

TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier des territoires
Données 2023

L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS LES TERRITOIRES

Expansion des transactions d'entrepôts hors de la dorsale historique

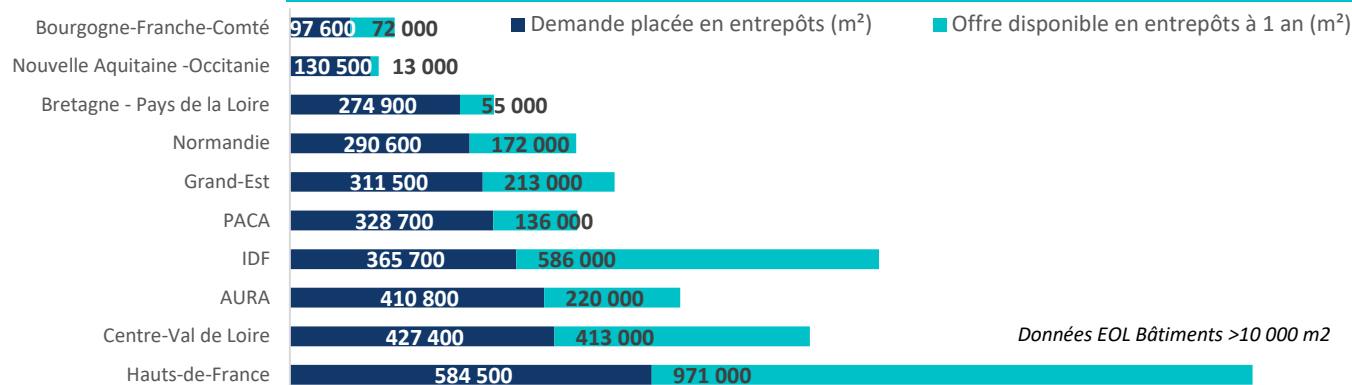
En 2023, la demande placée¹ en entrepôts² se concentrent sur les régions formant la dorsale logistique historique³ en France. Ces régions représentent près de la moitié de la demande totale en entrepôts en France (46,6 % en 2023 ; 63,5 % en 2022), un chiffre en baisse par rapport aux 63,5 % enregistrés en 2022.

Les Hauts-de-France se distinguent comme la principale région pour la demande placée en entrepôts, avec une demande de 584 500 m² pour des entrepôts de plus de 10 000 m² en 2023. Cependant, la région connaît une baisse de **17,2 %** des transactions en surface par rapport à 2022, reflétant une tendance générale de recul dans toute la France, où les transactions d'entrepôts de plus de 10 000m² ont chuté de **10,2 %**. Cette contraction est liée à la baisse de la consommation des ménages et à la réduction de la demande des principaux utilisateurs de grandes plateformes logistiques, tels que le e-commerce et la grande distribution.



Offre disponible et demande en entrepôts dans les régions françaises en 2023

Graphique selon données EOL, offre et demande en entrepôts fin 2023 sur les bâtiments > 10 000 m² sous le régime des activités classées ICPE



Alors que la demande en Île-de-France a fortement chuté en 2023 (- 63 % de transactions en surface), les régions limitrophes (Normandie, Grand Est, Centre-Val de Loire) ont enregistré une augmentation de leur demande en entrepôts, illustrant une expansion de l'activité logistique au-delà de la dorsale.

Parallèlement, une nouvelle dorsale se développe le long de l'arc Atlantique, avec une hausse de la demande en entrepôts en 2023 dans les régions Bretagne et Pays de la Loire. Cependant, la demande ralentit dans les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie en raison de fortes tensions sur l'offre disponible. Cette situation est aggravée par une offre quasiment inexistante depuis plusieurs années sur ces régions avec seulement 13 000 m² disponibles fin 2023 pour les entrepôts de plus de 10 000 m², contre près de 1 million de m² dans les Hauts-de-France.

Tableau 1 : Évolution de la demande en entrepôts en surfaces par région sur les entrepôts de plus de 10 000m²

Transactions en m ² d'entrepôts	2021	2022	2023	Evolution 2022/2023
Hauts-de-France	1 100 800	707 100	584 500	- 17,3 %
Île-de-France	863 600	989 100	365 700	- 63,0 %
Centre-Val de Loire	356 500	319 900	427 400	+ 33,6 %
AURA	376 700	525 000	410 800	- 21,8 %
PACA	302 500	342 500	328 700	- 4,0 %
Normandie	168 400	67 300	290 600	+ 331,8 %
Bretagne-Pays de la Loire	176 500	175 600	274 900	+ 56,5 %
Nouvelle Aquitaine - Occitanie	139 900	227 700	130 500	- 42,7 %
Bourgogne Franche comté	119 500	94 400	97 600	+ 3,4 %
Grand Est	243 300	187 000	311 500	+ 66,6 %

Données EOL Bâtiments >10 000 m² sous le régime des activités classées ICPE, situés en zones logistiques dédiées.

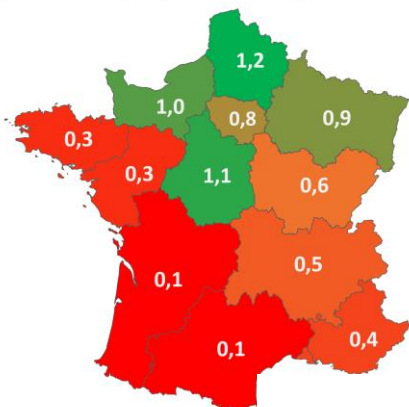
¹ Une demande placée correspond à une recherche de bien par un particulier, professionnel ou institution ayant trouvé une offre satisfaisante, menant à la signature d'un contrat de vente ou de bail

² Ensemble de la demande placée sur l'année (locations ou ventes à l'occupant) portant sur des entrepôts de plus de 10 000 m² en France métropolitaine

³ Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur

Indice de tension sur l'immobilier logistique en France en 2023

Données EOL, Bâtiments >10 000 m² sous le régime des activités classées ICPE, Indice de tension (offre disponible / absorption annuelle (moyenne sur 3 ans))



La tension sur l'offre disponible reste élevée en France, avec 9 régions françaises en situation de sous-offre en 2023. La situation est particulièrement critique le long de l'arc Atlantique, où la disponibilité des surfaces est quasiment inexistante. Les surfaces disponibles se concentrent uniquement en Île-de-France et dans les régions limitrophes.

Une offre à venir qui redessine le paysage logistique

Concernant l'offre à venir, les constructions d'entrepôts affichent une tendance à la baisse dans les régions de la dorsale logistique, avec une diminution de près de 40 % des surfaces construites sur un an et de 37,6 % sur cinq ans pour l'ensemble de ces régions.

La région Centre-Val de Loire se distingue par sa dynamique, avec une hausse de plus de 80 % des surfaces construites entre 2019 et 2023. La région Grand Est présente également une tendance positive, avec un volume de construction significatif et en hausse ces dernières années. Bien que les constructions diminuent dans

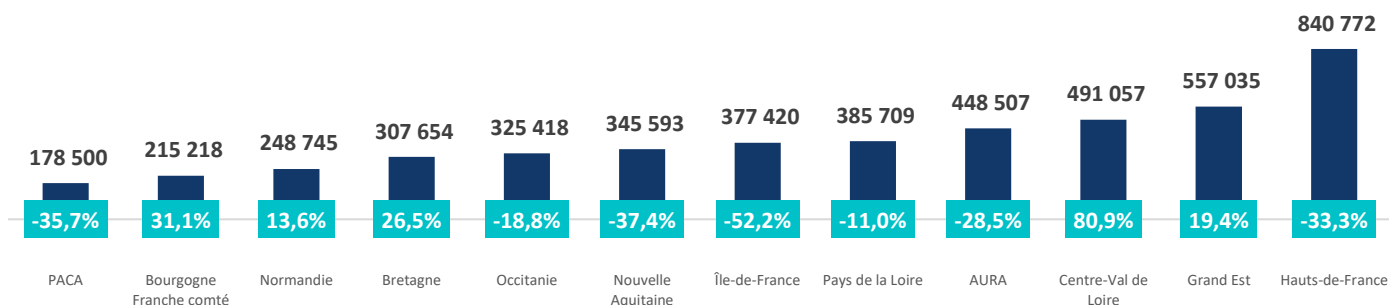
les Hauts-de-France, cette région est leader en termes de volume de constructions en 2023, mais aussi sur les cinq dernières années, avec des niveaux de construction nettement supérieurs à ceux des autres régions.



Construction d'entrepôts dans les régions françaises

Graphique selon données SDES, Base Sitadel2

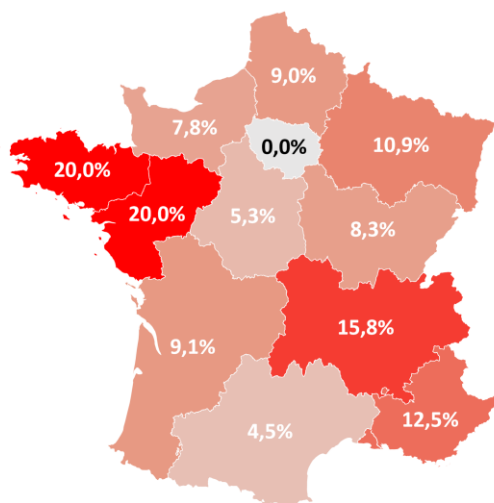
■ Surface commencées d'entrepôts en m² en 2023 ● Evolution des surfaces commencées en m² d'entrepôts entre 2019 et 2023



Hausse des valeurs locatives dans l'immobilier logistique

Evolution des loyers logistiques sur les entrepôts neufs en France [2022-2023]

Graphique selon données CBRE, entrepôts > 5 000m², évolution du loyer prime en euros par m² entre le T4 2022 et le T4 2023



En lien avec les tensions du marché, les valeurs locatives des entrepôts augmentent dans la plupart des régions sur un an⁴

Fin 2023, le Centre Val de Loire affiche le loyer le plus faible avec un loyer prime de 50 euros le m² quand l'Île-de-France affiche un même loyer prime de 84 euros par an qui n'évolue pas. Les loyers augmentent très fortement en particulier sur l'arc atlantique où la disponibilité reste très critique quand la demande se développe sur ces régions.

	Loyer prime en euros par m ² pour un entrepôt logistique neuf	
	T4 2022	T4 2023
Centre-Val de Loire	47,3 €	50 €
Hauts-de-France	47,5 €	52 €
Bourgogne-Franche-Comté	48 €	52 €
Grand-Est	49,3 €	54,3 €
Normandie	51 €	55 €
Occitanie	52,5 €	55 €
Bretagne	50 €	60 €
Pays de la Loire	50 €	60 €
Nouvelle Aquitaine	55 €	60 €
PACA	56 €	63 €
Auvergne-Rhône-Alpes	55 €	63,5 €
Île-de-France	84 €	84, €

Tableau selon données CBRE, entrepôts > 5 000m²

⁴ Loyer prime : valeur moyenne haute des dernières valeurs locatives constatées sur le marché de l'immobilier logistique

Figure 1 : les trois premières régions en termes d'emploi salarié privé dans le transport de marchandises et l'entreposage en France en 2023

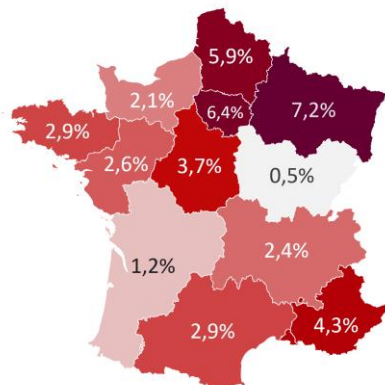


- 1) Île-de-France : 227 918
- 2) Auvergne-Rhône-Alpes : 121 435
- 3) Hauts-de-France : 100 112

Selon données Urssaf, emploi salarié privé dans les entreprises ayant comme activité principale exercée le transport de fret ou l'entreposage

Evolution de l'emploi salarié dans la logistique en France [2019-2023]

Selon données Urssaf, emploi salarié privé dans les entreprises ayant comme activité principale le transport de fret ou l'entreposage hors intérim



Un emploi logistique résilient ces dernières années

En France entière (hors Mayotte), l'emploi salarié privé dans les entreprises ayant comme activité principale exercée le transport de marchandises ou l'entreposage⁵ atteint **1,04 million de salariés en 2023**, dont 22 % sont localisés en Île-de-France.

Bien que l'emploi logistique soit en recul dans la plupart des régions en 2023 par rapport à 2022, cela ne remet pas en cause les dynamiques de croissance observées ces dernières années. **L'emploi logistique continue d'augmenter dans l'ensemble des régions**, avec des hausses prononcées en Île-de-France (+6,4 % sur cinq ans) et dans ses régions limitrophes.

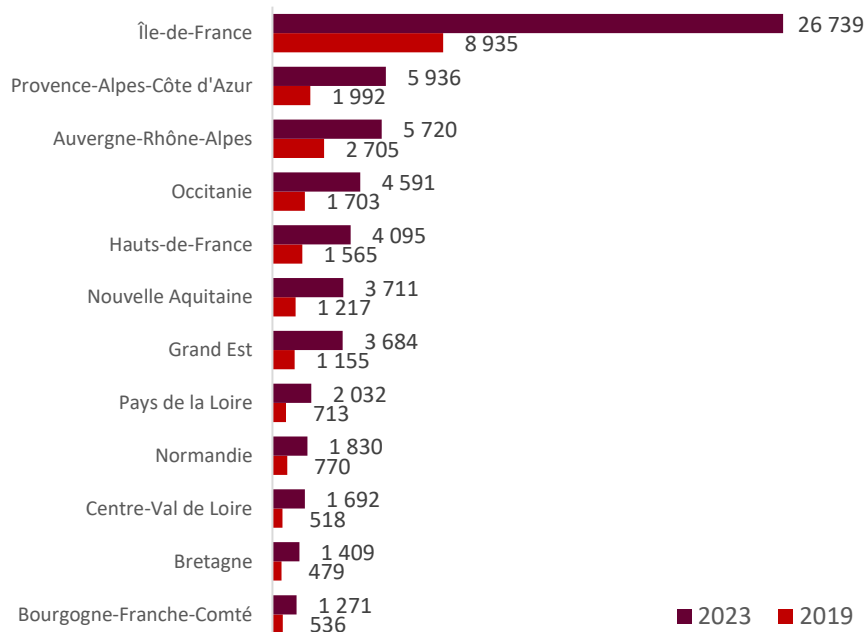
La demande pour les métiers logistiques reste également soutenue. À l'exception de l'Île-de-France, où la demande vers les métiers logistiques n'augmente que marginalement entre 2019 et 2023 (+1,7 %), elle progresse de 37 % à 84 % dans les autres régions métropolitaines, ce qui témoigne d'une forte dynamique de développement des activités logistiques⁶.

Essor marqué des établissements dans le secteur du fret et de la logistique



Evolution des créations d'établissements dans l'activité de fret et d'entreposage en France

Graphique selon données Base SIRENE, créations d'établissements sur 19 codes APE relevant de l'activité de fret et d'entreposage



En 2023, l'Île-de-France a enregistré plus de 26 000 créations d'établissements dans le secteur du fret et de l'entreposage, représentant près de 42 % des nouvelles entreprises en France, contre 39,5 % en 2019.

Les régions PACA et AURA suivent avec respectivement 5 936 et 5 720 créations, des chiffres bien inférieurs à ceux de l'Île-de-France, qui a connu une forte croissance au cours des cinq dernières années.

Dans l'ensemble, le nombre de créations d'établissements a considérablement augmenté entre 2019 et 2023 principalement grâce aux "autres activités de poste", qui représentent entre 72 % et 87 % des nouvelles entreprises dans les régions métropolitaines.

Quant aux fermetures d'établissements, ces dernières restent nettement inférieures aux créations. En 2023, l'Île-de-France a enregistré 3 483 fermetures, représentant 34 % du total national des fermetures d'établissements logistiques. Le ratio de créations par fermeture d'établissements dans le secteur du fret et de l'entreposage varie selon les régions, allant de 4,6 en Bourgogne-Franche-Comté à 7,7 en Île-de-France.

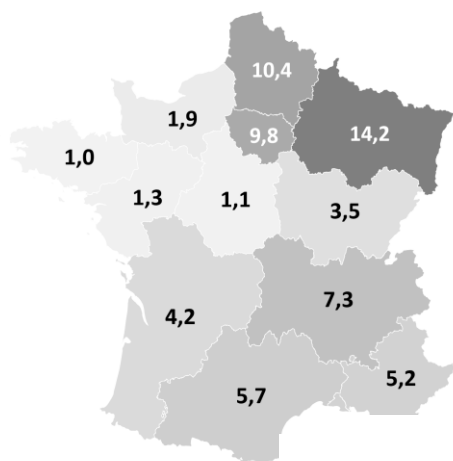
⁵ Données URSSAF&AMELI, agrégation de l'emploi salarié sur 19 codes APE de la logistique (hors compte propre et intérim)

⁶ Offres d'emploi et recrutements sur 15 familles de métiers de la logistique, données Pôle Emploi

Fret ferroviaire dans les régions : réorientation des flux ferroviaires

Transport ferroviaire de fret par région de destination en 2022

Graphique selon données SDES, millions de tonnes de marchandises déchargées Transport national ou International entrant



En 2022⁷, 66,3 millions de tonnes de fret ferroviaire ont été transportées à travers les régions françaises. En baisse de 6,9 % en 2022, le transport ferroviaire de fret demeure en expansion sur ces cinq dernières années (+ 2,3 % tonnes transportées).

La région Grand Est demeure la principale zone de réception de fret ferroviaire, avec 14,2 millions de tonnes déchargées, bien que ce chiffre soit en recul de 4,3 % sur cinq ans. Elle se distingue également comme la première région expéditrice, avec 16,5 millions de tonnes envoyées en 2022 par le rail, soit une hausse de 9,6 % par rapport à 2018.

Sur la même période, les Hauts-de-France, deuxième région en volume de fret ferroviaire entrant, ont enregistré un déclin des tonnages entrants (- 5,7 % sur cinq ans) et une baisse encore plus marquée des flux sortants (- 12,3 % sur cinq ans). Ces chiffres reflètent des difficultés pour la région à pondérer une logistique purement routière, malgré son rôle stratégique en tant que hub logistique.

L'Île-de-France, troisième région en volume de fret ferroviaire entrant, a accueilli 9,8 millions de tonnes en 2022, confirmant son rôle grandissant en tant que point de réception (+ 8,9 % sur cinq ans). En revanche, ses flux sortants restent modestes, avec seulement 2,8 millions de tonnes expédiées, et enregistrent un fort déclin (- 40,8 % sur cinq ans). La région s'impose ainsi essentiellement comme un point d'arrivée des marchandises plutôt que comme un centre d'expédition.

Les régions historiquement moins utilisatrices du rail ont connu une forte croissance. Entre 2018 et 2022, les volumes de fret entrant et sortant ont fortement augmenté dans des régions hors dorsale historique comme le Centre-Val de Loire et, plus particulièrement, sur l'arc atlantique avec les Pays de la Loire, la Nouvelle-Aquitaine, la Normandie ou encore la Bretagne (Tableau 2). En revanche, des régions traditionnellement importantes en volume de fret ferroviaire comme la région AURA, PACA ou les Hauts-de-France ont vu leurs flux ferroviaires se contracter plus ou moins fortement.

La réorientation des flux ferroviaires vers des régions hors dorsale logistique historique révèle une mutation du paysage logistique français. Ces régions, en particulier sur l'arc atlantique et dans le sud-ouest, profitent d'une dynamique de croissance soutenue qui pourrait à terme redéfinir les principaux pôles d'activité ferroviaire en France.

Tableau 2 : Evolution des flux entrants et sortants par le mode ferroviaire dans les régions françaises

Transport national ou International entrant/sortant ferroviaire	Flux entrants par rail en 2022 (en tonnes)	% d'évolution des flux entrants par rail sur cinq ans	Flux sortants par rail en 2022 (en tonnes)	% d'évolution des flux sortants par rail sur cinq ans
Centre-Val de Loire	1 110 350	+ 82,0%	3 150 422	+ 14,4%
Pays de la Loire	1 342 205	+ 24,9%	1 467 912	+ 50,7%
Normandie	1 899 450	+ 1,1%	2 219 584	+ 10,3%
Bourgogne-Franche-Comté	3 507 104	+ 2,1%	3 321 118	+ 18,2%
Nouvelle Aquitaine	4 189 990	+ 14,7%	4 685 193	+ 24,1%
Occitanie	5 696 045	+ 4,3%	4 888 654	+ 20,4%
Ile-de-France	9 820 962	+ 8,9%	2 839 653	- 40,8%
Grand Est	14 213 293	- 4,3%	16 464 528	+ 9,6%
Bretagne	1 036 749	+ 57,4%	Nd	
Hauts-de-France	10 400 698	- 5,7%	13 605 442	- 12,3%
PACA	5 195 544	- 7,9%	8 838 470	+ 2,1%
AURA	7 306 888	- 2,3%	6 343 739	- 22,9%

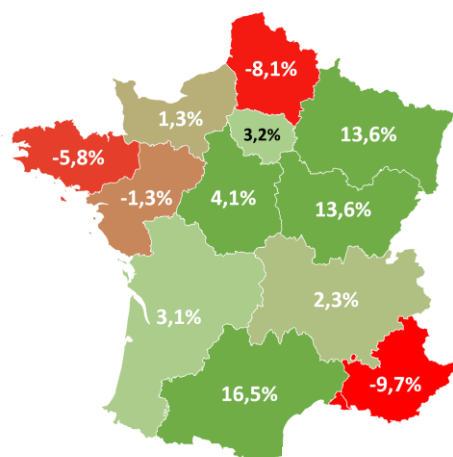
Tableau selon données SDES

⁷ Les dernières données régionales disponibles pour le transport de fret routier et ferroviaire datent de l'année n-2

Le transport routier de marchandises en France : entre stabilité et déclin régional

Evolution du volume de marchandises chargées dans les régions françaises entre 2018 et 2022

Graphique selon données SDES, Transport national (France métropolitaine) du pavillon français (véhicules de plus de 3,5 tonnes)



En 2022, l'Auvergne-Rhône-Alpes s'affirme comme le leader incontesté de l'activité de transport routier de marchandises (TRM) en France. Avec 214 millions de tonnes déchargées et 213 millions de tonnes chargées, elle maintient sa position dominante grâce à une situation géographique stratégique qui favorise les échanges logistiques (Tableau 3). Sur les cinq dernières années, la région a confirmé son leadership, avec une croissance des volumes chargés (+2,3%) et déchargés (+2,7%).

L'Île-de-France demeure également une région centrale pour l'activité de TRM avec des volumes de 152 millions de tonnes chargées et 158 millions de tonnes déchargées en 2022. La région affiche une hausse des volumes chargés (+3,2%) et des volumes entrants sur cinq ans (+3,2%).

L'Occitanie se distingue avec la croissance la plus importante sur l'activité de TRM. Entre 2018 et 2022, les volumes chargés ont augmenté de 16,5% tandis que les

volumes déchargés ont suivi une évolution similaire, progressant de 16,3% pour atteindre 131,1 millions de tonnes. Le Grand Est et la Bourgogne-Franche-Comté complètent le trio des régions les plus dynamiques pour le TRM, avec une hausse pour les deux régions de 13,6% des volumes chargés, ainsi qu'une croissance respective de 12,4% et 14% des volumes déchargés sur cinq ans (Tableau 3).

Tableau 3 : Évolution des flux entrants et sortants par le mode ferroviaire dans les régions françaises

Transport national routier (France métropolitaine) du pavillon français (PTAC > 3,5 tonnes)	Flux entrants par mode routier en 2022 (en tonnes)	% d'évolution des flux entrants par mode routier sur cinq ans	Flux sortants par mode routier en 2022 (en tonnes)	% d'évolution des flux sortants par mode routier sur cinq ans
Centre-Val de Loire	75 059 334	+ 4,0%	74 651 729	+ 4,1%
Bourgogne-Franche-Comté	86 250 040	+ 14,0%	85 721 602	+ 13,6%
Normandie	102 984 959	+ 0,9%	104 632 827	+ 1,3%
PACA	103 627 860	- 10,5%	104 295 891	- 9,7%
Bretagne	106 165 554	- 6,0%	102 106 834	- 5,8%
Pays de la Loire	127 707 701	- 1,4%	129 826 311	- 1,3%
Occitanie	131 109 622	+ 16,3%	130 406 178	+ 16,5%
Ile-de-France	158 334 560	+ 3,2%	152 237 788	+ 3,2%
Hauts-de-France	163 856 295	- 7,1%	166 398 667	- 8,1%
Grand Est	165 304 757	+ 12,4%	168 202 713	+ 13,6%
Nouvelle Aquitaine	168 503 452	+ 3,5%	171 059 347	+ 3,1%
AURA	214 337 300	+ 2,7%	213 701 549	+ 2,3%

Tableau selon données SDES

A l'inverse, l'activité de TRM se contracte dans plusieurs régions, notamment dans les Hauts-de-France et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans les Hauts-de-France, les volumes chargés ont diminué de 8,1% et les volumes déchargés de 7,1% depuis 2018, faisant perdre à la région sa position de deuxième en volume. La région se classe désormais au 4^{ème} rang, derrière la Grand Est, la Nouvelle-Aquitaine, et l'Île-de-France. Cette région connaissait déjà sur la même période une contraction marquée des flux ferroviaires à destination et au départ de la région (Tableau 2). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, quant à elle, enregistre les contractions les plus fortes sur l'activité de TRM par rapport aux autres régions. Depuis 2018, elle affiche une baisse de 9,7% des volumes chargés, passant de 115,5 millions de tonnes en 2018 à 104,3 millions de tonnes en 2022, ainsi qu'une contraction de 10,7% des volumes déchargés par le mode routier. Le fret terrestre rencontre des difficultés en région PACA, avec une contraction de l'activité tant sur le rail entrant (Tableau 2) que sur le trafic fluvial de conteneurs. (Tableau 4).

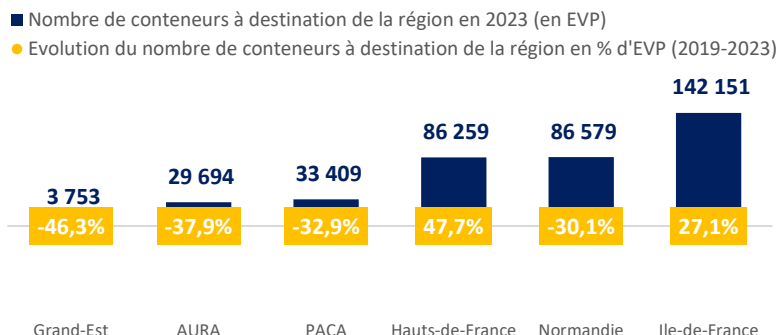
L'évolution des flux montrent une dynamique contrastée au sein des régions françaises. Alors que l'Occitanie et le Grand Est affichent une croissance significative en fret ferroviaire et routier, les Hauts-de-France et la PACA connaissent une baisse des volumes transportés, soulignant des défis pour leur positionnement dans le classement des régions logistiques.

Dynamique du fret fluvial : ascension des Hauts-de-France et baisse des marchés secondaires



Evolution du transport de conteneurs par voie fluviale à destination des régions françaises

Graphique selon données Eurostat,
Transport national de marchandises uniquement, total des marchandises transportées en conteneurs



En 2023, l'Île-de-France se positionne comme la principale région pour le trafic fluvial de conteneurs en France, avec 142 151 EVP entrants (+ 27,1 % par rapport à 2019) et 120 027 EVP sortants (+ 4,6 % par rapport à 2019) (Tableau 4).

La Normandie, autrefois leader dans l'activité de fret fluvial, connaît une contraction marquée, atteignant son plus bas niveau en dix ans en 2023 avec 86 579 EVP entrants (- 30,1 % sur cinq ans) et 104 381 EVP sortants (- 13,8 % sur cinq ans). Le fret ferroviaire en région connaît en revanche une croissance soutenue (+ 10,2 % de flux sortants entre 2018 et 2022), suggérant une concurrence intermodale entre les deux modes.

Cette baisse témoigne d'une concentration des flux de fret fluvial vers le nord du pays, où la demande augmente.

Les Hauts-de-France illustrent parfaitement cette tendance. En enregistrant en 2023 86 259 EVP entrants (+ 47,7 %) et 86 917 EVP sortants (+ 49,9 %), le volume de conteneurs à destination ou au départ de la région a été multiplié par 1,5 sur les cinq dernières années, faisant de cette région un nouveau pôle stratégique pour le fret fluvial. Ainsi, bien que l'activité de fret routier et ferroviaire ait connu une contraction importante dans cette région ces dernières années, le secteur fluvial bénéficie, au contraire, d'un essor notable, même si les volumes traités demeurent faibles.

Tableau 4 : Évolution des flux entrants et sortants de conteneurs par voie fluviale dans les régions françaises

Transport fluvial national de fret en conteneurs	Conteneurs entrants en 2023 (en EVP)	% d'évolution des EVP entrants sur cinq ans	Conteneurs sortants en 2023 (en EVP)	% d'évolution des EVP sortants sur cinq ans
Grand-Est	3 753	- 46,3%	7 417	+ 5,8%
Auvergne-Rhône-Alpes	29 694	- 37,9%	33 217	- 32,5%
PACA	33 409	- 32,9%	29 886	- 37,1%
Hauts-de-France	86 259	+ 47,7%	86 917	+ 49,9%
Normandie	86 579	- 30,1%	104 381	- 13,8%
Ile-de-France	142 151	+ 27,1%	120 027	+ 4,6%

Tableau selon données Eurostat

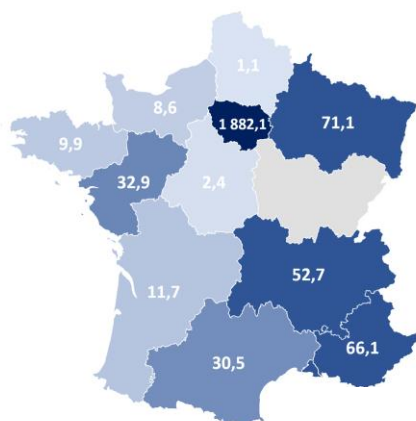
Les autres marchés s'affichent quant à eux en déclin (Tableau 4), une tendance qui contribue à la concentration des activités de fret fluvial dans les régions les plus performantes, à savoir l'Île-de-France et les Hauts-de-France.

TRANSPORT AERIEN ET MARITIME

Fret aérien en déclin et concentration en Île-de-France

Activité de fret avionné en France métropolitaine en volume en 2023

Graphique selon données UAF, Fret embarqué et débarqué en milliers de tonnes (hors poste), agrégation des données de 39 aéroports



En 2023, l'activité de fret avionné (hors poste) reste largement concentrée en Île-de-France, qui représente 86 % du volume total en tonnes. A l'échelle nationale, l'activité est en déclin tant sur l'année écoulée (- 2,7 %) que sur les cinq dernières années (- 7,1 %), suivant en cela la baisse du trafic dans la région Île-de-France (- 2,2 % sur un an et - 6,6 % sur cinq ans). Le déclin est encore plus marqué dans les autres régions métropolitaines, avec une baisse du volume transporté de - 6 % sur un an et de - 9,9 % sur cinq ans.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle reste le principal centre de fret aérien en France. En 2023, il a traité 1,88 million de tonnes, malgré une légère baisse de 1,8 % par rapport à 2022. Paris-Orly suit comme deuxième aéroport en termes de volume, avec 67 170 tonnes de fret traitées en 2023.

La région Occitanie connaît elle aussi une baisse continue du trafic de fret aérien en volume sur les cinq dernières années (- 37,5 % sur un an ; - 56,8 % sur cinq ans). L'aéroport de Toulouse-Blagnac (3^{ème} aéroport en volume fret en 2019, 6^{ème} en 2023) subit particulièrement cette baisse.

Parallèlement à l'activité de fret avionné, le fret camionné baisse, avec 86 408 tonnes transportées en 2023 (- 1 % par rapport 2022 et - 9,4 % sur cinq ans). Cette activité se concentre de manière croissante dans la région Grand-Est, qui rassemble pour la première fois plus de 80 % du volume sur le territoire métropolitain. L'aéroport de Bâle-Mulhouse maintient une activité stable dans le temps et représente à lui seul plus de 50 % du volume de fret camionné transporté sur le territoire français en 2023.

Ports français : une croissance des conteneurs en ralentissement en 2023

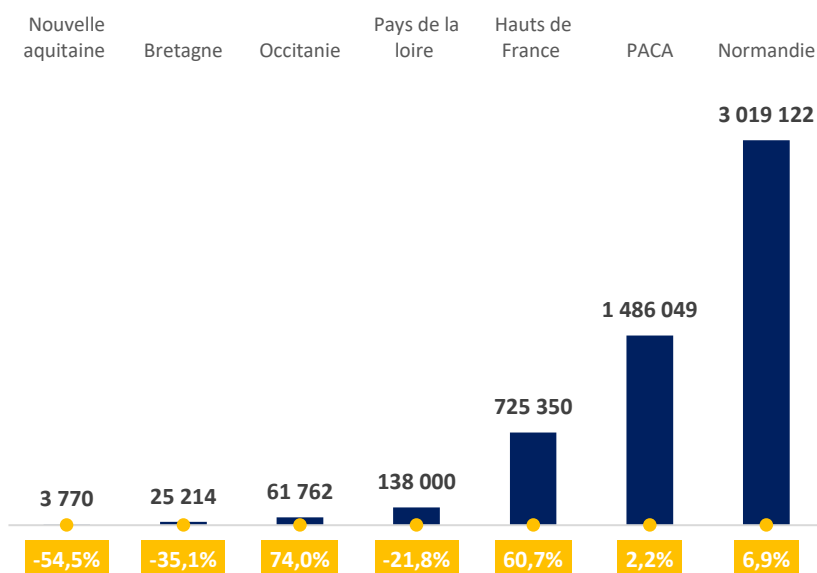
Au cours des cinq dernières années, le trafic de conteneurs dans les ports métropolitains français⁸ a progressé de 9,4 %, atteignant 5,46 millions d'EVP en 2023. Cependant, cette dynamique a marqué un coup d'arrêt en 2023, avec une baisse de 3,3 % du nombre d'EVP traités. Les principaux Grands Ports Maritimes ont particulièrement souffert de la conjoncture économique défavorable.



Evolution du trafic maritime de conteneurs dans les régions françaises

Graphique selon données Eurostat, conteneurs entrants et sortants chargé et à vide

- Nombre d'EVP traités dans les ports de la région en 2023
- Evolution du nombre d'EVP traités dans les ports de la région entre 2019 et 2023



Dans cette conjoncture, la région Normandie, avec HAROPA Port⁹, demeure le principal pôle maritime en France, avec plus de 3 millions d'EVP traités en 2023. Malgré une baisse de 4,2 % par rapport à 2022, ce complexe portuaire a connu une croissance de 7 % sur cinq ans, soutenue par Le Havre, qui joue un rôle clé dans les échanges internationaux.

La région des Hauts-de-France, dominée par le port de Dunkerque, a enregistré la plus forte progression avec une hausse de 60,7 % de son trafic de conteneurs depuis 2019, atteignant 725 350 EVP en 2023.

Le port de Marseille-Fos a quant à lui enregistré une faible croissance (- 2,9 % sur un an ; + 2,2 % sur cinq ans) atteignant 1,48 million d'EVP en 2023.

Dans les autres régions, les Pays de la Loire ont été particulièrement affectés par le déclin du transport conteneurisé. Le port de Nantes Saint-Nazaire a vu son trafic chuter de 21,8 % entre 2019 et 2023, pour atteindre 138 000 EVP.

À l'inverse, l'Occitanie se démarque par une dynamique positive, malgré un ralentissement du trafic conteneurisé sur un an. Le port de Sète affiche en particulier une croissance robuste, avec une augmentation de 74 % de son activité entre 2019 et 2023, atteignant 61 762 EVP en 2023. Cette performance est principalement due à la montée en puissance des échanges en Méditerranée et au rôle stratégique du port dans les importations de clinker pour le groupe Cem'in'eu.



⁸ Données Eurostat ; EVP traités entrants/sortants chargé et à vide flux nationaux + internationaux (20 ports)

⁹ HAROPA Port (acronyme composé des premières lettres du Havre, de Rouen et de Paris)