

# TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Synthèse du tableau de bord  
Données 2023

## CHIFFRES CLES DU TRANSPORT 2023

### Activité du transport intérieur de marchandises :

En 2023, l'activité de transport terrestre de marchandises se contracte sur l'ensemble des modes



#### FRET ROUTIER

PTAC > 3,5t ; ensemble du transport, données SDES,

286,4 milliards de t.km en 2023  
-2,4 % sur un an  
-3,5 % de t.km [2019-2023]

89 % de part modale en 2023 (t.km)  
+1,5 point sur un an ;  
+1,6 point sur cinq ans



#### FRET FERROVIAIRE

Ensemble du transport, données Eurostat

29,4 milliards de t.km en 2023  
-16,7 % sur un an  
-13,3 % de t.km [2019-2023]

9,1 % de part modale en 2023 (t.km)  
-1,4 point sur un an  
-0,9 point sur cinq ans



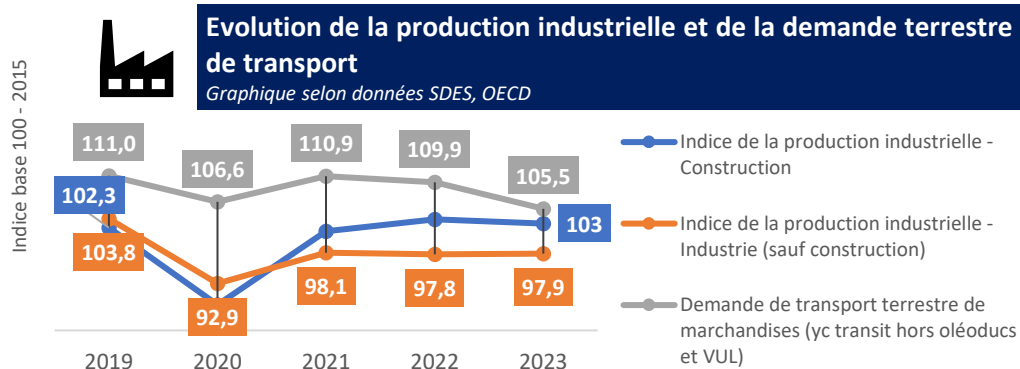
#### FRET FLUVIAL

Ensemble du transport, données Eurostat

5,9 milliards de t.km en 2023  
-10,2 % sur un an  
-26 % de t.km [2019-2023]

1,8 % de part modale en 2023 (t.km)  
-0,2 point sur un an  
-0,4 point sur cinq ans

Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris transit)



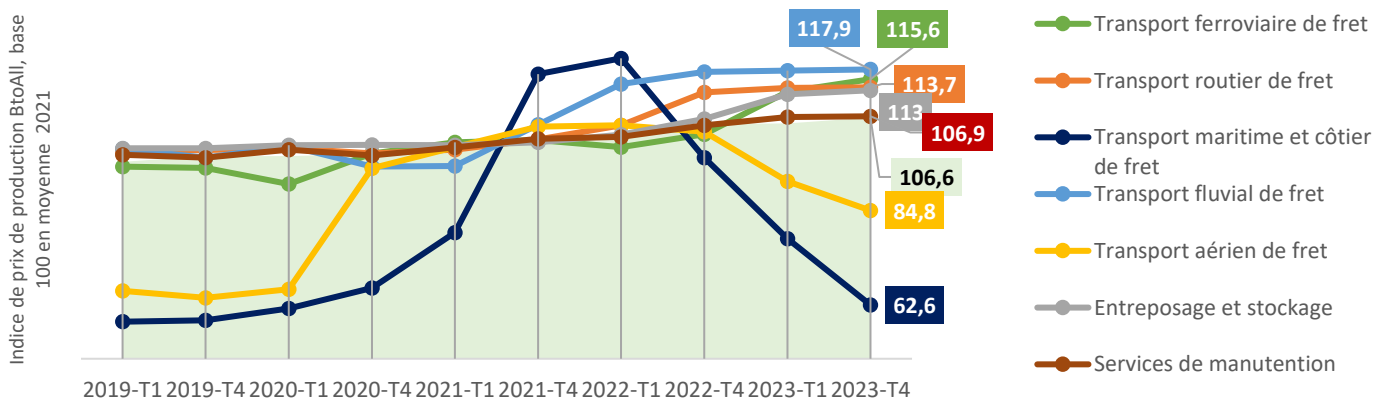
La demande de transport terrestre de fret, habituellement liée aux fluctuations de la production industrielle, s'est nettement décorrélée en 2023 : elle chute fortement alors que la production industrielle reste stable.

### Les prix de production du transport croissent plus rapidement que dans les autres services



#### Evolution des coûts du transport de fret et de l'entreposage en France

Graphique selon données INSEE, indice des prix de production base 100 en moyenne 2021



Depuis 2020, les prix de production du transport intérieur, comprenant le fret fluvial, ferroviaire et routier, ainsi que de l'entreposage, connaissent une progression plus rapide que celle observée dans les autres secteurs des services. Cette hausse s'explique en grande partie par l'augmentation significative des prix de l'énergie, qui affecte directement les coûts d'exploitation de ces modes de transport.

Alors que les prix de production du transport intérieur continuent de croître à un rythme soutenu, les tarifs du fret maritime et aérien, en revanche, ont amorcé une baisse, se rapprochant progressivement des niveaux observés avant la crise.

## PERFORMANCE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

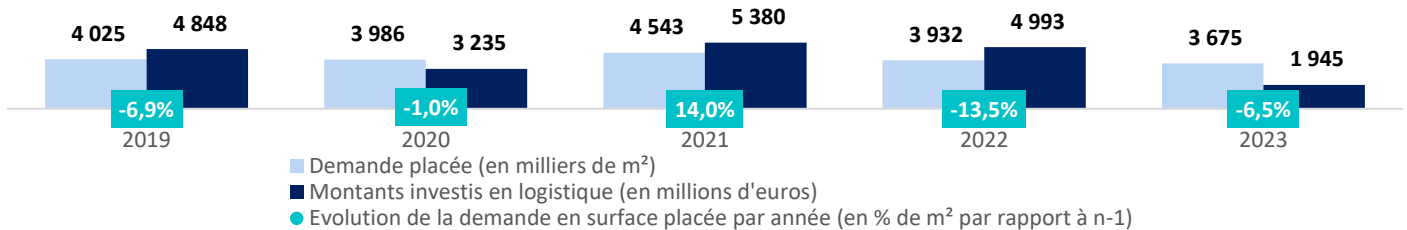
### Un marché en contraction

En 2023, le marché de l'immobilier logistique se contracte en France. La demande sur les entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> baisse de **6,5 %** en 2023 après une première chute de 13,5 % en 2022. Parallèlement, les investissements dans les actifs logistiques en France sont en forte baisse sur un an, passant de 4,9 milliards d'euros en 2022 à moins de 2 milliards d'euros en 2023, en lien notamment avec une offre limitée.



#### Evolution des transactions et de l'investissement sur les biens logistiques en France

Graphique selon données Bnp paribas Real Estate, Données entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>, agrégation de 15 secteurs en France métropolitaine

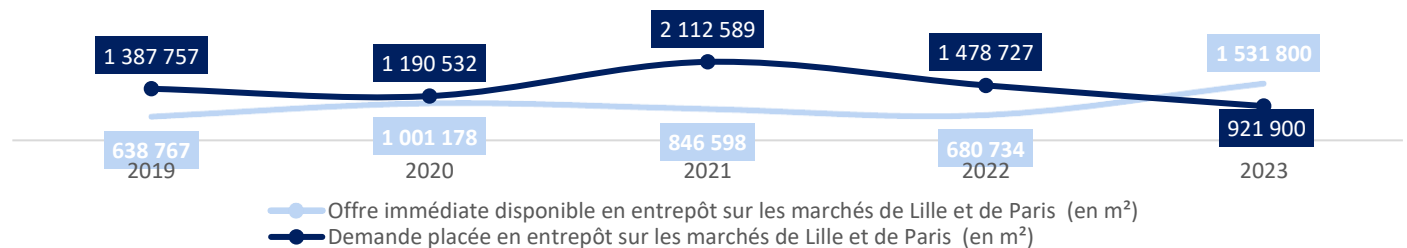


Cette baisse des transactions et des montants investis en 2023 s'inscrit en effet dans un contexte où l'offre disponible reste limitée. Malgré une offre globalement limitée, les marchés de Lille et de Paris composant une partie de la dorsale logistique historique ont vu pour leur part une hausse des surfaces disponibles en 2023. Cette hausse ne permet toutefois pas d'enrayer la baisse de la demande qui atteint son plus bas niveau en cinq ans.



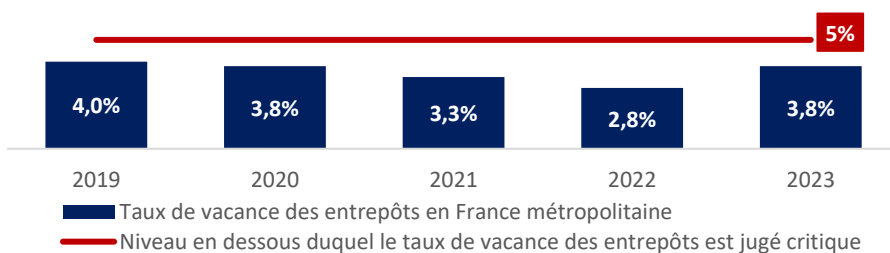
#### Evolution de la demande placée et de l'offre disponible sur les marchés de Lille et de Paris composant la dorsale logistique

Graphique selon données JLL, entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



#### Evolution du taux de vacance des entrepôts en France

Graphique selon données BNP Paribas Real Estate, entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



Le taux de vacance des entrepôts s'améliore mais demeure critique depuis plusieurs années (en dessous du seuil de 5 %) ce qui reflète la tension persistante du marché. Cette faible vacance génère un déséquilibre durable entre l'offre et la demande, entraînant une hausse des loyers des entrepôts, notamment le long de la dorsale logistique historique.

Tableau 1 : Évolution des valeurs locatives des entrepôts sur les principaux marchés en France

	T4 2020	T4 2021	T4 2022	T4 2023	T4 2020/T4 2023
	En Euro/m <sup>2</sup> /an	En Euro/m <sup>2</sup> /an	En Euro/m <sup>2</sup> /an	En Euro/m <sup>2</sup> /an	Évolution (en % en Euro/m <sup>2</sup> /an)
Paris	57	60	63	75	+ 31,6%
Lyon	50	55	60	67	+ 34,0%
Marseille	47	50	58	65	+ 38,3%

Tableau selon données Bnp Paribas Real Estate, valeurs locatives primes sur les entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



## DEVELOPPEMENT DU FRET ROUTIER EN 2023

### Le TRM continue de dominer le transport terrestre de marchandises en 2023



#### PART MODALE DU TRM

Part modale en t.km transport intérieur hors oléoducs, yc transit

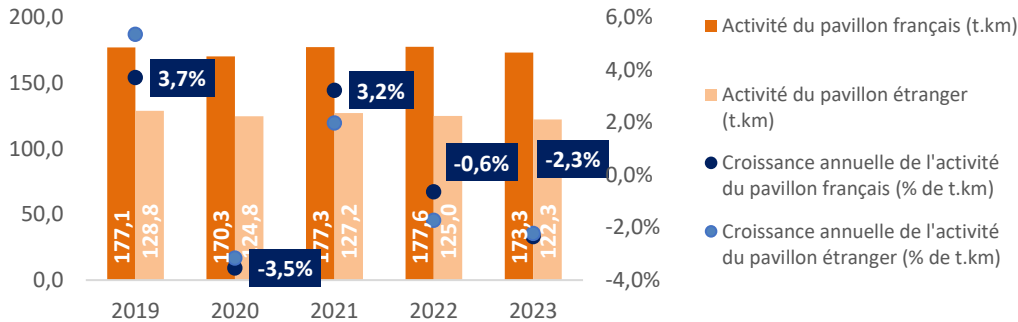
89 % la part modale du TRM en 2023  
+ 1.5 point sur 1 an : + 1.6 point sur 5 ans

**Le pavillon routier français se contracte en 2023.** Il occupe le 4<sup>ème</sup> rang européen avec 173,3 millions de t.km, en déclin sur l'année (- 2,3 %) et sur cinq ans (- 2,1 %). Ce déclin s'inscrit dans un contexte global de ralentissement de l'activité de transport. Dans ce cadre, le pavillon routier français fait preuve d'une plus grande résilience par rapport au pavillon étranger, qui se contracte plus fortement (- 5,1 % de t.km entre 2019 et 2023).



#### Décomposition de l'activité du transport routier de marchandises en France

Graphique selon données SDES, activité en milliards de t.km

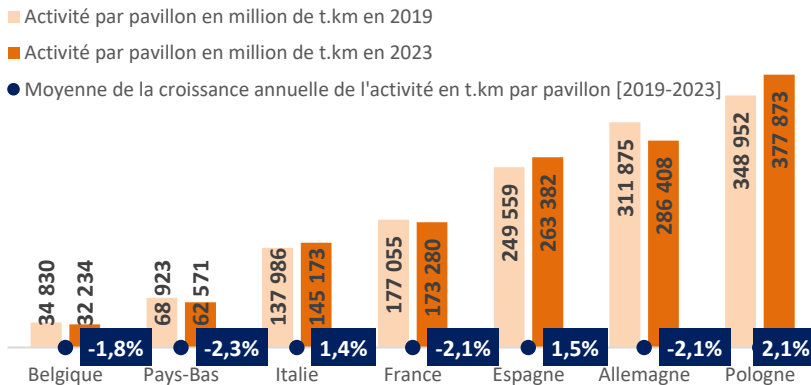


Le transport pour compte d'autrui représente 87,4 % des t.km de l'activité nationale sous pavillon français en 2023, tandis que le compte propre enregistre un repli important de son activité entre 2019 et 2022 (- 10,6 %), soulignant la poursuite de la tendance à l'externalisation des services de transport.



#### Evolution de l'activité des principaux pavillons européens

Graphique selon données Eurostat et SDES



**En 2023, les principaux pavillons européens ont vu leur activité diminuer.** Au cours des cinq dernières années, le pavillon routier français a enregistré une baisse moyenne de son activité de 0,7 % par an, une tendance observée chez les voisins européens bien que moins marquée en France.

L'Allemagne leader en t.km transportées en 2018 n'a pas réussi à enrayer le déclin de son activité ces cinq dernières années. Cette situation a permis à la Pologne de se renforcer et de s'imposer comme l'acteur clé du TRM en Europe.

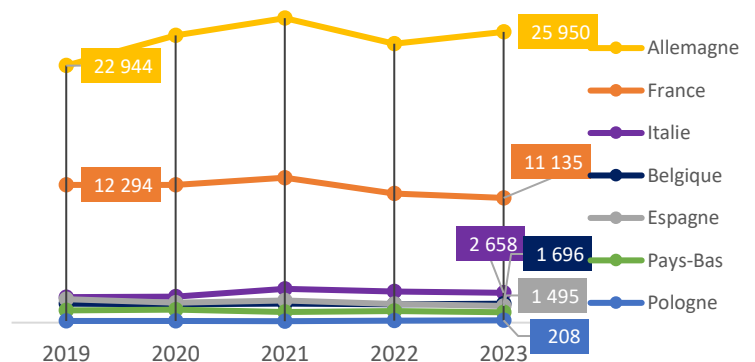
En 2023, le ralentissement général du TRM a également impacté l'activité des transporteurs étrangers. En France, le volume de cabotage effectué par des pavillons étrangers a diminué, avec une baisse de 11 % en 2022 et de 3,3 % en 2023. En revanche, en Allemagne, qui est le premier pays européen caboté, cette activité a continué de croître.

L'Allemagne et la France représentent près de 80 % du cabotage effectué en t.km dans les pays de l'UE (en hausse depuis 2019). Cette évolution illustre une concentration croissante de l'activité de cabotage sur ces deux pays.



#### Evolution du cabotage routier en Europe par pays ou le cabotage est pratiqué

Graphique selon données Eurostat, en millions de t.km



## DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

2023 : année difficile pour le fret ferroviaire français



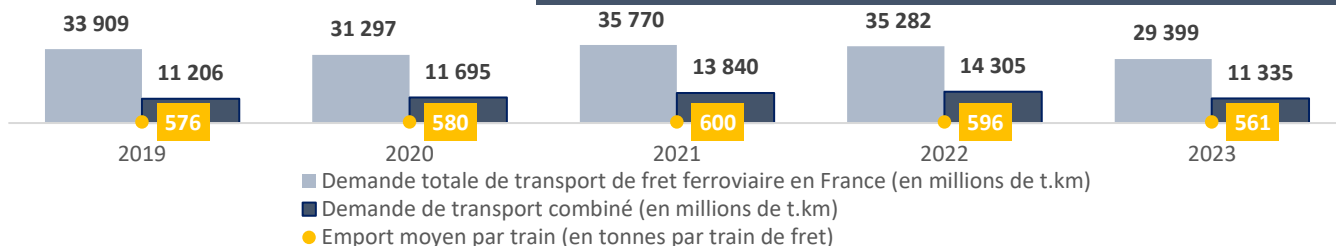
L'année 2023 a été particulièrement difficile pour le transport ferroviaire de fret en France, avec une baisse de **16,7 %** des t.km par rapport à 2022. Avec 29,3 millions de t.km réalisées en 2023, le rail français atteint un niveau historiquement bas. Cette baisse s'inscrit dans une tendance déjà amorcée en 2022, lorsque les t.km avaient reculé de **1,4 %** sur un an. L'augmentation des coûts de l'énergie peut avoir contribué à cette contraction du marché<sup>1</sup>.

1 124 671 EVP transportées par le transport combiné rail-route en 2023 en France (-19 % sur un an ; -0,2 % sur quatre ans)



### Evolution et caractérisation de l'activité de fret ferroviaire en France

Graphique selon données Eurostat, ART



### Évolution de la demande de fret totale par rail entre 2022 et 2023 (% de t.km)

France	-16,7%
Pays-Bas	-9,5%
Italie	-6,7%
Espagne	-5,6%
Allemagne	-2,5%
Pologne	+3,0%

Le transport combiné en France n'est pas épargné, avec une demande qui chute (-21 % en t.km en 2023). Pour la première fois en cinq ans, sa part dans le fret ferroviaire total a diminué, passant de 40,5 % en 2022 à 38,6 % en 2023, mettant fin à une tendance de croissance continue. Comparée à ses voisins, la France enregistre la plus forte contraction de la demande totale de fret ferroviaire sur un an, dans un contexte de recul général, à l'exception de la Pologne, où le rail continue de croître.



**TRANSPORT TERRESTRE DE CONTENEURS PAR RAIL FRANCE**  
Transport ferroviaire de conteneurs et caisses mobiles, données SDES

9,9 millions de t.km en 2023  
-19 % sur un an ; -5,8 % sur 5 ans

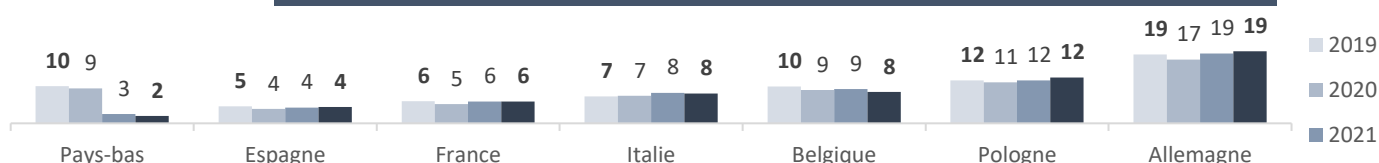
Avec 9,9 millions de t.km réalisées en 2023, le transport terrestre de conteneurs par rail connaît lui aussi un recul important (-19 % de t.km sur un an).

L'intensité d'utilisation du réseau ferroviaire pour le fret en France demeure faible par rapport à des pays comme l'Allemagne ou la Pologne qui transportent chaque année des volumes supérieurs par le rail.



### Evolution de l'intensité d'utilisation du réseau pour les services de fret en Europe

Graphique selon données IRG Rail, en train par jour par ligne km

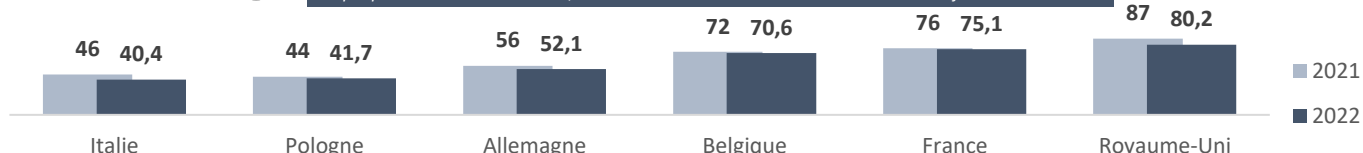


Le fret ferroviaire français se classe pourtant parmi les meilleurs en Europe en termes de ponctualité, avec 75 % des trains arrivant au terminus avec moins de 15 minutes de retard.



### Evolution de la ponctualité des trains de fret en Europe

Graphique selon données IRG Rail, % de trains arrivant au terminus avec un retard inférieur à 15 minutes



<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau a quadruplé au 1er janvier la redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE) avec télé-relevage, passant de 111,95 euros du mégawatt-heure HT en 2022 à 473,51 euros en 2023

## DEVELOPPEMENT DU FRET FLUVIAL ET MARITIME

### Recul du fret fluvial dans un contexte de perturbation du trafic



En 2023, le fret fluvial en France suit la tendance générale en Europe de recul de la demande dans les modes de transport. L'activité a fortement diminué, avec une baisse de **10,2 %** des t.km sur un an et de **26 %** sur cinq ans. Ce déclin est principalement dû à la diminution de la production dans des secteurs clés comme les matériaux de construction et l'agroalimentaire.

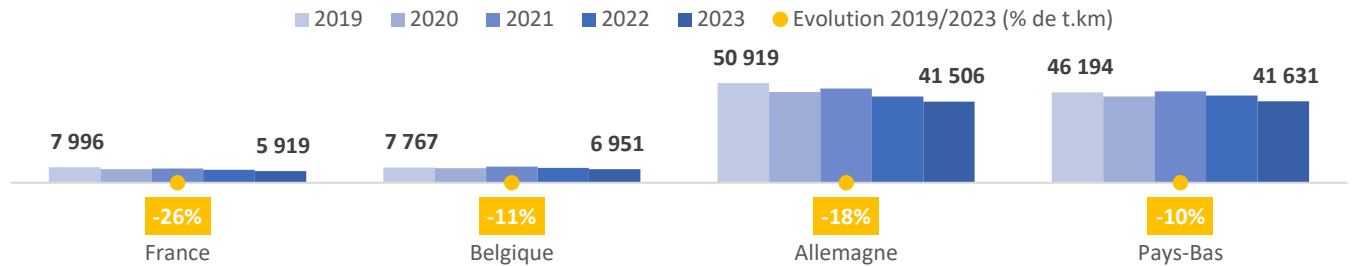
538 237 EVP transportées par le transport combiné fleuve-route en 2023 en France (-11,1 % sur un an ; -4,7 % sur quatre ans)

Le transport combiné fleuve-route chute quant à lui de **11,1 %** sur un an, atteignant 538 237 EVP, après avoir dépassé la barre des 600 000 EVP en 2022. Cette baisse s'explique, au-delà de la faible croissance économique, par des perturbations externes comme les crues dans le Nord et la crise en mer Rouge.<sup>2</sup>



### Evolution de l'activité de fret fluvial en Europe

Graphique selon données Eurostat, en millions de t.km



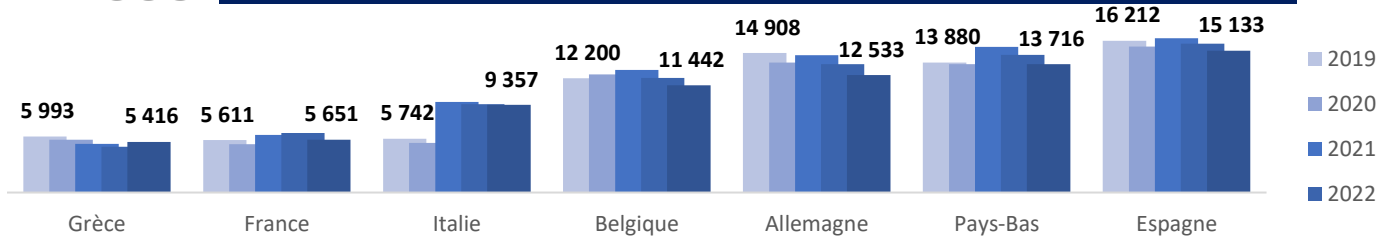
### Recul du fret maritime français et montée en puissance de l'Italie

En 2023, avec 5,6 millions d'EVP traités, le transport maritime français connaît un recul significatif (-11,3 % d'EVP traités sur l'année) annulant presque la croissance enregistrée sur ces cinq dernières années (+0,7 % d'EVP traités entre 2019 et 2023).



### Evolution du trafic maritime de conteneurs en Europe

Graphique selon données Eurostat, Volume des conteneurs transportés, sortis/entrés des principaux ports en millions d'EVP

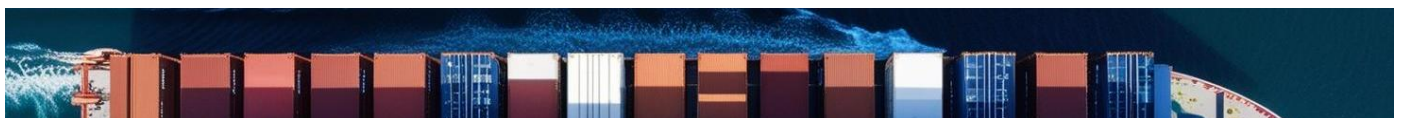


Rang mondial au 4 <sup>ème</sup> trimestre sur l'indice de connectivité des ports (Données UNCTADstat)	2019	2021	2023
France	15	18	20
Espagne	12	9	8
Pays-Bas	8	7	9
Belgique	10	12	12
Allemagne	13	14	15
Italie	17	15	17

L'Espagne reste le leader européen en volume, tandis que l'Italie connaît une forte croissance du trafic de conteneurs (+60 % d'EVP traités entre 2019 et 2023) dépassant le trafic français, qui était encore équivalent jusqu'en 2020.

La connectivité<sup>3</sup> des ports français se dégrade avec une chute de la 15<sup>ème</sup> à la 20<sup>ème</sup> position au classement mondial de l'indice de connectivité des ports entre 2019 et 2023. La France se place ce faisant à des niveaux de connectivité du transport maritime de conteneurs inférieurs à ceux de ses voisins.

La France n'a ainsi pas réussi à retrouver son niveau de connectivité des ports d'avant crise, alors que des pays comme l'Espagne et l'Italie ont non seulement regagné leur position, mais ont également surpassé les niveaux de connectivité d'avant 2019.



<sup>2</sup> Selon rapport annuel 2024 de l'observatoire du transport combiné

<sup>3</sup> L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne. Il est calculé à partir de données sur le déploiement de porte-conteneurs dans le monde (nombre de navires, capacité de charge de conteneurs, nombre de services et de compagnies, taille du plus grand navire)

## PERFORMANCE COMMERCIALE DU TRANSPORT DE FRET

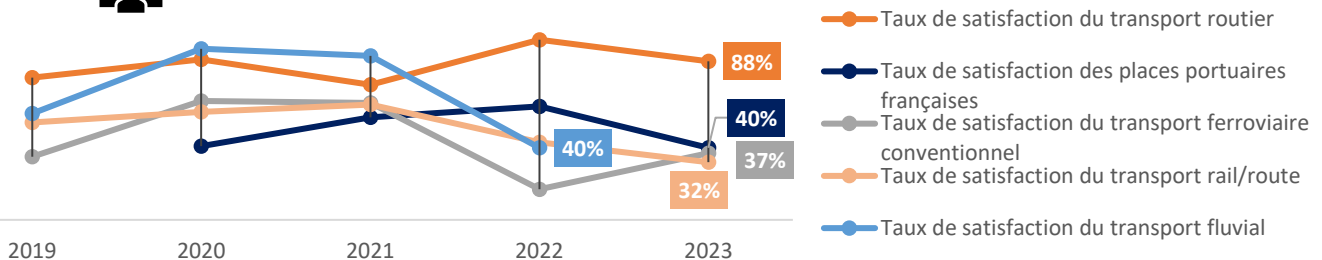
### Des niveaux de satisfaction des chargeurs sur les modes de transport mitigés

En 2023, le transport routier enregistre le plus haut taux de satisfaction avec 88 % des chargeurs se déclarant satisfaits ou très satisfaits du mode. **Le niveau de satisfaction vis-à-vis des autres modes reste faible.** Le fret conventionnel voit sa satisfaction augmenter, même si la demande pour ce mode continue de ralentir ; le fret combiné quant à lui voit la satisfaction des chargeurs continuer de décroître, en parallèle d'une demande qui a elle aussi fortement ralenti.



#### Evolution de la satisfaction des chargeurs par mode de transport

Graphique selon données Eurogroup Consulting % de chargeurs satisfaits voire très satisfaits par mode



La satisfaction des chargeurs sur les ports français diminue également, en raison des grèves et des congestions<sup>4</sup>, bien que Dunkerque reste en tête avec 92 % de chargeurs satisfaits ou très satisfaits de la place portuaire.

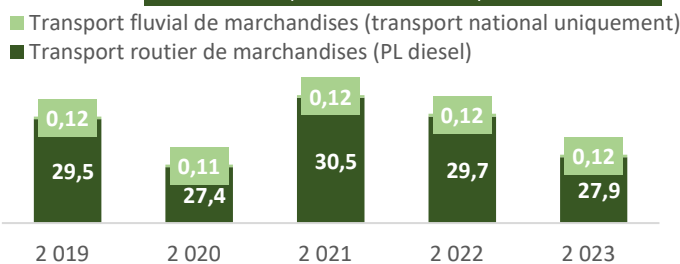
## PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT DE FRET

### Des émissions du TRM en légère baisse dans un contexte de verdissement des flottes



#### Evolution des émissions du transport terrestre de marchandises

Graphique selon données CITEPA, émissions en millions de tonnes de GSeqCO2 en France métropolitaine



En 2023, les poids lourds diesel représentent 22,2 % des émissions de GES équivalent CO<sub>2</sub> du secteur des transports en France<sup>5</sup>, contribuant à 7,5 % des émissions nationales de carbone (en GSeqCO<sub>2</sub> hors UTCATF). Cette contribution est en hausse passant de 6,9 % à 7,5 % entre 2019 et 2023 du fait d'un recul des émissions en volume plus prononcé dans les autres secteurs.

Sur l'année, les émissions de carbone du TRM en France sont toutefois en baisse (-6 % de GSeqCO<sub>2</sub> sur un an), et en baisse importante sur 5 ans, se rapprochant du niveau de 2020 (-5,6 % de GSeqCO<sub>2</sub> sur cinq ans), dans

un contexte de baisse du trafic routier (-1,7% de véhicules-kilomètres en 2023 et -1,6 % sur cinq ans)<sup>6</sup>. **Cette tendance souligne une légère décorrélation entre les émissions et le niveau d'activité**, qui peut être attribuée à une diminution de l'intensité énergétique du TRM et à la baisse du contenu carbone de l'énergie consommée. En 2023, le fret ferroviaire reste le mode le moins carboné, avec 5,2 gCO<sub>2</sub>eq/t.km<sup>7</sup>.

Figure 1 : Émissions de GSeqCO<sub>2</sub>/t.km par mode de transport de marchandises en France en 2023



#### FRET ROUTIER

PTAC > 3,5t ; Données SDES, SNCF, CITEPA

97,3 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2023  
101,1 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2022

-2,2 % de gCO<sub>2</sub>eq/t.km [2019-2023]



#### FRET FERROVIAIRE

Données SDES, SNCF

5,2 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2023  
4,8 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2022

-17,6 % de gCO<sub>2</sub>eq/t.km [2019-2023]



#### FRET FLUVIAL

Données SDES, CITEPA, Transport national uniquement, hors international et transit

32,4 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2023  
30,2 gCO<sub>2</sub>eq/t.km en 2022

+24,4 % de gCO<sub>2</sub>eq/t.km [2019-2023]

Selon données CITEPA, SDES, SNCF Réseau

<sup>4</sup> Selon baromètre de perception des chargeurs sur le transport maritime 2024

<sup>5</sup> Calculs selon données CITEPA, UTCATF : Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie

<sup>6</sup> Données SDES, milliards de véhicules-kilomètres des PL marchandises pavillon français et étranger

<sup>7</sup> Données SDES, jusqu'à 2019, données SNCF Réseau à partir de 2019 (Émissions de CO<sub>2</sub>e par tonne de fret (Scope 1&2&3) - 5 SA

## EVOLUTION DU PARC ROULANT DE PL MARCHANDISES

### État du parc de poids lourds en 2023 : hausse des motorisations alternatives malgré la prévalence du diesel<sup>8</sup>

2 % du parc roulant de PL marchandises Français est à motorisation alternative (biodiesel, gaz, électrique) fin 2023

Données SDES, Uniquement tracteurs routiers et camions

La norme euro 6 est majoritaire dans le parc de PL (65,9 % du parc roulant fin 2023 ; 46,6 % du parc fin 2019)

Bien que le parc de PL en France reste majoritairement alimenté au diesel (97,9 % du parc fin 2023), sa progression est aujourd'hui limitée. Le parc de PL roulant au diesel a diminué de **0,2 %** sur un an et croît de **0,1 %**

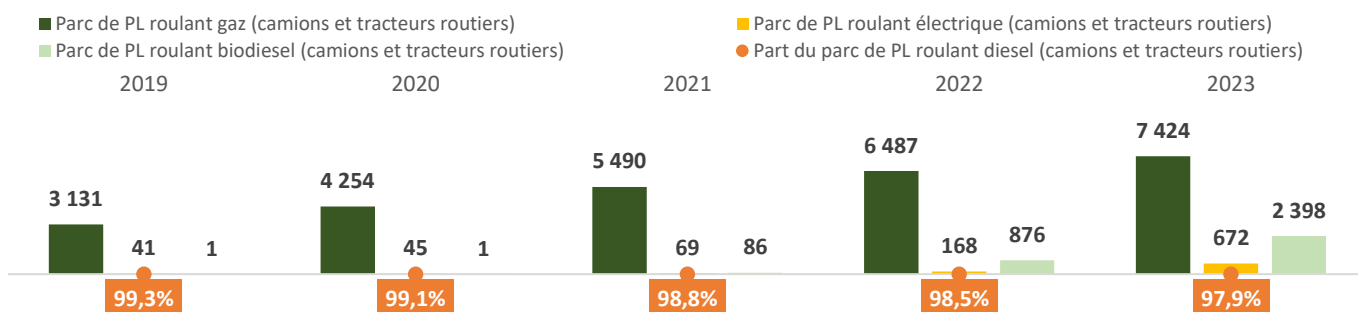
sur cinq ans. Ce ralentissement s'explique en partie par la transition vers des motorisations alternatives qui connaissent, elles, une expansion beaucoup plus rapide à l'image du parc roulant au biodiesel.

Parc de PL en circulation en France (tracteurs routiers et camions avec PTAC > 3,5t hors VASP lourd)	Fin 2019	Fin 2023	Évolution du parc sur un an	Évolution du parc sur cinq ans
PL électriques	41	672	+ 300 %	+ 1 539 %
PL gaz	3 131	7 424	+ 14,4 %	+ 137 %
PL biodiesel	1	2 398	+ 174 %	+ 239 715%



### Essor des motorisations alternatives dans le parc roulant de PL marchandises en France

Parc de PL marchandises en circulation en fin d'année en France, Graphique selon données SDES

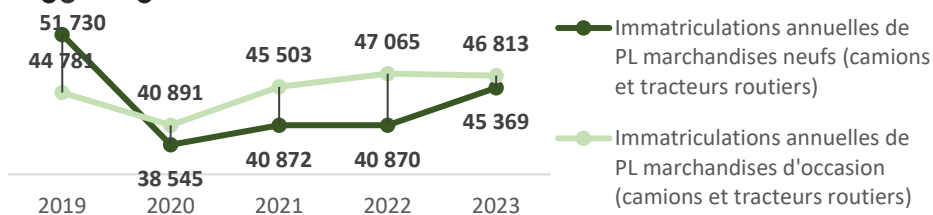


À la fin 2022, la France possédait la plus grande proportion de PL fonctionnant au gaz<sup>9</sup> en Europe, avec 1,7 % de son parc, contre 0,5 % pour l'Allemagne, 1 % pour l'Espagne et 1 % pour la Pologne. Le développement des PL gaz est soutenu par l'expansion des infrastructures. En 2023, la France compte 255 stations de GNV (gaz naturel pour véhicules) accessibles au public, en hausse (+19 % sur un an ; + 174 % sur cinq ans).



### Des immatriculations de PL neufs en progression, mais qui ne rattrapent pas les niveaux d'avant crise

Graphique selon données SDES



En 2023, les immatriculations de PL marchandises neufs connaissent une reprise. Cependant, malgré cette croissance, elles restent inférieures aux niveaux des immatriculations de véhicules d'occasion, une tendance qui se maintient depuis la baisse observée en 2020.

En parallèle, les prix des véhicules neufs continuent d'augmenter fortement en 2023, prolongeant la hausse marquée déjà observée en 2022.



#### Tracteurs routiers neufs

Prix : + 9,3 % en 2023 ; + 14,4 % en 2022



#### Véhicules porteurs neufs

Prix : + 9,5 % en 2023 ; + 16,4 % en 2022

Source données OVI, Observatoire du véhicule industriel

<sup>8</sup> Données SDES, Parc roulant de PL au 1<sup>er</sup> janvier 2023, uniquement tracteurs routiers et camions avec PTAC > 3,5t hors VASP lourd

<sup>9</sup> Données ACEA, Parc roulant de PL gaz (tracteurs routiers, camions avec PTAC > 3,5t et VASP lourd)

**Emploi logistique : un secteur qui reste important, malgré des défis de recrutement**

La logistique se positionne comme un pilier de l'emploi en France. En lien avec la baisse de la demande de transport, l'emploi a légèrement reculé sur l'année. En 2023, près de 1,04 million de salariés étaient regroupés au sein des entreprises spécialisées dans le transport de marchandises et l'entreposage<sup>10</sup> (-0,4 % sur un an / + 4 % sur 5 ans). Le TRM dans son ensemble<sup>11</sup> représente 42,6 % de cet emploi logistique en 2023.

En raison de la baisse de la demande, l'emploi dans le transport terrestre de marchandises en France diminue, tandis que celui de l'entreposage progresse. Les entreprises spécialisées dans l'entreposage et le stockage (frigorifique ou non) comptent 127 046 salariés en 2023, soit une hausse de 0,7 % sur un an et de 17,2 % sur les cinq dernières années.

Le secteur se distingue par un recours important à l'intérim. En 2023, 14 % des intérimaires en France étaient employés dans les activités de fret et de logistique, soit 107 255 équivalents temps plein (ETP).

**107 255 intérimaires dans le transport et l'entreposage en France en 2023**  
 (- 5,9 % sur un an ; + 17,9 % sur cinq ans)  
 Données OIR – Emploi intérimaire en ETP

Malgré un recul en 2023, l'intérim dans la logistique a crû plus rapidement que l'emploi salarié privé ces dernières années, mais également plus rapidement que l'ensemble de l'emploi l'intérimaire en France qui n'a augmenté que de 1,7 % entre 2019 et 2023. Cette croissance reflète la complémentarité entre l'intérim et l'emploi salarié, permettant aux entreprises d'ajuster leurs effectifs face aux variations de la demande.

Les projets de recrutement dans les métiers de la logistique<sup>12</sup> ont également évolué. En 2023, ces derniers ont reculé de 3,3 % par rapport à 2022, avec 195 510 projets en 2023 dont près de 40 % pour des ouvriers non qualifiés en emballage et manutention.



**Evolution du nombre de projets de recrutement sur les métiers de la logistique en France**  
 Nombre de projets de recrutement sur 7 familles de métier de la logistique en France  
 Graphique selon données Pôle Emploi



**Les métiers qui peinent le plus à recruter dans l'activité logistique en France en 2023**  
 (% de recrutement jugés difficiles, données BMO France Travail)

1. Conducteurs routiers : 70,4 %
2. Conducteurs de véhicules légers : 69,1 %
3. Ex aequo : Responsable logistiques (non cadres) et Ouvriers non qualifiés et manutentionnaires : 52,9 %

Les problèmes de recrutement persistent dans l'activité logistique en raison des conditions de travail difficiles et du taux élevé d'accidents dans les métiers de la logistique. Les postes de conducteurs, en particulier, sont plus difficiles à pourvoir que les autres métiers en France.

En dépit de la légère baisse de l'emploi salarié, le secteur du transport de fret et de l'entreposage affiche une bonne dynamique en 2023 avec la création de 65 586 nouveaux établissements<sup>13</sup>. Parmi ces créations, 80 % concernent les autres activités de poste et courrier. Le fret routier interurbain se distingue particulièrement avec 6 569 nouvelles entreprises, un chiffre en forte hausse (+37,2 % de créations sur un an ; + 188 % sur cinq ans).

En 2023, la majorité des nouvelles entreprises dans l'activité de fret et d'entreposage ont encore opté pour le statut de micro-entreprise, représentant 87 % des créations, contre 80 % en 2019. Parallèlement, le nombre de fermetures d'établissements sur cette activité a continué de diminuer, avec moins de 10 000 fermetures observées en 2023, contre 11 483 en 2022 et 43 761 en 2019. Cette baisse des fermetures est particulièrement marquée avec un ratio de 6,5 créations pour chaque fermeture d'établissement dans le secteur du transport de marchandises et de l'entreposage en France en 2023.

<sup>10</sup> Données URSSAF, AMELI. Emploi salarié privé en fin d'année (hors conduites, compte propre et intérim) sur 19 codes APE de la logistique  
<sup>11</sup> Emploi dans le transport routier de fret interurbains, fret de proximité, location de camions avec chauffeur et services de déménagement  
<sup>12</sup> Sept familles de métiers de la logistique :  
<sup>13</sup> Données SIRENE, Ensemble des établissements créés entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre sur les 19 codes APE logistique retenus