

**PANORAMA ANNUEL  
DES**

# Transports de marchandises & Logistique



**UNION DES ENTREPRISES  
TRANSPORT ET  
LOGISTIQUE DE FRANCE**

Edition  
**2024**  
sur données 2022

[e-tlf.com](http://e-tlf.com)

# Table des matières

|||||

<b>Introduction</b>	<a href="#">lien</a>	p. 3
Fiche 1	<b>Transports intérieurs de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 4
Fiche 2	<b>Transports routiers de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 8
Fiche 3	<b>Transports ferroviaires de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 13
Fiche 4	<b>Transports fluviaux de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 15
Fiche 5	<b>Transports intérieurs de marchandises dangereuses</b>	<a href="#">lien</a> p. 18
Fiche 6	<b>Transports maritimes de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 21
Fiche 7	<b>Transports aériens de marchandises</b>	<a href="#">lien</a> p. 26
Fiche 8	<b>Stockage et entreposage</b>	<a href="#">lien</a> p. 28
Fiche 9	<b>Production et investissements</b>	<a href="#">lien</a> p. 31
Fiche 10	<b>Démographie des entreprises</b>	<a href="#">lien</a> p. 36
Fiche 11	<b>Emplois</b>	<a href="#">lien</a> p. 38
Fiche 12	<b>Comptes de résultat</b>	<a href="#">lien</a> p. 41
Fiche 13	<b>Coûts du TRM</b>	<a href="#">lien</a> p. 43
Fiche 14	<b>Circulation des poids lourds</b>	<a href="#">lien</a> p. 46
Fiche 15	<b>Parc des véhicules industriels</b>	<a href="#">lien</a> p. 48
Fiche 16	<b>Immatriculations de nouveaux poids lourds</b>	<a href="#">lien</a> p. 52
Fiche 17	<b>Indice de la performance logistique</b>	<a href="#">lien</a> p. 54
Fiche 18	<b>Energie et développement durable</b>	<a href="#">lien</a> p. 56

# 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 transports, il n'y a en effet ni consommation de biens, ni investissements matériels, ni échanges commerciaux. A ce titre, ces activités bénéficient d'une couverture statistique relativement importante. 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 ce panorama annuel des statistiques sectorielles. C'est un complément au Baromètre de conjoncture semestriel qu'édite l'Union TLF.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

Notre panorama annuel, 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)<sup>3</sup> du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Ce service assure déjà 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 ou encore du Comité national routier (CNR).

Nous invitons les chefs d'entreprise, les élus, les administrations, les étudiants et tous les autres acteurs de l'écosystème des transports à venir 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**

---

<sup>1</sup> [e-tlf.com/nos-travaux-et-publications/barometre-des-transport-de-fret-et-de-la-logistique-n2](http://e-tlf.com/nos-travaux-et-publications/barometre-des-transport-de-fret-et-de-la-logistique-n2)

<sup>2</sup> [splott.univ-gustave-eiffel.fr/observatoire-national-de-la-logistique](http://splott.univ-gustave-eiffel.fr/observatoire-national-de-la-logistique)

<sup>3</sup> [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

## Fiche 1

# Transports intérieurs de marchandises

|||||

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

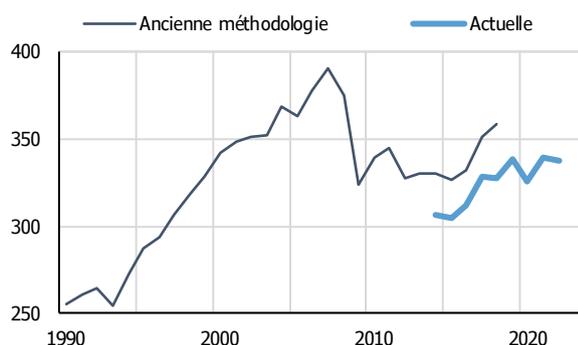
## 338 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES

### Période récente

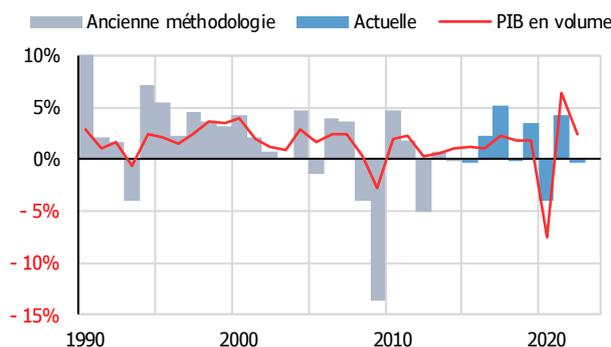
Suivant l'enquête TRM du SDES et ses relevés auprès des autres modes de transport, les flux intérieurs français de marchandises ont représenté 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 (hors oléoducs). Pour comparaison, c'est comme si la tour Eiffel (10 100 tonnes) avait parcouru 835 fois le tour du monde (40 075 km de circonférence). Alors que la croissance économique française a été de 2,5 % en 2022, les transports intérieurs de marchandises ont été stables relativement à l'année précédente (-0,3 %).

### 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 7,5 % mais les flux intérieurs de marchandises ne n'ont reculé « que » de 4 %. L'évolution de long terme des tonnes-kilomètres retrace celle de la production industrielle française.

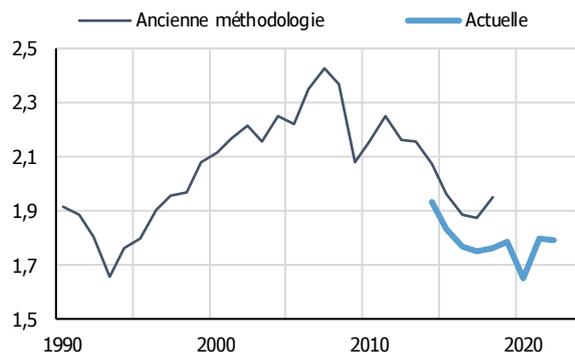
## 1,8 MILLIARD DE TONNES TRANSPORTÉES

En 2022, 1,8 milliard de tonnes de marchandises ont été transportées en France métropolitaine. 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 27 tonnes par habitant. Rapportée à une journée, cette masse revient à 74 kg par personne. C'est là le poids nécessaire au fonctionnement de notre société.

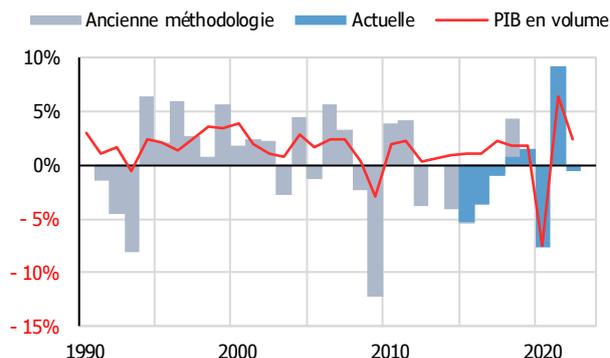
Après un recul de 7,7 % en 2020 du fait de la pandémie, le tonnage a nettement progressé en 2021 (+9,1 %) de sorte que le niveau pré-pandémique a été dépassé. En 2022, subissant le ralentissement conjoncturel de l'économie française, le tonnage recule légèrement (-0,6 %).

### Tonnage des transports intérieurs terrestres de marchandises

Milliards de tonnes. SDES



### Variation annuelle

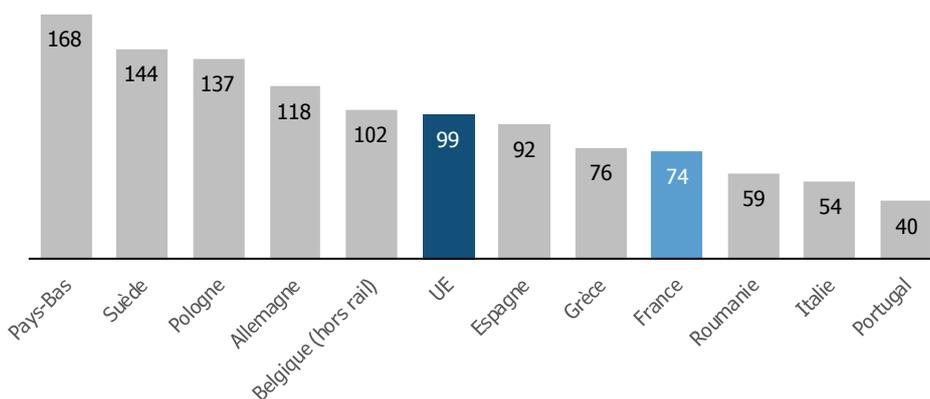


### Comparaison européenne

Le tonnage par habitant apparaît peu élevé en France comparativement au reste de l'Europe. En moyenne, le fret représente quotidiennement 99 kg par Européens. Forte de son tissu industriel et d'une population à fort pouvoir d'achat, l'Allemagne affiche un ratio de 118 kg. Au Luxembourg, pays faiblement peuplé mais profitant de nombreux transits du fait de sa petite superficie et sa situation géographique, le ratio atteint 168 kg. En Italie, pays fortement peuplé, avec peu d'industries et peu de transits, le ratio tombe à seulement 54 kg.

### Tonnage quotidien de fret transporté dans les pays, par habitant

Kg par habitant et par jour. 2022. Eurostat



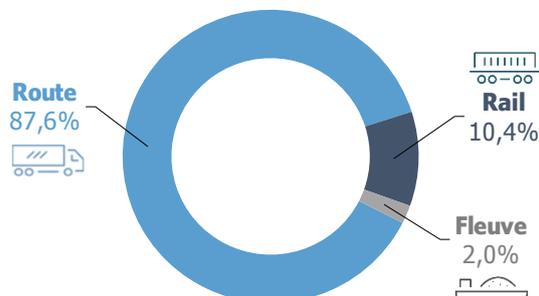
## LA ROUTE REPRÉSENTE 87,6 % DES TONNES-KILOMÈTRES

La route a représenté 87,6 % des tonnes-kilomètres en 2022 (hors oléoducs), contre 10,7 % pour le réseau ferré et 2 % pour le réseau fluvial.

En termes de tonnage, la répartition modale est de 92 % pour la route, 5 % pour le rail et 3 % pour le fleuve.

### Parts modales des transports intérieurs de marchandises

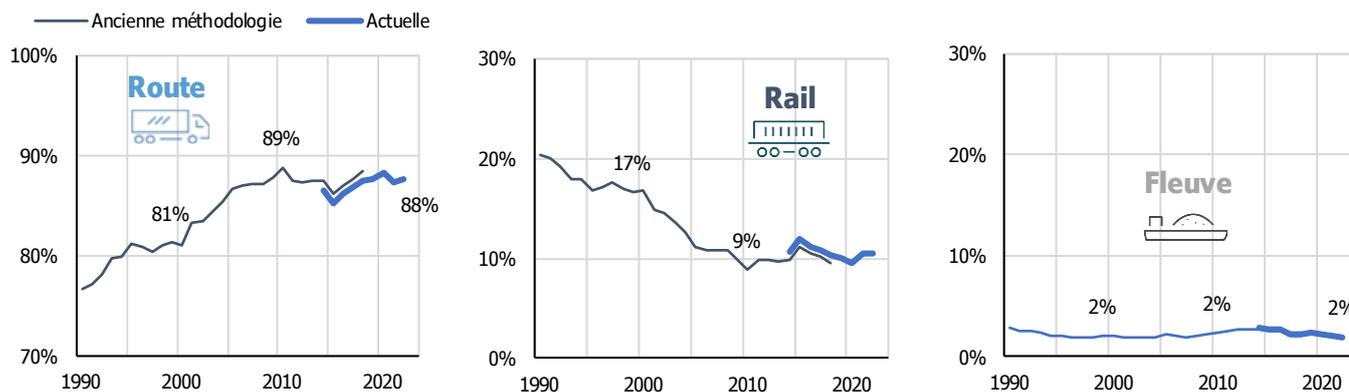
% des tonnes-kilomètres. SDES



### Historique

La part de la route n'était « que » de 70 % des tonnes-kilomètres au début des années 1980. Elle a passé la barre des 85 % dans les années 2000, jusqu'à atteindre un pic de 88,8 % en 2020. Depuis, cette part fluctue entre 85 et 88 %. Cette progression historique s'est faite au dépend des transports ferroviaires. Ceux-ci sont passés de près de 30 % dans les années 1980 à moins de 10 % en 2010. Leur part oscille depuis entre 10 et 12 %. La part du fleuve a été stable dans le temps (approximativement 2 % des flux).

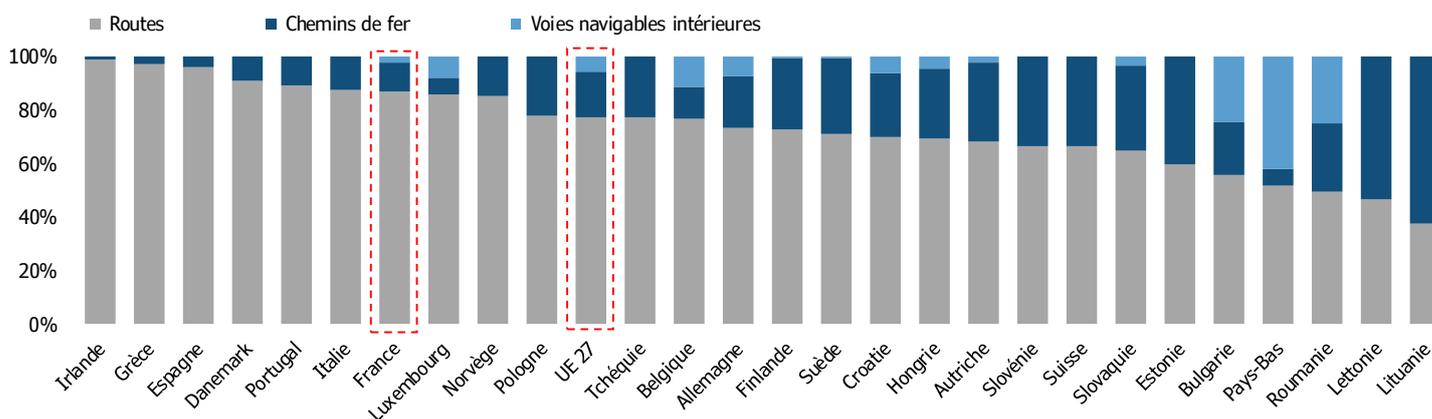
### Evolution des parts modales des transports intérieurs de marchandises % des tonnes-kilomètres. SDES



#### Comparaison européenne

Au sein de l'Union européenne, la part modale de la route s'établit en moyenne à 77,4 % des tonnes-kilomètres. La France est ainsi l'un des pays où le poids de la route est le plus élevé, avec l'Espagne, le Danemark, le Portugal et l'Italie.

### Parts modales des transports intérieurs de marchandises en Europe % des tonnes-kilomètres. 2021. Eurostat

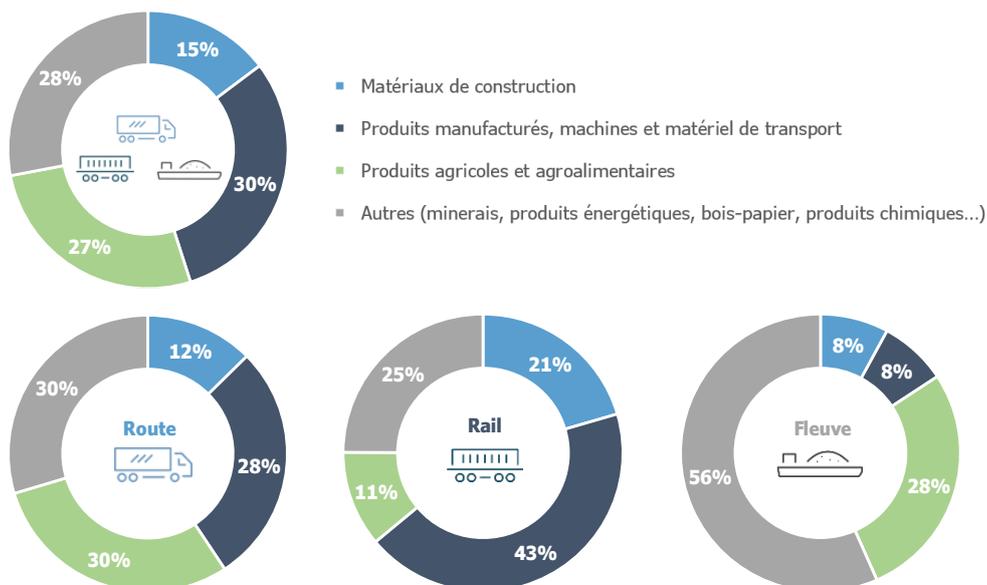


## L'ALIMENTATION REPRÉSENTE 27 % DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Tous modes confondus, les biens manufacturés et produits alimentaires génèrent chacun près d'un tiers des transports (31 % et 27 % respectivement). Les matériaux de construction sont eux à l'origine d'environ un dixième des flux (13 %).

La structure par nature de marchandises diffère sensiblement entre modes. Les transports ferroviaires font la part belle aux biens manufacturés (42 %) et aux matériaux de construction (19 %). Les voies fluviales accueillent en proportion plus de minerais, de produits énergétiques, de produits de la filière bois et produits chimiques et autres (56 %).

### Répartition des transports par nature de marchandises % des tonnes-kilomètres. 2022. SDES

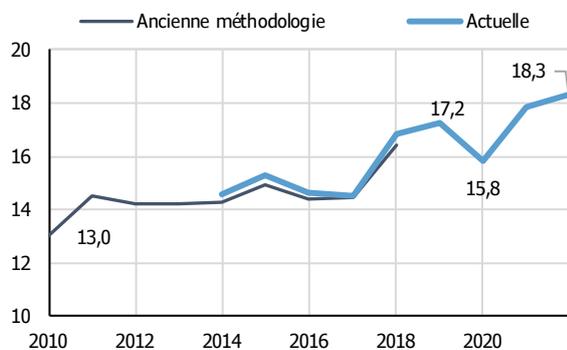


### 5,4 % DES TRANSPORTS INTÉRIEURS SONT CONTENEURISÉS

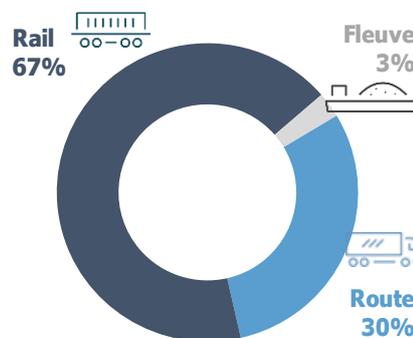
En 2022, les transports intérieurs de conteneurs ont représenté 18,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit 5,4 % du fret intérieur (hors oléoducs). Suivant une chute marquée des conteneurs en 2020 (-8 %), ce segment a vivement progressé en 2021 (+12,6 %) et 2022 (+2,7 %). Le rail tire son épingle du jeu en assurant 67 % des flux conteneurisés. La part de la route se réduit à 30 %. Celle du fleuve est marginale (3 %).

#### Transports intérieurs de conteneurs

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



Répartition par mode de transport



## Fiche 2

# Transports routiers de marchandises

|||||

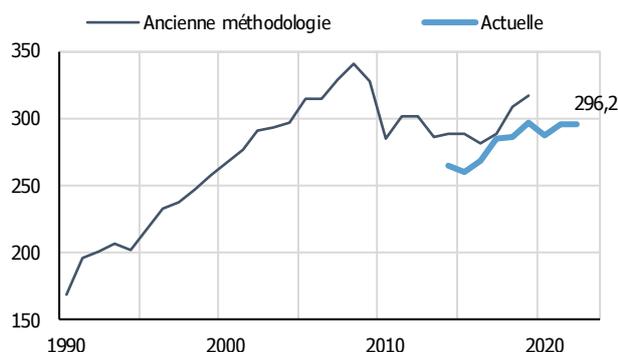
Cette fiche présente les principales statistiques sur les transports routiers de marchandises réalisés par les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge. Les données proviennent de l'enquête permanente sur l'utilisation de véhicules routiers de marchandises (dite enquête « TRM »). 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 296 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES, LES TRANSPORTS ROUTIERS N'ONT PAS PROGRESSÉ EN 2022

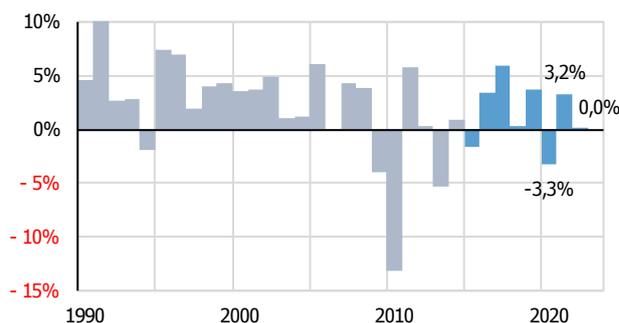
Les transporteurs routiers ont réalisé sur le territoire français 292,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, soit une activité stable relativement à l'année précédente. Le volume de 2019, soit avant la pandémie, a presque été rattrapé en 2021-2022.

### Transports intérieurs routiers de marchandises

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



### Variation annuelle



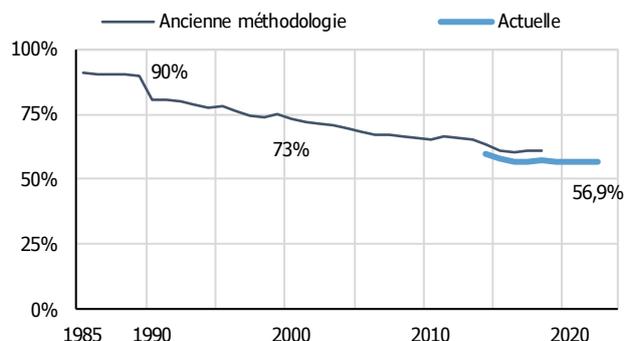
## LES CAMIONS FRANÇAIS NE REPRÉSENTENT QUE 56,9 % DES TRANSPORTS ROUTIERS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

Signe d'un profond déficit de compétitivité des transporteurs français relativement à leurs concurrents européens, leur part de marché ne s'établit qu'à 56,9 % des tonnes-kilomètres réalisées sur les routes françaises.

Si cette part s'avère relativement stable depuis 7 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 56,5 % en 2020.

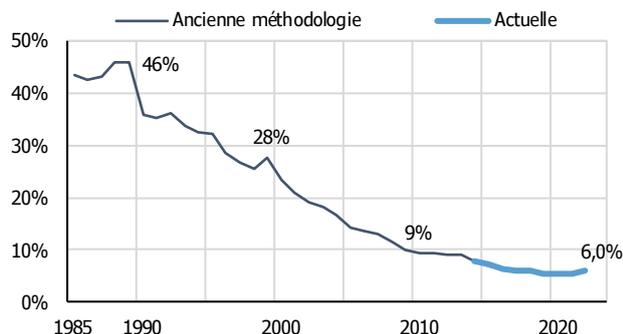
### Part du pavillon français dans le transport routier de marchandises intérieur

% des tonnes-kilomètres. SDES



## LE PAVILLON FRANÇAIS NE REPRÉSENTE QUE 6 % 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 37 % des tonnes-kilomètres réalisées en France, la part des transporteurs français s’est au fil des décennies réduite à peu de chagrin.

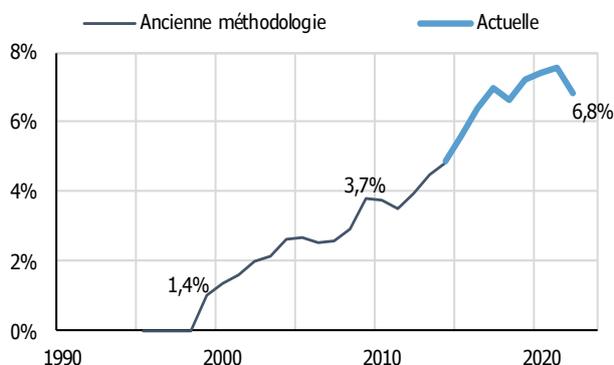
De 43 % en 1985, elle est passée sous la barre des 30 % dans les années 1990, des 20 % dans les années 2000, puis des 10 % dans les années 2010. En 2022, elle n’était plus que de 6 %. On relève néanmoins une légère amélioration en 2022 relativement aux 3 années précédentes (5,5 % en 2021).

## LE CHIFFRE OFFICIEL DU CABOTAGE EST DE 6,8 %

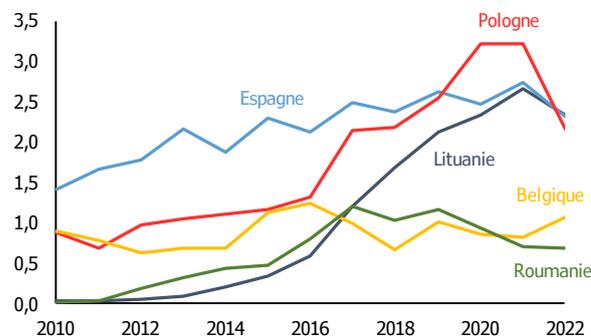
Une opération de cabotage se définit comme un transport de marchandises réalisé par une entreprise non-résidente et dont le chargement et le déchargement s’effectuent tous deux sur le territoire national.

Autre conséquence des freins à la compétitivité du pavillon français, la pratique du cabotage a nettement progressé au cours des 2 dernières décennies. De 3,7 % des transports nationaux en 2010, le taux de cabotage a atteint 7,5 % en 2021. Il est légèrement redescendu en 2022, à 6,8 %. En France, les principaux pays caboteurs sont la Lituanie et l’Espagne (20 % chacun), la Pologne (19 % en 2022, après 25 % l’année précédente) et la Belgique (9 %).

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



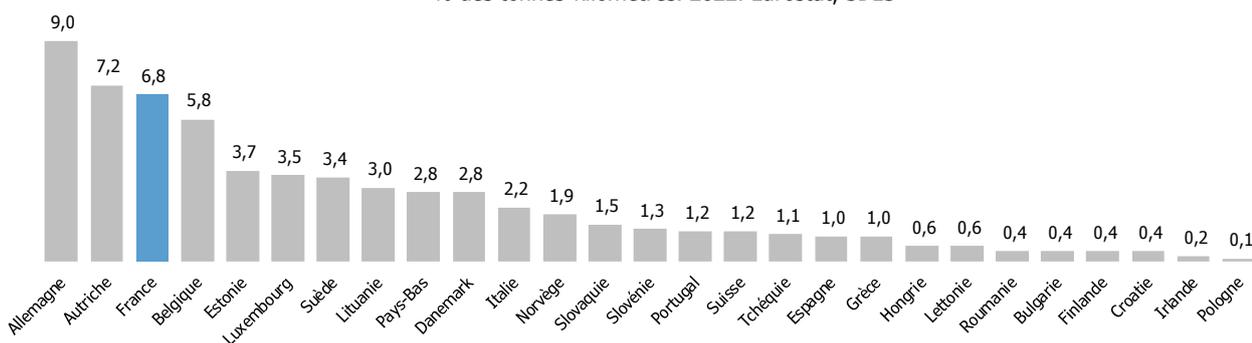
**Les 5 principaux pays caboteurs en France**  
Milliards de tonnes-kilomètres. Eurostat



### Comparaison européenne

La France est le pays d’Europe le plus caboté après l’Allemagne (9 %) et l’Autriche (7,2 %). Vient ensuite la Belgique (5,8 %). A l’échelle européenne, la pratique du cabotage a légèrement reculé en 2022, passant d’une moyenne communautaire de 4,9 % à 4,5 %.

**Part du cabotage dans les transports nationaux**  
% des tonnes-kilomètres. 2022. Eurostat, SDES

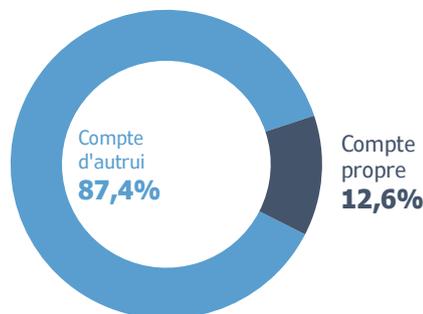
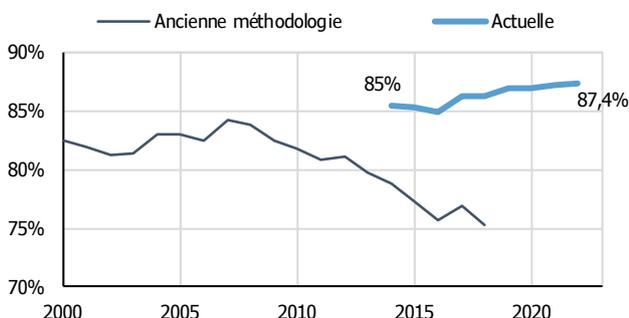


## 87 % DES TRANSPORTS NATIONAUX SONT POUR COMPTE D'AUTRUI

En 2022, les transports nationaux du pavillon français ont été assurés à 87,4 % pour compte d'autrui. C'est 2 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.

### Part du compte d'autrui dans les transports nationaux du pavillon français

% des tonnes-kilomètres. SDES

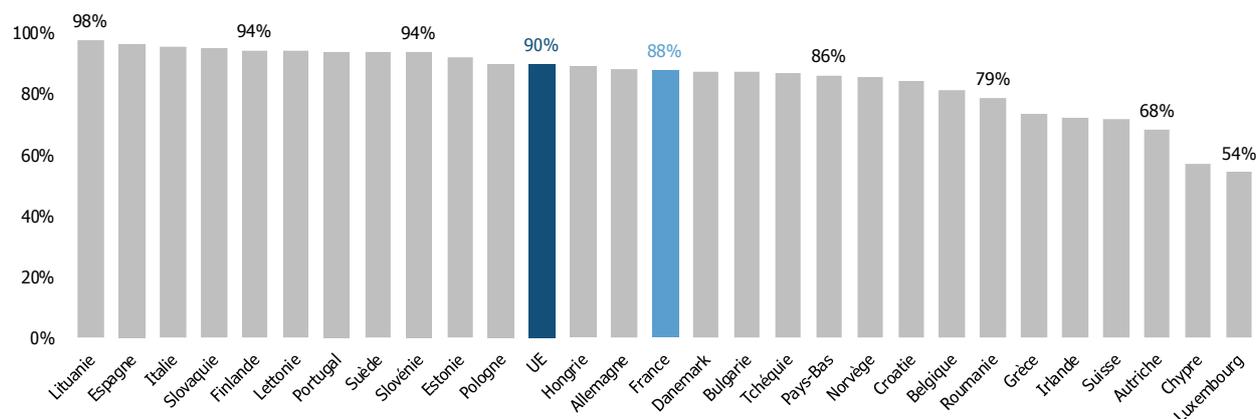


### Comparaison européenne

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 90 % 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. 2022. Eurostat

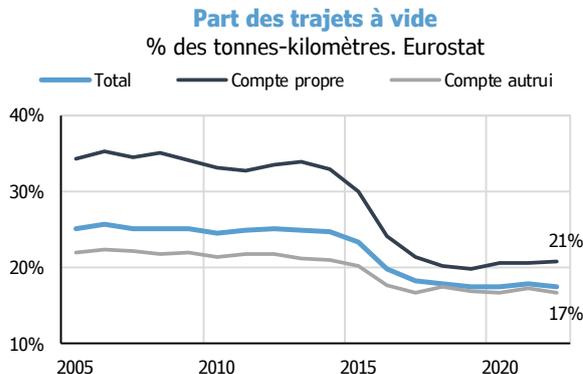


## SEULEMENT 17 % DE TRAJETS À VIDE

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 les parcours à vide. En la matière, la France est donc bon élève, avec seulement 17,5 % de trajets à vide en 2022, contre une moyenne européenne à 19,8 %.

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 moins de 18 % en 2018, soit 7 points de moins en seulement 5 ans. La France est ainsi passée sous la moyenne européenne en 2016.

Le compte d'autrui français est plus vertueux que le compte propre : 16,7 % versus 20,7 %. 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 marquée : -13 points en 10 ans, contre -5 points pour le compte d'autrui.

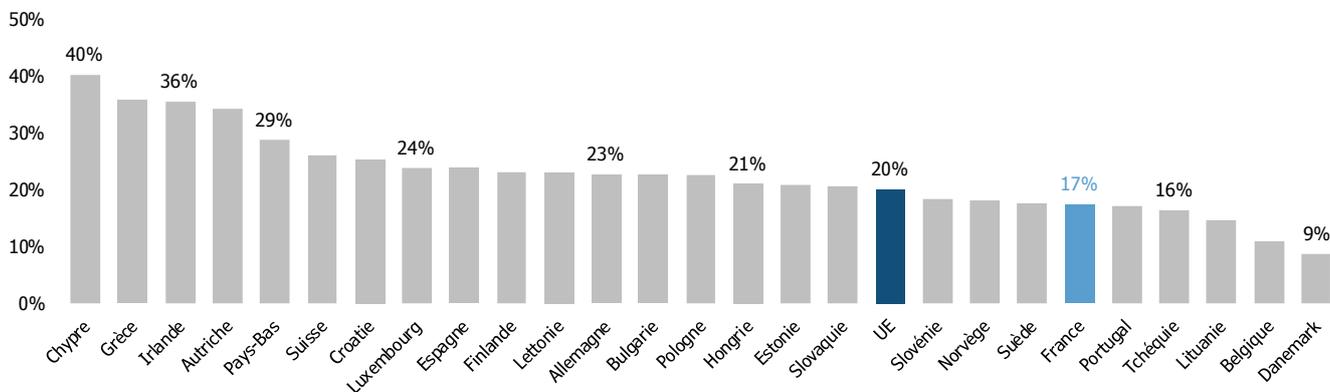


### Comparaison européenne

La moyenne communautaire (20 %) n'a reculée que de 1,4 point entre 2012 et 2022. Carton rouge : le taux allemand a lui augmenté, passant de 20 à 23 %. Les Pays-Bas affichent de nombreux trajets à vide (29 %). L'Espagne, l'Allemagne et la Pologne sont médiocres (24, 23 et 23 %). Avec seulement 9 % et 11 % de trajets à vide, le Danemark et la Belgique sont les plus vertueux en la matière.

### Part des trajets à vide en Europe

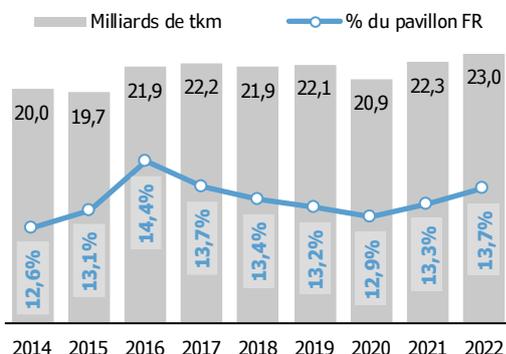
% des tonnes-kilomètres. 2022. Eurostat



## LES VÉHICULES LOUÉS ASSURENT 14 % DES TONNES-KILOMÈTRES DU PAVILLON FRANÇAIS

### Activité du secteur location et location-bail de camions

SDES



Un peu plus d'un dixième des tonnes-kilomètres du pavillon français est réalisé par des véhicules en location et location bail (13,7 % en 2022). C'est là une proportion relativement stable dans le temps.

## LES MARCHANDISES GROUPÉES REPRÉSENTENT UN CINQUIÈME DE L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTEURS FRANÇAIS

Les marchandises groupées génèrent 20 % des tonnes-kilomètres du pavillon français. Les produits alimentaires, bruts et transformés, en comptent pour près d'un tiers (30 %).

### Marchandises des transports routiers sous pavillon français

Milliards de tonnes-kilomètres par division NST. 2022. SDES



18	Marchandises groupées	37,2	22 %
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	27,5	16 %
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	21,8	13 %
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	15,9	9 %
9	Autres produits minéraux non métalliques	15,8	9 %
15	Courrier, colis	9,5	6 %
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	7,1	4 %
14	Matières premières secondaires ; déchets	5,8	3 %
7	Coke et produits pétroliers raffinés	4,9	3 %
10	Métaux de base, produits métalliques	4,6	3 %
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	4,3	3 %
12	Matériel de transport	3,2	2 %
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	3,0	2 %
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,8	1 %
16	Équipement pour le transport de marchandises	1,6	1 %
19	Marchandises non identifiables	1,6	1 %
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	1,0	1 %
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	1,0	1 %
5	Textiles, cuir et produits dérivés	0,8	0 %
20	Autres marchandises n.c.a.	0,0	0 %

Fiche 3

# Transports ferroviaires de marchandises



## 35,3 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES FERROVIAIRES

### Période récente

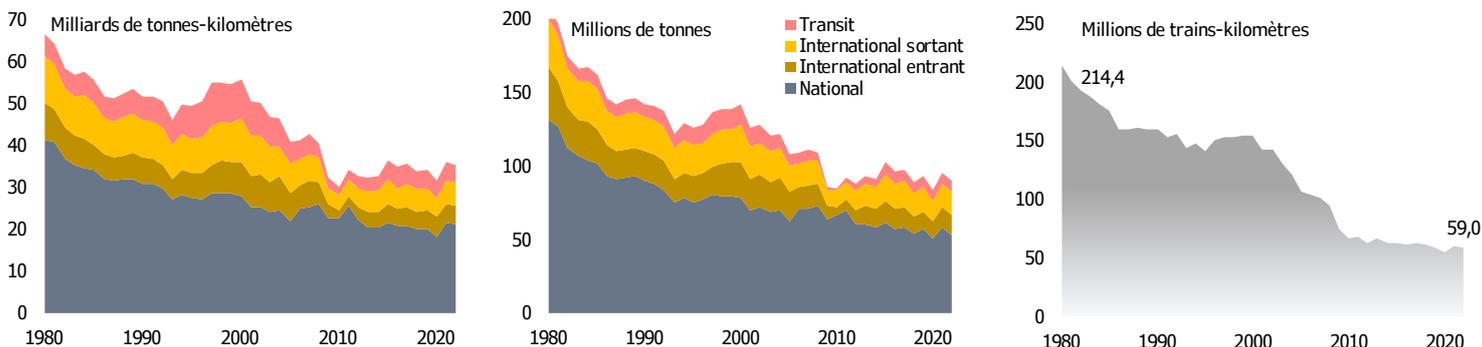
En 2022, l'activité de fret ferroviaire s'est établie à 35,3 milliards de tonnes-kilomètres. Après un appréciable rebond en 2021 (+14 %), elle s'est repliée de 1,4 % en 2022. Les transports nationaux concentrent environ 60 % des tonnes-kilomètres et du tonnage ferroviaires. La distance annuelle parcourue est de 59 millions de trains-kilomètres.

### 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. Le rail a pâti du mouvement de désindustrialisation de la France.

### Activité du fret ferroviaire

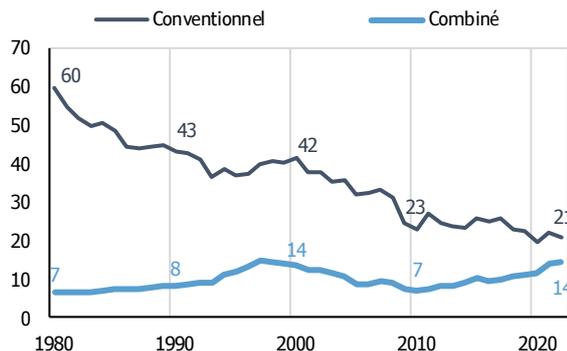
SDES



Le transport combiné, qui lie les modes ferroviaires et routiers, représente environ 41 % des tonnes-kilomètres ferroviaires et 29 % de son tonnage. Ce segment progresse en tendance depuis une dizaine d'années. Bien qu'encore majoritaires, les transports conventionnels sont à la peine.

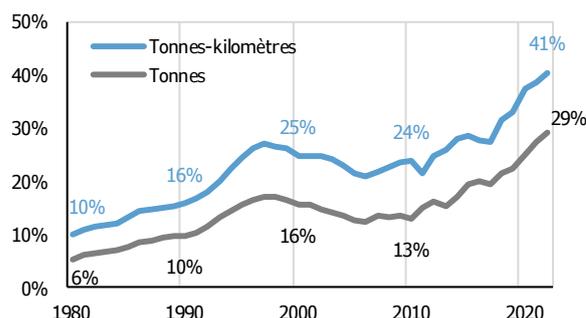
### Transport ferroviaire par conditionnement

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



### Poids relatif du transport ferroviaire combiné

% des tonnes-kilomètres et tonnes ferroviaires. SDES



## SEULEMENT 8 % DE MARCHANDISES GROUPÉES SUR RAIL

Près du tiers des transports par rail repose sur des marchandises non identifiées (31 %). Un peu plus d'un dixième du volume porte sur des produits métalliques (13 %). Les marchandises groupées ne représentent quant à elles que 8 % du fret ferroviaire.

### Marchandises des transports ferroviaires

Millions de tonnes-kilomètres par division NST, tous opérateurs. 2022. SDES



19	Marchandises non identifiables	10 839	31 %
10	Métaux de base, produits métalliques	4 608	13 %
18	Marchandises groupées	2 832	8 %
20	Autres marchandises	2 321	7 %
9	Autres produits minéraux non métalliques	2 260	6 %
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	2 233	6 %
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	2 233	6 %
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2 133	6 %
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2 062	6 %
7	Coke et produits pétroliers raffinés	1 847	5 %
16	Équipement pour le transport de fret	758	2 %
12	Matériel de transport	476	1 %
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	287	1 %
14	Matières premières secondaires ; déchets	262	1 %
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	99	0 %
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	26	0 %
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	6	0 %
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0	0 %
5	Textiles, cuir et produits dérivés	0	0 %
15	Courrier, colis	0	0 %

Fiche 4

# Transports fluviaux de marchandises



Le réseau fluvial fret 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 français 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 MANQUE STRUCTURELLEMENT DE DYNAMISME

### Période récente

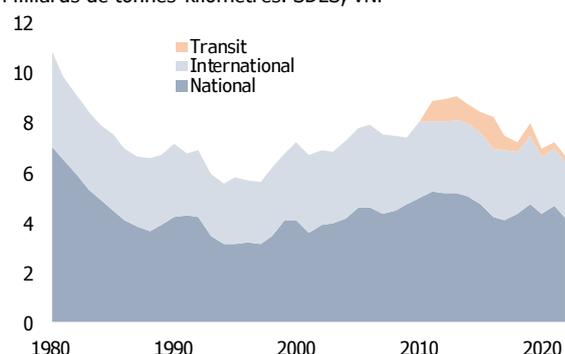
En 2022, le fleuve a permis le transport de 53,2 millions de tonnes de marchandises, pour un total de 6,6 milliards de tonnes-kilomètres. Ce tonnage est en baisse de 7 % sur un an. Le niveau pré-pandémique n’est toujours pas rattrapé (-17 % relativement à 2019). En 2022, le tonnage fluvial équivaut à près de 2 millions de camions évités sur les routes de France.<sup>4</sup>

### 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 augmente ensuite dans les années 2000. Cette tendance s’interrompt toutefois durant les années 2010. Nous sommes depuis dans une période de relative stabilité.

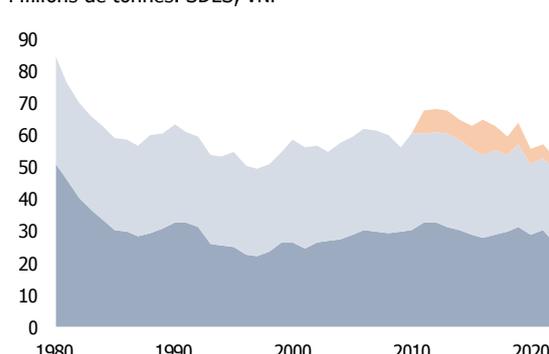
#### Tonnes-kilomètres du transport fluvial

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES, VNF



#### Tonnage du transport fluvial

Millions de tonnes. SDES, VNF

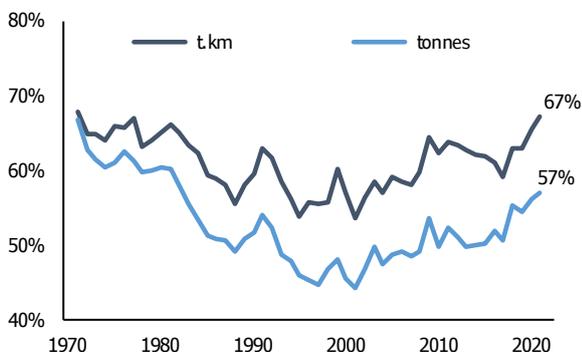


<sup>4</sup> En considérant une charge utile par camion de 27 tonnes en moyenne.

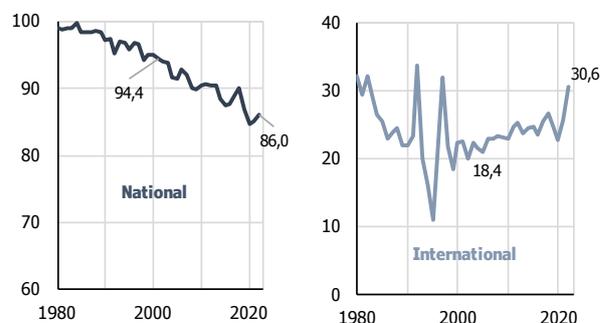
## LES BARQUES FRANÇAISES ASSURENT SEULEMENT 1/3 DES TRAJETS INTERNATIONAUX

Les transports fluviaux nationaux sont majoritaires, tant en tonnage (57 %) qu'en tonnes-kilomètres (67 %). Le pavillon français ne détient plus que 86 % du marché national en 2022, 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 que 31 % 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 ¾ DES TRANSPORTS FLUVIAUX NATIONAUX

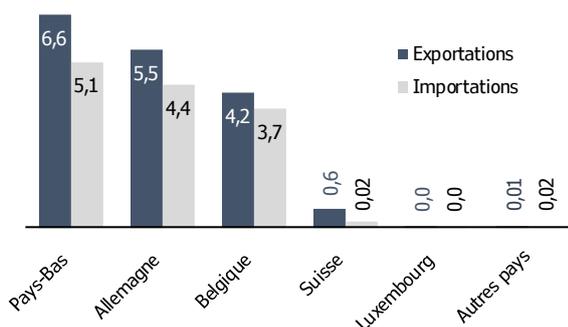
**Part du compte d'autrui dans les transports fluviaux nationaux**  
% des tonnes-kilomètres. SDES



En 2022, 73 % des tonnes-kilomètres fluviales étaient réalisées pour compte d'autrui. Au cours des années récentes, cette part a fluctué entre 75 et 80 %.

## LE FRET FLUVIAL INTERNATIONAL SE CONCENTRE SUR 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 (36 % du fret fluvial) se concentrent sur les Pays-Bas (39 %), la Belgique (33 %) et l'Allemagne (26 %).

## LES MINERAIS ET PRODUITS AGRICOLES COMPOSENT PLUS DE 60 % DU FRET FLUVIAL

Les minerais, tourbe et autres produits d'extraction représentent à eux seuls plus du tiers des transports fluviaux de marchandises (37 %). Les produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche en représentent un quart (25 %).

### Marchandises des transports fluviaux

Millions de tonnes-kilomètres par division NST. Hors transit et hors fluvio-maritime. 2021. SDES, VNF



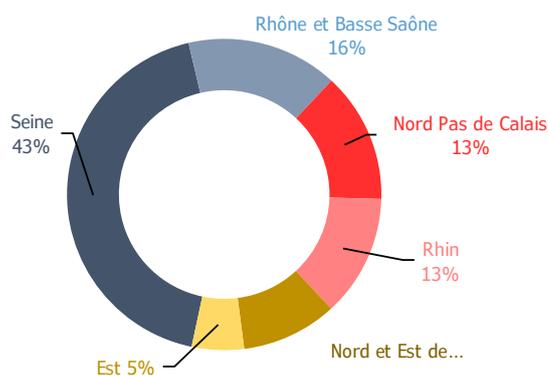
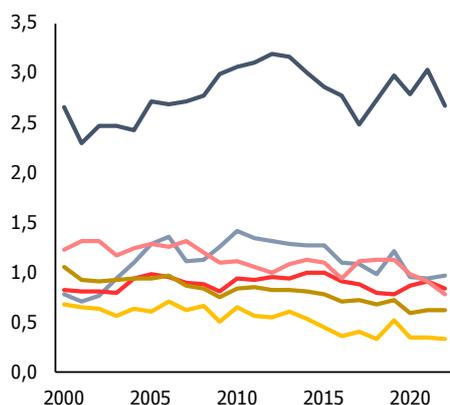
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2 118	32 %
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	1 863	28 %
19	Marchandises non identifiables	578	9 %
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	474	7 %
7	Coke et produits pétroliers raffinés	454	7 %
10	Métaux de base, produits métalliques	423	6 %
14	Matières premières secondaires ; déchets	195	3 %
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	173	3 %
2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	134	2 %
16	Équipement pour le transport de marchandises	56	1 %
9	Autres produits minéraux non métalliques	55	1 %
6	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	32	0 %
5	Textiles, cuir et produits dérivés	28	0 %
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	10	0 %
12	Matériel de transport	0	
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.		
15	Courrier, colis		
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation		
18	Marchandises groupées		
20	Autres marchandises n.c.a.		

## LA SEINE ACCUEILLE PRÈS DE LA MOITIÉ DU FRET FLUVIAL FRANÇAIS

En 2022, 43 % des transports fluviaux de marchandises sont passés par la Seine. Suivant une période de repli de 2014 à 2017, le trafic sur la Seine a progressé en tendance de 2018 à 2021. En 2022, il s'est cependant replié de 12 %.

### Transport fluvial des principaux bassins

Millions de tonnes-kilomètres. SDES, VNF



Fiche 5

# Transports intérieurs de marchandises dangereuses



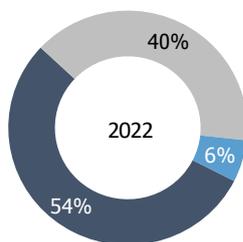
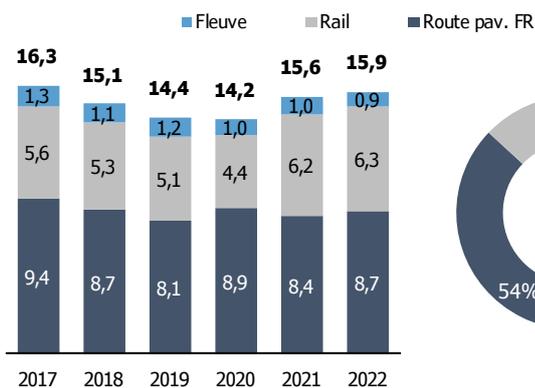
Les transports de marchandises dont les propriétés physiques ou chimiques présentent un risque pour les personnes, les biens ou l’environnement font l’objet d’une réglementation spécifique visant à réduire autant que faire se peut les risques d’accident. Parmi les marchandises concernées se trouvent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

## 4,3 % DES TONNES-KILOMÈTRES NATIONALES CORRESPONDENT À DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2022, les transports intérieurs de marchandises dangereuses se sont élevés à 15,9 milliards de tonnes-kilomètres. C’est 2 % de plus que l’année précédente. Ce volume représente 4,7 % des tonnes-kilomètres réalisées en France. Si la route reste le premier mode utilisé (54 %), la part du rail est également importante (40%).

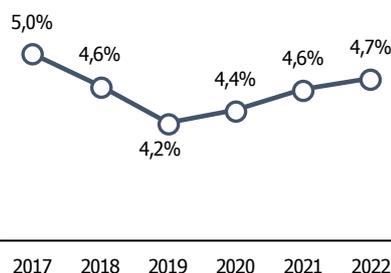
### Transports de matières dangereuses

Milliards de tonnes-kilomètres. SDES



### Part dans les transports intérieurs de marchandises

% des tonnes-kilomètres. SDES



Les matières liquides inflammables, qui comprennent les carburants, composent un peu plus de la moitié des transports routiers de TMD (47 %). Viennent ensuite les gaz (12 %).

### Répartition des transports routiers TMD par type

Millions de tonnes-kilomètres du pavillon français. 2022. SDES



30	Matières liquides inflammables	4 091	47 %
20	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	1 074	12 %
99	Matières dangereuses de plusieurs classes	965	11 %
90	Autres et objets dangereux divers	877	10 %
41	Matières solides inflammables	581	7 %
80	Matières corrosives	526	6 %
51	Matières comburantes	299	3 %
61	Matières toxiques	60	1 %
10	Matières et objets explosibles	44	1 %
42	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	40	0,5 %
70	Matières radioactives	37	0,4 %
43	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	24	0,3 %
62	Matières infectieuses	23	0,3 %
52	Peroxydes organiques	21	0,2 %
	<b>TOTAL</b>	<b>8 385</b>	<b>100 %</b>

### Répartition des transports ferroviaires TMD par type

En millions de tonnes-kilomètres. 2022. SDES



3	Matières liquides inflammables	2 882	46 %
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	1 295	21 %
8	Matières corrosives	810	13 %
9	Matières et objets dangereux divers	486	8 %
6.1	Matières toxiques	461	7 %
5.1	Matières comburantes	225	4 %
6.2	Matières infectieuses	156	2 %
	Autres	0	0 %
	<b>TOTAL</b>	<b>6 314</b>	<b>100 %</b>

Près de la moitié du trafic fluvial de matières dangereuses se compose de produits pétroliers (47 %). Les produits chimiques en représentent près d'un tiers (31 %) et les engrais près d'un quart (22 %).

### Répartition des transports Fluviaux TMD par type

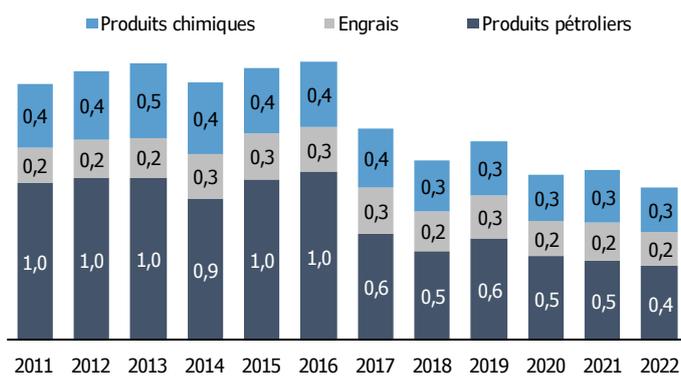
Millions de tonnes-kilomètres. Y compris transit et fluvio-maritime. 2022. SDES, VNF



3	Produits pétroliers	448	49 %
8	Produits chimiques	262	29 %
7	Engrais	210	23 %
	<b>TOTAL</b>	<b>920</b>	<b>100 %</b>

### 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 entrant effectivement sur le marché intérieur français.

## 341 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSITENT PAR LES PORTS FRANÇAIS

En 2022, les ports français ont traité 341 millions de tonnes de marchandises, tous types de produits confondus. La pandémie de Covid-19 s’est accompagnée d’une chute des volumes portuaires de 13 % en 2020. La reprise en 2021 (+5 %) et 2022 (+4 %) n’a pas permis d’effacer complètement la chute de 2020. En 2022, le fret portuaire était encore 5 % inférieur à ce qu’il était en 2019. Dans le détail, la baisse est plus prononcée pour les produits en sortie de port (-3 %) qu’en entrée (-9 %).

Les volumes en entrée des ports représentent 66 % de l’activité portuaire (226 millions de tonnes en 2022). Les volumes en sortie n’en représentent « que » 34 % (116 millions de tonnes).

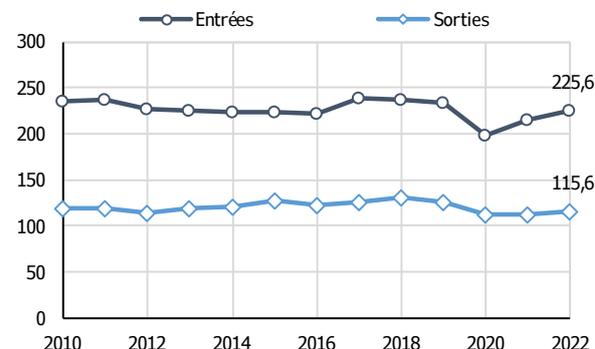
**Volumes traités dans les ports français**

Millions de tonnes. SDES



**Volumes des entrées et sorties portuaires**

Millions de tonnes. SDES

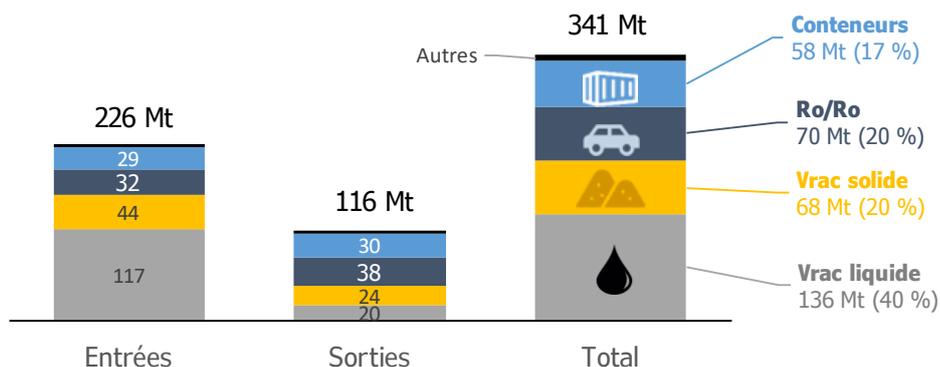


## LES CONTENEURS REPRÉSENTENT 17 % DES TONNAGES PORTUAIRES

Les conteneurs représentent 17 % des tonnages portuaires. Du fait des vracs liquides en importation, comprenant notamment le pétrole brut et les produits raffinés, le poids relatif des conteneurs se réduit à 13 % en entrée des ports. Les exportations de vrac liquide étant relativement limitées, le poids relatif des conteneurs atteint 26 % en sortie.

### Activité des ports français par type de marchandises, en 2022

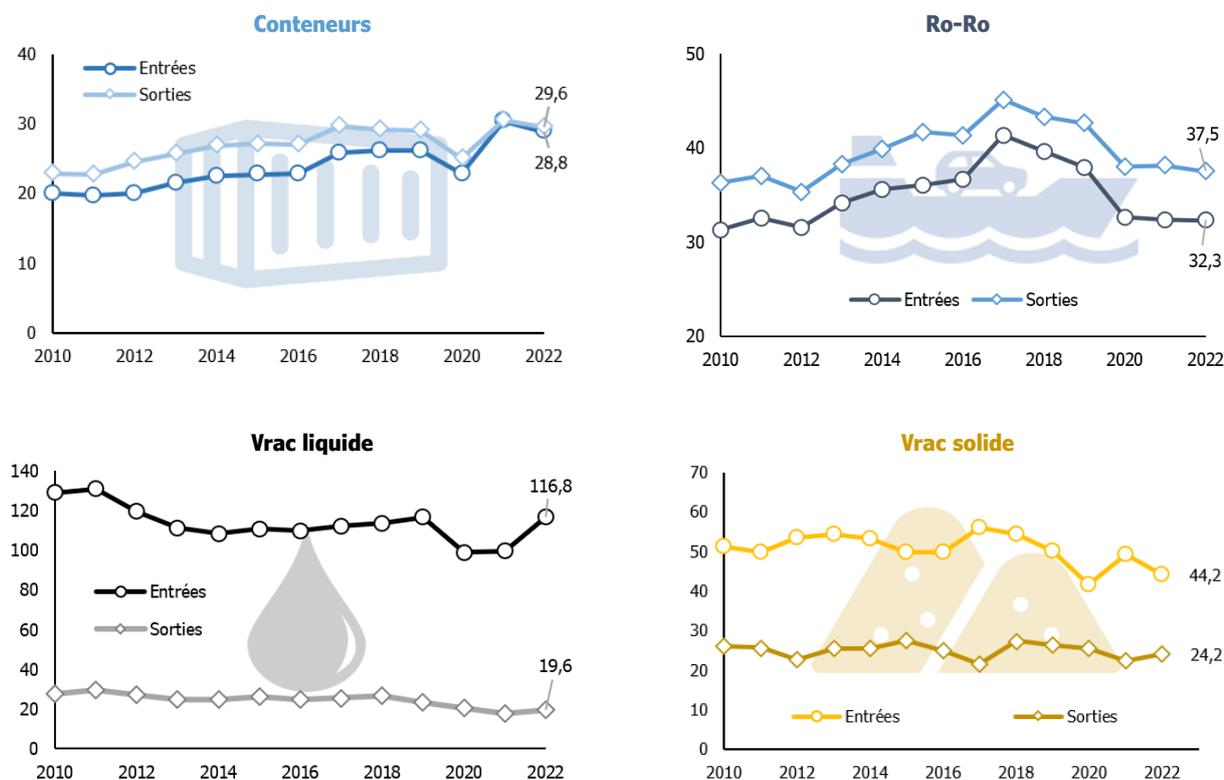
Millions de tonnes. SDES



Après un décrochage en 2020, les volumes conteneurisés se sont rattrapés dès l'année suivante. En 2022, ces volumes s'amoindrissent toutefois quelque peu (-4,9 %) du fait du recul de la demande intérieure.

### Activité des ports français par type de marchandises, de 2010 à 2022

Millions de tonnes. SDES



### Marchandises débarquées et embarquées dans les ports français

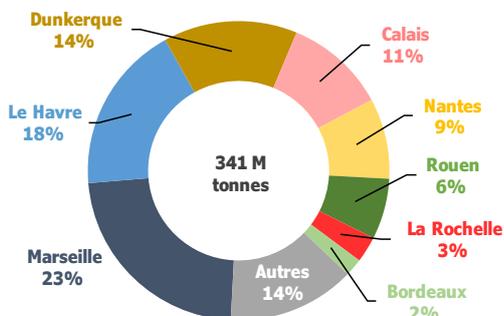
Millions de tonnes. SDES

	2022	var. /2001	var. /2019
<b>Entrées</b>	<b>226</b>	5%	-3%
Vracs liquides	117	17%	0%
dont pétrole brut	44	23%	-14%
dont produits raffinés	35	-11%	-8%
Vracs solides	44	-10%	-12%
Marchandises diverses	65	-1%	-3%
dont conteneurs	29	-5%	10%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	32	0%	-15%
<b>Sorties</b>	<b>116</b>	2%	-9%
Vracs liquides	20	10%	-16%
dont pétrole brut	0	-50%	-52%
dont produits raffinés	13	21%	-21%
Vracs solides	24	8%	-8%
Marchandises diverses	72	-1%	-6%
dont conteneurs	30	-3%	2%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	38	-2%	-12%
<b>Ensemble</b>	<b>341</b>	4%	-5%
Vracs liquides	136	16%	-3%
dont pétrole brut	44	21%	-14%
dont produits raffinés	48	-4%	-12%
Vracs solides	68	-5%	-10%
Marchandises diverses	136	-1%	-5%
dont conteneurs	58	-4%	6%
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	70	-1%	-13%

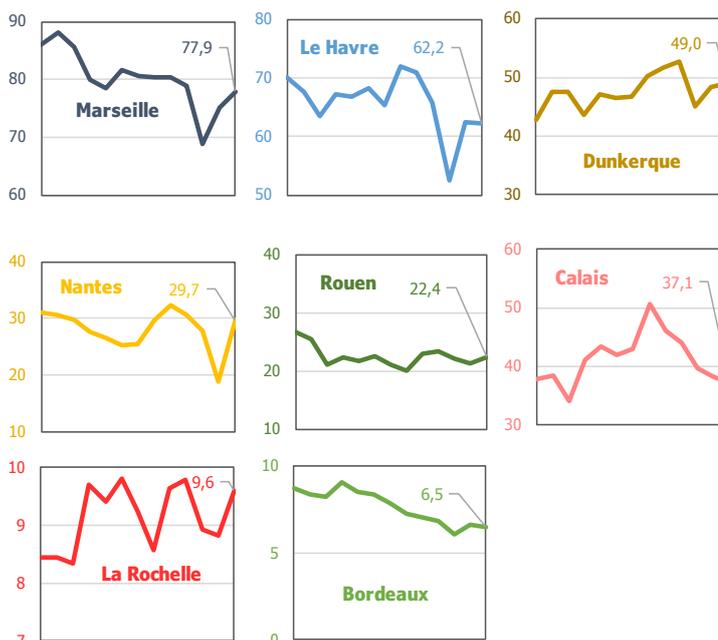
## MARSEILLE FOS : 1<sup>ER</sup> PORT FRANÇAIS GRÂCE AU VRAC LIQUIDE

Tous types de marchandises et conditionnements confondus, le port de Marseille est le premier de France, avec 23 % des volumes portuaires nationaux en 2022. Il est suivi des ports du Havre (18 %) et de Dunkerque (14 %).

Volumes traités dans les ports français, tous types de marchandises

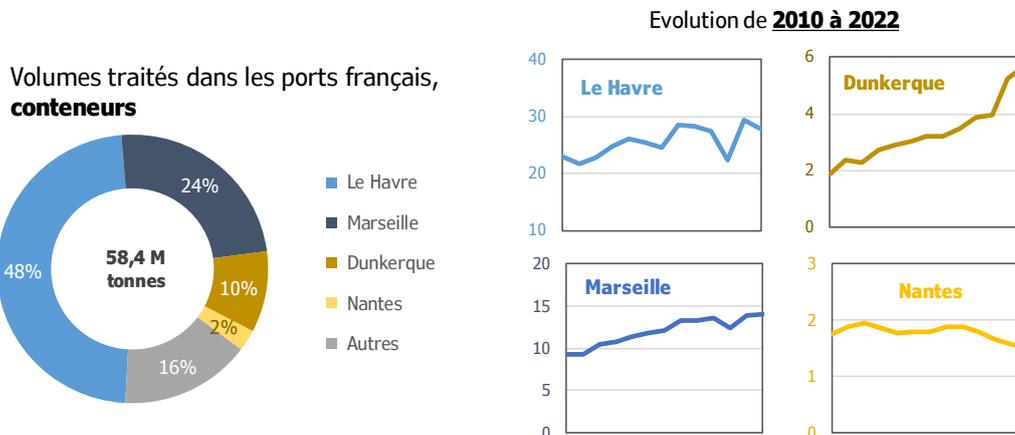


Evolution de 2010 à 2022



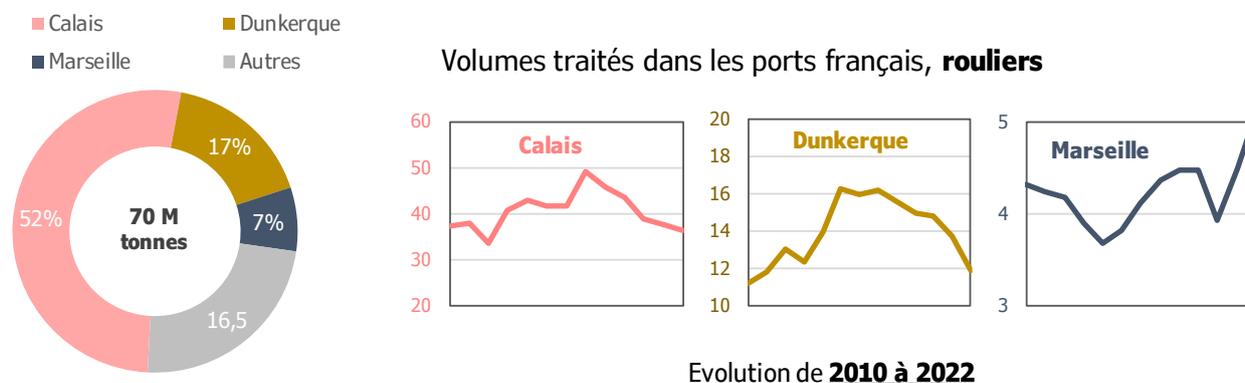
## LE PORT DU HAVRE DOMINE LE SEGMENT DES CONTENEURS

Les ports français ont traité 58,4 millions de tonnes conteneurisées en 2022. Ce segment représente 17 % des volumes portuaires. En la matière, le port havrais se démarque avec 48 % des volumes nationaux. Marseille représente un quart des volumes nationaux (24 %). Avec un peu moins de 6 millions de tonnes conteneurisées, Dunkerque tient la 3<sup>e</sup> marche du podium. Ce port affiche depuis plusieurs années un vif dynamisme de l'activité conteneurisée.



## LE PORT DE CALAIS DOMINE LE SEGMENT « RO-RO »

En 2022, les voitures et autres véhicules embarquées et débarquées dans les ports français ont généré 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.



## MARSEILLE FOS, 1<sup>er</sup> PORT FRANÇAIS, ARRIVE 6<sup>e</sup> AU CLASSEMENT EUROPÉEN

Les ports de Rotterdam et d'Anvers sont de loin les plus gros ports européens, avec respectivement 435 et 216 millions de tonnes traitées en 2021. Trois ports français figurent parmi les plus grands ports européens : Marseille (6<sup>e</sup> position), Le Havre (11<sup>e</sup>) et Dunkerque (16<sup>e</sup>).

En 2021, la plupart des grands ports d'Europe n'avaient pas encore renoué avec leur volume pré-pandémique. Les ports français ne se démarquent pas. On note néanmoins un rebond particulièrement marqué du Havre : +19 % en 2021, avec toutefois un volume inférieur de 5 % à celui de 2019.

### Transport maritime de marchandises dans les principaux ports européens en 2021

Millions de tonnes. SDES, Eurostat

	2021	Var./2020	Var./2019
Pays-Bas Rotterdam	434,8	6%	-1%
Belgique Anvers	215,9	5%	1%
Allemagne Hambourg	111,2	2%	-5%
Pays-Bas Amsterdam	88,1	-2%	-15%
Espagne Algésiras	83,1	-6%	-8%
<b>France Marseille</b>	<b>75,0</b>	<b>9%</b>	<b>-5%</b>
Espagne Valence	69,1	5%	6%
Norvège Bergen	nd	nd	nd
Italie Trieste	60,7	5%	1%
Grèce Le Pirée	47,0	-10%	-17%
<b>France Le Havre</b>	<b>62,4</b>	<b>19%</b>	<b>-5%</b>
Espagne Barcelone	53,6	11%	-1%
Allemagne Brême	46,8	0%	-2%
Italie Gênes	48,2	9%	-3%
Suède Göteborg	36,8	-4%	-5%
<b>France Dunkerque</b>	<b>48,4</b>	<b>7%</b>	<b>-8%</b>
Pays-Bas Zeeland Seaports	38,3	12%	-2%
Espagne Cartagena	30,9	-5%	-9%
Belgique Zeebruges	40,1	27%	38%
Italie Livourne	34,3	11%	-5%

Fiche 7

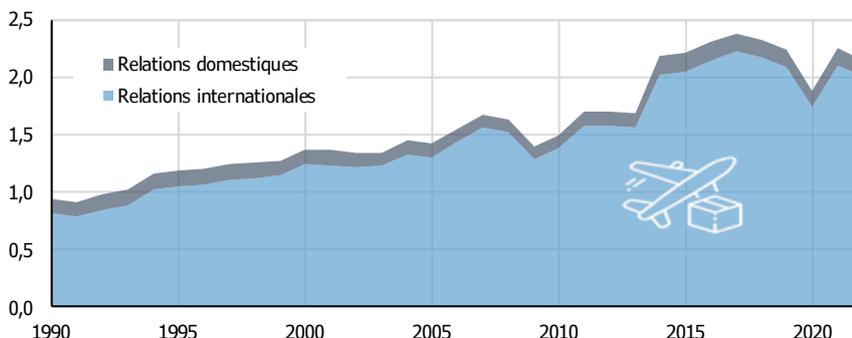
# Transports aériens de marchandises



## 2,1 MILLIONS DE TONNES DE FRET AERIÉEN

En 2022, le fret aérien traité par les aéroports français s'est élevé à 2,1 millions de tonnes ; un volume en baisse de 5 % relativement à l'année précédente et encore inférieur à ceux de 2019 (-4,8 %).

**Trafic de fret des aéroports français**  
Millions de tonnes. SDES, DGAC

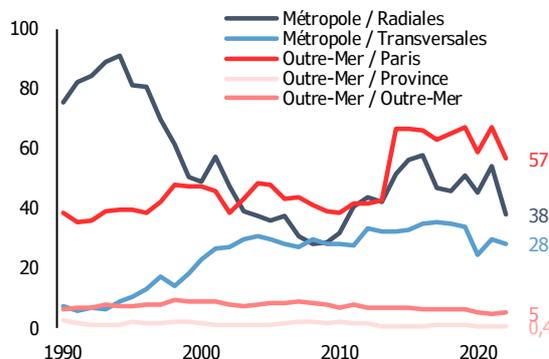
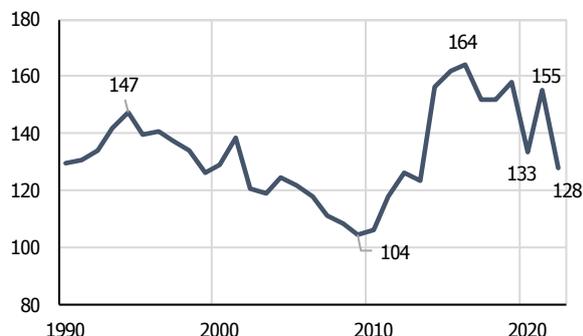


## LES RELATIONS DOMESTIQUES NE REPRÉSENTENT QUE 6 % DES VOLUMES

Le marché domestique, outre-mer compris, ne représente que 6 % du fret traité par nos aéroports, avec seulement 128 000 tonnes en 2022. Cette part s'affaiblit tendanciellement. Elle était de 14 % environ au début des années 1990, de 10 % environ au début des années 2000 et d'environ 7 % dans les années 2010. Le fret aérien au départ et à l'arrivée de France métropolitaine ne compte pour sa part que pour 3,1 % des volumes.

### Trafic de fret arien de relation domestique

Milliers de tonnes. SDES, DGAC

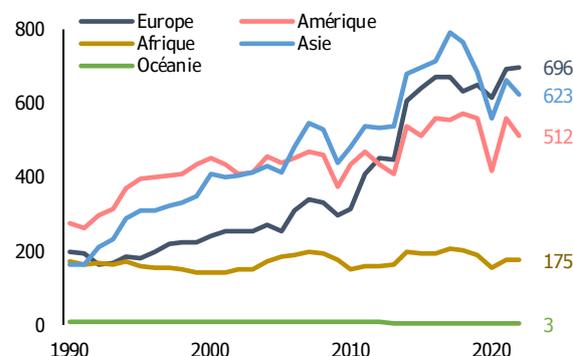
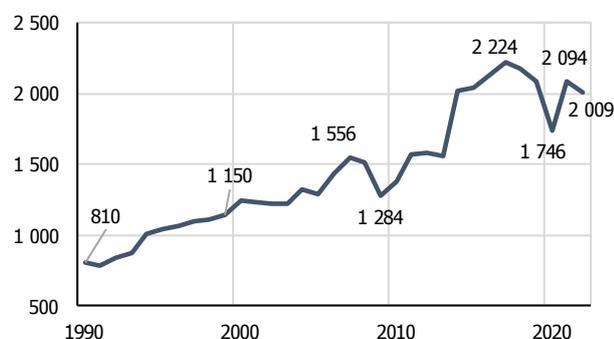


## LES RELATIONS INTERNATIONALES REPRÉSENTENT 94 % DU TONNAGE

Avec 2 millions de tonnes en 2022, les relations internationales représentent 94 % du fret traité dans nos aéroports. Le niveau pré-pandémique des relations de fret aérien international n'était toujours pas rattrapé en 2022 (-4,8 % relativement à 2019). Les relations avec l'Asie expliquent cette tendance. A l'inverse, les relations avec l'Europe sont en hausse de 7 % entre 2019 et 2022.

### Trafic de fret arien de relation internationale

Milliers de tonnes. SDES, DGAC



## 80 % DU FRET AÉRIEN SE RÉALISE À CHARLES-DE-GAULLE

80 % du tonnage passe par l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le poids d'Orly n'est que de 3 %, soit une activité fret comparable à celle de l'aéroport de Bâle Mulhouse. Les aéroports français ultramarins comptent pour seulement 3,3 % des volumes.

### Fret des aéroports français en 2022

Milliers de tonnes. SDES, DGAC

Paris Charles-de-Gaulle (4)	1 814,4
Paris Orly (4)	67,1
<b>Total Paris (4)</b>	<b>1 881,4</b>

Ajaccio-Napoléon Bonaparte	4,3
Bâle Mulhouse (2)	66,0
Bastia-Poretta	5,9
Bordeaux Mérignac	10,5
Châlons-Vatry	16,5
Châteauroux-Déols	1,4
Lyon Saint-Exupéry	52,0
Marseille Provence	39,5
Montpellier Méditerranée	4,5
Nantes-Atlantique	11,8
Nice Côte-d'Azur	8,3
Rennes-Saint Jacques	9,5
Toulouse Blagnac	44,2
Autres aérodromes de province (3)	24,5
<b>Total province (2)(3)</b>	<b>299,0</b>

<b>Total métropole (2)(3)(4)</b>	<b>2 180,4</b>
----------------------------------	----------------

Cayenne - Félix Éboué	2,4
Martinique - Aimé Césaire	11,0
Nouméa - La Tontouta	4,0
Tahiti - Faa'a	10,5
Pointe-à-Pitre - Le Raizet	11,1
La Réunion - Roland Garros	27,6
Autres aérodromes d'Outre-Mer (3)	7,6
<b>Total Outre-Mer (3)</b>	<b>74,1</b>

<b>Total général (2)(3)(4)</b>	<b>2 254,6</b>
--------------------------------	----------------

- (1) Embarqués + débarqués ; transit non compris.
- (2) Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.
- (3) Toutes les tonnes transportées sur un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptées deux fois.
- (4) À compter de 2014 : données corrigées redressées pour ADP. Jusqu'en 2013, les données concernant le fret et la poste comportaient l'avertissement suivant "les données sont incomplètes (sous-estimation pouvant atteindre 30 %)".

## Fiche 8

# Stockage et entreposage



Le SDES définit un entrepôt ou plateforme logistique (EPL) comme « *tout espace 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. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Un EPL peut être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.* »

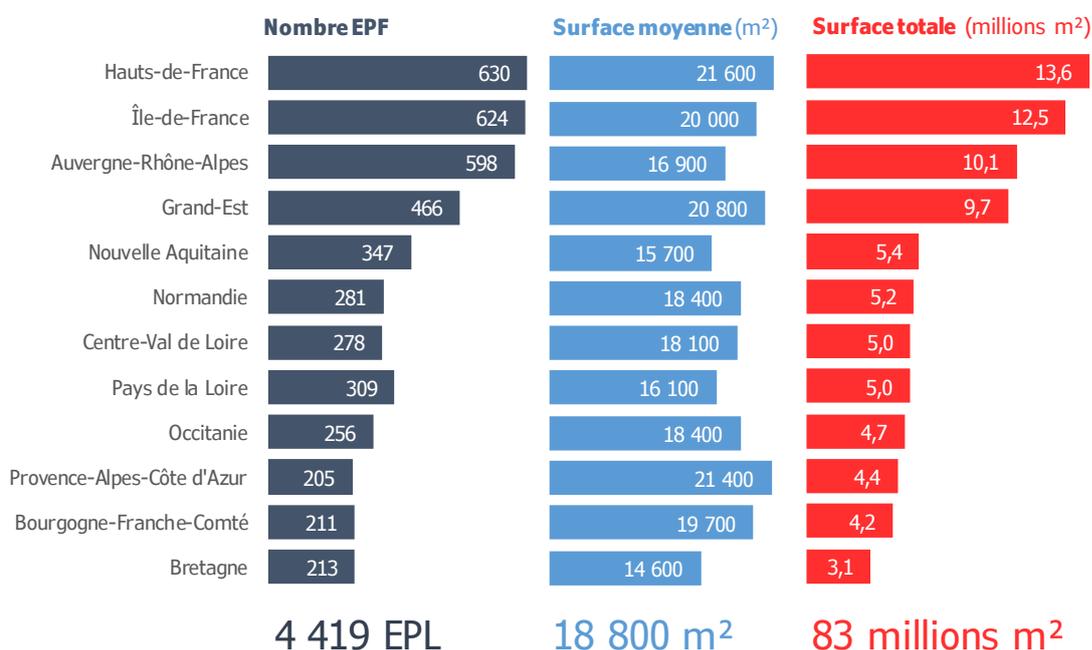
Le SDES n'a pas actualisé ses données sur les EPL depuis septembre 2022.

## 4 419 ENTREPÔTS ET PLATEFORMES LOGISTIQUES ≥ 5 000 M<sup>2</sup> EN 2021

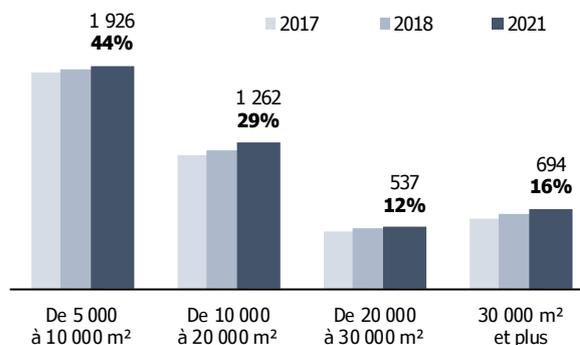
Le ministère des transports répertorie 4 419 entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus en 2021 (soit 143 de plus qu'en 2018). Avec une surface moyenne de 18 800 m<sup>2</sup>, ces établissements gèrent un espace de stockage national de 83 millions de m<sup>2</sup>. C'est 8,6 millions de m<sup>2</sup> supplémentaires relativement à 2017 (+11,5 %).

### Les entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus, par région, en 2021

Registre des entrepôts, SDES



**Entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus, par tranche de surface**  
Registre des entrepôts, SDES



**LES ESPACES POUR COMPTE D'AUTRUI REPRÉSENTENT PLUS DU TIERS DES CAPACITÉS DE STOCKAGE**

**Les entrepôts et les plateformes logistiques de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus, par secteur de l'entreprise exploitante**  
Registre des entrepôts, SDES

	Nombre EPF	Surface moyenne (m <sup>2</sup> )	Surface totale (m <sup>2</sup> )	Compte d'autrui
Entreposage	449	21 700	9,7	12%
Transport et autres activités logistiques	898	22 400	20,1	24%
Industrie	1 236	16 700	20,6	25%
Commerce de gros	972	14 900	14,5	17%
Commerce de détail	433	25 800	11,2	13%
Commerce automobile	79	15 200	1,2	1%
Autres	352	15 700	5,5	7%

**LES CONSTRUCTIONS D'ENTREPÔTS ONT CHUTÉ DE 30 % EN 2023**

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 ont été relativement importantes en 2021, 2022 et 2023.

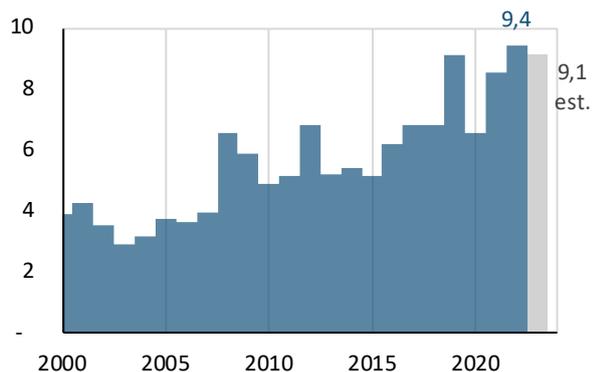
En 2022, 9,4 millions de mètres carrés d'entrepôts à construire ont été autorisés (en date de prise en compte par le ministère). C'est un tiers de plus que la moyenne décennale. En ordre de grandeur, ce volume d'autorisations s'est maintenu à un haut niveau en 2023. De janvier à octobre, la variation n'est que de -3,6 %.

De 2017 à 2022, les volumes effectivement mis en chantier ont représenté 65 % des autorisations. En ligne avec le pic d'autorisations en 2022, les mises en chantier ont été importantes : 6,2 millions de mètres carrés.

Les 10 premiers mois de l'année 2023 font toutefois état d'une chute marquée des mises en chantier : -30 % relativement à l'année précédente. Extrapolé à l'ensemble de l'année, cela représente une surface de 4,4 millions de mètres carrés. Ce décrochage s'explique à la fois par la détérioration de l'environnement économique français et par la vive augmentation des taux d'emprunt en 2023.

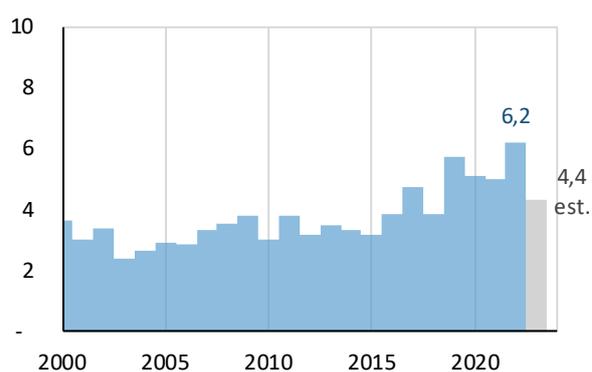
### Autorisations de construction d'entrepôts

Millions de m<sup>2</sup>. Date de prise en compte. SDES, Sitadel



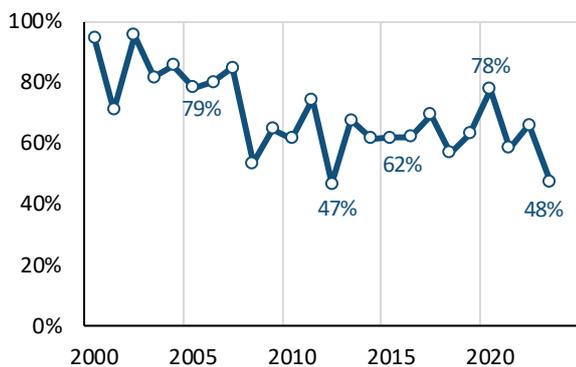
### Mises en chantier d'entrepôts

Millions de m<sup>2</sup>. Date de prise en compte. SDES, Sitadel



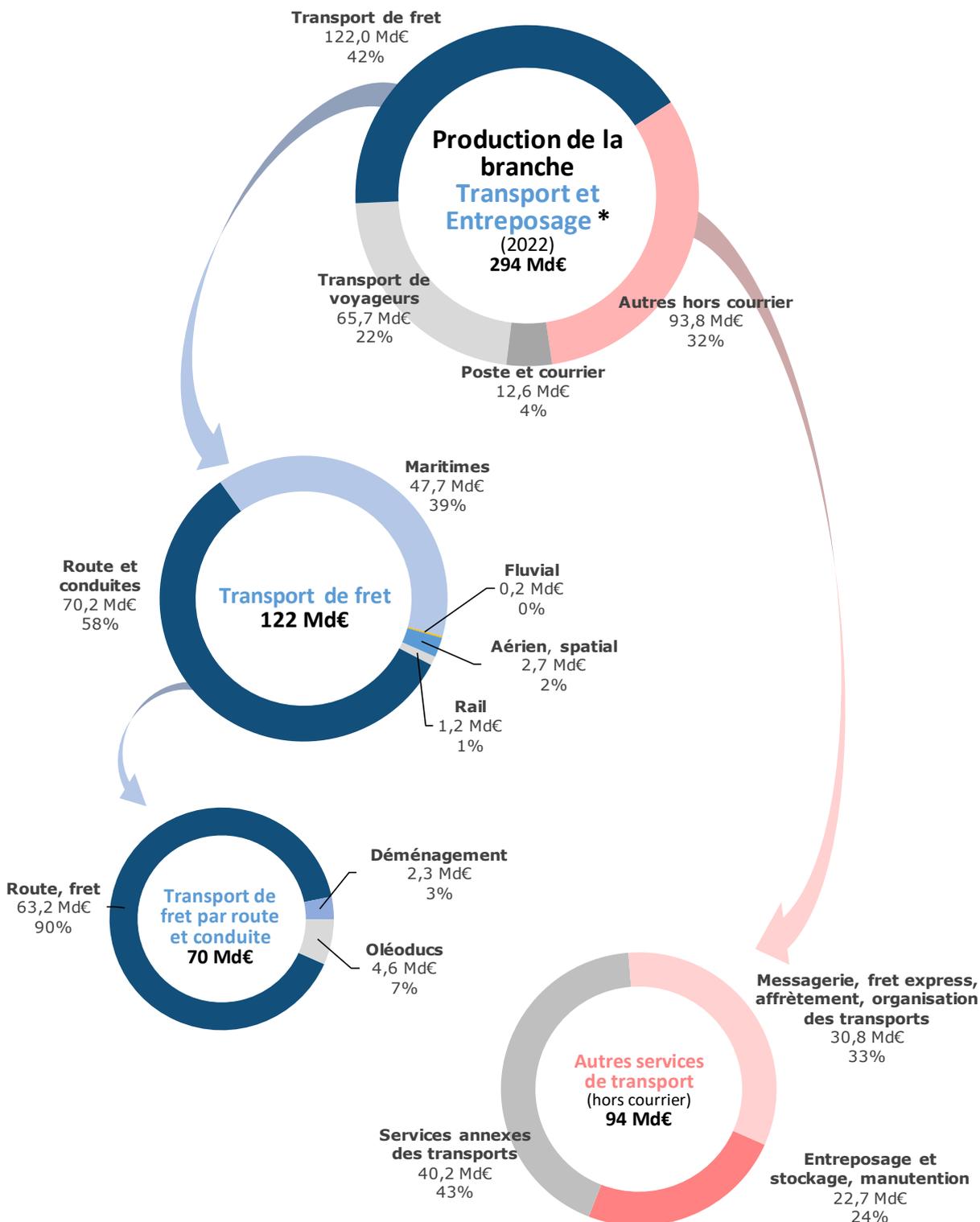
### Taux de mises en chantier

Mises en chantier en % des m<sup>2</sup> autorisés. Date de prise en compte. SDES, Sitadel



Fiche 9

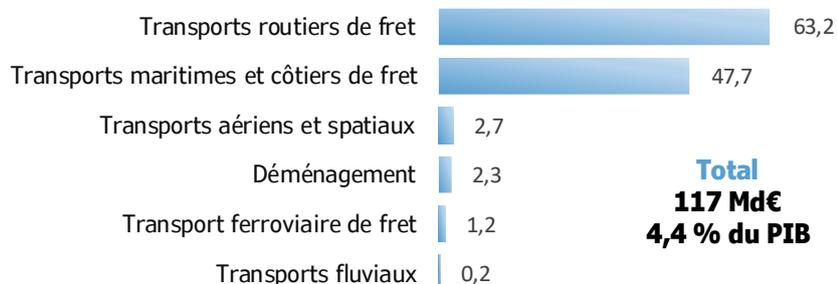
# Production & investissements des transports et de la logistique



## LA PRODUCTION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ÉQUIVAUT À 4,4 % DU PIB

La production des branches du transport de marchandises, hors conduites, compte propre et d'autrui confondus, s'est élevée à 117 milliards d'euros en 2022. Ce montant équivaut à 4,4 % du PIB. La croissance est vive sur un an : +22 %. Ce dynamisme s'explique en premier lieu par l'augmentation des prix.

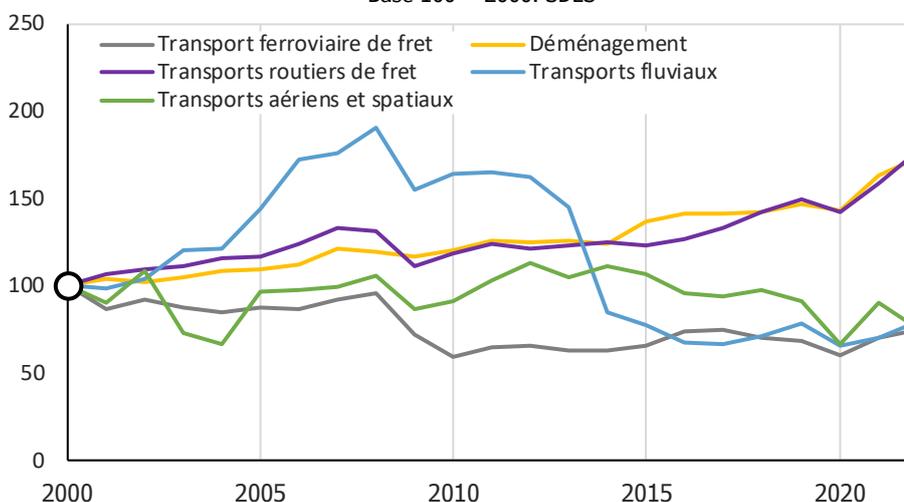
**Production des branches au prix de base**  
Milliards d'euros courants en 2022. SDES



## LA PRODUCTION FRANÇAISE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET A VIVEMENT PROGRESSÉ EN 2021 ET 2022

Après n'avoir baissé « que » de 5 % en 2020, la production au prix de base des transports routiers de fret s'est rattrapée avec célérité en 2021 et 2022 : +12 % puis +11 %. Les activités de déménagement ont suivi une évolution comparable. Inversement, les frets ferroviaire et fluvial affichent des productions plutôt stables en tendance depuis une dizaine d'année.

**Evolution de la production des branches au prix de base**  
Base 100 = 2000. SDES

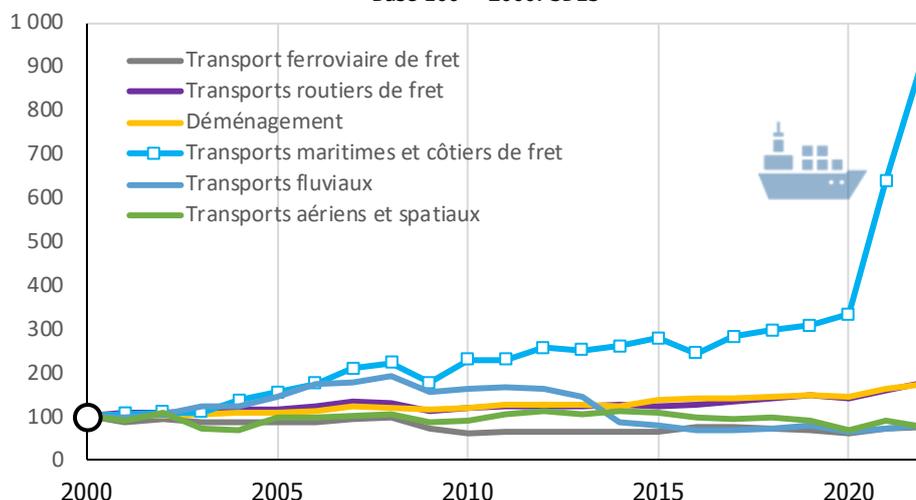


## LA PRODUCTION FRANÇAISE DES TRANSPORTS MARITIMES A ÉTÉ EXCEPTIONNELLE EN 2021 ET 2022

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 : +92 % puis +46 %. Entre 2019 et 2022, cette production en valeur a ainsi été multipliée par trois.

Evolution de la production des branches au prix de base

Base 100 = 2000. SDES



## ENTRE 2021 ET 2022 : EFFET CISEAU ENTRE LA TENDANCE DES VOLUMES ET DES PRIX DU TRM

Les graphiques suivants présentent :

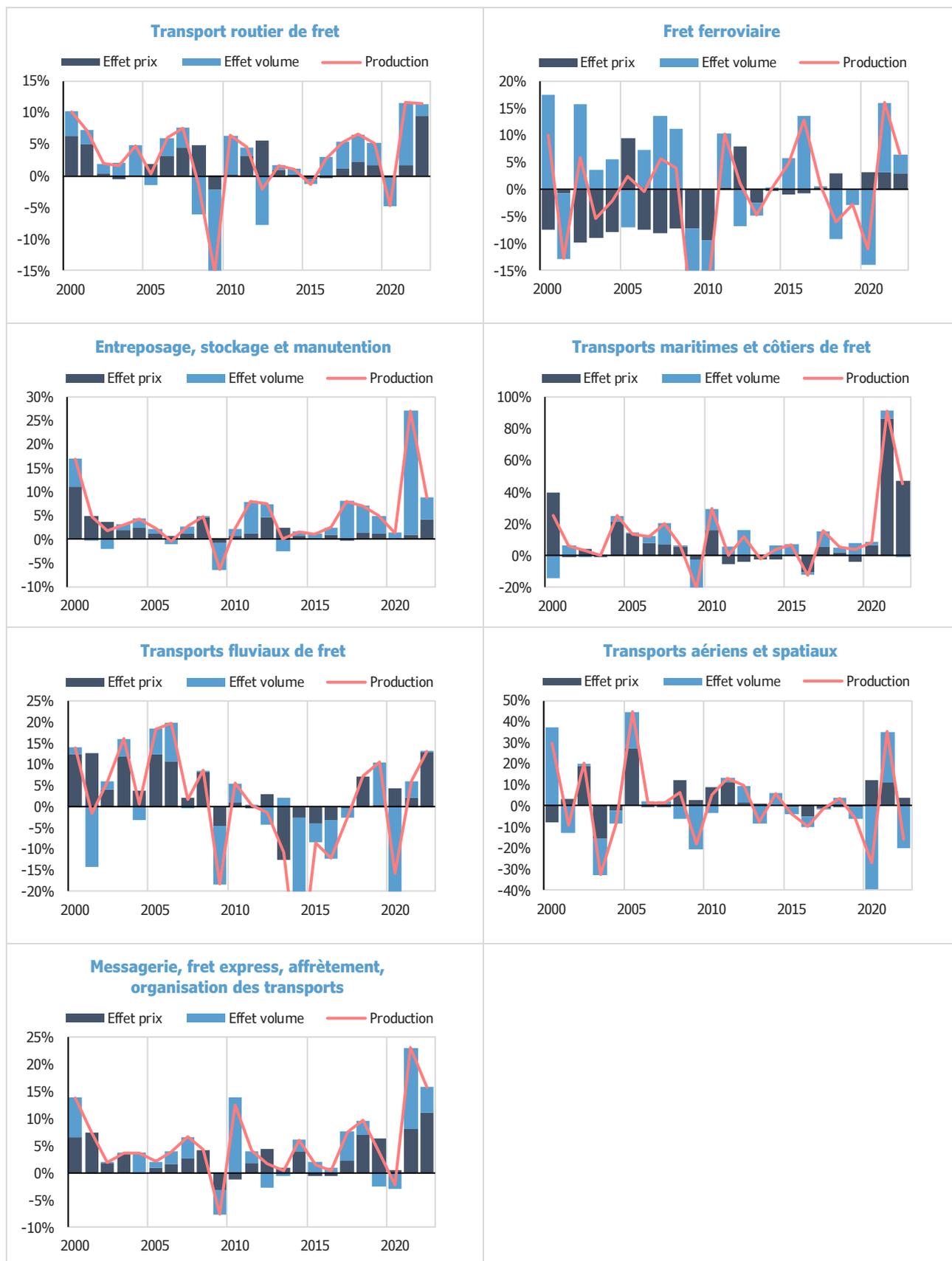
- les taux de variation annuelle de la production en valeur des branches (*courbes en rouge*) ;
- ainsi que leur décomposition en effet volume (*barres en bleu clair*) et en effet prix (*barres en bleu foncé*).

Pour la branche des transports routiers de fret, on observe une production en valeur en hausse de 12 % en 2021 et de 11 % en 2022. La composition de cette croissance diffère cependant entre ces deux années :

- En 2021, la hausse de la production en valeur repose essentiellement sur le rebond des volumes (+10 %) et relativement peu sur la progression des prix (+2 %).
- En 2022, la composition de la croissance s’inverse. Les volumes ralentissent sensiblement (+2 %) et les prix bondissent (+10 %). Ces derniers ont été tirés par les coûts du gazole et les revalorisations salariales dans un contexte de forte inflation nationale.

## Variation annuelle de la production des branches

Avec distinction entre **effet prix** et **effet volume**. SDES

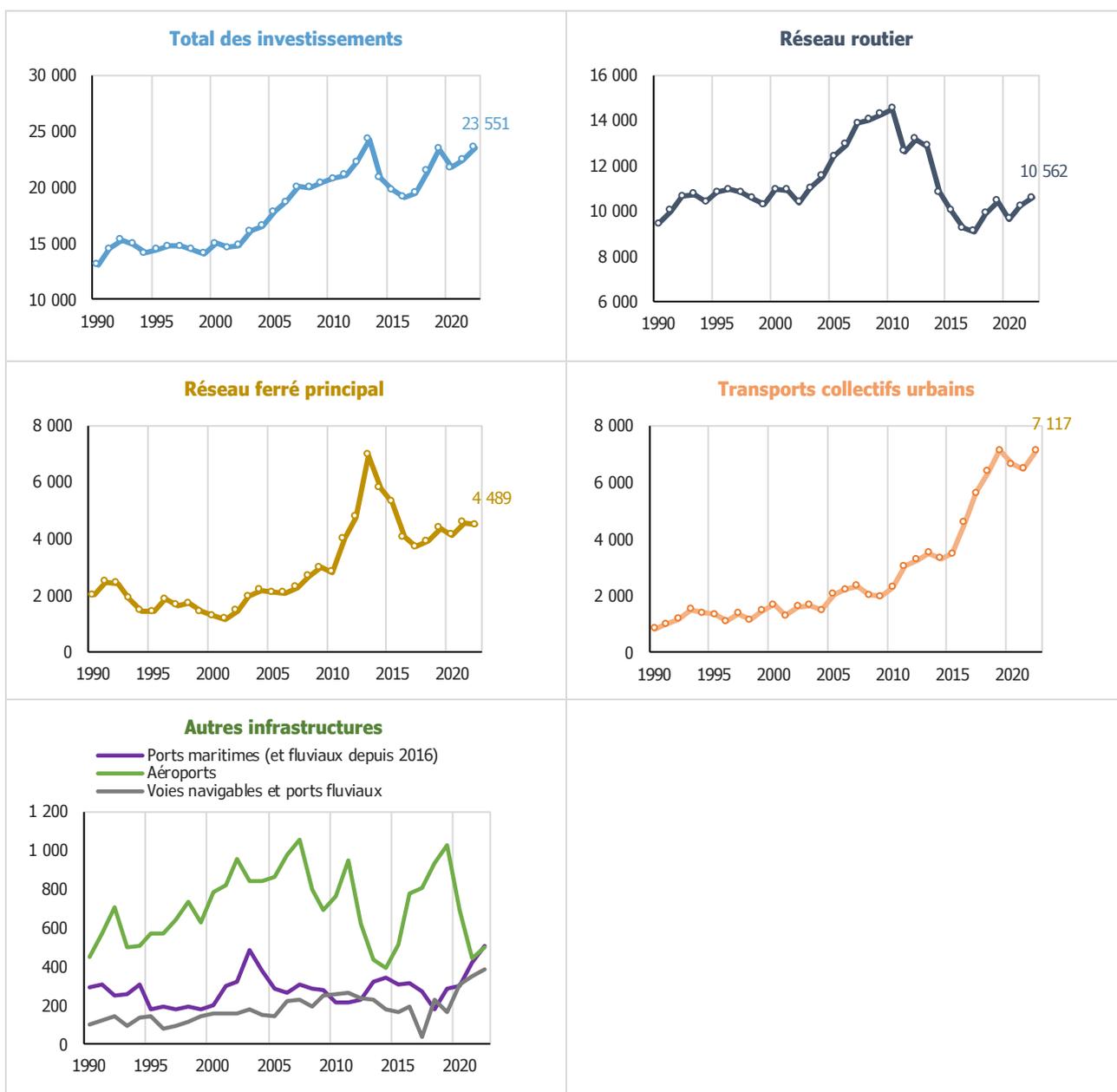


## LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT S'ÉLÈVENT À PLUS DE 23 MILLIARDS D'EUROS PAR AN

Les récents investissements dans le réseau routier, bien qu'en hausse, apparaissent plutôt faibles comparativement aux historiques. Dans les années 2000, le réseau routier captait 70 % des investissements en infrastructures de transport. Cette part s'est progressivement amoindrie dans les années 2010 jusqu'à atteindre 45 % en 2022. Les investissements dans les transports collectifs urbains se révèlent eux particulièrement dynamiques depuis 2015.

### Investissement en infrastructures de transport

Millions d'euros constants. SDES



## Fiche 10

# Démographie des entreprises



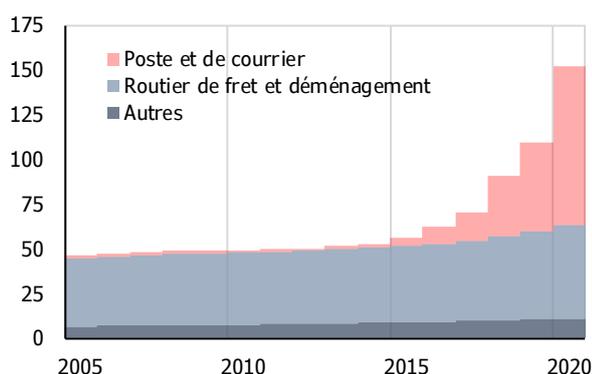
Bien que la démographie des entreprises du secteur ait été actualisée par le SDES en septembre 2023, la dernière année disponible reste, au moment de la rédaction de cette fiche, l'année 2000. Ce retard de publication s'explique par une refonte du système d'information de l'Insee concernant les entreprises et leurs établissements.

## PLUS DE 152 000 ENTREPRISES DANS LES SECTEURS DES TRANSPORTS DE FRET, DE POSTE ET COURRIER ET LA LOGISTIQUE

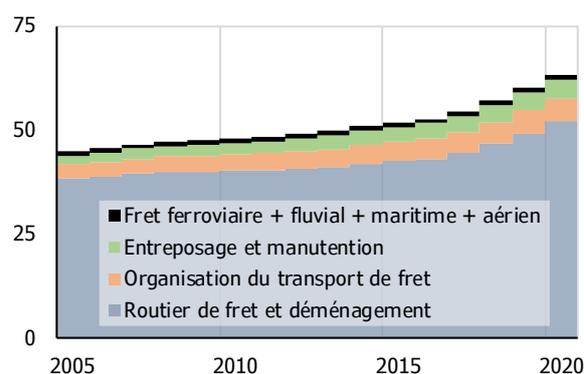
Au 31 décembre 2020, l'Insee dénombrait 152 382 entreprises appartenant aux secteurs du transport de fret, des activités de poste et de courrier, des services d'entreposage et de manutention. Les activités de poste et de courrier concentraient à elles seules 89 086 entreprises. Ce segment a connu une progression exponentielle entre 2014 et 2020 grâce aux micro-entrepreneurs. Les entreprises du transport routier de fret et de déménagement étaient quant à elle 52 083 en 2020. Cette démographie est en progression constante, signe d'un vif esprit entrepreneurial dans le secteur.

### Démographie des entreprises

En milliers. Insee, SDES



### Hors activités de poste et de courrier



### Stock au 31 décembre 2020 (et variation sur un an)

<b>Ensemble</b>	<b>152 382</b>	(+42 383)
TRM et déménagement :	52 086	(+2 819)
Fret fluvial :	808	(+17)
Fret maritime :	235	(+0)
Fret aérien et spatial :	73	(+2)
Fret ferroviaire :	42	(+4)
Entreposage et manut. :	4 448	(+187)
Orga. transport de fret :	5 607	(+230)
Act. de poste et de courrier :	89 086	(+39 124)

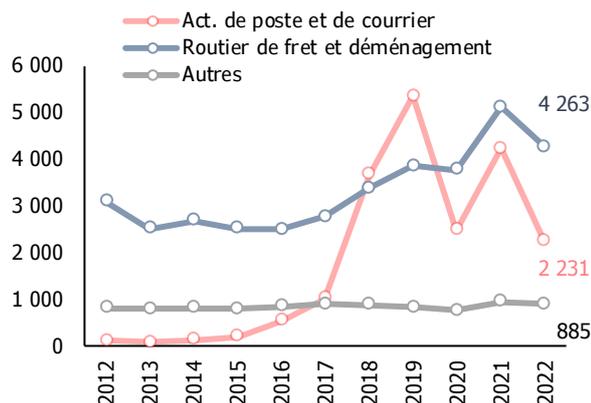
## DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES SOUTENUES

En 2022, plus de 7 300 nouvelles entreprises, hors micro-entreprises, ont été enregistrées. Hors poste et courrier, le volume est d'environ 5 100 entreprises, dont plus de 4 200 relèvent des transports routiers de marchandises et des services de déménagement.

La même année, il y a eu plus de 59 000 nouvelles microentreprises enregistrées dans le secteur. Il s'agit à 93 % d'activité de poste et de courrier. Qu'il s'agisse de créations hors microentreprises ou bien de microentreprises, l'essor des activités de poste et de courrier est un phénomène relativement récent, amorcé dans la seconde moitié des années 2010.

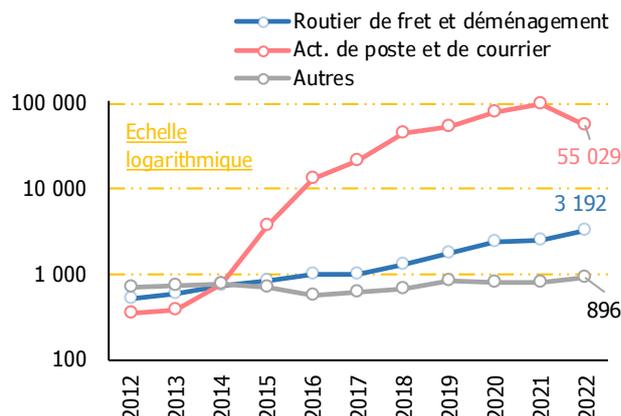
### Création d'entreprises du transport de marchandises et logistique hors microentreprises

SDES



### Création de microentreprises

SDES

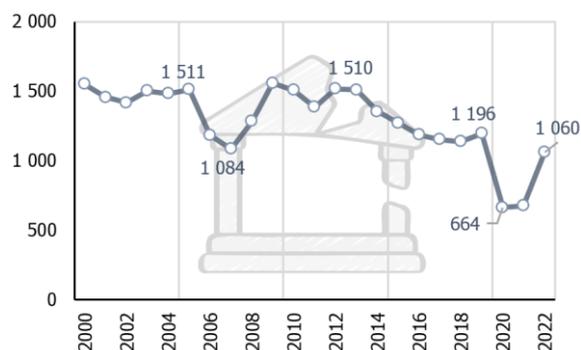


## LES DÉFAILLANCES REMONTENT EN 2022 ET 2023

Grâce aux aides gouvernementales instituées en 2020 et 2021 pour permettre aux entreprises de résister aux effets économiques de la pandémie de Covid-19, les défaillances étaient au plus bas ces années-ci. Elles sont logiquement remontées en 2022. La Banque de France a dénombré plus de 1 000 défaillances dans le TRM et les services de déménagement en 2022, en contre moins de 700 en 2021 et en 2020. En 2023, cette remontée se poursuit

### Défaillances des entreprises du TRM et des services de déménagement

Banque de France, SDES



### Défaillances des autres secteurs en 2022

- Fret ferroviaire + fluvial + maritime + aérien : 11
- Entreposage et manutention : 23
- Organisation du transport de fret : 73
- Activités de poste et de courrier : 70

## Fiche 11

# Emplois des transports de marchandises et de la logistique

|||||

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

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

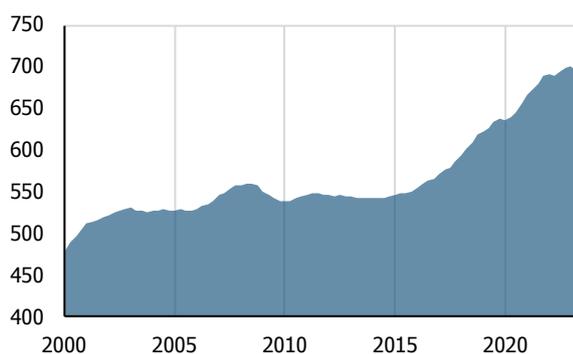
Les activités de transports de marchandises et de logistique, en compte d'autrui et en compte propre, emploient approximativement 2 millions de personnes en France. Pour l'année 2021, Pôle emploi a dénombré 2,13 millions d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique et 1,4 millions de salariés dans le secteur.<sup>5</sup>

## 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 695 300 salariés fin juin 2023. En un an, plus de 5 000 postes salariés ont été créés dans ces entreprises. Relativement au mois de juin 2019, soit avant la crise sanitaire, les créations nettes d'emplois salariés de ces secteurs s'élèvent à près de 70 000 postes, soit une hausse d'effectifs de 11 %. Pour comparaison, sur cette même période, l'emploi salarié français tous secteurs confondus, et hors intérim, a progressé de « seulement » 7,2 %.

### Effectifs salariés des transports de marchandises, des services des transports de fret et de la logistique

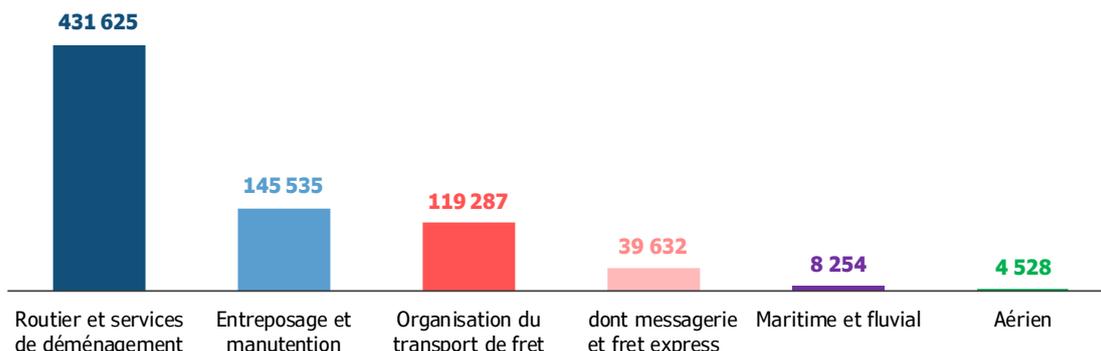
En milliers. Jusqu'à fin juin 2023. SDES



Le gros de ces emplois réside dans les entreprises de transports routiers et les services de déménagement, qui cumulent 430 000 salariés fin 2022. Les volumes sont plus modestes dans le fret aérien (4 500 salariés) et le fret maritime et fluvial (8 300). Les services de l'organisation des transports de fret emploient 119 300 salariés, dont 39 600 en messagerie et fret express. Enfin, les entreprises de l'entreposage et de la manutention en emploient 145 500.

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

### Effectifs salariés au 31 décembre 2022 SDES



## PRÈS DE 20 000 EMPLOIS NON SALARIÉS DANS LE TRM

Au 31 décembre 2020, il y avait 19 709 travailleurs non-salariés dans le secteur du transport routier de marchandises. Si cet effectif a légèrement augmenté relativement à 2019, celui-ci reste en deçà des effectifs du début des années 2010 (plus de 21 000). Parmi ces travailleurs non-salariés, la proportion de micro-entrepreneurs ne cesse d’augmenter (14 % fin 2020 contre moins de 6 % en 2017).

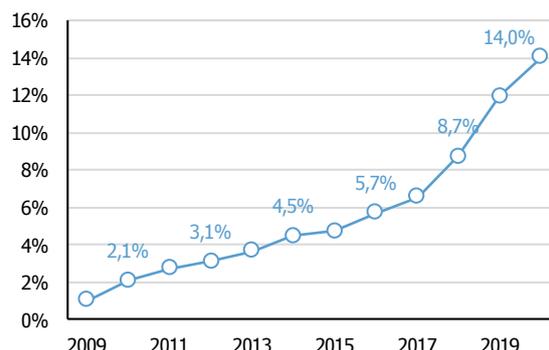
### Effectifs non-salariés du transport routier de marchandises et des services de déménagement

Au 31 décembre. SDES



### Part des micro-entrepreneurs parmi les non-salariés

En % des non-salariés



## 18 % DE FEMMES DANS LES ENTREPRISES DU TRANSPORT DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE

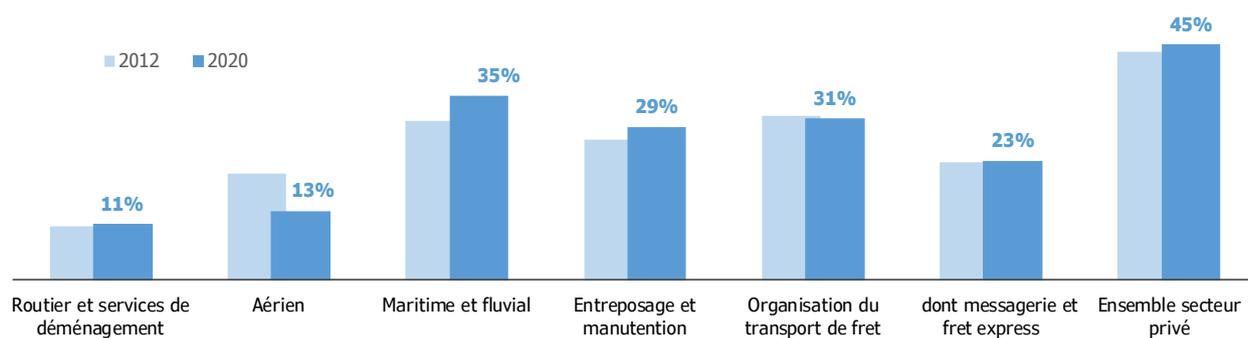
Près de 130 000 femmes étaient dénombrées fin 2022 parmi les salariés des entreprises du transport de marchandises et de la logistique. Dans le détail, elles constituaient 11 % des effectifs dans les transports routiers et près d’un tiers dans l’entreposage et la manutention (29 %), ou encore dans l’organisation des transports (31 %).

Elles sont encore (trop) peu nombreuses 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 transport et la logistique (OPTL, rapport 2023).

La féminisation du secteur progresse peu à peu, bien qu’encore éloignée du taux de féminisation de l’ensemble des entreprises françaises (45 %).

### Féminisation des secteurs du transport de fret et de la logistique

Part des 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 2021. Les chiffres d'affaires sont ici exprimés en millions d'euros. Les ratios permettent aux entreprises de se comparer à leur référence sectorielle.

Secteur NAF	4920Z	4941A	4941B	4941C	4942Z	5020Z	5040Z	5121Z	5210A	5210B	5224A	5224B	5229A	5229B	5310Z	5320Z	
Activité	Transports ferroviaires de fret	Transports routiers de fret interurbains	Transports routiers de fret de proximité	Location de camions avec chauffeur	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	Poste / obligation de service universel	Autres activités de poste et de courrier	
Nombre d'entreprises	15	15 310	19 217	660	1 637	124	643	S	174	1 609	78	463	514	2 738	14	61 747	
Effectifs salariés	ETP	S	222 823	142 274	23 289	12 420	9 172	1 579	S	3 275	33 201	5 706	3 019	30 253	81 709	188 613	12 920
	Moyenne annuelle	S	227 456	149 092	23 691	13 434	9 663	1 642	S	3 498	35 233	6 305	3 266	31 939	93 332	202 396	15 221
	au 31/12	S	234 545	158 144	23 965	13 238	10 070	1 614	S	3 727	36 560	6 527	3 554	32 672	94 817	196 216	16 683
Chiffre d'affaires HT	Total	126	35 284	16 894	3 073	1 589	S	364	S	607	7 186	1 577	438	7 590	27 381	11 895	3 637
	Export en % du total	34%	9%	3%	3%	15%	S	26%	S	6%	9%	6%	5%	27%	33%	8%	13%
En % du CA	Valeur ajoutée	22%	33%	39%	39%	43%	S	46%	S	40%	35%	41%	39%	25%	20%	72%	31%
	Frais de personnel	26%	27%	33%	32%	35%	S	27%	S	28%	22%	31%	35%	19%	16%	69%	19%
	EBE	0%	4%	4%	6%	7%	S	19%	S	10%	10%	8%	2%	5%	4%	4%	11%
	CAF	-2%	4%	4%	5%	S	S	19%	S	8%	9%	5%	4%	4%	4%	8%	S
	RCAI	0%	3%	3%	2%	6%	S	7%	S	7%	7%	8%	6%	4%	5%	3%	15%
	Résultat net comptable	-1%	4%	2%	2%	5%	S	11%	S	6%	7%	7%	6%	3%	4%	7%	13%
	Investissements corporels bruts hors apports	1%	5%	5%	7%	S	S	21%	S	29%	10%	7%	6%	3%	2%	6%	S

S = secret statistique

Pour comparaison, nous affichons à présent les valeurs pour une sélection de « macro-secteurs » (sections de la NAF). Cette comparaison souligne la faiblesse des marges des entreprises du transport routier.

Secteur d'activité NAF		C	FZ	G	H	I	JZ	LZ	N
Activité		Industrie manufacturière	Construction	Commerce - réparation d'automobiles et de motocycles	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités immobilières	Activités de services administratifs et de soutien
Nombre d'entreprises		229 756	530 277	714 643	181 815	276 856	168 909	263 328	252 629
Effectifs salariés	ETP	2 830 787	1 572 518	2 906 708	1 215 076	756 055	870 688	268 010	1 717 896
	Moyenne annuelle	3 006 834	1 656 949	3 283 460	1 333 923	1 107 108	917 696	296 068	1 999 410
	au 31 décembre	3 081 106	1 686 580	3 470 805	1 358 837	1 157 381	946 142	306 765	2 022 746
Chiffre d'affaires HT	Total	1 042 814	359 803	1 485 752	229 644	82 338	227 327	91 411	155 069
	Export en % du total	42%	2%	10%	26%	2%	15%	1%	7%
En % du CA	Valeur ajoutée	26%	32%	17%	41%	37%	46%	51%	57%
	Frais de personnel	18%	24%	10%	27%	35%	31%	18%	45%
	EBE	7%	7%	5%	14%	12%	14%	27%	11%
	CAF	9%	7%	5%	13%	12%	18%	26%	11%
	RCAI	8%	7%	5%	8%	6%	7%	10%	6%
	Résultat net comptable	8%	6%	4%	9%	7%	21%	17%	5%
	Investissements corporels bruts hors apports	4%	4%	2%	12%	12%	9%	47%	14%

## Fiche 13

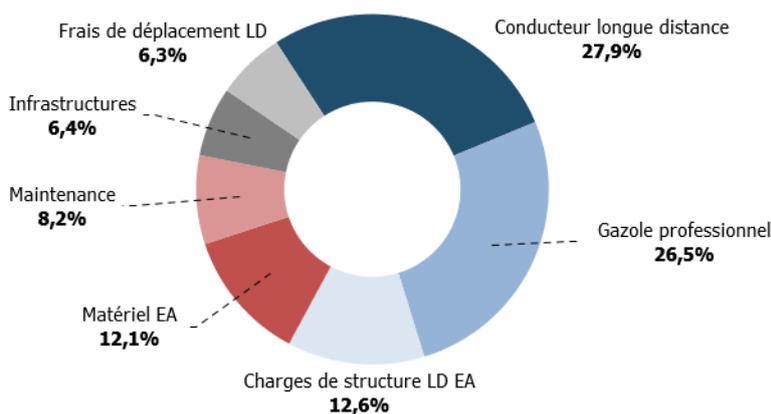
# Les coûts du TRM en ensemble articulé exploité en longue distance

|||||

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, exploité en longue distance. Les conditions économiques correspondent à celles de décembre 2022.

## STRUCTURE DES COÛTS



## CONDITIONS D'EXPLOITATION

Kilométrage annuel par véhicule		<b>108 440</b> km/an
Nombre de jours d'exploitation par an		<b>225,7</b> jours
Vitesse moyenne		<b>67,2</b> km/h
Taux de parcours en charge		<b>86,9</b> %
Capacité de chargement		<b>28,2</b> tonnes
Taux de chargement sur parcours en charge		<b>87,3</b> %
Temps d'attente 1 chargement + 1 déchargement		<b>3,15</b> heures
Ratio véhicule tracté / véhicule moteur		<b>1,51</b>
Durée de conservation :	Véhicule moteur	<b>6,4</b> ans
	Véhicule tracté	<b>11,3</b> ans

## CONDITIONS D'EMPLOI DU PERSONNEL DE CONDUITE

Nombre d'heures de temps de service par jour d'exploitation d'un véhicule	<b>10 heures</b>
---------------------------------------------------------------------------	------------------

### Pour un conducteur à temps plein

Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	<b>207,7 heures</b>
% de temps de conduite dans le temps de service	<b>75 %</b>
Nombre de jours d'activité par an	<b>219,3 jours</b>
Temps de service annuel	<b>2 149 heures</b>
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	<b>1,04</b>

### Pour un conducteur à temps partiel

Temps de service effectué lors d'un mois de pleine activité	<b>200,2 heures</b>
% de temps de conduite dans le temps de service	<b>74,1 %</b>
Nombre de jours d'activité par an	<b>107,1 jours</b>
Temps de service annuel	<b>1 041 heures</b>
Nombre de conducteurs rapportés au véhicule	<b>0,024</b>

## COMPOSANTES DU CÔÛT KILOMÉTRIQUE DU VÉHICULE

Consommation moyenne aux 100 km	<b>30,2 litres</b>
Prix du gazole hors TVA par litre en cuve après remboursement partiel TICPE	<b>1,3473 €</b>
Part de l'approvisionnement en cuve	<b>64,9 %</b>
Prix du gazole hors TVA par litre à la pompe après remboursement partiel TICPE	<b>1,3939 €</b>
Part de l'approvisionnement à la pompe	<b>35,1 %</b>
Pneumatiques, coûts annuels	<b>3 405 €</b>
Entretien-réparations, coûts annuels	<b>11 061 €</b>
Péages, coûts annuels	<b>10 429 €</b>

## COMPOSANTES DU CÔÛT DU PERSONNEL DE CONDUITE

### Pour un conducteur à temps plein

Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	<b>2 916,22 €</b>
Cotisations employeurs avant allègements	<b>42,26 %</b>
Allègements "Fillon" et déduction TEPA pour un mois	<b>433,89 €</b>
Indemnités de déplacements rapportées à une journée d'activité	<b>46,51 €</b>

### Pour un conducteur à temps partiel

Salaire et autres éléments de rémunération rapportés au mois	<b>2 822,05 €</b>
Cotisations employeurs avant allègements	<b>42,26 %</b>
Allègements "Fillon" et déduction TEPA pour un mois	<b>415,03 €</b>
Indemnités de déplacements rapportées à une journée d'activité	<b>64,12 €</b>

## COMPOSANTES DU CÔÛT FIXE DU VÉHICULE

### Véhicule moteur

Valeur à neuf du véhicule	<b>98 381 €</b>
Modes de financement : % emprunt	<b>47 %</b>
Modes de financement : % crédit-bail	<b>35 %</b>

Modes de financement : % location	<b>18 %</b>
Financement et détention, coûts annuels	<b>12 999 €</b>

#### Véhicule tracté

Valeur à neuf du véhicule	<b>32 627 €</b>
Modes de financement : % emprunt	<b>46 %</b>
Modes de financement : % crédit-bail	<b>41 %</b>
Modes de financement : % location	<b>13 %</b>
Financement et détention, coûts annuels	<b>4 658 €</b>

#### Assurance

Véhicule RC + VI + quote-part dommages, coûts annuels	<b>2 444 €</b>
Marchandises, coûts annuels	<b>360 €</b>

#### Autres

Taxe à l'essieu	<b>516 €</b>
Coûts de structure et autres charges indirectes, coûts annuels	<b>21 170 €</b>

## RECOMPOSITION DES COÛTS PAR UNITÉ D'ŒUVRE

Carburant	<b>0,412 €/km</b>	
Pneumatiques	<b>0,031 €/km</b>	
Entretien-réparations	<b>0,102 €/km</b>	
Terme kilométrique (hors péages)	<b>0,545 €/km</b>	
Péages (tous kilomètres confondus)	<b>0,096 €/km</b>	
Terme kilométrique avec péages (CK)	<b>0,641 €/km</b>	
Salaires et autres éléments de rémunération	<b>16,32 €/heure</b>	
Charges sur salaires et autres rémunérations	<b>4,47 €/heure</b>	
Frais de déplacement	<b>4,77 €/heure</b>	
Terme horaire (CC)	<b>25,56 €/heure</b>	
Coût de détention	Véhicule moteur	<b>57,59 €/jours</b>
	Véhicule tracté	<b>20,64 €/jours</b>
Assurances	<b>12,42 €/jours</b>	
Taxes	<b>2,29 €/jours</b>	
Total des coûts fixes de véhicule par journée d'exploitation (CV)	<b>92,94 €/jours</b>	
Charges de structure et autres charges indirectes (CS)	<b>93,8 €/jours</b>	
Terme journalier (CV + CS)	<b>186,74 €/jours</b>	

## COÛT TOTAL ANNUEL D'UN VÉHICULE ENSEMBLE ARTICULÉ LONGUE DISTANCE

Prix de revient annuel	<b>169 346 €</b>
------------------------	------------------

Fiche 14

# Circulation des poids lourds



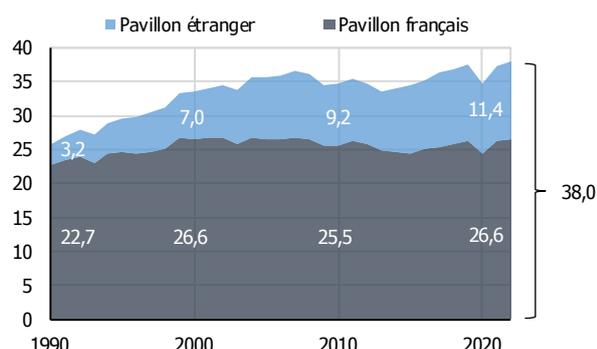
## LES POIDS LOURDS REPRÉSENTENT 6 % DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE INTÉRIEURE

Sur une circulation routière nationale équivalente à 629 milliards de véhicules-kilomètres en 2022, tous types de véhicules confondus, les poids lourds ne comptent que pour 38 milliards, soit 6 % du total. Il s'agit là d'une proportion relativement stable dans le temps. Dans le détail, on note toutefois que la part des camions français s'est amoindrie au cours des trois dernières décennies, passant de 5,2 % en 1990 à 4,2 % en 2022 ; quand celle des camions étrangers a augmenté, passant de 0,7 % en 1990 à 1,8 % en 2022.

En 2022, la circulation intérieure de poids lourds a augmenté de 1,6 % relativement à l'année précédente.

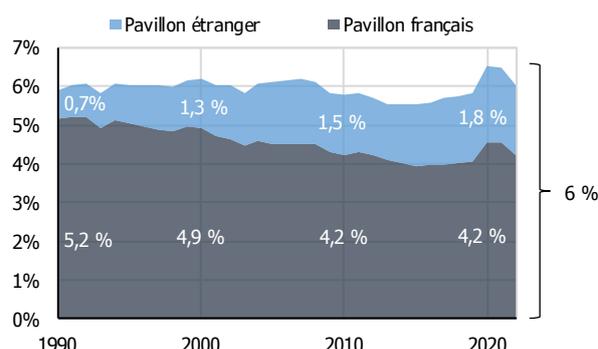
### Circulation intérieure de poids lourds

Milliards de véhicules-kilomètres. SDES



### Part des poids lourds dans la circulation intérieure

% des véhicules-kilomètres nationaux

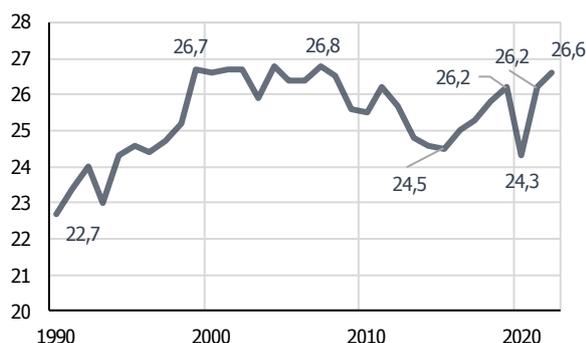


## LES CAMIONS ÉTRANGERS REPRÉSENTENT 30 % DE LA CIRCULATION INTÉRIEURE DE POIDS LOURDS

La circulation de camions français n'a toujours pas retrouvé son pic de 2007, à 26,4 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 camions étrangers a nettement progressé en tendance au fil des décennies.

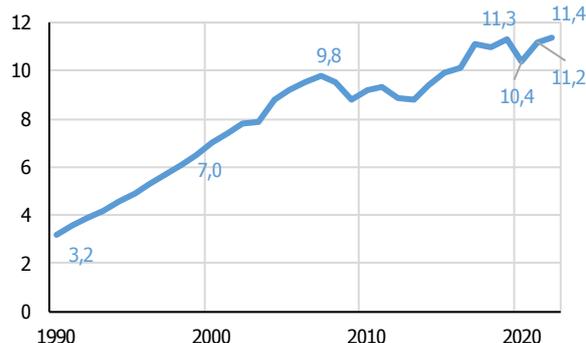
### Circulation des poids lourds français

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 véhicules industriels

|||||

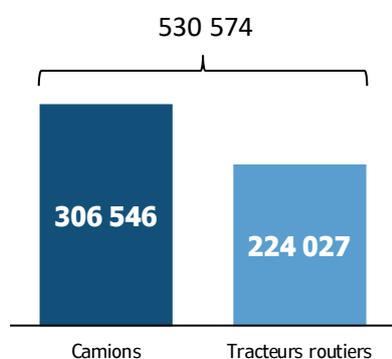
Cette fiche présente le parc français de poids lourds hors VASP<sup>6</sup>, soit les camions et les tracteurs routiers.

## 306 500 CAMIONS ET 224 000 TRACTEURS ROUTIERS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2023

Il y avait 306 546 camions et 224 027 tracteurs routiers immatriculés en France au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Le parc de camions s'avère relativement stable depuis 2016 quand celui des tracteurs est en augmentation quasi-constante.

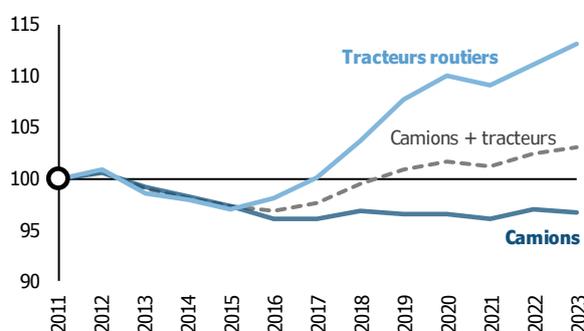
### Parc français de camions et de tracteurs routiers

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023. SDES, Rsvero



### Evolution du parc

Base 100 = 2011



## L'ÂGE MOYEN DES CAMIONS EST DE 11,3 ANS ET CELUI DES TRACTEURS DE 5,7 ANS

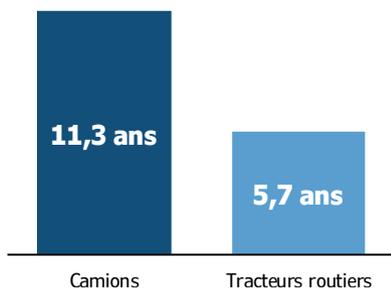
L'évolution de l'âge moyen du parc nous renseigne du rythme de renouvellement des véhicules. Depuis 2 ans, les âges moyens des camions (11,3 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2023) et des tracteurs routiers français (5,7 ans) augmentent et effacent ainsi le rajeunissement observé à la fin des années 2010. Cette évolution peut s'imputer à la période particulière de la pandémie de Covid-19 et, en lien, à l'allongement des délais de livraison des nouveaux véhicules couplé à la forte augmentation de leurs prix d'achat.

Avec un âge moyen de seulement 5,7 ans, les tracteurs routiers se renouvellent presque 2 fois plus rapidement que les camions.

<sup>6</sup> Les Véhicules Automoteur 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.

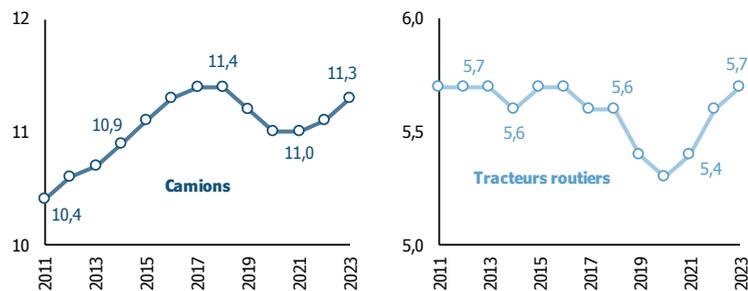
### Age moyen des camions et tracteurs routiers français

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023. SDES, Rsvero



### Evolution de l'âge moyen

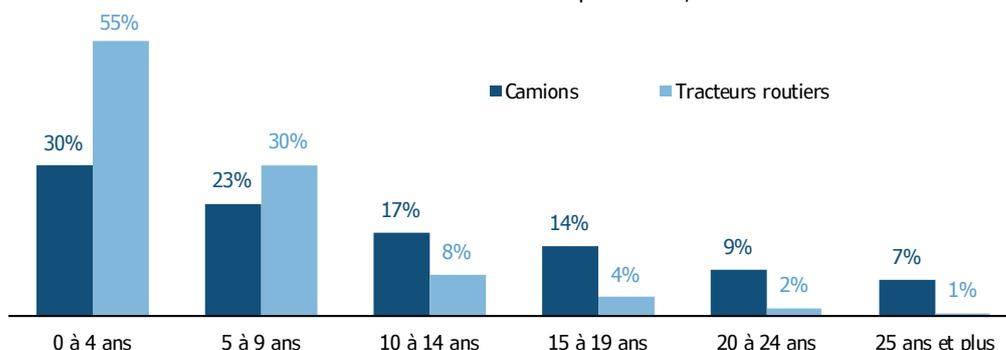
En années



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

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

Au 31 décembre 2023. En % du parc. SDES, Rsvero

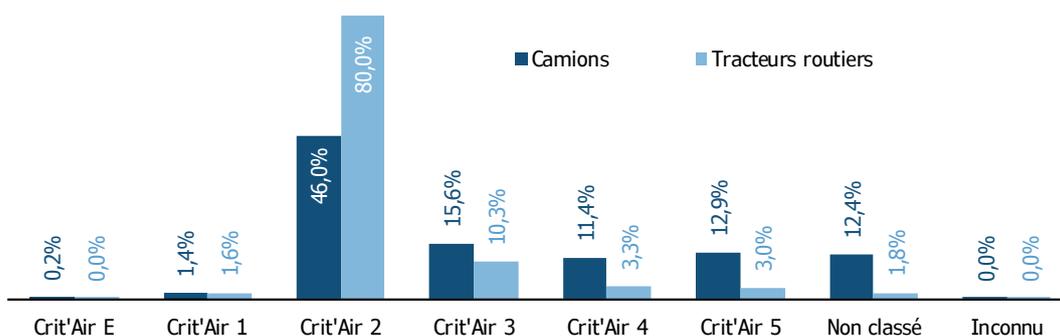


## 82 % DES TRACTEURS ET 47 % DES CAMIONS DISPOSENT D'UNE VIGNETTE CRIT'AIR 2 OU MIEUX

Parce qu'ils bénéficient d'un fort taux d'utilisation, et donc d'un taux de renouvellement élevé, déjà 80 % des tracteurs routiers disposaient d'une vignette Crit'air 2 au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Pour les camions, c'était de 46 %. En tendance, la part des camions « Crit'air 2 » gagne 4 à 5 points de pourcentage tous les ans.

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

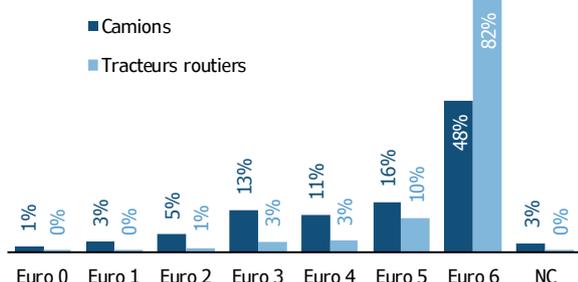
Au 31 décembre 2023. En % du parc. SDES, Rsvero



Expliquant la répartition du parc par vignette Crit'air, 82 % des tracteurs routiers et 48 % des camions répondent à la norme d'émission Euro 6.

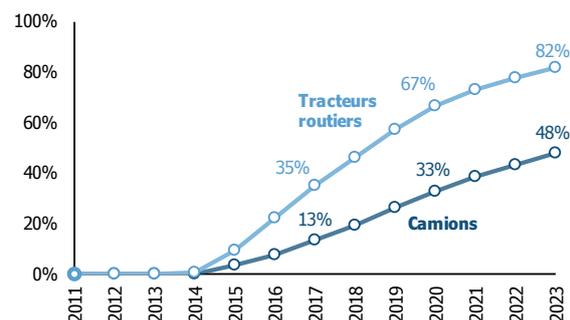
### Parcs de camions et tracteurs routiers français par norme Euro

Au 31 décembre 2023. En % du parc. SDES, Rsvero



### Evolution du parc répondant à la norme Euro 6

En % du parc



## LES ENTREPRISES SPECIALISÉES 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<sup>er</sup> janvier 2022, le parc de tracteurs routiers en location était ainsi constitué à 91 % de véhicules en norme Euro 6, contre seulement 67 % du parc de véhicules exploités en compte propre. Le taux était de 81 % 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<sup>er</sup> janvier 2022. SDES, Rsvero

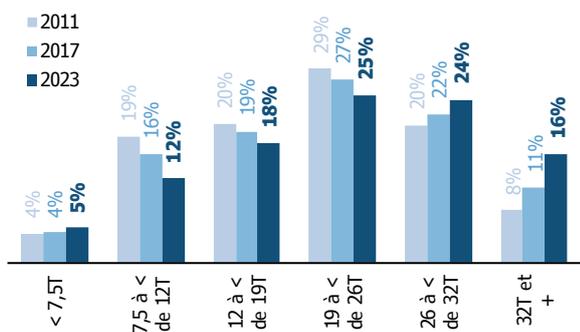
	Tracteurs routiers	Camions	VUL
<b>Transport</b> (hors courrier)	81%	55%	61%
<b>Location et location-bail</b>	91%	77%	84%
<b>Activité de poste et courrier</b>	Trop peu de véhicules		78%
<b>Ensemble des autres secteurs</b>	67%	37%	56%

## 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 60 % en 2023. Réciproquement, la part des véhicules plus lourds augmentent : 28 % en 2011 et 40 % en 2023. Dans le détail, ce sont les camions les plus lourds, de plus de 32 tonnes, qui ont le plus progressé : 8 % en 2011 et 16 % en 2023. Cette tendance de fond soutient une certaine massification, et donc une optimisation des flux de transports.

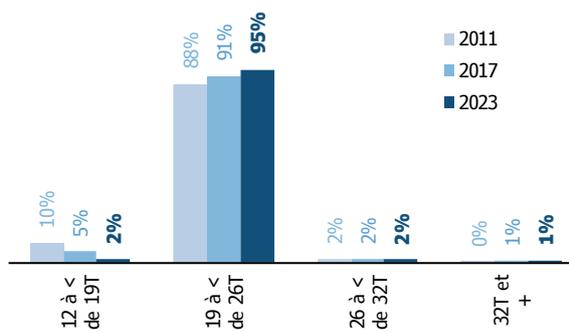
### Parc de camions français par PTCA

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



### Parc de tracteurs routiers français par PTCA

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



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

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, les entreprises du transport, de l'entreposage et de la location disposaient de 100 234 camions et de 160 642 tracteurs, soit 49 % du parc national ; 33 % du parc de camions et 72 % du parc de tracteurs. Dans le détail, les activités de location et location-bail détiennent un peu plus d'un dixième des camions (11 %) et des tracteurs (15 %).

### Parc de camions et tracteurs routiers selon l'activité de l'utilisateur

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023. SDES, Rsvero

	Camions		Tracteurs routiers		Ensemble	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Total</b>	<b>306 546</b>	<b>100 %</b>	<b>224 027</b>	<b>100 %</b>	<b>530 574</b>	<b>100 %</b>
Transports et entreposage (hors poste et courrier)	65 008	21 %	128 000	57 %	193 008	36 %
Activités de location et location-bail	35 226	11 %	32 642	15 %	67 869	13 %
Commerce ; réparation d'auto. et motocycles	46 361	15 %	18 469	8 %	64 830	12 %
Construction	53 082	17 %	11 570	5 %	64 651	12 %
Administration publique	18 988	6 %	353	0 %	19 341	4 %
Industrie (hors eau et déchets)	13 340	4 %	5 836	3 %	19 177	4 %
Gestion de l'eau et des déchets	13 418	4 %	1 985	1 %	15 403	3 %
Agriculture, sylviculture et pêche	8 839	3 %	3 354	1 %	12 193	2 %
Activités de poste et de courrier	161	0 %	54	0 %	215	0 %
Autre secteur	17 046	6 %	5 374	2 %	22 420	4 %
Inconnu ou non concerné	35 078	11 %	16 391	7 %	51 469	10 %

## Fiche 16

# Immatriculations de nouveaux poids lourds

|||||

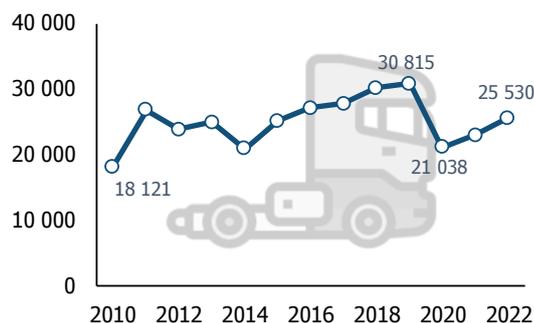
## 25 530 TRACTEURS ROUTIERS NEUFS IMMATICULÉS EN 2022

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs se reprennent depuis le point bas de 2020. Plus de 25 000 unités ont été immatriculées en 2022, soit 11 % de plus que l'année précédente. En 2023, ce rattrapage se poursuit et s'accélère. De janvier à novembre 2023, les immatriculations de tracteurs routiers neufs étaient en hausse de 16 % sur un an. Les immatriculations se rapprochent ainsi de leur record de 2018 et 2019, à plus de 30 000 unités.

Les immatriculations de tracteurs routiers à énergie alternative demeurent marginales. En 2022, 97,1 % des nouveaux tracteurs fonctionnaient au gazole et 725 fonctionnaient au gaz naturel. Les autres énergies, dont l'électricité, étaient quasiment inexistantes (seulement 9 unités en 2022).

### Immatriculations de tracteurs routiers neufs

SDES, Rsvero



### Energie de traction des tracteurs immatriculés en 2022

#### Gazole

**24 796 unités**

+2 674 relativement à l'année précédente

#### Gaz naturel

**725 unités**

-55 relativement à l'année précédente

#### Autres énergies

**9 unités**

-8 relativement à l'année précédente

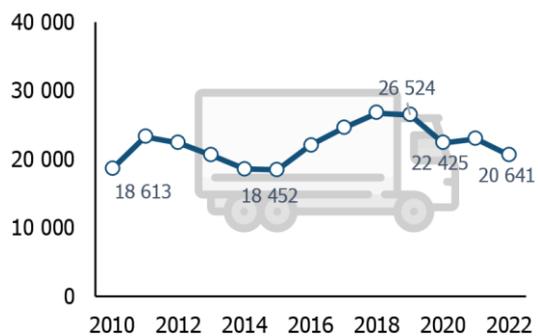
## 20 641 CAMIONS ET VASP LOURDS NEUFS IMMATICULÉS EN 2022

Les immatriculations de nouveaux camions et VASP lourds tendent à reculer. Elles étaient 20 641 en 2022, soit près de 2 400 de moins que l'année précédente. C'est également 23 % de moins que le pic atteint en 2018.

Les camions et VASP lourds à énergies alternatives sont de plus en plus nombreux. Les unités électriques sont passées de seulement 61 en 2021 à 508 en 2022. Les unités au gaz naturel sont passées de 913 unités en 2021 à 1 563 en 2022. Les motorisations gazole ne représentaient plus « que » 90 % des immatriculations de camions et VASP lourds en 2022, contre 96 % en 2019.

### Immatriculations de camions et VASP lourds neufs

SDES, Rsvéro



### Energie de traction des camions et VASP lourds immatriculés en 2022

#### Gazole

**18 547 unités**

+3 473 relativement à l'année précédente

#### Gaz naturel

**1 563 unités**

+650 relativement à l'année précédente

#### Electricité

**508 unités**

+447 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. En synthèse, 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. C'est 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 :

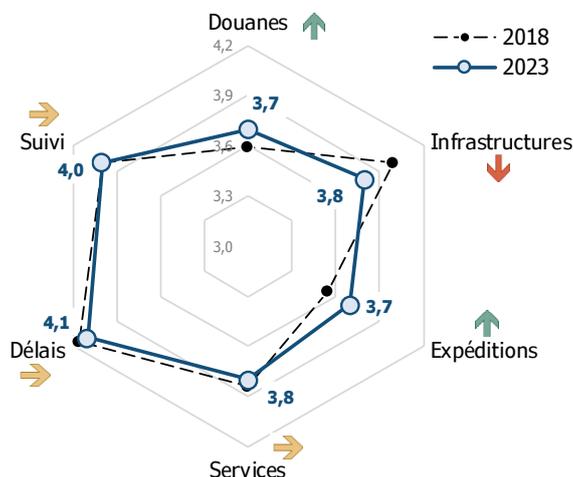
- de mieux comprendre leurs défis logistiques ;
- d'identifier les domaines dans lesquels ils doivent s'améliorer.

## LA FRANCE EST PASSÉE DU 16<sup>e</sup> AU 13<sup>e</sup> RANG MONDIAL

Notre pays se positionnait au 16<sup>e</sup> rang mondial en 2018, avec un score de 3,8. Il se hisse désormais au 13<sup>e</sup> rang, avec un score de 3,9. Dans le détail, on note une amélioration des scores français concernant les processus douaniers et la capacité d'expédition à prix compétitifs. A 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
<b>Score synthétique</b>	3,9 sur 5	3,8 sur 5
<b>Rang</b>	Monde : 13 <sup>e</sup> Europe : 9 <sup>e</sup>	Monde : 16 <sup>e</sup> Europe : 9 <sup>e</sup>

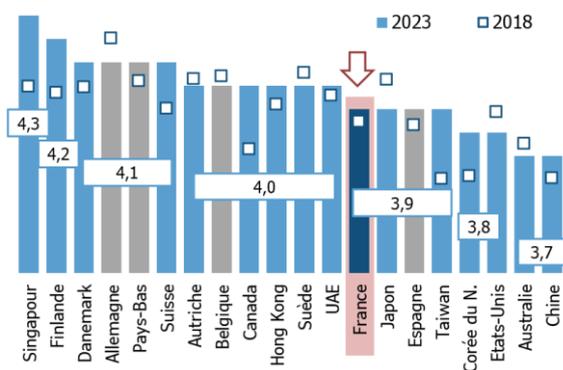


## LES PRINCIPAUX CONCURRENTS EUROPÉENS SONT MIEUX POSITIONNÉS

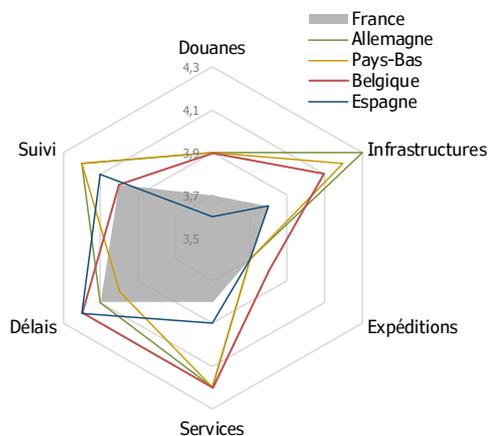
Plusieurs pays européens, parmi lesquels figurent les principaux concurrents logistiques de la France, tiennent le haut du classement. Après Singapour, 1<sup>er</sup> au classement, la Finlande tient à 2<sup>e</sup> marche du podium mondial, avec un score de 4,2. Le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas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

Notons que l'Allemagne et la Belgique, respectivement 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> au classement de 2018, ont été rattrapés par plusieurs pays. Certains pays en tête du 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 français.

## Fiche 18

# Energie & développement durable

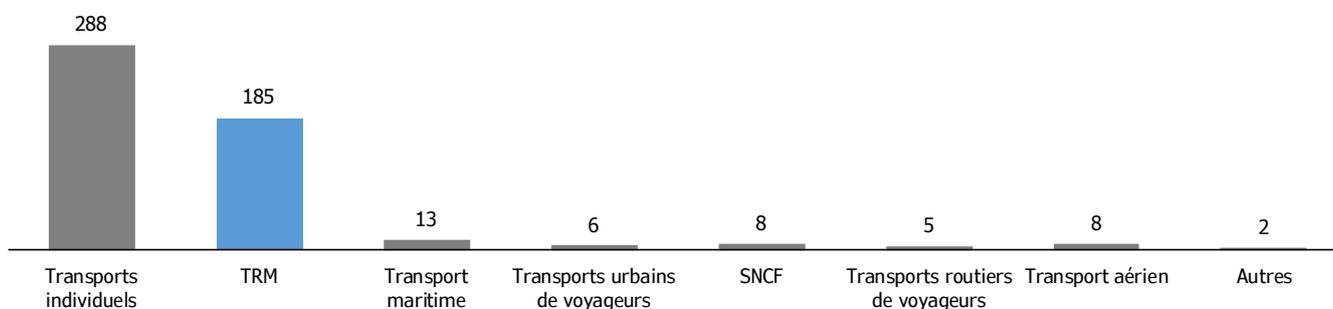


## LE TRM REPRÉSENTE 36 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION MOBILISÉE POUR LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les transports routiers de marchandises ont consommé 185 térawattheures d'énergie de traction en 2022, soit 36 % des énergies de traction mobilisées par les transports, voyageurs (individuels et collectifs) et fret confondus.

### Energie de traction des transports sur le territoire métropolitain

Térawattheures. SDES



L'énergie de traction des transports routiers de fret repose encore à 98 % sur le gazole. 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 63 %.

### Consommation d'énergie de traction des transports routiers de marchandises

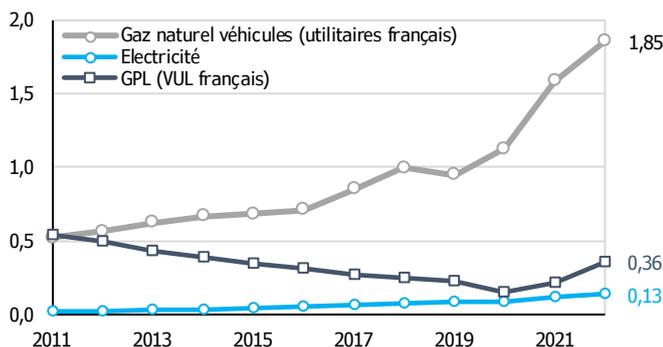
Térawattheures



Transports routiers de marchandises	185,2
Essence (français)	1,4
Gazole (tous P.T.A.C.)	181,4
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	64,2
P.T.A.C. > 3,5t français + étrangers	117,2
Electricité	0,1
GPL (VUL français, tous P.T.A.C. <= 3,5t)	0,4
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	1,9

Les énergies alternatives, gaz naturel et électricité, progressent à leur échelle mais sont encore anecdotiques dans le mix-énergétique d'ensemble.

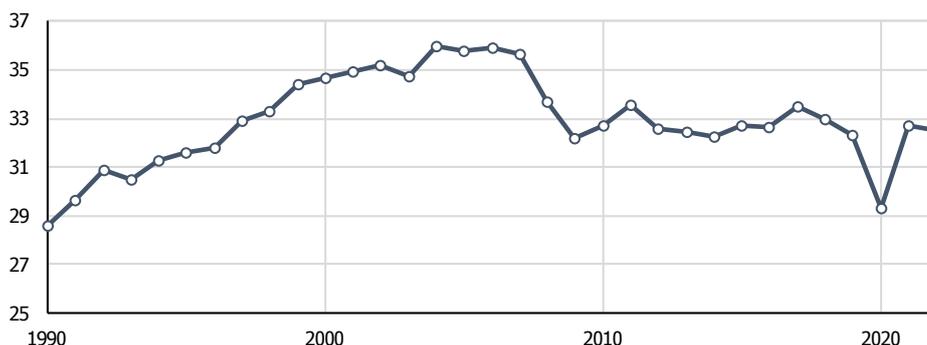
**Consommation d'énergies alternatives dans les transports de marchandises**  
Térawattheures. SDES



## LES POIDS LOURDS GÈNÈRENT 8,3 % DES GAZ À EFFET DE SERRE FRANÇAIS

En 2022, les camions, tracteurs et VASP ont émis sur le territoire français 32,6 millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub>, soit 26 % des émissions des transports et 8,3 % du total des émissions françaises hors UTCATF<sup>7</sup>. Après une année 2020 exceptionnelle du fait du 1<sup>er</sup> confinement sanitaire qui a concerné notamment les transports, l'année 2021 s'est normalisée. 2022 affiche une relative stabilité des émissions des poids lourds.

**Emissions de gaz à effet de serre des poids lourds**  
En France. Millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub>

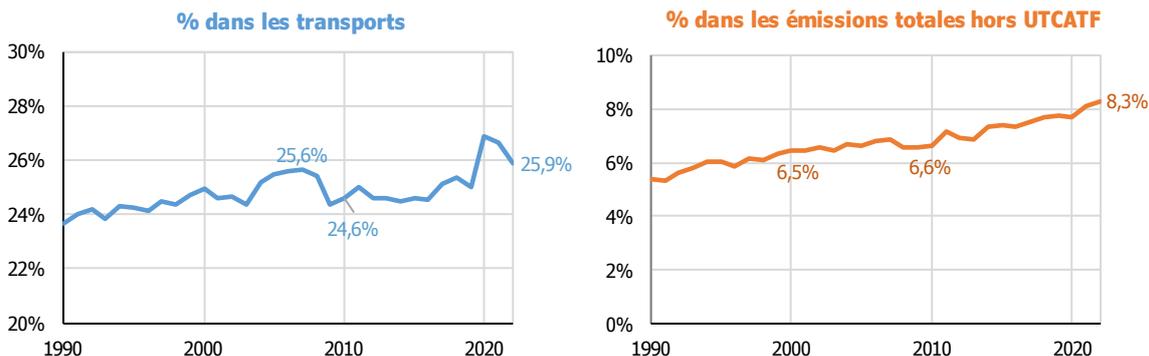


La part des poids lourds dans les émissions des transports a bondi en 2020 du fait de la pandémie. Alors que les Français ont peu utilisé leurs automobiles en 2020 et 2021 du fait des restrictions sanitaires et de l'essor du télétravail, les besoins en transports de marchandises sont demeurés importants. La part des poids lourds est ainsi passée de 25,0 % des émissions des transports en 2019 à 26,9 % en 2020 et 26,7 % en 2021.

La part des poids lourds dans les émissions totales de gaz à effet de serre sur le territoire français tend à augmenter du fait d'une baisse d'émissions du côté des industries énergétiques et manufacturières, de la construction, du secteur résidentiel et de l'agriculture. La part relative des poids lourds est ainsi passée de 6,5 % des émissions totales hors UTCATF en 2000 à 8,3 % en 2022.

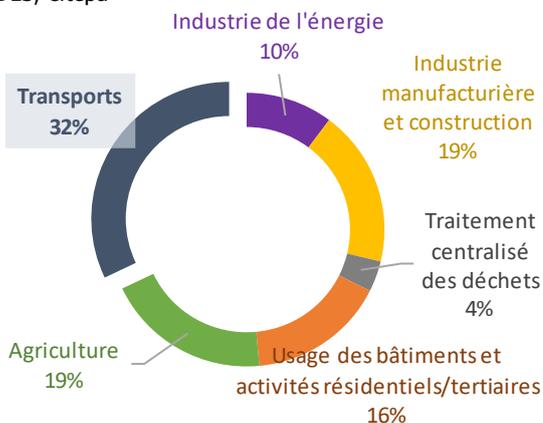
<sup>7</sup> UTCATF = utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie

### Part des poids lourds dans les émissions de gaz à effet de serre En France. SDES, Citepa

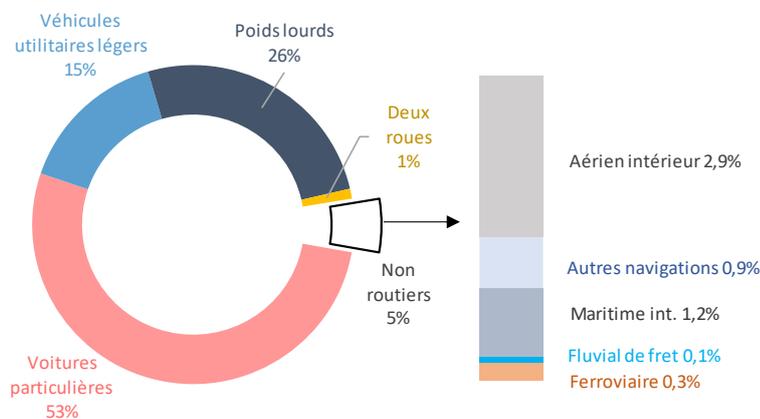


## LES TRANSPORTS, PASSAGERS ET FRET CONFONDUS, REPRÉSENTENT LE TIERS DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE FRANÇAIS

Répartition des émissions de GES par grands secteurs en France en 2022  
SDES, Citepa

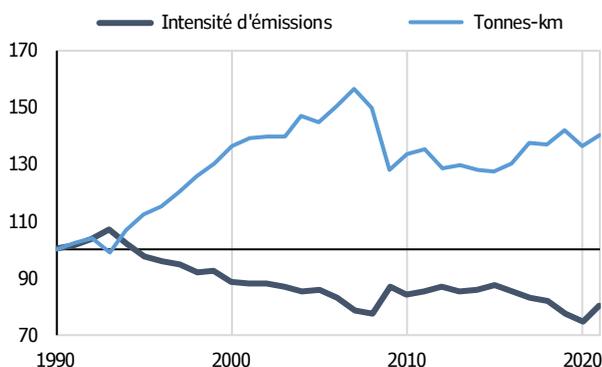


Répartition des émissions de GES des transports en France en 2022  
SDES, Citepa



## L'INTENSITÉ D'ÉMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS EN FRANCE N'A PAS BAISSÉ EN 2021, CONTRAIREMENT AUX ANNÉES PRÉCÉDENTES

Intensité d'émissions de GES des transports intérieurs de marchandises en France  
Base 100 = 1990. SDES, Citepa, Secten



Les transports intérieurs 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 ont reculé de 20 % entre 1990 et 2021.

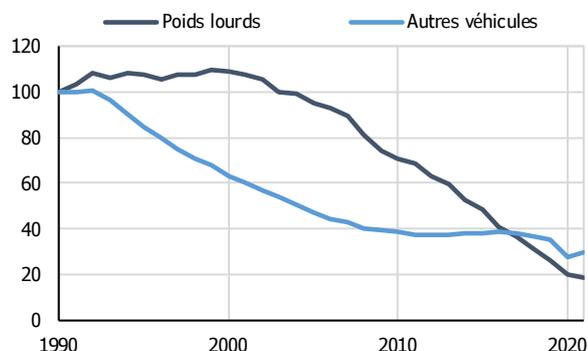
On relève toutefois une certaine remontée de l'intensité d'émission en 2021 (+7,9 % relativement à 2020). Cela pourrait s'expliquer par le contexte encore exceptionnel de la pandémie et, en lien, par les difficultés rencontrées

par les transporteurs pour renouveler leurs véhicules les plus anciens du fait de ruptures d’approvisionnement de composants essentiels à la fabrication des matériels de transport.

## LES NO<sub>x</sub> ÉMIS PAR LES POIDS LOURDS ONT CONSIDÉRABLEMENT BAISSÉ AUX COURS DES 10 DERNIÈRES ANNÉES

### Émissions de NO<sub>x</sub> du transport routier

En France. Base 100 = 1990. SDES



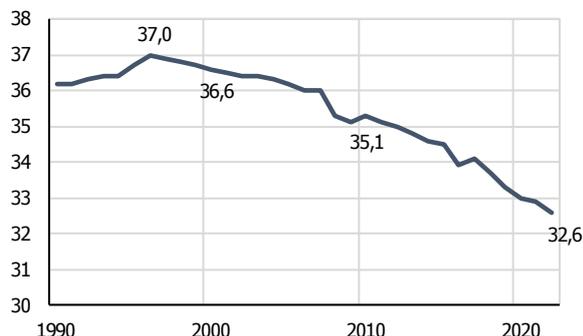
La modernisation du parc de véhicules, poussée par les normes Euro, s’est accompagnée d’une baisse significative des émissions de microparticules.

Les émissions d’oxyde d’azote (Nox) des poids lourds reculent ainsi de manière continue. Entre 2011 et 2021, la baisse atteint 73 %.

## LA CONSOMMATION MOYENNE DES POIDS LOURDS FRANÇAIS TOMBE À 32,6 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES EN 2022

### Consommation unitaire des poids lourds français

Litres pour 100 km. SDES



La consommation unitaire 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 32,6 en 2022. Leur consommation moyenne a baissé de 6,9 % au cours des 10 dernières années.

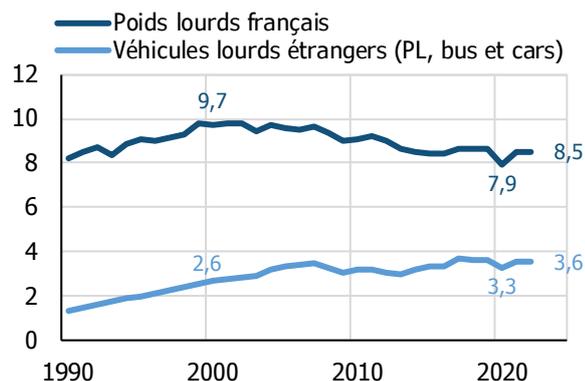
## LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES POIDS LOURDS FRANÇAIS EST RELATIVEMENT STABLE EN TENDANCE

En 2022, les poids lourds français ont consommé 8,5 milliards de litres de gazole. Il s’agit d’un volume relativement stable depuis une dizaine d’années. Ce volume est en baisse relativement aux années 2010, au cours desquelles la consommation annuelle était supérieure à 9 milliards de litres.

La part relative des poids lourds français dans la consommation nationale de carburant 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, 2016 et 2017. Cette part est légèrement remontée depuis, pour atteindre 23 % en 2022. La montée du télétravail, allant de paire avec un moindre usage des voitures particulières, toutes choses égales par ailleurs, participe à expliquer cette tendance.

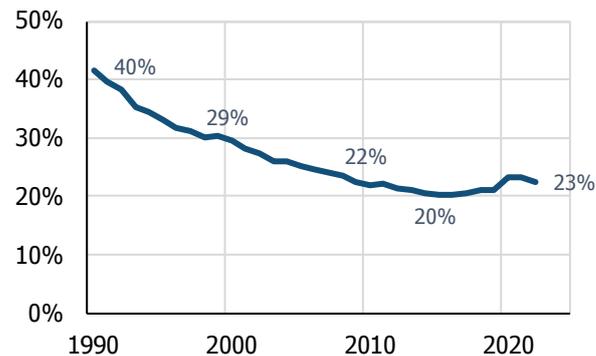
### Consommation de gazole sur le territoire français

Milliards de litres. SDES



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

En pourcentages. SDES



## EN 2022, LES TAXES ONT REPRÉSENTÉ 49,6 % DU PRIX DU GAZOLE

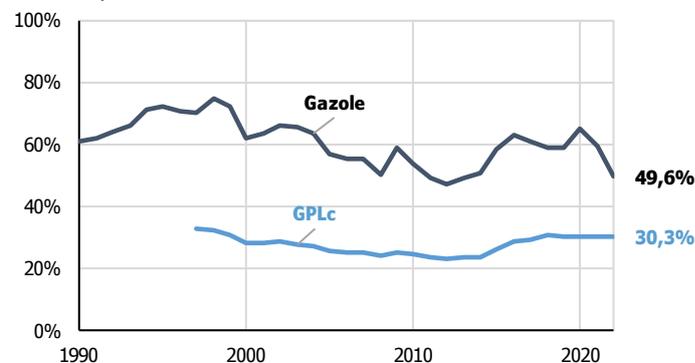
Les taxes ont représenté 49,6 % du prix du gazole en 2022.

Cette charge fiscale s'inscrit en recul relativement aux années précédentes. Cela ne s'explique toutefois que par la hausse des prix hors taxe (la TICPE étant adossée non pas sur les prix hors taxe mais sur les volumes).

La même année, les taxes représentaient 30,3 % du coût du gaz de pétrole liquéfié pour la carburation (GPLc).

### Taxes dans le prix du gazole et du GPLc

En % du prix



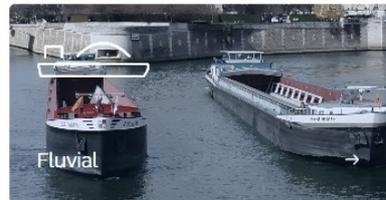
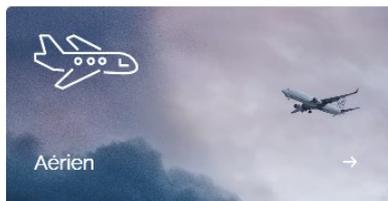




UNION DES ENTREPRISES  
TRANSPORT & LOGISTIQUE  
DE FRANCE

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

**e-tlf.com**



#### Contacts

**Julie Rambaud** • Relations presse • [julie@myprettyagency.com](mailto:julie@myprettyagency.com) • 06 26 36 90 46  
**Christophe Marques** • Délégué aux affaires économique • [cmarques@e-tlf.com](mailto:cmarques@e-tlf.com) • 06 62 43 78 36  
**Olivier Poncelet** • Délégué général • [oponcelet@e-tlf.com](mailto:oponcelet@e-tlf.com)