

ÉDITION 2025 - DONNÉES 2024

TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier des politiques
publiques

 **Université
Gustave Eiffel**


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

**Direction générale des
infrastructures, des
transports et des mobilités**

Sommaire

TRANSPORT ROUTIER DE FRET : DES EMISSIONS EN BAISSSE MAIS ENCORE DOMINANTES.....	3
Émissions du TRM : vers le niveau de 1990, mais encore loin de l'objectif 2050.....	3
Transport routier : la France moins émettrice que ses voisins	3
DOUBLER LA PART MODALE DU RAIL : UN OBJECTIF ENCORE LOINTAIN.....	4
Plusieurs obstacles freinent le maintien et le développement du rail.....	4
Des points critiques identifiés	4
REPORT MODAL : DES ATOUTS FLUVIAUX A CONSOLIDER.....	5
Redressement limité du fret fluvial, freinés par les céréales et matériaux	5
Report modal : la qualité de service, force du fret fluvial.....	5
Qualité reconnue, mais innovation absente : les limites au développement du fluvial.....	5
POSITIONNEMENT DE LA FRANCE : UN POIDS FORT MAIS UNE CROISSANCE MODESTE	6
Classement TRM européen : la France 4 ^{ème} loin derrière la Pologne et distancée par l'Espagne.....	6
Fret fluvial et ferroviaire : la France recule, l'Europe ralentit.....	6
PERFORMANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT DE FRET ET DE L'ENTREPOSAGE FRANÇAIS	7
Un transport de marchandises français solide, mais sous pression face à l'essor italien.....	7
La France prend la tête du marché européen de l'entreposage.....	7
ARTIFICIALISATION : PROGRES SUR LE FONCIER, TRAJECTOIRE ZAN A RENFORCER.....	8
Artificialisation des sols : la France atteint un plus bas historique en 2023	8
Artificialisation des sols : le rôle modeste mais non négligeable du secteur logistique	8
ZAN et foncier : les entrepôts montrent la voie d'un usage raisonné des sols.....	9

TRANSPORT ROUTIER DE FRET : DES EMISSIONS EN BAISSSE MAIS ENCORE DOMINANTES



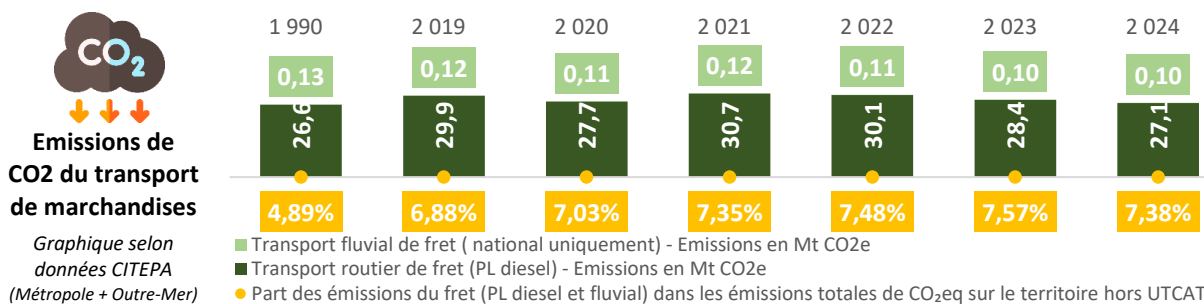
Émissions du TRM : vers le niveau de 1990, mais encore loin de l'objectif 2050

La France s'est engagée à réduire les émissions issues des transports afin d'atteindre une décarbonation complète du secteur d'ici 2050¹.

En 2024, le TRM continue de peser fortement avec des poids lourds (PL) diesel² représentant **23,1% des émissions de gaz à effet de serre (GES eqCO₂)** du secteur des transports et 7,4% des émissions nationales hors UTCATF³. En 2024, les émissions du TRM s'élèvent à 27,1 millions de tonnes de CO₂e, (-4,3 % sur un an ; -9,1 % par rapport à 2019) s'approchant en volume des émissions de 1990. Cette évolution traduit un découplage : entre 1990 et 2024, les émissions des PL marchandises en France n'ont augmenté que de **2,1 %** quand leur circulation progressait de **13,4 %**.

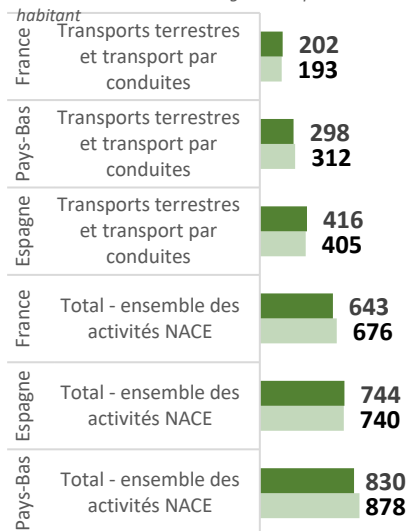
Cette décorrélation résulte de plusieurs facteurs, parmi lesquels :

- L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc (69,5 % des PL en circulation étaient conformes à la norme Euro 6 fin 2024, contre 46,6 % en 2019)⁴ et une réduction des émissions (146,7 gCO₂e/t.km en 1990 à 91,5 gCO₂e/t.km en 2024⁵) pour les PL en France.
- La baisse de consommation d'énergie des PL (français et étranger) dite de traction sur le territoire français (-6,3 % en TWh entre 2019 et 2024)⁶.



Emissions du transport routier dans les activités

Selon données Eurostat en kg de CO₂ par habitant



Transport routier : la France moins émettrice que ses voisins

En 2023, les émissions moyennes de CO₂ par habitant liées au transport routier, toutes activités économiques confondues (industrie, commerce, services, etc.)⁷, s'élèvent à 643 kg en France, contre 744 kg en Espagne et 830 kg aux Pays-Bas.

Pour l'activité de transport terrestre, (cad les émissions générées par la circulation des véhicules routiers dans l'activité), la France enregistre en 2023 202 kg par habitant, un niveau inférieur à l'Espagne (416 kg) et aux Pays-Bas (298 kg). Les émissions attribuables au transport routier dans l'activité d'entrepôt sont également inférieures avec 10,4 kg par habitant en France (contre 15,7 kg en Espagne ; 18,2 kg aux Pays-Bas.)

Ainsi, le TRM en France réduit progressivement ses émissions, grâce à l'efficacité accrue du parc. Malgré ce recul et une intensité carbone améliorée, le TRM reste un poste majeur d'émissions. Le rythme actuel ne suffit pas pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050.

¹ Selon Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

² Selon données CITEPA. Emissions uniquement des PL diesels en France (98,2 % du parc de PL français est diésélisé en 2022)

³ Calcul selon données CIPETA, hors UTCATF (Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie)

⁴ Selon Ministère de la Transition écologique « Les recherches liées aux normes Euro ont encouragé le développement de technologies moteur permettant de réduire la consommation moyenne de carburant des véhicules ». et Transportinfo, « selon les marques, le passage à la norme Euro 6-d permet de réduire jusqu'à 8 % la consommation de diesel ».

⁵ Mesure des émissions en gCO₂e/t.km des PL marchandises en France (pavillon français et étranger) selon données CITEPA et SDES

⁶ Selon données SDES. Bilan annuel des transports en 2024

⁷ Ensemble des émissions de CO₂ générées par le transport routier sur l'ensemble des activités sur le territoire français

DOUBLER LA PART MODALE DU RAIL : UN OBJECTIF ENCORE LOINTAIN

Rebond du rail en 2024, mais des objectifs encore lointains

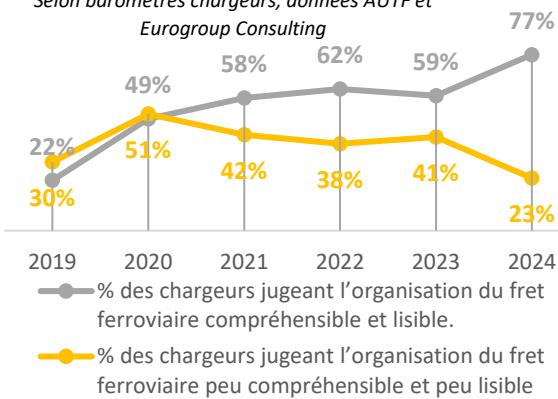


La stratégie nationale pour le fret ferroviaire demeure un pilier central des efforts de la France pour promouvoir un transport durable et réduire son empreinte carbone. **L'objectif est de doubler la part modale du rail (de 9 à 18 % d'ici 2030) puis atteindre 25 % à l'horizon 2050.**⁸

Après un repli de l'activité à 29,4 milliards de t.km en 2023 (-16,7 %), le fret ferroviaire français rebondit en 2024 en atteignant 32,2 milliards de t.km (+9,7 % sur un an)⁹. Cette évolution traduit une reprise encore fragile, le niveau de l'activité demeurant inférieur de 5 % à celui de 2019.

Malgré le rebond observé en 2024, l'activité reste en deçà du niveau de 2022, année où le rail avait atteint une part modale de 10,5 % (9 % de part modale en 2024 pour le rail). **L'objectif fixé à 18 % pour 2030 apparaît donc encore lointain** et nécessitera des efforts soutenus pour remettre le secteur sur la trajectoire.

Selon baromètres chargeurs, données AUTF et Eurogroup Consulting



Plusieurs obstacles freinent le maintien et le développement du rail

En 2024, le système est jugé compréhensible par une large majorité de chargeurs, et un nombre record d'entre eux le considèrent lisible.

Toutefois, cette lisibilité ne se traduit pas par une réelle satisfaction, car l'offre reste jugée insuffisamment adaptée aux besoins : seuls 6 % des chargeurs estiment que le transport ferroviaire conventionnel répond pleinement à leurs attentes, et ce taux chute à 3 % pour le transport combiné.



En 2024, le fret ferroviaire obtient une note de 3,1/6 pour la qualité globale de service selon les chargeurs, derrière le routier (3,54) et le fluvial (4,38)

La qualité des services du fret ferroviaire est également perçue comme en dégradation par près de 30 % des chargeurs pour le conventionnel et 20 % pour le combiné rail/route. À l'inverse, les modes fluvial et routier bénéficient d'une image plus stable, avec seulement 0 % et 3 % de chargeurs signalant une dégradation du service. **Ce constat traduit une perception plus critique du fret ferroviaire, confronté à des défis en termes de qualité et d'adaptabilité.**

Des points critiques identifiés



Le niveau moyen de satisfaction des chargeurs, évalué sur neuf critères spécifiques¹⁰, est quant à lui faible, avec une note moyenne de 2,9 sur 6. Les points les plus critiques concernent la compétitivité des coûts (2,62), la capacité d'innovation (2,62), la traçabilité (2,59), la gestion des aléas (2,56) et surtout la réactivité, qui reçoit la note la plus basse (2,21).

Ces résultats soulignent des marges d'amélioration qui freinent l'attractivité du rail et par conséquent les objectifs de report modal.



2,9/6 : Niveau de satisfaction moyen des chargeurs sur le mode ferroviaire

Selon données des baromètres chargeurs AUTF et Eurogroup Consulting

⁸ Selon Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, Ministère chargé des transports

⁹ Selon données ART, Statistiques relatives au secteur du transports ferroviaire de marchandises sur le réseau ferré national

¹⁰ Selon données AUTF et Eurogroup Consulting. Voir baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire et combiné 2025

REPORT MODAL : DES ATOUTS FLUVIAUX A CONSOLIDER



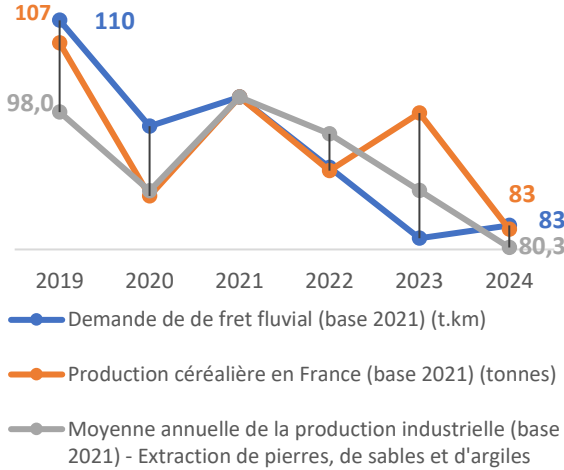
Fret fluvial français

6 milliards de t.km en 2024
+2,1 % sur un an
-24,4 % depuis 2019

Redressement limité du fret fluvial, freinés par les céréales et matériaux
L'objectif pour le fret fluvial est d'augmenter de 50 % son volume d'ici 2030, pour atteindre 10 milliards de t.km.

Après une année 2023 marquée par un ralentissement, avec 5,9 milliards de t.km transportés, le fret fluvial français rebondit légèrement en 2024 atteignant 6 milliards de t.km (+2,1 % sur un an). Cette progression reste toutefois limitée, avec un trafic inférieur de 24,4% à son niveau de 2019,

Graphique selon données INSEE, Agreste, Eurostat



Le redressement observé en 2024 repose principalement sur quelques filières : la chimie (+17,8 % de t.km sur un an), la métallurgie (+7,8 % sur un an) et le secteur pétrolier (+33 % sur un an). En revanche, les segments les plus volumineux, céréales (-2,5 % sur un an) et matériaux de construction (-4 % sur un an), qui représentent près des deux tiers du trafic, poursuivent leur recul.¹¹

Pour atteindre l'objectif de 2030, le fret fluvial français devrait augmenter son volume de près de 67 % par rapport à 2024, ce qui rend la trajectoire particulièrement incertaine. Le volume reste faible et la dynamique générale demeure dégradée, soulignant la fragilité structurelle du secteur.

Report modal : la qualité de service, force du fret fluvial

Le fret fluvial bénéficie néanmoins d'un avantage : il est le mode qui enregistre la meilleure qualité globale de service selon les chargeurs avec une note de 4,38/6 en 2024¹². Cet atout représente un levier pour favoriser le report de la route vers le fleuve. De plus, l'offre fluviale s'aligne largement sur les attentes du marché, puisque 89 % des chargeurs la considèrent adaptée à leurs besoins en 2024.



Le fret fluvial se distingue par la meilleure qualité de service selon les chargeurs, avec une note de 4,38/6 en 2024, confirmant son rôle de mode fiable et attractif

Qualité reconnue, mais innovation absente : les limites au développement du fluvial



La traçabilité des marchandises demeure un point faible du fret fluvial, avec une note de 2,37/6, et suscite de fortes attentes en matière d'outils innovants : 13 % des chargeurs souhaitent de nouveaux services, alors qu'aucun ne rapporte avoir bénéficié de solutions concrètes soulignant un décalage manifeste entre l'offre proposée et la demande.

L'innovation, évaluée à 1,93/6, constitue la principale faiblesse du secteur, près de 72 % des chargeurs la jugeant insuffisante ou inexistante.

Ainsi, malgré une qualité de service reconnue et une offre globalement adaptée, le fret fluvial doit renforcer son attractivité et favoriser durablement le report modal.

Ensemble des critères d'évaluation de la satisfaction des chargeurs sur le fret fluvial

Respect des délais	4,55
Qualité de relation client	4,08
Régularité du service	3,55
Compétitivité coût	3,55
Aléas	3,36
Traitement des litiges	3,27
Réactivité	2,91
Traçabilité	2,38
Capacité d'innovation	1,93
Niveau de satisfaction moyen	3,29/6

Selon données des baromètres chargeurs AUTF et Eurogroup Consulting

¹¹ Selon données VNF. 2024-2025 Enjeux du réseau navigable. Dossier de presse

¹² Selon données AUTF et Eurogroup Consulting Ensemble des données sur la satisfaction des chargeurs selon les différents baromètres

POSITIONNEMENT DE LA FRANCE : UN POIDS FORT MAIS UNE CROISSANCE MODESTE



Classement TRM européen : la France 4^{ème} loin derrière la Pologne et distancée par l'Espagne

En 2024, le pavillon routier français atteint 168,2 milliards de t.km (4^{ème} rang européen). L'activité progresse modérément (+2,5 % sur un an ; + 0,2 % depuis 2019) traduisant une reprise timide après le creux de 2023.

En 2024, le TRM européen reste dominé par la Pologne, avec 368,3 milliards de t.km (en essor, +5,5 % t.km depuis 2019), malgré un léger recul de l'activité sur un an (-2,5% t.km). L'Allemagne conserve sa 2^{ème} place avec 280,8 milliards de t.km réalisées en 2024, mais son recul se poursuit (-1,9% sur un an ; -10% depuis 2019).

Le Sud de l'Europe se distingue par son dynamisme : l'Italie affiche une croissance de 5,2% en 2024 et de 10,6% depuis 2019, réduisant l'écart avec la France. L'Espagne confirme sa 3^{ème} place avec 271,6 milliards de t.km en 2024, (+3,1% sur un an ; +8,8% depuis 2019).

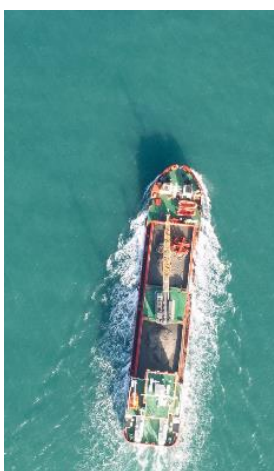


Demande de transport routier dans les principaux pavillons européens

	Pavillon routier national		
	Rang	T.km (mt) en 2024	[2019-2024] T.km (mt)
France	4 ^{ème}	168 200	+0,2 %
Allemagne	2 ^{ème}	280 840	-10 %
Espagne	3 ^{ème}	271 588	+8,8 %
Italie	5 ^{ème}	152 678	+10,6 %
Pays-Bas	9 ^{ème}	62 883	-8,8 %
Pologne	1 ^{er}	368 314	+5,5 %

Activité en millions de t.km, données SDES uniquement pour le pavillon routier français et données Eurostat pour le reste des pavillons européens.

Bien que la France reste un acteur majeur du TRM en 2024, son activité est demeurée stable depuis 2019, contrastant avec la croissance dynamique de ses voisins méditerranéens.



Fret fluvial et ferroviaire : la France recule, l'Europe ralentit

Le fret fluvial européen s'inscrit dans une tendance générale de recul, mais la France enregistre une contraction plus marquée que ses voisins. En 2024, avec 6,0 milliards de t.km transportées, la France est le 5^{ème} acteur européen. Depuis 2019, le fret fluvial français a diminué de 24,4 %, un repli nettement supérieur à celui observé en Allemagne (-14,7 %, avec 43,4 milliards de t.km en 2024) et aux Pays-Bas (-8,7 %, avec 42,2 milliards de t.km en 2024), qui demeurent les deux principaux pôles fluviaux en Europe.

Cette tendance se retrouve également dans le rail. Avec 32,3 milliards de t.km transportées en 2024, la France est le 3^{ème} acteur européen en volume. Toutefois, depuis 2019, l'activité recule (-4,9%), une baisse plus marquée que celle de l'Allemagne (-1,7%) et de la Pologne (+3,9%), tandis que l'Italie affiche une progression significative de 12,7% sur la même période.

Ainsi, La France connaît un recul net de ses activités fluvial et ferroviaire dans un contexte européen globalement en ralentissement, mais marqué par des dynamiques contrastées.

Evolution de l'activité de fret fluvial et fret ferroviaire en France et chez ses voisins européens



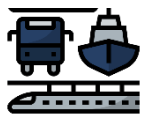
	Fret ferroviaire			Fret fluvial		
	Rang	T.km (mt) 2024	[2019-2024] T.km (mt)	Rang	T.km (mt) 2024	[2019-2024] T.km (mt)
France	3 ^{ème}	32 349	-4,9 %	5 ^{ème}	6 042	
Allemagne	1 ^{er}	126 320	-1,7 %	1 ^{er}	43 443	
Espagne	12 ^{ème}	9 349	-12,7 %	-	-	
Italie	4 ^{ème}	24 022	+12,7 %	-	-	
Pays-Bas	17 ^{ème}	6 182	-12,7 %	2 ^{ème}	42 185	
Pologne	2 ^{ème}	57 818	+3,9 %	14 ^{ème}	26	-

Selon données Eurostat, Ensemble de l'activité en volume de transport de fret fluvial et ferroviaire en t.km par pays

PERFORMANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT DE FRET ET DE L'ENTREPOSAGE FRANÇAIS

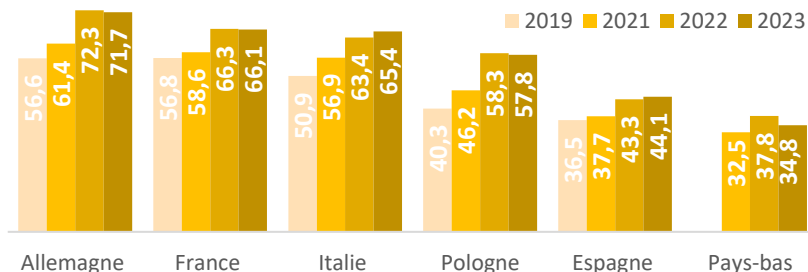
Un transport de marchandises français solide, mais sous pression face à l'essor italien

Sur le plan économique, le transport terrestre de marchandises en France¹³ génère un chiffre d'affaires (désormais CA) de 66,1 milliards d'euros en 2023¹⁴ (-0,3 % sur un an).



Chiffre d'affaires du transport terrestre de marchandises

Données Eurostat et INSEE. CA des entreprises de transport fluvial, routier et ferroviaire (en milliards d'euros), incluant également l'activité pour compte propre uniquement en France.

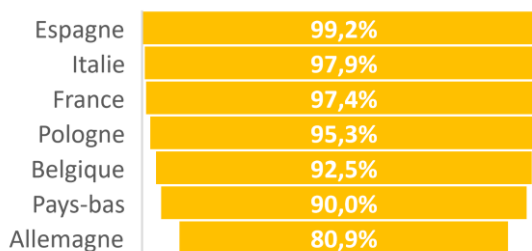


Depuis 2019, le CA de l'activité française a progressé de **16,4 %** (de 56,8 à 66,1 milliards), une croissance positive, mais moins soutenue que celle de plusieurs grands voisins européens. Sur la même période, l'Allemagne enregistre une hausse de **26,6 %**, l'Italie de **28,5 %** et la Pologne de **43,5 %** de leur CA respectif dans le transport terrestre de marchandises. **En volume, l'activité française de transport terrestre de marchandises se classe seconde en Europe derrière l'Allemagne en 2023.**

En 2023, le TRM domine dans le CA du transport terrestre de marchandises dans la plupart des pays européens, avec des taux supérieurs à 95 % en Italie, en France, en Espagne et en Pologne. En revanche, l'Allemagne et les Pays-Bas affichent des parts plus faibles, reflétant une diversification vers les modes ferroviaire et fluvial.

Fait marquant : le CA du transport terrestre de marchandise italien progresse rapidement, réduisant l'écart en volume avec la France en 2023.

Part du CA de l'activité de TRM dans le transport terrestre de marchandises en 2023 par pays



Selon données Eurostat, part du CA des entreprises ayant comme activité principale exercée le TRM dans le CA du transport terrestre de marchandises par pays

La France prend la tête du marché européen de l'entreposage

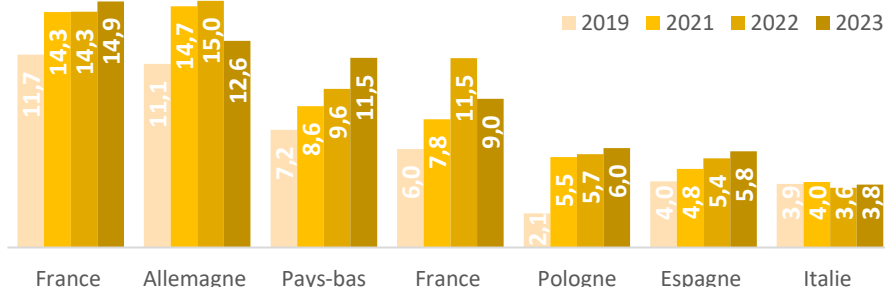
En 2023, la France s'impose comme le premier marché européen de l'entreposage, portée par un CA de 14,9 milliards d'euros¹⁵, en hausse (+27,6 % depuis 2019 ; +4,4 % sur un an). **Elle devance désormais une Allemagne en recul (-16,2 % sur un an en 2023)**, affectée par la récession et la baisse industrielle. En 2023, le PIB allemand a reculé de 0,3 %, tandis que le PIB français progressait de 0,9 %¹⁶.

La croissance la plus forte depuis 2019 revient toutefois à la Pologne (+191 %) et aux Pays-Bas (+61 %), qui confirment la montée en puissance de leurs marchés logistiques.



Chiffre d'affaires de l'activité d'entreposage

Données Eurostat et INSEE. CA des entreprises de stockage et d'entreposage (en milliards d'euros), incluant également l'activité pour compte propre en France



¹³ Selon données INSEE, Chiffre d'affaires de la branche du TRM en France, intégrant également l'activité réalisée pour compte propre

¹⁴ Selon données INSEE, Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises. Dernières données disponibles. Pour la France, les données financières tiennent compte également de l'activité pour compte propre.

¹⁵ Selon données INSEE, Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises. Chiffre d'affaires des entreprises ayant pour APE l'entreposage. Pour la France, les données tiennent compte également de l'activité pour compte propre.

¹⁶ Selon données Destatis Gross domestic product down 0.3% in 2023 et INSEE : Désordre mondial, croissance en berne Note de conjoncture

ARTIFICIALISATION : PROGRES SUR LE FONCIER, TRAJECTOIRE ZAN A RENFORCER

Artificialisation des sols : la France atteint un plus bas historique en 2023

La réduction de l'artificialisation des sols constitue un enjeu politique majeur en France, encadré par la Loi ELAN et la Loi Climat et Résilience. Ces textes fixent l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici 2050 ainsi qu'une réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) entre 2021 et 2031, par rapport à la décennie 2011-2021.¹⁷

En 2023, la consommation totale d'ENAF s'est établie à 19 263 hectares, un plus bas historique traduisant une baisse régulière (-4,9 % sur un an, -1,2 % depuis 2019).

Sur la période 2013-2023, 238 000 hectares ont néanmoins été artificialisés, témoignant de l'ampleur persistante du phénomène.



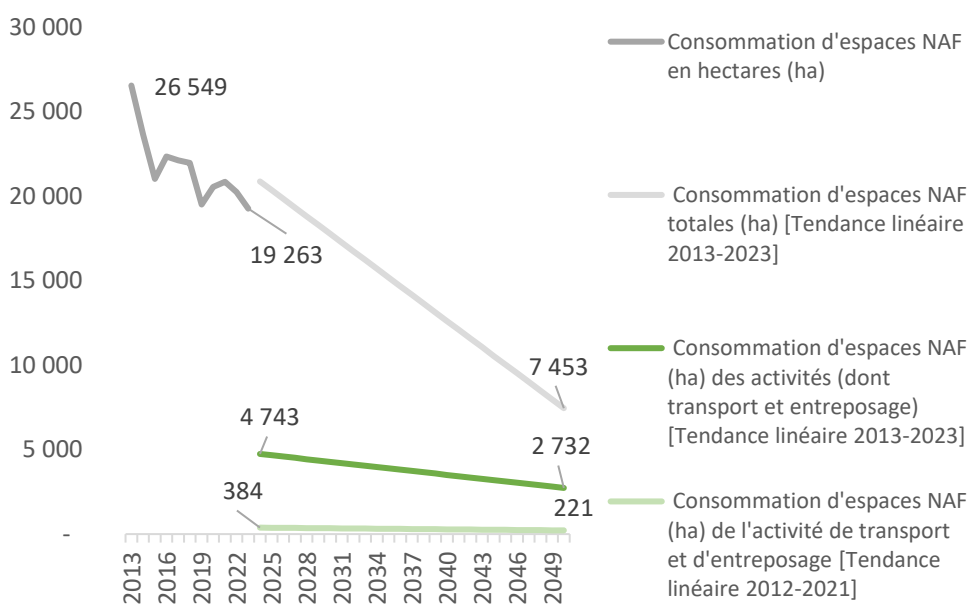
19 263 ha artificialisés en 2023 en France

-4,9 % sur un an ; -1,2% depuis 2019

Selon données observatoire artificialisation des sols, CEREMA

Artificialisation des sols : la trajectoire reste insuffisante pour atteindre les objectifs

Malgré cette inflexion, la trajectoire reste insuffisante au regard des objectifs. En prolongeant la tendance observée à l'aide d'un scénario basé sur les dix dernières années¹⁸, la consommation d'ENAF atteindrait environ 195 630 hectares sur la période 2021-2031. La réduction limitée à 27 % par rapport à 2011-2021, resterait bien loin de l'objectif légal de -50 %. Dans cette trajectoire, les engagements de moyen terme apparaissent hors de portée.



Evolution de l'artificialisation des sols en France

Données observatoire de l'artificialisation des sols CEREMA et scénario de projection observatoire de la logistique

Artificialisation des sols : le rôle modeste mais non négligeable du secteur logistique

Les activités économiques ont contribué en 2021¹⁹ à hauteur de 4 981 hectares à la consommation d'ENAF. Parmi elles, le transport et l'entreposage représentent moins de 8 %²⁰, soit à peine 2 % de l'artificialisation totale des sols cette année-là.

Moins de 2 % de l'artificialisation des sols liée au transport et à l'entreposage



Mesure selon données Cerema, fichiers fonciers de début 2012 à fin 2021 et INSEE.

¹⁷ Selon Données Zéro artificialisation nette, Guide synthétique, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

¹⁸ Selon modèle de projection linéaire fondé sur la tendance observée entre 2013 et 2023

¹⁹ Selon INSEE Première : En dix ans, les bureaux et services publics ont consommé autant d'espace naturel, agricole ou forestier que l'industrie. Dernières données disponibles à ce maillage d'analyse

²⁰ Mesure selon données Cerema, fichiers fonciers de début 2012 à fin 2021 ; Insee, démographie des établissements.

Si la tendance observée entre 2013 et 2023 se poursuit, ces activités économiques – incluant les entrepôts – pourraient consommer **environ 2 732 hectares d'ici 2050**. En affinant la projection sur la base de la moyenne observée entre 2012 et 2021²¹ et en supposant cette proportion constante, le seul transport et entreposage représenteraient **environ 221 hectares en 2050**.

Ce volume, certes limité, traduit néanmoins la persistance d'une contribution à l'artificialisation, qui complique l'atteinte des objectifs de ZAN également pour cette activité.

ZAN et foncier : les entrepôts montrent la voie d'un usage raisonné des sols

Au-delà de leur contribution limitée à l'artificialisation, **les entrepôts se distinguent par une utilisation particulièrement efficace du foncier en France**. Mesurée en surface de plancher construite par hectare artificialisé, cette intensité d'usage illustre leur capacité à optimiser chaque hectare mobilisé.

En 2013, ce ratio atteignait déjà 7 300 m²/ha, contre 6 800 m²/ha pour les bureaux et seulement 2 060 m²/ha pour l'industrie. La progression s'est accélérée : en 2020, les entrepôts culminent à plus de 13 700 m²/ha, soit un quasi-doublement en moins de dix ans.²²



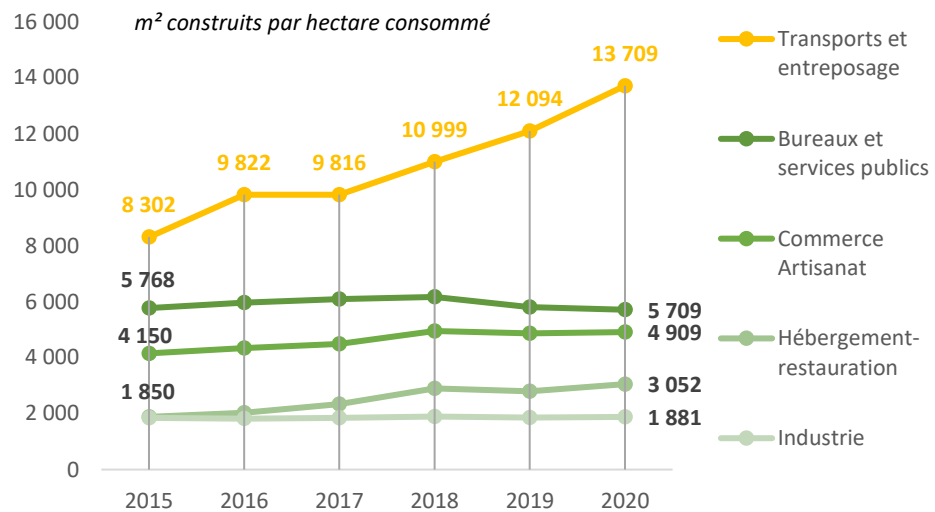
Entrepôts :
Une efficacité foncière doublée en moins de 10 ans, **de 7 300 à 13 700 m²/ha**, maximisant chaque hectare artificialisé

Selon données INSEE



Efficacité foncière selon le secteur d'activité

Selon données Cerema, fichiers fonciers de début 2012 à fin 2021 ; Insee, démographie des établissements ; SDES, Sitadel2 de 2012 à 2021

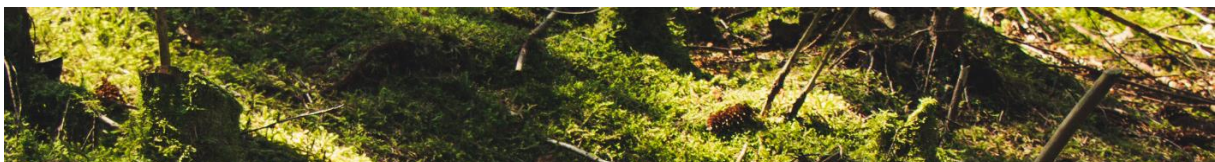


Cette intensification traduit un usage optimisé du foncier : les entrepôts maximisent leur emprise au sol, à l'inverse d'autres activités économiques. S'ajoute enfin un deuxième facteur : avant même la mise en œuvre du cadre ZAN, un entrepôt neuf sur deux était déjà implanté sur une friche²³, limitant ainsi la consommation de nouveaux espaces.



50 % des nouveaux entrepôts établis sur une friche en 2025

Selon données AFILOG



²¹ 8,1 % de la consommation totale des activités économiques en moyenne par an pour l'activité de transport et d'entreposage

²² Selon données INSEE, En dix ans, les bureaux et services publics ont consommé autant d'espace naturel, agricole ou forestier que l'industrie. Cerema, fichiers fonciers de début 2012 à fin 2021 ; Insee, démographie des établissements

²³ Selon données AFILOG, France logistique : Zéro artificialisation nette » et logistique : état des lieux et propositions. Février 2025.

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