

C. Blanquart
P.Vilain
M.Savy



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier des politiques publiques

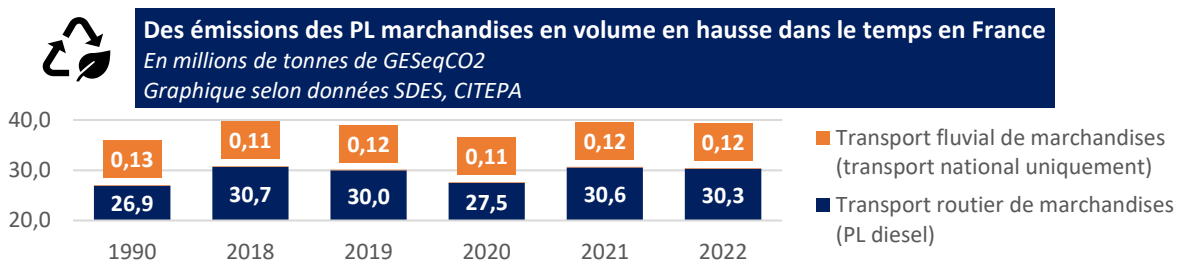
Édition 2023 des données 2022



La France s'est fixée pour objectif d'atteindre la neutralité carbone pour le secteur des transports à l'horizon 2050. Dans le transport terrestre de fret, les émissions sont dominées par l'activité du transport routier qui pèse pour près de 23 % des émissions de GSEqCO₂ (CITEPA) du secteur du transport en France en 2022.

Les émissions sont en hausse sur longue période pour l'activité de TRM (Figure 1) en raison de la croissance continue de la demande de transport. Ainsi, la demande de transport routier a augmenté de 51 % entre 1990 et 2022, entraînant une hausse de 12,5 % des émissions totales du TRM¹ sur la même période.

Figure 1 : Evolution des émissions de GSEqCO₂ dans le transport terrestre de marchandises



Ces émissions augmentent toutefois à un rythme moindre que la demande de transport, témoignant d'une efficacité énergétique dans l'activité de transport routier de marchandises. Bien que cette efficacité soit perceptible (Figure 2, Figure 3), elle n'a pas suffi à arrêter la hausse des émissions du transport terrestre de marchandises sur le long terme. Ainsi, le transport routier contribue au dépassement du budget carbone alloué au secteur du transport en 2022, avec des émissions du TRM en augmentation sur la période couverte par ce budget (2019-2022).

Concernant le parc de véhicules, celui-ci demeure fortement diésélisé fin 2022, avec près de 98,2 % du parc français² roulant au diesel (contre 99,5 % en 2018). La diésélisation est néanmoins en recul au profit du développement des PL gaz, qui représentent 1,5 % du parc de PL français en circulation en 2022 (près de 8 000 véhicules) et de l'émergence du parc électrique, avec une multiplication par plus de 4 en 2022 du nombre de PL électriques en circulation sur un an.

Figure 2 : Emissions de GSEqCO₂/t.km par mode de transport de marchandises en France en 2022



Figure 3 : Intensité énergétique (MWh/Mt.km) par mode de transport de marchandises



¹ Emissions des PL diesels en France (98,2 % du parc de PL français est diésélisé en 2022)

² Données SDES, Camions PTAC > 3,5 tonnes et tracteurs routier uniquement. PL Diesel, HR et HNR.



1. REPORT MODAL VERS LE FRET FERROVIAIRE



ACTIVITE DU FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS

Données SDES, ensemble du transport

10,4 % de part modale en 2022 (t.km)

- 0,2 point sur un an

- 0,1 point sur 5 ans

Le rail vise à doubler sa part modale d'ici 2030 (passant de 9 % à 18 %) et à atteindre 25 % d'ici 2050, selon la stratégie nationale pour le fret ferroviaire.

En 2022, le développement du fret ferroviaire par rapport à cet objectif est contrasté. L'activité croît en volume sur cinq ans (+3,7 % de t.km) portée par l'essor du fret combiné (+7,9 % sur un an ; +22 % sur 5 ans en t.km), mais le rail n'a pour autant pas regagné de parts de marché par rapport à la route.

Des obstacles persistent à la relance du fret ferroviaire. Les retards de train sont fréquents (**plus d'un train sur 3 avec plus de 5 minutes de retard en 2022³**) et l'offre de fret ferroviaire apparaît inadaptée aux besoins des chargeurs, tant pour le conventionnel que le combiné (Figure 4). La satisfaction des chargeurs à l'égard du rail, en déclin dans le temps, compromet également la compétitivité de ce mode par rapport à la route (Figure 5).

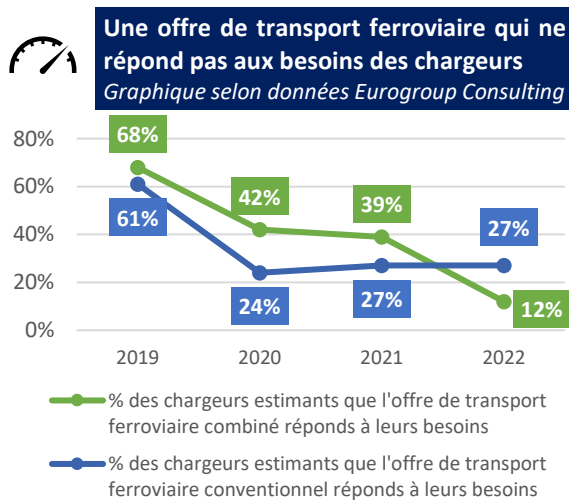


Figure 4 : Evolution de l'adéquation de l'offre de transport ferroviaire avec les besoins des chargeurs

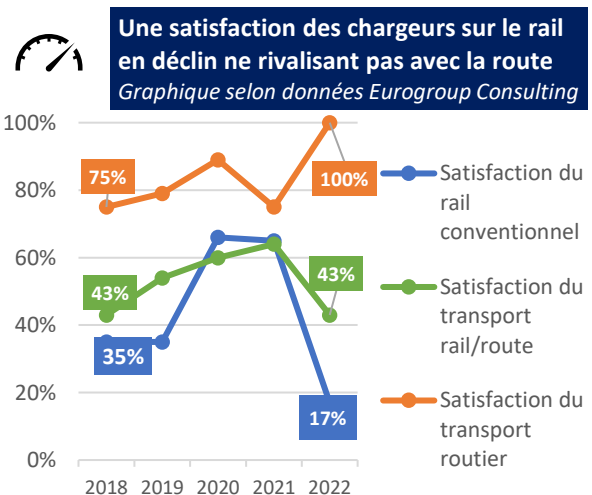


Figure 5 : Evolution du taux de satisfaction des chargeurs par mode de transport

2. REPORT MODAL VERS LE FRET FLUVIAL



ACTIVITE DU FRET FLUVIAL FRANÇAIS

Données SDES, ensemble du transport

2 % de part modale en 2022 (t. km)

- 0,1 point sur un an

- 0,2 point sur 5 ans

Concernant le fleuve, l'objectif est d'augmenter de 50 % le fret fluvial d'ici 2030, pour atteindre 10 milliards de t.km.

En 2022, la trajectoire vers cet objectif est entravée, les t.km réalisés ayant diminué de 5,6 % entre 2020 et 2022, principalement en raison des étiages de la Seine en 2022. Pour respecter l'objectif, le volume transporté devra augmenter de plus de 50 % d'ici 2030.

³ Données ART. En 2022, 65 % des trains de fret (trains commerciaux fret et travaux) arrivent au terminus avec un retard inférieur à 4min59s. Pour les trains à destination de l'étranger, le terminus est remplacé par le point frontière de sortie du RFN.



En 2022, la France se classe 13^{ème} au classement mondial de la performance logistique. Sa **note globale s'est améliorée**, passant de 3,84/5 en 2018 à 3,9/5. Elle devance des acteurs économiques majeurs tels que la Chine et les États-Unis, témoignant de sa montée en puissance, même si les principaux concurrents européens (Allemagne, Pays-Bas notamment) continuent d'occuper des positions plus élevées.

Lorsque l'on évalue sa performance logistique, basée sur les six piliers de la **Figure 6**, la France excelle dans **l'efficacité de son processus de dédouanement et dans sa capacité à maintenir des prix compétitifs sur les expéditions**. C'est sur ce dernier aspect que la France atteint même son meilleur rang, se positionnant à la 8^{ème} place du classement de la Banque mondiale en 2022.

En revanche, **la France voit sa note sur la qualité de son infrastructure commerciale et des transports se détériorer**.

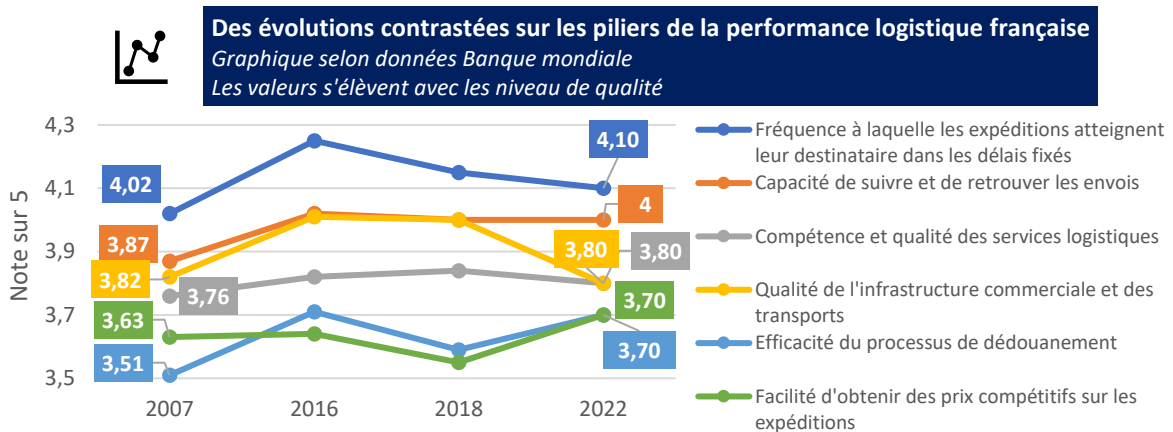


Figure 6 : Evolution des 6 piliers de la performance logistique française

Sur le plan économique, **le transport terrestre de marchandises⁴ en France s'illustre par une performance parmi les plus élevées au niveau européen, incarnée dans les chiffres d'affaires de l'entreposage et du transport (Figure 7)**.

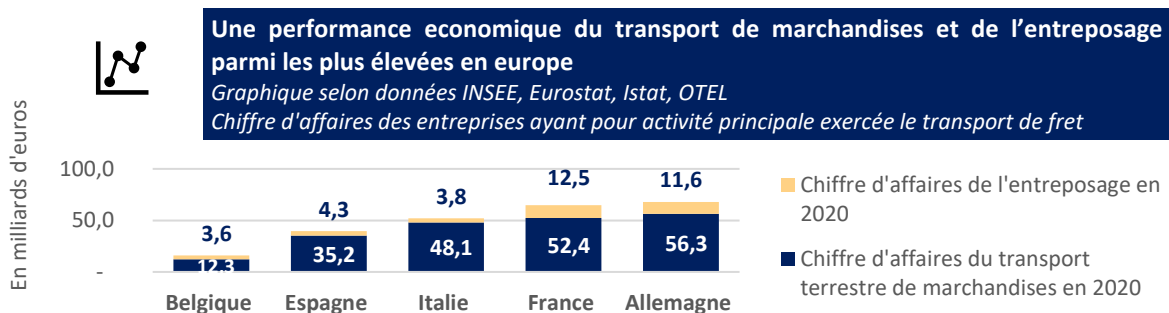


Figure 7 : Chiffre d'affaires du transport terrestre de marchandises et de l'entreposage en France et en Europe en 2020

Concernant l'activité de transport⁵, **le pavillon routier français occupe en 2022 la 4^{ème} place en Europe en termes d'activité en t.km**, mais est nettement devancé par les pavillons polonais, allemands et espagnols (**Tableau 1**). La France occupe des positions comparables sur les modes de transport alternatifs, se classant à la 5^{ème} place pour le fret fluvial et à la 3^{ème} place pour le fret ferroviaire.

⁴ Données INSEE, ensemble des entreprises sur les codes APE (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.41Z, 49.20Z, 49.40Z)

⁵ Ensemble du transport (national + international)

Tableau 1 : Rang européen en 2022 de la France et de ses principaux voisins selon l'activité par mode de transport

Selon données Eurostat	Pavillon routier national		Fret fluvial		Fret ferroviaire	
	Rang	T.km (mt)	Rang	T.km (mt)	Rang	T.km (mt)
France	4 ^{ème}	168 790	5 ^{ème}	6 594	3 ^{ème}	35 305
Allemagne	2 ^{ème}	303 948	2 ^{ème}	44 112	1 ^{er}	124 577
Espagne	3 ^{ème}	266 724	-	-	11 ^{ème}	9 767
Italie	5 ^{ème}	151 100	-	-	4 ^{ème}	25 313
Pologne	1 ^{er}	385 089	14 ^{ème}	40	2 ^{ème}	59 032



La réduction de l'artificialisation des sols constitue un enjeu politique majeur en France. Cet enjeu est souligné par plusieurs lois (Loi ELAN, Loi Climat et Résilience) avec un objectif d'atteinte d'une zéro artificialisation nette d'ici 2050 et de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) au cours des dix prochaines années (2021-2031) par rapport à 2011-2021.

Au cours de la décennie précédente, la consommation d'ENAF en France, c'est-à-dire l'artificialisation des sols⁶, s'est établie à plus de 260 000 hectares, avec une diminution notable du rythme d'artificialisation annuelle (-31 % entre 2011 et 2021).



LES ENTREPÔTS EN FRANCE

Données Sitadel2

6 229 238 de m² en construction soit 23,7 % des constructions de locaux non résidentiels en 2022

En pleine expansion, les constructions d'entrepôts pourraient jouer un rôle dans l'artificialisation des sols. Dans les faits, les constructions d'entrepôts, qui représentent près de 11 % des surfaces totales en construction en France en 2022, semblent faiblement corrélées avec la consommation de surfaces non artificialisées. L'essor de ces constructions ne semble ainsi pas avoir d'impact sur une hausse du processus d'artificialisation des sols, dont la cause demeure essentiellement liée à l'habitat (65 % de la consommation d'ENAF en 2021⁷).

L'immobilier logistique semble se prêter à la construction sur des sols artificialisés, favorisant la réhabilitation de sites industriels, commerciaux ou logistiques abandonnés.



Un essor des constructions d'entrepôts qui n'influence pas sur l'artificialisation des sols

Graphique selon données Sitadel2, ONAS
Indice base 100 2015

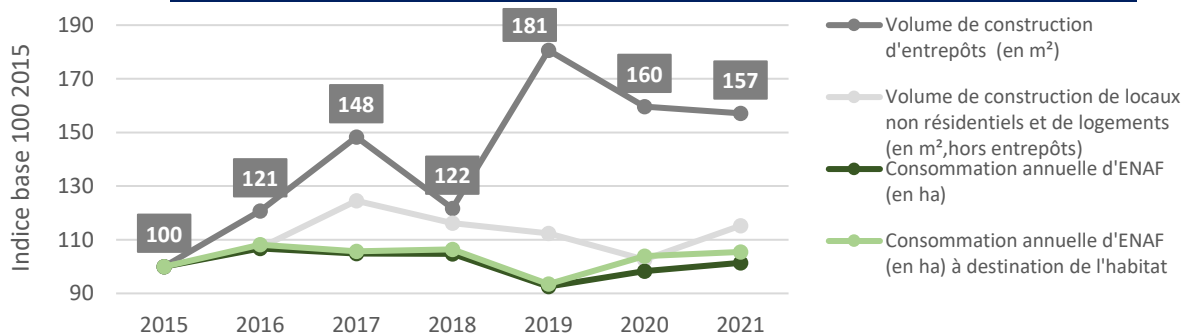


Figure 2 : Evolution des constructions d'entrepôts et de la consommation annuelle d'ENAF

⁶ Le suivi des consommations d'ENAF constitue la mesure de l'artificialisation des sols

⁷ Données Observatoire national de l'artificialisation des sols (ONAS)