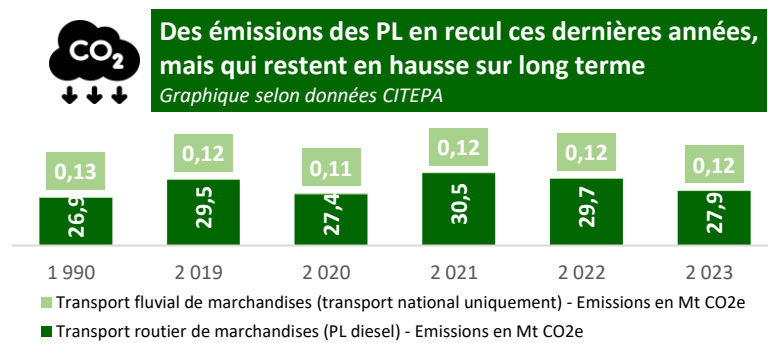


NEUTRALITÉ CARBONE : LE FRET TERRESTRE FACE À LA CROISSANCE DES ÉMISSIONS

La France s'est engagée à réduire progressivement les émissions issues des transports afin d'atteindre une **décarbonation complète du secteur d'ici 2050**. En 2023, le transport terrestre de fret contribue fortement aux émissions, avec un transport routier¹ représentant 22 % des émissions de gaz à effet de serre (GES eqCO₂) du secteur des transports en 2023 et 7,5 % des émissions nationales².

En volume sur l'année 2023, les **PL diesel** en circulation en France entière ont généré **27,9 millions de tonnes de CO₂eq**, poursuivant ce faisant la baisse amorcée en 2021, mais n'enrayant pour autant pas la hausse des émissions sur le long terme dans l'activité de TRM (Figure 1). Cette hausse est liée à la **domination continue du mode routier**.

Figure 1 : Evolution des émissions du transport terrestre de marchandises en France



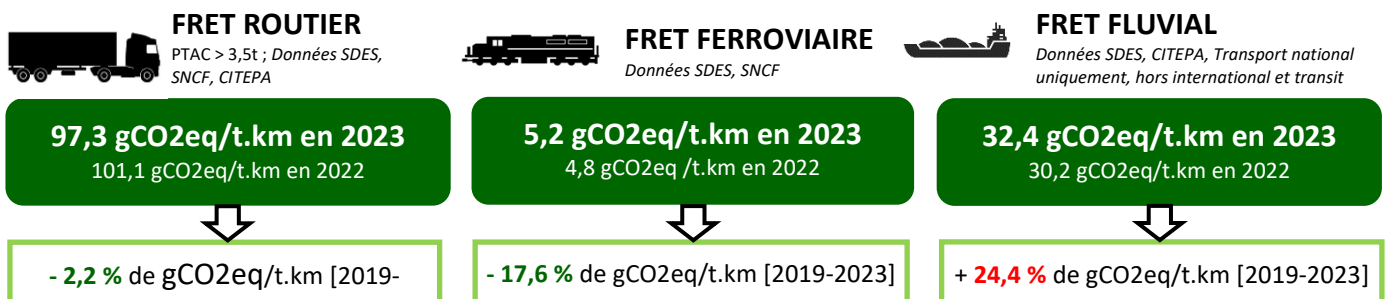
Ces émissions augmentent toutefois à un rythme moindre que la demande de transport, témoignant d'une **efficacité énergétique croissante dans l'activité de TRM**, dont le niveau reste meilleur que le niveau moyen en Europe. Bien que cette efficacité soit perceptible (Figure 2) et (Figure 3), elle n'a pas suffi à arrêter la hausse des émissions 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).

Le transport terrestre reste particulièrement concerné par la **transition énergétique** en présentant une intensité d'émissions élevée : 171,9 g de CO₂eq par euro de production contre 73 g en moyenne en France (Figure 2). Bien que la France se compare favorablement à l'Union européenne, le secteur reste confronté à des défis pour atteindre ses objectifs de réduction. **L'évolution du marché du SEQE et du prix du carbone sera déterminante dans cette transition.**

Figure 2 : Evolution de l'intensité d'émissions de gaz à effet de serre dans le tissu productif



Figure 3 : Émissions de GSEqCO₂/t.km par mode de transport de marchandises en France en 2023



Fin 2023, le parc roulant de PL en France reste majoritairement diésélisé à **97,9 %**, bien qu'en retrait (99,3% fin 2019). Les alternatives connaissent un essor : le nombre de PL électriques a augmenté de **300 %** en un an, atteignant 672 véhicules, tandis que les PL fonctionnant au gaz ont progressé de **14,4 %**, atteignant 7 424 unités. En parallèle, les PL biodiesel, inexistantes en 2019, ont rapidement émergé, avec près de 2 400 véhicules en circulation fin 2023.

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

² Calcul selon données CIPETA, hors UTCATF (Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie)

REPORT MODAL VERS LE FRET FERROVIAIRE



ACTIVITE DU FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS

Données SDES, ensemble du transport

9,1 % de part modale en 2023 (t.km)
- 1,4 point sur un an ; - 0,9 point sur 5 ans

La stratégie nationale pour le fret ferroviaire constitue un élément essentiel des efforts de la France pour favoriser un transport durable et réduire son empreinte carbone. **Cet objectif vise à doubler la part modale du rail d'ici 2030, en la faisant passer de 9 % à 18 %, et à atteindre 25 % d'ici 2050.**

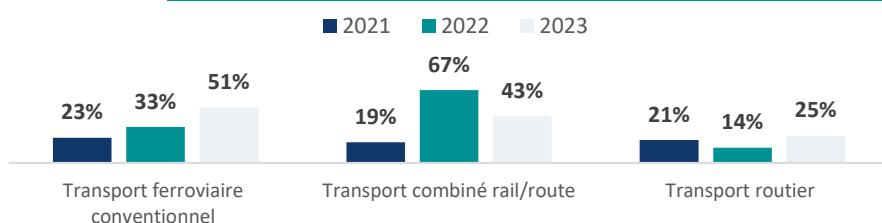
En 2023, les résultats du développement du rail sont en fort déclin.

L'année a été marquée par une importante contraction de l'activité (-16,7 % de t.km par rapport à 2022), atteignant un niveau historiquement bas de 29,4 millions de t.km. Ce recul prolonge une tendance amorcée en 2022, lorsque le volume d'activité avait déjà diminué de 1,4 %. La hausse des coûts de l'énergie en 2023 a exacerbé cette situation, ralentissant la transition vers le rail et la trajectoire vers les objectifs fixés pour 2030.



Part des chargeurs déclarant une dégradation de la qualité de service par mode de transport

Graphique selon données Eurogroup Consulting
Cumul des réponses des chargeurs jugeant que la qualité de service s'est plutôt dégradée ou s'est fortement dégradée



Plusieurs obstacles entravent également le maintien et la croissance de l'activité du fret ferroviaire. Selon les chargeurs, la qualité du service s'est détériorée ces dernières années, bien plus que dans le transport routier.

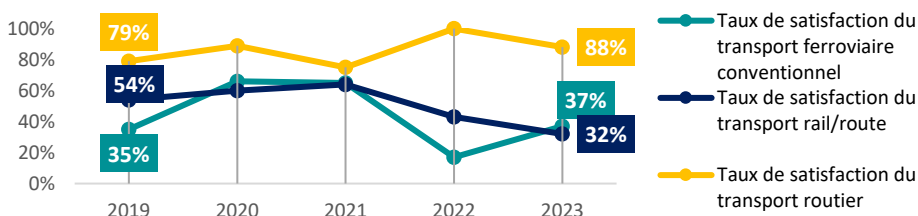
En 2023, plus d'un chargeur sur deux estime que la qualité du service du fret ferroviaire conventionnel s'est dégradée.

La satisfaction des chargeurs à l'égard du transport combiné se détériore également. En 2023, moins d'un chargeur sur trois se déclare satisfait du transport combiné rail/route, un résultat préoccupant pour ce mode de transport, qui est crucial pour le développement du fret ferroviaire.



Une satisfaction des chargeurs pour le rail en déclin et ne rivalisant pas avec la route

Graphique selon données Eurogroup Consulting
Part des chargeurs se déclarant satisfait et très satisfait par mode de transport



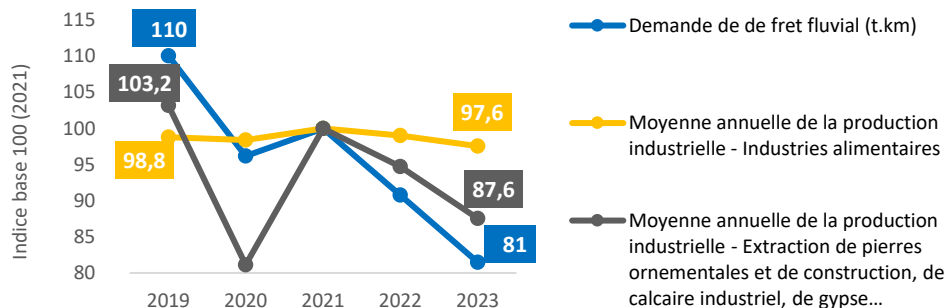
REPORT MODAL VERS LE FRET FLUVIAL

L'objectif pour le fret fluvial est d'augmenter de 50 % son volume d'ici 2030, pour atteindre 10 milliards de t.km.



Evolution de la demande de fret fluvial et de la production industrielle agroalimentaire et matériaux de construction

Graphique selon données SDES, INSEE, indice base 100 (2021)



En 2023, le fret fluvial a également ralenti, enregistrant une baisse de 10,2 % de son activité sur un an et de 26 % sur cinq ans en t.km.

Ce déclin s'explique principalement par le ralentissement de la production dans des secteurs clés comme les matériaux de construction et l'agroalimentaire, réduisant ainsi la demande de transport fluvial.

Avec 5,9 milliards de t.km en 2023, le volume de fret fluvial devra augmenter de près de 70 % pour atteindre l'objectif de 2030, rendant cette trajectoire incertaine.

Positionnement de la France dans le transport terrestre de fret européen

En 2023, le pavillon routier français, avec 173 280 millions de t.km se classe au 4^e rang européen, enregistrant une baisse de 2,1 % par rapport à 2019 (Tableau 1). La Pologne domine toujours le secteur avec 377 873 millions de t.km (+8,3 % sur cinq ans), suivie par l'Allemagne, qui enregistre toutefois un recul de son activité de TRM au cours des cinq dernières années (-8,2 %). A l'inverse de la France, des voisins comme l'Italie et l'Espagne parviennent à accroître leur activité, renforçant leur compétitivité dans le secteur du TRM européen.

Concernant les modes alternatifs au transport routier, la compétitivité de la France est là aussi mise à mal. Le fret fluvial est en perte de dynamisme par rapport aux voisins européens (Tableau 1). Le fret ferroviaire français subit quant à lui la contraction la plus forte sur cinq ans par rapport à ces mêmes voisins européens. L'Allemagne, leader européen en volume de fret ferroviaire, a pour sa part réussi à limiter la contraction, ne subissant qu'une légère diminution de son activité de fret ferroviaire entre 2019 et 2023 (-2,5 % de t.km). À contrario, l'Italie ou la Pologne montrent que la conjoncture économique en berne ne constitue pas un frein systématique au développement du rail. Ces deux pays ont enregistré des croissances importantes de leur activité ferroviaire en t.km sur cinq ans (respectivement + 6,5 % et + 11,9 %).

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

	Pavillon routier national			Fret fluvial			Fret ferroviaire		
	Rang	T.km (mt)	Evolution (2019/2023) T.km (mt)	Rang	T.km (mt)	Evolution (2019/2023) T.km (mt)	Rang	T.km (mt)	Evolution (2019/2023) T.km (mt)
France	4 ^{ème}	173 280	- 2,8%	5 ^{ème}	5 919	- 26 %	3 ^{ème}	29 399	-13,3%
Allemagne	2 ^{ème}	286 408	- 8,2%	2 ^{ème}	41 506	- 18,5 %	1 ^{er}	125 364	- 2,5 %
Espagne	3 ^{ème}	263 382	5,5%	-	-	-	12 ^{ème}	9 972	- 6,9 %
Italie	5 ^{ème}	145 173	5,2%	-	-	-	4 ^{ème}	22 693	6,5%
Pays-Bas	9 ^{ème}	62 571	- 9,2 %	1 ^{er}	41 631	- 6,6 %	15 ^{ème}	6 493	- 8,3%
Pologne	1 ^{er}	377 873	8,3%	14 ^{ème}	29	- 66,7 %	2 ^{ème}	61 085	11,9%

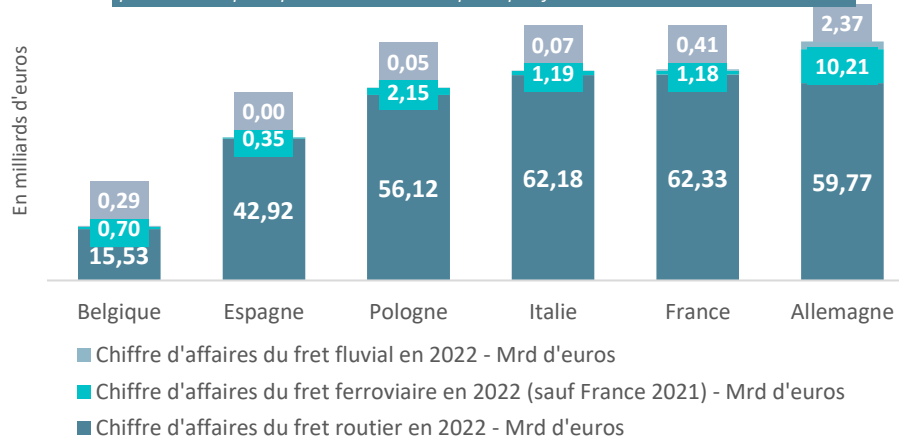
Tableau selon données Eurostat et SDES pour le pavillon routier français

Performance économique du transport de fret et de l'entreposage français



Une performance économique du transport terrestre de marchandises français parmi les plus élevées en Europe

Graphique selon données INSEE, Eurostat. Chiffre d'affaires des entreprises ayant pour activité principale exercée le transport spécifié



Sur le plan économique, le transport terrestre de marchandises³ 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.

En 2022, l'activité de TRM en France a généré un chiffre d'affaires de 62,3 milliards d'euros, plaçant le pavillon français en première position vis-à-vis de ses voisins.

Le pavillon routier français affiche néanmoins une croissance de 18 % de son chiffre d'affaires depuis 2019, la plus faible parmi ses voisins, laissant

penser que l'Italie pourrait bientôt devancer la France si cette dynamique se poursuit (Tableau 2).

Concernant les modes alternatifs, les dynamiques sont similaires. Bien que la France enregistre une croissance du chiffre d'affaires de son activité fluviale entre 2019 et 2022, celle-ci est la plus faible parmi les pays européens. Le fret ferroviaire français voit quant à lui son niveau de chiffre d'affaires légèrement reculer sur la même période quand il se consolide dans les autres pays européens (Tableau 2).

³ Données INSEE, ensemble des entreprises sur les codes APE (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.41Z, 49.20Z, 49.40Z)

Tableau 2 : Évolution du chiffre d'affaires par activité dans le transport terrestre de marchandises en Europe

	Pavillon routier national			Fret fluvial			Fret ferroviaire		
	Rang	Chiffre d'affaires (M€)	Évolution (2019/2022) T.km (mt)	Rang	Chiffre d'affaires (M€)	Évolution (2019/2022) T.km (mt)	Rang	Chiffre d'affaires (M€)	Évolution (2019/2022) T.km (mt)
France	1 ^{er}	62 334,6	+ 18 %	2 ^{ème}	406,5	+ 2,3 %	4 ^{ème}	1 184 ⁴	-4,2 %
Allemagne	3 ^{ème}	59 771,6	+ 26 %	1 ^{er}	2 365,6	+ 37,9 %	1 ^{er}	10 205,4	+ 36,5 %
Belgique	6 ^{ème}	15 532,1	+ 23 %	3 ^{ème}	289,5	+ 35,1 %	5 ^{ème}	700,5	+ 70,8 %
Espagne	5 ^{ème}	42 921,6	+ 19 %	6 ^{ème}	3,1	-13,9 %	6 ^{ème}	351,9	+ 19,5 %
Italie	2 ^{ème}	62 181,2	+ 24 %	5 ^{ème}	66	+ 20,2 %	3 ^{ème}	1 188,1	+ 115,6 %
Pologne	4 ^{ème}	56 123,4	+ 47 %	4 ^{ème}	52,3	+ 15 %	2 ^{ème}	2 151,5	+ 10 %

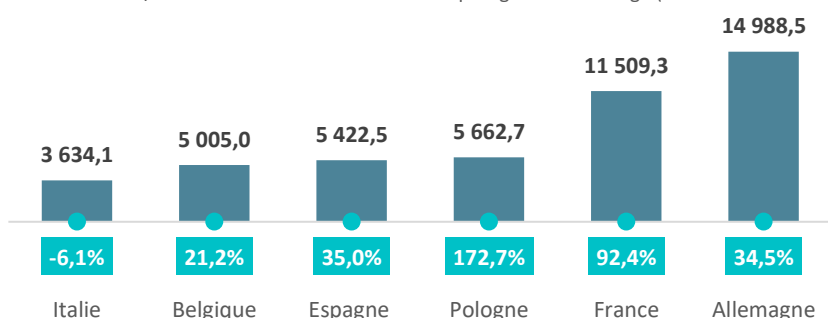
Tableau selon données Eurostat et INSEE/SDES pour la France



Evolution du chiffre d'affaires de l'activité d'entreposage et de stockage en Europe

Graphique selon données Eurostat, chiffre d'affaires en millions d'euros

- Chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage en 2022 (millions d'euros)
- Evolution 2019/2022 du chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage (% de millions d'euros)



À l'inverse, l'activité d'entreposage et de stockage française connaît un essor important.

En 2022, elle a généré un chiffre d'affaires de 11 509,3 millions d'euros, enregistrant une croissance de plus de 90 % entre 2019 et 2022.

Cette tendance à la hausse s'est intensifiée en 2022, avec une hausse de près de 50 % du chiffre d'affaires par rapport à l'année précédente, plaçant la France parmi les pays européens affichant l'une des croissances les plus robustes sur l'activité.

Artificialisation des sols

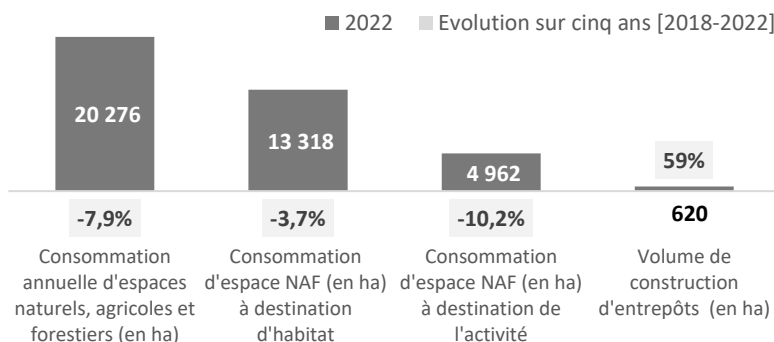
La réduction de l'artificialisation des sols constitue un enjeu politique majeur en France. Cet enjeu est souligné par plusieurs lois (Loi ELAN, Loi Climat et Résilience) avec un objectif d'atteinte d'une zéro artificialisation nette d'ici 2050 et de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels,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

En 2022, la consommation d'ENAF s'est élevée à plus de 20 276 hectares (en baisse de 3,5 % par rapport à 2021 et de 7,9 % sur cinq ans). Entre 2011 et 2021, environ 240 000 hectares ont été artificialisés en France. Si le rythme d'artificialisation a ralenti au cours de la nouvelle décennie, la réduction n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif de réduction de moitié de la consommation d'ENAF d'ici 2031 par rapport à la décennie précédente.



Consommation d'espaces et construction d'entrepôts en France en 2022

Données en ha
Graphique selon données ONAS et SDES



Si les constructions d'entrepôts augmentent entre 2018 et 2022 (+ 59 %), leur contribution à l'artificialisation des sols reste modérée.

L'habitat reste la principale source d'artificialisation des sols en France avec 66 % de la consommation d'ENAF en 2022. Cette même année, la consommation d'ENAF liée aux activités économiques, incluant les entrepôts, s'élevait à 4 962 hectares, une part bien inférieure à celle de l'habitat (13 318 hectares) et en baisse de 10,2 % sur cinq ans marquant une réduction plus prononcée de l'artificialisation des sols pour les infrastructures économiques, notamment les entrepôts.

⁴ Chiffre d'affaires au niveau de la branche pour le fret ferroviaire en France disponible uniquement pour 2021, les données pour 2022 étant indisponibles. L'évolution est basée sur la période 2018-2021 et non 2019-2022.