

ÉDITION 2025 - DONNÉES 2024

TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier de synthèse du
tableau de bord de la
logistique

 Université
Gustave Eiffel

 **MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des
infrastructures, des
transports et des mobilités

SOMMAIRE

LES CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT ET DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN FRANCE EN 2024	3
PERFORMANCE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM)	4
Pavillon routier français stable face à la montée du Sud	4
Retour à une offre de transport routier plus abondante selon les chargeurs	4
Des fragilités opérationnelles malgré des atouts.....	4
PERFORMANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES.....	5
Le transport combiné moteur de la reprise du fret ferroviaire en 2024	5
PERFORMANCE DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DE MARCHANDISES.....	6
Transport fluvial et maritime en 2024 : deux trajectoires opposées	6
Résilience du transport combiné fleuve-route français	6
Transport maritime : croissance soutenue, connectivité limitée	6
PERFORMANCE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE	7
Un marché logistique en contraction persistante.....	7
Des investissements en forte reprise : un signal positif.....	7
PERFORMANCE ET ATTRACTIVITÉ DU MARCHÉ DE L'EMPLOI	8
La logistique : un pilier de l'emploi en France.....	8
Recrutements en baisse et tensions sur les métiers.....	8
Dynamisme des offres d'emploi : un volume encore élevé.....	8
PERFORMANCE ET QUALITÉ DE SERVICE DE LA LOGISTIQUE.....	9
Le fluvial leader sur la qualité globale de service selon les chargeurs en 2024.....	9
Modes de transport : une satisfaction contrastée, la relation client comme pilier.....	9
PERFORMANCE DU PARC DE POIDS LOURDS EN CIRCULATION.....	9
Parc de PL français : montée progressive des motorisations propres, diesel encore dominant	9
PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	10
Un gain d'efficacité énergétique confirmé.....	10
CROISSANCE ET PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE FRANÇAISE	11
Croissance de la branche logistique française et renforcement de son poids économique	11
Transport routier comprimé par l'inflation versus entreposage en croissance structurelle	11
PERFORMANCE DES CHÂÎNES LOGISTIQUES FRANÇAISES.....	12
La crise sanitaire, révélateur des fragilités logistiques.....	12

LES CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT ET DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN FRANCE EN 2024

En 2024, le transport routier de marchandises reste largement dominant, représentant 89 % de la part modale du transport terrestre en France et totalisant 296,6 milliards de tonnes-kilomètres (t.km), en hausse de **3,5 %** sur un an. Le rail enregistre un rebond marqué (**+9,7 %**), atteignant 32,2 milliards de t.km. Depuis 2019, le routier demeure stable quand les modes alternatifs n'ont pas retrouvé leur niveau d'activité d'avant-crise (**-4,9 %** pour le rail et **-24,4 %** pour le fluvial en t.km).

Dans ce contexte, le marché de l'immobilier logistique continue sa contraction, avec une demande placée¹ d'entrepôts en France qui atteint 3 millions de m² en 2024 (**-18,2 %** sur un an ; **-25,3 %** depuis 2019). Cependant, les investissements rebondissent fortement, atteignant 4 milliards d'euros en 2024 (**+105,6 %** sur un an) reflet de la solidité structurelle du secteur et d'un retour marqué des investisseurs internationaux. Cette reprise s'accompagne d'une légère détente du taux de vacance (4,7 % en 2024), son plus haut niveau depuis 2019, mais restant inférieur au seuil critique de 5 %², signe d'un marché toujours en forte tension.



DYNAMISME DE L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE



FRET ROUTIER

Ensemble du transport, données SDES, PTAC >3,5t

296,6 milliards de t.km

+3,5 % sur un an
-0,1 % depuis 2019

89 % de part modale en 2024



FRET FERROVIAIRE

Ensemble du transport ferroviaire données ART

32,2 milliards de t.km

+9,7 % sur un an
-4,9 % depuis 2019

9 % de part modale en 2024



FRET FLUVIAL

Ensemble du transport fluvial, données Eurostat

6 milliards de t.km

+2,1 % sur un an
-24,4 % depuis 2019

2 % de part modale en 2024



FRET MARITIME

Flux en EVP (entrées + sorties), transbordement inclus, données Eurostat

6,2 millions d'EVP en 2024

+9,2 % sur un an ; +10,4 % depuis 2019



FRET AERIEN

Ensemble du transport, données UAF fret embarqué et débarqué dans les aéroports

2,2 millions de tonnes en 2024

+3 % sur un an ; -4,2 % depuis 2019



DYNAMISME DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN FRANCE



93 millions de m² d'EPL

en France en 2024
(+2,3 % sur un an)

Selon données SDES, EPL > 10 000m² en France

Fin 2024, la France recense 3 900 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL), représentant une superficie totale de 93 millions de m². Les régions structurées autour de la dorsale logistique historique française (Paris, Lille, Marseille et Lyon) concentrent plus de 55% de cette superficie d'entreposage.



Demande placée en surface d'entrepôts en France

Données Bnp Paribas, entrepôts > 5 000m²

3 millions de m² placés en 2024

-18,2 % sur un an ; -25,3 % depuis 2019



Montants investis sur les entrepôts logistiques

Données Bnp Paribas real estate, entrepôts > 5 000m²

4 milliards d'€ investis en logistique en 2024

+105,6 % sur un an ; -17,5 % depuis 2019

< 5 %	Taux critique
5 à 8 %	Taux insatisfaisant
> 8 %	Taux satisfaisant



4,7 % de vacance moyenne en France en 2024

+0,9 point sur un an ; +0,7 point depuis 2019

¹Une demande placée correspond à une recherche de bien par un particulier, professionnel ou institution ayant trouvé une offre satisfaisante, menant à la signature d'un contrat de vente ou de bail.

²Niveau de criticité du taux de vacance des entrepôts, établi selon Afilog, État des lieux de la tension foncière et immobilière par région, à l'intention des représentants de l'État et des collectivités territoriales, mars 2023.

PERFORMANCE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM)

Evolution de l'activité des principaux pavillons routiers européens

En % de t.km	Evolution [2019-2024]	Evolution [2023-2024]
Italie	+ 10,6 %	+ 5,2%
Espagne	+ 8,8 %	+ 3,1%
Pologne	+ 5,5 %	- 2,5%
France	Stable	+ 2,8 %
Belgique	- 7,9 %	- 0,4%
Pays-Bas	- 8,8 %	+ 0,5%
Allemagne	- 10 %	- 1,9%

Tableau selon données Eurostat l'Europe. Evolution de l'activité en % de t.km. PTAC > 3,5t

Pavillon routier français stable face à la montée du Sud

En 2024, le pavillon routier français³ progresse légèrement (+2,8 % sur un an) atteignant 174 millions de t.km. L'activité reste stable depuis 2019, malgré un contexte européen marqué par des reculs importants sur la période en Allemagne (-10 %), en Belgique (-7,9 %) et aux Pays-Bas (-8,8 %).

La France demeure toutefois en retrait par rapport à la dynamique du Sud de l'Europe : le pavillon italien progresse de 10,6 % sur six ans (+5,2 % sur un an), se rapprochant des volumes français, tandis que le pavillon espagnol confirme sa montée en puissance (+3,1 % sur un an ; +8,8 % depuis 2019).



En parallèle, le pavillon étranger consolide sa position en France : son activité progresse de 5 % en 2024, à 128,4 milliards de t.km, portant sa part du transport intérieur à plus de 43 %.

Au total, l'activité intérieure de TRM en France atteint 296,6 milliards de t.km en 2024, retrouvant son niveau d'avant-crise (-0,1 % de t.km depuis 2019).

Volume en millions de t.km	2019	2024
Activité du pavillon français	164,6	168,2
Dont compte d'autrui (%)	87 %	84,5 %
Activité du pavillon étranger	128,8	128,4
Dont transit	49,4	47,5
Dont cabotage	12,5	12,4

Tableau selon données SDES, données provisoires. Véhicules de moins de 15 ans - Camions PTAC > 3,5 t et tracteurs routiers PTR > 5t

Cabotage européen : une activité concentrée en France et en Allemagne

Cette montée en puissance du pavillon étranger s'accompagne d'une activité de cabotage⁴ particulièrement concentrée entre la France et l'Allemagne, qui représentent à elles deux plus de trois-quarts du cabotage européen en 2024 (78,2 %). En France, 2^{ème} pays le plus caboté, l'activité atteint 12,4 millions de t.km en 2024 ; malgré un léger recul en volume (-1,1 % de t.km depuis 2019) le taux de cabotage progresse en 2024 et demeure à un niveau historiquement élevé (7,2 %).

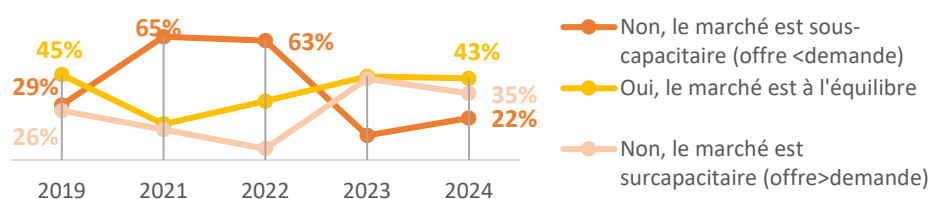
Retour à une offre de transport routier plus abondante selon les chargeurs

Parallèlement la perception des acteurs du marché connaît un net retournement. Après une période de tension (2021-2022) où 63 % des chargeurs français jugeaient en 2022 le marché routier sous-capacitaire, ils ne sont plus que 22 % à partager ce sentiment en 2024. Le marché routier est ainsi passé, en quelques années, d'une situation de tension à un retour progressif à l'équilibre.



Capacité du marché routier

Données AUTF, en % de transporteurs répondants selon baromètres chargeurs



Belgique	5,8%	11,6%
France	17,4%	17,5%
Pologne	22,4%	21,9%
Pays-Bas	26,4%	23,1%
Allemagne	21,9%	23,2%
Espagne	23,8%	24,3%

■ Taux de kilomètres à vide par pavillon routier en 2019
■ Taux de kilomètres à vide par pavillon routier en 2024

Des fragilités opérationnelles malgré des atouts

Sur le plan opérationnel, le TRM français affiche certaines fragilités. Son taux de remplissage demeure le plus faible parmi les grands pavillons européens en 2024, avec une charge moyenne de 12,3 t/km en trajets chargés (Eurostat).

Le TRM français se distingue toutefois par un faible taux de kilomètres à vide (17,5 % des trajets)⁵, mais ce dernier ne suffit pas à compenser le faible taux de remplissage, qui reste un frein à la performance globale du secteur.

³ Pour les analyses européennes, le pavillon routier français est mesuré avec les données d'Eurostat, et non du SDES, pour une meilleure comparabilité

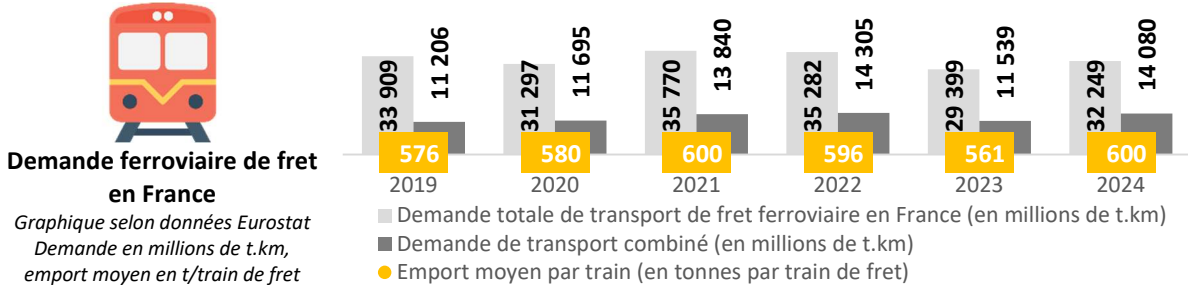
⁴ Transport effectué à l'intérieur d'un pays par des entreprises étrangères

⁵ Taux de kilomètres à vide = part des kilomètres parcourus par les PL sans chargement/total des kilomètres parcourus par ensemble PL

PERFORMANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

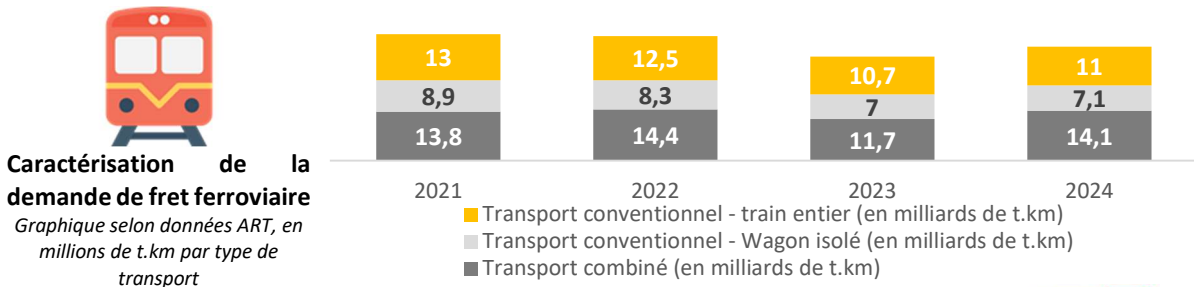
Rebond en 2024 pour le rail français après une année 2023 difficile

Après un fort recul en 2023 avec 29,4 milliards de t.km transportées (-16,7% par rapport à 2022), l'activité française de fret ferroviaire intérieur repart à la hausse en 2024 avec 32,2 milliards de t.km réalisés (+9,7 % sur un an). Malgré ce redressement, la demande reste inférieure de 4,9 % à son niveau de 2019, témoignant d'une reprise encore fragile mais réelle.



Le transport combiné moteur de la reprise du fret ferroviaire en 2024

La reprise du rail en 2024 est tirée par la croissance du transport combiné (TC) qui atteint presque son niveau record avec 14,1 milliards de t.km (+22 % sur un an et +25,6 % depuis 2019). Cette dynamique contraste avec la situation du transport conventionnel qui se contracte fortement depuis 2019 (-20 %) et n'a progressé que marginalement en 2024 (+1,7 % sur un an). La croissance du TC n'a toutefois pas permis d'inverser la tendance de déclin global de la demande de fret ferroviaire.



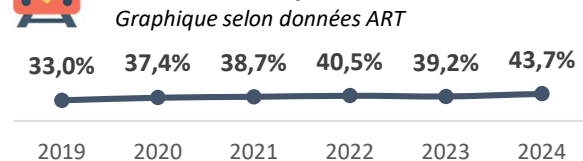
Dans le détail, les deux composantes du transport conventionnel, wagon isolé et train entier, sont en décroissance entre 2021 et 2024.⁶

Dans ce contexte, le TC franchit un nouveau record en 2024, représentant 43,7 % de la demande totale de fret ferroviaire, contre 33 % en 2019.

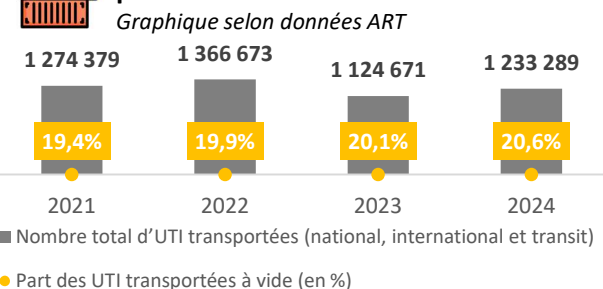
En volume, ce sont 1 233 289 unités de transport intermodal (UTI) qui ont été transportées par le combiné rail-route en 2024 (+9,7 % sur un an), bien que le niveau reste 3,2 % inférieur à celui de 2021.

Plus de la moitié de ces UTI concernent le segment national en 2024 confirmant l'importance du marché intérieur. Parallèlement, la part des UTI à vide dépasse désormais en 2024 une unité sur cinq, révélant un gisement d'optimisation important pour accroître l'efficacité logistique.

Part du combiné dans la demande totale de transport ferroviaire



Caractérisation des UTI transportées par le rail en France

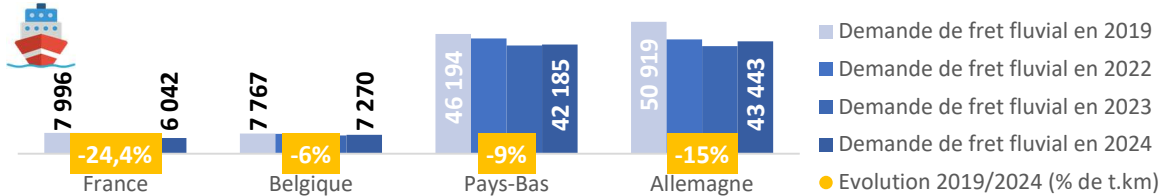


⁶ Avant 2020, la demande de fret conventionnel n'est pas distinguée ; 2020 est exclue en raison de la pandémie de COVID-19.

PERFORMANCE DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DE MARCHANDISES

Transport fluvial et maritime en 2024 : deux trajectoires opposées

En 2024, la demande totale de fret fluvial en France atteint 6 milliards de t.km, en légère hausse (+ 2,1 % sur un an) après une forte chute en 2023 (-10,2 %). Depuis 2019, le recul de l'activité reste marqué (-24,4 %), confirmant une tendance de déclin plus rapide en France qu'en Europe.



Graphique selon données Eurostat, demande totale de fret fluvial en millions de t.km dans chaque pays

Des filières à l'origine de la reprise du fret fluvial en 2024

Représentant historiquement près des 2/3 du trafic fluvial en volume, les segments dominants céréales et matériaux de construction poursuivent leur recul en 2024, avec des trafics en baisse respectivement de 2,5 % et 4 % en t.km par rapport à 2023. À l'inverse, la reprise de l'activité fluviale en 2024 repose sur certaines filières, avec des hausses respectivement de 17,8 % pour la chimie, 7,8 % pour la métallurgie et 33 % pour les produits pétroliers⁷ du volume en t.km sur un an.

Résilience du transport combiné fleuve-route français

Dans ce contexte, le transport combiné fleuve-route (TCFR) résiste. Entre 2019 et 2024 la France se distingue par une quasi stabilité du TCFR en volume quand ses voisins connaissent de fortes baisses.



Données selon Observatoire du transport combiné (GNTC)

Volume : EVP	UTI TCFR [2019-2024]
Allemagne	-17,3 %
Belgique	-24,9 %
Pays-Bas	-9,3 %
France	-0,2 %

Données Eurostat, évolution du TCFR en (EVP)

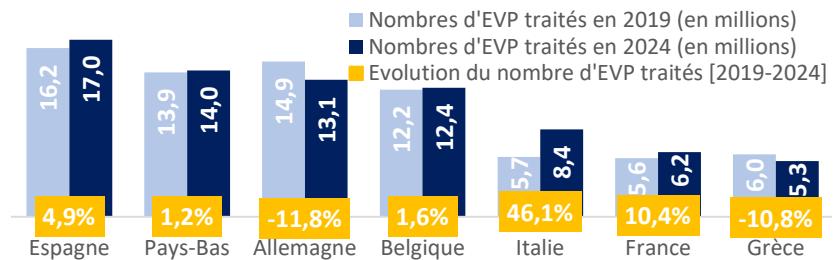
Transport maritime : croissance soutenue, connectivité limitée

Le transport maritime de conteneurs français atteint 6,2 millions d'EVP en 2024 (+9,2 % sur un an, +10,4 % depuis 2019). Cette croissance place la France parmi les marchés les plus dynamiques derrière l'Italie et l'Espagne, mais devant l'Espagne, ou les Pays-Bas en rythme de progression.



Trafic de conteneurs en Europe

Données Eurostat, en millions d'EVP. Conteneurs sortis/entrés des ports, transbordement inclus.



Une connectivité maritime comme point faible

Malgré ce dynamisme, la France voit sa connectivité⁸ maritime mondiale reculer (18^{ème} rang en 2024 ; 15^{ème} en 2019) et reste derrière ses grands voisins européens.

Ses grands ports perdent du terrain dans les réseaux mondiaux de transport maritime : Le Havre passe de la 26^{ème} place mondiale fin 2019 à la 38^{ème} fin 2024 ; Marseille de la 53^{ème} à la 66^{ème} sur la même période.

Connectivité du transport maritime de conteneurs

Données Unctadstat	T4 2024	Rang mondial
Chine	1250	1
Espagne	425,2	6
Pays-Bas	371,9	10
Belgique	347,7	12
Allemagne	306,4	14
France	265,4	18

⁷ Selon données VNF. 2024-2025 Enjeux du réseau navigable. Dossier de presse

⁸ Selon données Unctadstat. Indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne

PERFORMANCE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

Un marché logistique en contraction persistante

En 2024, le marché de l'immobilier logistique en France poursuit sa contraction, prolongeant la tendance observée en 2023. La demande placée⁹ sur les entrepôts de plus de 5 000 m² atteint 3 millions de m² (-18,2 % sur un an et -25,3 % par rapport à 2019). Après un pic en 2021 à 4,5 millions de m², la demande a connu plusieurs années de recul, confirmant le ralentissement de l'activité.

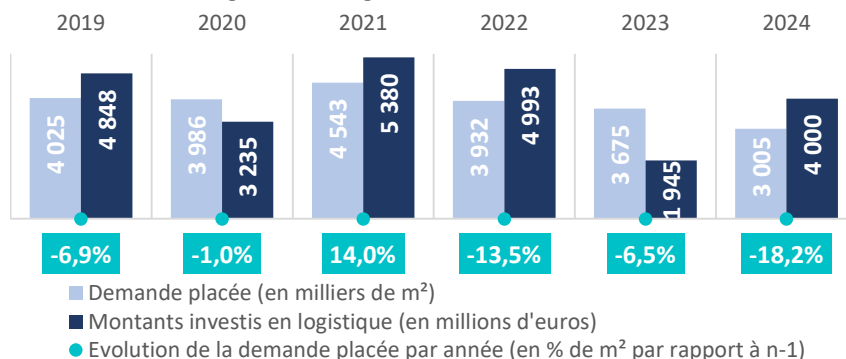
Des investissements en forte reprise : un signal positif

En parallèle, les investissements dans les actifs logistiques rebondissent fortement, passant de 1,9 milliard d'euros en 2023 à 4 milliards en 2024, reflétant un retour marqué des investisseurs internationaux et la solidité structurelle du segment, malgré la contraction continue de la demande.



Dynamisme du marché de la logistique en France

Graphique selon données Bnp Paribas Real Estate, données entrepôts > 5 000m², agrégation de 15 secteurs en France métropolitaine



Le stock dépasse désormais la demande

Demande placée en entrepôts en France En millions de m ²			Offre immédiate en entrepôts en France En millions de m ²		
2022	2023	2024	2022	2023	2024
3,5	3,5	3	2,3	2,6	3,8

Selon données Cushman & Wakefield, entrepôts > 5 000m²

Ce décalage interroge le positionnement géographique de l'offre immobilière disponible, qui pourrait aussi expliquer le ralentissement de l'activité constaté s'il est jugé inadapté aux besoins de la demande placée

Cette évolution se reflète dans le taux de vacance, qui atteint 4,7 %, son meilleur niveau depuis 2019. Bien que restant critique (< 5 %) cette progression montre que la tension qui caractérisait le marché logistique français commence à s'atténuer.



En 2024, la disponibilité accrue des entrepôts combinée à la baisse de la demande contribue à limiter le risque de pénurie et à stabiliser les loyers logistiques dans les principaux marchés.

Loyer prime (En Euro/m ² /an)	2022	2023	2024
Paris	63	75	75
Lyon	60	67	67
Marseille	58	65	65
Bordeaux	55	60	63
Orléans	47	52	56

Selon données CBRE, loyer prime max sur le neuf et Bnp Paribas Real Estate, entrepôts > 5 000m²

À Paris, le loyer prime se maintient à 75 €/m²/an, tandis qu'à Lyon et Marseille, il reste autour de 67 €/m²/an. Certaines zones secondaires continuent toutefois de voir leurs valeurs progresser comme Bordeaux ou Orléans en partie en raison de la pénurie de foncier dans les zones les plus tendues.

Cette contrainte conduit parfois à des localisations non optimales, avec un allongement des distances de transport, révélant une détente du marché en trompe-l'œil et de fortes disparités régionales.

⁹ Une demande placée correspond à une recherche de bien par un particulier, professionnel ou institution ayant trouvé une offre satisfaisante, menant à la signature d'un contrat de vente ou de bail

PERFORMANCE ET ATTRACTIVITÉ DU MARCHÉ DE L'EMPLOI

La logistique : un pilier de l'emploi en France

En 2024, 1 749 028 salariés travaillent dans la logistique¹⁰ (+1,9 % sur 2 ans ; +11,2 % depuis 2019). Cette croissance est principalement portée par les professions de l'entreposage et de la manutention, qui regroupent 676 058 salariés fin 2024 et enregistrent une progression marquée (+16,6 % depuis 2019, dont +5 % entre 2022 et 2024). Le transport de marchandises, qui compte 883 837 salariés fin 2024, progresse de manière plus modérée (+8 % depuis 2019) et se stabilise sur les dernières années (-0,2 % entre 2022 et 2024).



1 749 028 salariés
fin 2024 dans la
logistique en France

Selon calculs UGE. L'emploi couvre transport, entreposage-manutention et support, pour compte d'autrui (17 codes APE URSSAF) et compte propre (25 PCS INSEE/PROGEDO), incluant uniquement l'emploi ordinaire au 31 décembre, postes annexes exclus, intérim inclus.

Fin 2024, le compte d'autrui est largement majoritaire dans le transport de marchandises (71,7% des salariés), tandis qu'il reste beaucoup moins répandu dans l'entreposage-manutention (22,2%).

Recrutements en baisse et tensions sur les métiers

En 2024, les intentions d'embauche reculent en France dans l'ensemble des métiers (-8,5 % sur un an). Les métiers de la logistique sont fortement touchés, avec 155 000 projets de recrutement en 2024 (-20,9 % sur un an ; -16,3 % depuis 2019).



28 % des établissements du transport et entreposage citent pénibilité et risques du métier comme principales difficultés de recrutement

Selon données, France travail, enquête BMO, données 2024

La pénurie reste forte pour les conducteurs : 62 % à 67 % des recrutements jugés difficiles en 2024.

Une sinistralité qui reste élevée dans les métiers de la logistique



Indice de fréquence des accidents (IF)	2019	2023
Entreposage et stockage frigorifique	106	68,8
Transports routiers de fret de proximité	73,6	63,4
Autres activités de poste et de courrier	54,1	59,1
IF moyen des accidents du travail	33,5	26,8

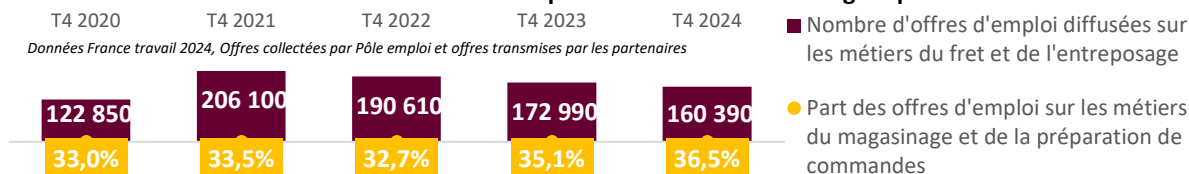
Données Ameli, IF accidents du travail, nbre d'accidents en 1er règlement /1000 salariés

Les métiers logistiques restent exposés : l'indice de fréquence des accidents dans le TRM et l'entreposage est plus du double de la moyenne nationale.

Dynamisme des offres d'emploi : un volume encore élevé

Le marché reste dynamique avec 160 000 offres d'emploi diffusées sur les métiers de la logistique¹¹ au T4 2024, en recul (-7 % sur un an), mais en croissance depuis 2019 (+30 %). Plus de la moitié concernent le magasinage (58 000 offres) et la conduite longue distance (31 000 offres) en 2024. Ce niveau de recrutement reste largement soutenu par des besoins de remplacement. Dans l'activité de TRM, les moins de 30 ans ne représentent que 12 % des conducteurs, tandis que 41 % des salariés ont plus de 50 ans¹² en 2024, signalant d'importants départs potentiels à la retraite à moyen terme et contribuant au maintien d'une forte demande de recrutement.

Evolution du nombre d'offres d'emploi sur les métiers de la logistique en France



Une dynamique entrepreneuriale contrastée



Le secteur crée encore beaucoup d'entreprises¹³ (près de 77 000 en 2024, +20 % sur un an), mais les fermetures progressent (16 400 en 2024, contre 10 000 en 2023). Illustrant la vulnérabilité des entreprises face à la conjoncture économique.

Les défaillances explosent dans le TRM¹⁴ : 1 959 en 2024 (+50 % depuis 2019).

¹⁰ Selon calculs UGE. L'emploi couvre transport, entreposage-manutention et support, pour compte d'autrui (17 codes APE URSSAF) et compte propre (25 PCS INSEE), incluant uniquement l'emploi ordinaire au 31 décembre, postes annexes exclus, intérim inclus (voir cahier sur l'emploi logistique pour plus de détails).

¹¹ Données France Travail. Ensemble des offres d'emploi diffusées par France Travail au T4 de chaque année sur 15 familles de métiers de la logistique

¹² Données OPTL. RAPPORT 2025.

¹³ Données SIRENE, Ensemble des établissements créés entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre sur les 16 codes APE logistique retenus

¹⁴ Données Altarea. Étude de défaillances et sauvegarde des entreprises en France. TRIMESTRE 4 ET BILAN 2024

PERFORMANCE ET QUALITÉ DE SERVICE DE LA LOGISTIQUE

Le fluvial leader sur la qualité globale de service selon les chargeurs en 2024



Fret maritime
Données Eurogroup Consulting, AUTF

2,6/6 sur la qualité globale de service



Fret ferroviaire
Données Eurogroup Consulting, AUTF

3,1/6 sur la qualité globale de service



Fret routier
Données Eurogroup Consulting, AUTF

3,6/6 sur la qualité globale de service



Fret fluvial
Données Eurogroup Consulting, AUTF

4,4/6 sur la qualité globale de service

Le fluvial se démarque comme étant le mode le mieux placé sur la qualité de service

Modes de transport : une satisfaction contrastée, la relation client comme pilier



Satisfaction des chargeurs

Données AUTF, Eurogroup Consulting

Concernant la satisfaction des chargeurs, elle varie sensiblement selon le mode de transport. Le routier, qui conserve la première place en moyenne (3,6/6), doit cette performance à sa bonne gestion des aléas et au traitement des litiges. Le ferroviaire (2,9/6) et le maritime (2,8/6) apparaissent en retrait, limités respectivement par un déficit de compétitivité coût et de réactivité pour le rail, et par des problèmes de ponctualité et de régularité pour le maritime.

Deux tendances se dégagent : d'une part, la qualité de la relation client, unanimement bien perçue (de 3,2/6 pour le maritime à 4,1/6 pour le fluvial), constitue un pilier transversal. D'autre part, la faible capacité d'innovation ressort comme une faiblesse commune, occupant systématiquement les dernières places du classement en termes de satisfaction pour les chargeurs.

Rang des critères d'innovation et de qualité de la relation client dans l'aspect satisfaction

Données AUTF,	Qualité de la relation client	Capacité d'innovation
Routier	2 ^{ème} /8	8 ^{ème} /8
Fluvial	2 ^{ème} /9	9 ^{ème} /9
Ferroviaire	1 ^{er} /9	5-6 ^{ème} /9

PERFORMANCE DU PARC DE POIDS LOURDS EN CIRCULATION

Parc de PL français : montée progressive des motorisations propres, diesel encore dominant

Fin 2024, 69,5% du parc roulant de PL est en Euro 6, mais la part est plus élevée chez les entreprises spécialisées du transport 92,2% des tracteurs y sont Euro 6 contre 74,5% en compte propre¹⁵.

Dans le parc, le diesel reste majoritaire (97,1 % du parc roulant en 2024), mais recule (99,3 % du parc roulant en 2019) tandis que les motorisations alternatives progressent : les PL gaz font plus que doubler en 6 ans, les PL biodiesel atteignent plus de 5 000 unités et l'électrique gagne du terrain.

Parc de PL roulant électrique



1 277 PL fin 2024
+73% sur un an
+1 236 depuis 2019

Parc de PL roulant gaz



8 331 PL fin 2024
+6,4% sur un an
+165% depuis 2019

Parc de PL roulant biodiesel



5 074 PL fin 2024
+111% sur un an
+5 074 depuis 2019

Mesures selon données SDES, parc de PL en circulation au 31 décembre de l'année en France uniquement tracteurs routiers et camions

Parallèlement, le marché des immatriculations se stabilise dans un contexte de léger repli des volumes et de détente des prix. **44 841 PL neufs** ont été immatriculés (-1,2 % sur un an) et **47 299 d'occasion** (-0,7 % sur un an). Par rapport à 2019, le neuf recule de 13,3 % et l'occasion progresse de 2,3 %.



Tracteurs routiers neufs

Prix : -2,2 % en 2024 ; après +9,3 % en 2023

Après le fort renchérissement observé en 2023, les prix des PL neufs se replient en 2024, révélant une pression persistante sur les marges des transporteurs qui freine le renouvellement des flottes, malgré un environnement tarifaire plus favorable.



Véhicules porteurs neufs

Prix : -2,4 % en 2024 ; après +9,5 % en 2023

Selon données OVI

¹⁵ Données selon Panorama annuel transport de marchandises et logistique, TLF édition 2026 sur données 2024

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le fret ferroviaire demeure le mode le moins carboné du transport terrestre avec 5,2 gCO₂eq/t.km en 2023. Le fret routier, bien que le plus émetteur (91,5 g/t.km en 2024), engage une trajectoire de réduction nette (-9,1 % depuis 2019), contrairement au fluvial dont le niveau d'émissions progresse.



FRET ROUTIER

Calculs selon données SDES, CITEPA. Véhicules <15 ans - Camions PTAC > 3,5 t ; tracteurs routiers PTR > 5 t. Pavillon national + étranger.

91,5 gCO₂eq/t.km en 2024

99 gCO₂eq/t.km en 2023

- 9,1 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2024]



FRET FERROVIAIRE

Calculs selon données SDES et SNCF réseau

5,2 gCO₂eq/t.km en 2023¹⁶

4,8 gCO₂eq/t.km en 2022

- 17,6 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2023]



FRET FLUVIAL

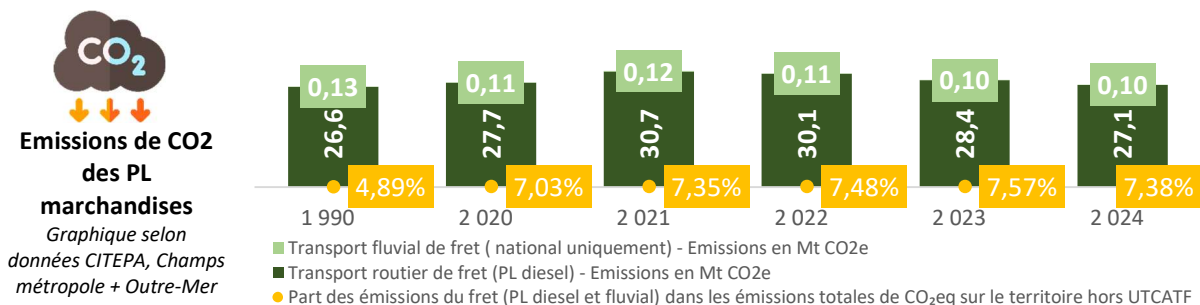
Calculs selon données SDES et CITEPA. Transport national uniquement (hors international et transit)

27,1 gCO₂eq/t.km en 2024

25,7 gCO₂eq/t.km en 2023

+ 4,3 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2024]

Pour le transport routier de marchandises en France, la baisse des émissions unitaires se traduit par une réduction des émissions en volume, qui s'élèvent à 27,1 millions de tonnes de CO₂e en 2024 (-4,3 % sur un an ; -9,1 % depuis 2019).



Un gain d'efficacité énergétique confirmé

L'analyse combinée de la circulation, de la consommation d'énergie et des livraisons de carburants révèle un véritable gain d'efficacité par unité transportée :

- Entre 2019 et 2024, la **circulation des PL français a reculé (-2 %)**, celle des PL étrangers de **2,9 %**.
- Sur la même période, la **consommation d'énergie de traction des PL français et étrangers a diminué de -6,3 %**, et les livraisons de carburants ont chuté de **-7,4 %** pour les PL français et **-7,1 %** pour les PL étrangers.

Cette désynchronisation circulation/consommation indique que le parc est devenu plus sobre et performant. Parallèlement, le parc évolue rapidement vers les motorisations alternatives : le GNV et les véhicules électriques/hybrides connaissent une forte progression, et leur activité (véhicule-km) croît encore plus rapidement. En comparaison, le parc diesel progresse très peu (+1,2 %) et sa circulation diminue (-3,2 %). Ce basculement vers les motorisations alternatives contribue significativement à la réduction des émissions unitaires du TRM.

Tableau 1 : Évolution du parc et de la circulation des poids lourds français (2019–2024)

Selon données SDES. Bilan de la circulation et matériels de transport

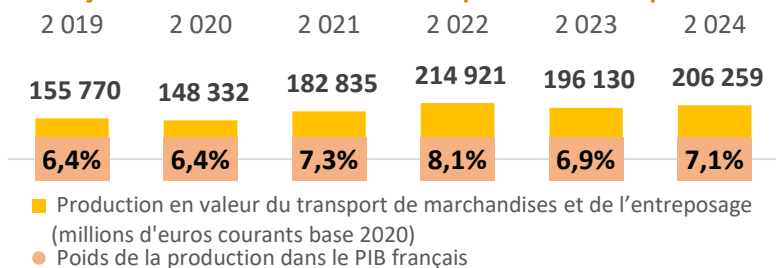
	Évolution du parc annuel moyen de véhicules par motorisation			Évolution de la circulation		
	Véhicules immatriculés en France métropolitaine (en milliers de véhicules)			Uniquement Poids lourds pavillon français (en milliards de véhicules-kilomètres)		
	2019	2024	2019/2024	2019	2024	2019/2024
PL pavillon français GNV	4,1	11	+169,5 %	0,2	0,5	+149,8 %
PL pavillon français électriques et hybrides (rechargeable et non rechargeable)	1	2	+83,5 %	0,01	0,02	+333,9 %
Parc total PL pavillon français	597,1	612	+2,5 %	26	25,5	-2 %
Dont PL pavillon français diesel	592	599,2	+1,2 %	25,8	25	-3,2 %

¹⁶ Dernières données disponibles à date de 2023 pour les émissions du fret ferroviaire en France.

CROISSANCE ET PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE FRANÇAISE

Croissance de la branche logistique française¹⁷ et renforcement de son poids économique

En 2024, la production en valeur du transport de marchandises et de l'entreposage atteint 206,3 milliards d'euros et représente 7,1% du PIB, en hausse par rapport à 2019 (6,4%), après un pic observé en 2022 (8,1%).¹⁸



Transport routier comprimé par l'inflation versus entreposage en croissance structurelle

La progression du chiffre d'affaires du TRM ne reflète pas une croissance des volumes

Entre 2020 et 2023¹⁹, le chiffre d'affaires (désormais CA) de la branche logistique française²⁰ a enregistré une hausse soutenue passant de 142,3 à 166,1 milliards d'euros, (+16,7% sur la période). Le transport terrestre de marchandises, premier segment en valeur de la logistique (66,1 milliards

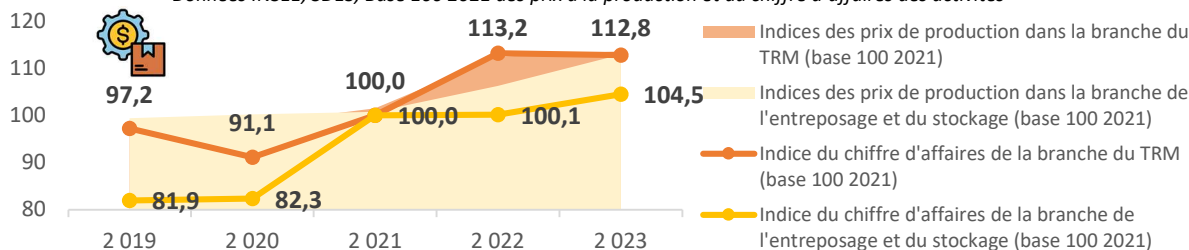
d'euros de CA en 2023) illustre le fort impact des coûts dans la volatilité du secteur. Après un recul en 2020 (-6%), il a rebondi en 2021 (+9,7%) et 2022 (+13,1%) avant de se stabiliser en 2023 (-0,3%).

Entre 2019 et 2023, le CA du TRM français a progressé de 16,1%, porté avant tout par la hausse des prix de production (+15,1%²¹). Cette évolution traduit une croissance essentiellement inflationniste, alors même que l'activité en volume (en t.km) du pavillon national routier a reculé de 2,9% sur la période. La progression du CA du TRM résulte ainsi très majoritairement d'un effet prix, dans un contexte de forte inflation des coûts du secteur (+6,3% en 2023), et des charges sociales du personnel de conduite²².

Cette dynamique se prolonge en 2024 (+5,5%). Les coûts du TRM augmentent ainsi nettement plus vite que l'inflation générale en France (+4,9% en 2023 et +2,0% en 2024)²³, ce qui contribue à comprimer les marges des transporteurs, déjà structurellement faibles (12% en 2023 contre 26,6% pour l'ensemble du secteur du transport et de l'entreposage en France).

Évolution du chiffre d'affaires et des coûts de production logistiques en France

Données INSEE, SDES, Base 100 2021 des prix à la production et du chiffre d'affaires des activités



À l'inverse, la branche de l'entreposage et du stockage en France a connu une croissance bien plus soutenue, avec un CA en hausse de 27,6% entre 2019 et 2023, tandis que les prix de production n'augmentaient que de 13,7% sur la même période. Cet écart significatif témoigne d'une croissance marquée en volume, conjuguée à une maîtrise relative de l'inflation des coûts de production.



Entre 2019 et 2023, le chiffre d'affaires du TRM français progresse sous l'effet des prix, tandis que l'entreposage se développe par la croissance des volumes

¹⁷ Ne tient pas compte de l'activité en compte propre

¹⁸ Selon données SDES et Insee : production en valeur des branches du transport de marchandises et de l'entreposage rapportée au PIB français

¹⁹ Dernières données disponibles sur le chiffre d'affaires. Mesure selon données INSEE, Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises

²⁰ Regroupe les prestations pour compte d'autrui/propres, hors maritime. Hypothèse que 50% du CA des services auxiliaires fret

²¹ Selon données INSEE. Indice des prix de production dans les services Base 100 2021

²² Selon données CNR, les coûts du TRM bilan pour chaque année, inflation hors carburant

²³ Selon données INSEE. Inflation annuelle. L'essentiel sur... l'inflation

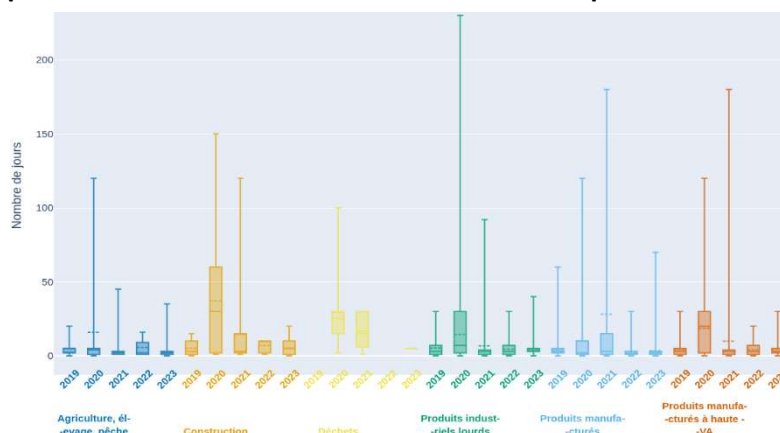
PERFORMANCE DES CHAÎNES LOGISTIQUES FRANÇAISES

Les enquêtes chargeurs²⁴ permettent d'évaluer la robustesse des stocks et des réserves des entreprises. **Ces stocks constituent un indicateur clé de la solidité des chaînes logistiques et du temps pendant lequel elles peuvent continuer à fonctionner en cas de disruption.**



Distribution des niveaux des stocks par année et par type de marchandise en France

Selon données des enquêtes chargeurs de l'Université Gustave Eiffel, mesurées en jours de réserve disponibles par an et par type de marchandise



La crise sanitaire, révélateur des fragilités logistiques

L'année 2020 marque un point de rupture, lorsque la gestion des stocks se désorganise brutalement sous l'effet de la crise sanitaire. Les secteurs ont été touchés de manière inégale : la construction, les produits industriels lourds et les produits manufacturés à haute valeur ajoutée ont connu une forte volatilité, révélant la désorganisation et d'éventuelles stratégies de reconstitution de stocks face à l'incertitude et aux multiples ruptures d'approvisionnement. À l'inverse, le secteur agricole a maintenu des stocks faibles et stables, contraints par la périssabilité des produits.

La crise met en évidence la vulnérabilité des chaînes fonctionnant pour partie en flux tendu. Le secteur manufacturier, avec des stocks très faibles, enregistre en 2020 le taux de rupture le plus élevé, touchant près d'1/4 des produits enquêtés. La construction et l'industrie lourde sont également concernées, mais dans une moindre mesure. La forte hausse des ruptures cette année-là montre que l'augmentation des stocks est aussi la conséquence des chocs logistiques, et pas l'anticipation d'une crise systémique inattendue.

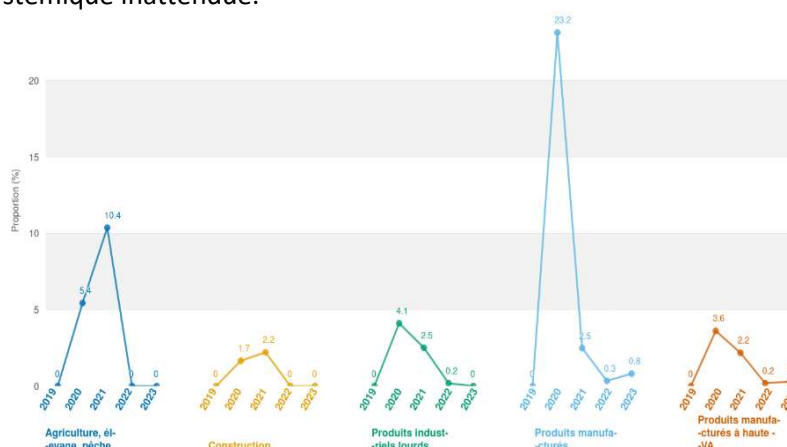


Faiblesse des stocks dans les produits manufacturés et industriels, caractérisés par des taux de rotation élevés



Pourcentage de ruptures de stock au cours des trois premiers trimestres, par année et par type de marchandise en France

Selon données des enquêtes chargeurs de l'Université Gustave Eiffel, mesurées en proportion annuelle sur les trois premiers trimestres, par type de marchandise



Dès 2021, on observe un retour vers une rationalisation généralisée des stocks : les niveaux moyens, initialement gonflés, diminuent sensiblement tandis que les situations de rupture redeviennent exceptionnelles, comme avant crise.

²⁴ Les enquêtes réalisées par l'Université Gustave Eiffel interrogent les entreprises sur leur transport et leur logistique. 1000 entreprises environ sont interrogées chaque année, de tous les secteurs hors tertiaire pur, dans toutes les régions

Crédits & réalisation

Réalisation :

Corinne Blanquart
Paul Vilain

Sources :

Ce cahier a été élaboré à partir de données issues de sources publiques et professionnelles

Contact :

Pour toute question ou demande d'information complémentaire

paul.vilain@univ-eiffel.fr



Direction générale des
infrastructures, des
transports et des mobilités