTERNATIONALES REPRÉSENTENT 94 % DU TONNAGE

Avec 1,98 million de tonnes en 2023, un volume en retrait de 1,8 % relativement à 2022, les relations internationales représentent 93,6 % du fret manutentionné par nos aéroports. Le niveau prépandémique des relations internationales n'était toujours pas rattrapé en 2023 (-4,9 % relativement à 2019). Les relations avec l'Asie (-5,9 % relativement à 2019) et l'Amérique (-17,7 %) expliquent cette tendance. A l'inverse, les relations avec l'Europe ont augmenté de 8,2 % entre 2019 et 2023.

Fret aérien de relations internationales

Milliers de tonnes. SDES, DGAC



81 % DU FRET AÉRIEN SE RÉALISE À PARIS CHARLES-DE-GAULLE

81 % du tonnage passe par l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le poids d'Orly n'est que de 3 %, soit un fret comparable à celui de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les aéroports ultramarins comptent pour seulement 3,2 % des volumes.

Fret des aéroports français

Milliers de tonnes. 2023. SDES, DGAC

Paris Charles-de-Gaulle	1 814,3
Paris Orly	67,9
Total Paris	1 882,1

Ajaccio-Napoléon Bonaparte	3,4
Bâle - Mulhouse (2)	60,5
Bastia-Poretta	7,8
Bordeaux Mérignac	10,9
Châlons-Vatry	8,6
Châteauroux-Déols	1,1
Lyon Saint-Exupéry	49,4
Marseille Provence	54,4
Montpellier Méditerranée	1,1
Nantes-Atlantique	11,3
Nice Côte-d'Azur	10,8
Rennes-Saint Jacques	9,8
Toulouse Blagnac	35,1
Autres aéroports de province (3)	5,2
Total province (2) (3)	290,0

Total métropole (2) (3)	2 173,1
--------------------------------	----------------

Cayenne - Félix Éboué	2,3
Martinique - Aimé Césaire	8,5
Nouméa - La Tontouta	3,1
Tahiti - Faa'a	10,4
Pointe-à-Pitre - Le Raizet	11,7
La Réunion - Roland Garros	28,0
Autres aéroports d'Outre-Mer (3)	8,3
Total Outre-Mer (3)	72,2

Total général (2) (3)	2 254,6
------------------------------	----------------

- (1) Embarqués + débarqués ; transit non compris.
- (2) Le trafic binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.
- (3) Les tonnes transportées sur un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptées deux fois.

Fiche 8

Stockage et entreposage

|||||

Le SDES définit un entrepôt ou plateforme logistique (EPL) comme un « bâtiment (ou une partie du bâtiment) fermé et couvert dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Les espaces de stockage extérieurs ne sont pas inclus. Un EPL peut être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique ».

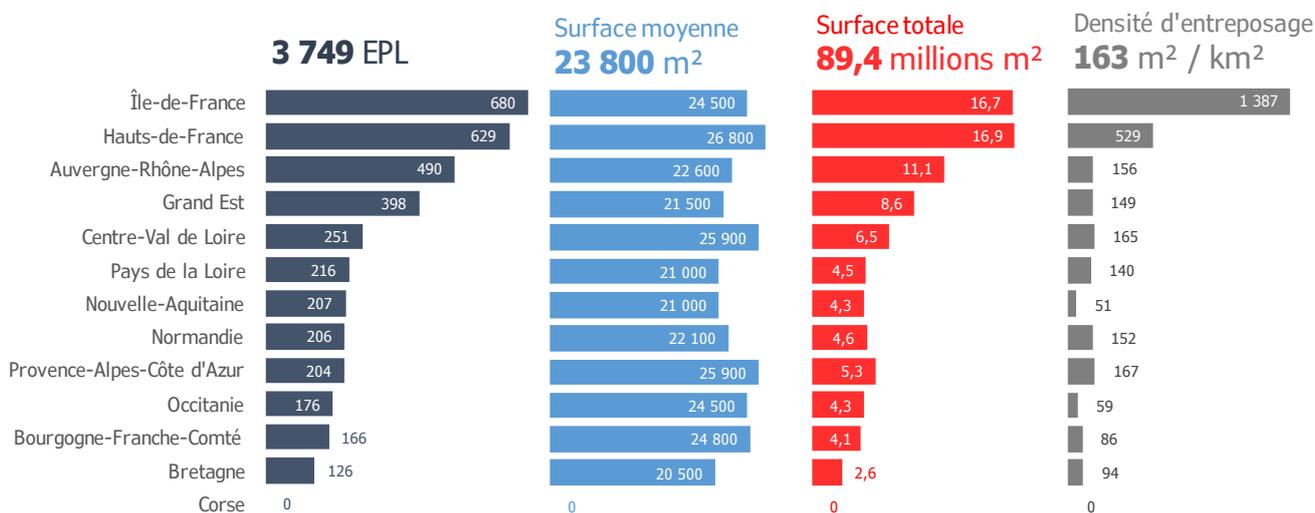
Le SDES a modifié le périmètre de son répertoire 2023 des entrepôts et plateformes logistiques relativement à son répertoire précédent, qui portait sur l'année 2021. Désormais, seuls les bâtiments couverts de 10 000 m² ou plus sont comptabilisés ; alors que le répertoire 2021 comprenait les entrepôts de 5 000 m² et plus, ainsi que les espaces de stockage extérieurs. Par ailleurs, la méthode d'identification a évolué avec l'exploitation de fichiers d'origine administrative et privée (Afilog). Le répertoire 2023 ne peut ainsi être comparé au répertoire 2021.

3 749 ENTREPÔTS ET PLATEFORMES LOGISTIQUES DE PLUS DE 10 000 M²

Le ministère en charge des Transports répertorie 3 749 entrepôts et plateformes logistiques couverts de 10 000 m² ou plus en 2023. Avec une surface moyenne de 23 800 m², ces établissements totalisent une surface de stockage de 89,4 millions de m². La densité d'entreposage en métropole est ainsi de 163 m² par km². L'Île-de-France et les Hauts-de-France se distinguent avec une densité logistique particulièrement élevée (respectivement 1 387 et 529 m² / km²).

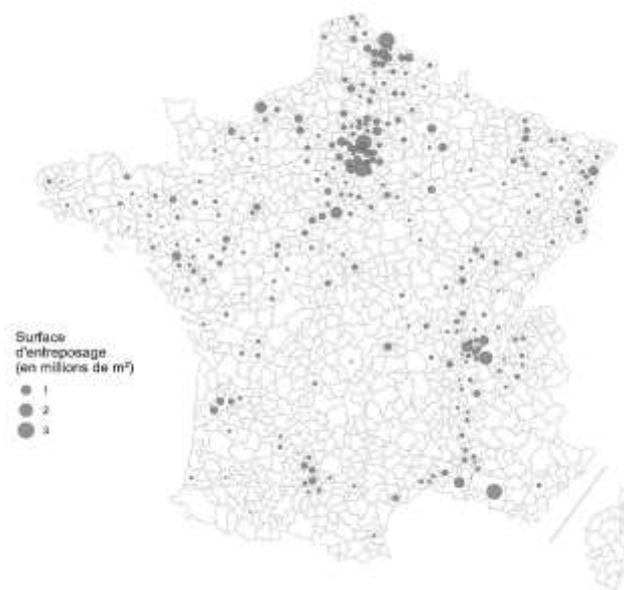
Entrepôts et plateformes logistiques couverts de 10 000 m² et plus

Registre des EPL 2023. SDES



Surface de stockage des EPL de 10 000 m² et plus par EPCI

Registre des EPL 2023. SDES



LES ENTREPÔTS POUR COMPTE D'AUTRUI DÉTIENNENT PLUS DU TIERS DES CAPACITÉS DE STOCKAGE

Entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m² et plus, par secteur de l'entreprise exploitante

Registre des EPL 2023. SDES

	Nombre EPF		Surface moyenne (m ²)		Surface totale (M m ²)	
Entreposage	510	13,6%	32 800	16,7	18,7%	
Transport et autres activités logistiques	922	24,6%	21 800	20,1	22,5%	
Ensemble entreposage et transport	1432	38,2%	25 700	36,8	41,2%	
Industrie	754	20,1%	21 000	15,8	17,7%	
Commerce	1215	32,4%	24 500	29,7	33,3%	
Autres	345	9,2%	16 000	5,5	6,2%	

LES CONSTRUCTIONS D'ENTREPÔTS BAISSENT SIGNIFICATIVEMENT EN 2023 ET 2024

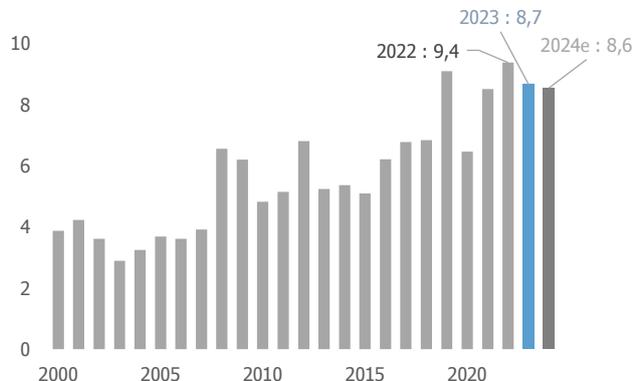
Suivant les données relatives aux permis de construire et aux mises en chantier, centralisées par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires après transmission par les services instructeurs locaux, les autorisations de nouveaux entrepôts sont relativement importantes depuis 2019, avec pour exception l'année 2020 marquée par deux confinements sanitaires rigoureux.

En 2023, 8,7 millions de m² d'entrepôts en projet ont été autorisés (en date de prise en compte par le ministère), soit 23 % de plus que la moyenne décennale. Ce volume est néanmoins en baisse de 7,6 % relativement à 2022. En ordre de grandeur, les autorisations étaient encore nombreuses en 2024, avec un repli de « seulement » 1,3 % sur un an de janvier à septembre.

En 2023, 4,8 millions de m² de surfaces d'entrepôts ont été mises en chantier (en date de prise en compte par le ministère), soit une chute de 23 % relativement à 2022.⁴ En 2024, la contraction se poursuit. Sur les 9 premiers mois de l'année, les surfaces commencées ont reculé de 14 % sur un an (en date de prise en compte). Ce décrochage s'explique à la fois par la détérioration de la conjoncture économique française et par la vive augmentation des taux d'emprunt en 2023.

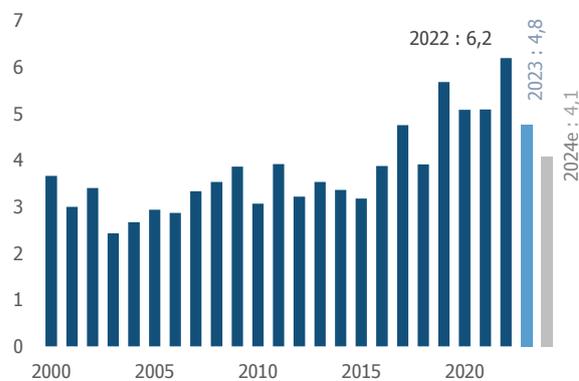
Autorisations de construction d'entrepôts

Millions de m². **Date de prise en compte.** SDES, Sitadel



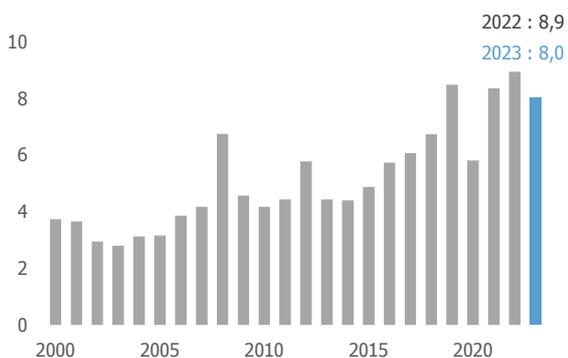
Mises en chantier d'entrepôts

Millions de m². **Date de prise en compte.** SDES, Sitadel



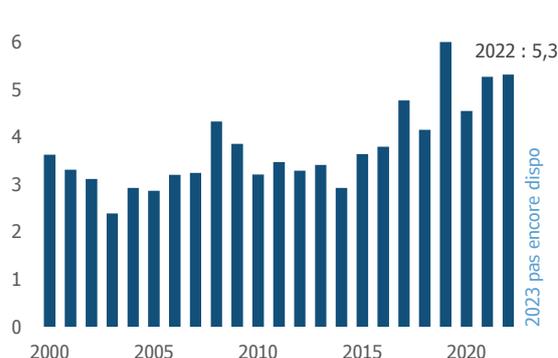
Autorisations de construction d'entrepôts

Millions de m². **Date réelle.** SDES, Sitadel



Mises en chantier d'entrepôts

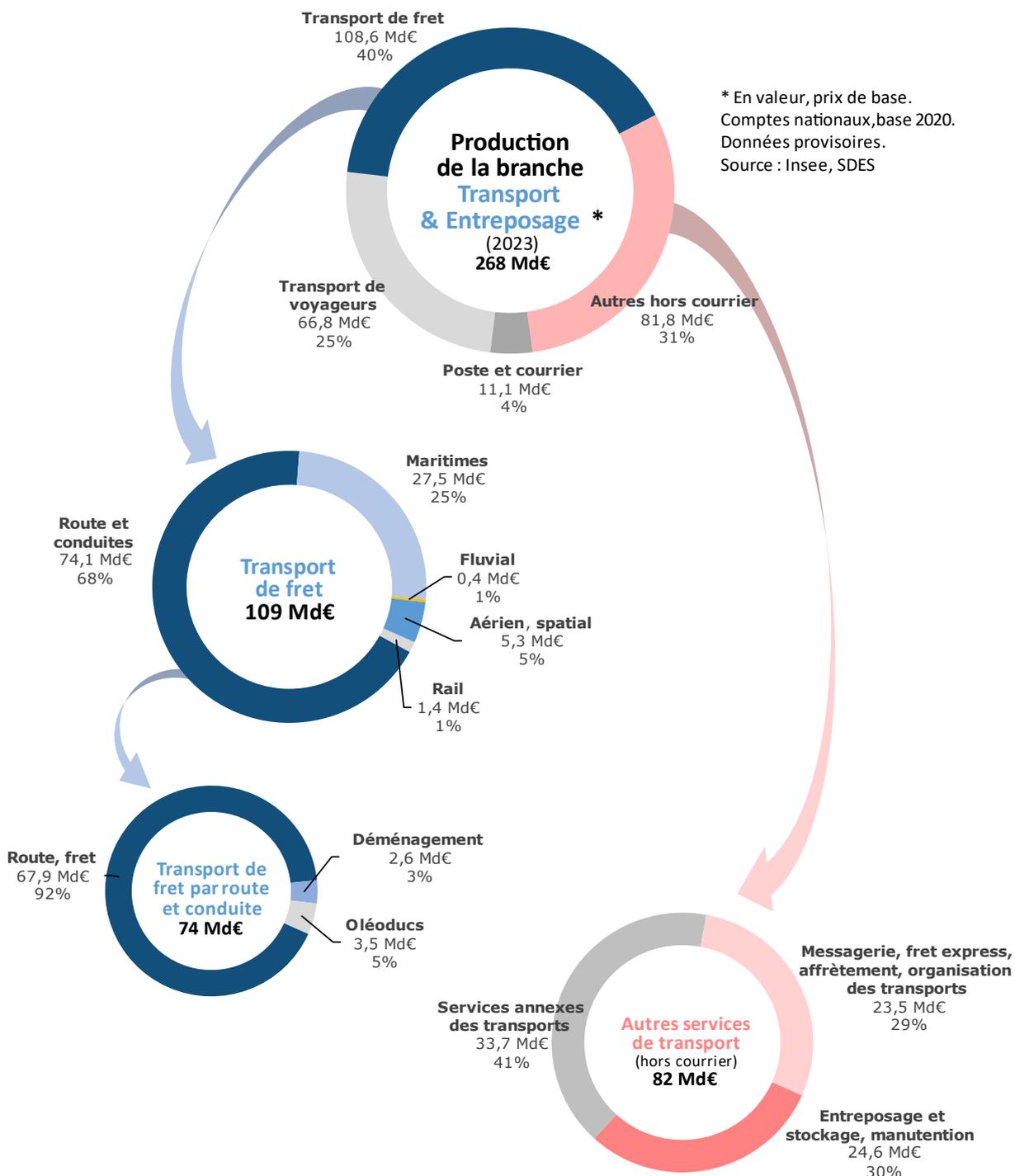
Millions de m². **Date réelle.** SDES, Sitadel



⁴ Les valeurs en date de prise en compte confèrent un aperçu des évolutions des mises en chantier en 2023 et 2024 ; les surfaces commencées en date réelle s'arrêtant à l'année 2022, lors de la rédaction de cette fiche.

Fiche 9

Production & investissements des transports et de la logistique

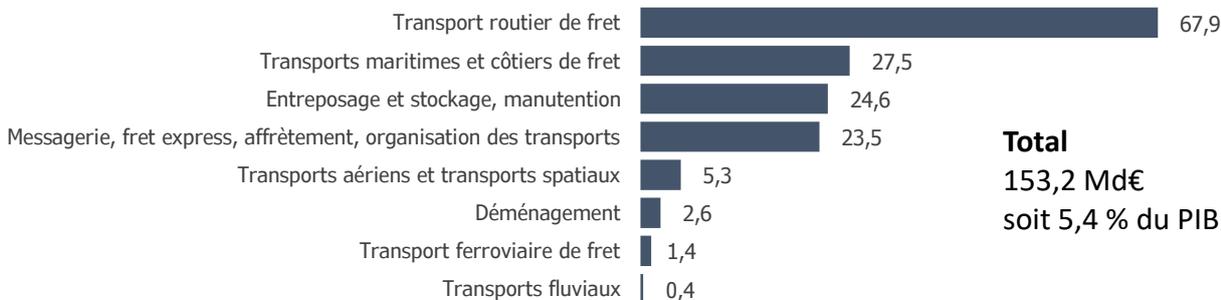


LA PRODUCTION DES TRANSPORTS DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE ÉQUIVAUT À 5,4 % DU PIB

La production des branches du transport de fret, hors conduites, et de la logistique, compte propre et d'autrui confondus, s'est élevée à 153 milliards d'euros en 2023 (en valeur, prix de base). Ce montant équivaut à 5,4 % du PIB français. En volume, cette production a reculé de 1,1 % en 2023 ; alors que le PIB a, lui, progressé de 1,1 %.

Production en valeur des branches transports de fret et logistique

Milliards d'euros courants, prix de base. 2023. Insee, SDES

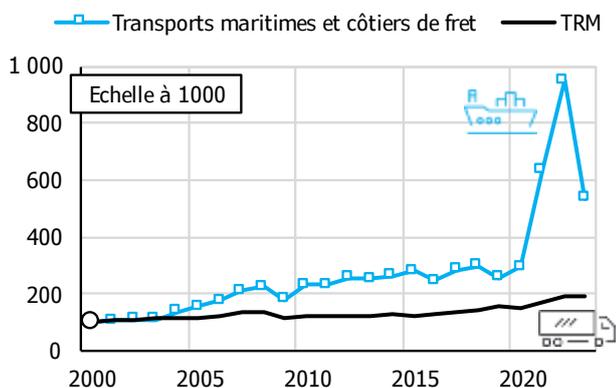


LA PRODUCTION FRANÇAISE DES TRANSPORTS MARITIMES A ÉTÉ EXCEPTIONNELLE EN 2021 ET 2022

Portée par l'envolée des taux de fret maritime internationaux en 2021 et 2022, la production des transporteurs maritimes français a enregistré ces années-ci une exceptionnelle progression en valeur : +117 % puis +50 %. Entre 2019 et 2022, cette production a ainsi été multipliée par 3,7. En 2023, les flux maritimes se maintiennent mais les prix du secteur retombent. En conséquence, la production en valeur a reflué de 44 % en 2023, étant néanmoins encore deux fois supérieure à la production en valeur de 2019.

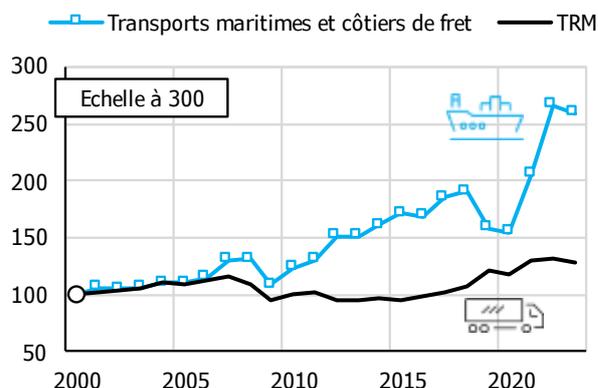
Evolution de la production des branches EN VALEUR

Base 100 = 2000. SDES



Evolution de la production des branches EN VOLUME

Base 100 = 2000. SDES

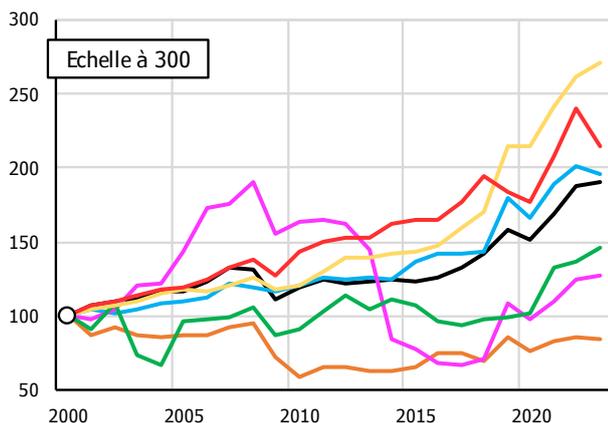


EN 2023 : LES VOLUMES DU TRM BAISSENT ET LES PRIX PROGRESSENT. SA PRODUCTION EN VALEUR S’AFFICHE EN LÉGERE PROGRESSION

Evolution de la production des branches EN VALEUR

Base 100 = 2000. SDES

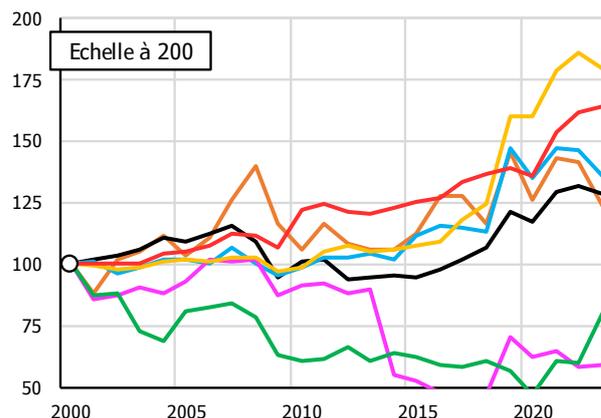
- Transport ferroviaire de fret
- Transports routiers de fret
- Déménagement
- Transports fluviaux
- Transports aériens et transports spatiaux
- Entreposage et stockage, manutention
- Messagerie, fret express, affrètement, orga. des transports



Evolution de la production des branches EN VOLUME

Base 100 = 2000. SDES

- Transport ferroviaire de fret
- Transports routiers de fret
- Déménagement
- Transports fluviaux
- Transports aériens et transports spatiaux
- Entreposage et stockage, manutention
- Messagerie, fret express, affrètement, orga. des transports



Les graphiques de la page suivante présentent :

- les taux de variation annuelle de la production en valeur des branches (courbes en noir) ;
- et la décomposition en effet volume (barres bleues) et en effet prix (barres grises).

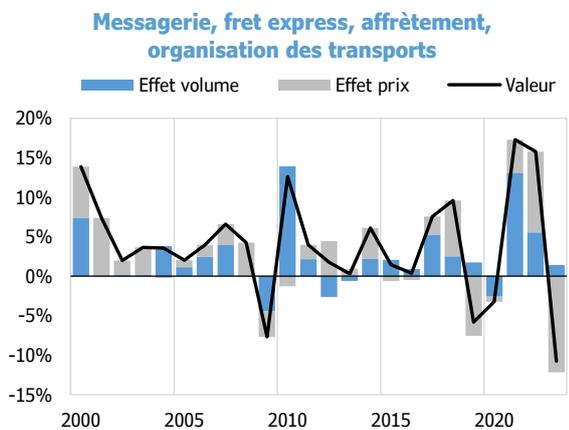
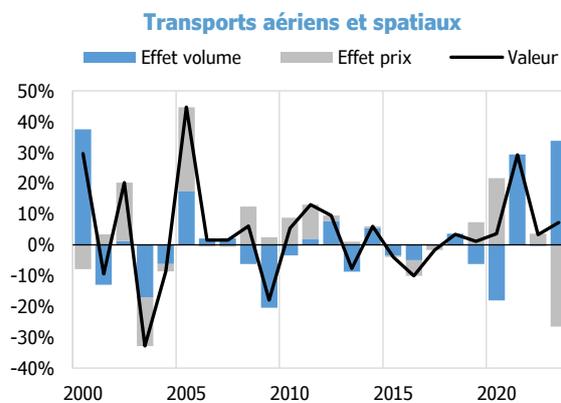
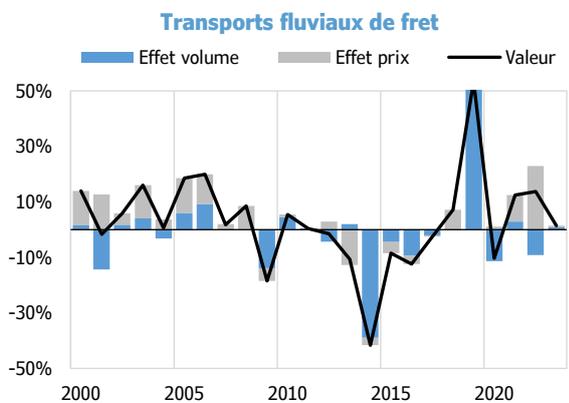
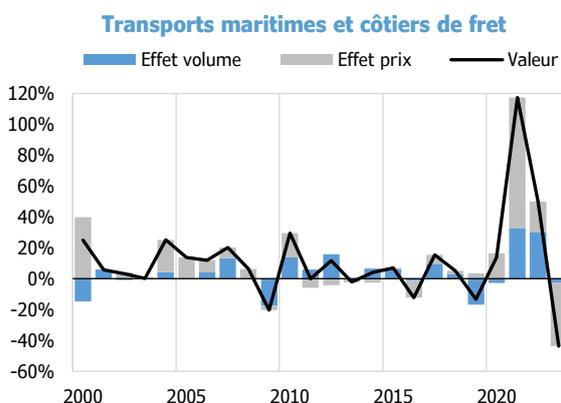
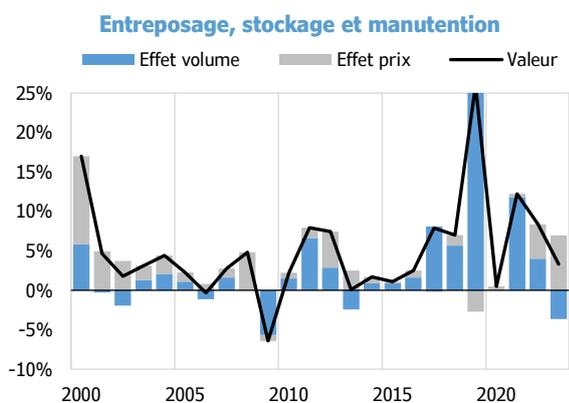
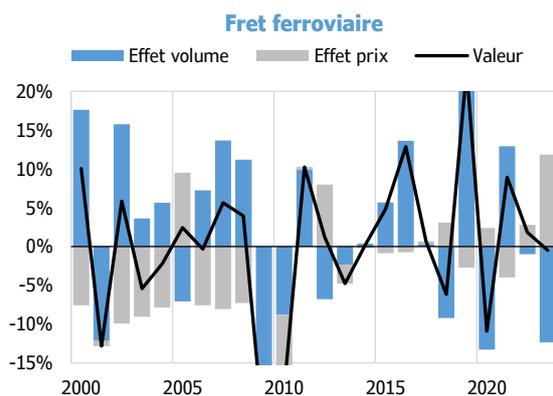
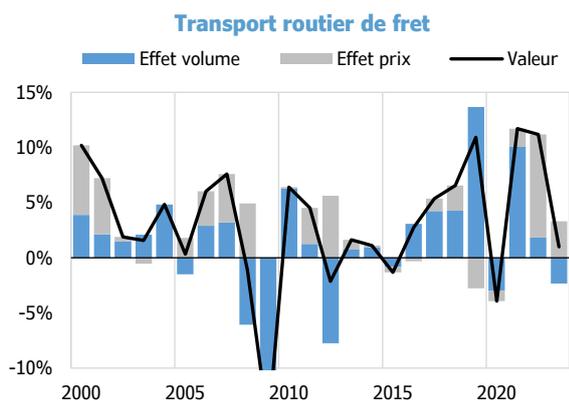
Exemple de lecture avec le TRM en 2023 :

Pour la branche des transports routiers de fret, on observe une production en valeur en hausse de 1 % en 2023, avec une baisse des volumes de 2 % compensée par une hausse des prix de 3 %. L’année précédente, sa production en valeur avait progressé de 11 %, avec un effet prix nettement majoritaire (+9 %) dans un contexte inflationniste généralisé à toutes les activités économiques.

Variation annuelle de la production des branches

Avec distinction entre **EFFET PRIX** et **EFFET VOLUME**

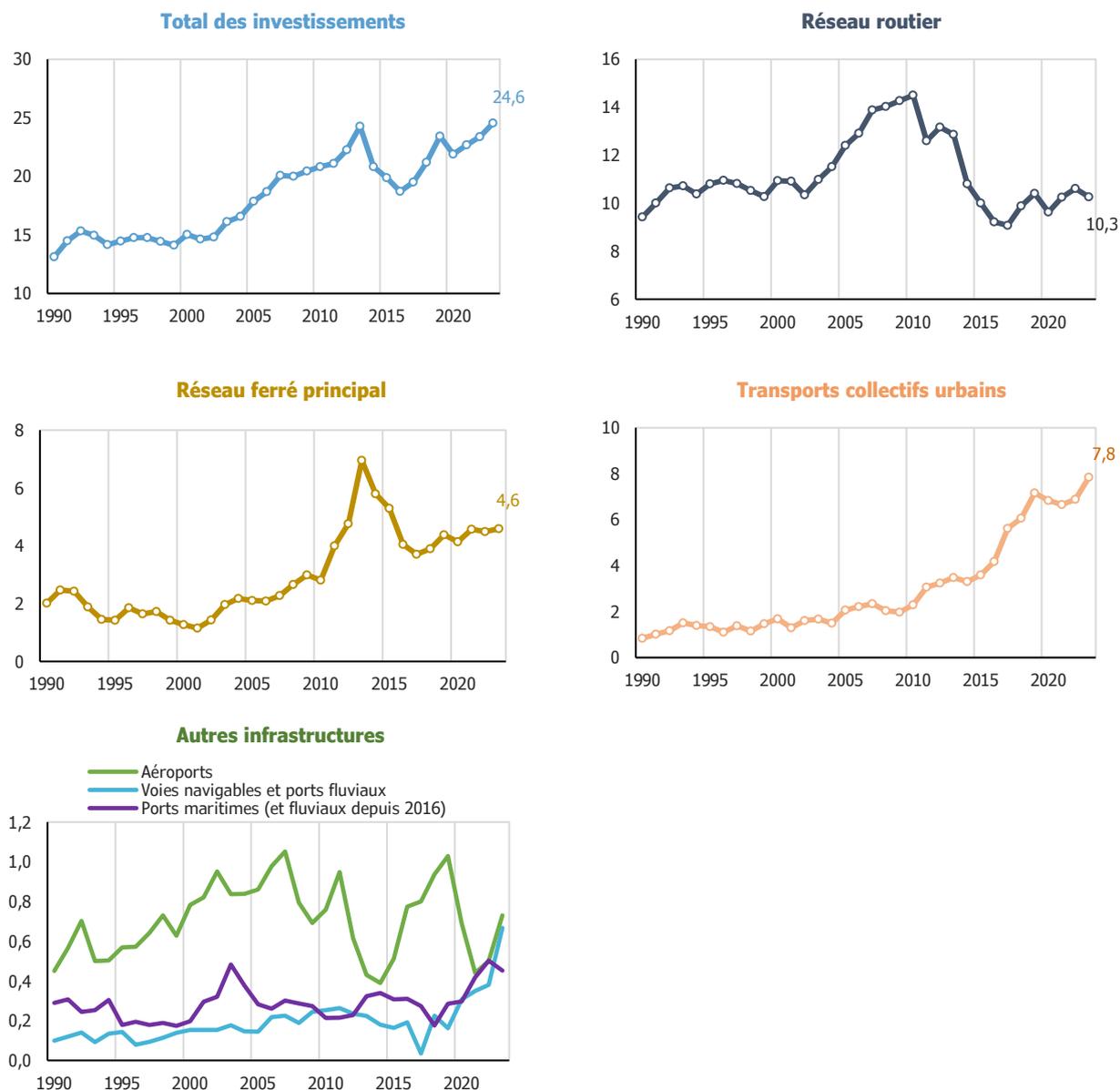
Insee, SDES



LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT S'ÉLÈVENT À PLUS DE 24 MILLIARDS D'EUROS PAR AN

Les investissements dans le réseau routier des dernières années apparaissent faibles comparativement aux historiques, bien que le réseau routier n'ait pas diminué. Dans les années 2000, la route captait 70 % des investissements en infrastructures de transport. Cette part s'est progressivement amoindrie dans les années 2010 jusqu'à atteindre 42 % en 2023. Les investissements dans les transports collectifs urbains se révèlent à l'inverse particulièrement dynamiques depuis 2015.

Investissement en infrastructures de transport
Milliards d'euros constants. SDES



Investissement en infrastructures de transport en 2023

Milliards d'euros et variation en pourcentage depuis 2022, 2019 et 2013. SDES

	2023 p	Var. /2022	Var. /2019	Var. /2013
Réseau routier	10,27	-3%	-1%	-20%
Réseau non concédé	9,20	1%	2%	-19%
<i>dont réseau départemental et local</i>	7,57	-3%	-6%	-21%
<i>dont réseau national</i>	1,64	29%	72%	21%
Réseau concédé	1,06	-31%	-24%	-29%
Réseau ferré principal	4,59	2%	5%	-34%
Réseau grande vitesse	0,31	-10%	-43%	-92%
Réseau principal hors LGV	4,28	3%	12%	35%
Transports collectifs urbains	7,85	14%	10%	126%
Réseau ferré Île-de-France	1,16	5%	-10%	36%
RATP	1,42	9%	-3%	88%
Société des grands projets	3,46	21%	44%	4917%
Transports collectifs urbains de province	1,81	12%	-9%	0%
Autres infrastructures	1,85	34%	25%	89%
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	0,45	-10%	58%	40%
Aéroports	0,73	46%	-29%	70%
Voies navigables et ports fluviaux	0,67	75%	309%	198%
Total des investissements	24,56	5%	5%	1%

Fiche 10

Démographie des entreprises

|||||

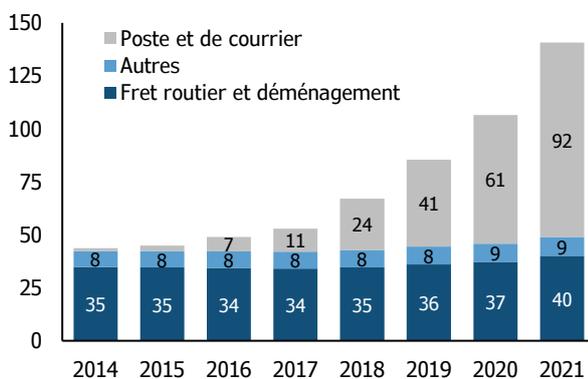
Les données sur la démographie des entreprises ont été révisées par l'Insee suivant le déploiement du nouveau Système d'Information de la Démographie des Entreprises (SIDE) qui remplace l'ancien Répertoire des Entreprises et des Etablissements (REE). Un historique des données, remontant à l'année 2014, a été recalculé suivant le nouveau référentiel. Pour plus d'information : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s2120>

PLUS DE 140 000 ENTREPRISES DANS LES SECTEURS DES TRANSPORTS DE FRET, DE LA LOGISTIQUE ET DE POSTE-COURRIER

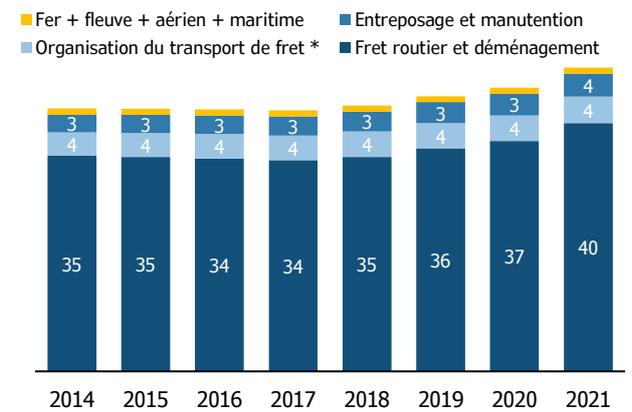
Au 31 décembre 2021, l'Insee dénombrait 140 736 entreprises appartenant aux secteurs du transport de fret (tous modes confondus, hors oléoducs), des activités de poste et de courrier, des services d'entreposage et de manutention. Les activités de poste et de courrier concentraient à elles seules 91 736 entreprises. Ce segment a connu une progression exponentielle entre 2014 et 2021, portée par une vague de micro-entrepreneurs. Les entreprises du transport routier de fret et de déménagement étaient quant à elles 40 047 en 2021. Cette démographie est en progression constante depuis 2018, signe d'un vif esprit entrepreneurial dans le secteur.

Démographie des entreprises

En milliers. Insee, SDES



Hors poste et courrier



* dont messagerie, fret express et affrètement

Stock au 31 décembre 2021 (et variation sur un an)

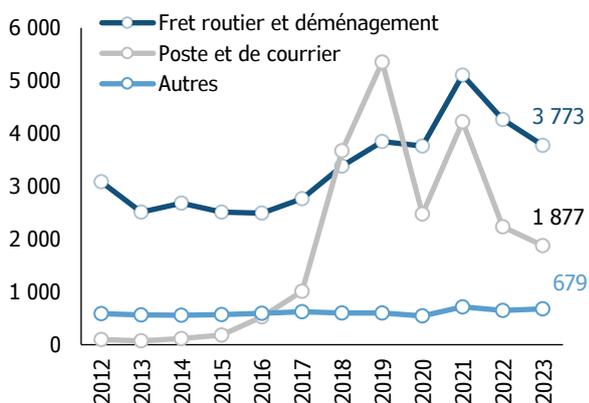
Ensemble	140 736	(+34 150)
TRM et déménagement :	40 047	(+2 882)
Fret fluvial :	668	(-19)
Fret maritime :	216	(+25)
Fret aérien et spatial :	56	(+3)
Fret ferroviaire :	32	(+0)
Entreposage et manut. :	3 711	(+213)
Orga. transport de fret :	4 270	(+131)
Poste et courrier :	91 736	(+30 915)

DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES SOUTENUES

Plus de 6 300 nouvelles entreprises ont été enregistrées en 2023, hors micro-entreprises. Hors poste et courrier, il y a eu 4 500 nouvelles entreprises, dont 3 773 relèvent des transports routiers de marchandises et des services de déménagement. Les créations d'entreprises TRM en 2023 sont en baisse relativement à 2021 et 2022. Elles se maintiennent néanmoins à un niveau encore honorable comparativement aux historiques antérieurs.

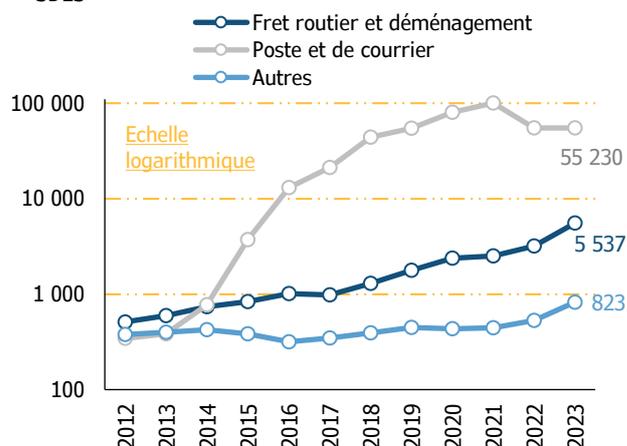
Il y a eu plus de 61 590 nouvelles micro-entreprises enregistrées en 2023. Il s'agit à 90 % d'activités de poste et de courrier. Qu'il s'agisse de créations hors micro-entreprises ou de micro-entreprises, l'essor des activités de poste et de courrier est un phénomène amorcé dans la seconde moitié des années 2010, impulsé par le développement des plateformes de livraison de repas à domicile (Uber Eat en 2015, Deliveroo en 2016, suivis de beaucoup d'autres ; les micro-entrepreneurs de ces plateformes s'enregistrent sur le code APE « 53.20Z – Autres activités de poste et de courrier »).

Créations d'entreprises du transport de marchandises et de la logistique hors micro-entreprises SDES



* 2023 = provisoire

Créations de micro-entreprises SDES



LES DÉFAILLANCES REMONTENT ENCORE EN 2023 ET 2024

Grâce aux aides gouvernementales instituées en 2020 et 2021 pour permettre aux entreprises de résister aux effets économiques des restrictions sanitaires, les défaillances étaient au plus bas ces années-ci. Elles sont logiquement remontées en 2022 et 2023. La Banque de France a dénombré près de 1 500 défaillances dans le TRM et les services de déménagement en 2023, en compte moins de 700 en 2021 et 2020 et moins de 1 200 en 2019. En 2024, la vague de défaillances dans le secteur s'est accentuée.

Défaillances d'entreprises TRM et de déménagement Banque de France, SDES

Banque de France, SDES



* 2022 et 2023 = provisoires

Défaillances dans les autres secteurs en 2023

- Activités de poste et de courrier : 79
- Organisation des transports de fret : 77
- Entreposage et manutention : 35
- Fret ferroviaire + fluvial + maritime + aérien : 6

Emplois des transports de marchandises et de la logistique

|||||

Nous présentons ici les données d'emploi consolidées par le SDES à partir des statistiques de l'Insee, de l'Urssaf et de la Dares.

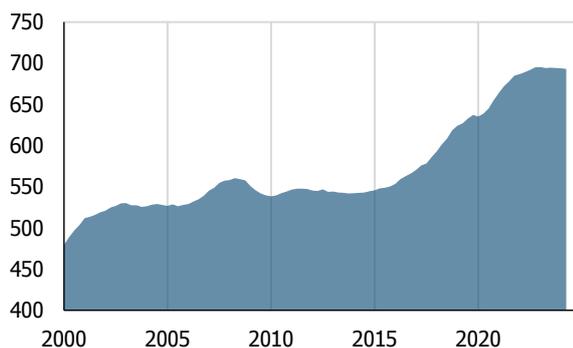
LA LOGISTIQUE EMPLOIE EN FRANCE ENVIRON 2 MILLIONS DE PERSONNES, COMPTES D'AUTRUI ET PROPRE CONFONDUS

Les activités de transports de marchandises et de logistique, en compte d'autrui et en compte propre, emploient approximativement 2 millions de personnes en France. Pour l'année 2021, Pôle emploi, renommé depuis France Travail, a dénombré 2,13 millions d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique.⁵

PRÈS DE 700 000 SALARIÉS DANS LES ENTREPRISES DU TRM, DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE

Les entreprises des transports routiers de marchandises, de l'organisation des transports de fret, de la manutention et de la logistique employaient ensemble 693 100 salariés fin juin 2023. Cet effectif s'est réduit de 1 100 postes relativement à l'été 2022, avec dans le détail une progression en manutention et entreposage (+2 900 postes, +2 %) contrebalancée par une érosion en transport routier de marchandises (-4 200 postes, -1 %).

Effectifs salariés du transport routier de fret, de l'organisation des transports de fret et de la logistique
En milliers. Jusqu'à juin 2024. SDES



Depuis juin 2019, soit avant la crise sanitaire, les créations nettes d'emplois salariés de ces secteurs s'élèvent à près de 66 000 postes, soit une hausse d'effectifs de 10,5 % ; avec, 34 500 postes en plus en transport routier de fret, 22 800 en manutention et entreposage, 8 600 en organisation des transports de fret (messagerie, fret express, affrètement). Pour comparaison, sur cette même période, l'emploi salarié français, tous secteurs confondus et hors intérim, a progressé de 7,2 %.

⁵ <https://www.francetravail.org/accueil/actualites/infographies/le-transport-et-la-logistique-un-secteur-en-pleine-mutation.html?type=article>

La grande majorité des emplois des transport de fret et de la logistique réside dans les entreprises de transports routiers et les services de déménagement, avec 429 445 salariés fin 2023. Les services de l'organisation des transports de fret employaient 120 640 salariés fin 2023, dont 38 894 en messagerie et fret express. Les entreprises de l'entreposage et de la manutention en employaient 146 304. Enfin, les effectifs sont plus modestes dans le fret aérien (4 780) et le fret maritime et fluvial (8 044).



PLUS DE 20 000 EMPLOIS NON SALARIÉS DANS LE TRM

Au 31 décembre 2021, il y avait 20 364 travailleurs non-salariés dans le secteur du transport routier de marchandises (déménagement compris). Bien cet effectif ait augmenté relativement à 2019-2020, celui-ci demeure en deçà des effectifs du début des années 2010 (près de 22 000). Parmi ces travailleurs non-salariés, la proportion de micro-entrepreneurs ne cesse d'augmenter (16,9 % fin 2021, contre 12 % en 2019 et 5 % en 2015).

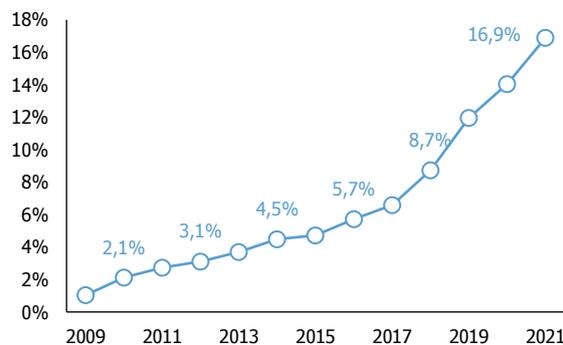
Effectifs non-salariés du transport routier de marchandises et des services de déménagement

Au 31 décembre. SDES



Part des micro-entrepreneurs parmi les non-salariés

En % des non-salariés



19 % DE FEMMES DANS LES ENTREPRISES DU TRANSPORT DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE

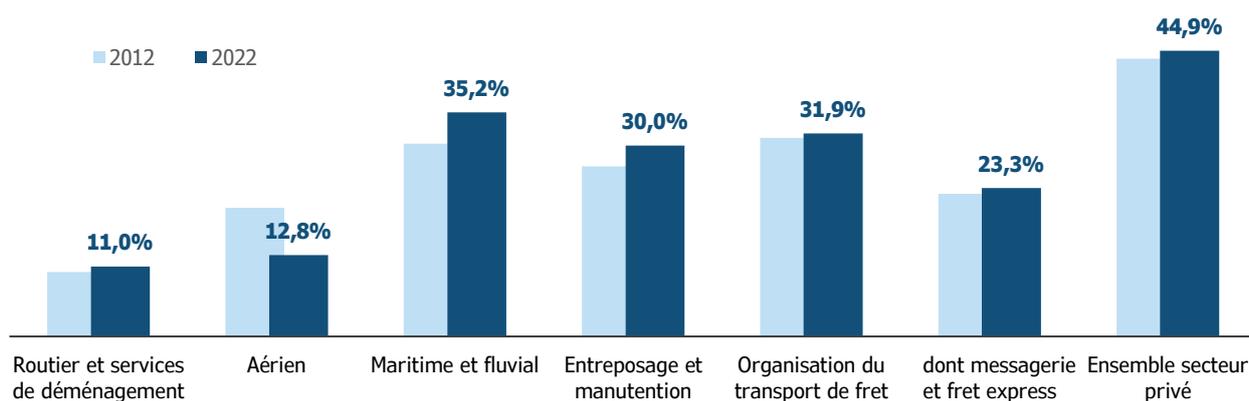
Plus de 133 000 femmes étaient dénombrées fin 2022 parmi les salariés des entreprises du transport de marchandises et de la logistique. Elles constituaient 11 % des effectifs des transports routiers et un tiers dans l'entreposage et la manutention (30 %) et dans l'organisation des transports (32 %).

Elles sont rares parmi les conducteurs : 4 % en TRM et 1 % seulement en déménagement, d'après les données de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL, rapport 2023).

La féminisation du secteur progresse lentement et est encore éloignée du taux de féminisation du salariat français privé (45 %).

Féminisation des secteurs du transport de fret et de la logistique

% de femmes dans l'emploi salarié. SDES



Fiche 12

Comptes de résultat sectoriels

|||||

Cette fiche présente les données de la base Insee-Esane, portant sur les statistiques comptables structurelles des entreprises, par sous-classe de la nomenclature française des activités économiques (NAF). Les données portent sur l'année 2022. Les chiffres d'affaires sont exprimés en millions d'euros. Les ratios permettent aux entreprises de se comparer à leur référence sectorielle.

Sous-classes NAF	4920Z	4941A	4941B	4941C	771ZZ	494ZZ	5020Z	5040Z	5121Z	5210A	5210B	5224A	5224B	5229A	5229B	
Activités	Transports ferroviaires de fret	Transports routiers de fret interurbains	Transports routiers de fret de proximité	Location de camions avec chauffeur	Location et location-bail de camions	Services de déménagement	Transports maritimes et côtiers de fret	Transports fluviaux de fret	Transports aériens de fret	Entreposage et stockage frigorifique	Entreposage et stockage non frigorifique	Manutention portuaire	Manutention non portuaire	Messagerie, fret express	Affrètement et organisation des transports	
Nombre d'entreprises	19	16 589	19 676	670	692	1 729	153	641	S	197	1 655	86	534	454	2 905	
Effectifs salariés	ETP	S	232 889	139 047	23 848	4 373	12 420	10 268	1 553	S	3 642	55 414	6 282	2 280	27 985	83 761
	Moyenne annuelle	S	237 689	145 568	24 212	4 452	13 345	10 713	1 613	S	3 877	60 186	6 964	2 485	29 603	94 204
	au 31 déc.	S	242 644	150 191	24 376	4 634	12 921	11 023	1 603	S	4 243	62 792	7 544	2 529	30 009	95 584
Chiffre d'affaires HT	Total	146	39 396	17 981	3 378	1 156	1 593	S	406	734	698	10 811	1 819	363	7 754	31 800
	Export en % du total	29%	10%	3%	3%	7%	17%	S	27%	1%	7%	20%	3%	6%	22%	35%
En % du CA	Valeur ajoutée	22%	32%	37%	38%	53%	43%	S	45%	51%	41%	41%	40%	43%	22%	20%
	Frais de personnel	29%	27%	32%	31%	19%	35%	S	25%	39%	27%	28%	30%	31%	18%	15%
	EBE	-2%	5%	4%	6%	33%	6%	S	19%	11%	11%	12%	8%	10%	3%	4%
	CAF	-4%	4%	3%	5%	32%	S	S	19%	S	10%	11%	6%	9%	2%	3%
	RCAI	-1,8%	3,5%	2,2%	2,8%	4,9%	6,5%	S	12,4%	8,3%	6,2%	8,6%	10,5%	4,7%	13,1%	3,0%
	Résultat net comptable	-3,2%	3,3%	2,4%	2,8%	2,6%	8,2%	S	14,5%	7,7%	5,8%	8,5%	7,8%	4,4%	10,8%	4,5%
	Investissements corporels bruts hors apports	2%	5%	4%	7%	40%	S	S	S	7%	11%	9%	7%	6%	3%	1%

ETP = Equivalent temps plein. **EBE** = Excédent brut d'exploitation.

CAF = Capacité d'autofinancement. **RCAI** = Résultat courant avant impôt. **S** = secret statistique

Pour comparaison, nous affichons ici les valeurs pour une sélection de « macro-secteurs » (niveau « section » de la NAF). Cette comparaison souligne la singulière faiblesse des marges dégagées en transports routiers de marchandises.

NAF	C	F	G	H	I	J	K	L	MN	
Activités	Industrie manufacturière	Construction	Commerce - réparation d'automobiles et de motocycles	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités auxiliaires de services financiers et d'assurance	Activités immobilières	Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	
Nombre d'entreprises	250 749	564 575	725 952	187 756	288 934	197 967	150 186	279 277	959 970	
Effectifs salariés	ETP	2 882 296	1 600 511	3 003 639	1 281 653	1 021 494	908 226	213 978	241 752	2 865 393
	Moyenne annuelle	3 066 893	1 688 392	3 351 648	1 399 059	1 224 293	957 956	230 704	262 892	3 226 674
	au 31 déc.	3 121 012	1 697 447	3 466 078	1 422 233	1 215 106	971 907	237 551	268 561	3 182 472
Chiffre d'affaires HT	Total	1 198 759	388 144	1 664 320	285 934	121 727	246 929	79 519	96 391	405 246
	Export en % du total	42%	2%	11%	30%	2%	16%	0,1	1%	12%
En % du CA	Valeur ajoutée	24%	31%	16%	42%	42%	44%	0,4	51%	52%
	Frais de personnel	16%	24%	10%	24%	33%	31%	0,3	16%	40%
	EBE	7%	6%	4%	17%	8%	12%	0,1	28%	11%
	CAF	10%	7%	5%	17%	7%	0,0	0,4	29%	0,2
	RCAI	8,1%	7,3%	4,8%	13,6%	2,8%	-13,6%	37,4%	11,6%	15,9%
	Résultat net comptable	6,7%	6,2%	3,9%	13,6%	4,1%	NC	44,6%	19,6%	16,1%
	Investissements corporels bruts hors apports	4%	4%	2%	11%	10%	0,1	0,1	0,5	7%

Fiche 13

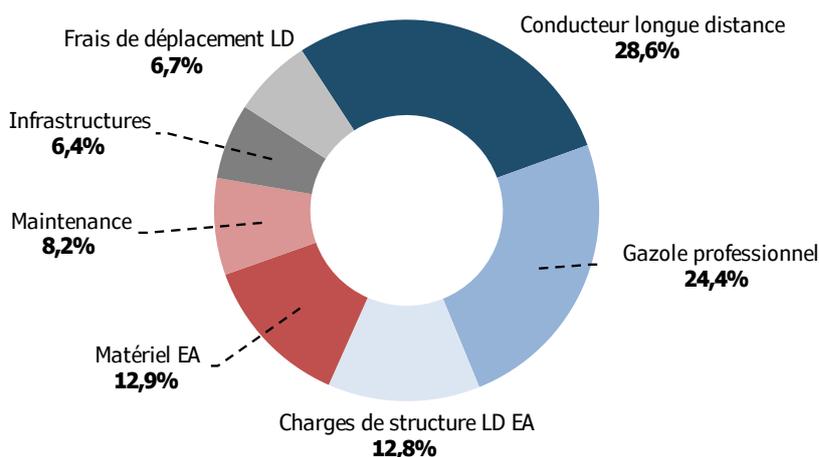
Les coûts du TRM en ensemble articulé exploité en longue distance

|||||

Le Comité national routier (CNR) établit un référentiel de prix de revient sur la base d'une enquête auprès des entreprises françaises du transport routier de marchandises. Ce référentiel s'appuie, d'une part, sur une reconstitution des conditions moyennes relatives à l'exploitation des véhicules et à l'emploi du personnel de conduite ; et, d'autre part, sur les composantes des coûts fixes et kilométriques. Ces données permettent aux entreprises de se comparer à des références sectorielles.

Les données ici présentées sont celles d'un véhicule en ensemble articulé, propulsé au diesel et exploité en longue distance. Les conditions économiques correspondent à celles de décembre 2023.

STRUCTURE DES COÛTS



CONDITIONS D'EXPLOITATION

Kilométrage annuel par véhicule	107 600 km/an	
Nombre de jours d'exploitation par an	226,2 jours	
Vitesse moyenne	67,1 km/h	
Taux de parcours en charge	85,6 %	
Capacité de chargement	28,3 tonnes	
Taux de chargement sur parcours en charge	87,6 %	
Temps d'attente 1 chargement + 1 déchargement	3,19 heures	
Ratio véhicule tracté / véhicule moteur	1,5	
Durée de conservation :	Véhicule moteur	6,5 ans
	Véhicule tracté	11,7 ans

CONDITIONS D'EMPLOI DU PERSONNEL DE CONDUITE

Nombre d'heures de temps de service par jour d'exploitation d'un véhicule	9,9 heures
---	-------------------

Pour un conducteur à temps plein

Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	206 heures
% de temps de conduite dans le temps de service	74,1 %
Nombre de jours d'activité par an	219,2 jours
Temps de service annuel	2 120 heures
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	1,03

Pour un conducteur à temps partiel

Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	181,9 heures
% de temps de conduite dans le temps de service	81,7 %
Nombre de jours d'activité par an	86,8 jours
Temps de service annuel	835 heures
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	0,076

COMPOSANTES DU COÛT KILOMÉTRIQUE DU VÉHICULE

Consommation moyenne aux 100 km	30,3 litres
Prix du gazole hors TVA par litre en cuve après remboursement partiel TICPE	1,2516 €
Part de l'approvisionnement en cuve	59,9 %
Prix du gazole hors TVA par litre à la pompe après remboursement partiel TICPE	1,3026 €
Part de l'approvisionnement à la pompe	40,1 %
Pneumatiques, coûts annuels	3 658 €
Entretien-réparations, coûts annuels	10 577 €
Péages, coûts annuels	10 563 €

COMPOSANTES DU COÛT DU PERSONNEL DE CONDUITE

Pour un conducteur à temps plein

Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	3 048,73 €
Cotisations employeurs avant allègements	42,26 %
Allègements "Fillon" et déduction TEPA pour un mois	480,88 €
Indemnités de déplacements rapportées à une journée d'activité	49,56 €

Pour un conducteur à temps partiel

Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	2 835,58 €
Cotisations employeurs avant allègements	42,26 %
Allègements "Fillon" et déduction TEPA pour un mois	428,96 €
Indemnités de déplacements rapportées à une journée d'activité	53,19 €

COMPOSANTES DU COÛT FIXE DU VÉHICULE

Véhicule moteur

Valeur à neuf du véhicule	108 290 €
Modes de financement : % emprunt	44 %
Modes de financement : % crédit-bail	40 %
Modes de financement : % location	16 %
Financement et détention, coûts annuels	15 122 €

Véhicule tracté

Valeur à neuf du véhicule	35 090 €	
Modes de financement	% emprunt	45 %
	% crédit-bail	46 %
	% location	9 %
Financement et détention, coûts annuels	4 047 €	

Assurance

Véhicule RC + VI + quote-part dommages, coûts annuels	2 481 €
Marchandises, coûts annuels	401 €

Autres

Taxe à l'essieu	516 €
Coûts de structure et autres charges indirectes, coûts annuels	22 302 €

RECOMPOSITION DES COÛTS PAR UNITÉ D'ŒUVRE

Carburant	0,385 €/km	
Pneumatiques	0,034 €/km	
Entretien-réparations	0,098 €/km	
Terme kilométrique, hors péages	0,517 €/km	
Péages (tous kilomètres confondus)	0,098 €/km	
Terme kilométrique avec péages	0,615 €/km	
Salaires et autres éléments de rémunération	17,34 €/heure	
Charges sur salaires et autres rémunérations	4,59 €/heure	
Frais de déplacement	5,15 €/heure	
Terme horaire	27,08 €/heure	
Coût de détention	Véhicule moteur	66,85 €/jours
	Véhicule tracté	17,89 €/jours
Assurances	12,74 €/jours	
Taxes	2,28 €/jours	
Total des coûts fixes de véhicule par journée d'exploitation (CV)	99,76 €/jours	
Charges de structure et autres charges indirectes (CS)	98,59 €/jours	
Terme journalier (CV + CS)	198,35 €/jours	

COÛT TOTAL ANNUEL D'UN VÉHICULE ENSEMBLE ARTICULÉ LONGUE DISTANCE

Prix de revient annuel	171 683 €
------------------------	------------------

Circulation des poids lourds



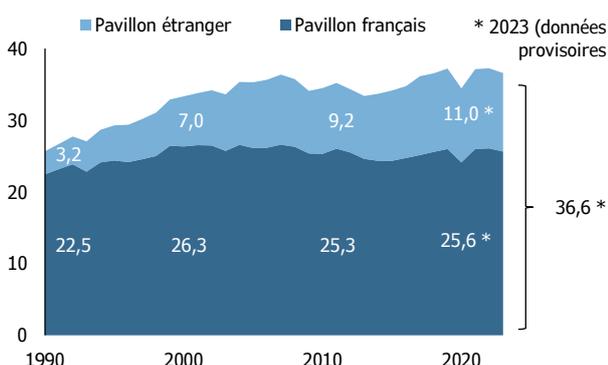
LES POIDS LOURDS REPRÉSENTENT 6 % DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE INTÉRIEURE

Sur une circulation routière nationale équivalente à 604,4 milliards de véhicules-kilomètres en 2023, tous types de véhicules confondus, les poids lourds ne comptent que pour 36,6 milliards, soit 6,1 % du total. Il s'agit là d'une proportion relativement stable dans le temps. Dans le détail, on note toutefois que la part des poids lourds français s'est amoindrie au cours des trois dernières décennies, passant de 5,2 % en 1990 à 4,2 % en 2022 et 2023 ; quand celle des étrangers a augmenté, passant de 0,7 % en 1990 à 1,8 % en 2022 et 2023.

En 2023, la circulation intérieure de poids lourds a baissé de 1,7 % relativement à l'année précédente.

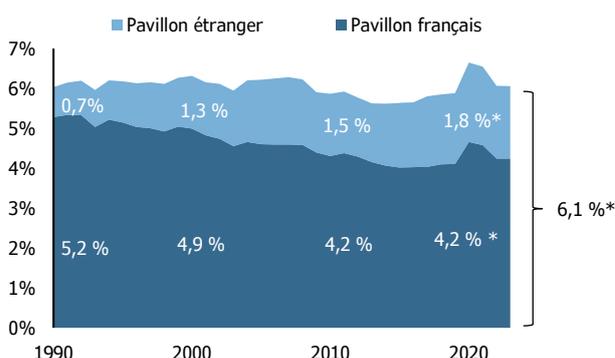
Circulation intérieure de poids lourds

Milliards de véhicules-kilomètres. SDES



Poids lourds dans la circulation intérieure

% des véhicules-kilomètres nationaux

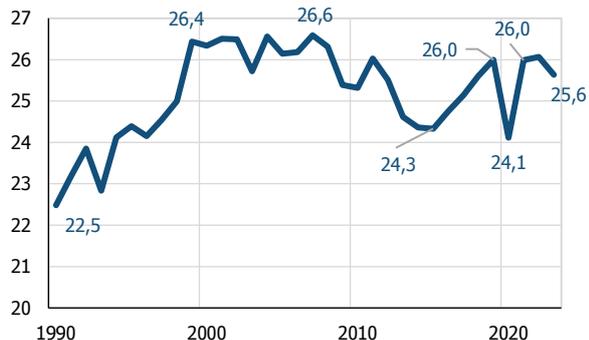


LES PAVILLONS ÉTRANGERS REPRÉSENTENT 30 % DE LA CIRCULATION INTÉRIEURE DE POIDS LOURDS

La circulation des poids lourds français n'a toujours pas retrouvé son pic de 2007, à 26,6 milliards de véhicules-kilomètres, en dépit d'un certain rebond au cours de la seconde moitié des années 2010. A l'inverse, la circulation des poids lourds étrangers a nettement progressé au fil des décennies, avant de plafonner dans les années 2020.

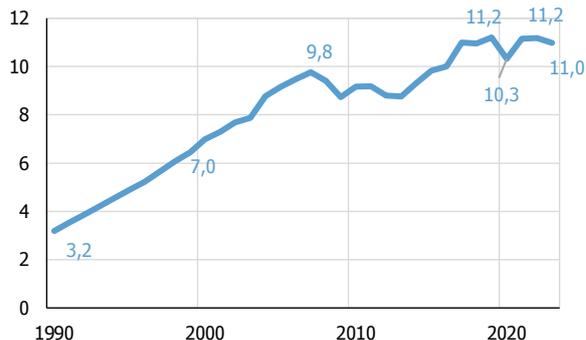
Circulation des poids lourds français

Milliards de véhicules-kilomètres. SDES



Circulation des poids lourds étrangers

Milliards de véhicules-kilomètres. SDES



Les pavillons étrangers représentent aujourd’hui environ 30 % de la circulation intérieure de poids lourds. Cette part n’était « que » de 21 % en 2000 et de 12 % en 1990.

Part des pavillons étrangers dans la circulation intérieure de poids lourds

% des poids lourds-kilomètres. SDES



Fiche 15

Parc des poids lourds



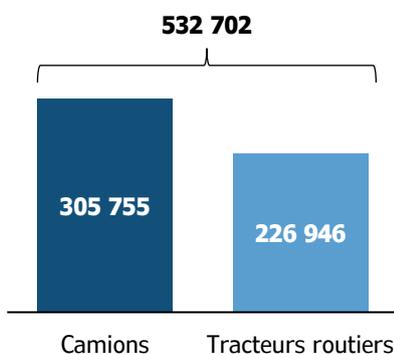
Cette fiche présente le parc français de poids lourds hors VASP⁶, soit les camions et les tracteurs routiers.

305 755 CAMIONS ET 226 946 TRACTEURS ROUTIERS AU 1^{ER} JANVIER 2024

Il y avait 305 755 camions et 226 946 tracteurs routiers immatriculés en France au 1^{er} janvier 2024, soit un total de 532 702 poids lourds. Le parc de camions s'avère relativement stable depuis 2016 quand celui des tracteurs augmente en tendance.

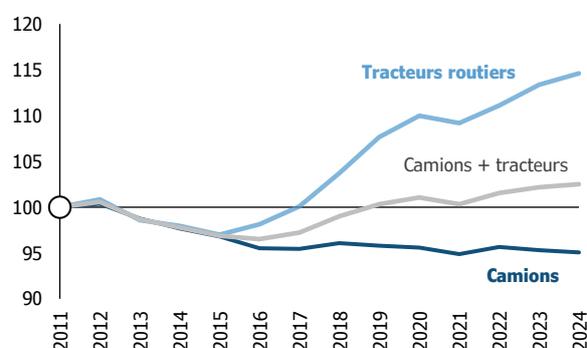
Parcs français de camions et de tracteurs routiers

Au 1^{er} janvier 2024. SDES, Rsvéro



Évolution du parc

Base 100 = 2011



L'ÂGE MOYEN DES CAMIONS EST DE 11,5 ANS ET CELUI DES TRACTEURS DE 5,7 ANS

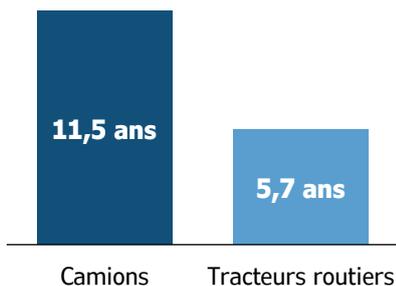
L'évolution de l'âge moyen du parc renseigne le rythme de renouvellement des véhicules. Depuis la pandémie, les âges moyens des camions (11,5 ans au 1^{er} janvier 2024) et des tracteurs routiers français (5,7 ans) tendent à augmenter ; le rajeunissement observé à la fin des années 2010 a ainsi été effacé. Cette évolution peut s'imputer à la période particulière de la pandémie de la Covid-19 et, en lien, à l'allongement des délais de livraison des nouveaux véhicules (du fait de la pénurie de composants électroniques) couplé à la forte augmentation de leurs prix d'achat en 2021 et 2022. En 2023 et 2024, le vieillissement du parc peut s'imputer au manque de demande et de visibilité, ainsi qu'au niveau élevé des taux d'intérêt ; autant de facteurs qui pèsent dans les décisions d'investissement.

Avec un âge moyen de 5,7 ans au 1^{er} janvier 2024, les tracteurs routiers se renouvellent 2 fois plus rapidement que les camions.

⁶ Les Véhicules Automoteurs Spécialisés (VASP) comprennent, entre autres, les ambulances, les camping-cars, les caravanes, les remorques, les dépanneuses, les bennes à ordures, les véhicules de préparation alimentaire (« food truck »), les limousines, les tracteurs et autres remorques agricoles.

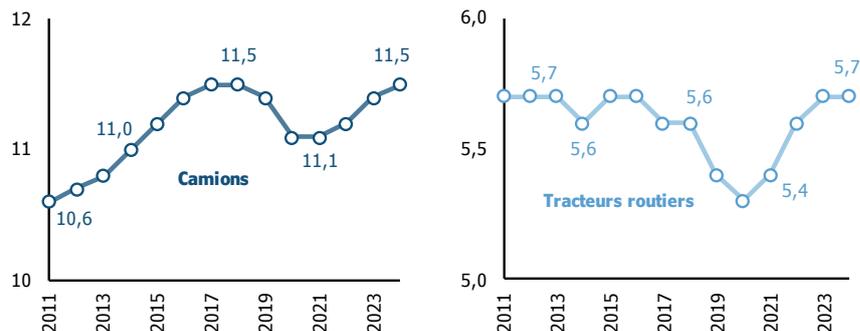
Âges moyens des camions et tracteurs routiers français

Au 1^{er} janvier 2024. SDES, Rsvero



Évolution de l'âge moyen

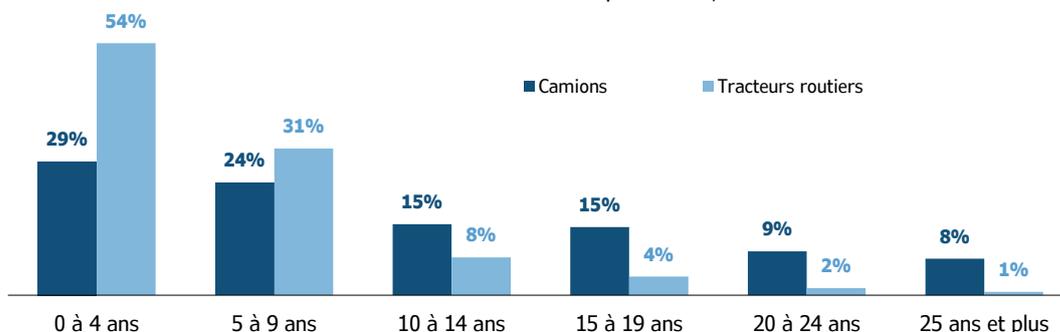
En années



PLUS DE LA MOITIÉ DES TRACTEURS ROUTIERS FRANÇAIS ONT MOINS DE 5 ANS

Parcs de camions et de tracteurs routiers français par tranche d'âge

Au 31 décembre 2024. En % du parc. SDES, Rsvero

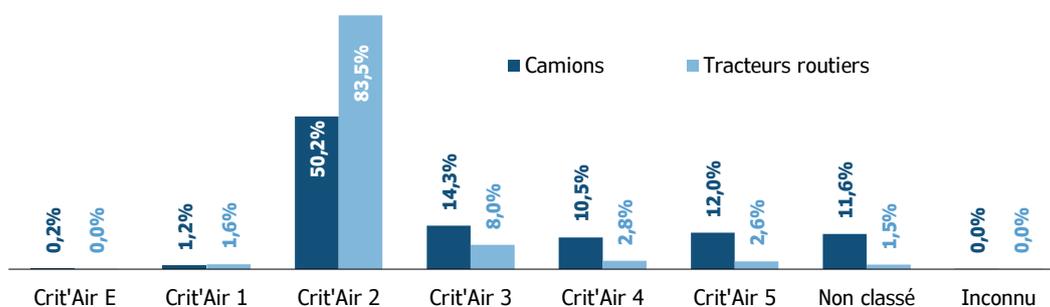


85 % DES TRACTEURS ET 52 % DES CAMIONS DISPOSENT D'UNE VIGNETTE CRIT'AIR 2 OU MIEUX

Parce qu'ils bénéficient d'un fort taux d'utilisation, et donc d'un rythme de renouvellement élevé, déjà 85 % des tracteurs routiers disposaient d'une vignette Crit'air 2 ou mieux au 1^{er} janvier 2024. Pour les camions, cette part était de 52 %. En tendance, la part des camions « Crit'air 2 » grimpe de 4 à 5 points de pourcentage tous les ans.

Parcs de camions et de tracteurs routiers français par vignette Crit'air

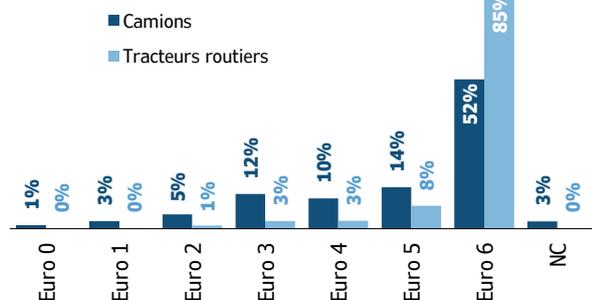
Au 31 décembre 2024. En % du parc. SDES, Rsvero



En lien avec la répartition du parc par vignette Crit'air, 85 % des tracteurs routiers et 52 % des camions répondent à la norme d'émission Euro 6.

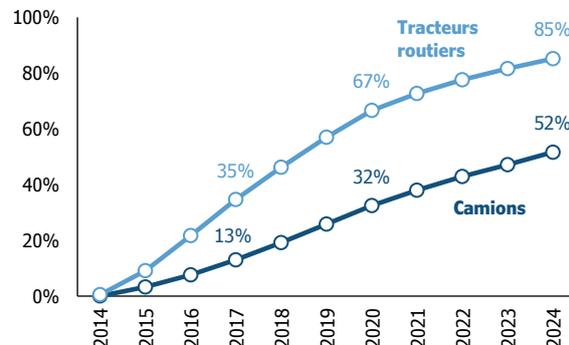
Parcs de camions et tracteurs routiers français par norme Euro

Au 31 décembre 2024. En % du parc. SDES, Rsvro



Évolution des parcs répondant à la norme Euro 6

En % du parc

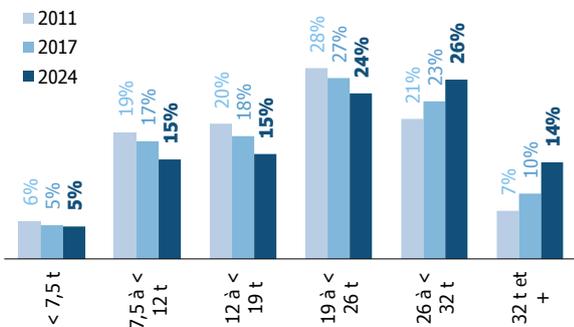


LE PARC DE CAMIONS ÉVOLUE VERS DES PTAC PLUS IMPORTANTS

Au sein du parc des camions français, le poids relatif des véhicules de moins de 26 tonnes de PTAC tend à s'affaiblir en tendance : il est passé de 72 % en 2011 à 59 % en 2024. Réciproquement, la part des camions plus lourds augmentent : 28 % en 2011 et 41 % en 2024. Cette tendance de fond soutient une certaine massification, et donc une optimisation des flux de transports.

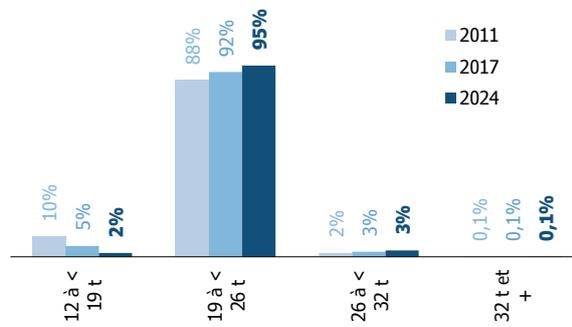
Parc de camions français par PTAC

Au 31 décembre. En % du parc. SDES, Rsvro



Parc de tracteurs routiers français par PTAC

Au 31 décembre. En % du parc. SDES, Rsvro



LES ENTREPRISES DU TRANSPORT, DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA LOCATION DÉTIENNENT LA MOITIÉ DU PARC DE CAMIONS ET DE TRACTEURS ROUTIERS

Au 1^{er} janvier 2024, les entreprises du transport, de l'entreposage et de la location disposaient de 101 025 camions et de 165 209 tracteurs, soit 50 % du parc national de poids lourds, 33 % du parc de camions et 73 % du parc de tracteurs routiers. Dans le détail, les activités de location et location-bail détiennent un peu plus d'un dixième des camions (12 %) et des tracteurs routiers (16 %).

Parcs de camions et tracteurs routiers selon l'activité de l'utilisateur

Au 1^{er} janvier 2024. SDES, Rsvero

	Camions		Tracteurs routiers		Ensemble	
Total	305 755	100%	226 946	100%	532 702	100%
Transports et entreposage (hors poste et courrier)	64 239	21%	129 871	57%	194 110	36%
Activités de location et location-bail	36 786	12%	35 338	16%	72 124	14%
Commerce ; réparation d'auto. et motocycles	46 360	15%	18 432	8%	64 792	12%
Construction	53 011	17%	11 501	5%	64 512	12%
Administration publique	18 732	6%	364	0%	19 097	4%
Industrie (hors eau et déchets)	13 128	4%	5 741	3%	18 869	4%
Gestion de l'eau et des déchets	13 254	4%	1 979	1%	15 233	3%
Agriculture, sylviculture et pêche	8 843	3%	3 488	2%	12 331	2%
Activités de poste et de courrier	142	0%	68	0%	210	0%
Autre secteur	17 330	6%	5 263	2%	22 593	4%
Inconnu ou non concerné	33 931	11%	14 901	7%	48 832	9%

LES ENTREPRISES SPÉCIALISÉES DES TRANSPORTS DISPOSENT DE FLOTTES PLUS RÉCENTES QUE LES CHARGEURS OPÉRANT EN COMPTE PROPRE

Parce qu'ils opèrent pour plusieurs chargeurs, les entreprises spécialisées des transports ont des taux d'utilisation des véhicules supérieurs à ceux des chargeurs en compte propre. Dès lors, ils bénéficient d'un renouvellement plus rapide de leurs flottes. Au 1^{er} janvier 2024, le parc de tracteurs routiers en location était ainsi constitué à 96 % de véhicules en norme Euro 6, contre 73 % du parc de véhicules exploités en compte propre. Le taux était de 90 % pour les entreprises spécialisées des transports hors location.

Part du parc répondant à la norme Euro 6, par type de véhicule et par secteur d'utilisation

Au 1^{er} janvier 2024. SDES, Rsvero

	Tracteurs routiers	Camions	VUL
Transport (hors courrier)	90 %	66 %	71 %
Location et location-bail	96 %	85 %	91 %
Poste et courrier	Trop peu de véhicules		92 %
Ensemble des autres secteurs	73 %	45 %	63 %
« Non concerné » (hors activité économique)	10 %	2 %	19 %

Immatriculations de poids lourds neufs



28 554 TRACTEURS ROUTIERS NEUFS IMMATRICULÉS EN 2023

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs se reprennent depuis le point bas de 2020. Plus de 28 000 unités ont été immatriculées en 2023, soit 12 % de plus que l'année précédente et 35 % de plus que le creux de 2020.

Les tracteurs routiers fonctionnant au gazole représentaient toujours plus de 98 % des immatriculations en 2023 (28 051 unités). Avec seulement 435 unités, les immatriculations de tracteurs routiers fonctionnant au gaz naturel demeurent marginales (1,5 % des immatriculations neuves) et marquent un fort recul (-40 % relativement à l'année précédente, en lien avec la flambée du prix de ce carburant en 2022-2023). Les autres énergies, dont l'électricité, sont encore rares en 2023 (68 unités immatriculées), bien qu'en hausse (+59 unités).

Immatriculations de tracteurs routiers neufs

SDES, Rservero



Energie de traction des tracteurs routiers immatriculés en 2023

Gazole

28 051 unités

+3 255 relativement à l'année précédente

Gaz naturel

435 unités

-290 relativement à l'année précédente

Autres énergies (dont électricité)

68 unités

+59 relativement à l'année précédente

16 815 CAMIONS NEUFS IMMATRICULÉS EN 2023

Les immatriculations de nouveaux camions et VASP lourds remontent légèrement en 2023, après un niveau bas en 2022. Elles étaient 21 926 en 2023, soit 11 % de plus que l'année précédente. Cela correspond toutefois à une baisse de 17 % relativement au pic de 2018. Les immatriculations de camions exclusivement, donc VASP exclus, ont été de 16 815 en 2023. C'est 10 % de plus que l'année précédente et 20 % de moins que le pic atteint en 2019.

Les camions et VASP lourds à énergie alternative sont de plus en plus nombreux. Les véhicules électriques nouvellement immatriculés sont passés de seulement 61 unités en 2021 à 596 en 2023. Les unités au gaz naturel sont passées de 907 en 2022 à 1 332 en 2023. Les motorisations gazole ne représentaient plus « que » 91 % des immatriculations de camions et VASP lourds en 2023, contre 94 % l'année précédente et 96 % de 2019 à 2021.

Immatriculations de camions et VASP lourds neufs

SDES, Rsvero



Energie de traction des camions et VASP lourds immatriculés en 2023

Gazole

19 969 unités

+1 424 relativement à l'année précédente

Gaz naturel

1 332 unités

+304 relativement à l'année précédente

Electricité

596 unités

+432 relativement à l'année précédente

Indice de performance logistique

|||||

Cette section présente les résultats français au classement 2023 de la performance logistique des pays, établi par la Banque Mondiale. La position française s'améliore mais demeure en deçà de celles de ces principaux concurrents européens.

UNE MESURE UNIQUE ET INDÉPENDANTE DE LA COMPÉTITIVITÉ LOGISTIQUE

L'indice de la performance logistique (IPL) de la Banque mondiale mesure la qualité des infrastructures et la compétitivité logistique internationale de 139 pays. Pour chacun d'eux, un score synthétique est établi de 0 à 5. Il s'agit de la moyenne de 6 composantes :

1. L'efficacité des processus douaniers : vitesse, simplicité, prévisibilité des formalités ;
2. La qualité des infrastructures : ports, aéroports, réseaux ferrés, routes, digitalisation ;
3. La capacité d'expédier à bons prix ;
4. La qualité des services logistiques : opérateurs de transport, courtiers en douane... ;
5. La capacité à suivre et tracer les envois ;
6. Le respect des délais de livraison.

L'évaluation s'effectue par le biais d'une enquête internationale auprès des professionnels de la logistique. Suivant la méthode d'échantillonnage, les pays sont évalués subjectivement par des professionnels étrangers ayant l'habitude de travailler avec eux.

Le rapport IPL 2023 comprend une nouvelle section reposant sur l'exploitation des « *big data* » du commerce international. Sont ainsi présentés 6 classements de pays complémentaires suivant des indicateurs de connectivité et de rapidité effective des échanges internationaux.

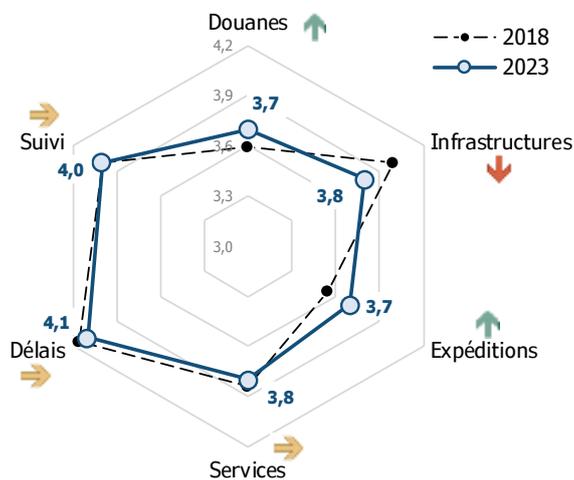
Ces éléments de comparaison internationale permettent aux gouvernements et aux entreprises de mieux comprendre leurs défis logistiques et d'identifier les domaines dans lesquels ils doivent s'améliorer.

LA FRANCE EST PASSÉE DU 16^e AU 13^e RANG MONDIAL

Notre pays se positionnait au 16^e rang mondial en 2018, avec un score de 3,8. Il se hisse désormais au 13^e rang, avec un score de 3,9 sur 5. On relève une amélioration des scores français concernant les processus douaniers et la capacité d'expédition à prix compétitifs. À l'inverse, et c'est bien regrettable, notre indicateur sur la qualité des infrastructures recule quelque peu, passant de 4,0 à 3,8.

Performances de la France

	2023	2018
Score synthétique	3,9 sur 5	3,8 sur 5
Rang	Monde : 13 ^e Europe : 9 ^e	Monde : 16 ^e Europe : 9 ^e

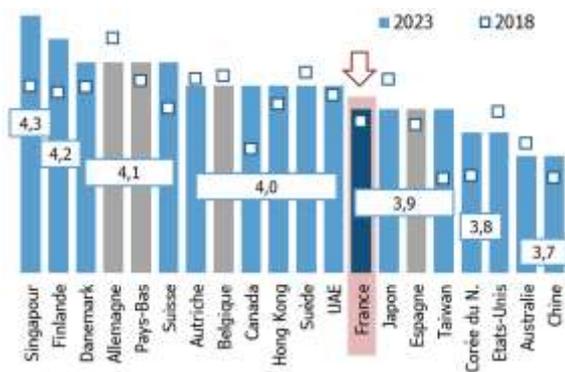


LES PRINCIPAUX CONCURRENTS EUROPÉENS SONT MIEUX POSITIONNÉS

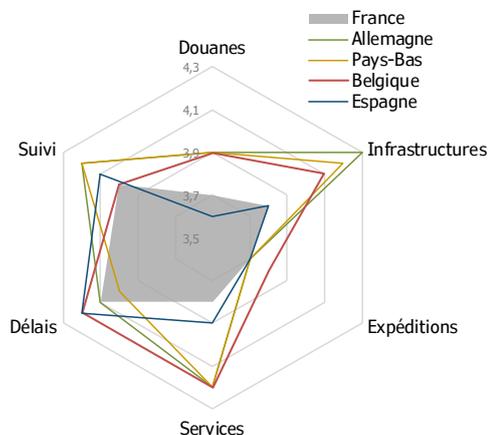
Plusieurs pays européens, parmi lesquels figurent les principaux concurrents logistiques de la France, tiennent le haut du classement. Après Singapour, 1^{er} au classement, la Finlande tient la 2^e marche du podium, avec un score de 4,2. Le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suisse se partagent la 3^e place (4,1). La Belgique, l'Autriche et la Suisse sont au 7^e rang (4,0). L'Espagne se tient avec la France au 13^e rang (3,9).

Notons que l'Allemagne et la Belgique, respectivement 1^{er} et 3^e au classement de 2018, ont été rattrapés par plusieurs pays. Certains pays en tête du précédent classement ont vu leur score légèrement diminuer : Allemagne, Japon et Etats-Unis. D'autres ont vu leur score augmenter : Singapour, Finlande, Suisse, Canada et Taiwan.

Les 20 premiers pays du classement IPL



Comparaison entre la France et ses principaux concurrents



Si les indicateurs français sont proches de ceux de l'Espagne, des écarts subsistent avec la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne en matière de qualité d'infrastructures, de services logistiques et, dans une moindre mesure, de processus douaniers. Pour illustration, en matière d'infrastructures, le score allemand est de 4,3 contre 3,8 pour le score français.

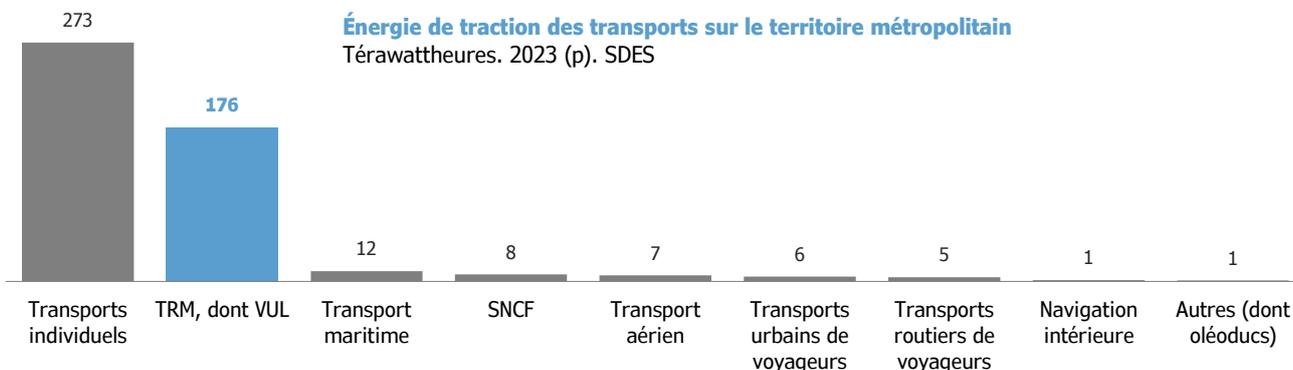
Fiche 18

Énergie & développement durable



LE TRM ET LES VUL REPRÉSENTENT 36 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION MOBILISÉE POUR LES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Les transports routiers de marchandises, VUL compris, ont consommé 176 térawattheures d'énergie de traction en 2023, soit 2,5 % de moins que l'année précédente. Le fret routier représente 36 % des énergies de traction mobilisées par les transports, voyageurs (individuels et collectifs) et fret confondus. Cette part est stable sur un an (-0,2 point).



L'énergie de traction des transports routiers de fret repose à 97,7 % sur le gazole. C'est 0,3 point de moins que l'année précédente et 1,1 point de moins qu'en 2019. Les véhicules utilitaires légers français représentent le tiers de cette consommation (35 %). Les véhicules de plus de 3,5 tonnes, français et étrangers, en représentent 64 %.

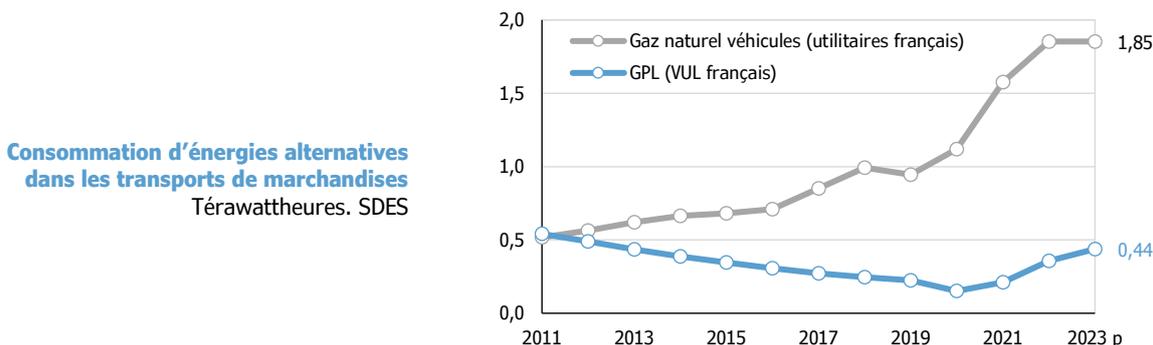
Consommation d'énergie de traction des transports routiers de marchandises, dont VUL

Térawattheures



Transports routiers de marchandises	176,2
Essence (français)	1,7
Gazole (tous PTAC)	172,2
PTAC <= 3,5t (VUL français)	60,6
PTAC > 3,5t français + étrangers	111,6
GPL (VUL français, tous PTAC <= 3,5t)	0,4
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	1,9

Les énergies alternatives progressent à leur échelle mais restaient en 2023 anecdotiques dans le mix énergétique. La consommation de gaz naturel par les véhicules utilitaires français s’est stabilisée en 2023, après avoir augmenté en 2020, 2021 et 2022. À noter que le service statistique du ministère des Transports n’a pas communiqué l’énergie électrique consommée par les véhicules de transport de fret, alors que ce fut le cas l’année précédente.



LES POIDS LOURDS GÈNÈRENT 7,6 % DES GAZ À EFFET DE SERRE FRANÇAIS

En 2023, les camions, tracteurs et VASP ont émis sur le territoire français 27,3 millions de tonnes équivalent CO₂, selon l’estimation préliminaire du Citepa. Cela représente 22 % des émissions des transports et 7,6 % du total des émissions françaises hors UTCATF⁷. Après une année 2020 exceptionnelle du fait du premier confinement sanitaire qui a concerné notamment les transports de fret, l’année 2021 s’est normalisée. 2022 affiche un léger reflux des émissions des poids lourds. 2023 marque une nette contraction, contrepartie d’une demande nationale de fret en repli.

Émissions de gaz à effet de serre des poids lourds en France
Millions de tonnes équivalent CO₂. 2023 = estimation préliminaire. SDES, Citepa



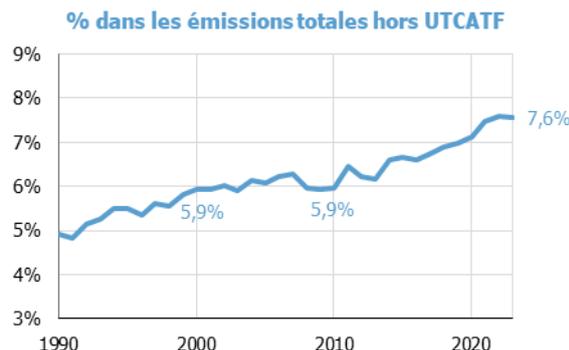
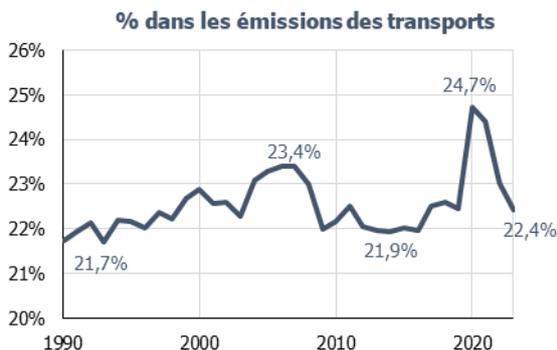
La contribution des poids lourds aux émissions des transports a bondi en 2020 du fait de la pandémie. Alors que les Français ont peu utilisé leurs automobiles en 2020 et 2021 pour cause de restrictions sanitaires et de l’essor du télétravail, les besoins en transports de marchandises sont demeurés importants. La part des poids lourds est ainsi passée de 22,5 % des émissions des transports en 2019 à plus de 24 % en 2020 et en 2021. Avec la reprise des trajets en voiture particulière, la contribution relative des poids lourds aux émissions des transports est redescendue en 2022 et 2023. En 2023, selon les estimations préliminaires du Citepa, elle était de 22,4 %.

La part des poids lourds dans les émissions totales de gaz à effet de serre sur le territoire français augmente en tendance du fait des baisses d’émissions côté industries énergétiques et manufacturières, construction, secteur résidentiel et agriculture. La part relative des poids lourds est ainsi passée de 5,9 % des émissions totales hors UTCATF en 2000 à 7,6 % en 2023. La part atteinte en 2023 est stable relativement aux deux années précédentes.

⁷ UTCATF = utilisation des terres, changement d’affectation des terres et foresterie.

Part des poids lourds dans les émissions de gaz à effet de serre

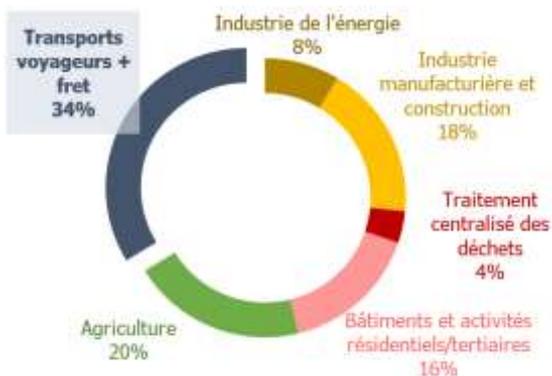
En France. SDES, Citepa



LES TRANSPORTS, PASSAGERS ET FRET CONFONDUS, REPRÉSENTENT LE TIERS DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE FRANÇAIS

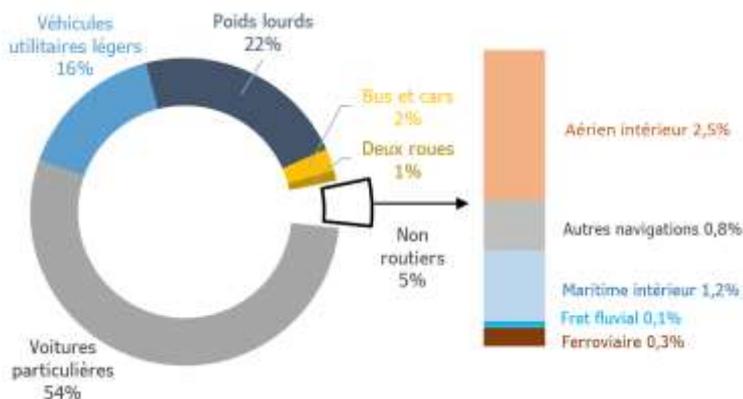
Répartition des émissions de GES par grands secteurs en France en 2023

SDES, Citepa



Répartition des émissions de GES des transports en France en 2023

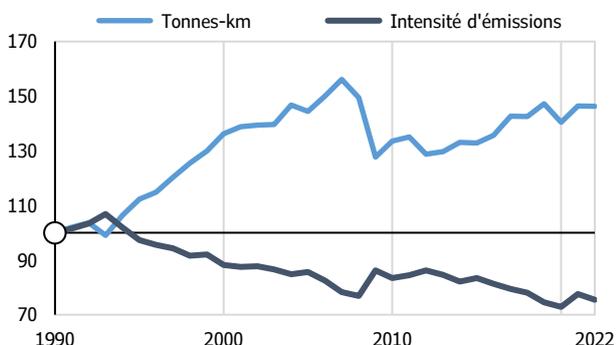
SDES, Citepa



L'INTENSITÉ D'ÉMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS RECULE LÉGÈREMENT EN 2023

Intensité d'émissions de GES des transports routiers de marchandises

Base 100 = 1990. SDES, Citepa, Secten



Les transports routiers de marchandises sont énergétiquement plus efficaces aujourd'hui qu'ils ne l'étaient en 1990, année de référence pour les objectifs de baisse d'émission de gaz à effet de serre prévus par le protocole de Kyoto.

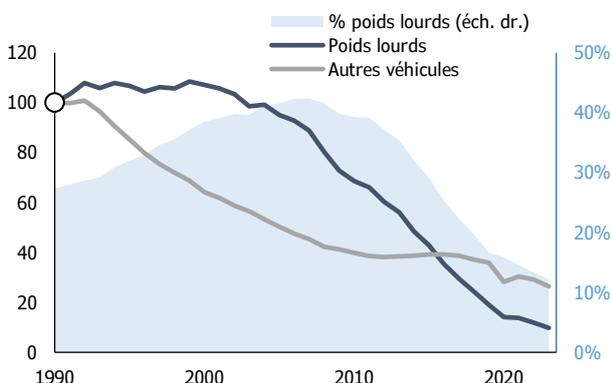
Compte tenu d'émissions ayant historiquement progressé moins rapidement que les tonnes-kilomètres, l'intensité d'émission des transports intérieurs de marchandises a reculé de 25 % entre 1990 et 2022.

On relève toutefois une certaine remontée de l'intensité d'émission en 2021 (+6,4 % relativement à 2020). Cela pourrait s'expliquer par le contexte encore exceptionnel de la pandémie et, en lien, par les difficultés rencontrées à renouveler les véhicules les plus anciens du fait de ruptures d'approvisionnement de composants essentiels à la fabrication des matériels de transport. En 2022, l'intensité d'émission recule à nouveau, de manière toutefois limitée (-2,6 %).

LES NO_x ÉMIS PAR LES POIDS LOURDS ONT CONSIDÉRABLEMENT BAISSÉ AUX COURS DES 20 DERNIÈRES ANNÉES

Émissions de NO_x du transport routier

En France. Base 100 = 1990. SDES



La modernisation du parc de véhicules, poussée par les normes Euro, s’est accompagnée d’une baisse significative des émissions de microparticules.

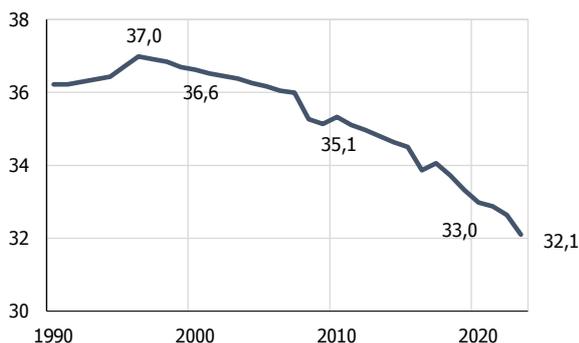
Les émissions d’oxyde d’azote (NO_x) des poids lourds reculent ainsi de manière continue. Entre 2013 et 2023, la baisse atteint 83 %, comparée à une baisse moyenne, tous types de véhicules confondus (dont voitures particulières), de 49 %.

En 2023, les poids lourds ne représentaient plus que 12 % des émissions de NO_x des transports routiers, contre 40 % environ durant les années 2000.

LA CONSOMMATION MOYENNE DES POIDS LOURDS FRANÇAIS N’EST PLUS QUE DE 32,1 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES EN 2023

Consommation moyenne des poids lourds français

Litres pour 100 km. SDES



La consommation moyenne des véhicules se réduit au rythme du renouvellement du parc. De 36,6 litres aux 100 kilomètres en 2000, la consommation moyenne des poids lourds est descendue à 35,3 en 2010, puis à 32,1 en 2023. Leur consommation moyenne a ainsi baissé de 7,8 % au cours des 10 dernières années.

EN 2023, LA CONSOMMATION GAZOLE DES POIDS LOURDS FRANÇAIS A ATTEINT UN POINT HISTORIQUEMENT BAS (HORS PANDÉMIE)

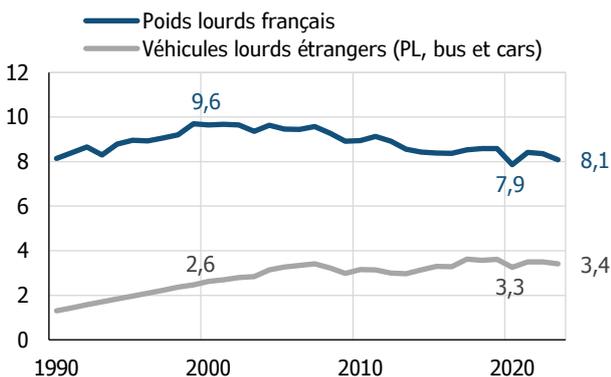
En 2022, les poids lourds français ont consommé « seulement » 8,1 milliards de litres de gazole. Il s’agit d’un volume historiquement bas, hors année 2020 marquée par deux confinements sanitaires.

La part relative des poids lourds français dans la consommation nationale de gazole routier s’est réduite au cours du temps, passant de 40 % au début des années 1990, à moins de 30 % dans les années 2000 et à seulement 20 % en 2015 et 2016. Cette part est légèrement remontée depuis, pour atteindre 23 % en 2023. La réduction des immatriculations de voiture diesel et la montée du télétravail, allant de pair avec un moindre trafic automobile, participent à expliquer cette tendance. La part des poids lourds français dans la consommation française de carburant routier, gazole et essence confondus, a été de 17 % en 2023. Cette part est relativement stable dans le temps.

Les véhicules lourds étrangers (camions, bus, VASP) ont acheté en France 3,4 milliards de litres de gazole en 2023.

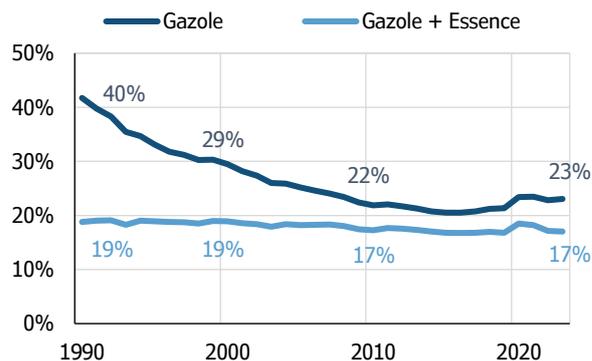
Consommation de gazole des poids lourds sur le territoire français

Milliards de litres. SDES



Part des poids lourds français dans la consommation nationale de carburant routier

En pourcentages. SDES



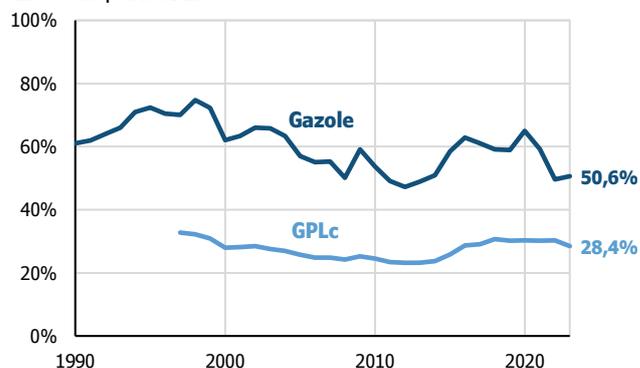
EN 2023, LES TAXES ONT REPRÉSENTÉ 50,6 % DU PRIX DU GAZOLE

Les taxes ont représenté 50,6 % du prix du gazole en 2023. C'est 1 point de plus que l'année précédente mais 10 points de moins que la moyenne des années 2015-2020. La charge fiscale est donc en apparence basse relativement aux historiques. Cela s'explique toutefois par des prix hors taxes singulièrement élevés. La TICPE étant un montant fixe par litre de carburant, et non un pourcentage sur leur prix hors taxes, lorsque le prix hors taxes augmente, le poids relatif de la fiscalité diminue.

En 2023, les taxes représentaient 28,4 % du coût du gaz de pétrole liquéfié pour la carburant (GPLc). Ce taux est en baisse de 1,9 point sur un an. En tendance, cette charge fiscale a été plutôt stable au cours des années récentes.

Taxes dans le prix du gazole et du GPLc

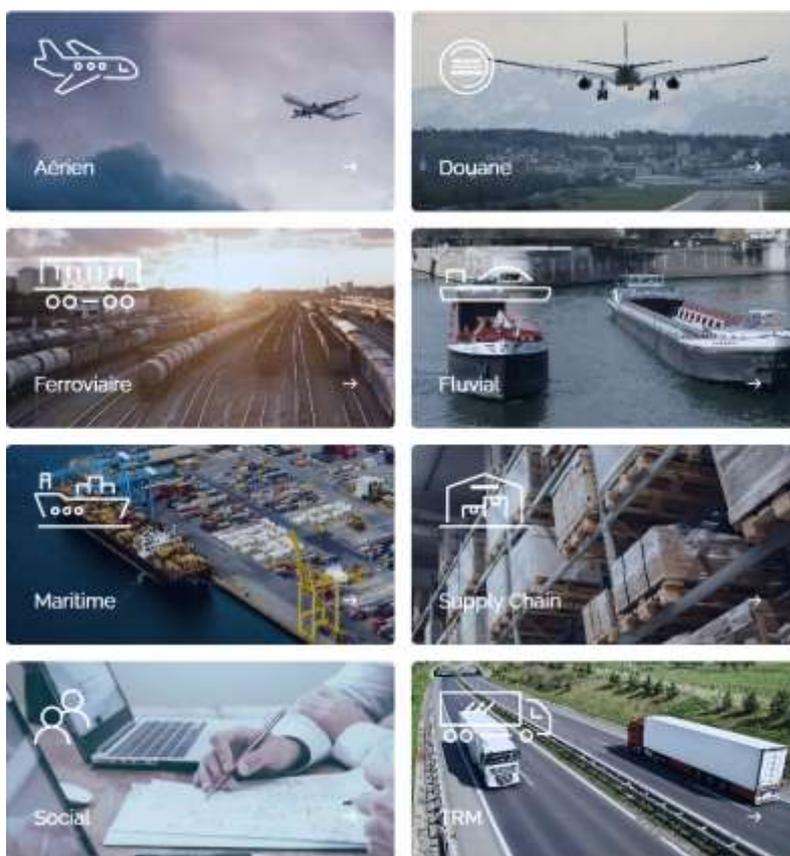
En % du prix. SDES





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