

ÉDITION 2025 - DONNÉES 2024

TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier des territoires

 Université
Gustave Eiffel

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

Direction générale des
infrastructures, des
transports et des mobilités

Sommaire

Dynamique de l'immobilier logistique dans les territoires	3
<i>Marché logistique français : demande en recul, tensions régionales accrues</i>	<i>4</i>
Demande placée : la dorsale logistique face à des dynamiques contrastées	4
L'arc Atlantique, un pôle en structuration mais fragilisé par le recul de la demande	5
Taux de vacance 2024 : des disparités régionales révélatrices des tensions sur l'offre	5
Loyers logistiques : des tensions persistantes malgré un ralentissement de la demande	6
Dynamique de l'emploi et du tissu économique dans les territoires.....	7
<i>Emploi et entreprises logistiques : entre essor et fragilités.....</i>	<i>8</i>
L'emploi logistique en 2024 : concentration, croissance et disparités régionales.....	8
Entre essor des créations et hausse des défaillances des entreprises de la logistique	8
Dynamique du transport de marchandises dans les territoires.....	10
<i>Dynamique du fret fluvial dans les régions</i>	<i>11</i>
Un recul durable des flux fluviaux en France	11
<i>Dynamique du fret ferroviaire dans les régions</i>	<i>12</i>
Un repli structurel du fret ferroviaire, en écho au fluvial	12
<i>Dynamique du fret routier dans les régions</i>	<i>13</i>
Fret routier : stabilité nationale, dynamiques régionales divergentes	13
<i>Dynamique du fret maritime dans les régions</i>	<i>14</i>
Concentration du trafic conteneurisé autour des hubs	14
<i>Dynamique du fret aérien dans les régions</i>	<i>15</i>
Redressement du fret aérien et concentration des volumes.....	15



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Dynamique de l'immobilier logistique dans les territoires
Données 2024



Marché logistique français : demande en recul, tensions régionales accrues

Demande placée : la dorsale logistique face à des dynamiques contrastées

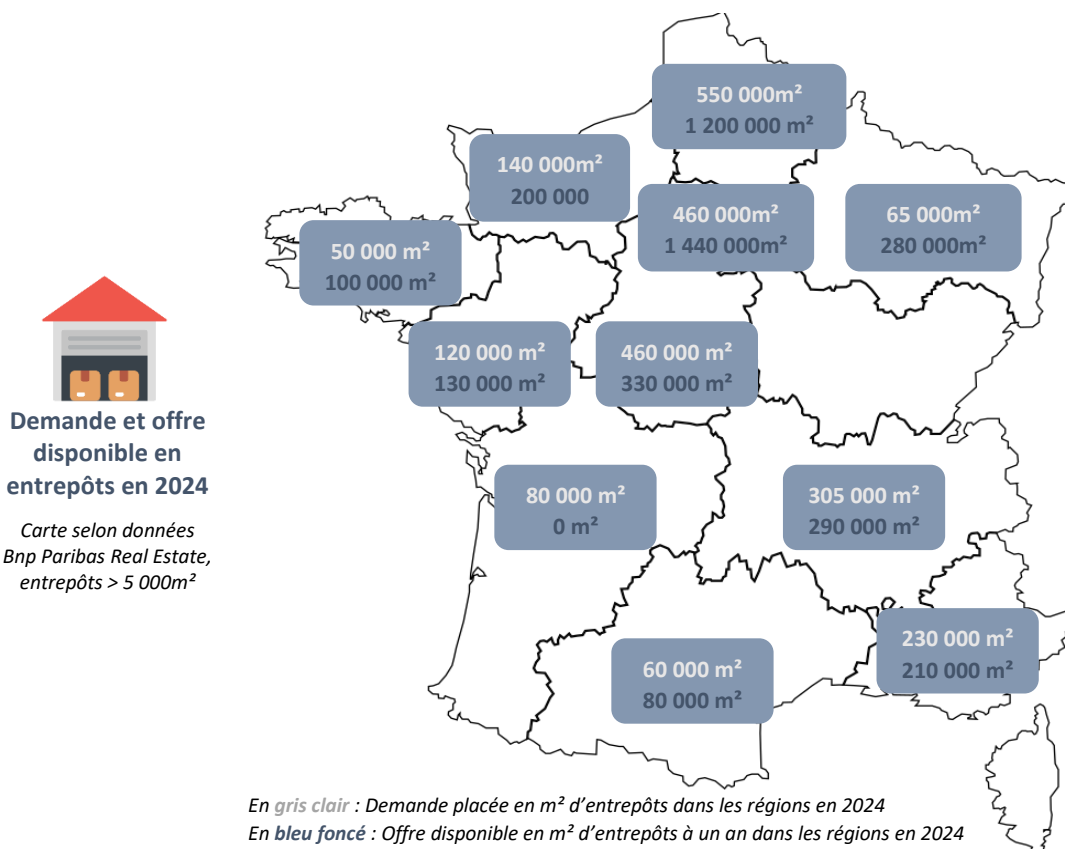
En 2024, la demande placée¹ en entrepôts reste largement concentrée sur la « dorsale logistique » française, articulée autour de quatre grands pôles : Lille (Hauts-de-France), Paris (Île-de-France), Lyon (Auvergne-Rhône-Alpes) et Marseille (Provence-Alpes-Côte d'Azur). Ces régions totalisent à elles seules plus de 1,5 million de m², soit plus de 60 % de la demande placée nationale.

Malgré un recul global de la demande placée en France (-18,2 % sur un an et -25,3 % depuis 2019), certaines régions tirent leur épingle du jeu. Le Centre-Val de Loire bat un record historique en atteignant 460 000 m² placés en entrepôts en 2024, (+39,4 % sur un an et +19,8 % sur six ans) soutenu par sa proximité immédiate avec l'Île-de-France.

Demande record en région Centre-Val de Loire en 2024 dans un contexte de recul du marché



En 2024, avec 550 000 m² de demande placée (+3,8% sur un an, -26,4% depuis 2019), les Hauts-de-France devançant l'Île-de-France, confirmant leur statut de nouvelle région leader du marché logistique français. À l'inverse, l'Île-de-France, marché logistique historique voit sa demande s'effondrer avec 460 000 m² placés en 2024 (-13,2% sur un an, -54,4% depuis 2019), illustrant le déclin structurel du marché francilien. Dans ce contexte, le Centre-Val de Loire marché de report, rivalise désormais avec la région francilienne et pourrait, à moyen terme, la surpasser en volume.



En 2024, les Hauts-de-France devançant l'Île-de-France sur le marché logistique français avec 550 000 m² d'entrepôts placés

¹ 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

Cette évolution s'accompagne de contrastes importants en termes d'offre disponible. Alors que l'Île-de-France et les Hauts-de-France disposent encore d'un stock abondant en 2024 (respectivement 1,44 million m² et 1,2 million m²), ils connaissent une demande en recul. À l'inverse, le Centre-Val de Loire affiche une situation tendue, avec une demande record de 460 000 m² pour seulement 330 000 m² d'offre disponible. Cette tension confirme son rôle de marché de report, mais laisse entrevoir un risque accru de pénurie foncière et immobilière si la dynamique se poursuit.

Des territoires comme le Grand Est affichent un déséquilibre inverse avec une offre excédentaire (280 000 m² disponibles pour 65 000 m² placés), traduisant une attractivité encore limitée hors des grands pôles.

Entre excédent d'offre et pénuries, les tensions logistiques régionales restent fortes en 2024



L'arc Atlantique, un pôle en structuration mais fragilisé par le recul de la demande

Entre 2019 et 2024, la demande sur les marchés logistiques de l'arc Atlantique a chuté de 55,6 %, passant de 698 200 m² à 310 000 m², une baisse plus prononcée que la moyenne nationale (-24,6 %), illustrant la fragilité de cette zone.



Evolution de la demande placée en sur les régions de l'arc atlantique

En milliers de m ²	2019	2024	2019 /2024
Bretagne	84	50	-48,1%
Pays de la Loire	255	120	-52,9%
Occitanie	198	60	-50,5%
Nouvelle Aquitaine	162	80	-69,7%
Arc Atlantique	698,2	310	-55,6%

Tableau selon données Bnp Paribas Real Estate, demande placée sur les entrepôts de plus de 5 000m²

La Nouvelle-Aquitaine (80 000 m² placés en 2024) subit la baisse la plus marquée (-69,7 % sur six ans), et l'absence d'offre disponible en entrepôts freine toute perspective de rebond. Les Pays de la Loire (120 000 m²) enregistrent un recul significatif (-52,9 %), mais demeure le marché clé en volume de l'Ouest. La Bretagne et l'Occitanie ne sont pas épargnées (baisses respectives de -48,1 % et -50,5 %).

Ainsi, malgré ses atouts (proximité des ports atlantiques et des grands bassins de consommation), l'arc Atlantique voit sa dynamique freinée par un recul de la demande plus marqué qu'ailleurs et par des tensions sur l'offre, qui limitent la capacité d'absorption du marché.

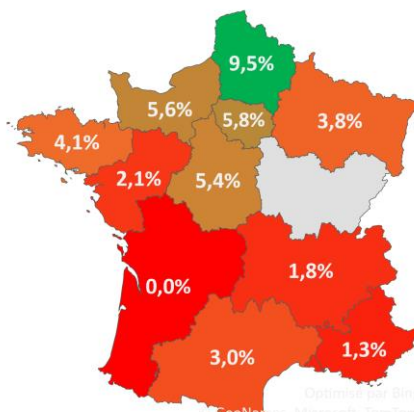
Taux de vacance 2024 : des disparités régionales révélatrices des tensions sur l'offre

L'évolution de la demande placée en 2024 se traduit par des disparités marquées dans les taux de vacance² selon les régions. La moyenne nationale s'élève à 4,7 %, (+0,9 point sur un an) tout en restant sous le seuil critique de 5 %, témoignant d'un marché logistique toujours tendu.



Taux de vacance moyen des entrepôts en 2024

Selon données Bnp Paribas Real Estate, entrepôts > 5 000m²



La Nouvelle-Aquitaine enregistre ainsi un taux de vacance nul, tandis que la Bretagne et les Pays de la Loire disposent de stocks très limités, limitant la capacité du marché à absorber la demande et à envisager un rebond.

À l'inverse, les régions du Nord connaissent des situations plus favorables, avec les Hauts-de-France, premier marché en volume en 2024, affichant un taux de vacance satisfaisant (9,5 %) garantissant une disponibilité suffisante.

Entre ces extrêmes, des régions dynamiques comme le Centre-Val de Loire (5,4 %) et l'Île-de-France (5,8 %) restent dans une zone qualifiée d'insatisfaisante, où l'offre demeure sous pression malgré une demande élevée.

² Part de biens vacants disponibles à la vente ou à la location sur le segment logistique en 2024 sur les entrepôts > 5 000m²

Loyers logistiques : des tensions persistantes malgré un ralentissement de la demande

Les loyers logistiques évoluent directement en fonction de la demande et de la disponibilité d'entrepôts neufs. En 2024, l'Île-de-France (Paris) demeure le marché le plus cher (84 €/m²), malgré un recul de la demande, signe d'une pression structurelle persistante sur l'offre.

Les Hauts-de-France

Région française la plus attractive sur les loyers logistiques en 2024



Région Hauts-de-France

Les autres régions de la dorsale logistique historique enregistrent également des loyers élevés, atteignant 65 €/m² en Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon) et en PACA (Marseille) en 2024. **Les Hauts-de-France (Lille) font figure d'exception, avec un loyer prime plus abordable de 52,5 €/m² renforçant l'attractivité de la région. Cette compétitivité tarifaire contribue à son statut de leader national en surfaces placées en 2024.**

Hors dorsale, le Centre-Val de Loire, autrefois région la plus abordable connaît désormais une forte tension : avec 460 000 m² placés pour seulement 330 000 m² disponibles en 2024, les loyers ont fortement progressé (55,5 €/m² en 2024 contre 47,3 €/m² en 2022) et pourraient continuer à augmenter si la demande se maintient.

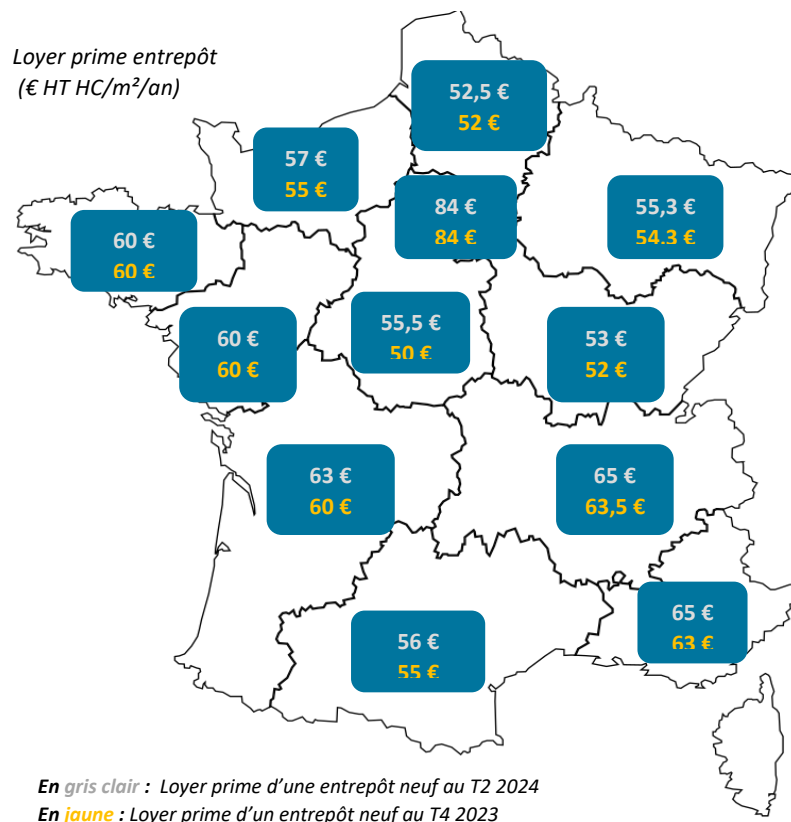
Sur l'arc Atlantique, les loyers se situent autour de 60 €/m² en 2024. Ces marchés sont en hausse, particulièrement en Bretagne et dans les Pays de la Loire (+20 % depuis 2022), illustrant la pression sur l'offre malgré un recul général de la demande placée.

De manière générale, la hausse des loyers tend désormais à se stabiliser en 2024, à l'exception de quelques régions comme la Nouvelle-Aquitaine où les prix poursuivent une progression modérée. Avec une offre disponible nulle depuis un an et un taux de vacance nul, la région illustre de façon frappante la rareté extrême qui touche encore certains marchés.



Evolution des loyers logistiques des entrepôts neufs en France

Carte selon données CBRE, entrepôts > 5 000m² (€ HT HC/m²/an)



Malgré un recul global de la demande, les loyers logistiques restent élevés et la rareté d'offre persiste dans plusieurs régions



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

**Dynamique de
l'emploi et du
tissu économique
dans les
territoires**
Données 2024



Emploi et entreprises logistiques : entre essor et fragilités

L'emploi logistique en 2024 : concentration, croissance et disparités régionales



En 2024, l'emploi salarié privé dans les entreprises spécialisées dans transport de marchandises et d'entreposage³ s'élève à 791 062 personnes en France (hors Mayotte). À elle seule, l'Île-de-France concentre plus de 20 % de ces effectifs, (plus de 160 000 salariés) confirmant son rôle central dans l'économie logistique nationale.

Sur cinq ans (2019-2024), l'emploi logistique progresse de **11,1 %** au niveau national (**+0,7 %** sur un an). Certaines régions se distinguent par une croissance plus soutenue : l'Île-de-France enregistre une hausse de l'emploi logistique de **15,6 %** depuis 2019 et consolide sa position de premier bassin logistique du pays.



1 774 387 salariés dans la logistique en France en 2024

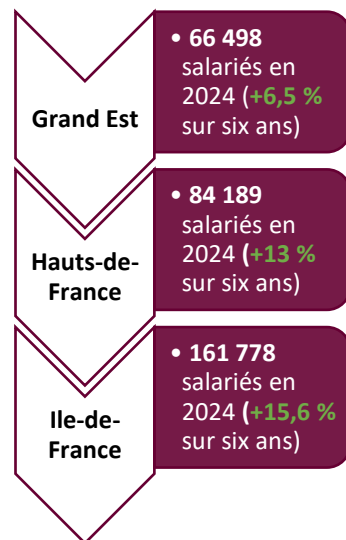
(Emploi salariés en fin d'année compte propre et autrui, hors particuliers employeurs, uniquement emploi ordinaire, postes annexes non compris)

Le Centre-Val de Loire affiche l'une des plus fortes hausses de l'emploi logistique en France, (+14,2 % depuis 2019). Parallèlement, son marché immobilier logistique connaît un net essor : la demande placée en entrepôts a grimpé de **19,8 %** sur la période. Située à un carrefour stratégique des principaux axes autoroutiers et aux portes de l'Île-de-France, la région bénéficie d'une attractivité renforcée.

Les Hauts-de-France confirme leur vitalité logistique : l'emploi progresse de **13 %** depuis 2019 et la région enregistre en 2024 la plus forte demande placée d'entrepôts en France, consolidant son statut de pôle logistique majeur.

À l'inverse, les régions de l'arc Atlantique affichent, sur les cinq dernières années, des croissances de l'emploi logistique inférieures à la moyenne nationale : Bretagne (**+7,8 %**), Pays de la Loire (**+6,9 %**) et Occitanie (**+3,5 %**). Ce dynamisme plus modéré s'accompagne d'un net recul du marché de l'immobilier logistique, marqué par une baisse de **55,6 %** de la demande placée sur les régions composant l'arc Atlantique entre 2019 et 2024.

Les 3 régions où l'emploi logistique en compte d'autrui est le plus dynamique sur 6 ans [2019-2024]



Selon données Urssaf, emploi logistique mesuré sur 16 codes APE de la logistique uniquement emploi en compte d'autrui hors emploi compte propre et intérim

Entre essor des créations et hausse des défaillances des entreprises de la logistique

La logistique continue de connaître une forte croissance : les créations d'établissements logistiques ont atteint 76 468 en 2024, (**+21,4 %** sur un an) et un niveau plus de trois fois supérieur aux créations de 2019.



Mesure selon données SIRENE

Cette dynamique est largement portée par les activités de poste et de courrier, qui concentrent plus des trois quarts des créations (près de 61 000). L'essor du e-commerce et du micro-entrepreneuriat alimente cette progression, faisant de la livraison et de la distribution le moteur principal du renouvellement du tissu entrepreneurial logistique.

L'Île-de-France domine avec 28 733 créations en 2024 (soit 37% du total national) loin devant la région Auvergne-Rhône-Alpes (7 848) et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (6 566).

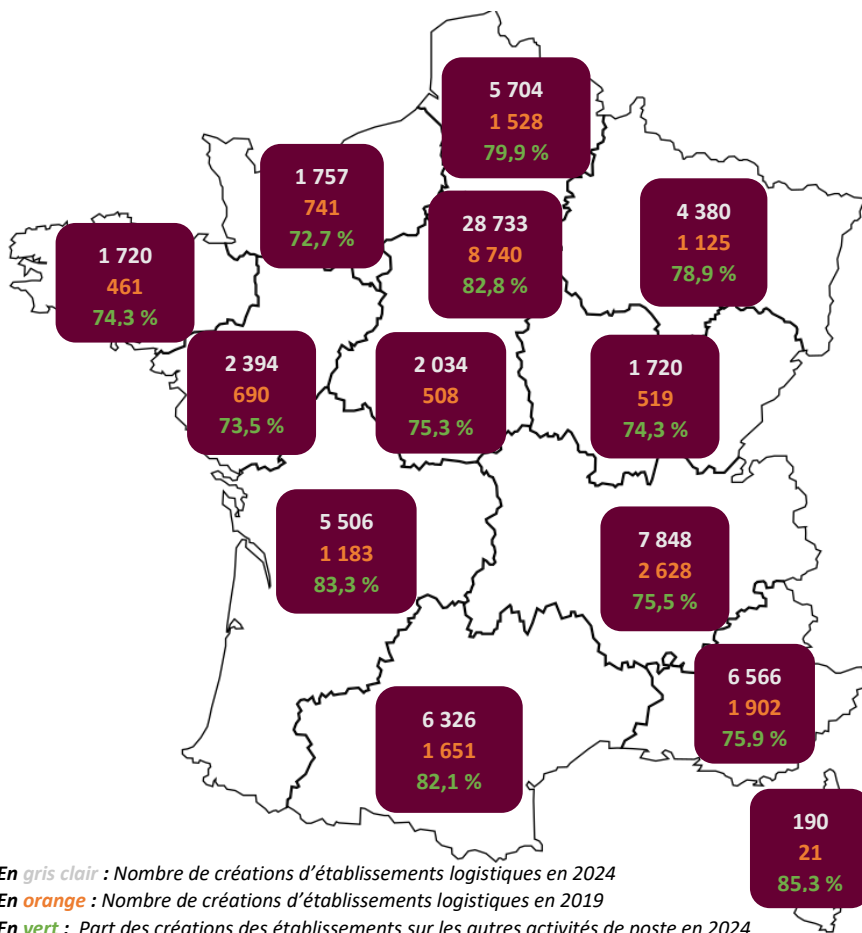
³ Données URSSAF&AMELI, agrégation de l'emploi salarié sur 16 codes APE (4920Z ; 4941A ; 4941B ; 4941C ; 5020Z ; 5040Z ; 5121Z ; 5210A ; 5210B ; 5211Z ; 5222Z ; 5224A ; 5224B ; 5229A ; 5229B ; 5320Z) de la logistique uniquement compte d'autrui et hors intérim)



Démographie des établissements logistiques en France

Carte selon données SIRENE sur 16 codes APE de la logistique

(4920Z ; 4941A ; 4941B ; 4941C ; 5020Z ; 5040Z ; 5121Z ; 5210A ; 5210B ; 5221Z ; 5222Z ; 5224A ; 5224B ; 5229A ; 5229B ; 5320Z)



En gris clair : Nombre de créations d'établissements logistiques en 2024

En orange : Nombre de créations d'établissements logistiques en 2019

En vert : Part des créations des établissements sur les autres activités de poste en 2024

Évolution des ratios de créations par fermeture d'établissements dans le fret et l'entreposage

Selon données SIRENE	Ratio 2023	Ratio 2024
AURA	4,9	3,7
Bourgogne FC	4,6	3,5
Bretagne	5,1	4,8
Centre-Val de Loire	6,0	5,1
Grand Est	6,3	4,6
Hauts-de-France	5,1	4,4
Île-de-France	7,7	5,5
Normandie	7,3	4,1
Nouvelle Aquitaine	6,1	3,9
Occitanie	4,9	3,5
Pays de la Loire	6,0	3,6
PACA	5,7	5,2

Si les créations d'établissements logistiques sont dynamiques, elles s'accompagnent d'une hausse marquée des fermetures. Cela se traduit par une baisse généralisée du ratio créations/fermetures dans toutes les grandes régions entre 2023 et 2024.

En IDF ce ratio diminue de 7,7 en 2023 à 5,5 en 2024, traduisant une hausse plus rapide des fermetures comparée aux créations. Ce phénomène reflète une rotation accrue des entreprises sur le marché même dans les régions où le ratio reste plus favorable, comme en Bretagne (5,1 à 4,8) ou en PACA (5,7 à 5,2), l'érosion est visible.

La fragilité est particulièrement prononcée dans le TRM, où, en 2024, 1 959 entreprises ont subi une défaillance (procédure de sauvegarde, redressement ou liquidation judiciaire). Depuis 2019, les défaillances dans l'activité de TRM ont augmenté de 62%, un rythme nettement supérieur au rythme de défaillance de l'ensemble des activités en France sur la même période (+30%). Ainsi, entre 2019 et 2024, Toutes les régions métropolitaines connaissent une progression des défaillances dans le TRM supérieure à celle observée toutes activités confondues en France.

Ainsi, malgré un renouvellement rapide du tissu entrepreneurial, la pérennité des entreprises logistiques s'avère de plus en plus difficile à assurer.

1 959
défaillances dans
le TRM en 2024

+30 % sur un an
+ 62 % sur 5 ans



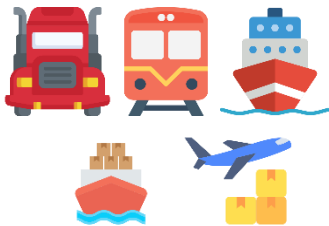
Données Altares



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Dynamique du transport de marchandises dans les territoires

Données 2024 et 2023⁴



⁴ Dernières données disponibles à l'échelle des régions 2023 pour le fret ferroviaire

Dynamique du fret fluvial dans les régions

Un recul durable des flux fluviaux en France



Entre 2019 et 2024, l'activité de fret fluvial connaît un recul marqué, tant à destination qu'en provenance des régions françaises.

L'Île-de-France, premier bassin de réception, voit ses volumes réceptionnés par voie fluviale passer de 14 à 9,2 millions de tonnes entre 2019 et 2024 (-34,2 % sur la période), représentant 28,5 % du fret fluvial reçu par les régions françaises en 2024.

En 2024, le Grand Est reste la principale région de départ en volume, malgré une baisse de ses expéditions en volume (-27,3 % depuis 2019) représentant 31,7 % du total national en 2024. Elle se distingue par une certaine résilience, avec une baisse de ses réceptions limitée à 9 % alors que les volumes s'effondrent dans la plupart des autres régions.

Sur un an la tendance reste majoritairement baissière. L'Île-de-France poursuit sa contraction (-4,8 % à destination, -10,3 % à l'origine), tandis que le Grand Est et la région PACA se distinguent comme les seules régions à progresser, respectivement sur les volumes reçus (+1,4% et +2,8 %) et expédiés (+1,3 % et +17,7 %).

Ces évolutions confirment la fragilisation structurelle du fret fluvial avec des bassins perdant progressivement des volumes.

Volume de fret fluvial expédié par région d'origine

Mt tonnes	2019	2024	2019/2024
AURA	2,5	1,7	-31,3 %
Bourgogne	1,5	0,5	-64,6 %
Grand Est	14,1	10,2	-27,3 %
Hauts-de-France	7,7	6,7	-12,7 %
IDF	12,5	9,4	-24,6 %
Normandie	6,1	4,2	-31,2 %
PACA	2,3	1,7	-25,9 %

Volume de fret fluvial reçu par région de destination

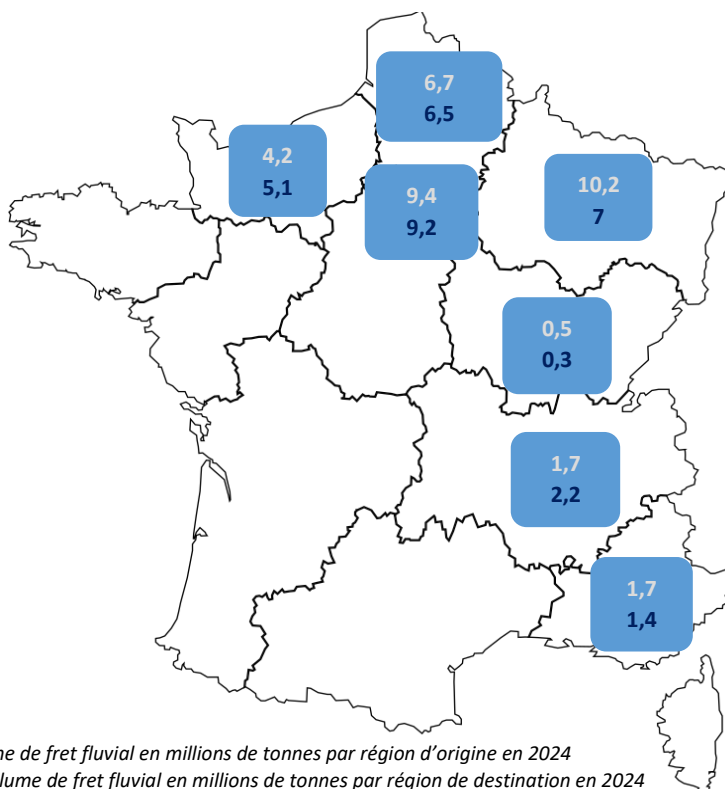
Mt tonnes	2019	2024	2019/2024
AURA	3,2	2,2	-31,3 %
Bourgogne	0,6	0,3	-50,6 %
Grand Est	7,7	7,0	-9 %
Hauts-de-France	6,9	6,5	-5,8 %
IDF	14	9,2	-34,2 %
Normandie	6,6	5,1	-22,6 %
PACA	2,1	1,4	-30,9 %

Données selon SDES, ensemble du trafic de fret fluvial



Trafic de fret fluvial par région d'origine et de destination en 2024

Carte selon données SDES, ensemble du volume de fret fluvial en millions de tonnes par région d'origine et de destination



En gris clair : volume de fret fluvial en millions de tonnes par région d'origine en 2024

En bleu foncé : volume de fret fluvial en millions de tonnes par région de destination en 2024

Dynamique du fret ferroviaire dans les régions

Un repli structurel du fret ferroviaire, en écho au fluvial



En 2023⁵, le rail poursuit son recul dans la plupart des grands bassins en France. Les volumes restent concentrés dans le Grand Est (14,4 Mt expédiées, 12,5 Mt reçues) et les Hauts-de-France (12,5 Mt expédiées, 9,9 Mt reçues), confirmant leur rôle central.

La région AURA, bien que demeurant un nœud majeur, subit un fort repli avec une baisse de **18 %** des expéditions et de **8 %** des réceptions par rapport à 2019.

Depuis 2019, la tendance reflète une érosion structurelle du rail. L'IDF enregistre la baisse la plus marquée, avec un effondrement des flux expédiés de **-44 %** et des flux reçus de **-15 %** entre 2019 et 2023. À l'inverse, l'Occitanie (+63 % à l'origine et +24 % à destination) et les Pays de la Loire (+17 % et +54 %) constituent des exceptions à cette tendance sur la même période.

Le Grand Est apparaît plus résilient : ses expéditions ferroviaires progressent légèrement (+3 % depuis 2019), et ses réceptions ne reculent que de 9 % sur la même période. **Cette solidité, également observée dans le fluvial confirme son rôle de pilier dans le fret massifié.**

Dans l'ensemble, la dynamique des modes massifiés en France reste orientée à la baisse : rail et fluvial enregistrent une contraction généralisée des volumes.

Volume de fret ferroviaire expédié par région d'origine

Mt tonnes	2019	2023	2019/2023
AURA	6,4	5,3	-18%
Bourgogne	3,9	2,9	-26%
Bretagne	0,2	5	-
Centre	5	3,2	-
Grand Est	14,0	14,4	+3%
HDF	14,9	12,5	-16%
IDF	4,5	2,5	-44%
Normandie	2,1	2,1	-0,3 %
Nouvelle Aquitaine	4,6	3,8	-18%
Occitanie	2,8	4,5	+63%
Pays de la Loire	1,1	1,2	+17%
PACA	9,0	7,7	-14%

Volume de fret ferroviaire reçu par région de destination

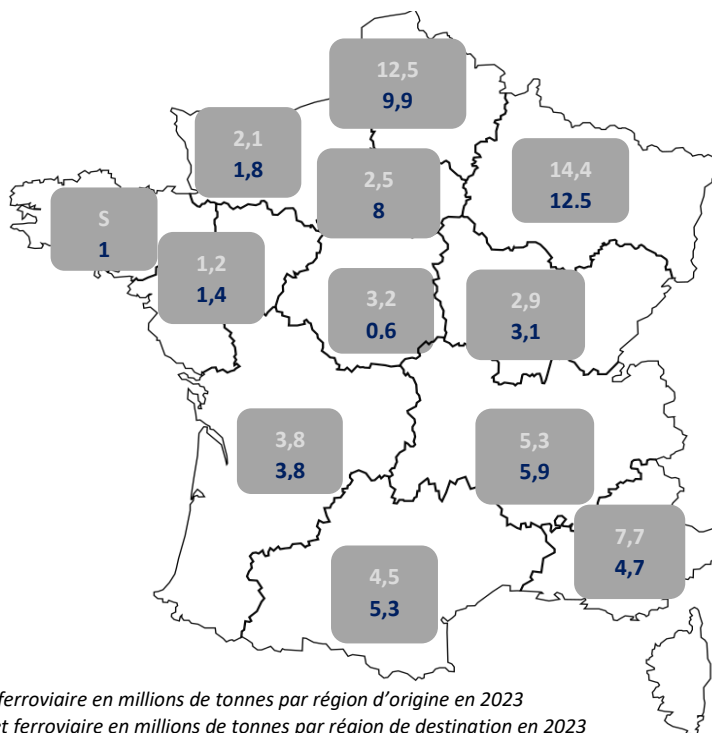
Mt tonnes	2019	2023	2019/2023
AURA	6,4	5,9	-8%
Bourgogne	3,7	3,1	-15%
Bretagne	0,3	1,0	+200%
Centre	0,6	0,6	-4%
Grand Est	13,7	12,5	-9%
HDF	10,7	9,9	-8%
IDF	9,4	8,0	-15%
Normandie	2,1	1,8	-12%
Nouvelle Aquitaine	4,8	3,8	-21%
Occitanie	4,3	5,3	+24%
Pays de la Loire	0,9	1,4	+54%
PACA	5,9	4,7	-20%

Données selon SDES, ensemble du trafic ferroviaire



Trafic de fret ferroviaire par région d'origine et de destination en 2023

Carte selon données SDES, ensemble du volume de fret ferroviaire en millions de tonnes par région d'origine et de destination – S : secret statistique



En gris clair : volume de fret ferroviaire en millions de tonnes par région d'origine en 2023

En bleu foncé : volume de fret ferroviaire en millions de tonnes par région de destination en 2023

⁵ Dernières données disponibles pour le rail à l'échelle régionale (n-2)

Dynamique du fret routier dans les régions

Fret routier : stabilité nationale, dynamiques régionales divergentes



En 2024, le fret routier évolue de façon contrastée. Les volumes les plus importants se concentrent dans les régions AURA (208 Mt chargées et 213 Mt déchargées), Grand Est (190 Mt chargées et 189 Mt déchargées) et Hauts-de-France (plus de 200 Mt dans les deux sens).

Depuis 2019, le fret routier connaît une érosion générale. Les grands pôles économiques tels que l'IDF, l'AURA et la PACA enregistrent des contractions marquées, tant à l'origine qu'à destination des flux.

À l'opposé, le Grand Est apparaît résilient : ses volumes chargés et déchargés progressent (+7,9 % depuis 2019). Cette résilience, déjà observée sur le rail et le fluvial, confirme la capacité de la région à maintenir ses échanges dans un contexte général de contraction.

Sur un an (2023-2024), les évolutions du fret routier restent contrastées dans un contexte national stable (totaux chargés et déchargés en légère hausse, +0,5%). Certaines régions affichent une reprise marquée, notamment les HDF (+10,4% à l'origine ; +9,7% à destination) et l'Occitanie (+5,2% ; +4,5%) ; pour les HDF, cette hausse atténuée fortement le recul observé depuis 2019. En Occitanie, la hausse s'inscrit dans une trajectoire favorable : l'activité progresse (+4,6% à l'origine ; +4,0% à destination depuis 2019). À l'inverse, les reculs les plus marqués sur un an concernent l'IDF (-8,6% à l'origine ; -9,5% à destination), prolongeant une contraction structurelle depuis 2019 (-19,0% ; -20,5%).

Volume de fret routier par région d'origine

Mt tonnes	2019	2024	2019/2024
AURA	229,6	208,1	-9,4%
Bourgogne	92,4	85,5	-7,5%
Bretagne	117,5	98	-16,6%
Centre	78,0	75,5	-3,2%
Corse	6,2	5,1	-17,7%
Grand Est	176,4	190,3	+7,9%
HDF	209,1	203,8	-2,5%
IDF	164,8	133,5	-19,0%
Normandie	109,3	104,5	-4,4%
Nouvelle Aquitaine	171,5	171,5	Stable
Occitanie	131,5	137,5	+4,6%
Pays de la Loire	129,3	122,8	-5,0%
PACA	112,7	102,1	-9,4%

Volume de fret routier par région de destination

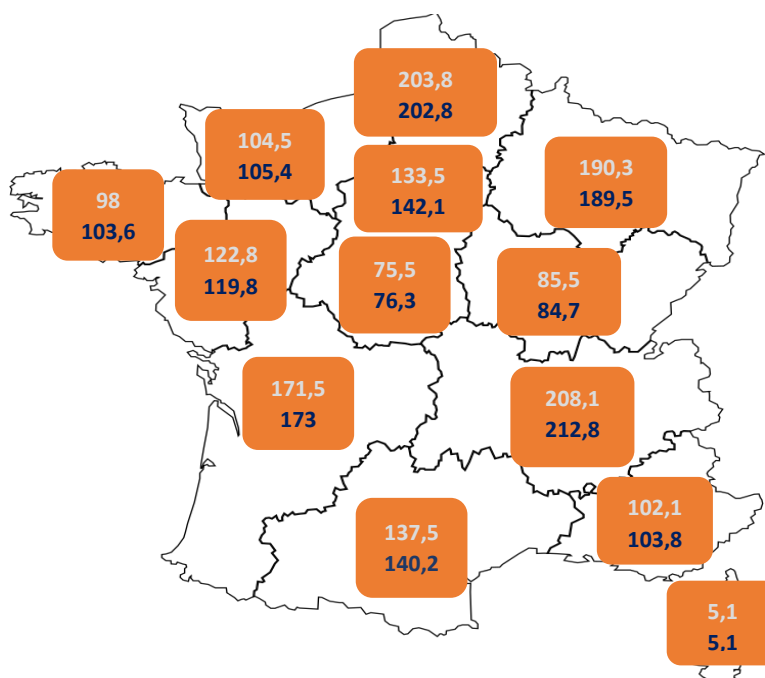
Mt tonnes	2019	2024	2019/2024
AURA	231,2	212,8	-8,0%
Bourgogne	92,2	84,7	-8,1%
Bretagne	122,1	103,6	-15,2%
Centre	76,0	76,3	+0,4%
Corse	6,4	5,1	-20,3%
Grand Est	175,6	189,5	+7,9%
HDF	207,9	202,8	-2,5%
IDF	178,7	142,1	-20,5%
Normandie	108,8	105,4	-3,1%
Nouvelle Aquitaine	173,5	173	-0,3%
Occitanie	134,8	140,2	+4,0%
Pays de la Loire	128,6	119,8	-6,8%
PACA	114,5	103,8	-9,3%

Données selon SDES, ensemble du volume de fret routier (national + international)



Trafic de fret routier par région d'origine et de destination en 2024

Carte selon données SDES, ensemble du fret routier en millions de tonnes par région d'origine et de destination transport national + international



En gris clair : volume de fret routier en millions de tonnes par région d'origine en 2024

En bleu foncé : volume de fret routier en millions de tonnes par région de destination en 2024

Dynamique du fret maritime dans les régions

Concentration du trafic conteneurisé autour des hubs



En 2024, le trafic conteneurisé en France est fortement concentré autour de quelques grands ports. La Normandie, portée par HAROPA, consolide sa place de premier pôle portuaire français avec 3,1 millions d'EVP⁶ (+9,8 % depuis 2019), soit 44,3 % du total national en 2024.

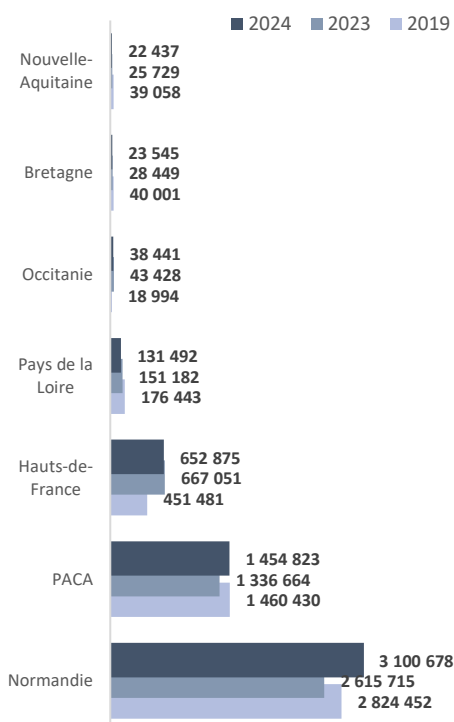
La région PACA voit son trafic de conteneurs rester stable à travers le port de Marseille, (+8,8 % sur un an ; -0,4 % depuis 2019) renforçant sa position comme hub méditerranéen.

Portée par le port de Dunkerque, la région Hauts-de-France enregistre la plus forte hausse sur six ans avec +44,6 % d'EVP traités, malgré un recul du volume sur un an (-2,1 %).

À l'inverse, certaines régions connaissent un repli de leur trafic conteneurisé. En Bretagne, le port de Brest enregistre une baisse du trafic d'EVP de -41,1 % depuis 2019 et de -17,2 % sur un an. La Nouvelle-Aquitaine, subit un recul similaire (-42,6 % sur six ans et -12,8 % sur un an). Les Pays de la Loire, avec le port de Nantes-Saint-Nazaire, affichent également un repli, (-25,5 % sur six ans et -13 % sur un an).

Ces tendances traduisent un repli structurel de la façade Atlantique où les ports secondaires perdent des parts de marché au profit des hubs majeurs lesquels concentrent désormais l'essentiel du trafic conteneurisé français.

Volume de conteneurs traités dans les ports des régions en EVP (entrants et sortants)

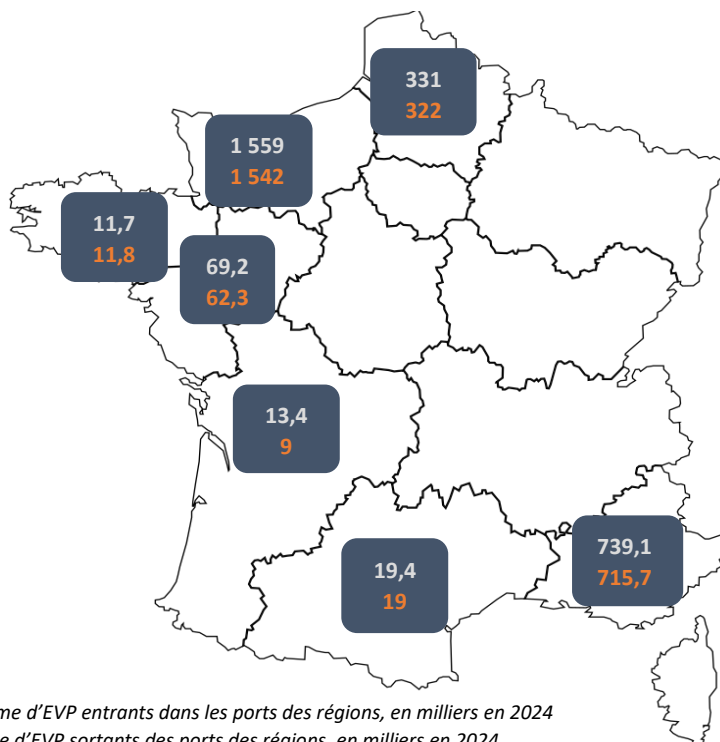


Graphique selon données SDES : volume total d'EVP entrants et sortants des ports



Trafic maritime conteneurisé en 2024

Carte selon données SDES, volume de conteneurs entrants/sortants des ports des régions en milliers d'EVP



En gris clair : volume d'EVP entrants dans les ports des régions, en milliers en 2024
En orange : volume d'EVP sortants des ports des régions, en milliers en 2024

⁶ Équivalent vingt pieds

Dynamique du fret aérien dans les régions

Redressement du fret aérien et concentration des volumes

Les chiffres de 2024 révèlent une nette reprise du fret aérien en France, avec un volume total transporté de 2,25 millions de tonnes, en hausse de **3,1%** sur un an mais encore inférieur de **4,2%** au niveau d'avant crise de 2019.

L'activité reste fortement concentrée sur quelques grandes régions. L'Île-de-France domine largement avec 1,9 million de tonnes, (+**3,3%** sur un an et **-3,6%** depuis 2019). La région PACA se distingue également, portée par ses plateformes aéroportuaires, avec 75 617 tonnes (+**14,4%** sur un an, **+3,5%** sur six ans). L'AURA suit avec 57 392 tonnes (+**9,0%** sur un an, **-3,7%** depuis 2019).

En Occitanie, le fret aérien s'est fortement effondré, passant de 70 630 tonnes en 2019 à 33 382 tonnes en 2024 (**-52,7%** sur la période). Après plusieurs années de contraction, la région enregistre néanmoins un redressement en 2024, avec une hausse de **9,4%** sur un an).

Le fret camionné, qui complète l'acheminement des marchandises entre les plateformes aéroportuaires et les destinations finales, atteint 87 601 tonnes en France métropolitaine en 2024 (+**1%** sur un an ; **+0,4%** sur six ans).

Il est largement concentré dans le Grand Est (près de 81 % du total national en 2024). Cette position s'explique par le rôle stratégique de la région en tant que hub frontalier, favorisant le transit multimodal entre fret aérien et routier.



Paris CDG

2^{ème} aéroport de fret en Europe (2024)

18^{ème} aéroport de fret au monde (2024)

Données selon Airports' Council International (ACI), autorités aéroportuaires

Evolution du volume de fret camionné dans les régions françaises

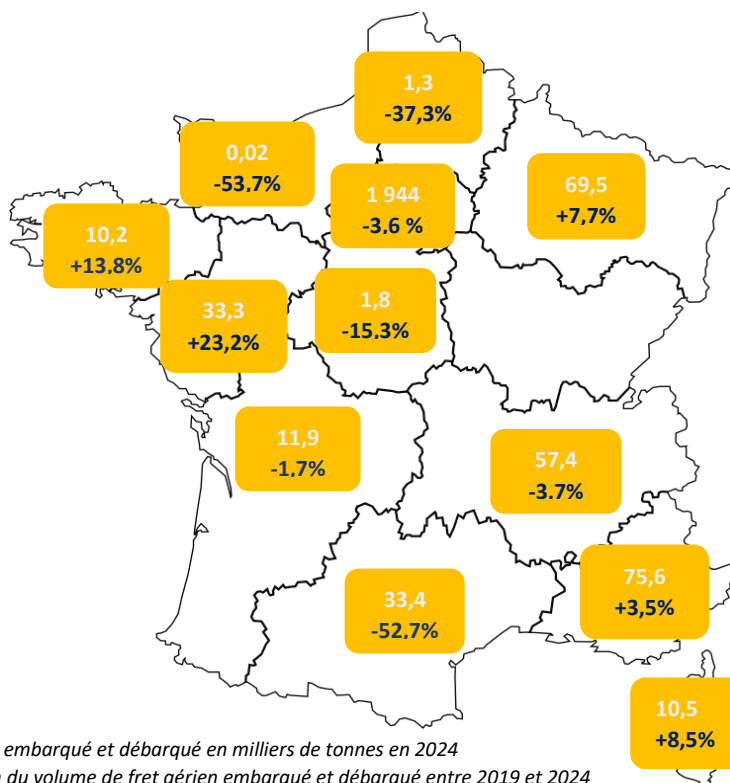
En tonnes	2019	2024	2019/2024
Grand Est	63 708	71 341	+12 %
Nouvelle aquitaine	12 374	8 859	-28,8 %
PACA	7 414	6 277	-15,3 %
Bretagne	3 773	1 124	-70,2 %

Tableau selon données UAF, volume de fret camionné embarqué et débarqué



Trafic de fret aérien en 2024

Carte selon données UAF, volume de fret avionné embarqué et débarqué en milliers de tonnes



En gris clair : Fret aérien embarqué et débarqué en milliers de tonnes en 2024

En bleu foncé : Evolution du volume de fret aérien embarqué et débarqué entre 2019 et 2024 (% de tonnes)

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