



TABLEAU DE BORD NATIONAL DE LA LOGISTIQUE

**C.BLANQUART
P.VILAIN
M.SAVY**

**ÉDITION
2022**
DONNÉES 2021

SOMMAIRE

SYNTHESE	3
CHIFFRES CLES ET TENDANCES	8
IMMOBILIER LOGISTIQUE	8
TRANSPORT ROUTIER	9
TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL	10
TRANSPORT MARITIME ET AERIEN.....	11
1 LOGISTIQUE ET TERRITOIRE	14
1.1 Entrepôts et plateformes logistiques	14
1.2 Bon niveau de la demande placée en immobilier logistique en 2021.....	14
1.3 Un succès des opérations en blanc	14
1.4 Une configuration des transactions favorable aux bâtiments existants	15
1.5 Une offre actuelle et à venir en baisse.....	15
1.6 Un niveau record et historique de l'investissement logistique	15
2 PERFORMANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE	17
2.1 Transport et croissance économique : une relation variable au cours du temps	17
2.2 Une démographie d'entreprises tirée par les micro-entreprises de livraison à domicile	17
2.3 Une rentabilité en baisse des entreprises du TRM sur l'année 2020 avec une bonne perspective pour 2021	18
2.4 Des situations contrastées pour le fret et l'entreposage avec des ratios de résultat très favorables pour le stockage et le transport fluvial	18
2.5 Un taux d'investissement et une marge dispersée dans le secteur du fret et de l'entreposage, mais des marges globalement faibles, facteurs de vulnérabilité	19
2.6 Bonne performance du pavillon routier français en termes de chargement moyen et de faiblesse du transport routier à vide	20
2.7 Performance portuaire et ferroviaire	20
2.8 Performance portuaire et ferroviaire.....	21
2.9 Degré d'externalisation	21
3 PRIX ET COUTS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE	23
3.1 Des prix du transport de fret à la hausse ; des prix des activités logistiques stables	23
3.2 Une hausse des coûts du transport routier de marchandises	23
3.3 Des prix de l'immobilier logistique en hausse en France et en Europe	24
4 LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE	26
4.1 Décarbonation du transport de marchandises en France	26
4.2 Une meilleure performance énergétique des modes de transports alternatifs en France sur la période 1990-2021 avec une baisse généralisée de l'intensité énergétique	26
4.3 Des efforts en termes de décarbonation des flottes dans le transport routier de marchandises	27
4.4 Une importante marge de progrès sur le report modal dans le trafic de conteneurs	28
4.5 Importante dynamique du transport combiné dans le rail mais recul du transport combiné dans le fret fluvial.....	29
4.6 Une faible performance environnementale et énergétique des bâtiments logistiques	30
5 LA PERFORMANCE SOCIALE DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT	32
5.1 Un taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt plus important que la moyenne nationale	33
6 L'INNOVATION LOGISTIQUE	35
6.1 Une automatisation des entrepôts encore exceptionnelle	35
6.2 Une attente des acteurs en termes de services logistiques innovants	35
7 QUELQUES PISTES DE CONCLUSION	37

A NOTER : la structure du tableau de bord a vocation à évoluer dans la prochaine édition présentant les données de l'année 2022

SYNTHESE

L'importance de la logistique dans le développement économique moderne est unanimement reconnue. En France, l'installation d'un conseil interministériel dédié à ce thème (le **CILOG**), réuni une fois par an, atteste cette prise en compte au niveau gouvernemental, en liaison avec les milieux professionnels. Publiée lors du CILOG de décembre 2022 et préfacée par les ministres de la transition écologique, de l'industrie et des transports, la **Stratégie nationale logistique** vise à « faire de la France un territoire d'excellence de la logistique durable ». Elle mentionne notamment au titre de son Action 1.3 la nécessité de « renforcer et valoriser l'observation nationale des activités logistiques », en liaison avec les observations régionales.

Pour dégager un diagnostic synthétique de la situation et de son évolution sur la base d'indicateurs significatifs, notamment pour apprécier les effets des politiques pour une plus grande efficacité économique, environnementale et sociale de la logistique en France, un **tableau de bord** est en effet un outil indispensable. Il permet en outre la communication entre tous les acteurs sur une base factuelle partagée. Le tableau de bord de la logistique en France pour l'année 2021, établi par le **Réseau d'observation de la logistique en France animé par l'Université Gustave Eiffel**, est une première. Il est destiné à évoluer et s'améliorer, au fil de l'expérience et du renforcement du réseau de partenaires qui le nourrit. Tous les points abordés ci-après sont dûment renseignés dans le tableau de bord.

Le diagnostic qui se dégage est que **le système logistique de la France est parmi les bons systèmes dans le monde, mais pas parmi les meilleurs** qui sont, selon les enquêtes périodiques de la Banque mondiale, ceux des pays voisins qui sont aussi des concurrents immédiats : Allemagne et Benelux en premier lieu. Il faut souligner que le système logistique de la France, allant des chaînes intercontinentales jusqu'aux livraisons urbaines, a montré une réelle **résilience pendant la crise du covid**, assurant une continuité des approvisionnements tant pour les activités de production que de consommation. En termes de performance interne mais aussi de compétitivité internationale, **l'amélioration de la logistique en France est nécessaire**, elle est possible car les marges de progrès sont grandes, à condition d'intervenir simultanément sur plusieurs composantes du système logistique, dans une démarche systémique.

De manière générale, **l'approche politique de la logistique est désormais multidimensionnelle**, dans une volonté de soutenabilité : **performances économiques, sociales et environnementales** doivent aller de pair. L'urgence de **réduire les gaz à effet de serre** n'est plus mise en doute, la **décarbonation du transport**, première activité contributrice aux émissions du pays, est une urgente nécessité. Les **opérations statiques de la logistique** (entreposage, manutention, conditionnement, etc.) constituent la deuxième moitié de la logistique et doivent également entrer dans cette recherche de **durabilité**.

Une première manière de diminuer les émissions du transport de fret est d'utiliser davantage les modes de transport les moins émetteurs, soit le rail et la voie d'eau ainsi que le cabotage maritime, trop peu pratiqués par comparaison avec d'autres pays européens. La France se caractérise par la **prédominance du transport routier** alors que la part du mode ferroviaire y est deux fois inférieure à la moyenne européenne. Un **transfert modal** du fer vers la route s'est accompli au fil des ans, dans le sens inverse de celui souhaité par les politiques. La reprise du fer constatée en 2021 permet-elle d'espérer une inversion de tendance ? En tout état de cause il faut renforcer l'usage du fer mais sans oublier que la solution des problèmes posés par le transport routier devra se trouver d'abord dans le transport routier lui-même, car il restera majoritaire dans toutes les hypothèses de long terme.

Les travaux de la plateforme 4F (Fret ferroviaire français du futur) ayant réuni l'ensemble des acteurs du secteur ont montré que la **relance du fret ferroviaire** nécessite une rupture systémique, à la fois technique et organisationnelle, d'autant que les **marges déficitaires** de la plupart des opérateurs, anciens et nouveaux venus, freinent les investissements de modernisation et induisent le cercle vicieux de la stagnation. Les

tableaux de bord des années à venir devront suivre la mise en œuvre du projet industriel défini par le document du gouvernement **Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire** publiée en septembre 2021, avec l'ambition d'un doublement de la part du fer d'ici à 2030.

Pour le **transport fluvial**, les moyennes nationales de sa part dans le trafic total n'ont pas de sens, en ce que la voie d'eau moderne est divisée en quatre segments séparés (Seine, Nord, Rhin et Saône-Rhône) et ne touche que quelques régions, où elle peut jouer un rôle notoire. Outre l'évolution des trafics, avec le gain de **marchés nouveaux** comme celui des conteneurs à côté des marchés des pondéreux traditionnels, il faudra être attentif à l'engagement des travaux annoncés pour la réalisation de la **liaison Seine – Escaut** et, le jour venu, à l'évolution des trafics afférents.

Malgré une large façade maritime sur la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée, la France ne réalise qu'un **transport maritime** modeste, une part de ses réceptions et expéditions s'effectuant par des ports étrangers. On a longtemps été mal informé de l'importance du cabotage maritime, au point que celui-ci est absent des statistiques du transport national. Une étude portant sur *Les coûts environnementaux du transport maritime domestique de marchandises* (ministère de la Transition écologique, octobre 2022) permet toutefois d'en calculer un ordre de grandeur. Avec quelque 16,7 milliards de tonnes-kilomètres, le **cabotage national** français représente 4,4 % du total du transport national, soit la moitié du volume du mode ferroviaire (8,6 %) et le double de celui de la voie d'eau (2 %). Il convient d'améliorer à la fois la **performance des ports** (fiabilité, coût et rapidité des passages) et les **relations terrestres avec l'hinterland**, pour lesquelles les modes ferroviaire et fluvial sont peu utilisés.

Le **transport aérien** ne porte que sur des tonnages limités mais qui se composent de produits de haute densité de valeur ou marqués par une urgence particulière (médicaments, pièces détachées, etc.). D'un faible volume sur le territoire national, il joue un rôle important dans le commerce international (en termes de valeur). Les aéroports et transporteurs de fret aérien français comptent parmi les plus importants en Europe et dans le monde.

Quels que soient les espoirs dans un transfert modal du mode routier vers les modes alternatifs, **l'amélioration des performances environnementales de la route** comme telle est une priorité. Au fil des ans, conformément à la réglementation européenne (avec la succession des normes Euro 1, 2, 3, jusqu'à 6 à ce jour et en attendant la norme Euro 7 en cours de discussion), la **réduction des polluants locaux** émis par les moteurs diesel des poids-lourds a été considérable (un débat demeurant sur la prise en compte suffisante des particules et microparticules). Cependant, ces changements n'affectent pas les émissions de gaz à effet de serre. À cet égard, depuis 1990 des progrès notables ont été accomplis dans l'efficacité **d'utilisation de l'énergie**, mais compte tenu de l'augmentation simultanée du volume de transport ils n'aboutissent qu'à une stagnation du volume des émissions de CO₂ et non à leur diminution, bien nécessaire. Une **décarbonation** radicale s'impose, qui passe par une rupture technique majeure : la sortie des énergies fossiles.

La transition vers **l'électro-mobilité** est maintenant engagée, dans l'ensemble de l'Union européenne, pour l'automobile. Pour le fret, le remplacement des motorisations thermiques par l'électricité (en veillant à ce que la production de celle-ci soit décarbonée !) est également en cours pour les véhicules utilitaires légers (**VUL**). Pour les **poids-lourds**, la **situation technique est encore incertaine**, plusieurs solutions sont développées sans que l'une se dégage avec évidence : gaz naturel comme solution de transition préférable au gazole, biocarburants, hydrogène « vert », alimentation électrique par caténaire, etc., tandis que les performances des batteries électriques continueront de s'améliorer.

En termes de structure et d'organisation, la branche du transport routier de marchandise se caractérise par sa **fragmentation**, fragmentation augmentée depuis quelques années par la création de très nombreuses très petites entreprises, et notamment d'**auto-entrepreneurs**, liées à l'essor du commerce en ligne et des livraisons de colis et de repas. On sait les insuffisances de couverture sociale (maladie, accident, chômage, vieillesse) qui touchent cette profession, et la question périodiquement soulevée de requalifier ces travailleurs indépendants en salariés. Parallèlement, les entreprises font un appel croissant au **travail intérimaire** pour assurer la flexibilité de l'offre face aux variations de la demande.

L'augmentation du nombre de petites entreprises accentue la **bipolarisation** du secteur entre grandes entreprises de transport, auxiliaires de transport ou plateformes de livraison en position d'organisatrices

des réseaux d'une part, petites entreprises ou auto-entrepreneurs souvent en position de sous-traitance pour le compte des précédentes d'autre part. Il importe pourtant de maintenir **un taux de rentabilité suffisant aux petites entreprises** pour leur permettre d'investir (particulièrement dans une période de renouvellement du parc) et d'accorder des salaires assurant une **attractivité** suffisante des métiers routiers, aujourd'hui en pénurie de main-d'œuvre.

Par construction, la comptabilité nationale par branches d'activité inclut le **transport routier pour compte propre** (adéquat à des fonctions spécifiques pour lesquelles les chargeurs préfèrent en conserver la production, avec leurs propres moyens) dans les diverses activités principales des chargeurs. Cette part importante du transport ne saurait être négligée, ne serait-ce que pour sa contribution substantielle aux prestations, à l'emploi, aux mouvements de véhicules qu'engendre la logistique.

Face à un marché marqué par des écarts de compétitivité importants d'un pays à l'autre (du fait des niveaux de salaires, de charges sociales et fiscales), le pavillon routier français se concentre presque exclusivement sur le **marché national**. En outre, environ **40 % des tonnes-kilomètres** par la route sur le territoire français sont assurées par des véhicules sous un **pavillon étranger**, notamment polonais. La **convergence** des conditions de travail, de rémunération, de charges pour le transport routier de marchandises en Europe doit rester un objectif politique prioritaire (avec la préservation et l'amélioration des mesures relatives au travail détaché, au cabotage, etc.).

En termes de coût économique comme de nombre d'emplois, les **opérations statiques de la logistique** (entreposage, manutention, conditionnement, etc.) forment un ensemble d'une importance équivalente aux opérations du transport. Toutefois, alors que le transport est largement externalisé vers des prestataires, les opérations d'entreposage et autres traitements restent souvent exercées à l'intérieur d'entreprises industrielles et commerciales avec leurs propres moyens. La tendance est toutefois à leur externalisation avec le renforcement d'une filière distincte de la production et de la location d'**immobilier logistique**.

La période actuelle est marquée par une pénurie de capacités d'entreposage, face aux incertitudes que la sortie de crise du covid et la situation géopolitique mondiale font peser sur les chaînes d'approvisionnement. Cette composante du système logistique (parcs, plateformes, espaces logistiques urbains) doit être mieux intégrée aux démarches de **planification spatiale** à tous les niveaux institutionnels et géographiques (national, régional et urbain). Il faut à la fois préserver une place à la logistique dans les aménagements, y compris au cœur des villes dont il faut assurer l'alimentation de façon soutenable, et s'inscrire dans la diminution de consommation de terres agricoles (vers le ZAN, zéro artificialisation nette). Les activités logistiques se prêtent souvent à la reconversion de friches industrielles, bien reliées aux réseaux de transport lourds. En outre, les **bâtiments** logistiques montrent de grandes marges de progrès en termes de consommation d'eau, de préservation de la biodiversité et d'économie d'énergie (jusqu'aux bâtiments à **énergie positive**).

Il convient à cet égard de souligner l'importance de la **logistique de courte distance** (en dépit du marché unique européen et de la mondialisation de la production et des échanges), puisque **78 % des tonnages** de marchandises transportés par la route en France ne sortent pas des frontières d'une **région** (au sens du découpage de la France continentale en 21 régions) ! Une part de ces flux constitue bien sûr le pré- ou le post-acheminement local d'un transport interrégional ou international, et il faut prendre en compte la **complémentarité entre échelles** géographiques, régionale et nationale.

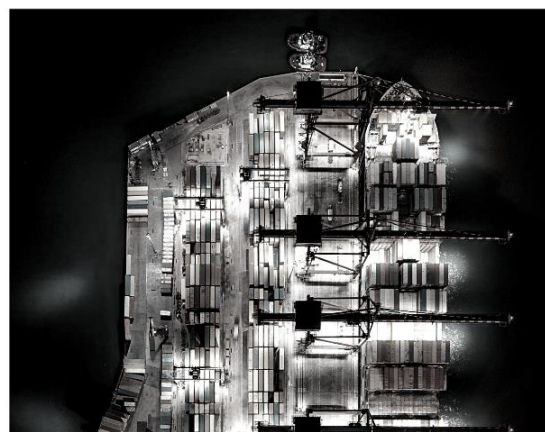
L'ensemble de ces évolutions se reflètent dans l'**évolution des prix**, information détaillée secteur par secteur et importante dans un tableau de bord jouant un rôle de « baromètre » pour le domaine étudié. Elle doit être prise en compte en ayant en tête les mécanismes structurels dans lesquels elle s'inscrit. On note en particulier l'évolution des **prix du transport routier** – le mode dominant – qui résulte largement de l'évolution du prix de l'énergie et autres consommations intermédiaires, des salaires et des diverses fiscalités : cette hausse ne suffit pas à assurer à de nombreuses entreprises la marge bénéficiaire nécessaire pour se moderniser. Pour le **transport maritime** de conteneurs, industrie connue pour le caractère spéculatif et fortement fluctuant de son marché, les prix mondiaux ont été multipliés par huit lors de la crise du covid et de la reprise des échanges ! De grands armements consacrent les profits exceptionnels ainsi

accumulés à acquérir d'importantes entreprises du transport terrestre et de la logistique pour se transformer en opérateurs logistiques globaux, couvrant tous les modes de transport et une large gamme de produits. Enfin, les prix de l'**immobilier logistique** traduisent la tension actuelle sur ce marché, avec un taux de vacance très bas et une recherche de sites adaptés à la logistique urbaine.

*

La recherche d'une meilleure performance logistique s'inscrit dans un moment de profonde **mutation** mais également d'incertitude. La crise du covid a révélé la fragilité de chaînes d'approvisionnement internationales majeures et appelé à des révisions marquantes telles que le rétablissement de stocks de précaution, la diversification des sources, le raccourcissement des circuits. L'affaiblissement de l'épidémie ne ramène pas à la situation antérieure. Plusieurs facteurs majeurs - guerre en Ukraine, dépendance énergétique européenne à l'égard de la Russie, tensions géopolitiques remettant en cause le libre-échange mondial, recherche d'une souveraineté économique impliquant une ré-industrialisation « verte » de la France et de l'Europe, impératif de décarbonation - ouvrent **un nouveau cycle de développement logistique**.

La logistique restera dans les années qui viennent un élément indispensable de toutes les activités de production, distribution et consommation, avec des **enjeux économiques et environnementaux** considérables. Quant à sa **dimension sociale**, la question de la **main-d'œuvre de la logistique** (dans toute sa diversité) est plus que jamais primordiale, alors que l'attractivité de ces métiers envers les jeunes est faible comme le montre la pénurie de conducteurs routiers en France et en Europe. Elle doit être pleinement prise en charge quand la **transition numérique et l'automatisation** comme la **transition énergétique** exigeront des efforts inédits en termes de **compétence et de formation** initiale et continue. C'est bien d'une **stratégie systémique, ambitieuse et cohérente** que le système logistique de la France a besoin, et on peut espérer que ce **tableau de bord**, dans ses éditions à venir, permettra d'en suivre la mise en œuvre.



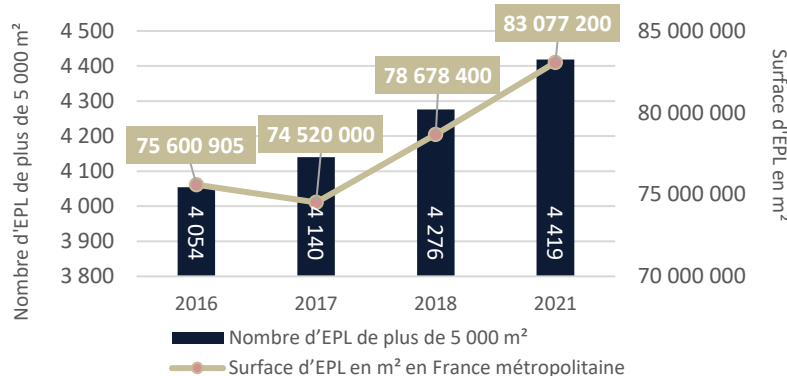
**SYNTHÈSE
D'ACTIVITÉ**

DONNÉES 2021

CHIFFRES CLES ET TENDANCES IMMOBILIER LOGISTIQUE

Evolution de la surface d'entrepasage en France métropolitaine

Surfaces estimées à partir des surfaces moyennes des EPL en France métropolitaine, Graphique selon données Sitadel



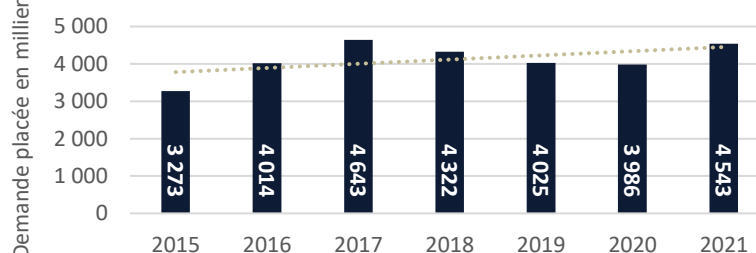
Le marché de l'immobilier logistique est en pleine expansion en France.

En 2021, la France métropolitaine dispose de **83 millions de m²** d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus¹ ; une surface en hausse tendancielle dans le temps (+ **9,2 %** par rapport à 2016 ; + **45,1 %** par rapport à 2010). **60 %** de ses surfaces sont situées en 2021 dans des aires logistiques denses.²

La demande placée d'entrepôts en France métropolitaine (plus de 5 000 m²) atteint plus de **4,5 millions de m²** sur l'ensemble de l'année 2021³. Le volume d'acquisition est en hausse de 14 % par rapport à l'année 2020 et est supérieur à la moyenne observée sur les 5 dernières années (4,2 millions de m²).

Tendance à la hausse de la demande placée en surface d'entrepôt en France métropolitaine

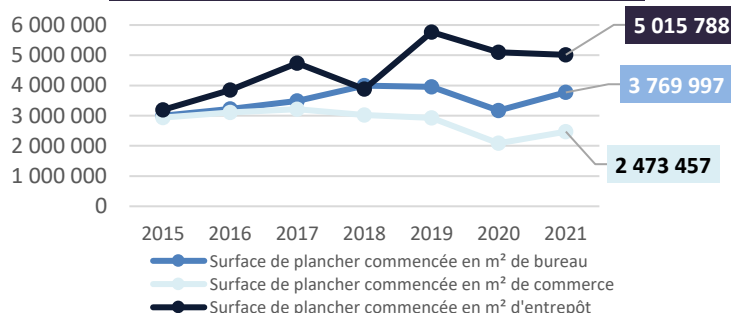
Surface en milliers de m² sur les entrepôts de plus de 5 000 m² et sur 15 marchés
Graphique selon données BNP Paribas Real Estate



Dynamique dans la densité des surfaces d'entrepôt commencées

Evolution des constructions de locaux non résidentiels en m² de surface en France entière

En m² de surface d'entrepôt commencée
Graphique selon données Sitadel



Il se construit plus d'entrepôts en termes de surface en France que de commerce ou de bureaux sur ces dernières années.

Les entrepôts occupent **20 %** des constructions en surfaces de locaux non résidentiels en France en 2021 (en hausse 15 % en 2018 ; 14 % en 2015).

¹ « Bilan annuel des transports, 2021 » ; Enquête activité des entrepôts et des établissements logistiques 2016 ; 2010, SDES

² Une aire logistique est composée d'au moins trois EPL de 5 000 m² ou plus. Cette aire est dite « dense » lorsque chaque EPL de 5 000 m² ou plus qui la compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL.

³ Analyse sur 15 marchés sur les bâtiments de plus de 5 000 m². Comprend les bâtiments de classe A, les autres entrepôts et les opérations en compte propre et clés en main

CHIFFRES CLES ET TENDANCES TRANSPORT ROUTIER

L'année 2020 était marquée par un fort ralentissement de l'activité économique, principalement du fait de l'épidémie de covid-19. L'année 2021 a connu une nette reprise. Les variations du transport de marchandises s'inscrivent dans ces évolutions conjoncturelles fortes.

Forte reprise de l'activité du transport intérieur de marchandises français en 2021 mais qui n'efface pas le recul de 2020 (compte propre et d'autrui)⁴

Ensemble du transport terrestre de marchandises en France en t.km⁵ : + 2,8 % (- 4,5 % en 2020)

En volume (t.km), l'activité du pavillon routier français est à son plus haut niveau en 2021 sur la période [2015- 2021]

Un pavillon étranger en recul en 2021 quand l'activité du pavillon français rebondit fortement

Une activité du TRM⁶ (en t.km) portée par le pavillon français en 2021 (+ 3,7 % en 2021) quand l'activité du pavillon étranger poursuit un déclin (- 0,7 % en 2021) déjà amorcé en 2020 (-3,2 %).

Tendance générale à la reprise du transport routier de marchandises par pavillon européen en 2021
(% d'évolution annuel en millions de t.km)

Transport pour compte d'autrui par pavillon :

- Allemagne : + 1,7 % (-2,7 % en 2020)
- France : **+3,4 % (-2,3 % en 2020)**
- Pologne : + 7,2 % (+ 2,2 % en 2020)
- Espagne : + 11,7 % (-2,8 % en 2020)

Transport pour compte propre par pavillon :

- Allemagne : - 4,5 % en 2021 (+0,4 % en 2020)
- France : **+ 0,5 % en 2021 (-4,2 % en 2020)**
- Pologne : + 5,1 % en 2021 (-0,8 % en 2020)
- Espagne : +7,8 % en 2021 (-6,6 % en 2020)

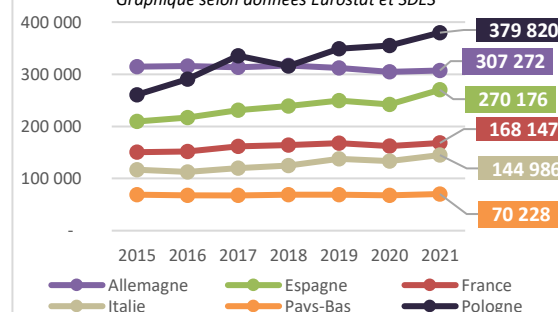
Selon données Eurostat

Légère reprise de l'activité du pavillon français dans le TRM européen quand le pavillon polonais poursuit sa progression

Evolution de l'activité des principaux pavillons routiers européens

En millions de t.km par pavillon (compte propre et d'autrui)

Graphique selon données Eurostat et SDES



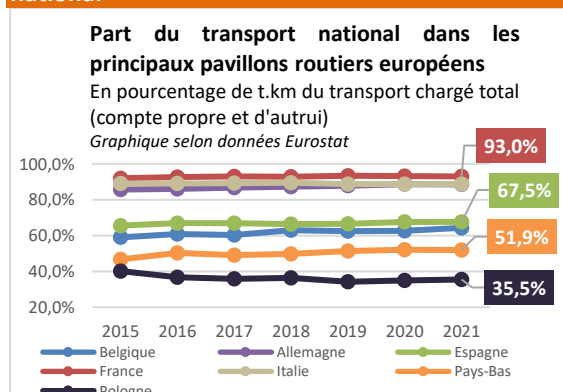
Une part modale du TRM en recul pour la première fois depuis 2015 au profit du fret ferroviaire
(Part modale selon l'activité en t.km du transport terrestre de marchandises en France)

En France :

- Part modale du transport routier par poids lourds : **87,3 % en 2021** (88,4 % en 2020 ; 85,6 % en 2015)
- Part modale du transport ferroviaire de fret : **10,7 % en 2021** (9,6 % en 2020 ; 11,9 % en 2015)
- Part modale du transport fluvial de fret : **2 % en 2021** (2 % en 2020 ; 2,4 % en 2015)

Selon données SDES

Un TRM français fortement tourné vers le marché national

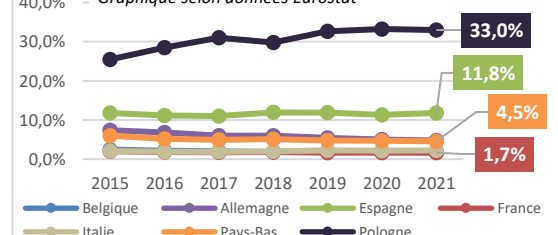


Un transport international français, allemand et italien en recul au profit du pavillon polonais

Poid des pavillons routiers européens dans le transport chargé international total dans l'Union européenne

En pourcentage de t.km du transport chargé international dans l'Union européenne (compte propre et d'autrui)

Graphique selon données Eurostat



⁴ « Bilan annuel des transports en 2020 », Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports, SDES 2021

⁵ Ne comprend que les données du pavillon français concernant le transport routier de marchandises et les véhicules PTAC > 3,5 tonnes

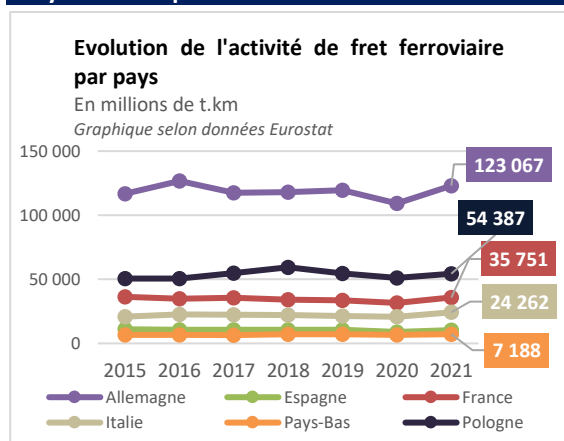
⁶ Les données concernent les PTAC > 3,5 t

CHIFFRES CLES ET TENDANCES

TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL

Si la tendance structurelle est à un recul généralisé dans le temps de la part modale des transports alternatifs dans le fret européen, la part modale du fret ferroviaire rebondit fortement en France en 2021 et croît pour la première fois depuis l'année 2015.

Une activité de fret ferroviaire française dans la moyenne européenne



Une reprise européenne du trafic de fret fluvial en 2021 mais moins forte en France

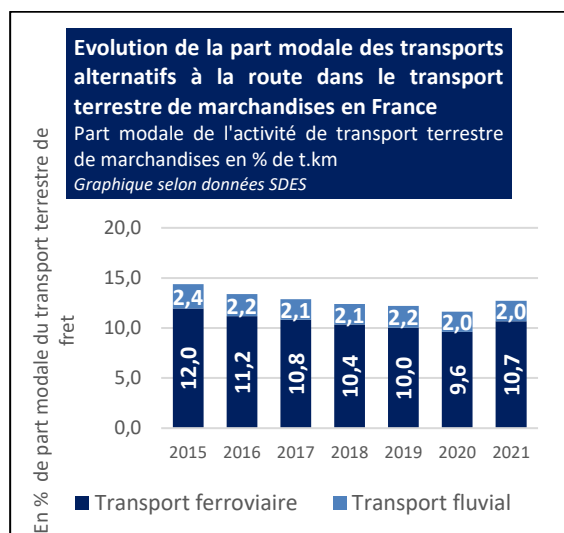
Variation en millions de t.km de marchandises transportées par voie fluviale en 2021 par pays – selon données Eurostat

- France : **+ 3,1 %** (-12,6 % en 2020)

- Belgique : **+ 10,7 %** (- 4,8 % en 2020)

- Pays-Bas : **+ 4,9 %** (- 3,8 % en 2020)

- Allemagne : **+ 4 %** (- 9 % en 2020)



⁷ Mesure Eurostat selon les 27 pays de l'Union européenne en 2020

⁸ Evolution annuelle en %, niveau en milliards de t.km pour le transport fluvial, routier et ferroviaire, en millions de tonnes pour le maritime ; Données

Le fret ferroviaire français reste toutefois fortement moins développé que la moyenne européenne (**10,7 %** de part modale en 2021 en France contre **16,8 %** le transport de marchandises en Europe en 2020) ; il en va de même pour le transport fluvial (**2 %** de part modale dans le transport de marchandises en France en 2021 contre **5,5 %** en moyenne européenne en 2020).⁷

Forte dynamique du transport de conteneurs par voie ferroviaire qui croît en moyenne de 9,5 % par an depuis 2016 en France métropolitaine⁸

Transport de conteneurs par voie ferroviaire :

+ 20,6 % en 2021 (- 4,5 % en 2020 ; + 3,2 % en 2019)

Transport de conteneurs par voie routière :

+ 3,4 % (-17,7 % en 2020 ; + 2,1 % en 2019)

Transport de conteneurs par voie fluviale :

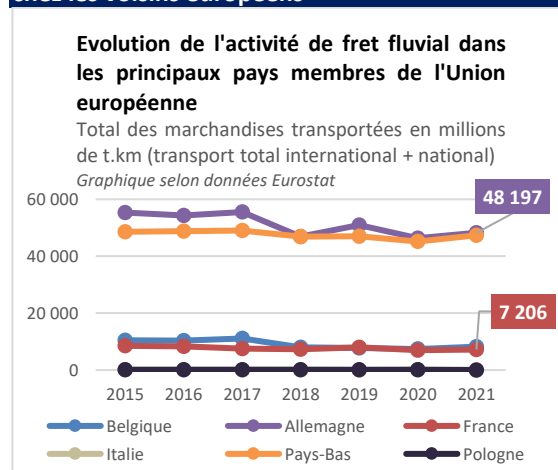
+ 0,5 % en 2021 (- 21,1 % en 2020 ; + 3,7 % en 2019)

Transport maritime de conteneurs :

+ 25,1 % en 2021 (-13,3 % en 2020 ; - 0,3 % en 2019)

Données SDES⁹

Un fret fluvial moins développé en France que chez les voisins européens



Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

⁹ « Le transport de marchandises en 2020 », SDES 2021

CHIFFRES CLES ET TENDANCES

TRANSPORT MARITIME ET AERIEN

Forte reprise du fret aérien français et européen venant effacer le repli du trafic de 2020¹⁰

Fret et courrier chargés et déchargés en tonnes

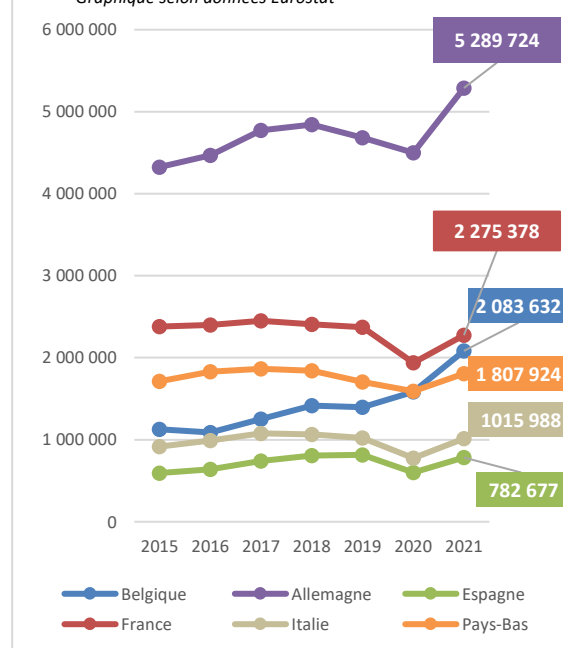
- France : 2 321 782 tonnes, + 19,8 % en 2021 (contre - 18,3 % en 2020)
- Allemagne : 5 273 264 tonnes, + 17,2 % en 2021 (contre - 4 % en 2020)
- Pays-Bas : 1 807 924 tonnes, + 13,6 % en 2021 (contre - 6,6 % en 2020)
- Belgique : 2 083 547 tonnes, + 31,5 % en 2021 (contre + 13,4 % en 2020)
- Italie : 1 015 988 tonnes, + 30,9 % en 2021 (contre - 24 % en 2020)
- Espagne : 782 677 tonnes, + 30,5 % en 2021 (contre - 26,4 % en 2020)

Percée record du fret aérien Belge qui vient rattraper en volume le fret français

Evolution du trafic de fret aérien dans les principaux pays membres de l'Union européenne

En tonnes (fret et courrier chargés et déchargés)

Graphique selon données Eurostat



Un fret maritime français qui reprend plus doucement que ses voisins européens en 2021

Hausse du volume de marchandises en poids brut traités dans tous les ports par pays en 2021 :

- Pays-Bas : + 6,4 % en 2021 (- 8,2 % en 2020)
- Italie : + 6,8 % en 2021 (- 7,6 % en 2020)
- France : + 1,8 % en 2021¹¹ (- 9,2 % en 2020)
- Espagne : + 4,7 % en 2021 (- 8,3 % en 2020)
- Allemagne : + 4,9 % en 2021 (- 6,4 % en 2020)

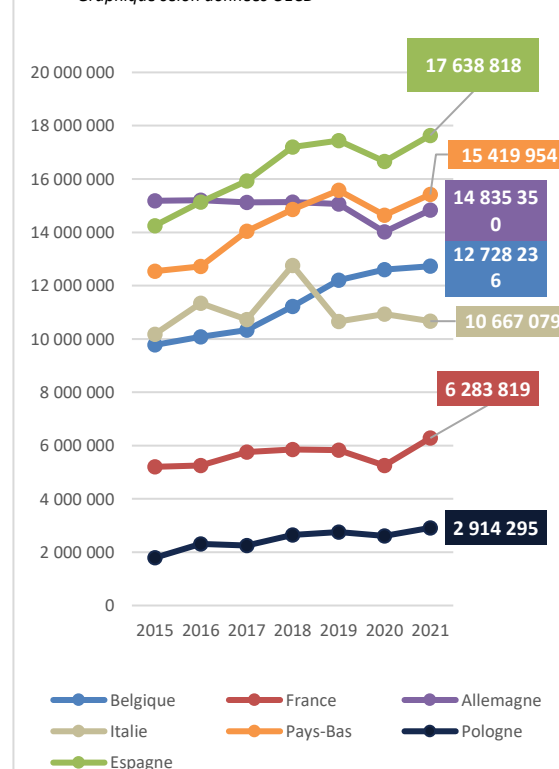
Selon données Eurostat

Un transport de conteneurs maritime en reprise. La France observe en 2021 un volume d'EVP traité supérieur à la moyenne observée sur les 5 dernières années (5 600 000 EVP)

Evolution du trafic de conteneurs maritime dans les principaux pays membres de l'Union européenne

En nombre d'EVP (chargé et vide)

Graphique selon données OECD

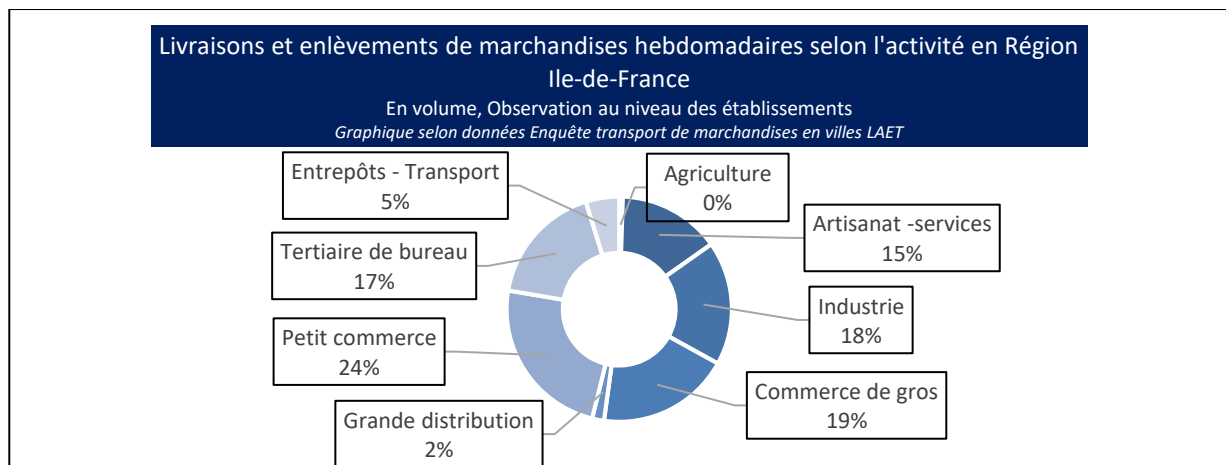


¹⁰ Selon données Eurostat

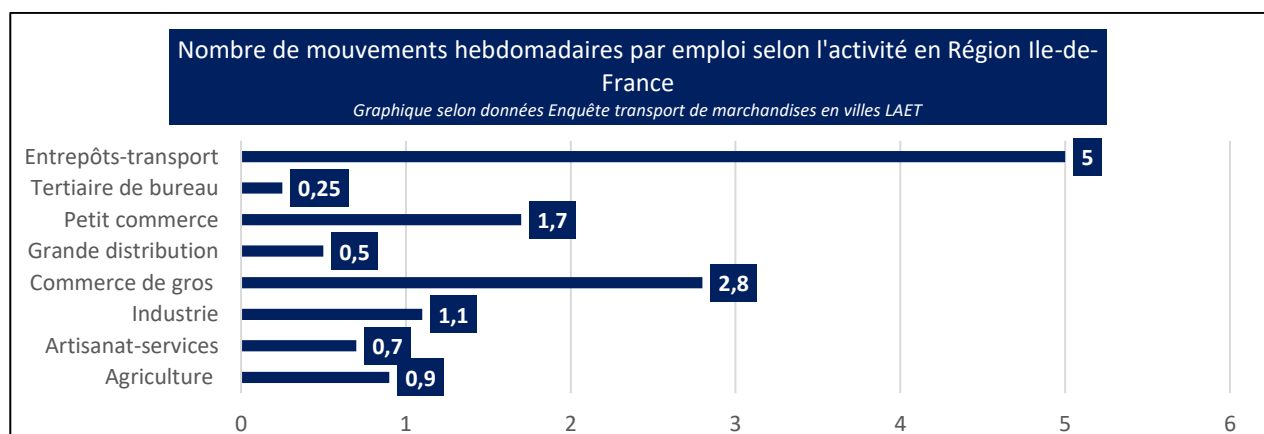
¹¹ Donnée non définitive Eurostat. Estimation selon les données SDES sur l'activité du transport maritime par trimestre

UN FOCUS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE¹²

- L'activité logistique des grossistes représente **5 millions de mouvements B2B** par semaine¹³ en France
- Transport de marchandises en ville : **4 260 000** de mouvements de marchandises en liaison avec une activité professionnelle (livraisons ou enlèvements) chaque semaine en Ile-de-France¹⁴, hors mouvements des particuliers ou à destination des particuliers (et notamment du commerce en ligne).
- **0,74 opération** en moyenne de livraison ou d'enlèvement de marchandises par emploi et par semaine en Île-de-France, soit 4 260 000 d'opérations par semaine.
- Les petits commerces sont les premiers générateurs de flux B2B : **23,4 %** des mouvements de marchandises (livraisons ou enlèvements) en Région Ile-de-France.



- **51 % des opérations B2B** sont réalisées par des professionnels du transport ; **49 % en compte propre**
- La majorité des livraisons sont effectuées en infraction du code de la route : l'organisation du stationnement est un facteur important d'efficacité économique et environnementale de la logistique urbaine
- L'activité d'entreposage est celle qui génère le plus de mouvement (**5 livraisons/enlèvements par semaine et par emploi** en Région Ile-de-France)

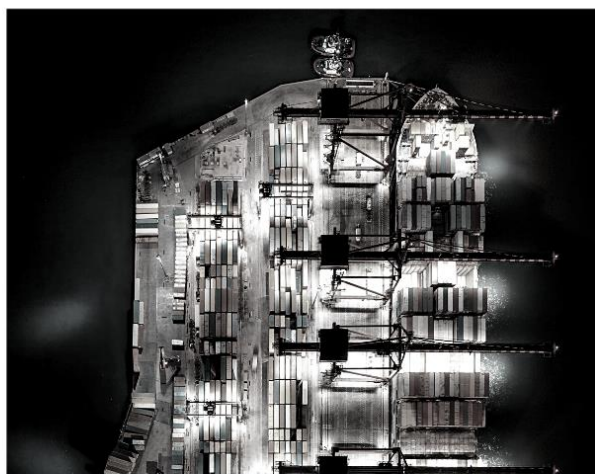
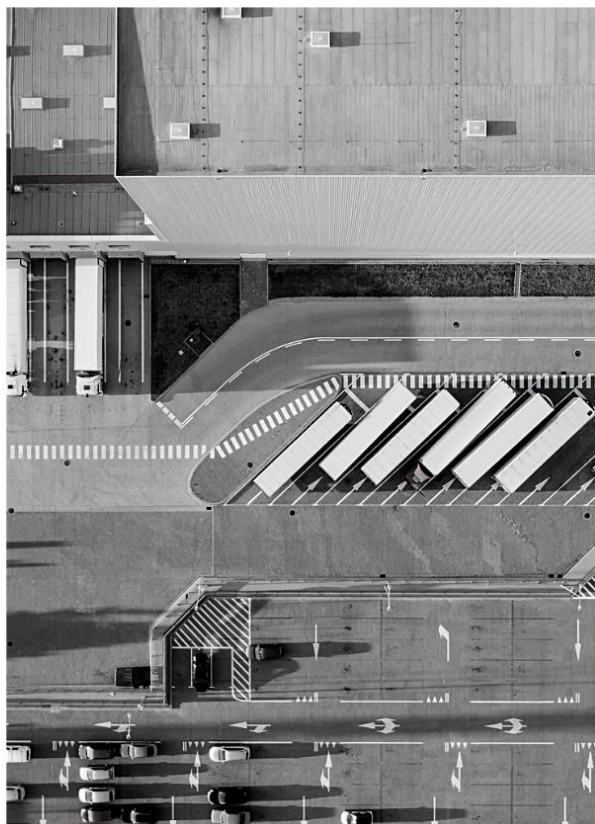


- Part du e-commerce dans le nombre de livraisons en ville : **27%**

¹² En italique figurent les données non récurrentes

¹³ « Mobilité Des Marchandise Dans La Ville Durable : Les Nouveaux Enjeux De L'action Publique Locale » CGI/Ifsttar, 2019

¹⁴ « Enquête Transport de Marchandises en Villes », LAET, 2013



LOGISTIQUE ET TERRITOIRE

DONNÉES 2021

1 LOGISTIQUE ET TERRITOIRE

1.1 Entrepôts et plateformes logistiques

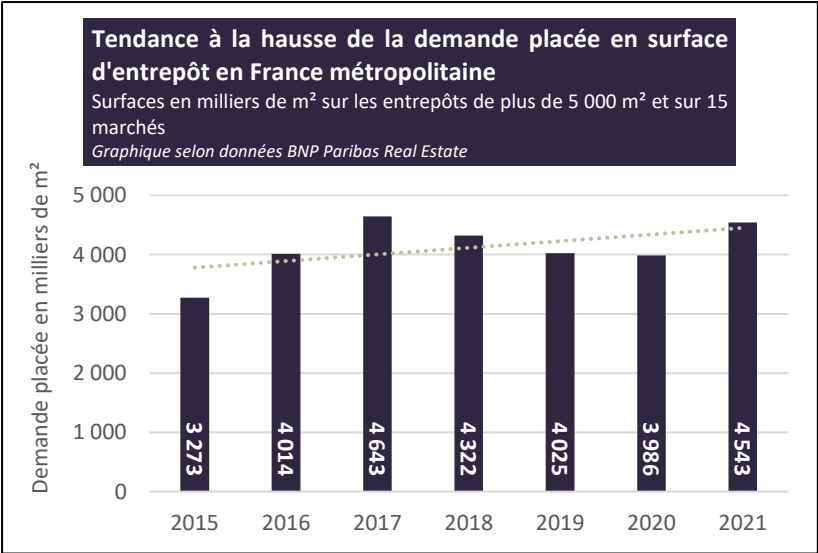
En 2021, la France métropolitaine dispose de **83 millions de m²** d’entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus¹⁵ ; une surface en hausse tendancielle dans le temps (+ **9,2 %** par rapport à 2016 ; + **45,1 %** par rapport à 2010). **60 %** de ses surfaces sont situées en 2021 dans des aires logistiques denses.¹⁶

Nombre d'EPL de 5 000 m² ou plus en France métropolitaine	2010	2017	2018	2021
<i>Selon données SDES</i>				
Ensemble de l'activité d'entreposage et de transport	1 225	1 256	1 278	1 347
Total EPL de 5 000 m² ou plus en France	3 091	4 140	4 276	4 419
Part des EPL exploités par l'activité d'entreposage et de transport	39,6 %	30,3 %	29,9 %	30,5 %

En 2021, l’activité de transport et d’entreposage est la principale activité dans l’exploitation des EPL > 5 000 m² devant l’industrie (**30,5 % des EPL** sont exploités par l’activité de transport et d’entreposage en 2021 ; en baisse **40 %** en 2010). Accélération du phénomène de gigantisme des entrepôts avec des EPL > 30 000m² qui occupent une part de plus en plus importante dans les surfaces d’entreposage en France (**15,7 %** en 2021 ; 15,2 % en 2018 ; 14,6 % en 2017) quand la part entrepôts de petites surfaces (5 000 – 10 000 m²) décroît inversement.

Part des EPL de 5 000 m² ou plus en France métropolitaine selon classe de surface	2010	2017	2018	2021
<i>Selon données SDES</i>				
Part des EPL de 5 000 – 10 000 m² dans l'ensemble des EPL en France	46,6 %	45,3 %	44,2 %	43,6 %
Part des EPL de + de 30 000 m² dans l'ensemble des EPL en France	14,6 %	14,6 %	15,2 %	15,7 %

1.2 Bon niveau de la demande placée¹⁷ en immobilier logistique en 2021



Hausse de la demande placée en bâtiment logistique de plus de 5 000 m² en 2021 (+ **14 %** par rapport à 2020).

Demande placée par les prestataires en hausse en 2021 : **1.7 million de m²** (meilleure performance des 10 dernières années).

Les chargeurs principaux acteurs de marché : **54 %** de la demande placée totale en 2021.

1er marché : Les Hauts-de-France leader de la dorsale (**28 %** du marché de surface placée). La Région Parisienne et les Hauts-de-France représentent à elles deux, **50 %** du volume placé.¹⁸

1.3 Un succès des opérations en blanc¹⁹

Des opérations qui représentent **16 %** de la demande placée en 2021.

¹⁵ « Bilan annuel des transports, 2021 » ; Enquête activité des entrepôts et des établissements logistiques 2016 ; 2010, SDES
¹⁶ Une aire logistique est composée d’au moins trois EPL de 5 000 m² ou plus. Cette aire est dite « dense » lorsque chaque EPL de 5 000 m² ou plus qui la compose est distant de moins de deux kilomètres d’un autre EPL.
¹⁷ Ensemble des transactions, à la location ou à la vente, réalisées par des utilisateurs, y compris les pré-commercialisations, les clés en main locatifs et les opérations pour compte propre
¹⁸ Données BNP Paribas Real Estate At a Glance données sur les entrepôts > 5000 m²
¹⁹ La construction en blanc est initiée sans qu’aucune vente ou location préalable n’ait été conclue avec un futur occupant ou utilisateur. Le bâtiment est construit de manière spéculative, en espérant trouver ensuite un ou plusieurs locataires ou acheteurs.

1.4 Une configuration des transactions favorable aux bâtiments existants²⁰

51 % la part des opérations sur des bâtiments logistiques existants en 2021 (**31 %** la part des opérations clés en main). En surface placée la configuration est à l'inverse favorable aux opérations clés en main qui représentent **43 %** de la surface totale placée en 2021 contre **36 %** pour les bâtiments logistiques existants.

Le segment des surfaces intermédiaires se contracte en 2021 avec une demande placée en baisse de **11 %** sur les opérations de 20 000 à 39 999 m².

Les transactions sur les surfaces supérieures à 50 000 m² représentent **28 %** du marché et sont en hausse.

1.5 Une offre actuelle et à venir²¹ en baisse²²

Le niveau de l'offre d'immobilier logistique existante sur les entrepôts supérieurs à 5000 m² est en baisse sensible en 2021 pour s'établir au T4 2021 à **3 172 000 m²**.

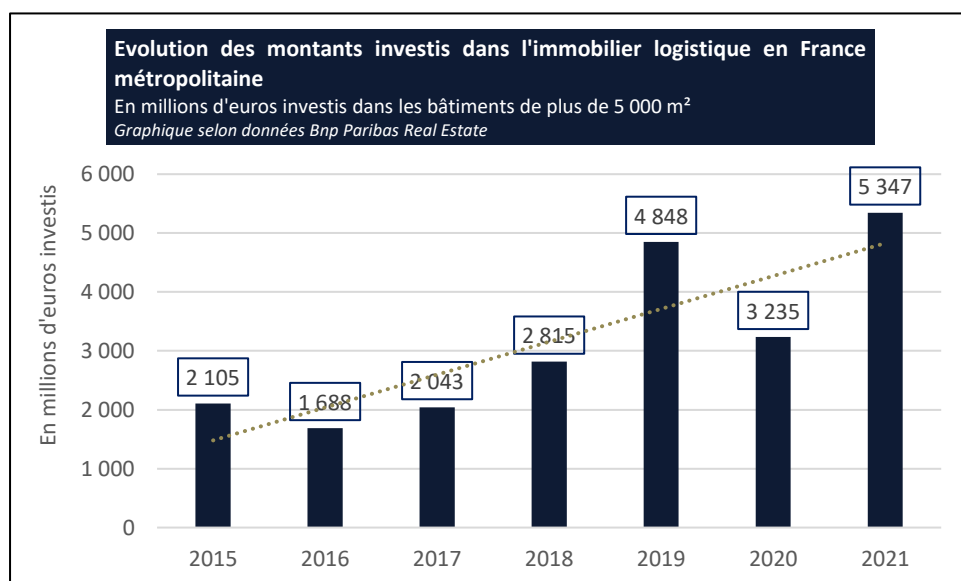
Un recul dans l'obtention des permis de construire obtenus en m² en baisse sur la fin d'année 2021.

Une part des entrepôts de classe A²³ dans l'offre existante en hausse constante **77 %** au T4 2021 contre 67 % au T4 2020.

Un taux de vacance de l'immobilier logistique de **4,2 %** en France en 2021 en baisse (6,7 % en 2019).

1.6 Un niveau record et historique de l'investissement logistique

Un niveau historique de l'investissement dans les actifs logistiques en 2021 : 5,3 milliards d'euros (en hausse de **65 %** par rapport à 2020 et de 10 % par rapport à 2019)



En 2021, la logistique représente **25 %** du volume global d'investissements en France (dont 80 % dans la logistique ; 20 % dans les locaux d'activité), un pourcentage en forte hausse (**10 %** en 2017).²⁴

Les transactions > 50 millions d'euros : **75 %** du montant investi en 2021.

Le taux de rendement « prime »²⁵ en logistique en baisse : **3,25 %** fin 2021 contre 4,75 % fin 2018.

²⁰ Données EOL sur les bâtiments logistiques > 10 000m²

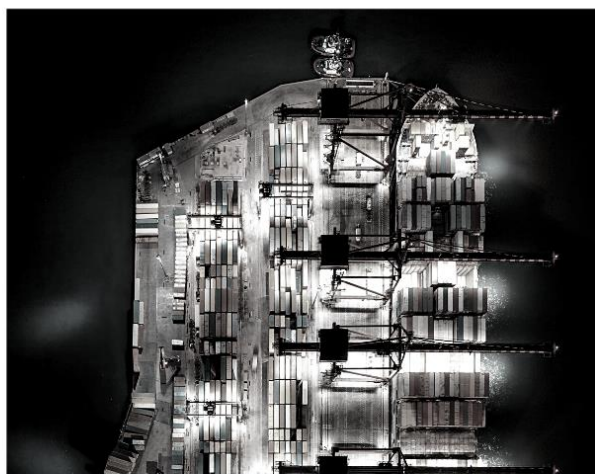
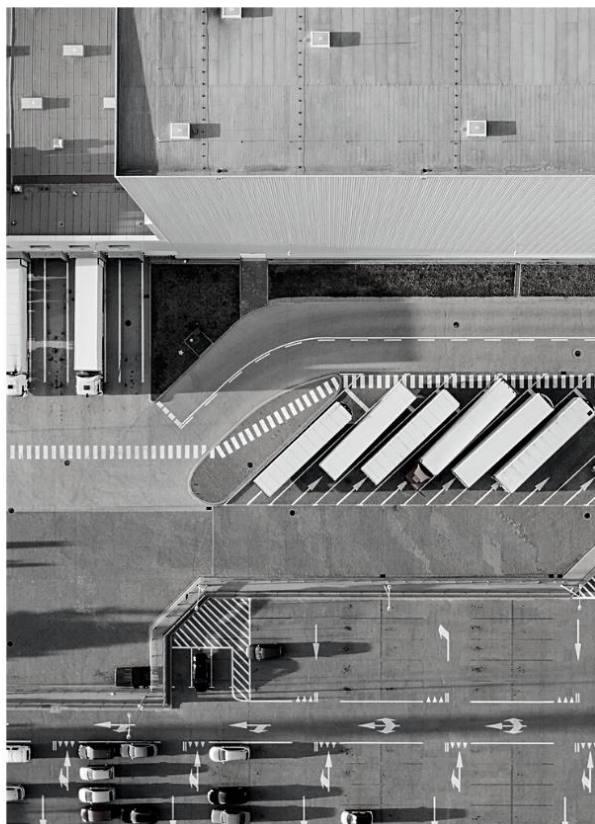
²¹ L'offre à venir comprend l'offre indisponible sur le marché soit les chantiers en cours et les permis de construire obtenus sur des entrepôts > 5000 m² en France

²² Mesure selon données BNP PARIBAS Real Estate, At a Glance données sur les entrepôts > 5000 m²

²³ Les entrepôts de classe A, dits de haute fonctionnalité se distinguent des autres catégories d'entrepôts (B, C) par des critères à remplir au nombre de 13 contre 10 pour un entrepôt de catégorie B.

²⁴ Données BNP PARIBAS Real Estate

²⁵ Le taux de rendement prime est calculé sur l'assiette formée exclusivement de biens jugés d'excellente qualité, qui constituent le marché dit « prime ». Ces biens se situent dans les zones géographiques les plus recherchées et sont en parfaite adéquation avec les attentes des acheteurs, loueurs-utilisateurs. Le taux est le reflet de l'attractivité du marché, en comparaison avec le rendement des obligations d'état à 10 ans.



PERFORMANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE

DONNÉES 2021

2 PERFORMANCE ECONOMIQUE DU TRANSPORT DE FRET ET DE LA LOGISTIQUE

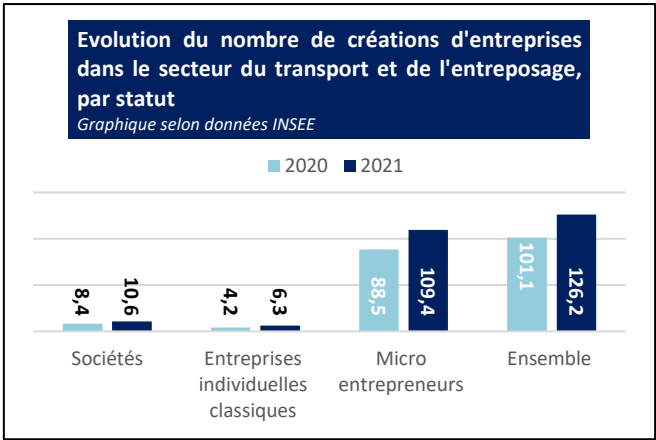
2.1 Transport et croissance économique : une relation variable au cours du temps

	Elasticité t.km / PIB	
1960 - 1974	0,72	Industrie fordiste, industrie et fret évoluent de façon homogène
1975 - 1988	0,19	Choc pétrolier + restructuration industrielle lourde : découplage croissance/fret
1989 - 2007	1,02	Reprise économique « flexible », nouveau modèle logistique, reprise du transport
2008-2018	-1,38	Crise financière internationale, ralentissement économique, stagnation de l'industrie
1960 - 2018	0,29	

Source : Savy 2019

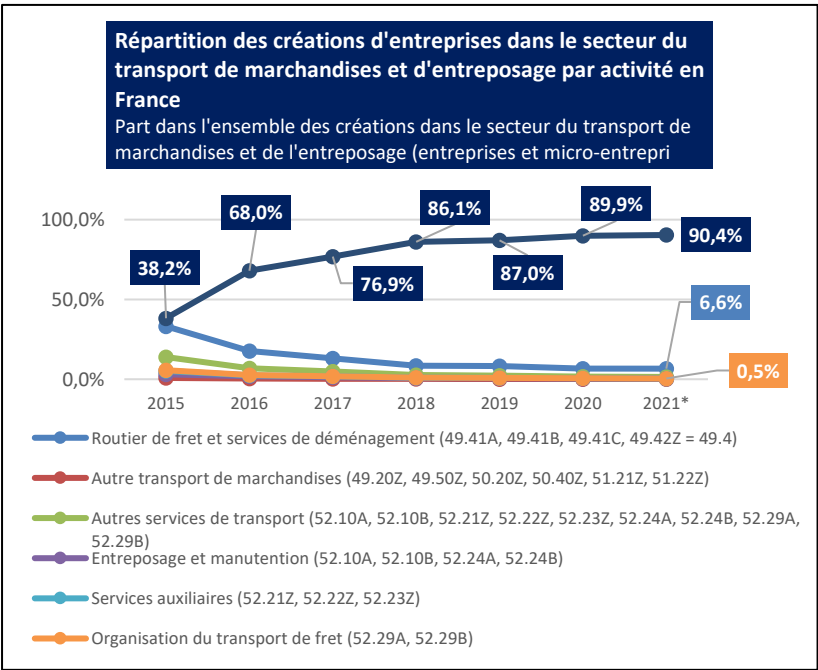
2.2 Une démographie d’entreprises tirée par les micro-entreprises de livraison à domicile

+ 126 200 entreprises de transport et d’entreposage en 2021 (dont 86 % de micro-entreprises) = 12,7 % de l’ensemble des créations selon l’INSEE.²⁶
+ 25 % de créations d’entreprises dans le secteur par rapport à 2020



En 2021, le secteur des transports et de l’entreposage est le troisième contributeur à la création d’entreprises (12,7 %) derrière les « activités spécialisées, scientifiques et techniques » et le « commerce et réparation d’automobiles et de motocycles » (16,4 et 13,9 % des créations).²⁷

Dynamisme continu des « autres activités de poste et de courrier » essentiellement dans la livraison à domicile, (+ 22 400 créations), soit + 37 % par rapport à 2019 mais augmentation qui tend à ralentir (+ 116 % en 2018). Le nombre d’établissements sans salarié sur cette activité a été multiplié par 35 depuis 2015. 40% d’entre eux sont localisés en Ile-de-France.²⁸



Une explosion du nombre d’entreprises d’activités de poste et courrier tirée par la croissance du e-commerce et des livreurs indépendants. 90 % des créations d’entreprises dans le secteur du transport et de l’entreposage en France se font en 2021 dans l’activité de poste et de courrier (53.10Z, 53.20Z), avec une part en hausse constante dans le temps (89,9 % des créations en 2020 ; 68 % en 2016).

Poursuite de l’essor depuis plusieurs années dans la création d’entreprises sous le régime du micro-entrepreneur dans ces activités (+ 109 400 micro-entreprises) avec accélération depuis la fin du confinement. Le nombre d’indépendants dans la branche a été multiplié par 1,4 en 2019.

²⁶ « Un nouveau record de créations d’entreprises en 2020 malgré la crise sanitaire », INSEE, 2021
²⁷ Selon données « Essor des créations de sociétés et de micro-entrepreneurs en 2021 » INSEE, 2022
²⁸ Selon données rapport OPTL 2021

2.3 Une rentabilité en baisse des entreprises du TRM sur l'année 2020 avec une bonne perspective pour 2021

Les dernières données montrent l'impact du ralentissement économique sur le TRM français en 2020. **Après 5 années consécutives de hausse, le chiffre d'affaires du TRM français diminue de 3,9 %** en 2020 (après + 5 % en 2019 et + 5,7 % en 2018). Néanmoins, les données prévisionnelles font état d'un fort rebond du chiffre d'affaires du TRM français en 2021 **(+8,1 %)** venant effacer le recul de 2020.

La valeur ajoutée du TRM connaît un recul moins important que celui du chiffre d'affaires en 2020 (- **1,3 %** contre - 3,9 %). **Le taux de marge brute d'exploitation du TRM résiste** et recule légèrement (13 % en 2019 à **12,6 %** en 2020). Il apparaît comme faible au regard du taux de marge brute du TRM espagnol (37,8 % en 2020 ; + 1,1 point par rapport à 2019).

Concernant l'année 2020, **la rentabilité nette²⁹ des entreprises du TRM est en retrait (2,1 %** contre 3,4 % en 2019 et 2,8 % en 2018).

Le résultat net des entreprises du secteur du transport de marchandises est fortement dispersé avec une rentabilité du TRM qui s'effondre en 2020 par rapport à 2019 (- **41,4 %**) quand celle des modes de transport terrestre alternatifs augmente à l'inverse sensiblement (**+ 89,1 % pour le fret ferroviaire ; + 31,1 % pour le fret fluvial**).

2.4 Des situations contrastées pour le fret et l'entreposage avec des ratios de résultat très favorables pour le stockage et le transport fluvial³⁰

Résultats financiers des entreprises françaises en 2020 <i>En millions d'euros</i>	Transports ferroviaires de fret	Transports routiers de fret et services de déménagement	Transports aériens de fret et transports spatiaux ³¹	Autres activités de postes et de courriers	Entreposage et stockage	Transports fluviaux de fret
Nombre d'entreprises en 2020	14	34 343	42	48 533	1 667	650
Variation 2019/2020 du nombre d'entreprises	- 6,7 %	+ 2,9 %	+ 5 %	+ 47,7 %	- 1,2 %	- 1,5 %
Chiffre d'affaires	81,6	50 701,9	591	3121,9	6 312,8	376,6
Variation 2019/2020 du chiffre d'affaires	- 20,8 %	- 3,9 %	+ 8,8 %	nd	+ 5,5 %	nd
Marge commerciale	nd	212	0,6	0,2	92,9	0,2
Variation 2019/2020 de la marge commerciale	nd	- 28,2 %	nd	nd	+ 69,1 %	nd
Valeur ajoutée brute	27,4	18 535,9	206	nd	2431	157
Variation 2019/2020 de la valeur ajoutée brute	+ 14,7 %	- 1,3 %	- 11 %	nd	+ 5,1 %	+ 5,4 %
Excédent brut d'exploitation	- 1,64	2246,84	-12,6	327,2	718,2	59,5
Variation 2019/2020 de l'excédent brut d'exploitation	+ 81,8 %	-7,3 %	-150,7 %	nd	+ 11,8 %	+ 10,2 %
Résultat net (bénéfice/perte)	-1,0	1052,25	-31,13	169,32	466,7	35,52
Variation 2019/2020 du résultat net	+ 89,1 %	- 41,4 %	-331,8 %	nd	+ 39,7 %	+ 31,1 %
Capacité d'autofinancement	-1,82	nd	- 5,92	nd	696,37	54
Variation 2019/2020 de la capacité d'autofinancement	+ 82,3 %	nd	- 122 %	nd	+ 7,2 %	+ 10,5 %
Rentabilité nette (%)	- 1,2 %	2,1 %	- 5,3 %	5,4 %	7,4 %	+ 9,7 %
Variation 2019/2020 de la rentabilité nette	+ 7,7 points	- 1,3 points	- 7,7 points	nd	+ 1,8 points	nd
Rentabilité financière³² (%)	- 15,5 %	nd	nd	nd	+ 9,7 %	+ 9,7 %
Variation 2019/2020 de la rentabilité financière	- 9,9 points	nd	nd	nd	+ 2,1 points	+ 2 points
ROIC (Retour sur capitaux investis en 2020)	- 2,9%	nd	- 1,5%	nd	5,7%	7,1%

En baisse sur l'année 2020, ces indicateurs de rentabilité demeurent cependant relativement stables par rapport à d'autres activités.

Le taux de marge brute d'exploitation du TRM résiste ainsi mieux que le taux de marge brute d'exploitation de l'ensemble du secteur du transport et de l'entreposage français qui passe de 23,4 % en 2019 à 9,5 % en 2020.

²⁹ Résultat net/chiffre d'affaires net

³⁰ Tableur réalisé selon données de l'INSEE « Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises en 2020 » et « Bilan annuel des transports en 2021 », SDES, 2022, INSEE 2022

³¹ Les données exclusives au transport aérien de fret ne sont pas disponibles

³² Rentabilité financière = bénéfice ou perte (résultat net) /capitaux propres (fonds propres)

Dans son ensemble, le secteur du transport et de l'entreposage dispose d'une **capacité d'autofinancement très dispersée**. L'activité d'entreposage et de transport fluvial disposent de fortes capacités d'autofinancement, là où à contrario, l'activité de fret ferroviaire et de fret aérien, ne génèrent pas assez de revenus pour couvrir leur cycle d'exploitation en 2020. Le transport de fret aérien et le transport spatial subissent pleinement les conséquences financières des restrictions sanitaires avec des variations conséquentes des ratios de rentabilité de l'activité.

Les services auxiliaires de transport qui occupent une position non marginale d'organismes des chaînes présentent après des années positives, un **ratio de résultat négatif en 2020. Le taux de rentabilité de la branche diminue fortement (- 0,7 % en 2020 contre 9,1 % en 2019)**. Le résultat net de la branche décroît significativement (- 301,97 millions d'euros après + 4 720 millions d'euros en 2019), ce qui impacte fortement la réserve des entreprises du secteur.

2.5 Un taux d'investissement et une marge dispersée dans le secteur du fret et de l'entreposage, mais des marges globalement faibles, facteurs de vulnérabilité³³

Evolution des ratios financiers dans l'activité logistique en %	Transports ferroviaires de fret	Transports routiers de fret et services de déménagement	Transports maritimes et côtiers de fret	Transports fluviaux de fret	Transports aériens de fret et spatiaux	Autres activités de poste et de courrier	Entreposage et stockage
Taux d'investissement ³⁴	1,3 %	Nd pour 2020	Nd	80,2 %	22,7 %	Nd	34,9 %
Variation 2019/2020 du taux d'investissement	- 1,9 points	Nd	Nd	+ 17 points	+ 0,7 points	Nd	+ 6,9 points
Taux de marge brute d'exploitation ³⁵	- 6 %	12,1 %	Nd	37,9 %	- 6,1 %	33,3 %	29, 5 %
Variation 2019/2020 du taux de marge brute d'exploitation	+ 31,8 points	- 0,8 points	Nd	Nd	- 16,9 points	Nd	+ 1,8 points
Taux d'endettement ³⁶	12,7 %	Nd	30,5 %	41,9 %	73,7 %	Nd	32,9 %
Variation 2019/2020 du taux d'endettement	+ 7,7 points	Nd	- 13,5 points	- 1,1 points	+ 72,7 points	Nd	- 0, 1 points

Le taux d'investissement apparaît nettement moindre dans le transport de fret ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. En cause, un taux d'investissement en partie lié au taux de marge brute d'exploitation qui reste fortement négatif même si ce dernier connaît une hausse significative en 2020.

Avec **des marges faibles (sauf transports fluviaux, entreposage & stockage)**, les fluctuations d'une année sur l'autre (en cohérence avec les variations des volumes d'activité, des coûts et des prix) ont des répercussions sur les entreprises et contribuent à leur **vulnérabilité**, y compris face à la concurrence internationale.

³³ « Ratios des transports et de l'entreposage par activité en 2019 », INSEE 2021 ; « Bilan annuel des transports en 2020, entreprises françaises de transport », SDES 2021

³⁴ Investissements corporels bruts hors apports/ valeur ajoutée brute

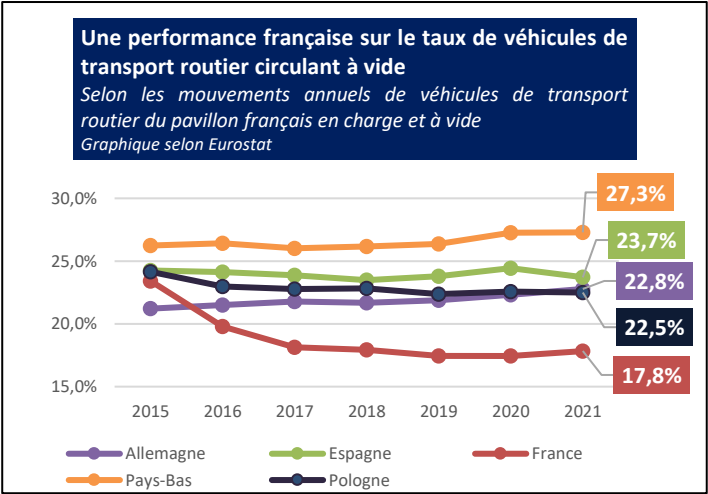
³⁵ Excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée brute

³⁶ Le taux d'endettement mesure le niveau de la dette par rapport aux fonds propres

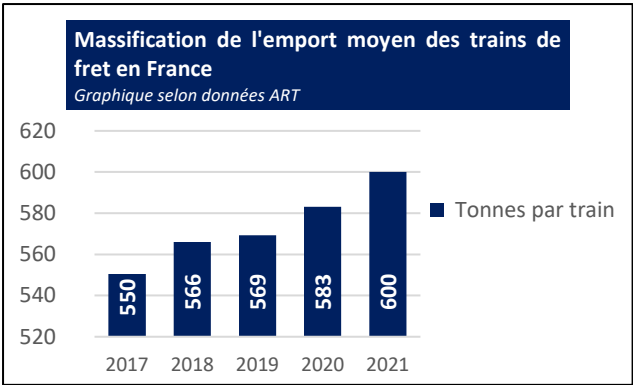
2.6 Bonne performance du pavillon routier français en termes de chargement moyen et de faiblesse du transport routier à vide

Le pourcentage de circulation à vide du pavillon routier français est en légère hausse et passe de 17,4 % en 2020 à **17,8 %** en 2021³⁷. Cette hausse n’efface toutefois pas la performance française des dernières années avec un taux de transport routier à vide qui reste bien inférieur aux voisins européens (22,8 % en Allemagne ; 23,7 % en Espagne ; 22,5 % en Pologne en 2021).

Chargement moyen des poids lourds dans le pavillon français³⁸ en 2021 : **12,4 tonnes** (+ 0,9 % par rapport à 2020).



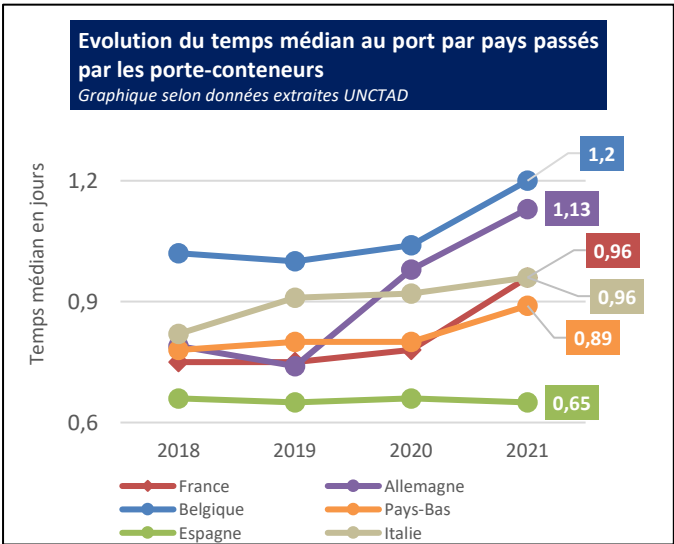
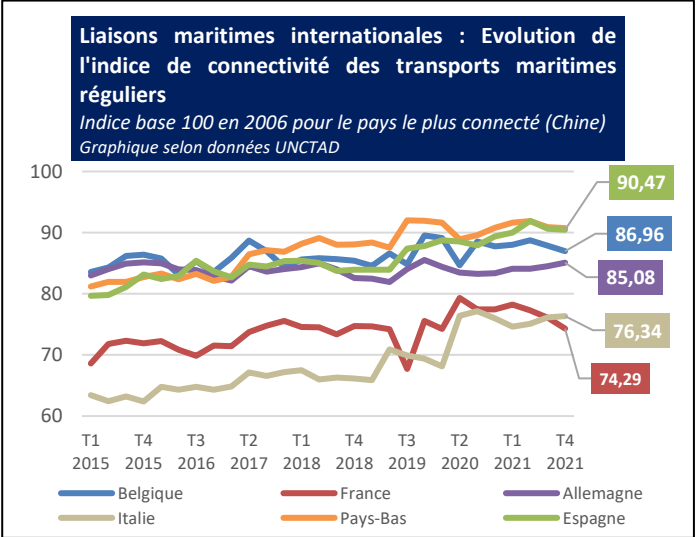
2.7 Performance portuaire et ferroviaire



- Côté maritime, la France occupe depuis 2006 la même **15^{ème} place** au classement mondial de l'indice de connectivité des transports maritimes loin derrière ses voisins européens (Belgique 9^{ème} ; Pays-Bas 6^{ème} ; Espagne 8^{ème}).

- Une dynamique de massification du transport de fret ferroviaire avec des trains.km qui décroissent plus rapidement que les t.km. L'offre de fret ferroviaire en France se transforme avec un emport moyen par train en constante progression depuis 2017 et qui atteint en 2021, **600 tonnes par train**.³⁹

Un retard français sur la connectivité des liaisons maritimes



- Une reprise des volumes traités des marchandises transportées (en poids bruts) dans les ports français **+1,8 %** mais qui n’efface pas les baisses des années précédentes (- 9,1 % en 2020 ; - 2,1 % en 2019.)⁴⁰

- Forte hausse depuis 2020 du temps médian en jours passés au port par les porte-conteneurs en Europe excepté en Espagne (temps médian = 0,65 jour en Espagne en 2021 (0,66 en 2020) ; **0,96 jour** en France en 2021 (0,78 jour en 2020)).

³⁷ Selon données Eurostat ; en % de millions de véhicules-kilomètres à vide sur l'ensemble des mouvements de véhicules
³⁸ Chargement moyen : performance annuelle de transport (t.km) / distance parcourue en charge correspondante (vkm) ; mesure selon données Eurostat
³⁹ Selon données bilan du transport ferroviaire, Autorité de régulation des transports. Emport moyen par train = t.km/train.km
⁴⁰ Poids brut des marchandises traitées dans les ports (marchandises déchargées des navires plus marchandises chargées sur les navires ; mesure selon données Eurostat

2.8 Performance portuaire et ferroviaire

L’outil de mesure Logistics Performance Index (LPI) de la Banque mondiale évalue les performances logistiques des pays en tenant compte de 6 domaines.

En 2018, la France occupe avec une note globale de 3,84⁴¹ la même **16^{ème} place** qu’en 2016 après avoir précédemment occupé une 13^{ème} place en 2014. A date de dernière publication, la France obtient sa meilleure note dans le domaine de la **traçabilité des expéditions** et de la **qualité des infrastructures commerciales et des transports**. Alors que la ponctualité, la facilité d’accès à des prix compétitifs et la qualité de ses expertises sur les services logistiques sont dans la moyenne. Concernant les procédures douanières, la France est seulement classée au 19e rang.

	2014	2016	2018
Efficacité du processus de dédouanement	18 ^{ème}	17 ^{ème}	19 ^{ème}
Qualité de l’infrastructure commerciale et des transports	13 ^{ème}	15 ^{ème}	12 ^{ème}
Compétence et qualité des services logistiques	15 ^{ème}	19 ^{ème}	17 ^{ème}
Facilité d’obtenir des prix compétitifs sur les expéditions	7 ^{ème}	20 ^{ème}	15 ^{ème}
Capacité de suivre et de retrouver les envois	12 ^{ème}	15 ^{ème}	12 ^{ème}
Fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés	13 ^{ème}	13 ^{ème}	14 ^{ème}
Rang global de l’indice de performance logistique	13^{ème}	16^{ème}	16^{ème}

2.9 Degré d’externalisation

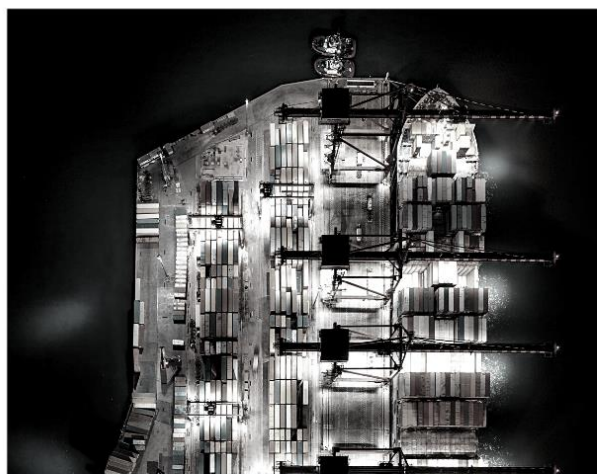
Les activités d’entreposage, de conditionnement et de manutention sont très largement internalisées, à la différence du transport :

- **18 %** des salariés exerçant une profession de l’entreposage sont employés par des prestataires⁴²
- **60 %** des salariés exerçant un métier du transport sont employés par des prestataires

1/3 des EPL > 5 000 m² sont exploités par des sociétés dont l’activité principale est le transport ou l’entreposage en 2021. Deux tiers des EPL (entrepôts et plates-formes logistiques) sont exploités pour compte propre en 2021⁴³ (même constat en 2015) :

- **34 %** par des sociétés dont l’activité principale est le commerce (31 % en 2015⁴⁴)
- **28 %** par des sociétés industrielles (27 % en 2015)
- **8 %** par des sociétés des autres secteurs (8 % en 2015)

⁴¹ Notation Banque mondiale sur une échelle de 1 à 5, 5 étant la meilleure note
⁴² Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, SDES, 2017
⁴³ Bilan annuel des transports 2021, SDES, 2022
⁴⁴ Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, SDES, 2017



PRIX ET COUTS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

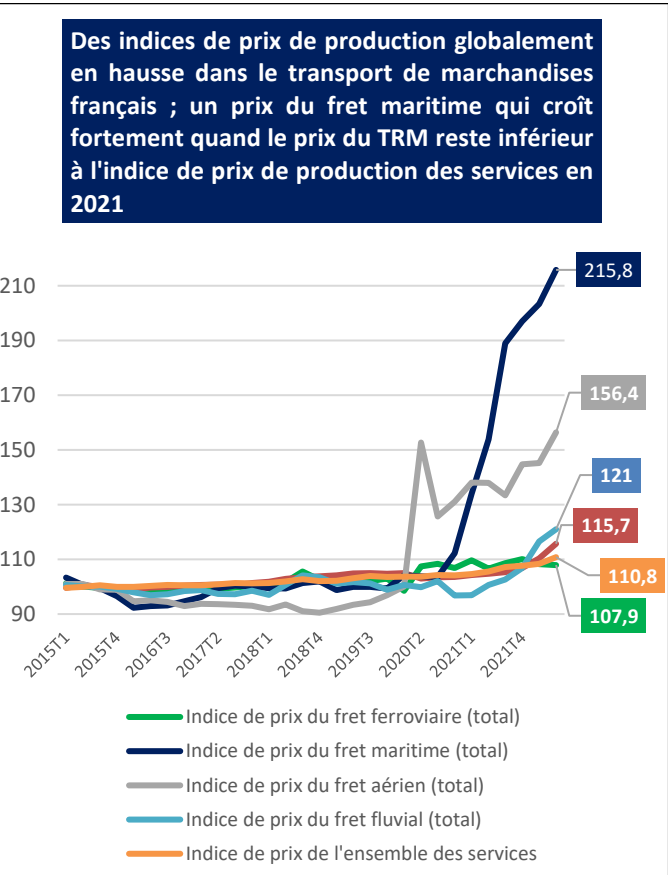
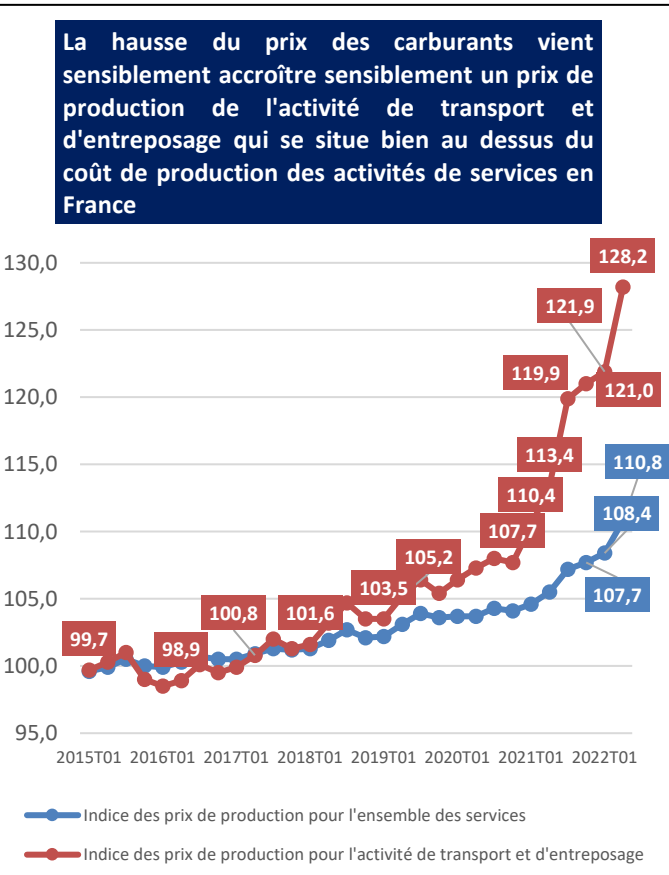
DONNÉES 2021

3 PRIX ET COUTS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

3.1 Des prix du transport de fret à la hausse ; des prix des activités logistiques stables⁴⁵

En 2021, les prix du transport de fret sont en hausse par rapport à l’année 2020 avec de très forts écarts selon les différents modes.

Evolutions des prix des transports de marchandises et de la logistique en France sur l’année 2021	
Tableau réalisé selon données SDES, Indices des prix du transport de fret et de l’entreposage	
Transport ferroviaire de fret : les prix sont à leur plus haut niveau	+ 3,7 %
Transport routier de fret : les prix dépassent leur niveau d’avant-crise	+ 3,1 %
Transport aérien de fret	+ 9,9 %
Transport maritime de fret : les prix sont à leur plus haut niveau	+ 61,2 %
Messagerie-fret express	+ 1,9 %
Manutention	+ 3,7 %
Entreposage	+ 0,7 %



Graphiques selon données SDES, indices des prix du transport de fret et de l’entreposage et INSEE, évolution des indices des prix de production des services (IPSE)

3.2 Une hausse des coûts du transport routier de marchandises

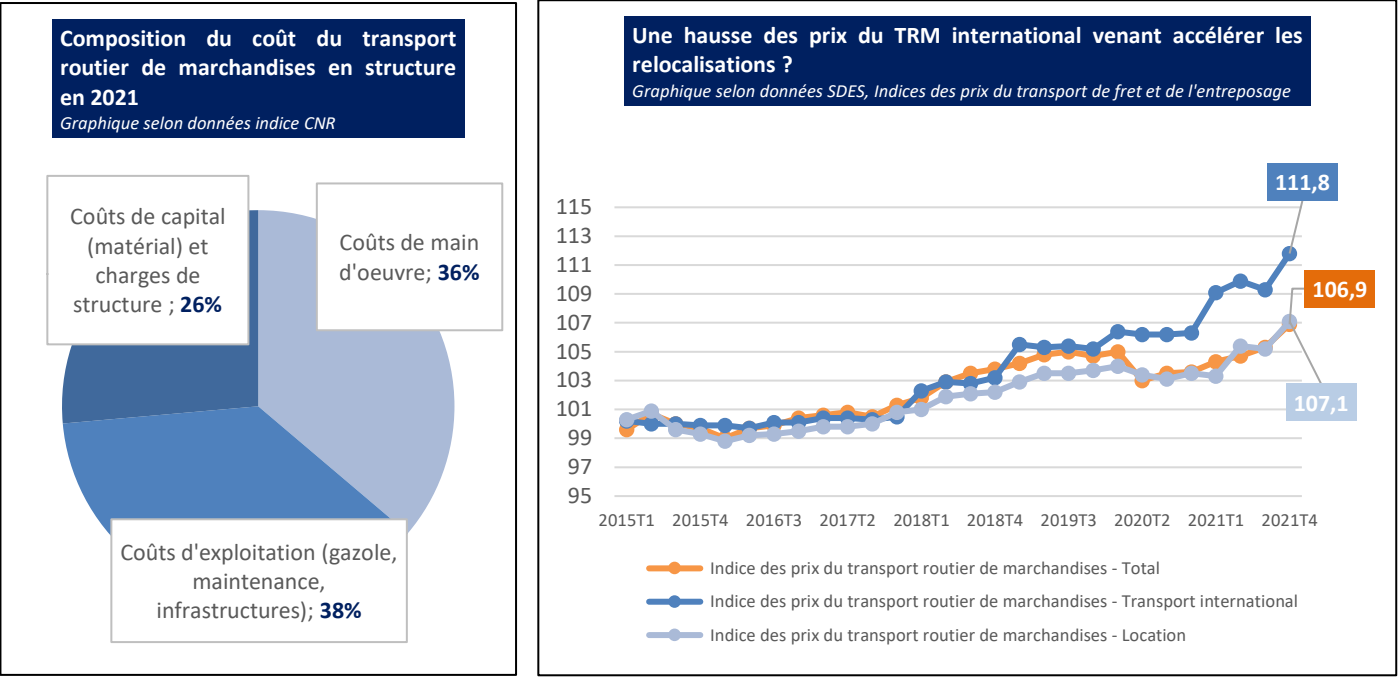
Hausse du coût complet : + 1,7 % en longue distance en 2021.⁴⁶

Hausse de la part des matières premières dans les chiffres d'affaires des entreprises : 10,9 % en 2018 (contre 10,2% en 2017).

⁴⁵ Selon données « Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au quatrième trimestre 2021 », SDES, 2022

⁴⁶ « Les coûts du TRM Bilan 2021 et perspectives pour 2022 », CNR

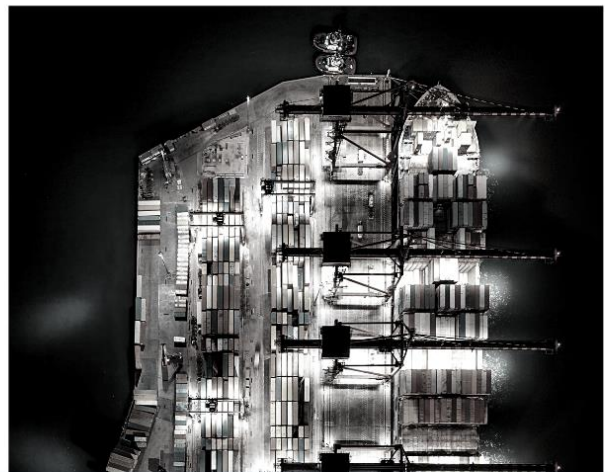
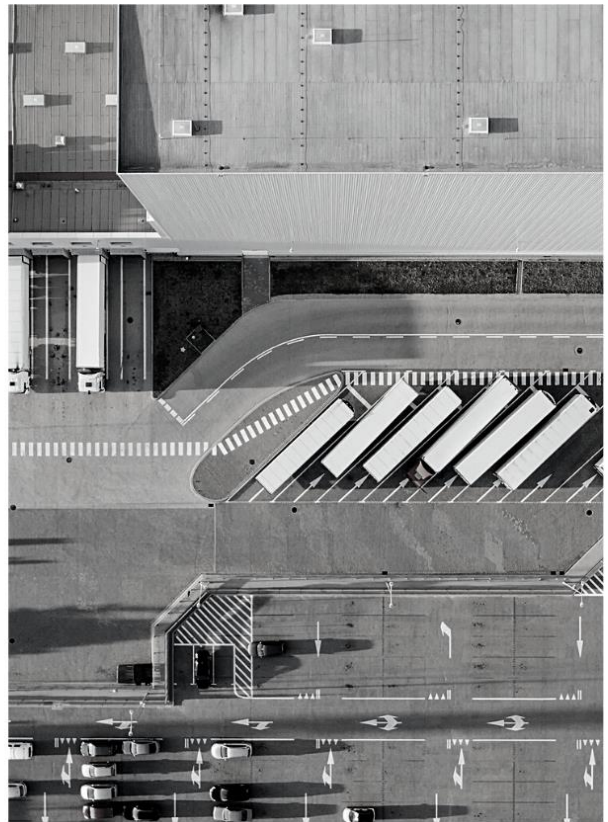
Le poids du coût du gazole dans les coûts d'exploitation est passé de 21,5 à **25,2 %** soit +3,7 points (2020- 2021)⁴⁷. Concernant le début d'année 2022, le prix moyen du gazole professionnel hors TVA flambe entre décembre 2021 et mars 2022 et enregistre une inflation de **+ 37,8 %**.



3.3 Des prix de l’immobilier logistique en hausse en France et en Europe

2,8 % de hausse sur les loyers de l’immobilier logistique en France en 2021 ; une hausse en deçà des voisins européens (13,1 % de hausse au Royaume-Uni ; 8,7 en Allemagne ; 5,1 % au Pays-Bas)⁴⁸. En cause une flambée des coûts de construction et des prix des terrains ayant entraîné une hausse des coûts de remplacement. Les promoteurs ont alors dû augmenter les loyers pour attirer une offre qui est devenue très convoitée.

⁴⁷ « Indice Longue distance ensemble articulé – Gazole », CNR
⁴⁸ The Prologis logistics rent index, Prologis Research, Federal Reserve Economic Data



LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

DONNÉES 2021

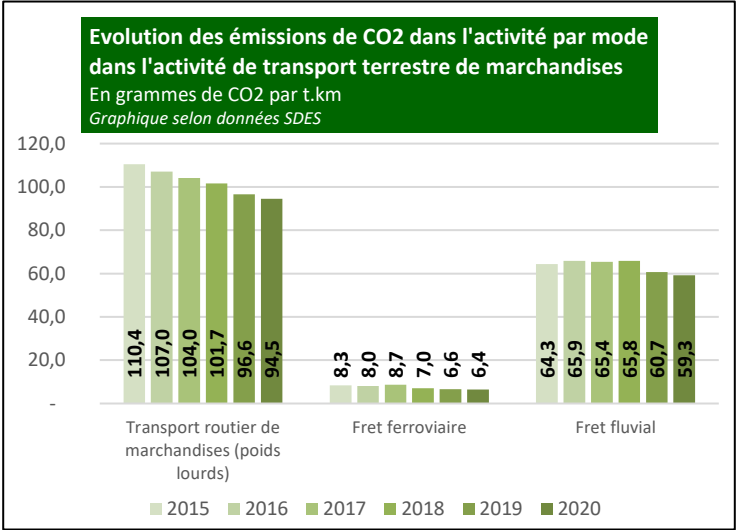
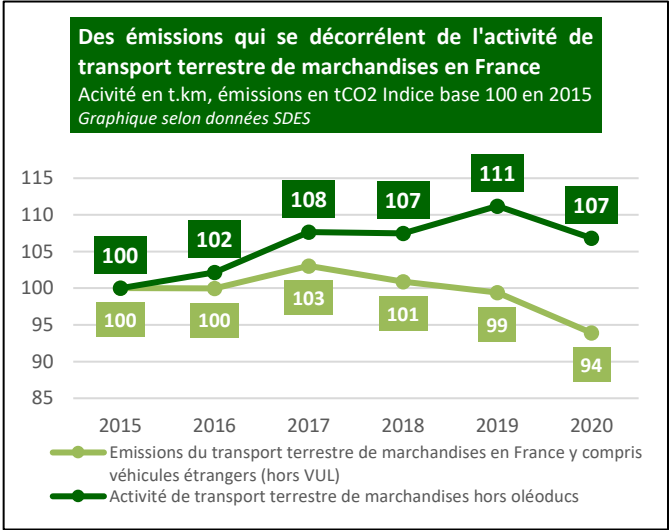
4 LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

4.1 Décarbonation du transport de marchandises en France

La croissance de l'activité du transport de marchandises en France s'est progressivement décorrélée des émissions de CO2 liées à l'énergie. En cause, des améliorations logistiques et techniques (pour les PL en France, sur la période 1990-2020 le tonnage moyen transporté par véhicule a augmenté de 0,5 % par an en moyenne quant à la consommation unitaire de ces derniers, elle s'est repliée de 0,4 % par an⁴⁹).

Après plusieurs années de repli, les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandises (CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, NF3, SF6) en France métropolitaine repartent à la hausse en lien avec la reprise de l'activité en 2021. (+ 10,7 % pour l'ensemble du transport terrestre après - 12 % en 2020 ; - 0,9 % en 2019 et - 1,8 % en 2018⁵⁰). Si le volume d'émissions du fret terrestre repart sensiblement à la hausse en 2021, celui-ci demeure toutefois inférieur aux émissions avant crise sanitaire mondiale. (- 3,5 % d'émissions de GES entre 2018 et 2021).

L'année 2020 était synonyme de premier recul des émissions de GES sur longue période (1990-2020). L'année 2021 annule ce constat avec des émissions qui redeviennent en hausse sur période 1990-2021 (+ 6,8 %). En cause, des PL qui figurent comme le seul mode de fret terrestre dont les émissions sont en hausse sur cette période (+ 14,3 %) quand les modes alternatifs observent une baisse de leurs émissions. Baisse en partie liée à une diminution du trafic sur cette même période de temps (32 % la baisse de l'activité du fret ferroviaire et 1 % la baisse de l'activité du fret fluvial en t.km sur la période 1991-2021 sur le territoire français). En 2021, les émissions de GES sont en volume largement dominées par les PL dans le transport terrestre de marchandises en France (64 % des émissions en 2021 ; en hausse sur le long terme ; 62,1 % en 2019).



Evolution des émissions de GES des modes de transport du fret en France entre 1990 et 2021		Evolution des émissions de GES des modes de transport du fret en France entre 2020 et 2021	
Selon données SDES, y compris véhicules étrangers		Selon données SDES, y compris véhicules étrangers	
Ensemble du fret terrestre en France	+ 6,8 %	Ensemble du fret terrestre en France	+ 10,6 %
DONT :		DONT :	
- Poids lourds	+ 14,3 %	- Poids lourds	+ 10,5 %
- Transport routier VUL	- 0,5 %	- Transport routier VUL	+ 11,2 %
- Transport ferroviaire (yc voyageurs)	- 67,4 %	- Fret ferroviaire en France (yc voyageurs)	+ 0,6 %
- Fret fluvial	- 1,1 %	- Fret fluvial en France	+ 3,2 %

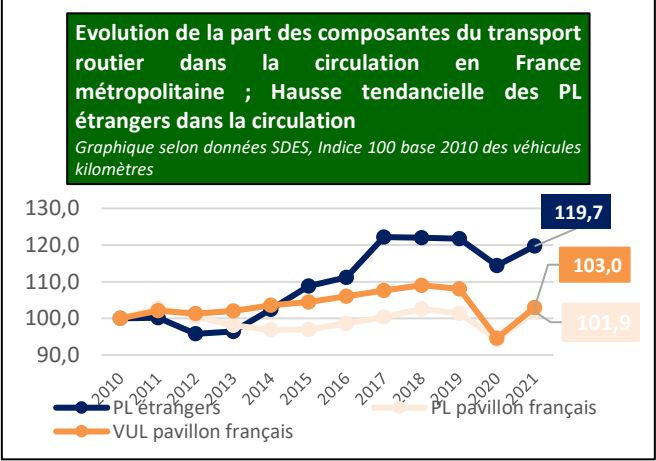
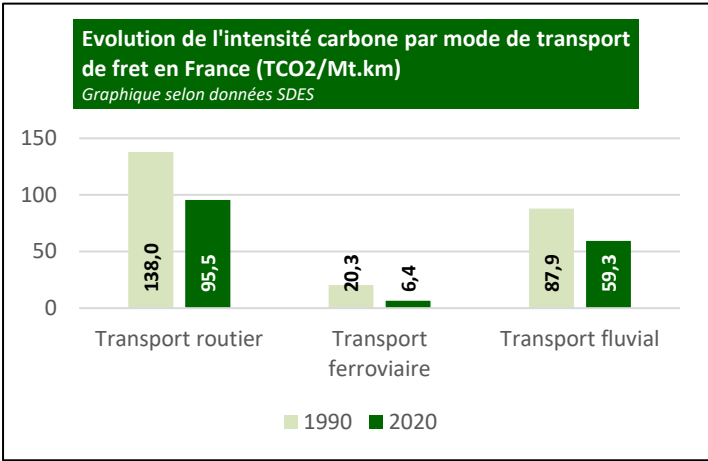
4.2 Une meilleure performance énergétique des modes de transports alternatifs en France sur la période 1990-2021 avec une baisse généralisée de l'intensité énergétique

Les émissions du transport routier de marchandises sont directement liées à la consommation d'énergie en grande partie composée de gazole. La diminution de l'intensité énergétique et la baisse du contenu carbone de l'énergie consommée n'ont pas mené sur la période [1990 – 2021] à une baisse des émissions totales de l'activité des PL.

⁴⁹ « Les facteurs d'évolution des émissions de CO2 liées à l'énergie en France de 1990 à 2020 », SDES, 2022
⁵⁰ Comprend les émissions CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, NF3, SF6 ; mesures selon données SDES des externalités du transport 2022

Evolution de l'intensité énergétique des modes de transport de marchandises entre 1990 et 2020 <i>Selon données SDES, y compris véhicules étrangers en (tep/Mt.km)</i>		Evolution de l'intensité carbone des modes de transport de marchandises entre 1990 et 2020 <i>Selon données SDES, y compris véhicules étrangers en (Tco2/Mt.km)</i>	
Transport de fret routier	- 25,2 %	Transport de fret routier	- 30,8 %
Transport de fret ferroviaire	- 24,6 %	Transport de fret ferroviaire	- 68,3 %
Transport de fret fluvial	- 32,6 %	Transport de fret fluvial	- 32,6 %

Les émissions du fret ferroviaire français ont décriu du fait d’une tendance à l’électrification et la baisse du contenu carbone de l’électricité elle-même (progression des énergies décarbonées dans le mix énergétique français). En résulte en ce sens un fret ferroviaire français plus efficace en énergie et en carbone que les autres modes de transport de marchandises.



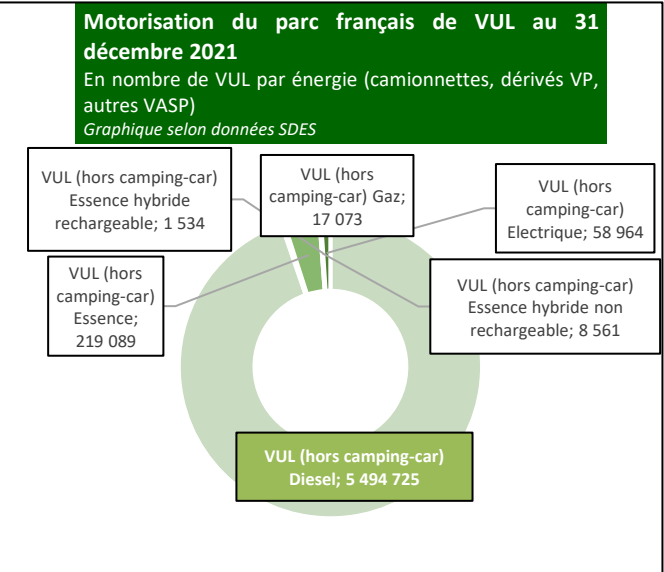
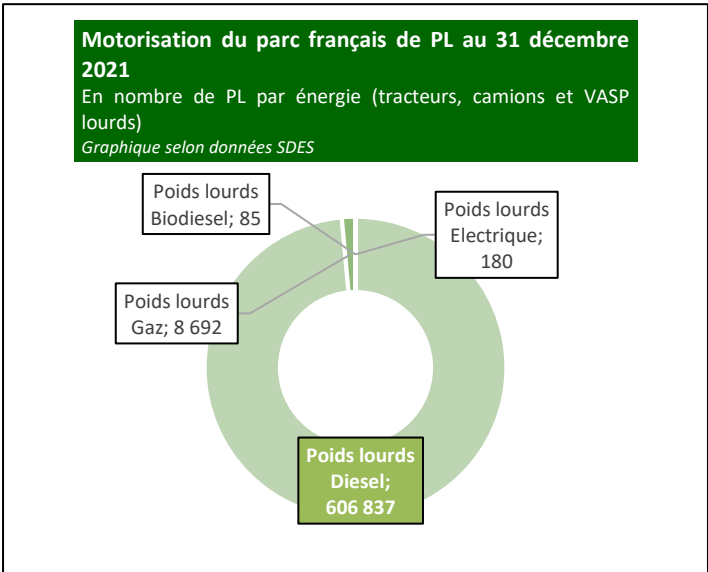
4.3 Des efforts en termes de décarbonation des flottes dans le transport routier de marchandises

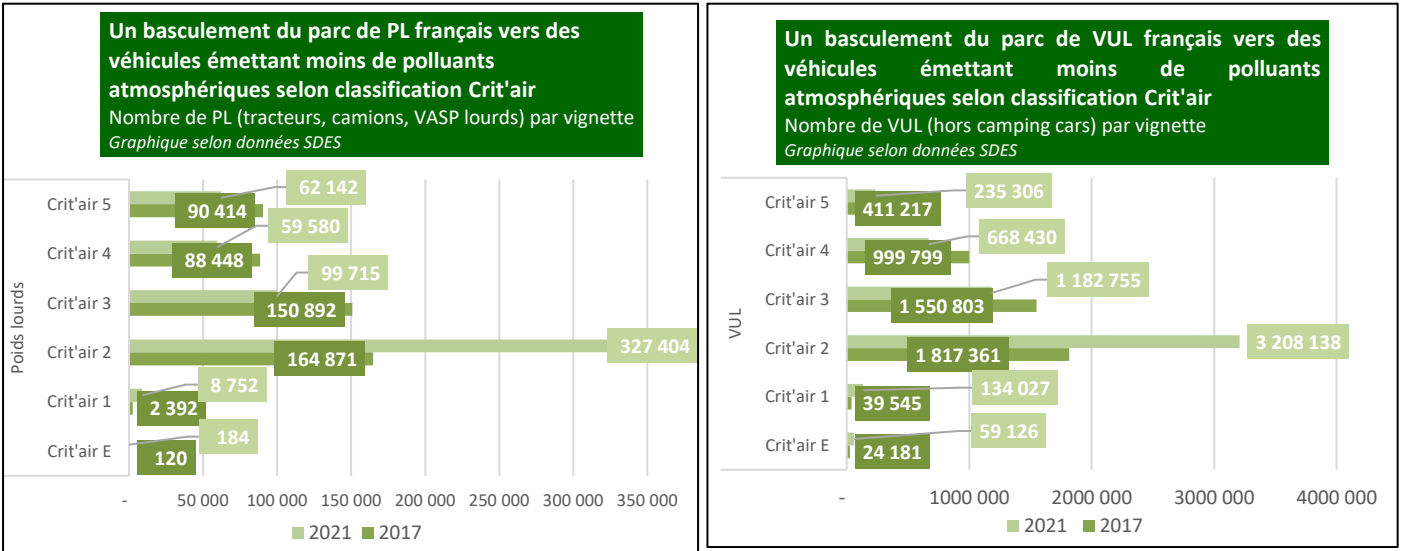
On observe un basculement progressif du parc des PL et VUL français vers des véhicules rejetant moins de polluants atmosphériques.

La décarbonation est particulièrement marquée pour les nouvelles immatriculations des tracteurs routiers français (+ **800 %** de tracteurs routiers au gaz entre 2017 et 2021 ; + **308 %** de PL français au gaz), même si le parc de tracteurs routiers au gazole augmente également de **8 %** sur la même période.

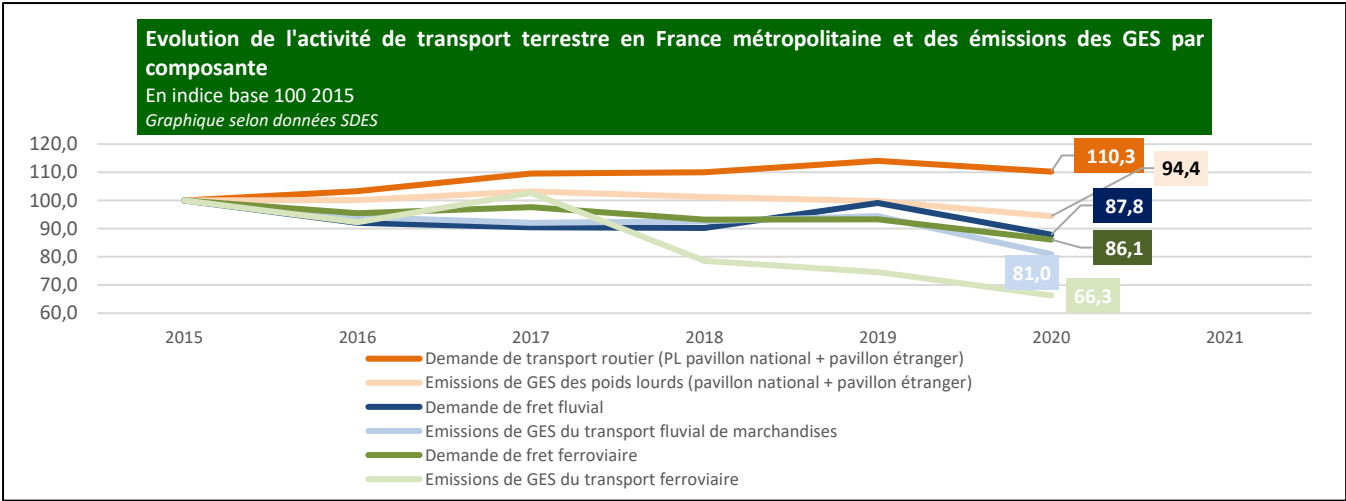
Les PL et VUL français fonctionnent toutefois encore majoritairement au gazole (**98,7 %** des PL et **95,3 %** des VUL en 2021).

Entre 2017 et 2021, on constate une hausse du parc total de PL français roulant au gazole de **2 %** et un recul du parc de VUL au gazole de **2 %**, avec en contrepartie une hausse de **98% des VUL électriques et hybrides** dans le parc.

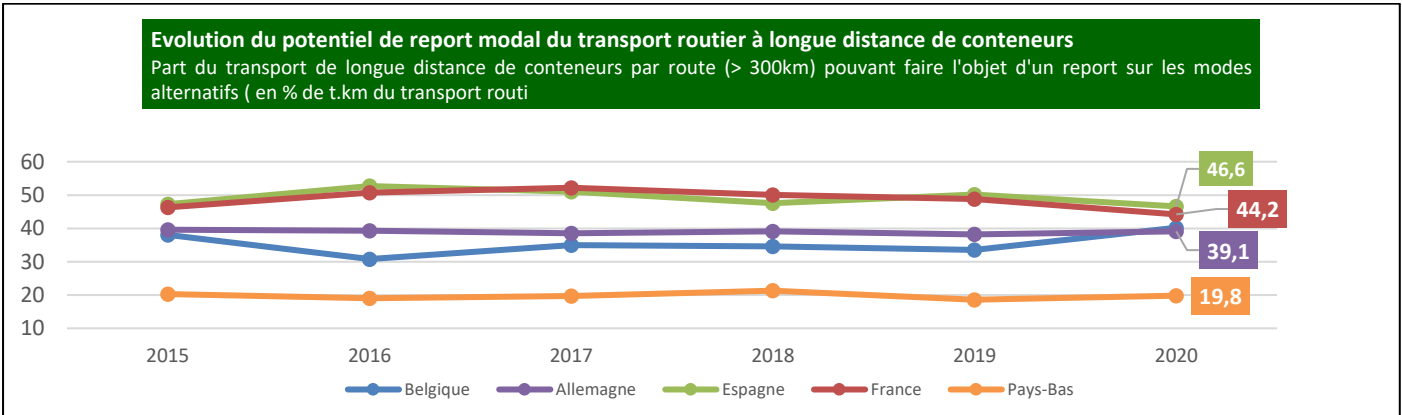




Concernant la consommation routière de gazole sur le territoire français, la part des PL français dans est en hausse continue depuis 2016 (**23,7 %** en 2021 contre 20,8 % en 2016) hausse liée à une croissance également continue de la part des PL français dans la circulation sur le territoire (**4,6 %** en 2021 contre 4,1 % en 2016).



4.4 Une importante marge de progrès sur le report modal dans le trafic de conteneurs



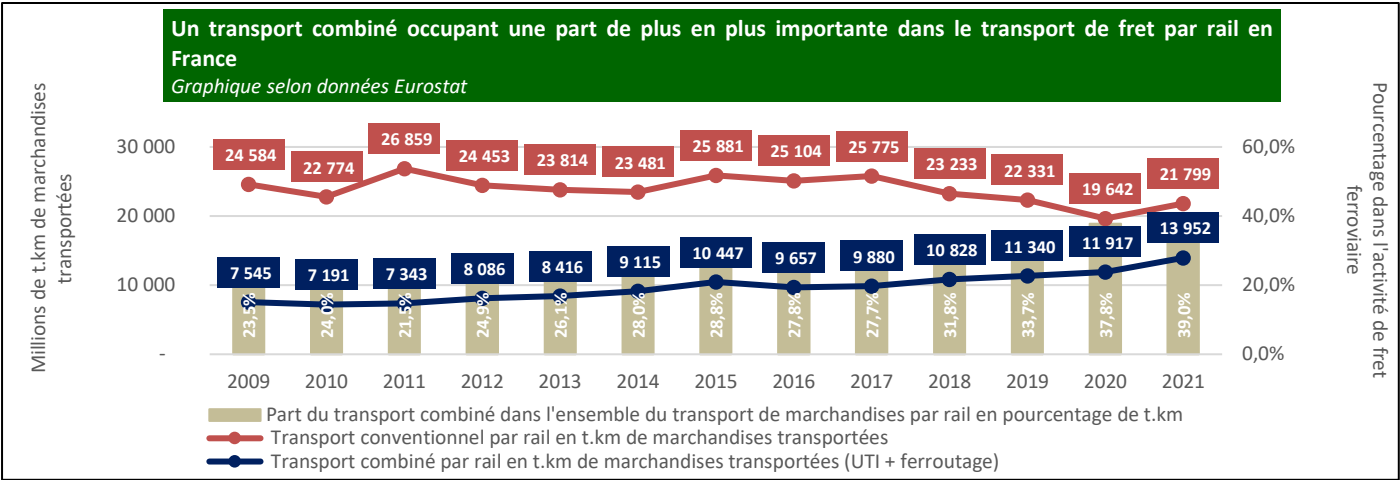
44,2 % la part du transport longue distance⁵¹ de conteneurs par route en 2020 par des véhicules immatriculés en France. Le potentiel de report modal français figure ainsi comme l'un des plus importants au niveau européen. Ce report modal pourrait s'effectuer vers le rail ou le fleuve, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO2 du secteur des transports.

⁵¹ Part du transport de conteneurs par la route qui est transportée sur des distances > 300 kilomètres, Données Eurostat

Avec des trains commerciaux roulant sur le réseau ferré national (RFN) majoritairement sur des trajets d’une distance inférieure à 200 km en 2018 (**66 % des trains commerciaux**⁵²) le potentiel de report modal du trafic de conteneurs longue distance (> 300km) de la route vers le rail apparaît comme important. En ce sens, **55 %** des chargeurs, acteurs qui figurent comme les prescripteurs sur les modes de transport utilisés voient en 2020 des perspectives d’augmentation du transport combiné rail/route d’ici 2 à 3 ans (+12 points par rapport à 2019)⁵³. Ces derniers estiment qu’en cas de report modal, le transport combiné rail/route serait même le premier transport qu’ils plébisciteraient (**60 % des chargeurs**) très loin devant le transport par rail conventionnel (**27 % des chargeurs**) et le transport combiné rail/fleuve (**9 % des chargeurs**).

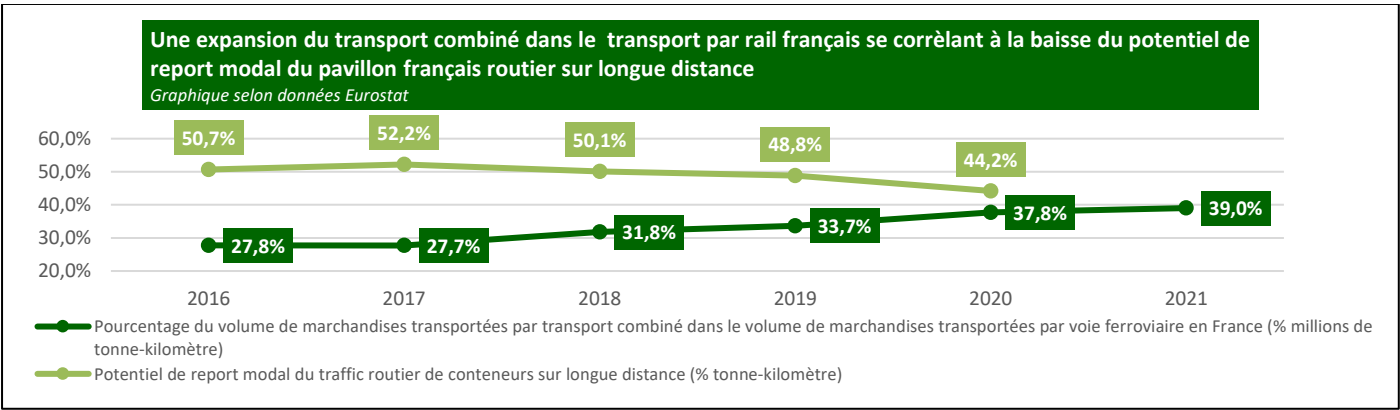
4.5 Importante dynamique du transport combiné dans le rail mais recul du transport combiné dans le fret fluvial

L’activité de transport combiné⁵⁴ dans l’offre de fret ferroviaire sur le territoire français suit une dynamique haussière dans le temps (**+ 17 % en 2021** ; en hausse depuis 2016) quand le transport conventionnel de fret par rail⁵⁵ croît moins vite (**+ 11 % en 2020**). Le fret combiné par rail s’est même montré résilient lors de la crise sanitaire en poursuivant sa progression (**+ 5,1 % en 2020**) quand le transport conventionnel s’est effondré (**-12,2 % en 2020**)⁵⁶.



Evolution de l’activité de fret ferroviaire en France selon ses composantes (transport combiné et transport conventionnel)

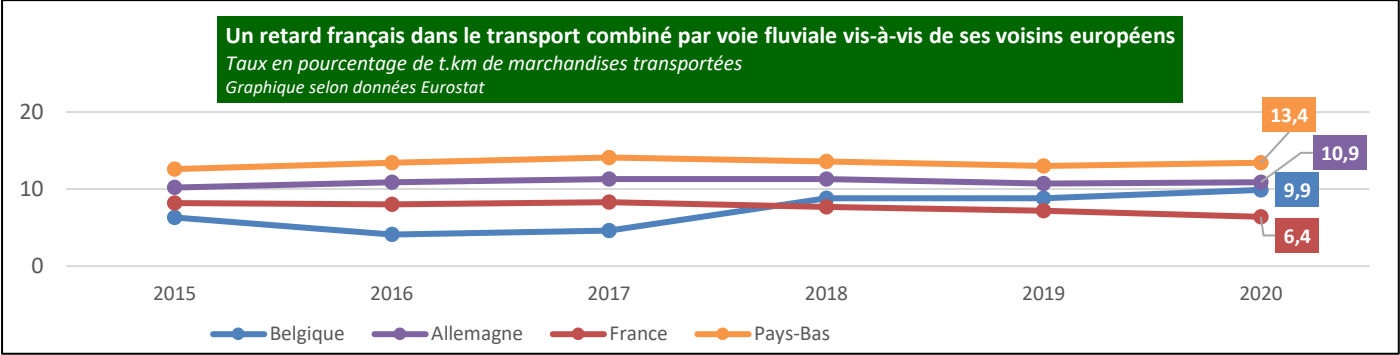
Dans les faits, la hausse continue de la part du transport combiné⁵⁷ dans le fret ferroviaire (**39 % du trafic en t.km du fret ferroviaire en 2020**) peut se corrélér à la baisse observée sur même période du potentiel de report du transport longue distance de conteneurs pour le pavillon français.



Evolution de la part du transport combiné dans le fret ferroviaire en comparaison du potentiel de report modal du trafic de conteneurs sur longue distance pour la France

⁵² Périmètre : Ensemble des trains commerciaux fret (hors GI et EF tractionnant exclusivement des trains travaux). Données Autorité de régulation des transports d’après SNCF Réseau, Bilan marché ferroviaire de marchandises 2018
⁵³ Baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire – édition 2021, Eurogroup Consulting
⁵⁴ Comprend le ferroutage et le transport d’unité intermodal en t.km de marchandises transportées dans le fret par rail,
⁵⁵ Transport qui n’est réalisé ni en conteneurs ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains (avec ou sans conducteurs)
⁵⁶ Mesures selon bilan du marché du transport ferroviaire, Autorité de régulation des transports
⁵⁷ Pourcentage du volume de marchandises transportées par transport combiné (ferroutage + transport unité intermodal)

Dans le fret fluvial français, le transport combiné⁵⁸ est à l'inverse en décroissance. Ainsi, le taux d'unitisation⁵⁹ des marchandises est en recul (**6,1 % en 2021 ; 7,4 % en 2010**) en lien avec une baisse en t.km des marchandises transportées en conteneurs dans le fret fluvial français (**- 37 % entre 2010 et 2021**⁶⁰). Le recul des marchandises transportées en conteneurs par voie fluviale figure comme le plus important sur cette période en comparaison des voisins européens (- 15,3 % Allemagne ; - 5,3 % Belgique ; - 1,2 % en moyenne dans l'Union européenne). Si un recul est donc également à constater pour les voisins européens, le taux de transport combiné par voie fluvial n'est en recul que pour la France sur la période 2010 – 2021 (**- 1,3 points**) quand il progresse en moyenne de 1 points dans l'Union européenne.

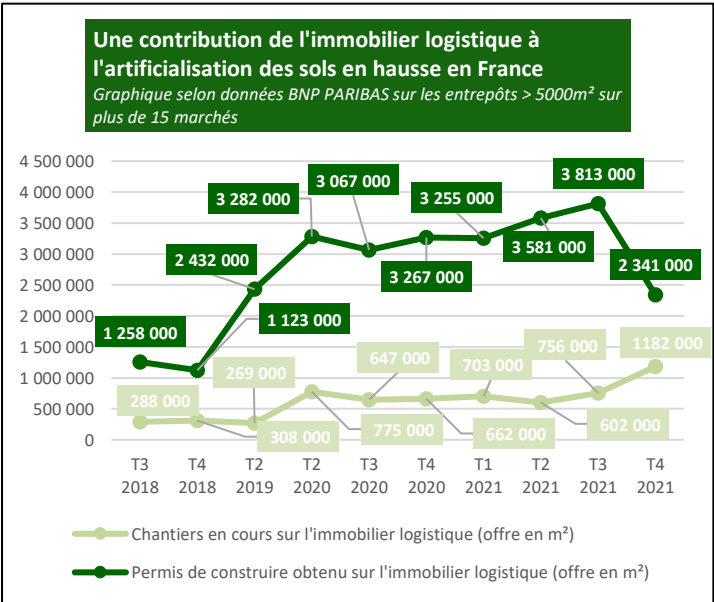


Evolution du taux d'unitisation des marchandises dans le transport de fret par voie navigables intérieures

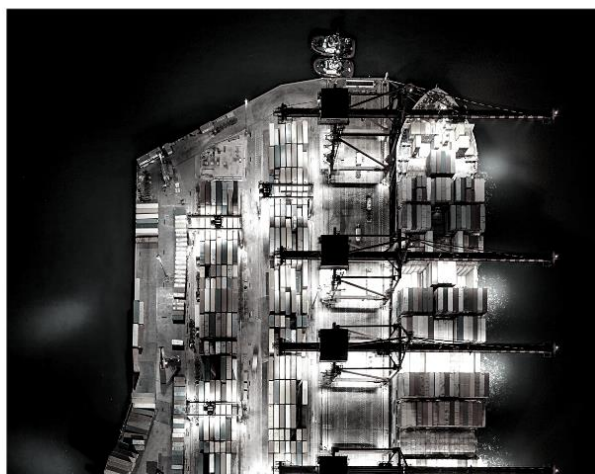
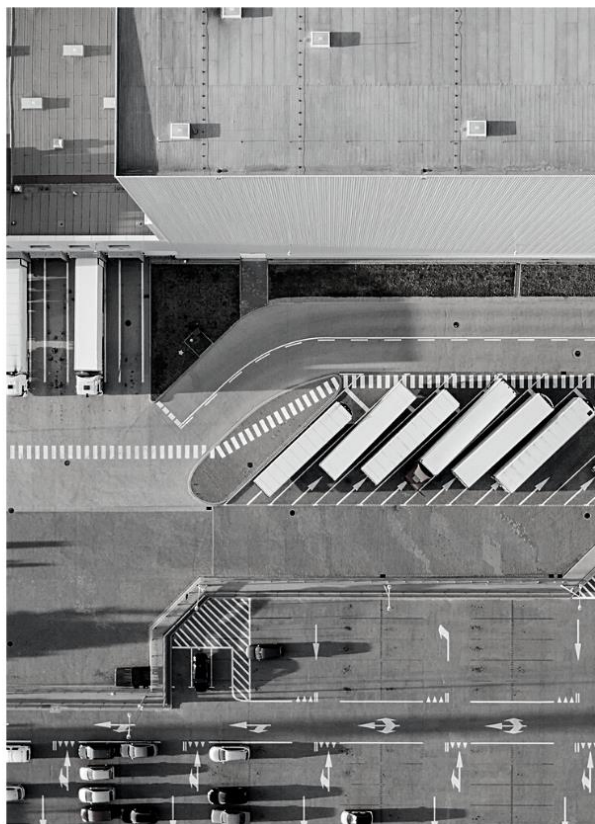
4.6 Une faible performance environnementale et énergétique des bâtiments logistiques

Une contribution au changement climatique des bâtiments du secteur de la logistique en France de plus en plus importante (**+15%** d'émissions de GES en kgCO2/m2.an en 2020 par rapport 2016).⁶¹

Une offre de l'immobilier logistique en hausse dans le temps sur les entrepôts >5000m² contribuant à l'artificialisation des sols en France.



⁵⁸ Pour le fret fluvial, exprime la part des conteneurs dans le transport total de marchandises par voies navigables intérieures.
⁵⁹Taux d'unitisation : part du total des marchandises transportées qui sont transportées dans des Unités de Transport Intermodales (UTI), c'est-à-dire des unités de transport normalisées aptes à être transportées par différents modes de transport.
⁶⁰ En t.km
⁶¹ « Baromètre de la performance énergétique environnementale des bâtiments 2020 », OID, 2021



LA PERFORMANCE SOCIALE DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

DONNÉES 2021

5 LA PERFORMANCE SOCIALE DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

Une croissance des effectifs dans le transport et la logistique supérieure à la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie en 2021⁶²

+ 3,7 % d'effectifs dans le TRM après + 3,3 % en 2020 (compte propre uniquement)

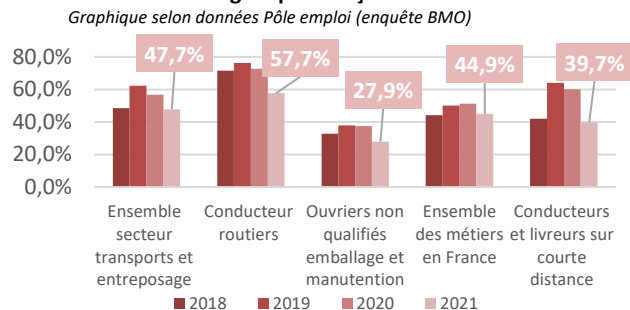
+ 7,2% d'effectifs dans l'entreposage (+ 1,1 % en 2020)

+ 4,2 % d'effectifs dans le fret maritime et fluvial (+ 1,9 % en 2020)

+3,4 % hausse de l'emploi en France (- 0,9 % en 2020)⁶³

Des difficultés dans le recrutement des métiers du transport marchandises et de l'entreposage en retraits⁶⁴

Part des recrutements jugés difficiles par métiers dans l'activité logistique française
Graphique selon données Pôle emploi (enquête BMO)



Les recrutements sont jugés moins difficiles ces dernières années dans le secteur du transport et de l'entreposage (**47,7 %** des recrutements en 2021 contre 56,7 % en 2020).

Les métiers de la conduite sont en 2021 toujours sous tension avec des difficultés dans les recrutements en recul mais qui restent supérieurs à la moyenne nationale.

5 des 10 premiers emplois en intérim en France en 2021 sont des métiers du transport et de l'entreposage⁶⁵

1 ^{er} rang	Manutentionnaires non qualifiés
2 ^{ème} rang	Ouvriers non qualifiés divers de type industriel
3 ^{ème} rang	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes
4 ^{ème} rang	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés
5 ^{ème} rang	Maçons qualifiés
6 ^{ème} rang	Autres ouvriers de production non qualifiés : industrie agroalimentaire
7 ^{ème} rang	Conducteurs routiers et grands routiers
8 ^{ème} rang	Ouvriers non qualifiés du gros œuvre du bâtiment
9 ^{ème} rang	Magasiniers qualifiés
10 ^{ème} rang	Autres agents et ouvriers qualifiés des services d'exploitation des transports

Un nombre de demandeurs d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique en retrait en 2021 en lien avec l'évolution de l'effectif lié à la reprise générale⁶⁶

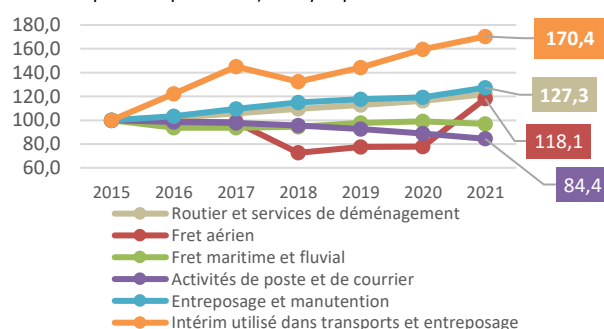
- Demandeurs d'emploi TRM - **2,4 %** après + 11,7 %
- Demandeurs d'emploi Manutention et logistique - **3,1 %** après + 10,2 %
- Demandeurs d'emploi transport logistique - **3 %** après + 10,6 %
- Ensemble des demandeurs d'emploi : **- 3,1 %** après + 5,3 %

Fin 2021, le secteur des transports et de l'entreposage français emploie 1 428 000 salariés (hors intérim), soit **7,4 %** des salariés du secteur privé (hors intérim). Avec 409 800 salariés, le TRM demeure le principal pourvoyeur d'emplois.⁶⁷ Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire perdent continuellement des emplois depuis plus de 15 ans (**- 4,5 %** en 2021).

Un Emploi intérimaire qui atteint son plus haut niveau en 2021 dans l'activité de transport et d'entreposage

Evolution de l'effectif salarié par branche l'activité logistique française (hors ferroviaire)

Indice 100 base 2015 du nombre de salariés et d'intérimaires employés par le secteur (compte propre uniquement pour TRM) - Graphique selon données SDES



Les salariés des transports et de l'entreposage sont en moyenne âgés de **43 ans**, soit 2 ans et demi de plus que la moyenne d'âge des salariés du secteur tertiaire marchand

Le taux d'ouvriers est plus important dans le secteur du fret et de l'entreposage que dans les autres secteurs

- **80 %** des salariés du secteur du transport et de la logistique sont ouvriers en 2019 (OPTL 2021)

- 20 % la part des ouvriers dans l'emploi total en France en 2019 (INSEE)⁶⁸

Un taux de féminisation stable dans le TRM en 2019 (**10,7 %** de femmes) mais bien inférieur aux modes alternatifs (**42,2 %** de femmes dans le fret maritime et fluvial et **13,7 %** dans le fret aérien en France).⁶⁹

⁶² « Bilan annuel des transports 2021 », SDES 2022

⁶³ « Emploi, chômage, revenus du travail 2022 », INSEE

⁶⁴ Enquête BMO 2021 ;2020 ;2019

⁶⁵ Selon données Observatoire de l'intérim et du recrutement (OIR)

⁶⁶ « Bilan Annuel des transports 2021 », SDES 2022

⁶⁷ « Bilan annuel des transports 2021 », SDES 2022

⁶⁸ « Les ouvriers : des professions toujours largement masculines - Insee Focus - 199 », 2020

⁶⁹ Selon données SDES

5.1 Un taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt plus important que la moyenne nationale⁷⁰

Un secteur du fret aérien français particulièrement exposé dans le temps aux accidents de travail avec arrêt.

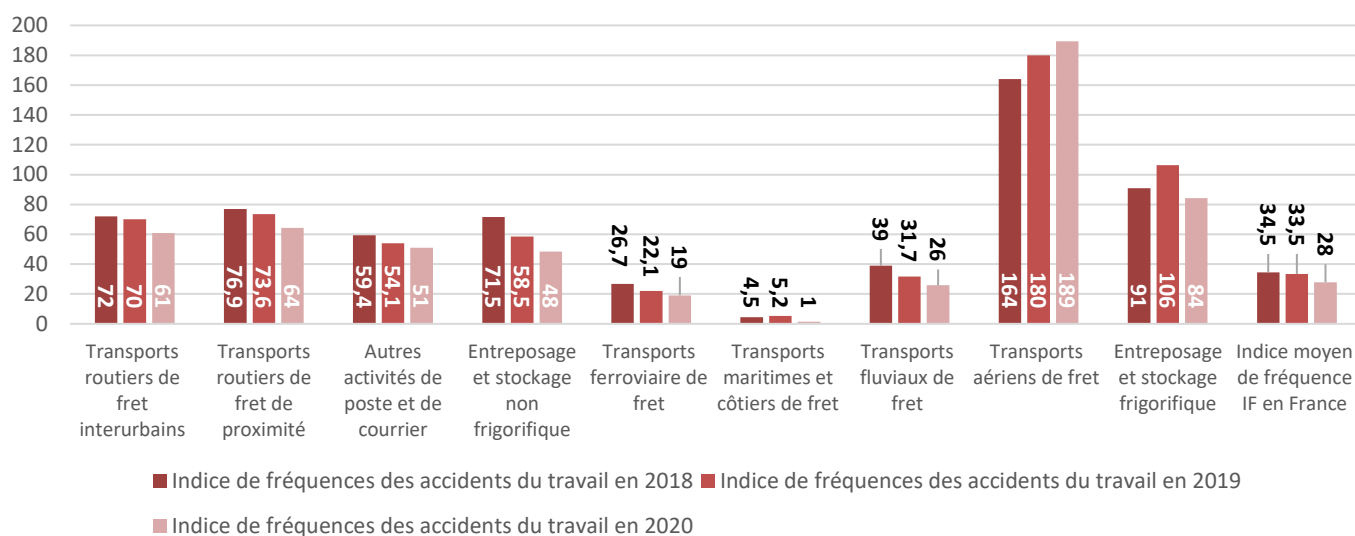
Excepté le transport ferroviaire de fret et le transport maritime et fluvial de fret, l'ensemble des activités dans le secteur du transport et de l'entreposage présentent un indice de fréquence des accidents du travail supérieur à la moyenne française.

Un niveau de sinistralité très souvent supérieur dans les métiers du transport de fret et de l'entreposage

Un indice de fréquence des accidents du travail très supérieur à la moyenne française dans le secteur du transport et de l'entreposage

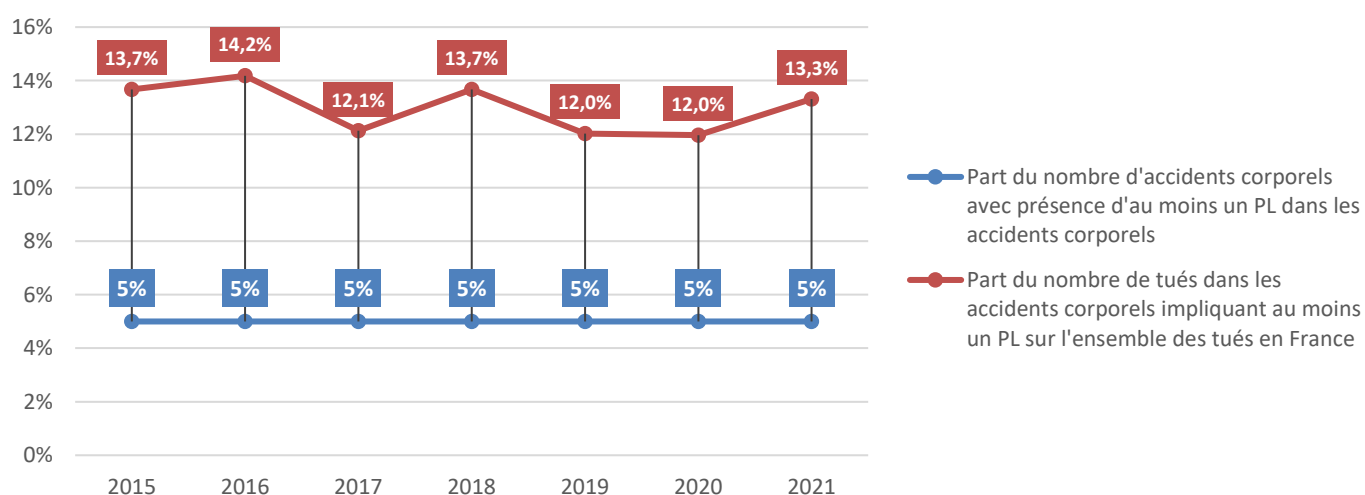
Nombre d'accidents de travail ayant entraîné un arrêt de travail pour 1 000 employés

Graphique selon données Assurance M

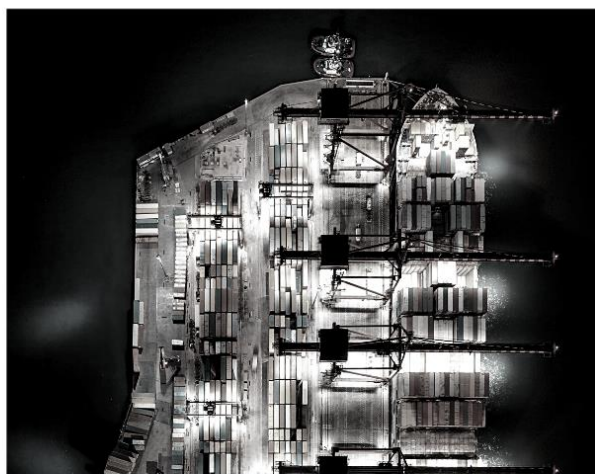


Evolution de la sinistralité routière en France liée au trafic de PL

Graphique selon données ONSIR



⁷⁰ Mesure selon données par code NAF « Assurance maladie risques professionnels » ; l'indice de fréquence (IF) des AT est le nombre d'accidents en 1er règlement pour 1 000 salariés



L'INNOVATION LOGISTIQUE

DONNÉES 2021

6 L'INNOVATION LOGISTIQUE

Une innovation de logistique dans 15 % des sociétés marchandes non agricoles de 10 salariés ou plus sur la période 2014-2016. Elles sont mêmes 20 % dans les transports et l'entreposage.⁷¹

Les sociétés ont innové sur cette période dans :

- Leur système de gestion de stock (8%)
- L'approvisionnement électronique (notamment via Internet) (6%)
- La gestion informatisée de la chaîne d'approvisionnement (4%)

Les dépenses engagées en 2016 pour les innovations de logistique :

- Inférieures à 50 000 euros pour 55 % des sociétés
- Supérieures à 250 000 euros pour 4 % des sociétés, notamment dans l'information communication et les activités spécialisées scientifiques et techniques.

6.1 Une automatisation des entrepôts encore exceptionnelle⁷²

En 2016, seuls 5 % des EPL (entrepôts et plates-formes logistiques) réalisent au moins une opération logistique à partir d'un système entièrement automatisé.

Entre 2015 et 2017, 59 % des EPL ont introduit un nouvel équipement ayant permis de modifier leurs procédures logistiques et leurs performances.

6.2 Une attente des acteurs en termes de services logistiques innovants⁷³

Une innovation environnementale qui reste à renforcer. L'innovation environnementale figure en 2021 comme la première attente en termes d'innovation logistique pour les chargeurs. 55 % de ces derniers la mentionnent comme une attente quand seuls 25% disent s'être vus proposer des services innovants sur cette thématique en 2021. Ces chiffres font apparaître l'inadéquation de l'offre disponible et des besoins des chargeurs en matière d'innovation environnementale.

La donnée occupe également une place majeure dans l'innovation logistique en figurant en 2021 dans le top 3 des attentes des chargeurs (41 % des chargeurs ont des attentes concernant la mise à disposition des données/information).

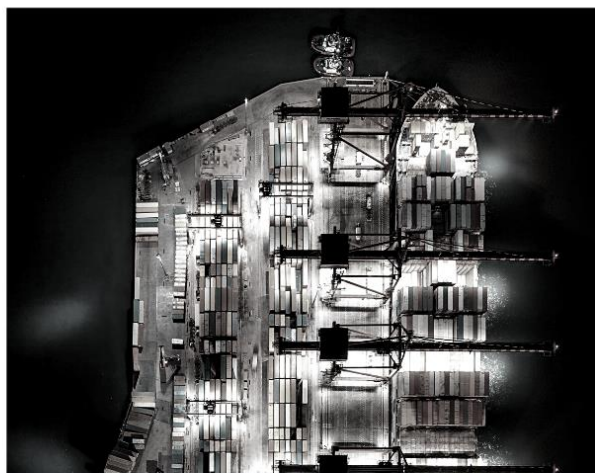
Les raisons d'innover en logistique sont multiples et cumulatives. Les sociétés classent de façon relativement similaire les nouvelles opportunités de marché, la pression des coûts, l'amélioration des délais de livraison, la pression du marché ou la conquête de nouveaux marchés. La réponse aux dispositifs réglementaires est moins incitative pour l'ensemble des sociétés. En revanche, c'est l'une des deux raisons principales de l'innovation en logistique pour les activités financières et d'assurance.

Source : INSEE

⁷¹ « La moitié des sociétés procèdent à des innovations - Insee Première - 1709 » INSEE, 2018

⁷² « L'activité des entrepôts et des plateformes logistiques en 2016 : une automatisation encore émergente » SDES, 2019

⁷³ Baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire – édition 2021, Eurogroup Consulting



QUELQUES PISTES DE CONCLUSION

DONNÉES 2021

7 QUELQUES PISTES DE CONCLUSION

Comme le relevait Michel Savy dans son rapport de préfiguration de l'observatoire national de la logistique en 2017, la connaissance de la logistique – qui passe par l'observation – se heurte d'emblée à plusieurs difficultés méthodologiques et pratiques liées au caractère composite de l'activité. « À l'étendue et à l'hétérogénéité du champ concerné et à la diversité des points de vue qui s'y intéressent correspondent des informations de nature différentes, recueillies avec des méthodes variables selon les sources sollicitées » (Savy, 2017).

La maquette de tableau de bord présentée ici offre un premier panorama de la performance de l'activité de transport et de logistique en France.

L'enjeu tant pour les acteurs publics que pour les acteurs privés réside dans la mise à disposition sur une base régulière de ces indicateurs.

Il convient ce faisant d'assurer une périodicité suffisante de la collecte des données. A titre d'exemple, les informations relatives au taux de remplissage des entrepôts s'appuient sur des chiffres de 2010.

Par ailleurs, ce tableau de bord met en exergue les besoins d'informations complémentaires, liés à des enjeux essentiels pour la performance logistique française. On citera entre autres :

- La méconnaissance de la masse importante, et croissante, du transport en France (intérieur, import et export, transit) sous pavillon étranger.
- La nécessaire prise en compte de la dimension sociale de l'activité logistique en évolution, avec l'accroissement important des immatriculations d'entreprises sous le régime du micro-entrepreneur : les évolutions des conditions de travail, de la précarité, mais aussi l'impact de la Loi d'Orientation des Mobilités et de la mise en place des chartes des plateformes sont à observer ;
- Les carences en termes d'impacts environnementaux de la logistique ;
- La nécessité d'améliorer la connaissance statistique des VUL.

La nécessité d'un tel outil d'observation et de diagnostic est d'autant plus grande que le rôle de la logistique dans le développement national est désormais pleinement reconnu en France (avec notamment la mise en place d'un Comité interministériel pour la logistique, réuni annuellement) et que l'amélioration de la performance logistique est un objectif politique explicite.

Le terme de développement doit s'entendre au sens large, incluant les dimensions économique, sociale (avec quelque 1,8 million d'emplois directs) et environnementale (le transport à lui seul émettant environ 30% des émissions de gaz à effet de serre du pays, dont un tiers pour le fret).

La crise sanitaire encore inachevée, le désordre du commerce international aujourd'hui aggravé par la guerre en Ukraine, la nécessaire transition énergétique touchent particulièrement les activités de fret et de logistique. Ces évolutions et ces défis appellent une observation attentive, liant identification des tendances et mutations à long terme, et mesure des variations de courte période.

Enfin, la France figure dans le haut du tableau du classement international de la Banque mondiale selon son Indice de performance logistique, mais demeure régulièrement derrière les pays voisins (Allemagne, Benelux, etc.) qui sont des concurrents immédiats. Le souci de comparaison internationale doit compléter l'élaboration d'un tableau de bord national. Des liens pourront être établis avec des organismes effectuant, dans d'autres pays européens, des travaux analogues.