

Baromètre des Transports de fret & de la Logistique

N° 3 • Mai 2024

Dans cette édition, vous trouverez, entre autres :

- le **climat des affaires du TRM** en avril 2024 ;
- l'évolution des **volumes d'activités des transports** du 4^e trimestre 2023.

Sommaire

EN BREF	2
ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	4
• Conjoncture internationale	5
• Conjoncture française	7
TRANSPORTS INTÉRIEURS & LOGISTIQUE	9
• TRM	10
• Fret ferroviaire	15
• Fret fluvial	17
• Activité des entrepôts	19
TRANSPORTS « OVERSEAS »	22
• Fret maritime	23
• Fret aérien	30

Lexique

a/a : variation annuelle

t/t : variation trimestrielle

CVS : corrigé des variations saisonnières

CJO : corrigé des jours ouvrés

Méthode

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

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

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

Parce que nous tenons à exploiter au mieux l'ensemble des indicateurs, malgré la diversité des dates de publication, nos commentaires peuvent aller des derniers mois (mai 2024 pour la présente édition) jusqu'à l'avant-dernier trimestre (4^e trimestre 2023).

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

En bref

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Conjoncture internationale

L'horizon commence tout juste à s'éclaircir. La poussée inflationniste et la hausse historique des taux d'intérêt ont pesé sur la production mondiale sans pour autant la faire plier (+3,2 % en 2023). Le commerce international a, lui, été moins résilient (-1,2 %). Sa reprise semble toutefois initiée en ce début d'année. L'inflation européenne étant retombée plus rapidement que prévue, la BCE envisage un premier assouplissement monétaire en juin ; ce qui apportera de l'air aux investissements des entreprises comme aux marchés immobiliers. Ces effets opéreront en fin d'année et en 2025. La croissance européenne resterait donc contenue cette année (+0,8 %) et accélérerait l'an prochain (+1,5 %).

Conjoncture française

« À tous ceux qui veulent faire croire que notre économie est à l'arrêt : les faits sont têtus. La croissance française progresse. » Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, veut s'en réjouir : l'économie hexagonale déjoue les pronostics avec un PIB en hausse de 0,2 % t/t au 1^{er} trimestre. Bien que la consommation et l'investissement tiennent le coup, la dynamique demeure toutefois bien lente. Le climat des affaires national avoisine sa moyenne de longue période, signe d'une économie plutôt atone. Fait singulier : il y a actuellement une grande hétérogénéité sectorielle, en particulier dans l'industrie. Une telle dispersion n'avait plus été observée depuis 1995. Sur l'ensemble de l'année 2024, la Banque de France anticipe une croissance de l'activité nationale de seulement 0,8 %. Cette prévision suppose une accélération de la consommation portée par les récents gains de pouvoir d'achat.

TRANSPORTS INTÉRIEURS & LOGISTIQUE

Fret routier

Les tonnes-kilomètres routières n'ont eu de cesse de se réduire tout au long de l'année 2023 (-3 % relativement à 2022 ; -7,7 % a/a au 4^e trimestre). Signe de difficultés conjoncturelles tenaces, le climat des affaires sectoriel était en avril sous sa moyenne de longue période pour le 12^e mois consécutif. La moitié des dirigeants déplorent un manque de demande. Une majorité d'entre eux témoignent d'une fragilité financière, ce qui se répercute sur les perspectives sectorielles d'emploi et d'investissement. Pour autant, depuis un point bas en novembre, l'indicateur synthétique de la situation sectorielle se redresse lentement, de mois en mois. Les anticipations de la demande à trois mois en sont l'explication. De décembre à avril, l'indicateur synthétique s'est ainsi rapproché de sa moyenne historique.

Fret ferroviaire

Le fret ferroviaire a chuté de 15 % en 2023. Après un 1^{er} trimestre 2023 durement pénalisé par les grèves contre la réforme des retraites, la situation ne s'est pas vraiment améliorée aux trimestres suivants. Les industries énérgo-intensives, qui sont d'importants donneurs d'ordre, produisent moins et génèrent donc moins de fret ferroviaire. Au 4^e trimestre, les tonnes-kilomètres ferroviaires étaient ainsi en baisse de 6 % sur un an et de 14 % sur deux ans. Le chiffre d'affaires sectoriel, stable en 2023, n'a trouvé son salut que dans l'augmentation des tarifs.

Fret fluvial

Les tonnes-kilomètres fluviales baissent depuis deux ans : -9 % en 2022 puis -10 % en 2023. Au 4^e trimestre, la tendance restait défavorable (-7,7 % a/a). Les principaux secteurs clients sont à la peine : moindres récoltes céréalières, chute des constructions immobilières et baisse des productions industrielles énérgo-intensives. Dans le nord du pays, les crues historiques de novembre ont par ailleurs contraint à une fermeture temporaire du canal Dunkerque-Valenciennes.

Stockage & Entreposage

Les activités logistiques se sont contractées de 3,6 % en 2023. La baisse s'est étendue sur l'ensemble de l'année. Le 4^e trimestre s'affiche en retrait de 5 % sur un an. Dans le sillage, la demande placée d'espaces logistiques a décroché de 17 % en 2023. Cette chute des surfaces placées s'est intensifiée au 1^{er} trimestre 2024 : -43 % sur un an. Les investissements en immobilier logistique ont été divisés par deux en 2023. Au 1^{er} trimestre 2024, ceux-ci restaient contenus (-36 % relativement à la moyenne quinquennale des 1^{ers} trimestres 2019-2023), bien qu'en hausse sur un an (+45 % relativement au 1^{er} trimestre 2023).

TRANSPORTS « OVERSEAS »

Fret maritime

En 2023, les volumes manutentionnés au sein des grands ports maritimes français ont reculé de 4,6 % relativement à l'année précédente. La baisse est particulièrement marquée pour les conteneurs : -13 % en France et -16 % à Haropa Port. A titre de comparaison, ce recul n'a été « que » de 7 % pour les ports de Rotterdam et d'Anvers. Au 4^e trimestre, les conteneurs et le vrac solide ne connaissent pas de véritable reprise. Le vrac liquide s'est, lui, stabilisé à un niveau plutôt élevé. L'activité « Ro-Ro » a connu un 1^{er} semestre en hausse puis une stabilité au 2^d semestre.

Le trafic de conteneurs a amorcé sa reprise au 1^{er} trimestre 2024. D'après les données temporaires diffusées par Haropa Port, la manutention de conteneurs a augmenté de 16 % sur un an au 1^{er} trimestre. C'est là un rebond plus vif que ceux des ports de Rotterdam et d'Anvers (respectivement +2 % et +8,6 %), ce qui s'explique en partie par les mouvements sociaux de janvier à avril 2023.

Fret aérien

Depuis un point bas en janvier 2023, le fret aérien mondial remonte progressivement, mois après mois. Sur l'ensemble de l'année, il n'a ainsi régressé que de 1,9 % relativement à l'année précédente, avec un 1^{er} semestre en baisse annuelle et un 2^d semestre en hausse. La croissance se poursuit au 1^{er} trimestre 2024 (+13,2 % a/a).

Les volumes traités par les aéroports français ont été relativement faibles au 1^{er} semestre 2023 et sont modérément remontés au 2^d semestre. Sur l'ensemble de l'année, la baisse se limite ainsi à -1,7 %, après -6,4 % en 2022. Au 4^e trimestre 2023, l'activité a augmenté de 2,9 % relativement au trimestre précédent. En variation annuelle, cela équivaut toutefois à une baisse de 6,1 % a/a.

CHIFFRES CLÉS : Activité du 4^e trimestre 2023

		Volume T4 2023, CVS-CJO*	Variation trimestrielle	Variation annuelle	Année 2023 / 2022
	TRM	40,2 milliards de T-km	-0,5 %	-7,7 %	-3,0 %
	Compte d'autrui	35,7 milliards de T-Km	-0,7 %	-7,0 %	-2,3 %
	Compte propre	4,5 milliards de T-Km	+1,0 %	-12,5 %	-7,7 %
	Fret ferroviaire	7,8 milliards de T-km	-1,3 %	-6,0 %	-14,8 %
	Fret fluvial	1,4 milliard de T-km **	Valeur CVS non disponible	-7,7 %	-10,4 %
	Stockage & entreposage	Activité mesurée en indice	-1,5 %	-5,0 %	-3,6 %
	Fret portuaire	71,4 millions de tonnes	+1,1 %	-1,3 %	-4,6 %
	Conteneurs EVP	1,19 million EVP	-0,9 %	-10,2 %	-12,9 %
	Fret aérien	600 000 T-km	+2,9 %	-6,1 %	-1,7 %

*CVS-CJO : valeur corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrés

**Le volume d'activité du fret fluvial est en valeur brute (non corrigée des variations saisonnières)

Source : **SDES**, ministère en charge des Transports

Environnement économique

Conjoncture internationale



L'horizon commence tout juste à s'éclaircir. La poussée inflationniste et la hausse historique des taux d'intérêt ont pesé sur la production mondiale sans pour autant la faire plier (+3,2 % en 2023). Le commerce international a, lui, été moins résilient (-1,2 %). Sa reprise semble toutefois initiée en ce début d'année. L'inflation européenne étant retombée plus rapidement que prévue, la BCE envisage un premier assouplissement monétaire en juin, ce qui apportera de l'air aux investissements des entreprises comme aux marchés immobiliers. Ces effets opéreront en fin d'année et en 2025. La croissance européenne resterait donc contenue cette année (+0,8 %) et accélérerait l'an prochain (+1,5 %).

Une reprise mondiale lente, inégale et incertaine

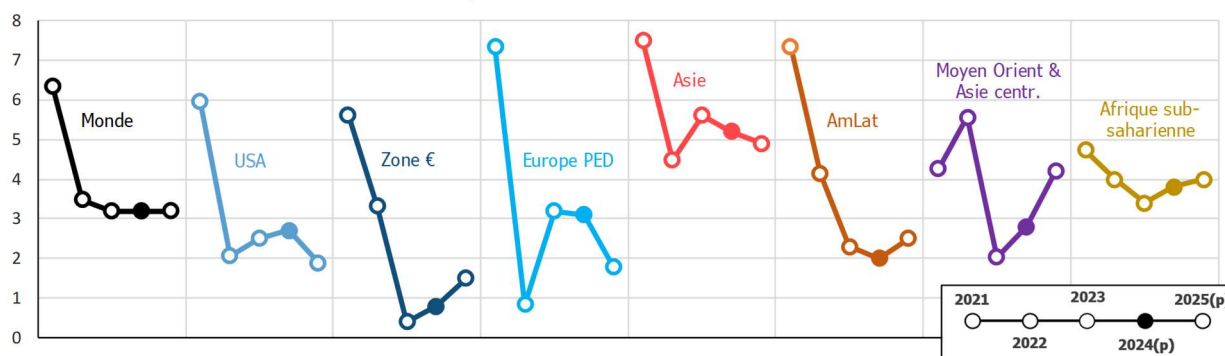
Profitant du rapide reflux de l'inflation, l'économie mondiale s'est avérée plus résiliente qu'escomptée. L'assouplissement des taux d'intérêt attendu pour cet été devrait conforter cette situation. Le Fonds monétaire international a en conséquence légèrement redressé ses prévisions. Il envisage désormais **un PIB mondial en progression contenue mais stable** : +3,2 % en 2023, 2024 et 2025. Sur un horizon quinquennal, il entrevoit toutefois un rythme de seulement +3 % par an, soit 1 point de moins que la tendance historique.

Les régions avancent en ordre dispersé. Les **Etats-Unis** se distinguent par une économie encore vigoureuse (+2,5 % en 2023) pendant que l'**Europe** reste empêtrée dans ses difficultés conjoncturelles (+0,4 %). Alors que l'**Allemagne** a vu une récession passagère (-0,3 %), l'**Espagne**, le **Portugal** et la **Grèce** profitent d'une dynamique favorable (de +2,2 % à +2,5 %). La **France** et l' se trouvent dans un entre-deux (+0,9 %). En **Chine**, l'activité croît à un rythme inférieur à sa tendance prépandémie (+5,2 %). Les inquiétudes sur l'économie chinoise sont omniprésentes : crise immobilière, fragilités du secteur financier, tensions commerciales et, à rebours du reste du monde, risque de déflation. Certains grands pays émergents gardent à l'inverse bonne mine, tels que l'Inde, l'Indonésie, le Brésil et le Mexique.

Les **perspectives 2024** sont évidemment **hautement incertaines** compte tenu des tensions géopolitiques au Moyen-Orient et en Ukraine.

Croissance économique dans le monde

Taux de variation annuelle du PIB. 2021-2023 et prévisions 2024-2025. FMI, avril 2024



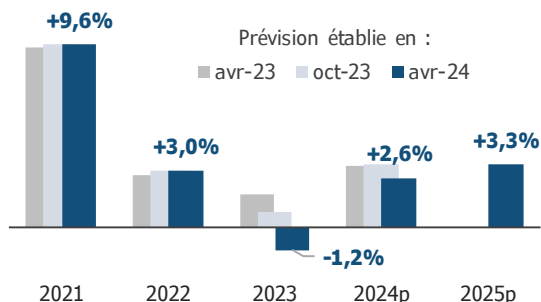
Vers une progressive reprise du commerce

Contrairement à une production mondiale plutôt résiliente, **le commerce international a fléchi de 1,2 % en 2023 ; une situation imputable surtout à l'Europe**. Pour mémoire, l'été dernier, l'OMC envisageait un ralentissement mais non une baisse des échanges mondiaux. Ses dernières prévisions, publiées en avril, entrevoient **une reprise progressive** : +2,6 % cette année et +3,3 % l'an prochain. Ce scénario suppose une progression de la consommation européenne. Eu égard aux tensions géopolitiques et à une résurgence des discours protectionnistes, **ces prévisions sont empreintes de grandes incertitudes**.

Le Baromètre du commerce des marchandises de l'OMC, actualisé en mars, apporte **les premiers signes de la reprise espérée**. L'indicateur des commandes à l'exportation est remonté au-dessus de sa tendance. Celui du commerce automobile se maintient en zone favorable. L'indicateur des conteneurs maritimes se redresse peu à peu. Seul l'indicateur du commerce de composants électroniques reste nettement sous sa tendance.

Croissance du commerce international

Variation annuelle. OMC



Baromètre des échanges de marchandises

Base 100 = tendance récente. Mars 2024. OMC



Allons-nous vers plus de rigueur budgétaire ?

En Europe, la lutte contre l'inflation est en passe d'être remportée. Le Vieux Continent n'est pour autant pas tiré d'affaire. Pour reprendre l'image du Gouverneur de la Banque de France, en référence à l'ampleur des déficits publics : « *lorsque la mer de l'inflation se retire, on retrouve les rochers que sont nos défis économiques de fond* ». Et **ces défis sont de taille**. Le déficit consolidé de l'Etat français, des collectivités locales et de la Sécurité sociale s'est élevé à 154 milliards d'euros en 2023, soit 5,5 % du PIB ; après 4,8 % en 2022 et 6,6 % en 2021. La dette publique française culmine à 110 % du PIB. Nous sommes ainsi bien loin des seuils prévus par le Pacte de stabilité et de croissance : 3 % pour le déficit et 60 % pour la dette. Une telle dérive se retrouve dans de nombreux pays. Les déficits publics de l'Union européenne représentent 3,5 % du PIB communautaire. En Italie, le dérapage est particulièrement inquiétant, avec un déficit et une dette publics de, respectivement, 7,4 % et 140 % du PIB.

La BCE devrait réduire son taux directeur en juin. La détente monétaire se poursuivrait sur le reste de l'année et en 2025, suivant un rythme pragmatique calé sur le ralentissement des prix. Pour les Etats, **c'est là l'opportunité d'amorcer l'assainissement de leurs finances publiques sans trop freiner la croissance économique qui bénéficiera alors de meilleures conditions monétaires.**

Conjoncture française



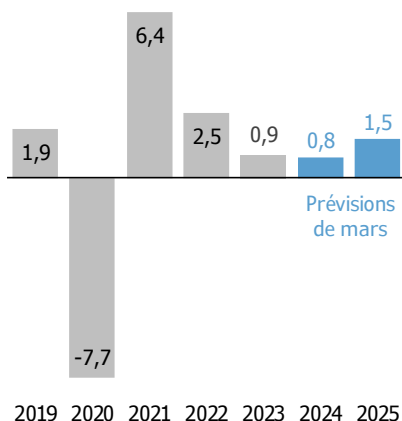
« À tous ceux qui veulent faire croire que notre économie est à l'arrêt : les faits sont têtus. La croissance française progresse. » Le ministre de l'Économie veut s'en réjouir : l'économie hexagonale déjoue les pronostics avec un PIB en hausse de 0,2 % t/t au 1^{er} trimestre. Bien que la consommation et l'investissement tiennent le coup, la dynamique demeure toutefois bien lente. Le climat des affaires national avoisine sa moyenne de longue période, signe d'une économie plutôt atone. Fait singulier : il y a actuellement une grande hétérogénéité sectorielle, en particulier dans l'industrie. Une telle dispersion n'avait plus été observée depuis 1995. La Banque de France anticipe une croissance de l'activité nationale de seulement 0,8 % en 2024. Cette prévision suppose une accélération de la consommation portée par les récents gains de pouvoir d'achat.

Un premier semestre encore peu porteur... avec toutefois de premiers signes de reprise des achats

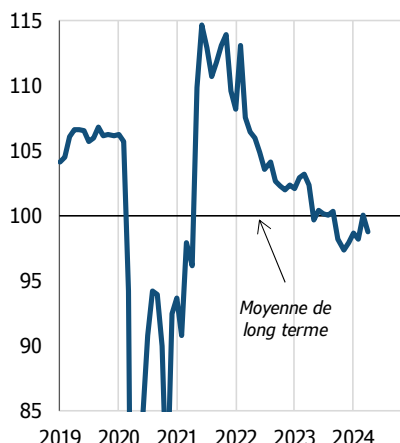
Comptes nationaux du 1^{er} trimestre 2024 – Première estimation du 30 avril

Après plusieurs mois de quasi-stagnation, **la croissance de l'économie française reprend lentement en ce début d'année**. En janvier, février et mars, le PIB a progressé de 0,2 % relativement au trimestre précédent (t/t) et de 1,1 % sur un an. Dans le sillage de la désinflation et des récents gains de pouvoir d'achat, **la consommation des ménages semble enfin amorcer une reprise** (+0,4 % t/t). Elle est portée par les services, en particulier de transport, d'hébergement et de restauration, ainsi que par l'alimentation et l'énergie. **L'investissement des entreprises a tenu le coup** (+0,5 % t/t) malgré des taux d'emprunt élevés. **L'investissement des ménages se contracte pour le 7^e trimestre consécutif**.

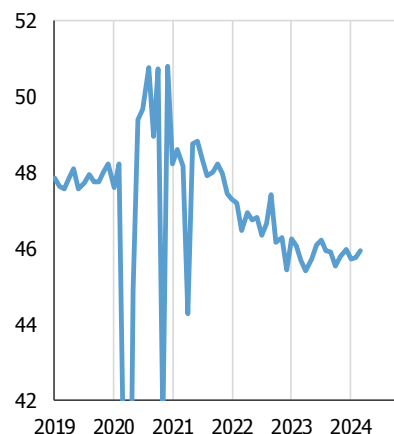
Croissance économique
Taux de variation annuelle du PIB
Insee, Banque de France



Climat des affaires
Indice synthétique
Insee, avril 2024



Consommation mensuelle des ménages en biens
Md€. CVS-CJO. Insee, mars 2024



Inflation – Résultats provisoires du 30 avril

La désinflation se confirme. Avec une hausse annuelle des prix français tombée à **2,2 % en avril**, l'inflation approche de près le seuil ciblé par la Banque centrale européenne pour la zone euro (2 %). La désinflation est portée en premier lieu par les prix alimentaires, dont la hausse annuelle n'est plus que de 1,2 %, après un pic à 16 % en mars 2023. Les prix des produits manufacturés sont à présent stables (-0,1 %). Ceux des services augmentent pour leur part de 3 %.

Climat des affaires en avril

A 98,7 points, l'indicateur synthétique du climat des affaires français s'est légèrement détérioré entre mars et avril. Il côtoie de près sa moyenne de long terme (100 points), **signe d'une économie nationale globalement atone. La situation est néanmoins meilleure aujourd'hui qu'en fin d'année dernière**. L'Insee relève une grande hétérogénéité sectorielle, en particulier dans l'industrie. Une telle dispersion n'avait plus été observée depuis 1995. **Le climat national de l'emploi fait preuve de résistance**, à 102,5 points en avril.

Consommation des ménages en biens

L'année 2023 a été globalement défavorable en termes d'achats de biens (aliments compris, hors véhicules). Les volumes achetés ont sensiblement baissé sur tout le 1^{er} semestre, puis se sont stabilisés à un niveau bas au 2^d semestre. **La reprise semble enfin amorcée au 1^{er} trimestre 2024**, avec une hausse de 0,9 % relativement au trimestre précédent. **En niveau, les achats de biens restent néanmoins modérés et en deçà de ce qu'ils étaient avant la pandémie** (-1,4 % relativement au 1^{er} trimestre 2019).

Perspectives 2024

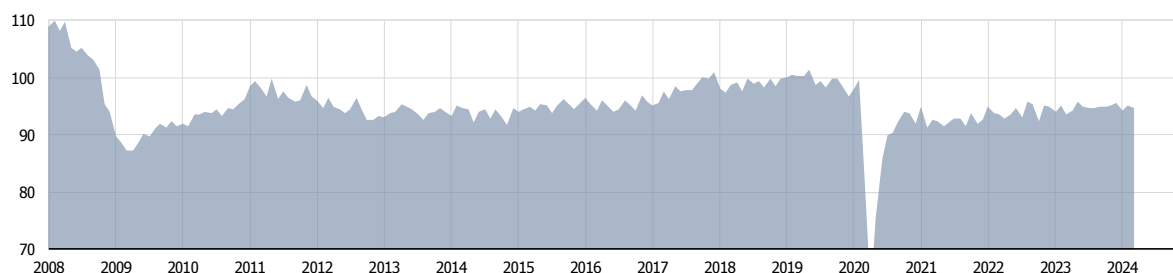
Suivant les dernières prévisions de la Banque de France, publiées en mars, **la croissance économique française pourrait n'être que de 0,8 % en 2024**, après 0,9 % l'année précédente. Ce scénario suppose une reprise de la consommation des ménages (+1,1 %), donc une poursuite de la désinflation et des gains de pouvoir, ainsi que d'un mouvement de désépargne. Les investissements des entreprises (-0,6 %) et des ménages (-4,3 %), pénalisés par des coûts d'emprunt encore élevés, bien qu'en légère baisse, joueraient défavorablement en 2024.

Une divergence conjoncturelle inédite entre secteurs industriels

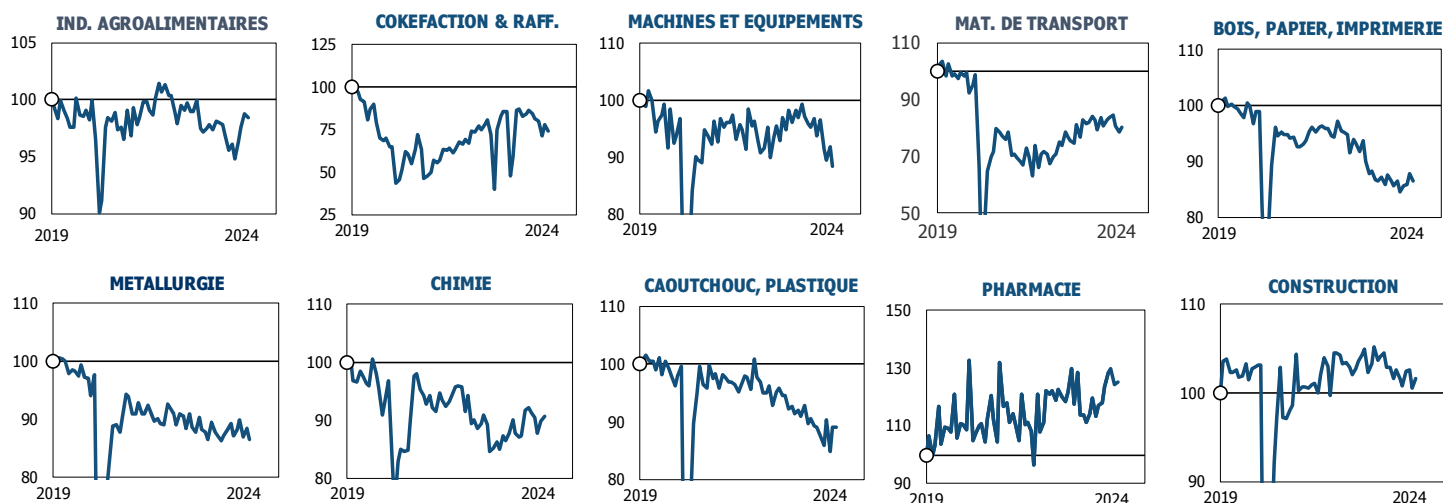
La production industrielle française est encore plutôt stable de mois en mois. L'Insee observe une grande disparité sectorielle, dont l'ampleur est inhabituelle. Il y a d'une part de bonnes performances auprès d'industries habituellement peu corrélées aux cycles de l'économie nationale. Il en va ainsi de l'aéronautique, dont le redécollage profite de carnets de commandes bien étoffés. Il y a d'autre part la déprime des industries énergo-intensives, affaiblies par les coûts énergétiques. C'est le cas, notamment, des industries du bois, papier et de l'imprimerie ; de la chimie ; du caoutchouc et du plastique ; de la métallurgie.

Production des industries manufacturières françaises

De janvier 2008 à mars 2024. Indice base 100 = janvier 2019. CVS-CJO. Insee

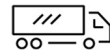


Les visuels suivants présentent l'évolution de la production industrielle par grand secteur, de janvier 2019 (base 100) à mars 2024. A noter que les échelles diffèrent d'un secteur à l'autre. Sous l'apparente stabilité des matériels de transport au cours des derniers mois se cache un recul de la production automobile, compensé par une progression de l'aéronautique.



Transports intérieurs & logistique

Transports routiers



Les tonnes-kilomètres routières n'ont eu de cesse de se réduire tout au long de l'année 2023 (-3 % relativement à 2022 ; -7,7 % a/a au 4^e trimestre). Signe de difficultés conjoncturelles tenaces, le climat des affaires sectoriel était en avril sous sa moyenne de longue période pour le 12^e mois consécutif. La moitié des dirigeants déplorent un manque de demande. Une majorité d'entre eux témoignent d'une fragilité financière, ce qui se répercute sur les perspectives sectorielles d'emploi et d'investissement. Pour autant, depuis un point bas en novembre, l'indicateur synthétique de la situation sectorielle se redresse lentement, de mois en mois. Les anticipations de la demande à trois mois en sont l'explication. De décembre à avril, l'indicateur synthétique s'est ainsi rapproché de sa moyenne historique.

Des difficultés conjoncturelles persistantes ¹

En avril, le climat des affaires du TRM était **sous sa moyenne de longue période** pour le 12^e mois consécutif, signe de difficultés conjoncturelles tenaces. Pour autant, cet indicateur se redresse peu à peu. Depuis un point bas en novembre dernier, il a gagné 11 points. A 98,5 points en avril, **l'indice synthétique approche de près sa moyenne historique** (100 points).

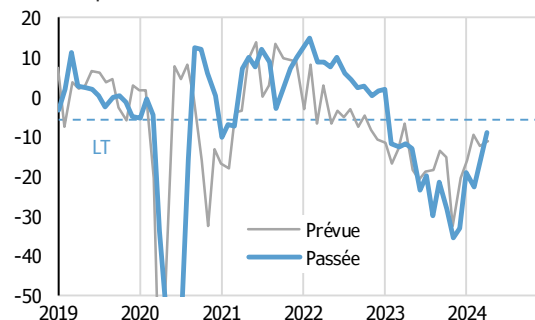
Climat des affaires du TRM

Indice synthétique. Base 100 = moyenne de long terme



Tendance d'activité passée et prévue

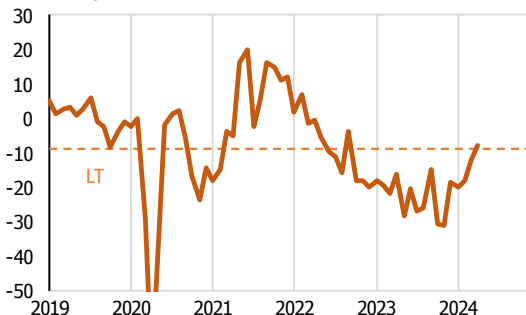
Solde d'opinion



En ce début d'année, **un dirigeant du TRM sur deux déclare manquer de demande** (50 % en janvier ; 48 % en avril). En comparaison, l'année dernière, à la même période, ils n'étaient qu'un tiers à le déplorer. Leur solde d'opinion sur la demande anticipée laisse toutefois entendre que **la situation s'améliorerait lentement au cours des prochains mois**. Cet indicateur est en effet remonté sur sa moyenne de long terme, après s'être maintenu en deçà durant 18 mois.

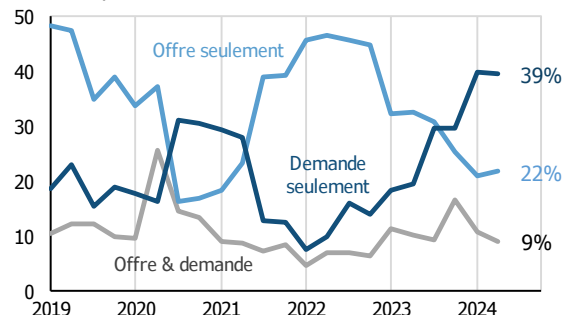
Tendance prévue de la demande

Solde d'opinion



Facteurs limitant l'activité

% des répondants



¹ Les données de cette sous-section proviennent des enquêtes mensuelles de conjoncture conduites par l'Insee auprès des dirigeants d'entreprises de transport de marchandises. L'édition ici présentée est celle d'avril 2024.

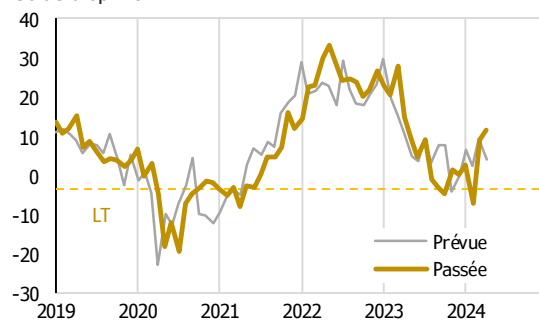
La situation financière des entreprises demeure difficile. Le solde d'opinion sur la trésorerie, publié tous les trois mois, a décroché au 2^d semestre 2023 et était encore décevant en avril. Le manque de demande et la difficulté de revaloriser les prix à la hauteur des hausses de coûts sont en cause. Le mouvement des agriculteurs de février a constitué une peine financière de plus pour les transporteurs.

Le TRM endure une exceptionnelle vague de défaillances. D'après le cabinet Altares, 486 entreprises du TRM ont fait l'objet d'une procédure collective au 1^{er} trimestre 2024, soit 34 % de plus que l'année précédente. Tous secteurs d'activité confondus, cette hausse est de 19 %. Au vu des tensions financières actuelles, les défaillances du TRM devraient être encore nombreuses au cours des prochains mois.

Le solde d'opinion sur les prix de vente se redresse. Cet indicateur est toutefois à interpréter avec précaution car il est dépendant des fluctuations des coûts du carburant, celles-ci étant répercutées en pied de facture.

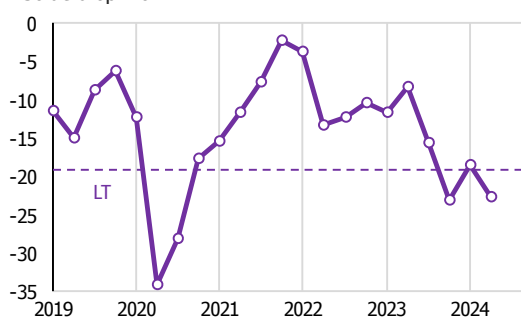
Tendance des prix de vente

Solde d'opinion



Situation de la trésorerie

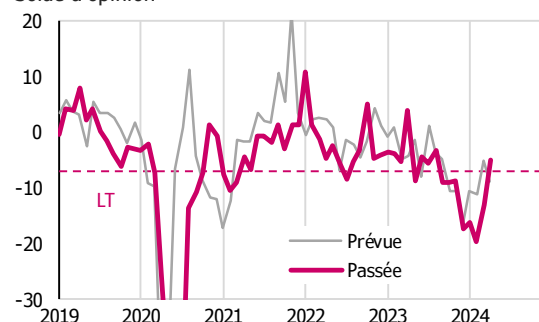
Solde d'opinion



Le solde d'opinion sur la tendance passée des effectifs est tombé particulièrement bas en février. Il est toutefois remonté en mars et avril, jusqu'à rejoindre sa moyenne de long terme. **Les difficultés de recrutement poursuivent leur détérioration.** En avril, un dirigeant sur trois reconnaissait avoir du mal à recruter du personnel roulant (35 %), contre un sur deux l'an passé (54 % en avril 2023).

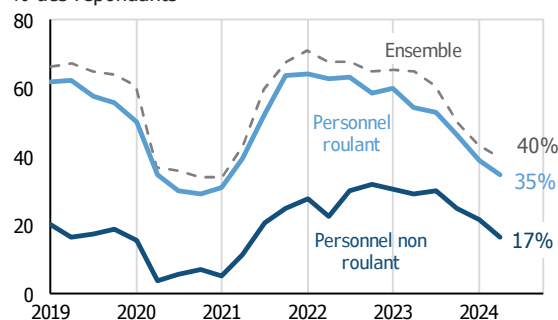
Tendance des effectifs

Solde d'opinion



Difficulté de recrutement

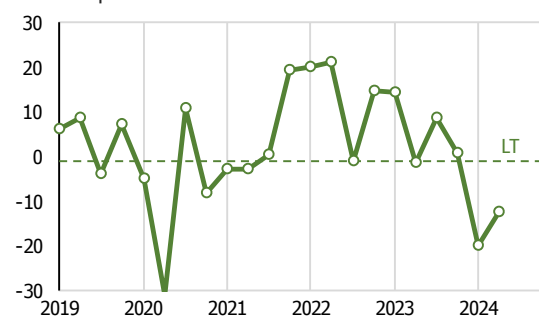
% des répondants



L'incertitude ressentie par les dirigeants est à son paroxysme. Ce manque de visibilité et les tensions financières du secteur **pèsent lourdement sur les perspectives d'investissement.**

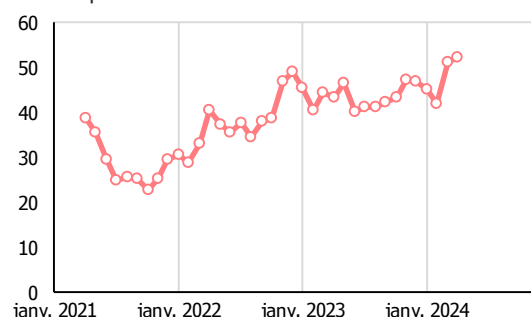
Tendance prévue des investissements

Solde d'opinion



Incertitude économique ressentie

Solde d'opinion



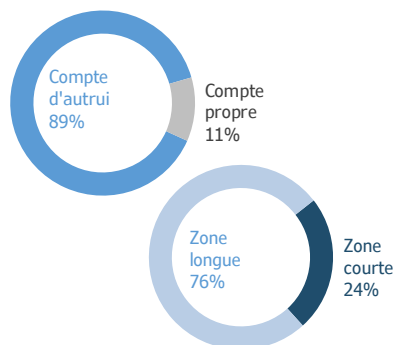
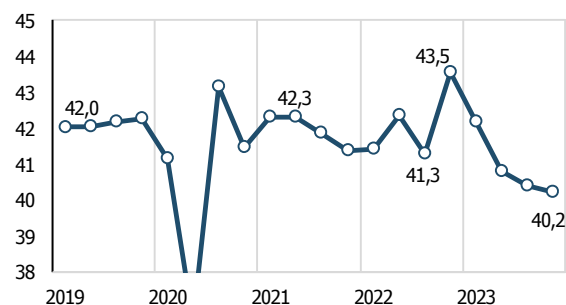
Des tonnes-kilomètres en baisse sur toute l'année 2023

D'après l'enquête TRM du ministère en charge des Transports, **les tonnes-kilomètres routières se sont repliées tout au long de l'année 2023**. Au 4^e trimestre, elles étaient en retrait de 0,5 % relativement au trimestre précédent. Relativement au 4^e trimestre 2022, qui fut marqué par une pointe d'activité, la contraction atteint 7,7 %.

Sur **l'ensemble de l'année, les tonnes-kilomètres s'affichent ainsi en repli de 3 % relativement à 2022**. Les transports pour compte d'autrui s'inclinent de 2,3 %, en ligne avec la baisse des achats alimentaires comme des biens manufacturés. Les transports en compte propre chutent sévèrement (-7,7 %), ce qui s'explique en partie par le manque de nouveaux projets de construction.

Activité du TRM français

Base 100 = T1 2019. CVS. SDES

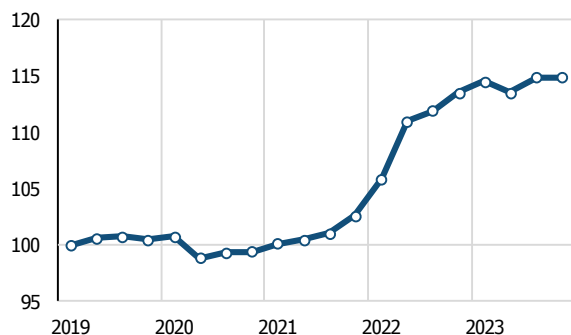


Les prix du TRM sont sous tension

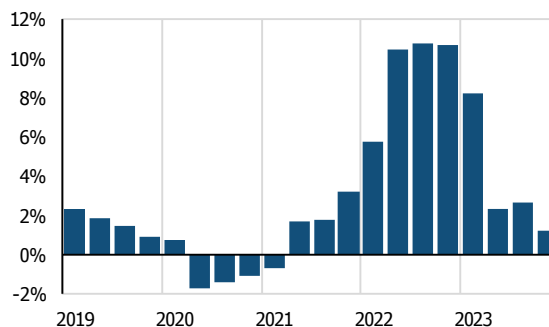
D'après les relevés de l'Insee auprès des chargeurs, **les prix des transports routiers de marchandises ont été relativement stables en 2023**, après avoir fortement augmenté en 2022 sous l'effet des coûts de carburant. **Au 4^e trimestre 2023, ils étaient en progression de seulement 1,2 % sur un an**. C'est deux fois moins que l'inflation générale des prix en France.

Prix du TRM

Base 100 = T1 2019. Insee



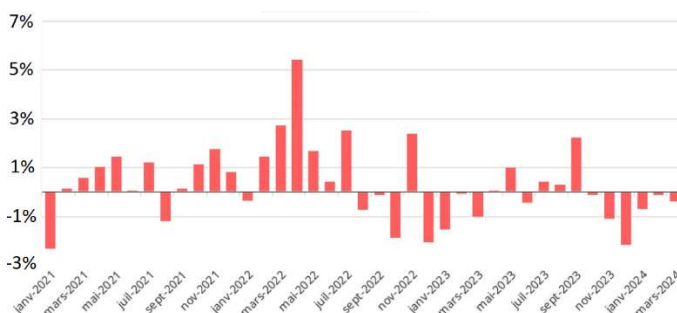
Variation annuelle



Upply Freight Index Route France

Taux de variation mensuelle. Upply

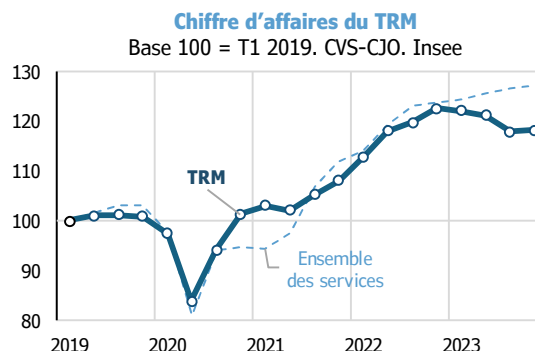
L'Upply Freight Index Route France indique **une érosion des prix des transports routiers français sur 6 mois consécutifs**, d'octobre 2023 à mars 2024. Il s'agit de la plus longue série baissière de cet indicateur depuis 2020.



Le chiffre d'affaires du TRM ne progresse plus

Le chiffre d'affaires sectoriel n'a progressé que de 1 % en 2023 relativement à l'année précédente. Dans le détail, le début d'année a été résilient alors que le 2^d semestre a lui été en retrait.

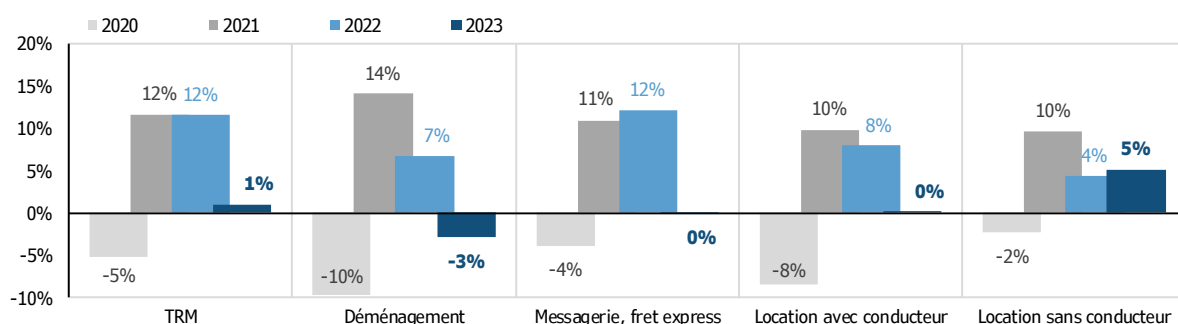
Au 4^e trimestre 2023, le chiffre d'affaires s'est inscrit en recul de 4 % sur un an. Cette situation tranche avec le reste de l'économie tertiaire marchande, dont les ventes en valeur ont continué d'augmenter.



Le graphique qui suit présente l'évolution du chiffre d'affaires, en moyenne annuelle, pour les différents secteurs du transport routier de marchandises, de 2020 à 2023.

Chiffre d'affaires annuel du TRM

Variation annuelle. Insee



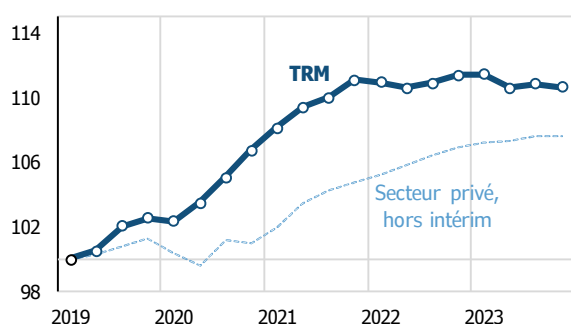
L'emploi du TRM s'est légèrement érodé

Confrontés au manque de demande et au renchérissement des coûts, **les dirigeants du TRM ont réduit la voilure des recrutements**. Suivant les données du ministère en charge des Transports, **le TRM pour compte d'autrui employait 429 400 salariés fin 2023** (cvs). C'est 0,7 % de moins qu'en fin d'année précédente.

Les entreprises organisatrices des transports (dont messagerie, fret express et affrètement) employaient 120 600 salariés en fin d'année 2023 (cvs). Cet effectif est stable sur un an.

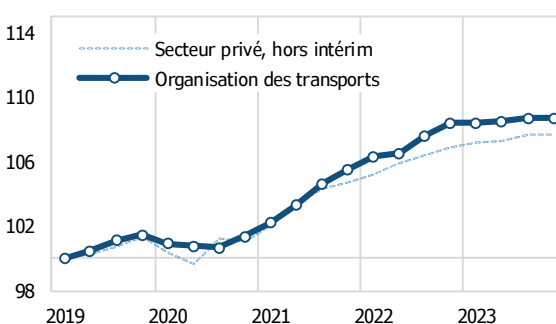
Emploi salarié dans le TRM

Base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Emploi salarié dans l'organisation des transports de fret

Base 100 = T1 2019. CVS. SDES



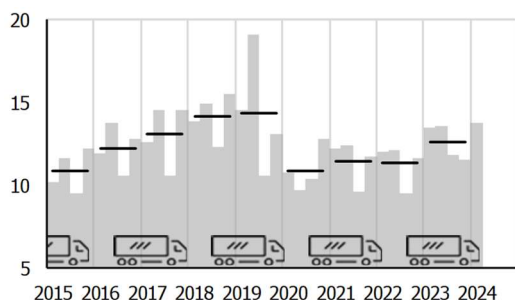
Les immatriculations de poids lourds neufs se stabilisent après un rebond modéré l'an dernier

Après des années 2021 et 2022 sans progression, affectées par la pénurie de composants, **les immatriculations de poids lourds neufs ont de nouveau augmenté en 2023** : +11 %, soit 50 480 enregistrements. Ce volume s'avère toutefois inférieur de 11 % à celui de 2019.

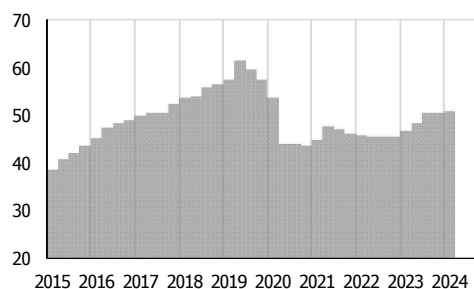
La reprise des immatriculations semble enrayée en ce début d'année. Avec 13 807 unités au 1^{er} trimestre 2024, la hausse n'est plus que de 2,4 % sur un an. Les mois de janvier et février expliquent à eux seuls cette performance. En mars, les immatriculations de poids lourds neufs étaient en chute de 11 % sur un an.

Immatriculations trimestrielles de poids lourds neufs

En milliers. Barres horizontales = moyennes annuelles. SDES



Cumuls sur 4 trimestres glissants. En milliers. SDES



Transports ferroviaires



Le fret ferroviaire a chuté de 15 % en 2023. Après un 1^{er} trimestre 2023 durement pénalisé par les grèves contre la réforme des retraites, la situation ne s'est pas vraiment améliorée aux trimestres suivants. Les industries énérgo-intensives, qui sont d'importants donneurs d'ordre, produisent moins et génèrent donc moins de fret ferroviaire. Au 4^e trimestre, les tonnes-kilomètres ferroviaires étaient ainsi en baisse de 6 % sur un an et de 14 % sur deux ans. Le chiffre d'affaires sectoriel, stable en 2023, n'a trouvé son salut que dans l'augmentation des tarifs.

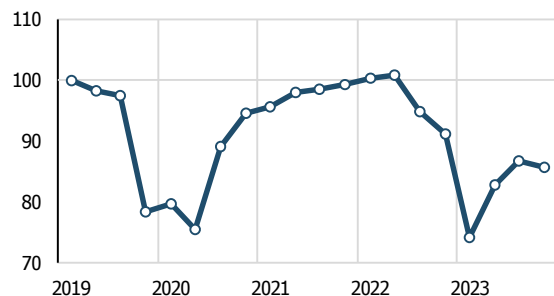
Le fret ferroviaire reste à la peine

Avec seulement 30,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, **le fret ferroviaire s'affiche en chute de 15 %** relativement à l'année précédente. Ce décrochage concerne aussi bien les trajets nationaux qu'internationaux. Au 1^{er} trimestre, l'activité avait été durement impactée par les grèves contre la réforme des retraites. Le rebond des trimestres suivants n'a pas été à la hauteur. Tout au long de l'année, le secteur a subi **un manque de demande de la part de ses clients industriels énérgo-intensifs**, tels que les opérateurs sidérurgiques et les chimistes. De surcroît, **l'effondrement sur les voies de la vallée de la Maurienne** (Savoie), survenu l'été dernier, a freiné la dynamique des 3^e et 4^e trimestres. Ces voies devraient rouvrir cet automne.

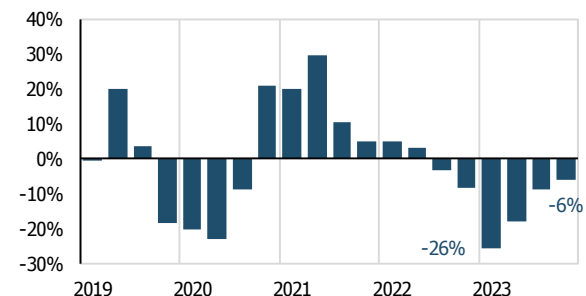
Au 4^e trimestre 2023, les tonnes-kilomètres ferroviaires étaient en baisse de 1,3 % relativement au trimestre précédemment et de 6 % sur un an.

Activité du fret ferroviaire

Base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle

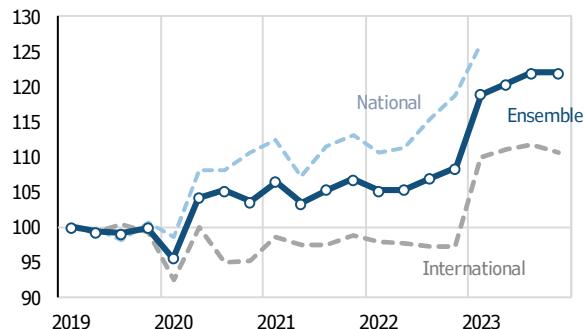


Les prix du fret ferroviaire se stabilisent à un niveau élevé

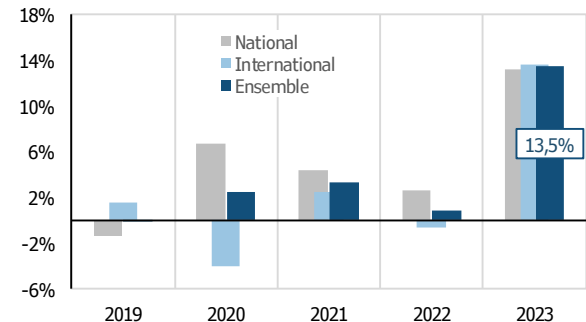
Après n'avoir quasiment pas augmenté de l'été 2020 à l'hiver 2022, les prix du fret ferroviaire avaient bondi de 10 % t/t au 1^{er} trimestre 2023. S'en sont suivies des hausses modérées aux 2^e et 3^e trimestres, puis une stabilisation au 4^e trimestre. **Fin 2023, la progression annuelle des tarifs était ainsi de 13 %.**

Prix du fret ferroviaire

Base 100 = T1 2019. CVS. Insee



Variation annuelle

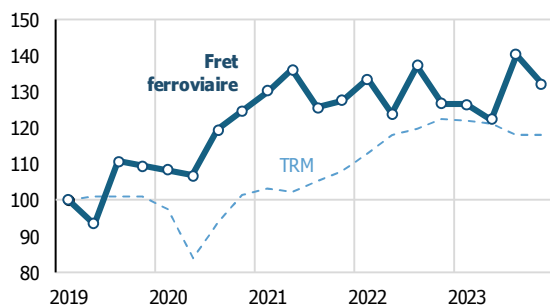


Un chiffre d'affaires annuel stable en 2023

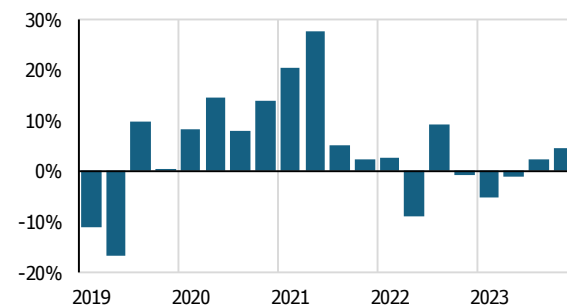
En 2023, le chiffre d'affaires sectoriel est demeuré stable ; l'effet favorable des prix ayant tout juste compensé le recul de l'activité. Dans le détail, le chiffre d'affaires du 1^{er} semestre était en baisse sur un an (-3 %) quand celui du 2^d semestre était en progression (+3 %).

Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du fret ferroviaire

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle



Transports fluviaux



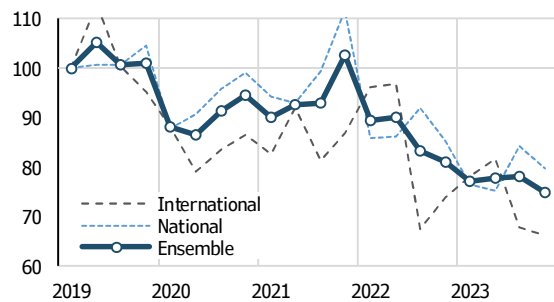
Les tonnes-kilomètres fluviales baissent depuis deux ans : -9 % en 2022 puis -10 % en 2023. Au 4^e trimestre, la tendance restait défavorable (-7,7 % a/a). Les principaux secteurs clients sont à la peine : moindres récoltes céréalières, chute des constructions immobilières et baisse des productions industrielles énérgo-intensives. Dans le nord du pays, les crues historiques de novembre ont par ailleurs contraint à une fermeture temporaire du canal Dunkerque-Valenciennes.

Le fret fluvial recule encore

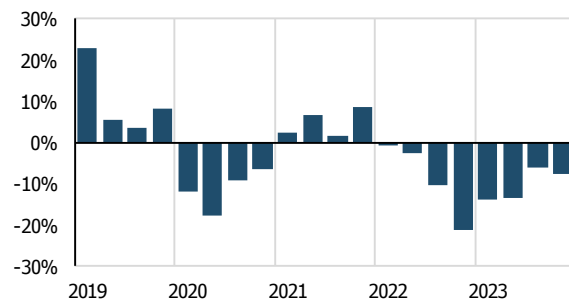
Voilà deux ans que les tonnes-kilomètres fluviales, y compris fluvio-maritimes, poursuivent une **tendance baissière**. En 2022, elles s'étaient contractées de 9 % relativement à l'année précédente. En 2023, la baisse annuelle a été tout aussi prononcée : -10 %. Au 4^e trimestre, le retrait est de 7,7 % sur un an. **De 2019 à 2023, le fret fluvial aura ainsi perdu le quart de ses volumes (-24 %).**

Activité trimestrielle du fret fluvial

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



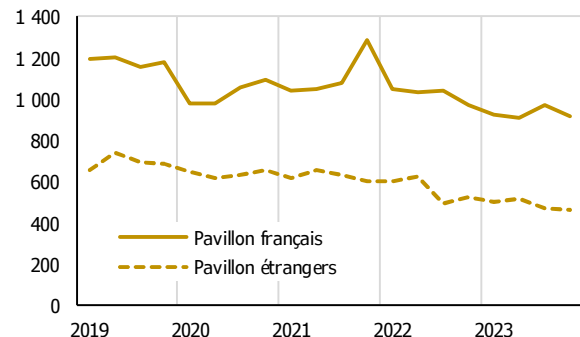
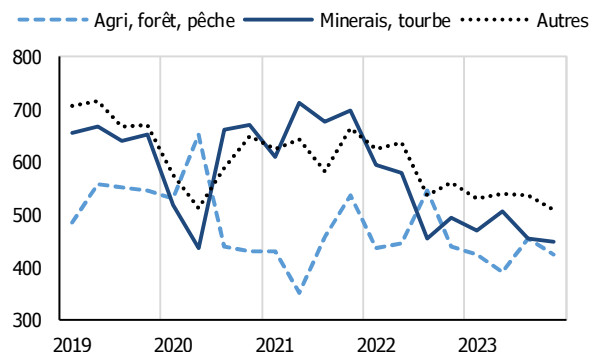
Variation annuelle



Comme le mode ferroviaire, l'activité fluviale endure **la conjoncture dégradée de ses principaux secteurs clients** : **l'énergie**, avec notamment l'arrêt temporaire d'un haut fourneau de Dunkerque ; **l'agriculture**, avec une mauvaise campagne céréalière ; et la **construction**, avec une chute des nouveaux projets du fait de taux d'emprunts immobiliers élevés.

Activité trimestrielle du fret fluvial, par type

Millions de tonnes-kilomètres. SDES



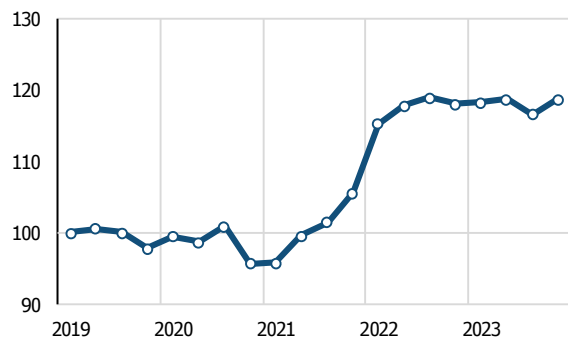
De manière ponctuelle et localisée, le fret fluvial subit les aléas climatiques qui, engendrant des crues, entravent la circulation des barges. En novembre dernier, puis en décembre, le canal à grand gabarit de Dunkerque-Valenciennes a été temporairement fermé à la circulation en raison d'écluses bloquées par la montée des eaux. En novembre, une cinquantaine de bateaux, d'un emport de 50 000 à 55 000 tonnes, sont ainsi restés à quai.

Les prix des transports fluviaux de marchandises sont relativement stables

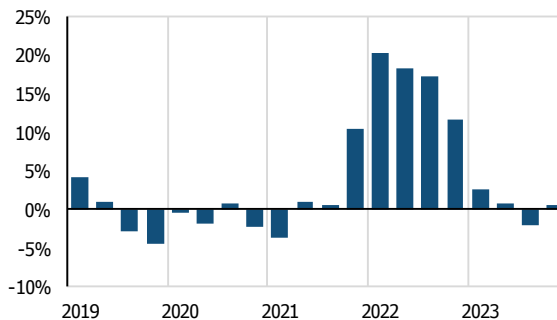
Les prix des transports fluviaux de marchandises avaient sensiblement progressé au 1^{er} semestre 2022 (+19 % sur un an), avant de se stabiliser. Au 4^e trimestre 2023, leur évolution annuelle n'était que de 0,6 %.

Prix du fret fluvial

Base 100 = T1 2019. CVS. Insee



Variation annuelle



Activité des entrepôts



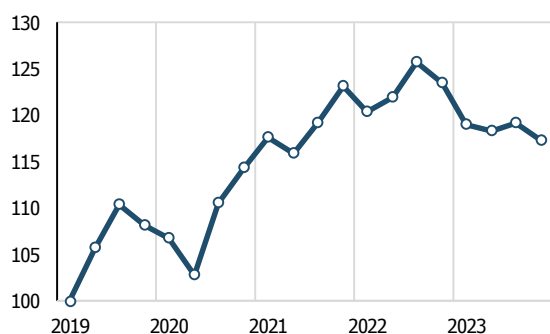
Les activités logistiques se sont contractées de 3,6 % en 2023. La baisse s'est étendue sur l'ensemble de l'année. Le 4^e trimestre s'affiche en retrait de 5 % sur un an. Dans le sillage, la demande placée d'espaces logistiques a décroché de 17 % en 2023. Cette chute des surfaces placées s'est intensifiée au 1^{er} trimestre 2024 : -43 % sur un an. Les investissements en immobilier logistique ont été divisés par deux en 2023. Au 1^{er} trimestre 2024, ceux-ci restaient contenus (-36 % relativement à la moyenne quinquennale des 1^{ers} trimestres 2019-2023), bien qu'en hausse sur un an (+45 % relativement au 1^{er} trimestre 2023).

L'activité logistique s'est inclinée sur l'ensemble de l'année 2023

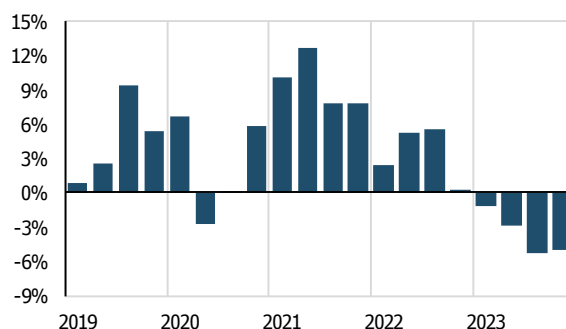
Après trois années de vive croissance, de 2020 à 2022, l'activité en volume de l'entreposage et du stockage s'est contractée sur l'ensemble de l'année 2023. Au global, la baisse atteint -3,6 %. Dans le détail, le recul a été plus prononcé au second semestre qu'au premier. Au 4^e trimestre, la baisse était de 5 % sur un an.

Activité de l'entreposage et du stockage

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle

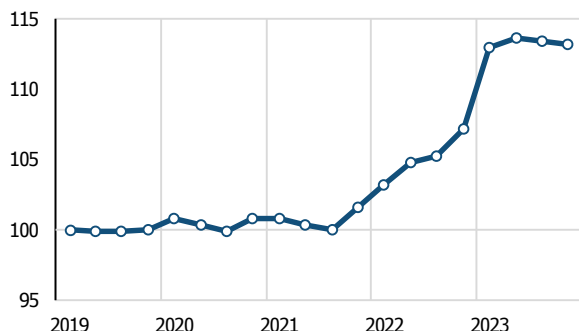


Les prix de l'entreposage sont à présent stables

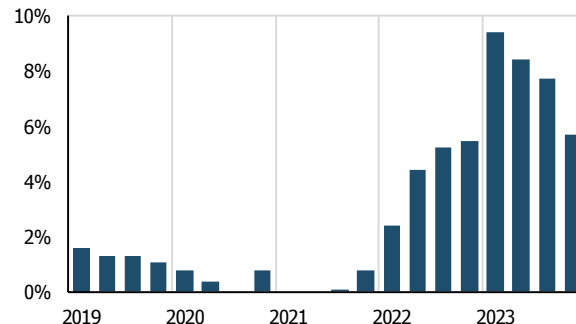
Après une vive progression en 2022 et au 1^{er} trimestre 2023, les prix des services d'entreposage ont été stables aux 2^e, 3^e et 4^e trimestres 2023. Par effet d'acquis de croissance (sursaut au 1^{er} trimestre 2023), les prix sur l'ensemble de l'année s'affichent en progression de 7,8 % relativement à l'ensemble de l'année précédente. Au 4^e trimestre, la hausse était de 5,7 % sur un an, suivant en cela l'augmentation des coûts d'exploitation.

Prix du stockage et de l'entreposage

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle

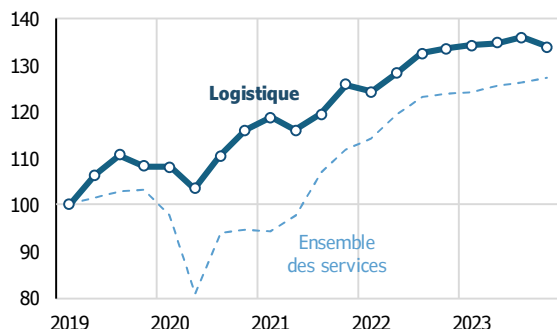


Le chiffre d'affaires est stable en tendance

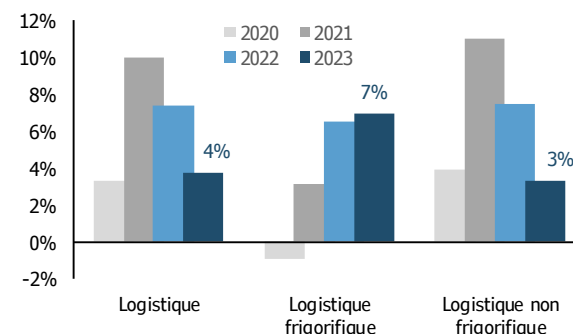
Le chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage subit le recul de l'activité en volume mais profite d'un effet prix favorable. **Sur l'ensemble de l'année 2023, le chiffre d'affaires progresse ainsi de 4 %.** Cette performance provient toutefois exclusivement d'un acquis de croissance généré au 1^{er} semestre 2022. Si on s'intéresse à la dynamique trimestrielle, le chiffre d'affaires sectoriel est relativement stable depuis un an et demi.

Chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle

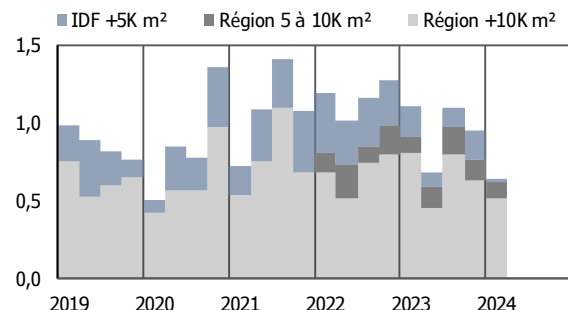


La demande placée d'entrepôts chute au 1^{er} trimestre 2024

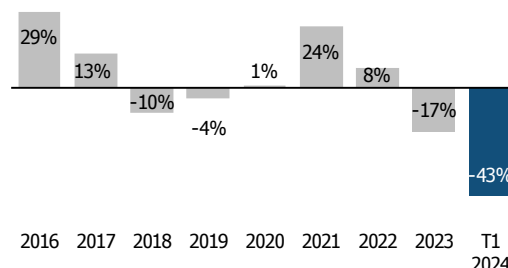
Suivant les données du GIE Immostat, qui agrège l'activité de JLL, BNP Paribas Real Estate, CBRE et Cushman & Wakefiel, la demande placée d'entrepôts en France, de plus de 5 000 m², s'est **contractée de 17 % en 2023**. **Au 1^{er} trimestre 2024, le rythme baissier s'est sensiblement accentué : -43 % sur un an.** Il y a eu 31 transactions signées au 1^{er} trimestre 2024 pour des entrepôts de plus de 5 000 m², soit deux fois moins qu'au 1^{er} trimestre 2023. **La demande resterait modérée sur l'ensemble de l'année 2024.**

Demande placée trimestrielle pour les entrepôts de plus de 5 000 m²

Millions de m². Immostat



Variation annuelle



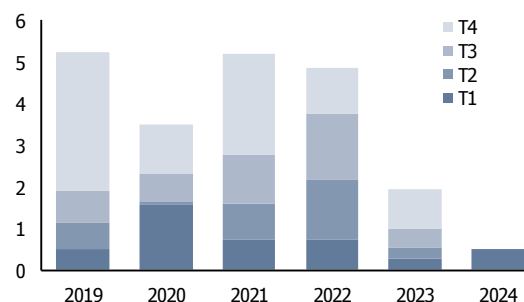
Des investissements en immobilier logistique encore timides

Les investissements en immobilier logistique se sont effondrés en 2023, avec seulement 2 milliards d'euros investis. Pour comparaison, les montants engagés en 2019, 2021 et 2022 étaient approximativement de 5 milliards d'euros. En 2020, année marquée par la crise sanitaire, les investissements avaient chuté en se maintenant toutefois à plus de 3 milliards d'euros.

La situation est un peu plus encourageante au 1^{er} trimestre 2024. Avec près de 500 millions d'euros investis, le rebond annuel est de 45 %. **Il s'agit toutefois d'un volume encore inférieur à la moyenne quinquennale** des 1^{ers} trimestres 2019-2023 (-36 %).

Montants investis dans l'immobilier logistique français

Milliards d'euros. JLL, Immostat

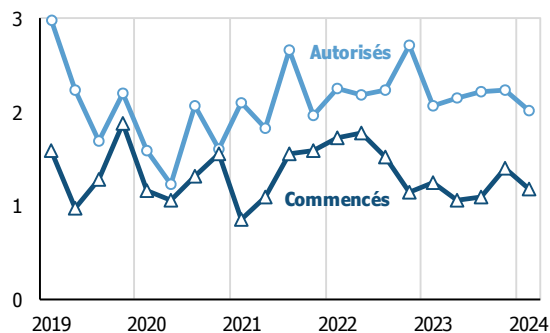


Les mises en chantier de nouvelles surfaces ne reprennent pas encore

Les mises en chantier de nouvelles surfaces logistiques ont reculé de 7,9 % en 2023 et les autorisations de construction de 2,1 %. Les chiffres du 1^{er} trimestre 2024 n'amènent pas de signe de reprise.

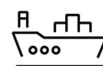
Surfaces autorisées et commencées de nouveaux entrepôts

Millions de m². CVS-CJO. SDES, Sitadel



Transports « Overseas »

Fret maritime



En 2023, les volumes manutentionnés au sein des grands ports maritimes français ont reculé de 4,6 % relativement à l'année précédente. La baisse est particulièrement marquée pour les conteneurs : -13 % en France et -16 % à Haropa Port. A titre de comparaison, ce recul n'a été « que » de 7 % pour les ports de Rotterdam et d'Anvers. Au 4^e trimestre, les conteneurs et le vrac solide ne connaissent pas de véritable reprise. Le vrac liquide s'est lui stabilisé à un niveau plutôt élevé. L'activité « Ro-Ro » a connu un 1^{er} semestre en hausse puis une stabilité au 2^d semestre.

Le trafic de conteneurs a amorcé sa reprise au 1^{er} trimestre 2024. D'après les données temporaires diffusées par Haropa Port, la manutention de conteneurs a augmenté de 16 % sur un an au 1^{er} trimestre. C'est là un rebond plus vif que ceux des ports de Rotterdam et d'Anvers (respectivement +2 % et +8,6 %) ; cela s'explique en partie par les mouvements sociaux de janvier à avril 2023.

SITUATION INTERNATIONALE

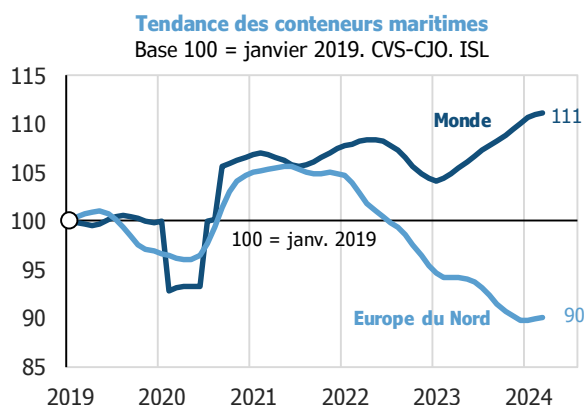
L'OMC entrevoit une reprise graduelle des échanges mondiaux

Les dernières prévisions de l'OMC, publiées en avril, annoncent une reprise progressive du commerce mondial. Après une baisse plus prononcée qu'escomptée en 2023 (-1,2 %), imputable surtout à l'Europe, **les volumes échangés pourraient augmenter de 2,6 % cette année**, puis de 3,3 % l'an prochain. Ce scénario suppose un regain de pouvoir d'achat en Europe, porté par la désinflation et les revalorisations salariales. Ce scénario de reprise est évidemment empreint de **fortes incertitudes** au regard des tensions géopolitiques et du risque d'une poussée protectionniste.

L'activité conteneurisée progresse dans le monde mais sa reprise tarde en Europe

Le RWI/ISL Container Throughput Index, qui synthétise l'activité des principaux ports mondiaux, continue d'augmenter en ce début d'année. Au 1^{er} trimestre 2024, il était en tendance 6 % plus élevé qu'il y a un an.

En Europe du Nord, c'est un autre son de cloche. Le cumul des conteneurs manutentionnés dans les ports du Havre, de Zeebrugge, d'Anvers, de Rotterdam, de Brême/Bremerhaven et d'Hambourg s'affaiblit depuis plus d'un an et demi. Au 1^{er} trimestre, l'indice régional était 5 % inférieur à ce qu'il était l'année précédente. Sur deux ans, la baisse atteint 13 %.



Bien que la mer Rouge soit encore à éviter, les taux de fret Asie-Europe sont partiellement retombés

L'attaque au missile des rebelles Houthis contre le navire Maersk Hangzhou, sauvé par la marine américaine le 31 décembre dernier, a amené les compagnies maritimes à dérouter leurs navires *via* le Cap de Bonne Espérance. Les taux de fret ont sur le moment vivement réagi : le Freightos Baltic Index a plus que doublé en janvier ; sur la voie Asie-Europe, le taux moyen a plus que triplé.

En mai, la mer Rouge est encore à éviter. La route des caps devient ainsi la « *nouvelle normalité* » pour relier l'Asie à l'Europe.

De nouvelles habitudes ayant pris place, les taux de fret étaient quelque peu retombés depuis le pic de janvier. Une forte demande et la pénurie de capacité navires sur la voie Asie-Europe du Nord provoquent toutefois une nouvelle poussée des taux de fret depuis quelques semaines (+16,7 % sur la dernière semaine d'avril).

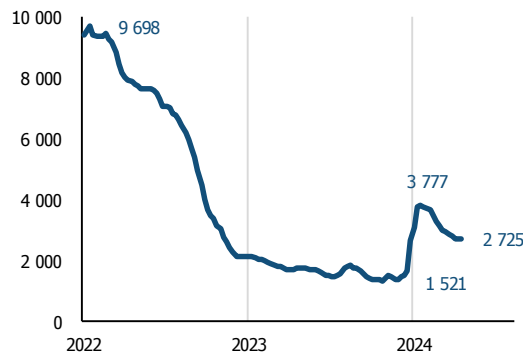
Avec le détournement des navires vers le Cap de Bonne-Espérance, les ports méditerranéens ne sont plus desservis par les services maritimes Asie-Europe du Nord, ce qui amène les compagnies à transférer des capacités des lignes Asie-Europe du Nord sur les lignes Asie-Méditerranée. De ce fait, les alliances maritimes accusent actuellement un déficit de capacité sur la voie Asie-Europe du Nord de 10 %.

Certains experts estiment que les nouveaux réseaux de transbordement mis en place dans les ports méditerranéens sont en partie inefficaces et conduisent à des congestions portuaires.

Début mai, à 3 615 \$, l'indice Freightos « Asie-Europe du Nord » était 30 % inférieur au pic de janvier... mais encore 1,8 fois plus élevé que ses niveaux de décembre.

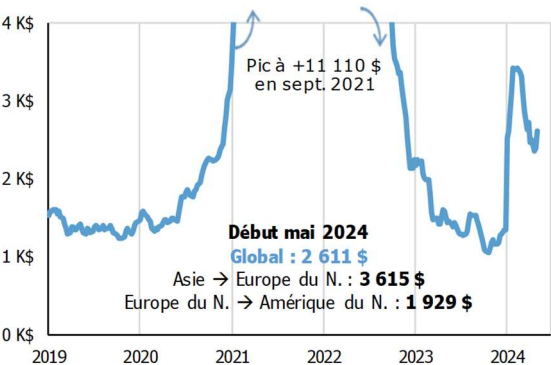
Drewry World Container Index

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



Freightos Baltic Index – Global Container

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



Taux de fret maritime moyen par voie commerciale

Début mai 2024. US\$/40ft

Index Freightos Global : 2 611 \$		Index Drewry Global : 2 725 \$
Suez	Atlantique	Depuis Shanghai
Chine/Asie de l'Est → Europe du nord : 3 615 \$	Amérique du Nord, Est → Europe du Nord : 514 \$	→ Rotterdam : 3 103 \$
Europe du Nord → Chine/Asie de l'Est : 729 \$	Europe du Nord → Amérique du Nord, Est : 1 929 \$	→ Los Angeles : 3 371 \$
Chine/Asie de l'Est → Méditerranée : 4 522 \$	Europe → Amérique du Sud, Est : 822 \$	→ Gênes : 3 717 \$
Méditerranée → Chine/Asie de l'Est : 904 \$	Europe → Amérique du Sud, Ouest : 1 686 \$	→ New York : 4 328 \$

En mars, seulement 55 % des navires de ligne régulière ont respecté leur délai d'arrivée

D'après Sea Intelligence, la fiabilité des lignes régulières s'est améliorée de manière quasi-continue tout au long du 1^{er} semestre 2023, passant de seulement 30 % de navires arrivant en temps et en heure en décembre 2022 à plus de 60 % en août 2023. Cet indicateur s'est ensuite stabilisé jusqu'en octobre, avant de s'éroder quelque peu. En mars, Sea Intelligence a observé qu'un peu plus de la moitié des navires avaient respecté leur délai d'arrivée (55 %). Pour ceux ne l'ayant pas respecté, le retard moyen était de 5 jours.

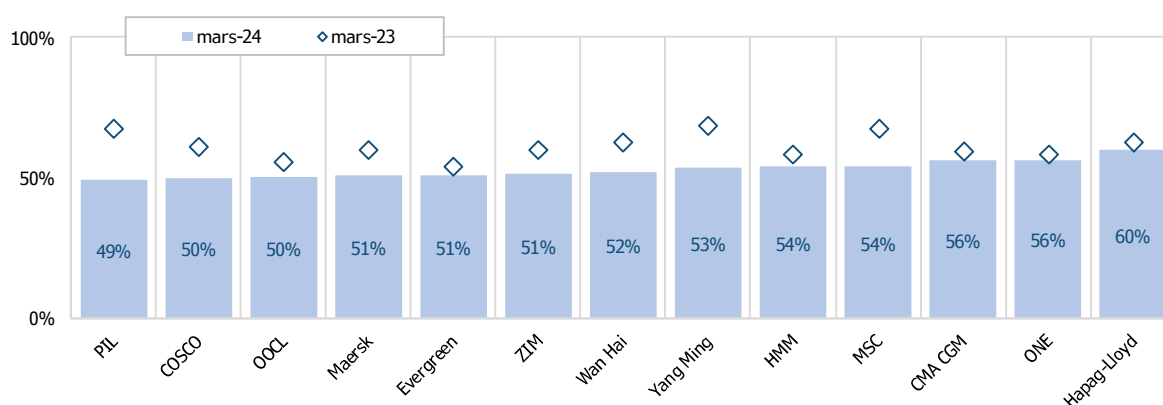
Respect des délais des transports maritimes mondiaux % des transports arrivant à temps. Sea Intelligence



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



Respect des délais des transports maritimes mondiaux, par opérateur % des transports arrivant à temps. Mars 2023 et 2024. Sea Intelligence



SITUATION FRANÇAISE

Le tonnage des grands ports français s'est replié de 4,6 % en 2023

Sur l'ensemble de l'année 2023, les Grands Ports Maritimes de Métropole et celui de Calais ont manutentionné 281 millions de tonnes de marchandises (CVS), soit 4,6 % de moins que l'année précédente. Dans le détail :

La baisse atteint 13 % pour les **conteneurs**. Haropa Port a vu son activité conteneur baisser de 16 %. Pour comparaison, le recul n'est « que » de 7 % pour les ports de Rotterdam et d'Anvers.

Les **vracs solides** reculent de 16 %, suivant en cela la baisse de la production céréalière française et l'arrêt temporaire d'un haut-fourneau à Dunkerque alimenté par du charbon importé.

Le **vrac liquide**, composé essentiellement de produits pétroliers et chimiques, a lui été stable malgré les grèves du 1^{er} trimestre (+0,1 %).

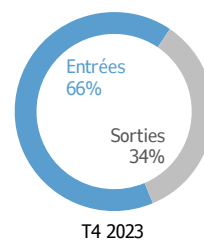
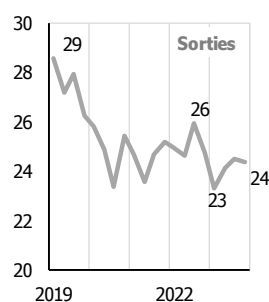
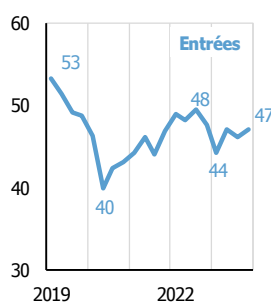
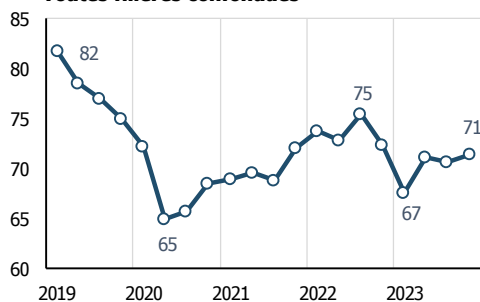
L'activité « **Ro-Ro** », soit les transports de véhicules, s'affiche en progression de 5,7 % grâce à un 1^{er} semestre dynamique.

Au 4^e trimestre 2023, la situation était à l'image du reste de l'année. On ne détectait pas encore de reprise des conteneurs EVP ni des vracs solides. Les vracs liquides se sont stabilisés à un niveau plutôt élevé. Nous relevons également une stabilisation de l'activité roulier au 2^d semestre.

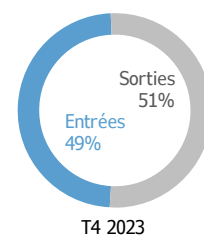
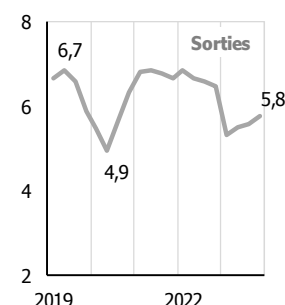
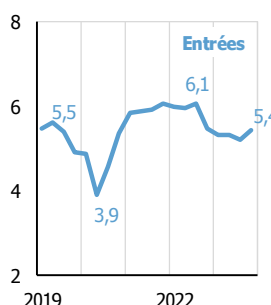
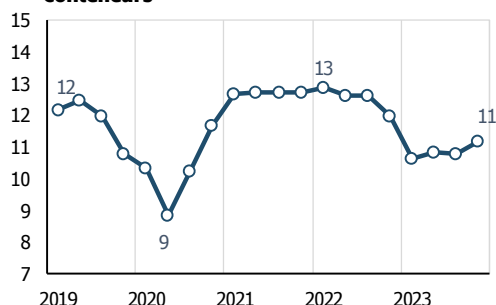
Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

Millions de tonnes, par trimestre. CVS. SDES

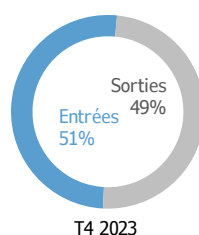
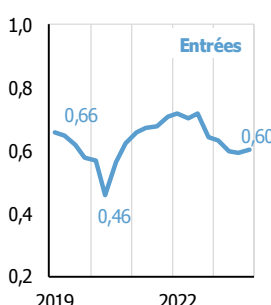
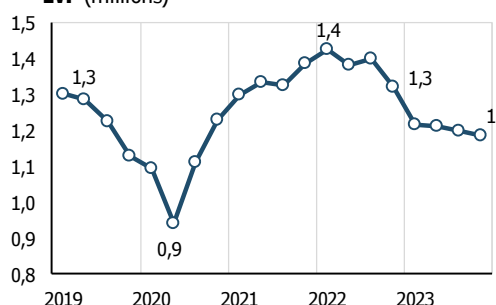
Toutes filières confondues



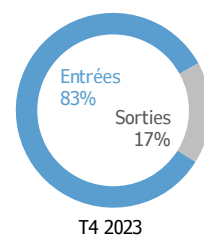
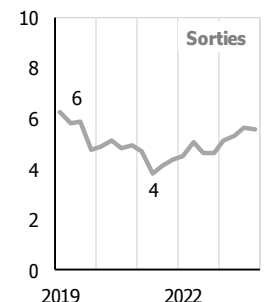
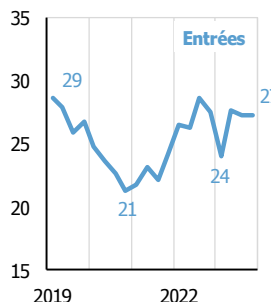
Conteneurs



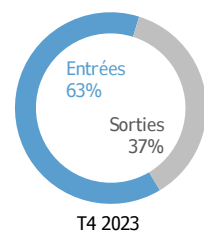
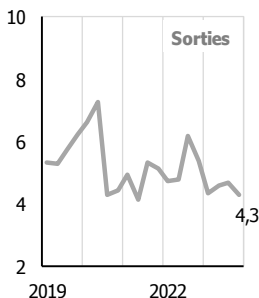
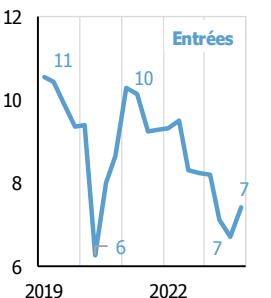
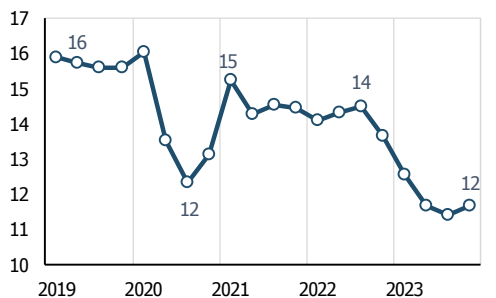
EVP (millions)

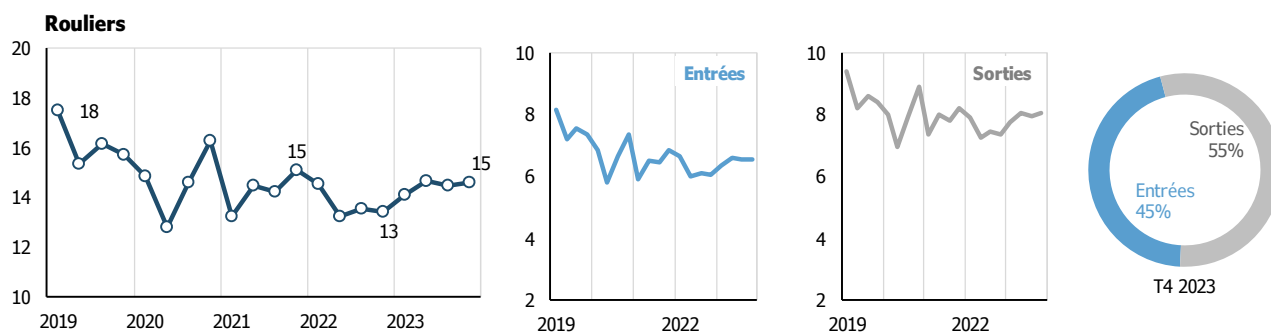


Vracs liquides



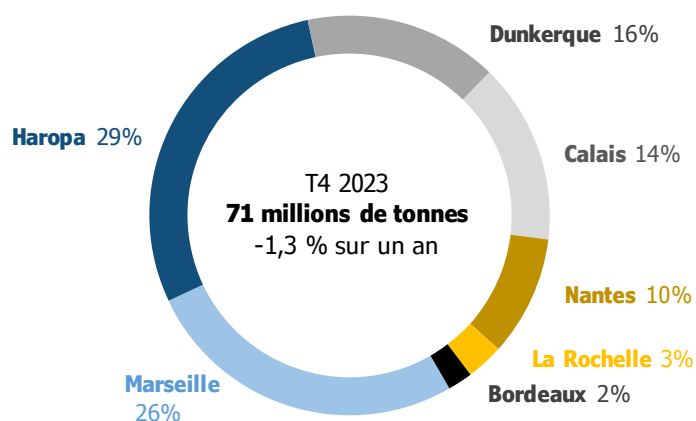
Vracs solides





Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

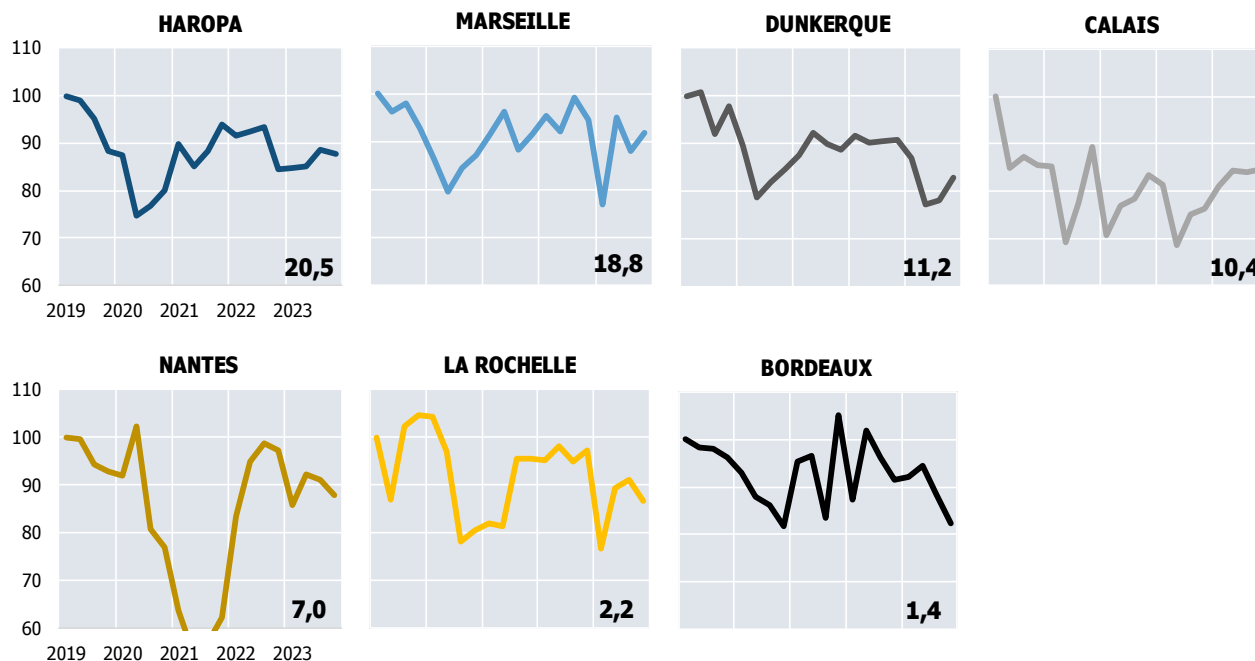
Tonnage du 4^e trimestre 2023. CVS. SDES



Marchandises débarquées ou embarquées, par grand port maritime

Base 100 = T1 2019. Données trimestrielles. CVS. SDES

Nombres en gras : volume du T4 2023, en millions de tonnes, CVS



Le trafic de conteneurs se reprend au 1^{er} trimestre 2024

D'après les dernières données temporaires diffusées par Haropa Port, **son trafic de conteneurs a augmenté de 16 % sur un an au 1^{er} trimestre 2024**. C'est là un rebond plus vif que ceux des ports de Rotterdam et d'Anvers (respectivement +2 % et +8,6 %). Les ports français profitent d'un effet rebond à la suite des mouvements sociaux portuaires entre janvier et avril 2023.

En février, les délais portuaires étaient raisonnables

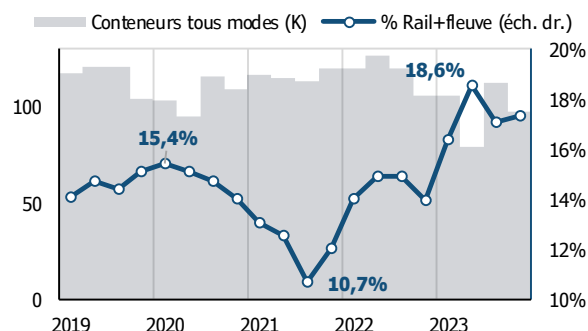
Suivant les données de Soget One, le délai moyen des sorties des terminaux d'Haropa Port était de **4,5 jours en février 2024**. Il s'agit là d'un **temps relativement faible** comparé à ceux enregistrés en 2022 ; ou encore à ceux relevés durant les grèves contre la réforme des retraites, début 2023. Nous notons que la performance du mois de janvier 2024 n'a pas été communiquée.

Délais de sortie des terminaux des navires « Import »

Jours depuis l'arrivée des navires à Haropa Port. Soget



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



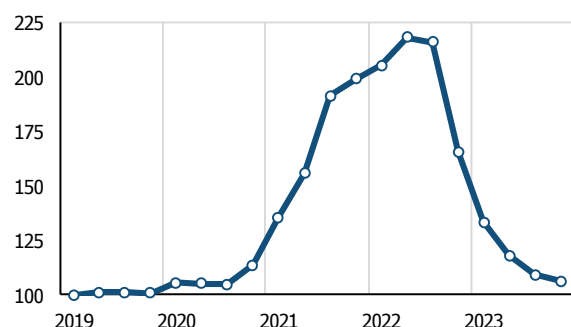
Les prix français des transports maritimes sont retombés en 2023

Les derniers résultats publiés par l'Insee concernant les prix français du transport maritime de fret, issus de sa collecte de prix auprès des entreprises utilisatrices, sont ceux du 4^e trimestre 2023. **Il s'avère nécessaire d'attendre les résultats du 1^{er} trimestre 2024 pour observer l'impact des perturbations en mer Rouge sur les prix du fret maritime français.**

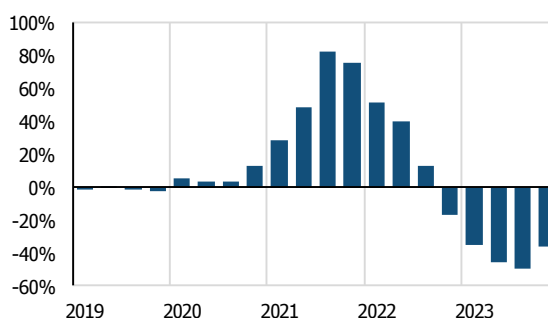
En ce qui concerne l'année 2023, les prix français ont baissé tout au long de l'année, suivant en cela la retombée des taux de fret internationaux. **Au 4^e trimestre 2023, ils s'affichaient en baisse de 36 % sur un an.**

Prix français du transport maritime de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. Insee



Variation annuelle



Fret aérien



Depuis un point bas en janvier 2023, le fret aérien mondial remonte progressivement, mois après mois. Sur l'ensemble de l'année, il n'a ainsi régressé que de 1,9 % relativement à l'année précédente ; avec un 1^{er} semestre en baisse annuelle et un 2^d semestre en hausse. La croissance se poursuit au 1^{er} trimestre 2024 (+13,2 % a/a).

Les volumes traités par les aéroports français ont été relativement faibles au 1^{er} semestre 2023 et sont modérément remontés au 2^d semestre. Sur l'ensemble de l'année, la baisse se limite ainsi -1,7 %, après -6,4 % en 2022. Au 4^e trimestre 2023, l'activité a augmenté de 2,9 % relativement au trimestre précédent. En variation annuelle, cela équivaut toutefois à une baisse de 6,1 %.

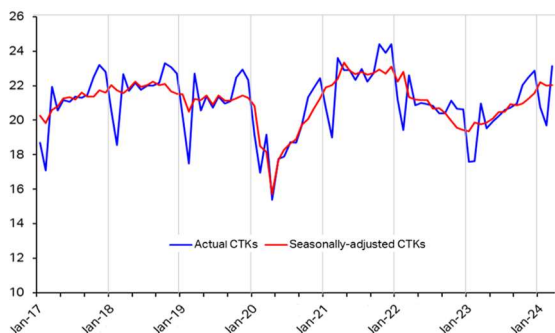
SITUATION INTERNATIONALE

Année 2023

Après une année 2021 exceptionnellement bonne, suivie d'une année 2022 en recul continu, **l'année 2023 marque la reprise du fret aérien mondial**. Malgré des volumes en croissance de mois en mois, l'ensemble de l'année s'affiche toutefois en **retrait de 1,9 %** relativement à l'ensemble de l'année précédente ; avec dans le détail un 1^{er} semestre en baisse annuelle et un 2^d semestre en hausse. **L'offre de capacités a, pour sa part, progressé de 11 %**, suivant en cela les bonnes performances du trafic aérien de passagers. Cette évolution contraire entre offre et demande s'est accompagnée d'une baisse des recettes unitaires de 32 % en 2023 relativement aux sommets de 2022. Les taux de fret étaient toutefois encore sensiblement plus élevés qu'avant la pandémie (+42 % relativement à 2019).

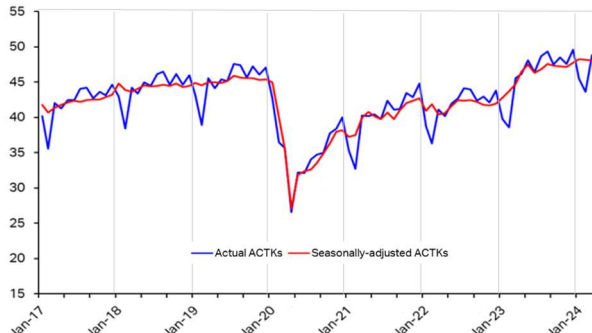
Activité mensuelle de fret aérien mondial

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA



Capacité de chargement mensuelle

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA

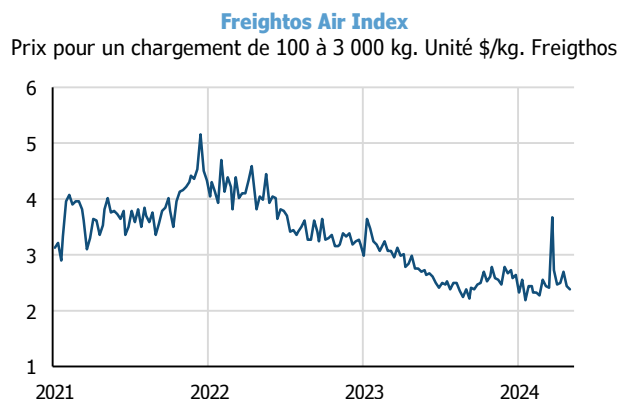


1^{er} trimestre 2024

2024 s'amorce favorablement. Au 1^{er} trimestre, l'activité exprimée en tonnes-kilomètres de chargement (CTK) a progressé de 13,2 % sur un an. Mars est le 4^e mois consécutif de croissance à deux chiffres. Les capacités, exprimées en tonnes-kilomètres de chargements offertes, augmentent toujours au 1^{er} trimestre : +11,4 % sur un an. Le secteur profite de la reprise du commerce international, porté notamment par le commerce électronique. Les perturbations en mer Rouge tendent par ailleurs à favoriser des plans de transport mer/air. Pour l'IATA, cela ne constitue toutefois pas le moteur principal du fret aérien de ce début d'année.

Perspectives 2024

Selon sa dernière prévision publiée en décembre, **l'IATA s'attend à une activité en hausse de 4,5 % sur l'ensemble de l'année 2024**, relativement à l'ensemble de l'année 2023.



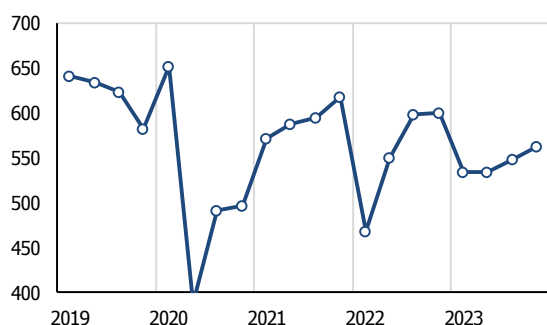
SITUATION FRANÇAISE

Le fret aérien français se reprend lentement au 2^d semestre 2023

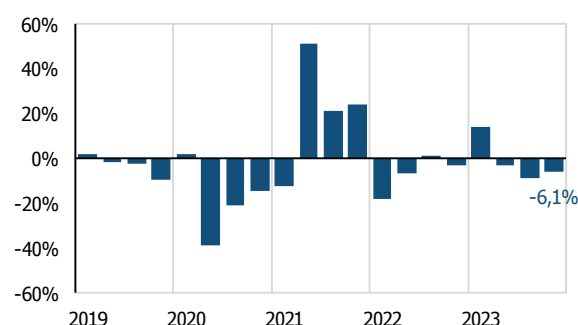
Suivant les données de la DGAC, les tonnages manutentionnés au sein des aéroports de Paris et des 23 principaux aéroports de province ont baissé de 1,7 % en 2023, après -6,4 % en 2022 (avec correction des jours ouvrés). Au 2^d semestre, les volumes sont modérément remontés relativement au 1^{er} semestre (+4 %). Au 4^e trimestre, la baisse annuelle était de 6,1 %.

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

Milliers de tonnes. CVS. SDES, DGAC



Variation annuelle

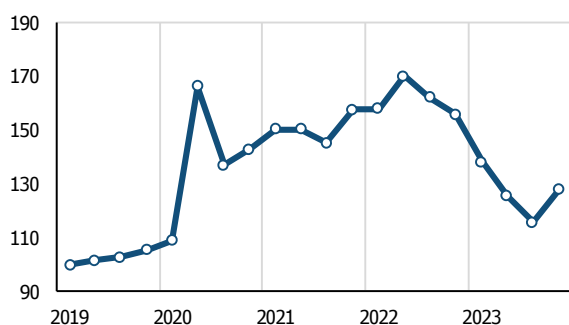


La baisse des prix s'est interrompue au 4^e trimestre 2023

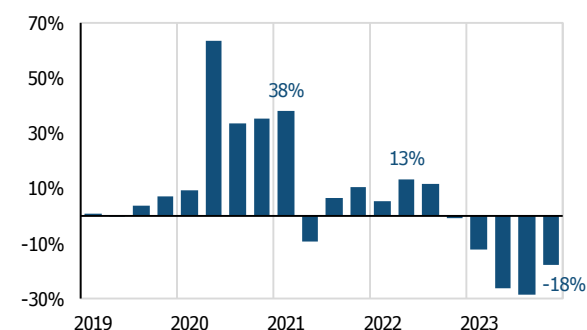
Les prix du fret aérien supportés par les entreprises françaises ont baissé aux 1^{er}, 2^e, et 3^e trimestres 2023. Cette tendance s'est interrompue au 4^e trimestre, avec un rebond relativement limité (+11 % t/t). Au 4^e trimestre, les prix s'affichent en baisse de 18 % sur un an.

Indice trimestriel des prix français des transports aériens de fret

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



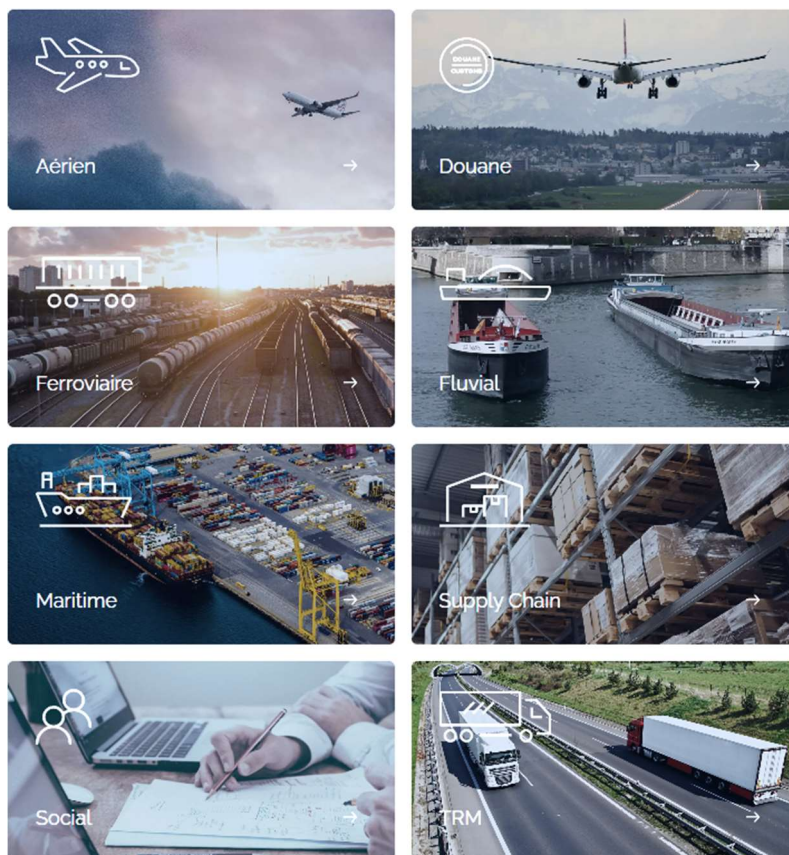
Variation annuelle





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