

C. Blanquart
P. Vilain
M. Savy



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier de synthèse du tableau de bord
Édition 2023 des données 2022

SYNTHESE DU TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE



Activité du transport terrestre de fret : 338 milliards de t.km en 2022
- 0,3 % sur un an / + 3,3 % sur 5 ans



FRET ROUTIER
PTAC > 3,5t ; ensemble du transport, données SDES

296 milliards de t.km en 2022
Stable sur un an
+ 3,5 % sur 5 ans



FRET FERROVIAIRE
Ensemble du transport, données SDES

35,3 milliards de t.km en 2022
- 1,4 % sur un an
+ 4,2 % sur 5 ans



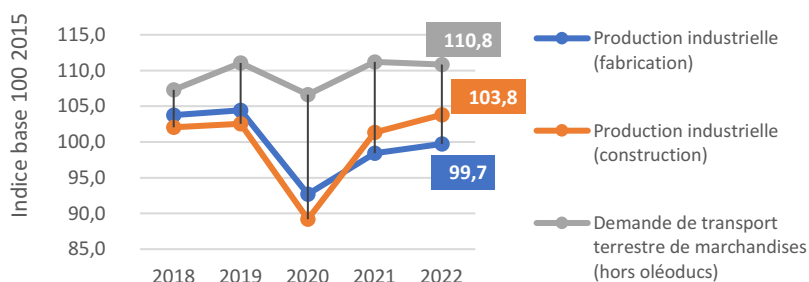
FRET FLUVIAL
Ensemble du transport, données SDES

6,6 milliards de t.km en 2022
- 9,3 % sur un an
- 9,1 % sur 5



Evolution de la production industrielle et de la demande terrestre de transport

Graphique selon données SDES, OECD



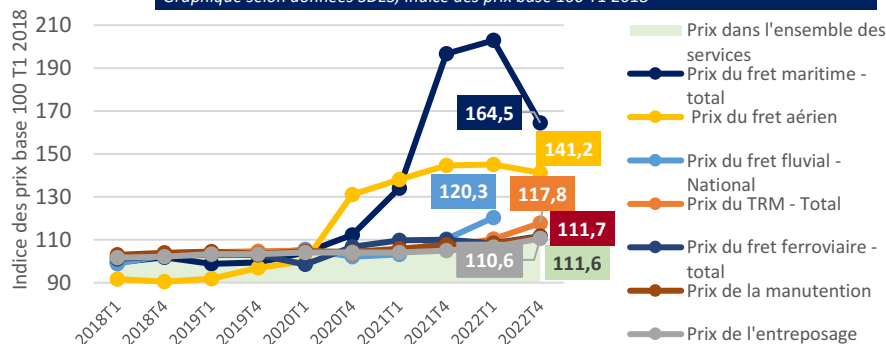
La demande de transport terrestre de fret demeure étroitement liée aux fluctuations de la production industrielle. On observe toutefois un léger découplage, avec une demande de transport qui croît moins vite que la production industrielle.

LES PRIX DU TRANSPORT CROISSENT PLUS RAPIDEMENT QUE DANS LES AUTRES SERVICES



Evolution des coûts du transport de fret et de l'entreposage en France

Graphique selon données SDES, Indice des prix base 100 T1 2018



En 2022, les prix du transport croissent plus rapidement que dans l'ensemble des services en lien avec la hausse des prix de l'énergie.

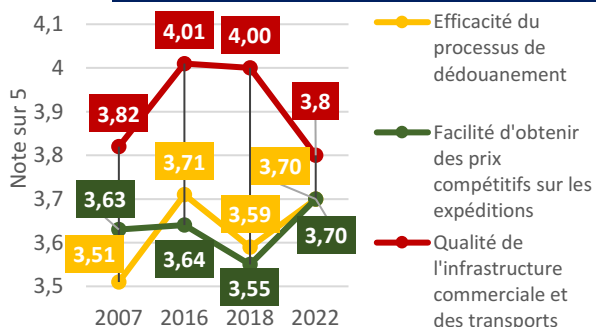
En forte hausse depuis 2020, les prix du fret maritime s'effondrent et se rapprochent des niveaux d'avant crise.

LA FRANCE EST COMPETITIVE, MAIS ELLE EST DEVANCEE PAR SES PRINCIPAUX CONCURRENTS



Evolution des scores de la performance logistique française

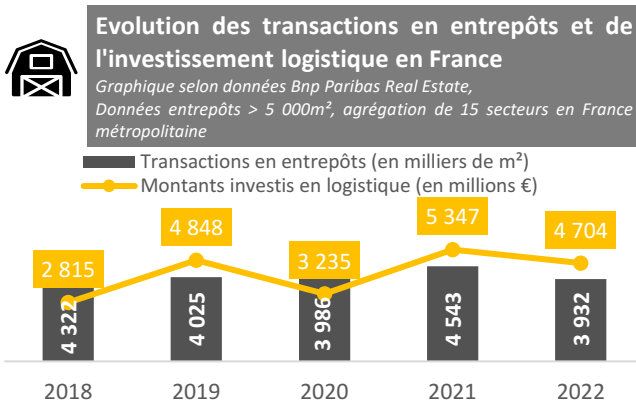
Graphique selon données Banque mondiale, Les valeurs s'élèvent avec le niveau de qualité



En 2022, la France se classe 13^{ème} au classement mondial de la performance logistique. Elle devance des acteurs économiques majeurs (Chine, Etats-Unis, même si les principaux concurrents (Allemagne, Pays-Bas) continuent d'occuper des positions plus élevées.

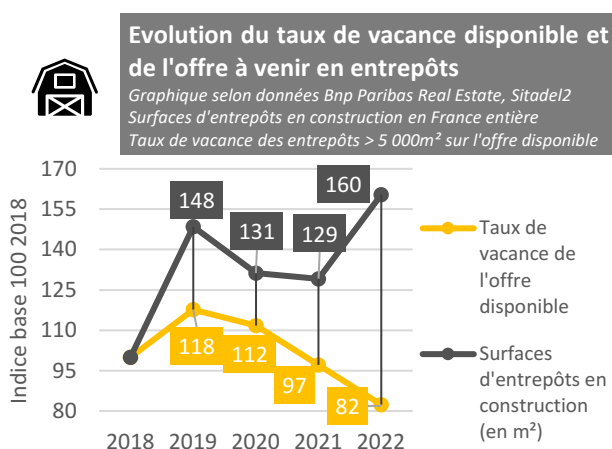
La France excelle dans l'efficacité de son processus de dédouanement et dans sa capacité à maintenir des prix compétitifs sur les expéditions. En revanche, la France voit sa note sur la qualité de son infrastructure commerciale et des transports se détériorer.

PERFORMANCE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE
UN MARCHÉ QUI SE CONTRACTE, MAIS QUI DEMEURE ATTRACTIF



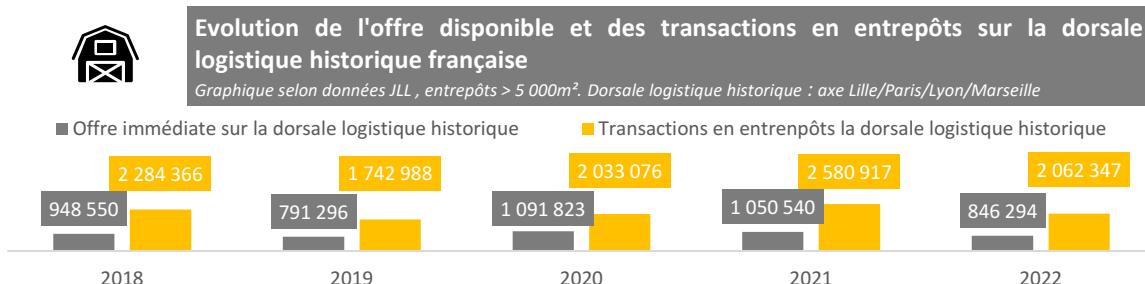
Dans un contexte d'incertitude, le **marché de l'immobilier logistique se contracte en 2022**, enregistrant son niveau le plus bas depuis 2016 (transactions¹ en baisse de -13,5 % sur un an et de -9 % sur 5 ans).

Les investissements dans les actifs logistiques suivent la même trajectoire en 2022 (-12 % sur un an), mais demeurent en hausse sur les cinq dernières années (+67 %), **témoignant de l'attractivité persistante du marché.**



Les transactions et l'investissement baissent en 2022 dans un contexte où l'offre disponible demeure rare **et diminue dans le temps.** Ainsi, l'offre disponible sur les entrepôts figure en baisse de 11 % sur la dorsale logistique historique sur les cinq dernières années.

Les taux de vacance atteignent quant à eux des niveaux historiquement bas en 2022, entravant ainsi la capacité des entreprises à étendre leurs activités. **Cette faible vacance fait pression sur l'immobilier existant, entraînant une augmentation des loyers**, notamment le long de la dorsale logistique historique.



Evolution des valeurs locatives sur la dorsale logistique historique française

	T4 2021	T4 2022	T4 2021/T4 2022
	En Euro/m ² /an	En Euro/m ² /an	% d'évolution
Paris	60	63	5,0%
Lyon	55	60	9,1%
Lille	46	50	8,7%
Marseille	50	58	16,0%

Tableau selon données Bnp Paribas Real Estate, valeurs locatives primes sur les entrepôts > 5 000m²

L'offre à venir en entrepôts suit, quant à elle, une trajectoire ascendante, **avec 6,2 millions de m² d'entrepôts en construction en 2022**, soit un volume supérieur à l'ensemble de la surface du parc logistique français en 1984 (estimé à moins de 5 millions de m²). Cette offre future contribuera à répondre à la demande croissante, mais également à la réduction des tensions actuelles sur le marché.

¹ Ensemble de la demande placée sur l'année (locations ou ventes à l'occupant) portant sur des entrepôts de plus de 5 000 m² en France métropolitaine selon l'agrégation de 15 secteurs français

COMPETITIVITE DU TRM FRANÇAIS

UNE DOMINATION CONTINUE DU TRM ET UNE BONNE TENUE DU PAVILLON FRANÇAIS

Le TRM continue de prédominer dans le transport terrestre de marchandises en 2022.



PART MODALE DU TRM

Part modale en t.km transport intérieur hors oléoducs, yc transit

87,6 % la part modale du transport routier en 2022

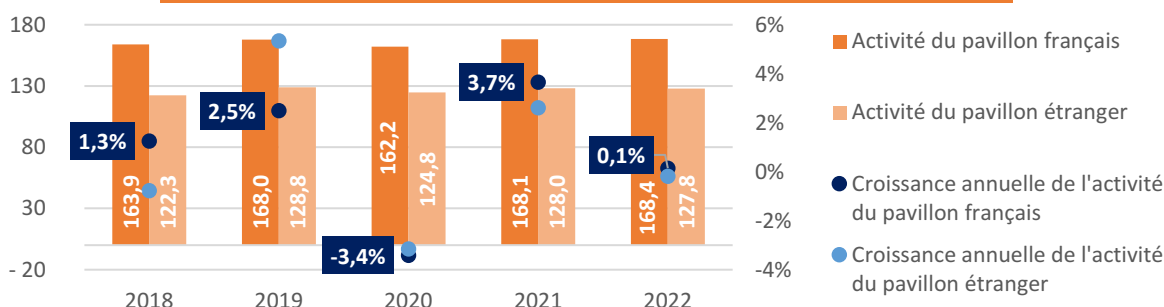
+ 0,3 point sur 1 an ; +0,2 point sur 5

L'activité du pavillon français s'établit à 167,8 millions de t.km, en légère croissance sur l'année (+0,1 %) et en progression soutenue sur cinq ans (+2,9 %), bien que moins marquée que celle du pavillon étranger (+ 4,5 % entre 2018 et 2022). **L'expansion du pavillon français est alimentée par la croissance de l'activité pour compte d'autrui (+ 4 % de t.km entre 2018 et 2022).**



Décomposition de l'activité du transport routier de marchandises en France

Graphique selon données SDES
Activité en milliards de t.km

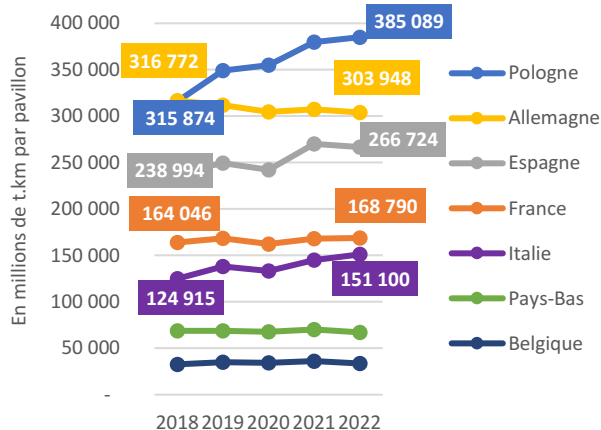


Le transport pour compte d'autrui représente 83,6 % des t.km sous pavillon français en 2022, tandis que le compte propre enregistre une baisse significative de son activité entre 2018 et 2022 (-5,6 %), **soulignant la poursuite de la tendance à l'externalisation des services de transport.**



Evolution de l'activité des principaux pavillons européens

Graphique selon données SDES, Eurostat



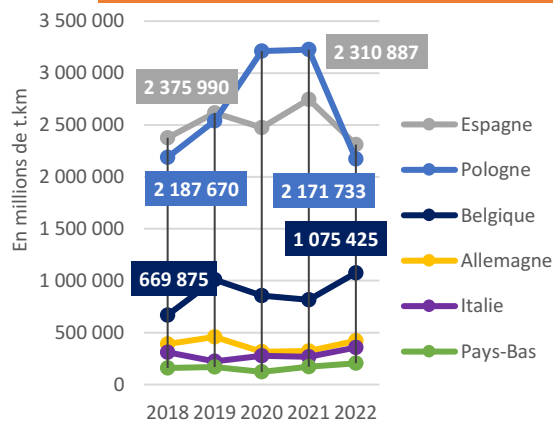
L'année 2022 marque une diminution des opérations de transport réalisées par les principaux transporteurs étrangers en France, avec un effondrement du cabotage polonais (-33 % de t.km en un an, -1 % sur 5 ans), et espagnol (-16 % de t.km en un an, -3 % sur 5 ans). L'activité de cabotage des pavillons belges, néerlandais et italiens est quant à elle en légère hausse mais reste à des niveaux beaucoup plus faibles.

Sur les cinq dernières années, le pavillon routier français connaît une croissance supérieure à ses homologues allemand et néerlandais, mais inférieure à celle des pavillons italien, espagnol et polonais. Affichant une croissance de son activité de 21 % entre 2018 et 2022, le pavillon italien est en plein essor et **menace la quatrième place occupée en termes de volume par la France.**



Evolution du cabotage routier en France en volume par pavillon européen

Graphique selon données Eurostat
En millions de t.km, cabotage sur le territoire français



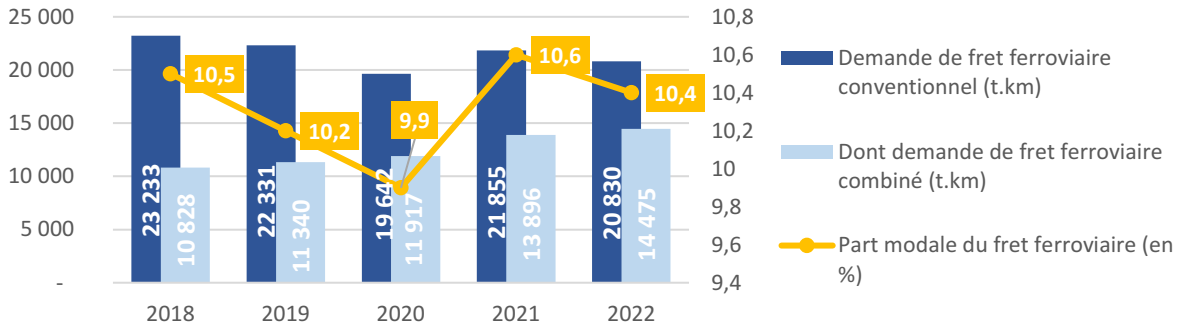
DEVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS DE TRANSPORT
POURSUITE DE L'ESSOR DU FRET FERROVIAIRE COMBINE

Le fret ferroviaire voit son activité se contracter en 2022, avec 35,3 millions de t.km (-1,4%) après une année record en 2021. Sa part modale est en légère baisse (10,4 % en 2022 ; 10,5 % en 2021).



Evolution de l'activité de fret ferroviaire en France

Graphique selon données SDES, ART
 Fret ferroviaire combiné = feroutage + conteneurs et caisses mobiles



Cette baisse n'altère pas la tendance à la hausse de l'activité au cours des cinq dernières années (+4,2%), principalement due à la croissance du fret combiné, qui atteint un niveau record en 2022, représentant 41 % des t.km (+9,2 points 2018 et 2022).

Nombre d'unités de transport intermodal (UTI) transportées par rail en 2022 : 1 366 412
 (+8.1 % sur un an) Données ART



TRANSPORT TERRESTRE DE CONTENEURS EN FRANCE

TRM > 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Le transport ferroviaire de conteneurs connaît lui aussi, au contraire des modes routier et fluvial, une expansion au cours des cinq dernières années (+20 % des t.km entre 2018 et 2022).

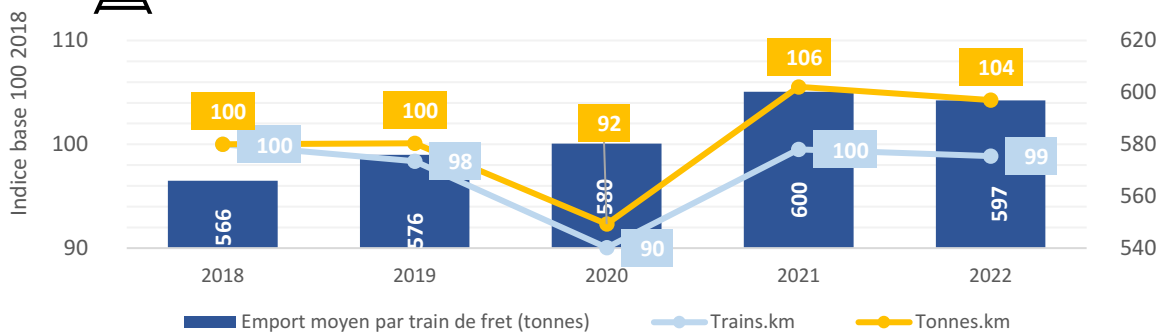
67 % du transport terrestre de conteneurs par rail en 2022
 -1,4 point sur 1 an ; + 5,7 points sur 5 ans

En 2022, le transport ferroviaire représente 67 % du transport terrestre de conteneurs, consolidant sa position à long terme.



Poursuite de la massification des trains de fret sur les 5 dernières années

Graphique selon données ART, indice base 100 2018 des trains.km et des t.km



RALENTISSEMENT DE LA DEMANDE DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

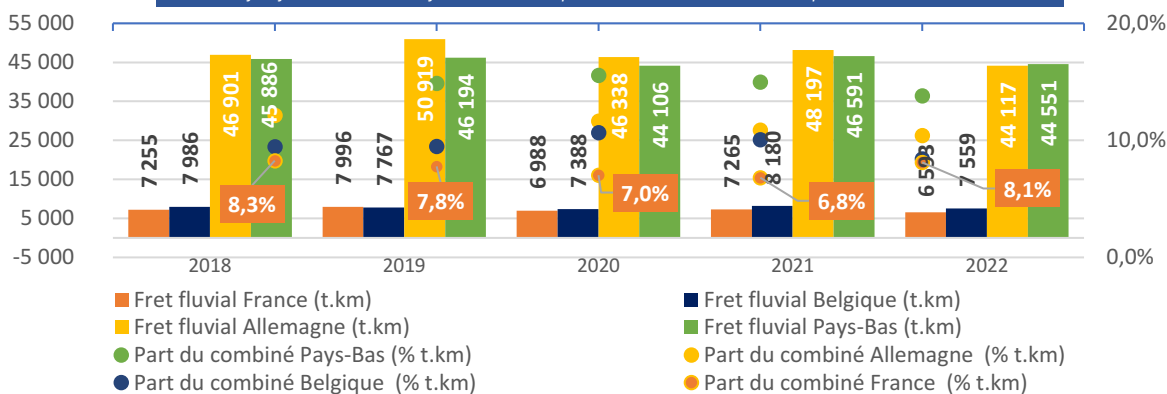
En 2022, Le fret fluvial français atteint 6,6 millions de t.km. **L'activité connaît un ralentissement**, avec un volume en baisse de 9,3 % sur un an (du fait des étiages de la Seine) et de 9,1 % sur cinq ans. **Le transport combiné fleuve-route est toutefois dynamique** et franchit la barre des 600 000 EVP en 2022 (+ 3,8 % par rapport à 2021), même si l'activité de transport combiné fluvial française (8,1 % des t.km de l'activité de fret fluvial en 2022) apparaît en léger retard en volume par rapport à ses voisins.



Evolution de l'activité de fret fluvial et du fret combiné dans l'Union européenne

Graphique selon données Eurostat

Activité de fret fluvial en t.km. Fret fluvial combiné = part des conteneurs dans le transport total de marchandises

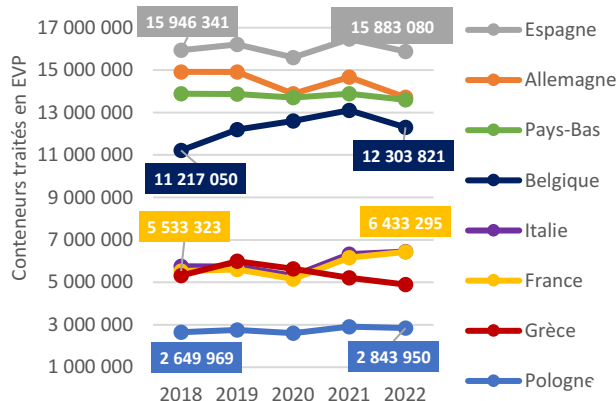


DYNAMISME DU TRAFIC DE CONTENEURS, MAIS FAIBLESSE DE LA CONNECTIVITE PORTUAIRE



Evolution du trafic de conteneurs dans les ports

Graphique selon données Eurostat, conteneurs traités dans les ports en équivalent vingt pieds (EVP)



Le transport maritime français réalise d'excellents résultats en affichant la meilleure croissance sur 5 ans (+ 17 % d'EVP traités entre 2018 et 2022). Après avoir dépassé la Grèce en 2020, la France est en voie de surpasser l'Italie sur le trafic de conteneurs.

Indice de connectivité des ports au T4 2022

Données UNCTAD, indice 100 base 2006 du 1^{er} pays (Chine)

France	Allemagne	Espagne	Pays-Bas
73	82,7	91,8	91

La France connaît pourtant une connectivité modérée de ses ports, demeurant à des niveaux de performance bien inférieurs à ceux de ses voisins.

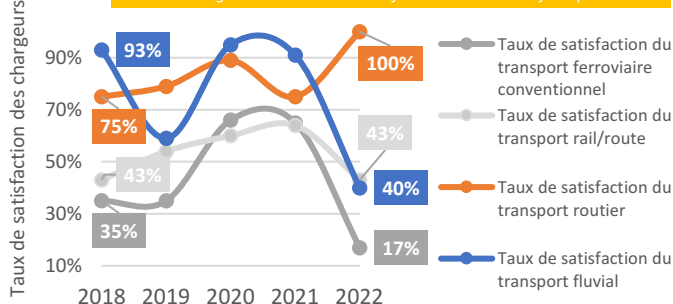
PERFORMANCE COMMERCIALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

UNE SATISFACTION DES CHARGEURS EN BAISSÉ SUR LES MODES ALTERNATIFS A LA ROUTE

Evolution de la satisfaction des chargeurs pour chaque mode de transport

Graphique selon données Eurogroup Consulting

Taux de chargeurs se déclarant satisfaits voire très satisfaits par mode



C'est le transport routier qui affiche un taux de satisfaction optimal, avec 100 % des chargeurs interrogés se déclarant satisfaits voire très satisfaits en 2022. En revanche, la satisfaction diminue pour les autres modes, y compris le transport combiné.

En parallèle à la croissance de son activité, le ferroviaire combiné (rail/route) enregistre une satisfaction supérieure au ferroviaire conventionnel.

La satisfaction des chargeurs à l'égard des places portuaires augmente considérablement depuis 2020. Le port de Dunkerque, en pleine expansion dans le trafic d'équivalents vingt pieds (EVP) au cours des deux dernières années (+55 % d'EVP traités), occupe la première place avec 94 % de chargeurs satisfaits, voire très satisfaits, en 2022

Evolution de la satisfaction des chargeurs vis-à-vis des places portuaires

% de chargeurs satisfaits voire très satisfaits des places portuaires françaises niveau global,

2020	2021	2022
41 %	57 %	63 %

Données Eurogroup Consulting

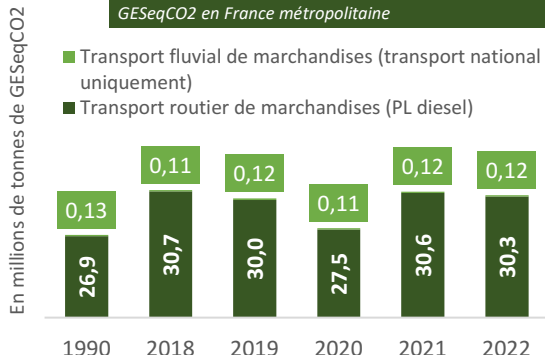
PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

DES EMISSIONS DU TRM EN LÉGERE BAISSÉ DANS UN CONTEXTE DE VERDISSEMENT DES FLOTTES



Evolution des émissions du transport terrestre de marchandises

Graphique selon CITEPA, émissions en millions de tonnes de GSEqCO2 en France métropolitaine



En 2022, les poids lourds diesel représentent 23 % des émissions de GSEqCO2 du secteur du transport en France, **contribuant ainsi à 7,5 % des émissions carbone en France métropolitaine** (en GES eqCO2, hors UCTAF).

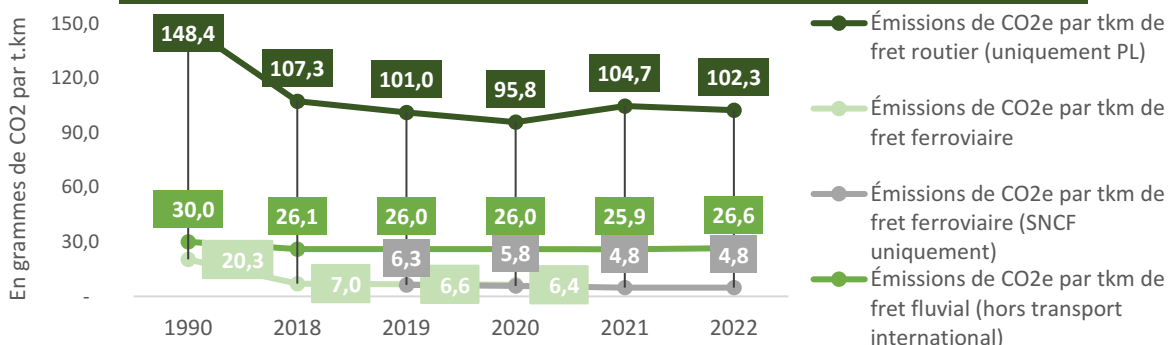
Sur 5 ans, les émissions de carbone du TRM sont pourtant en légère baisse (-1,4 % entre 2018 et 2022), malgré une hausse du trafic routier de 3 %². **Cette tendance souligne une légère décorrélation entre les émissions et le niveau d'activité**, qui peut être attribuée à une diminution de l'intensité énergétique du TRM et à la baisse du contenu carbone de l'énergie consommée.

Reflétant la bonne efficacité énergétique de ce mode, le fret ferroviaire apparaît en 2022 comme le mode de transport le moins carboné par unité transportée, émettant en moyenne 4,8 gCO2/t.km, **soit près de 22 fois moins que le fret routier par poids lourd et 5 fois moins que le fret fluvial**.



Évolution des émissions de carbone par unité de marchandises transportée par mode de transport en France

Graphique selon données CITEPA, SDES, SNCF



VERDISSEMENT DES FLOTTES³



PARC DE PL EN NORME EURO 6

PTAC > 3,5t et tracteurs routiers, données SDES

62 % du parc roulant de Poids lourds français en norme euro 6 fin 2022

+4,4 points sur 1 an ; **+23,2 points** sur 5 ans

La norme euro 6 est majoritaire dans le parc de PL.

Bien que fortement dieselisé (98,4 % du parc roulant de PL fin 2022), **le parc de PL électrique croît significativement** (+430 % sur un an ; +720 % sur 5 ans).

Les poids lourds électriques sont toutefois utilisés de manière moins intensive, avec des distances annuelles parcourues par véhicule d'environ un tiers de celles des poids lourds diesel en 2022.



INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Stations de recharges ouvertes GNL et GNC entre 2012 et 2022, données AFGNV

215 stations GNV publiques ouvertes en France sur ces 10 dernières années avec un **taux d'accessibilité aux PL de 97 %**.

Près de 8 000 PL roulent au gaz fin 2022, soit 1,5 % du parc roulant français en forte progression (+ 20 % sur un an ; + 514 % sur 5 ans) en lien avec un développement soutenu des infrastructures de recharges (+ 200 % d'ouvertures de stations GNV publiques sur 5 ans).

² Données SDES, PL marchandises pavillon français et étranger

³ Données SDES, Parc roulant de PL au 1^{er} janvier 2023, uniquement tracteurs routiers et camions avec PTAC > 3,5t

EMPLOI ET DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DE LA LOGISTIQUE EN FRANCE

UN EMPLOI EN CROISSANCE, MAIS DES PROBLEMES DE RECRUTEMENT QUI PERSISTENT

La logistique, bien plus qu'un simple rouage économique, se positionne comme un pilier de l'emploi en France. En 2022, près de 1,03 million de salariés étaient regroupés au sein des entreprises spécialisées dans le transport de marchandises et l'entreposage⁴ (+0,6 % sur un an / +5,2 % sur 5 ans).



EMPLOI INTERIMAIRE

Données OIR, emploi intérimaire sur 19 codes APE, hors emploi dans le compte propre

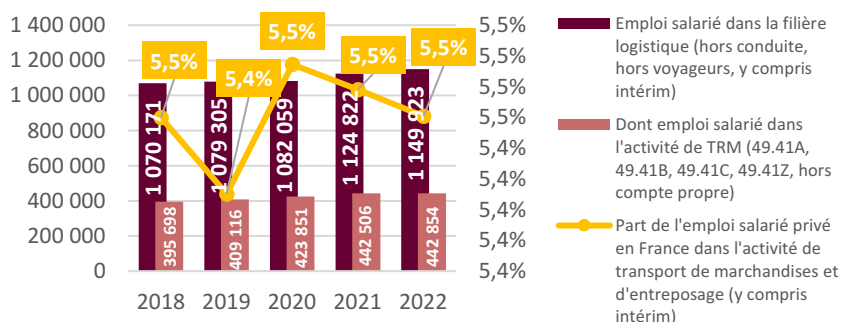
114 000 emplois en EVP dans le transport de marchandises et l'entreposage en 2022
(+2 % sur un an ; + 20 % sur 5 ans)

La logistique se distingue par ailleurs toujours par son recours substantiel à l'emploi intérimaire. En 2022, près de 14 % de l'emploi intérimaire en France était concentré dans l'activité de fret et de logistique représentant près de 114 000 emplois en équivalent temps plein (ETP) soulignant de fait l'importance de la flexibilité et de la réactivité dans l'activité.



Evolution de l'emploi dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage en France

Graphique selon données OIR, URSSAF, INSEE, AMELI



En corrélation avec la croissance de l'emploi, la démographie des entreprises du transport de marchandises et de l'entreposage se révèle dynamique, marquée par la création de 62 973 nouveaux établissements⁵ en 2022.

Bien que les créations aient diminué sur une année (-38 %), elles augmentent significativement au cours des cinq dernières années (+268 %), stimulées par le dynamisme des autres activités de poste, qui représentent 81 % des nouvelles créations d'établissements en 2022 (contre 89 % des créations en 2021).

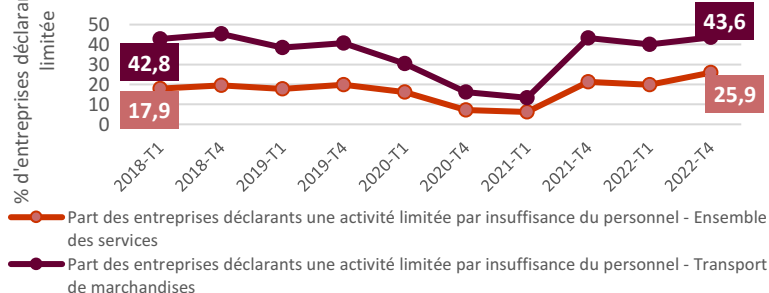
En lien avec ce dynamisme, une écrasante majorité des créations d'établissements dans l'activité de fret et d'entreposage se fait sous le statut de la micro-entreprise en 2022 (86 % des créations contre 72 % des créations en 2018). Quant aux fermetures d'établissements⁶, elles reculent significativement en 2022, avec des fermetures divisées par 2 (11 483 fermetures en 2022 ; 23 000 en 2021 dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage).

% d'entreprises déclarant une activité limitée



Part des entreprises déclarant une activité limitée par une insuffisance du personnel

Graphique selon données Banque de France
Périmètre transport de marchandises : 49.41A, 49.41B, 49.41C, 5229A, 53.20Z



Les problèmes de recrutement persistent néanmoins en raison des conditions de travail difficiles et d'une sinistralité plus élevée dans les métiers de la logistique. En 2022, l'activité demeure entravée par une pénurie de personnel roulant qui touche l'ensemble de l'Europe (7 % de postes de chauffeurs routiers non pourvus en 2021, 10 % en 2022)⁷.

⁴ Données URSSAF, AMELI. Emploi salarié privé en fin d'année (hors conduites, compte propre et intérim) sur 19 codes APE de la logistique

⁵ Données SIRENE, Ensemble des établissements créés entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre sur les 19 codes APE logistique retenus

⁶ Données SIRENE, Ensemble des fermetures d'établissements entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre sur les 19 codes APE logistique retenus

⁷ Données IRU, Nombre de postes de conducteurs de camions non pourvus