

partie E

Le transport de marchandises

— L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) rebondit de 3,0 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. L'activité repart à la hausse pour tous les modes, en particulier celle du transport ferroviaire, qui rebondit de 14,3 %. Celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, augmente de 1,8 % en 2021. L'activité du transport fluvial repart également à la hausse, de 4,0 % en 2021.

Les quantités traitées dans les ports de la métropole et des Drom représentent 326,1 millions de tonnes en 2021, en hausse de 4,7 % par rapport à 2020. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage avec 155 000 tonnes transportées en 2021, en augmentation de 16,0 % par rapport à 2020.

La France métropolitaine dispose de 83 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus en 2021. Ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes.



E1. Synthèse du transport de marchandises

L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) rebondit de 3,0 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. L'activité repart à la hausse pour tous les modes, en particulier celle du transport ferroviaire, qui rebondit de 14,3 %. Celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, augmente de 1,8 % en 2021. L'activité du transport fluvial repart également à la hausse, de 4,0 % en 2021.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET REBONDIT EN 2021

Avec 343,8 milliards de tonnes-kilomètres (*figure E1-1*), le transport intérieur terrestre de marchandises (y compris oléoducs) rebondit en 2021 (+ 2,8 % après - 4,5 % en 2020). Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 T), avec 292,0 milliards de tonnes-kilomètres, repart à la hausse (+ 1,8 % après - 3,3 % en 2020), tiré par le transport sous pavillon français (+ 3,7 % après - 3,4 % en 2020) tandis que celui sous pavillon étranger continue de décroître (- 0,7 % après - 3,2 % en 2020). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 35,8 milliards de tonnes-kilomètres, rebondit fortement en 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,8 milliards de tonnes-kilomètres transportées, repart également à la hausse (+ 4,0 % après - 11,4 % en 2020). Seul le transport par oléoducs continue de baisser, mais dans une moindre mesure (- 3,0 % après - 21,8 % en 2020).

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1^{er} trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1^{er} trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie (*voir fiche E2*).

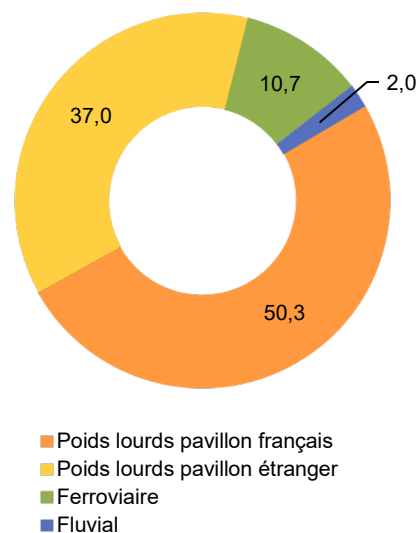
Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/2016
		2019	2020	2021	
Transport ferroviaire ⁽¹⁾	35,8	0,2	- 7,7	14,3	0,6
Transport routier (PTAC>3,5T)	292,0	3,7	- 3,3	1,8	1,7
Pavillon français ⁽²⁾	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
Pavillon étranger ⁽³⁾	123,9	5,3	- 3,2	- 0,7	1,2
Transport fluvial ⁽⁴⁾	6,8	9,8	- 11,4	4,0	- 0,1
Oléoducs ⁽⁵⁾	9,2	- 2,3	- 21,8	- 3,0	- 4,1
Produits finis	6,9	8,9	- 21,1	- 2,1	- 1,0
Produits bruts	2,3	- 24,0	- 23,7	- 5,6	- 10,8
Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs	343,8	3,3	- 4,5	2,8	1,3
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	334,5	3,5	- 3,9	3,0	1,5
National	200,8	3,3	- 3,9	4,9	2,3
International et transit	133,8	3,7	- 4,0	0,2	0,4

Sources : ⁽¹⁾ SDES ; ⁽²⁾ SDES, enquête TRM ; ⁽³⁾ Eurostat, TRM-EU ; ⁽⁴⁾ VNF ; SDES ; ⁽⁵⁾ DGEC (estimation SDES pour 2021)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode en 2021
En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT ROUTIER PAR POIDS LOURDS DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds diminue en 2021, mais reste largement dominante : elle représente 87,3 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs (après 88,4 % en 2020 et 85,6 % en 2015). En 2021, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié du transport intérieur de fret (*figure E1-2*), part relativement stable depuis 2015. Néanmoins, une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est générée par les poids lourds à pavillon étranger (37,0 %, après 38,4 % en 2020).

Après avoir diminué continûment depuis 2015, la part modale du transport ferroviaire de fret augmente en 2021 (10,7 % après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015). La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL REPART À LA HAUSSE EN 2021

En 2021, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs) rebondit, de 3,0 % après - 3,9 % en 2020. Les 334,5 milliards de tonnes-kilomètres se partagent entre :

- le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 200,8 milliards de tonnes-kilomètres ;
- le transport intérieur international y compris transit (partie du transport de marchandises réalisée sur le territoire français, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 133,8 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre rebondit de 4,9 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020. Le rebond de 2021 concerne tous les modes de transport national de fret : routier par poids lourds (+ 3,6 % après - 3,5 % en 2020), fluvial (+ 6,5 % après - 7,8 % en 2020) et ferroviaire (+ 15,9 % après - 8,0 % en 2020).

Le transport intérieur international (y compris transit) stagne en 2021 (+ 0,2 %), après avoir baissé de 4,0 % en 2020. Le transport intérieur international (y compris transit) rebondit pour le ferroviaire (+ 11,8 % après - 7,2 % en 2020) mais continue de diminuer pour le routier (- 1,0 % après - 3,3 % en 2020) et le fluvial (- 0,8 % après - 17,5 % en 2020).

LE TRANSPORT NATIONAL REBONDIT POUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS, SAUF LES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par poids lourds (sous pavillon français). Sur ce segment, le transport rebondit de 5,3 % en 2021, après une baisse de 4,4 % en 2020 (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises repart à la hausse pour la majorité des produits hormis les produits agricoles et alimentaires. Pour ces derniers produits, qui sont en large majorité transportés par la route (89,5 %), la baisse est encore plus forte en 2021 qu'en 2020 (- 4,8 % en 2021 après - 1,0 % en 2020). Ce recul doit être nuancé par la forte hausse du transport de marchandises groupées. Dans le contexte de la crise sanitaire, des transports exclusivement composés de produits agroalimentaires avaient pu voir leur fréquence s'accroître en 2020 en raison de la fermeture des points de vente des produits non alimentaires. Le retour à une activité normale rétablit les flux habituellement observés, avec un fort rebond du transport de marchandises groupées (*voir fiche E2*).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES OU AÉRIENNES AUGMENTE EN 2021

Outre les transports intérieurs par voie terrestre, les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports de la métropole et des Drom représentent 326,1 millions de tonnes en 2021, en hausse de 4,7 % par rapport à 2020 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 155 000 tonnes en 2021, en nette augmentation par rapport à 2020 (+ 16,0 %)-(*voir fiche E6*).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS AUGMENTE FORTEMENT

En 2021, avec 17,9 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente 8,5 % du transport terrestre en France métropolitaine et augmente de 14,5 % par rapport à 2020. En 2021, environ 68 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 29 % routier et 3 % fluvial. Sur les cinq dernières années, le transport en conteneurs par voie ferroviaire croît en moyenne de 9,5 % par an (soit 4,4 milliards de tonnes-kilomètres de plus transportées en cinq ans). En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 3,4 % et 7,1 %.

En 2021, 60 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit une hausse de 4,7 % par rapport à 2020.

Figure E1-3 **Transport national intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne	Part du transport routier
		2019	2020	2021	2021/2016	2021
Produits agricoles et alimentaires	55,7	3,8	- 1,0	- 4,8	1,0	89,5
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	63,4	2,9	- 8,0	12,4	2,5	74,7
Matériaux de construction	29,0	-0,4	- 11,2	15,2	0,5	72,9
Autres produits	62,6	1,7	- 0,9	4,5	2,1	79,6
Ensemble ⁽¹⁾	210,7	2,3	- 4,4	5,3	1,7	79,8

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

Sources : SDES ; VNF

Figure E1-4 **Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre et en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions en %

Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2019	2020	2021	2021/2016

Transport terrestre (en milliards de tonnes-kilomètres)

Routier	5,2	2,1	- 17,7	3,4	- 3,4
Ferroviaire	12,2	3,2	- 4,5	20,6	9,5
Fluvial	0,5	3,7	- 21,1	0,5	- 7,1
Total conteneurs	17,9	2,8	- 9,7	14,5	4,1
Transport total ⁽¹⁾	210,7	2,3	- 4,4	5,3	1,7

Transport maritime (en millions de tonnes)

Conteneurs	60	- 0,3	- 13,3	25,1	3,7
Marchandises totales	326,1	- 2,2	- 13,4	4,7	- 1,1

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

Sources : SDES ; VNF

E2. Transport routier de marchandises

Le transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine augmente de 1,8 % en 2021, à 292 milliards de tonnes-kilomètres. Il avait baissé de 3,3 % en 2020 en raison de la chute de l'activité observée au printemps lors des semaines de confinement dues à l'épidémie de la Covid-19. Le transport national du pavillon français retrouve son niveau d'avant crise sanitaire à 161,4 milliards de tonnes-kilomètres. Il est en hausse de 3,6 % après une baisse de 3,5 % en 2020. Ce rebond est principalement porté par les opérations de transport pour compte d'autrui (+ 4,0 %). Le cabotage du pavillon étranger rebondit lui aussi en 2021 (+ 4,7 % après - 0,9 % en 2020). En revanche, le transport international et transit du pavillon étranger baisse à nouveau (- 1,3 % en 2021 après - 3,4 % en 2020).

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le premier trimestre 2020. Elle tient notamment compte d'une meilleure connaissance des parcs de poids lourds en circulation. Une nouvelle série de données annuelles a été produite sur la période 2014-2020 pour les véhicules du pavillon français de 15 ans au plus. La publication des données 2021 s'accompagne d'une révision de cette série, en raison de la poursuite des améliorations apportées à l'enquête.

Le champ de l'enquête comprend les camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et les tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

EN 2021, LE TRANSPORT NATIONAL DU PAVILLON FRANÇAIS REVIENT À SON NIVEAU DE 2019

L'activité de transport national de marchandises des poids lourds du pavillon français augmente de 3,6 % en 2021 (*figure E2-1*). En 2020, année fortement impactée par l'épidémie de la Covid-19, elle avait décliné de 3,5 %. Le niveau de 161,4 milliards de tonnes-kilomètres atteint en 2021 correspond à celui qui avait été mesuré en 2019. 87 % du transport national, soit 140,9 milliards de tonnes-kilomètres, a été réalisé lors d'opérations pour compte d'autrui. Ces trajets sont en hausse de 4,0 % en 2021 après une baisse de 3,5 % en 2020. Le rebond est plus modéré pour le compte propre (+ 0,7 % en 2021 après - 3,3 % en 2020). L'activité du transport national pour compte propre demeure en deçà de son niveau d'avant crise : 20,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 contre 21,0 milliards en 2019.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
<i>Données provisoires</i>					
Pavillon français (*)	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
National	161,4	2,9	- 3,5	3,6	2,2
<i>compte propre</i>	20,5	- 2,1	- 3,3	0,7	- 1,2
<i>compte d'autrui</i>	140,9	3,7	- 3,5	4,0	2,7
International et transit	6,7	- 7,3	- 2,1	5,4	- 1,6
Pavillon étranger (**)	123,9	5,3	- 3,2	- 0,7	1,2
International et transit (***)	110,8	4,6	- 3,4	- 1,3	0,7
<i>international</i>	67,8	6,8	- 4,1	5,6	2,9
<i>transit</i>	43,0	1,7	- 2,5	- 10,6	- 2,2
Cabotage	13,1	13,2	- 0,9	4,7	5,7
Transport routier intérieur	292,0	3,7	- 3,3	1,8	1,7

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.

(**) Hors Royaume-Uni en 2021.

(***) Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, provisoires pour 2021.

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

partie E : le transport de marchandises

Estimée à 6,7 milliards de tonnes-kilomètres, la partie intérieure du transport international et du transit du pavillon français s'accroît de 5,4 % en 2021 après des baisses de 2,1 % en 2020 et 7,3 % en 2019. Cette progression interrompt le recul régulier qui avait été observé avant la crise sanitaire : la part du transport international dans l'activité intérieure du pavillon français était passée de 5,6 % en 2014 à 3,9 % en 2019. En 2021, le transport international représente 4,0 % de l'activité intérieure du pavillon français.

PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : REBOND DU TRANSPORT INTERNATIONAL ET DU CABOTAGE, FORTE BAISSÉ DU TRANSIT

En 2021, 42,4 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises, soit 123,9 milliards de tonnes-kilomètres, a été effectué par le pavillon étranger. Cette part est en baisse d'environ 1 point par rapport à celles qui avaient été mesurées en 2019 (43,4 %) ou en 2020 (43,5 %). Cela résulte d'une contraction de l'activité du pavillon étranger (- 0,7 %) conjuguée à une hausse de celle du pavillon français (+ 3,7 %) en 2021.

Les trajets internationaux ayant la France pour origine ou destination ainsi que le cabotage, c'est-à-dire le transport intérieur sur le territoire métropolitain par un véhicule non immatriculé en France, rebondissent en 2021 (+ 5,6 % pour le transport international après - 4,1 % en 2020 et + 4,7 % pour le cabotage après - 0,9 %). Les entrées et sorties de France du pavillon étranger représentent 67,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, le cabotage, 13,1 milliards.

En revanche, le transit, qui correspond au passage par la France lors de trajets entre deux pays tiers, baisse plus fortement qu'en 2020 (- 10,6 % après - 2,5 % en 2020), passant de 49,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2019 à 43,0 milliards en 2021. Cette évolution pourrait notamment être liée à de moindres transits du pavillon polonais lors des trajets entre l'Allemagne et l'Italie, avec un report vers la Suisse et/ou l'Autriche, selon les données provisoires d'Eurostat.

POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DU PAVILLON FRANÇAIS, LA REPRISE DE 2021 S'ACCOMPAGNE D'UNE NOUVELLE AUGMENTATION DE L'USAGE DE VÉHICULES LOUÉS

Avec 150,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, près de 90 % du transport intérieur routier de marchandises du pavillon français est effectué par des véhicules possédés par l'entreprise opératrice (*figure E2-2*). Cette activité est en hausse de 3,0 % en 2021 après une baisse de 5,4 % en 2020 mais demeure en retrait par rapport à 2019 (154,1 milliards de tonnes-kilomètres). En particulier, l'activité des véhicules possédés par une entreprise du secteur du transport rebondit de 3,0 % en 2021 pour atteindre 112,0 milliards de tonnes-kilomètres, après avoir reculé de 6,4 % en 2020 mais reste inférieure à son niveau de 2019 plus de 116 milliards de tonnes-kilomètres.

L'activité des véhicules loués par les entreprises du secteur du transport est en revanche en forte hausse pour la seconde année consécutive (+ 11,6 % en 2021 après + 20,8 % en 2020). Elle atteint 14,3 milliards de tonnes-kilomètres après 10,6 milliards en 2019.

Au total, les entreprises du transport ont presque retrouvé leur niveau d'activité d'avant crise, avec 126,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 contre 126,8 milliards en 2019, avec un recours à la location plus fréquent. La part du transport effectué par les entreprises du transport avec des véhicules loués s'est ainsi accrue de 3 points en deux ans, pour s'établir à 11,3 % en 2021.

REBOND POST COVID-19 POUR LE TRANSPORT DE LA PLUPART DES MARCHANDISES EN 2021

Le transport routier intérieur du pavillon français s'accroît nettement pour les « produits manufacturés, produits du bois (hors construction), machines et matériel de transport, marchandises groupées » (+ 8,6 % en 2021 après - 7,8 % en 2020) - (*figure E2-3*) ; et pour les produits utilisés pour la construction (+ 9,6 % après - 4,5 % l'année précédente). Avec respectivement 50,5 milliards et 34,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité observée rattrape, voire dépasse son niveau de 2019 : 50,4 milliards pour les « Produits manufacturés, bois, machines et matériel de transport » et 32,7 milliards pour les produits pour la construction ».

A contrario, la baisse se poursuit pour les transports exclusivement composés de produits de la pêche, de l'agriculture (y compris engrais naturels) ou de produits agroalimentaires (- 3,8 % en 2021 après - 2,3 % en 2020). La baisse observée pour le transport exclusif de produits agroalimentaires (hors lait en vrac liquide) en 2021 (-4,9 %) doit toutefois être nuancée. En effet, dans le contexte de la crise sanitaire, les transports exclusivement

partie E : le transport de marchandises

composés de produits agroalimentaires s'étaient accrus en 2020 (+3,2 %) en raison de la fermeture des points de vente des produits non alimentaires. Le retour à une activité normale s'accompagne d'une reprise du transport de marchandises groupées : +11,0 % en 2021, après -7,6 % en 2020.

Figure E2-2 Transport intérieur routier de marchandises du pavillon français selon le secteur d'activité de l'entreprise et le statut du véhicule (possédé ou loué)

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Transport routier intérieur du pavillon français (*)	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	
<i>Données provisoires</i>					
Véhicules dont l'entreprise est propriétaire	150,1	2,6	- 5,4	3,0	1,8
Secteur du transport (**)	112,0	3,7	- 6,4	3,0	2,0
Secteur hors transport (**)	38,1	- 0,6	- 2,2	3,0	1,5
Véhicules dont l'entreprise est locataire	18,0	0,9	18,6	9,7	3,6
Secteur du transport (**)	14,3	2,1	20,8	11,6	3,6
Secteur hors transport (**)	3,7	- 2,8	11,3	2,8	3,3
Tous véhicules	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
Secteur du transport (**)	126,3	3,6	- 4,2	3,9	2,1
Secteur hors transport (**)	41,9	- 0,8	- 1,1	3,0	1,7

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRM ou plus.

(**) D'après les déclarations de vente ou de location avec imputation de la non réponse sur le secteur d'activité de l'entreprise.

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-3 Transport intérieur routier par type de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	
Produits de la pêche, de l'agriculture (y compris engrais naturels) et produits agroalimentaires	51,6	3,8	- 2,3	- 3,8	1,1
<i>dont produits agroalimentaires (hors lait en vrac liquide)</i>	21,6	1,9	3,2	- 4,9	1,0
Produits manufacturés, produits du bois (hors construction), machines et matériel de transport, marchandises groupées	50,5	5,3	- 7,8	8,6	3,1
<i>dont marchandises groupées</i>	33,4	8,1	- 7,6	11,0	5,1
Produits d'extraction, produits du bois et produits minéraux pour la construction	34,2	3,8	- 4,5	9,6	2,1
Autres produits	31,9	- 5,2	3,1	3,1	1,9
Transport routier intérieur du pavillon français (*)	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRM ou plus.

Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 35,8 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2021, en nette hausse par rapport à l'année 2020 (+ 14,3 %). Les tonnages transportés augmentent fortement (+ 14,7 %), le trafic connaissant un rebond après la crise sanitaire. En tonnes-kilomètres, le transport international sortant et le transit, qui avaient été très affectés par la crise sanitaire, progressent fortement (respectivement + 13,8 % et + 17,6 %), tandis que le transport international entrant connaît une hausse plus modérée (+ 6,1 %). Le transport national rebondit fortement (+ 15,9 %), et sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement à 60,9 % en 2021.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE EN 2021

Les tonnages transportés augmentent fortement (+ 14,7 %) en 2021, après une année 2020 marquée par la crise sanitaire et les confinements. Les hausses sont comparables pour tous les types de trafic, mais légèrement plus marquées pour les trafics national, international sortant et le transit, qui avaient été beaucoup plus impactés par la crise sanitaire en 2020 (*figure E3-1*). Sur cinq ans, les volumes transportés sur le territoire français baissent en moyenne annuelle de 0,2 %, malgré un trafic national en légère hausse (+ 0,8 % par an en moyenne), les transports internationaux entrant et sortant connaissant une faible baisse (respectivement - 0,5 % et - 1,2 % par an en moyenne), et le transit, une diminution plus sensible (- 5,1 % en moyenne par an).

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	2021
<i>En milliards de tonnes-kilomètres</i>					
Ensemble	35,8	0,2	- 7,7	14,3	0,6
National	21,8	- 0,3	- 8,0	15,9	1,2
International entrant	4,9	6,2	3,2	6,1	2,9
International sortant	5,6	- 4,2	- 10,1	13,8	2,2
Transit	3,5	3,0	- 16,0	17,6	- 6,7
<i>En millions de tonnes</i>					
Ensemble	94,9	4,0	- 10,5	14,7	- 0,2
National	58,8	6,3	- 11,7	15,4	0,8
International entrant	13,8	2,0	1,8	11,8	- 0,5
International sortant	16,0	- 1,8	- 14,8	14,9	- 1,2
Transit	6,4	3,8	- 12,3	13,4	- 5,1

Note : certaines données de trafic ferroviaire ayant été révisées en 2021 sur la période 2016-2020, les niveaux et évolutions annuelles peuvent différer de ceux précédemment publiés.

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

LE TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS REBONDIT FORTEMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits manufacturés augmente fortement en 2021 (+ 19,0 %) (*figure E3-2*), ce qui compense les baisses marquées des 2 années précédentes. Sa part dans le trafic de marchandises passe de 41,7 % en 2020 à 43,5 % en 2021. Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres de ces marchandises reste néanmoins légèrement négatif (- 0,5 %).

¹ Dans le transport ferroviaire, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement. Pour rappel, le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

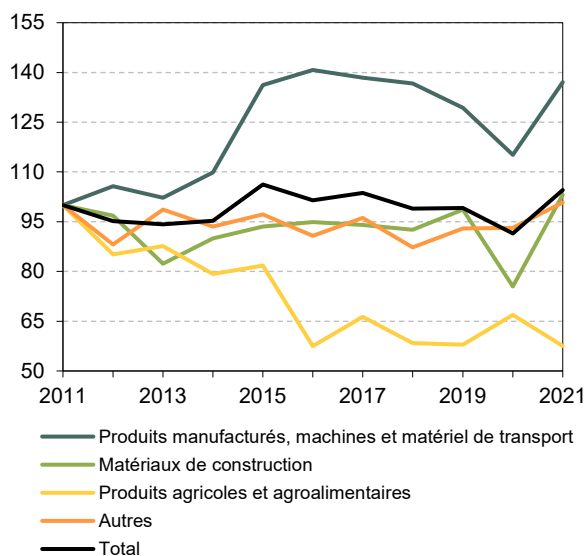
Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires (11,1 % des marchandises en 2021) est stable tandis que celui de matériaux de construction et d'autres marchandises est en hausse (respectivement + 1,7 % et + 2,1 % en moyenne par an, avec des parts de 20,5 % et 24,9 % en 2021).

En tonnes-kilomètres, le transport combiné amplifie fortement sa dynamique commencée en 2018 (+ 18,5 % en 2021) : sur cinq ans, avec une hausse annuelle moyenne de 7,5 %, la part du transport combiné passe de 27,8 % en 2016 à 38,8 % en 2021. Avec une croissance de 9,5 % en moyenne annuelle sur cinq ans, ce sont les conteneurs et caisses mobiles (88,1 % du transport combiné en 2021) qui expliquent cette dynamique.

LE TRAFIC MENSUEL N'EST PAS AFFECTÉ NOTABLEMENT PAR LA CRISE SANITAIRE EN 2021

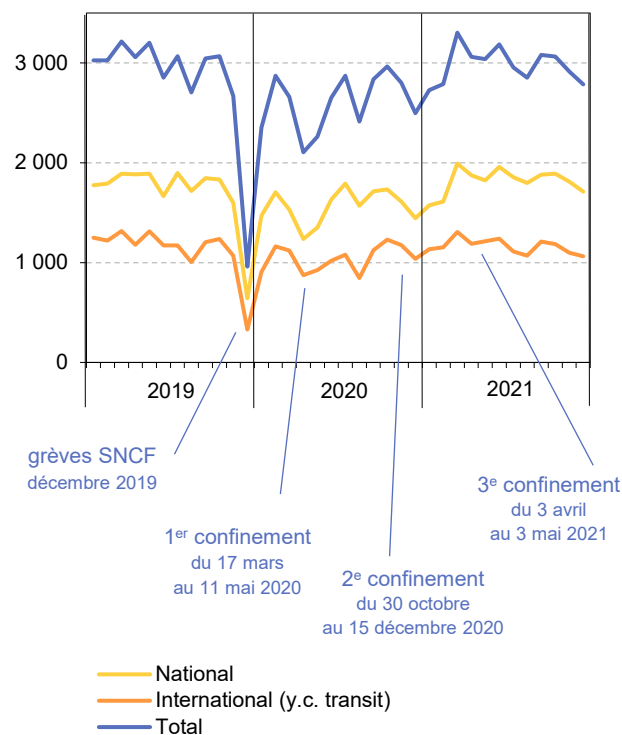
En 2020, la crise sanitaire a surtout affecté le trafic ferroviaire de marchandises sur la période de mars à mai. La baisse du trafic cumulée sur ces trois mois est légèrement supérieure à celle des mouvements sociaux du printemps 2018 ou encore des grèves SNCF de décembre 2019 (*figure E3-3*). Le faible niveau observé au mois de janvier 2020 résulte du prolongement de l'impact des grèves de décembre 2019, qui avaient très fortement réduit le trafic ferroviaire de marchandises. Le trafic mensuel 2021 apparaît peu marqué par le prolongement de la crise sanitaire, malgré un léger impact en janvier et février.

Figure E3-2 Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2011



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-3 Transport intérieur ferroviaire de marchandises
En million de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,8 milliards de tonnes-kilomètres. Il augmente de 4,0 % en 2021 après la baisse de 11,4 % en 2020 liée à la crise sanitaire, sous l'effet de la reprise du transport national (+ 6,5 %). Sur cinq ans, le transport national augmente de 1,8 % en moyenne par an, tandis que le transport international baisse de 3,5 %. Les volumes transportés sont également en hausse en 2021 (+ 2,8 %), portés par le transport national (+ 4,6 %), les volumes du transport international restant stables (+ 0,5 %).

LE TRAFIC REBONDIT EN ÎLE-DE-FRANCE, NORMANDIE ET AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Quatre régions cumulent plus de 80 % (figure E4-1) du trafic fluvial de marchandises : en 2021, l'Île-de-France (+ 13,3 %) et la Normandie (+ 10,6 %) connaissent une forte hausse après la baisse de 2020 liée à la crise de la Covid-19, tandis que les trafics de la région Grand Est (- 2,3 %) et des Hauts-de-France (- 0,7 %), fortement dépendants de l'international, sont en diminution. On retrouve la même tendance sur cinq ans, avec l'Île-de-France (+ 3,7 % en moyenne par an sur cinq ans) et la Normandie (+ 3,9 %) qui connaissent une hausse significative du trafic fluvial de marchandises, tandis que les trafics de la région Grand Est (- 3,0 %) et des Hauts-de-France (- 1,1 %) diminuent.

Figure E4-1 Transport fluvial par type de flux, et flux par région

Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne
	2021	2018	2019	2020	2021	2021/2016
National	4 555	6,4	9,9	- 7,8	6,5	1,8
International	2 228	- 9,8	9,7	- 17,5	- 0,8	- 3,5
dont entrant	1 006	- 14,7	15,7	- 16,8	1,8	- 3,0
dont sortant	1 221	- 6,0	5,4	- 18,0	- 2,9	- 4,0
Ensemble	6 782	- 0,2	9,8	- 11,4	4,0	- 0,1

Flux régionaux	Niveau	Part à l'international moyenne (*)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2017- 2021	2019	2020	2021	2021/2016
Auvergne-Rhône-Alpes	645	1,5	2,1	- 25,7	10,2	- 3,1
Bourgogne-Franche-Comté	309	1,9	15,2	- 15,6	- 20,8	- 4,7
Bretagne	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Centre-Val de Loire	3	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Grand Est	1 565	82,0	21,6	- 15,3	- 2,3	- 3,0
Hauts-de-France	1 238	49,9	5,2	3,0	- 0,7	- 1,1
Île-de-France	3 216	15,1	9,4	- 8,9	13,3	3,7
Normandie	2 439	1,2	8,5	- 2,5	10,6	3,9
Nouvelle-Aquitaine	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Occitanie	44	8,8	- 30,9	- 41,5	9,3	- 16,8
Pays de la Loire	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	878	0,3	11,7	- 21,9	- 0,4	- 2,1

Note : les flux sont comptabilisés si la région est origine ou destination. Les flux intra-régionaux ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

(*) La part à l'international présentée est une moyenne sur les 5 dernières années.

n.s. = non significatif.

Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

Source : VNF ; calculs SDES

partie E : le transport de marchandises

Trois autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif. Celui la région Auvergne-Rhône-Alpes augmente de 10,2 % en 2021, tandis que ceux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bourgogne-Franche-Comté diminuent respectivement de 0,4 % et de 20,8 %. Sur cinq ans, ces trois régions voient leur trafic baisser respectivement de 3,1 %, 2,1 % et 4,7 % par an en moyenne.

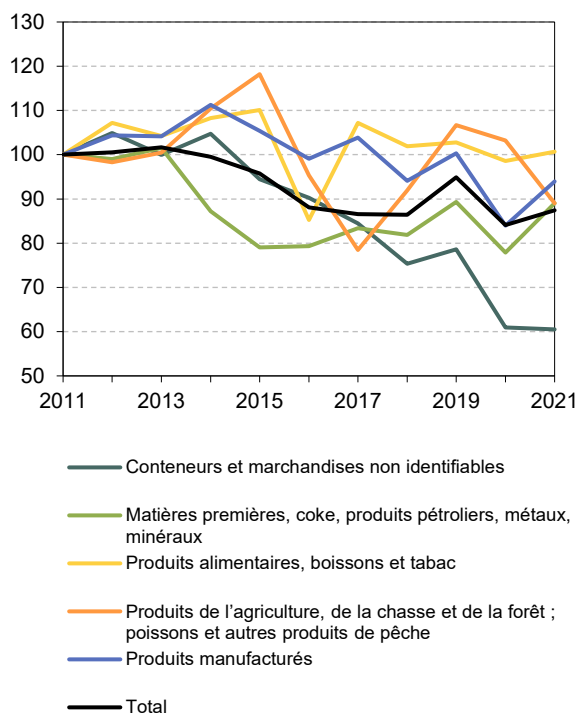
LE TRAFIC FLUVIAL DE PRODUITS AGRICOLES EST AU PLUS BAS DEPUIS 2017

Le transport fluvial de matières premières (45,9 % du total des marchandises) augmente de 14,3 % en 2021 (figure E4-2) et retrouve son niveau de 2019. Le transport fluvial de produits agricoles (25,1 % du total) ne bénéficie pas de la reprise post-Covid et baisse de 13,7 % en 2021 pour atteindre son plus bas niveau depuis 2017, tandis que les produits manufacturés (19,8 % du total) augmentent de 11,9 %.

HORS PÉRIODE DE CONFINEMENT EN 2020, LE TRAFIC FLUVIAL NATIONAL EST EN LEGÈRE HAUSSE

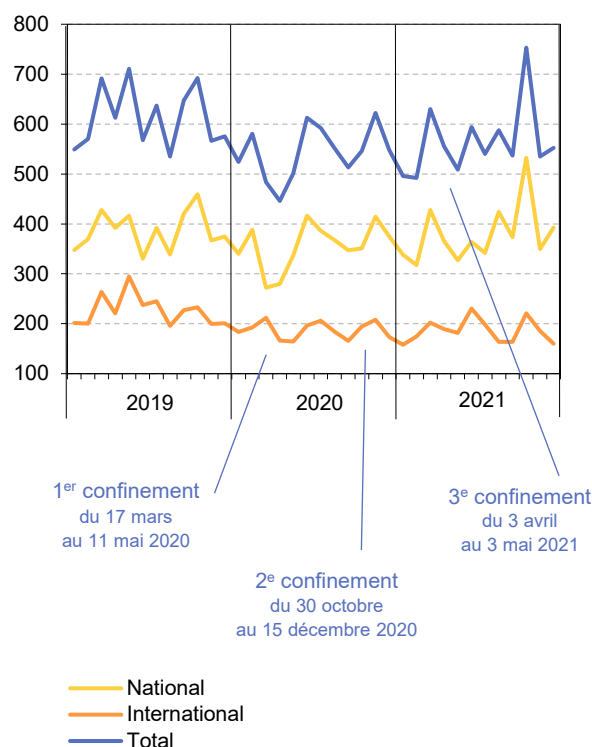
En faisant abstraction des mois impactés par le premier confinement en 2020 (mars, avril et mai), le trafic fluvial de marchandises serait stable (- 0,0 %) - (figure E4-3) : le trafic national augmenterait de 1,4 % tandis que le trafic international reculerait de 2,9 %.

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2011



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

Figure E4-3 Trafic mensuel du transport fluvial par type de flux
En millions de tonnes-kilomètres



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

E5. Transport maritime de marchandises

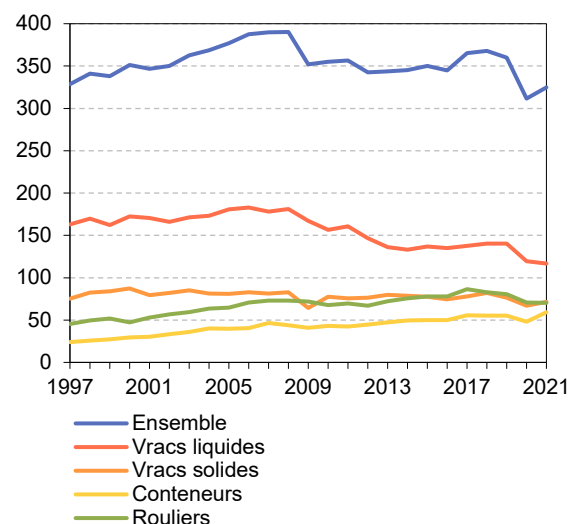
L'année 2021 est marquée par une reprise des trafics de marchandises par voie maritime qui s'était déjà amorcée fin 2020. Le trafic atteint 325 millions de tonnes pour l'ensemble des ports français. Après la crise sanitaire de 2020, la croissance du trafic maritime de marchandises de 4,2 % a été portée par la forte reprise de la demande. Cette reprise est néanmoins limitée par les tensions sur les prix des matières premières, notamment des produits énergétiques. Le volume reste bien en dessous des niveaux des cinq dernières années. Le gaz naturel liquéfié (GNL) représente 14,7 % des produits pétroliers transitant dans les ports de métropole.

UNE REPRISE DU TRAFIC LIMITÉE PAR LES TENSIONS INTERNATIONALES SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

L'année 2021 est marquée par une reprise des trafics de marchandises par voie maritime qui s'était déjà amorcée fin 2020 (figure E5-1). Le trafic atteint 325 millions de tonnes, tous types de conditionnement confondus, pour l'ensemble des ports français (figure E5-2). Après la crise sanitaire de 2020, la croissance du trafic maritime de marchandises de 4,2 % a été portée par la forte reprise de la demande. La hausse des prix des matières premières, notamment des produits énergétiques, et le manque de moyens (navires, conteneurs, chauffeurs routiers) limitent cependant la reprise. Le trafic maritime de marchandises reste bien en dessous des niveaux d'avant-crise. Depuis 2016, l'évolution annuelle moyenne est de -1,2 %.

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France entière.

Source : SDES

Figure E5-2 Trafic de marchandises des principaux ports de commerce

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Haropa - maritime	83 572	- 5,3	- 26,1	12,1	- 0,7
Marseille	75 122	- 1,9	- 12,6	9,0	- 1,4
Dunkerque	48 356	2,1	- 14,3	7,2	0,7
Calais	38 095	- 4,6	- 10,2	- 3,7	- 2,4
Nantes Saint-Nazaire	18 912	- 5,4	- 9,0	- 32,3	- 5,8
La Rochelle	8 828	1,5	- 8,8	- 1,1	- 0,9
Bordeaux	6 595	- 3,6	- 11,2	9,1	- 3,4
Ensemble GPM+Calais	279 479	- 2,8	- 13,2	3,1	- 1,4
Autres ports de métropole	31 589	1,8	- 18,8	12,3	- 0,9
Outre-mer	13 889	3,2	- 5,7	11,9	2,0
Ensemble France entière	324 957	- 2,2	- 13,4	4,2	- 1,2

Champ : France entière.

Source : SDES

Le trafic de fret augmente de 11,9 % dans les ports d'outre-mer en 2021. Le port de La Réunion achève l'année 2021 avec un trafic dépassant les 6 millions de tonnes.

Le port de Nantes Saint-Nazaire est particulièrement touché par la baisse du trafic des hydrocarbures (- 32,3 % par rapport à 2020) : les importations de pétrole brut se sont interrompues fin 2020 et durant toute l'année 2021 avec l'arrêt de la raffinerie de Donges ce qui a entraîné de fait également un arrêt des exportations de produits pétroliers raffinés. De surcroît, le terminal méthanière de Montoir-de-Bretagne du port de Nantes Saint-Nazaire est impacté par les fortes tensions sur le marché international du gaz.

partie E : le transport de marchandises

En 2021, le Brexit devient effectif. Il affecte particulièrement le port de Calais dont le trafic de marchandises accuse une baisse de 3,7 % par rapport à 2020.

Haropa Port est créé en 2021 par fusion des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial de Ports de Paris. Haropa devient ainsi le premier port français en terme de trafic maritime de marchandises. Avec un volume de 83,6 millions de tonnes de marchandises, le trafic maritime d'Haropa Port affiche une croissance de 12,1 % par rapport à 2020 et représente 25,6 % du trafic des ports de France entière.

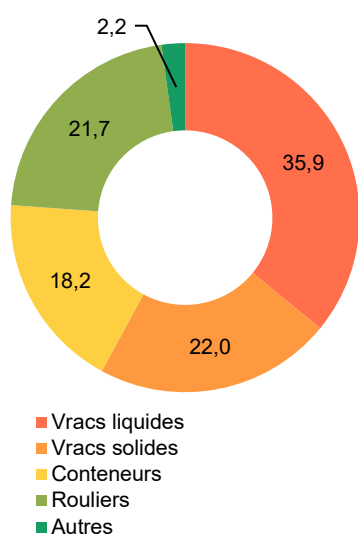
LE GNL REPRÉSENTE 14,7 % DES PRODUITS PÉTROLIERS TRANSITANT DANS LES PORTS EN MÉTROPOLE

En 2021, avec 117,0 millions de tonnes, les vracs liquides représentent 35,9 % du volume de marchandises transitant dans les ports français (figure E5-3). Cette part est supérieure (38,7 %) pour les principaux ports (grands ports maritimes et port de Calais) en métropole. En 2021, les produits pétroliers représentent la totalité du trafic de vracs liquides pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer, alors qu'en métropole, ils en constituent 89,8 %. Le gaz naturel liquéfié (GNL) représente 14,7 % des produits pétroliers transitant dans les ports de métropole. En 2021, trois ports disposent des infrastructures pour la regazéification du GNL : Marseille (2 terminaux), Nantes Saint-Nazaire (1 terminal) et Dunkerque (1 terminal). Un terminal flottant d'importation de GNL sera amarré dans le port du Havre d'ici un an et demi. La part du GNL dans les produits pétroliers transitant dans les trois ports équipés représente 57,0 % pour le port de Nantes, 50,1 % pour le port de Dunkerque et 15,3 % pour le port de Marseille (figure E5-4).

Le trafic des vracs solides, avec un volume de 71,5 millions de tonnes en 2021, progresse de 6,6 % par rapport à 2020. Ce trafic représente 22 % du volume de marchandises transitant dans les ports français. C'est un peu moins du quart (24,1 %) dans les six grands ports maritimes en métropole.

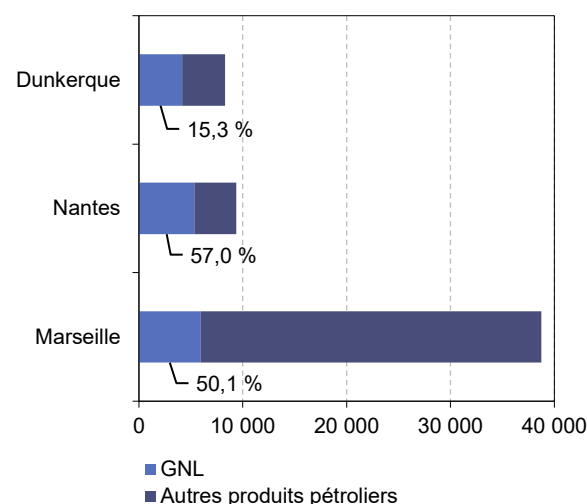
En 2021, le trafic des marchandises conteneurisées progresse de 23,7 % par rapport à l'année 2020 marquée par un confinement généralisé. Le trafic des rouliers stagne en 2021, freiné notamment par le manque de chauffeurs routiers.

Figure E5-3 Répartition du trafic selon le type de fret
En %



Champ : France entière.
Source : SDES

Figure E5-4 Part du GNL dans les produits pétroliers transitant dans les ports équipés en France
En milliers de tonnes



Source : SDES

E6. Transport aérien de marchandises

L'année 2021 est marquée par la reprise du fret aérien : le transport intérieur aérien de marchandises, qui représente 155 000 tonnes en 2021, est en nette augmentation par rapport à 2020 (+ 16,0 %). Les tonnages transportés à l'international progressent également (+ 19,8 %) et retrouvent leur niveau d'avant-crise (+ 0,1 % par rapport à 2019). Depuis 2020, l'Europe est devenue le premier partenaire de la France, détrônant l'Asie qui était à la première place depuis 2006.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE EN 2021

Après une forte baisse en 2020 liée à la crise sanitaire, le transport intérieur aérien de marchandises repart à la hausse en 2021 (+ 16,0 % par rapport à 2020), mais reste légèrement inférieur à son niveau d'avant-crise (- 4,4 % par rapport à 2019). Il s'établit ainsi à 155 000 tonnes en 2021 (figure E6-1). Le commerce est dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui constituent 43,3 % du trafic domestique, suivi par les échanges entre Paris et la province qui représentent 34,7 % du trafic (figure E6-2).

Figure E6-1 Transport intérieur aérien de marchandises

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Métropole - métropole	83	7,7	- 21,2	19,3	- 5,9
<i>dont liaisons radiales ⁽¹⁾</i>	54	15,8	- 17,4	18,8	- 1,9
<i>dont liaisons transversales ⁽²⁾</i>	29	- 3,3	- 27,3	20,3	- 12,5
Métropole - outre-mer	67	3,1	- 12,4	13,9	- 0,2
<i>dont outre-mer - Paris</i>	67	3,1	- 11,8	14,0	0,5
<i>dont outre-mer - Province</i>	0,3	2,7	- 60,3	- 1,6	- 61,0
Outre-mer - outre-mer	5	- 0,5	- 21,7	- 7,7	- 27,7
Total relations domestiques	155	5,4	- 17,5	16,0	- 4,4

⁽¹⁾ Paris – Province.

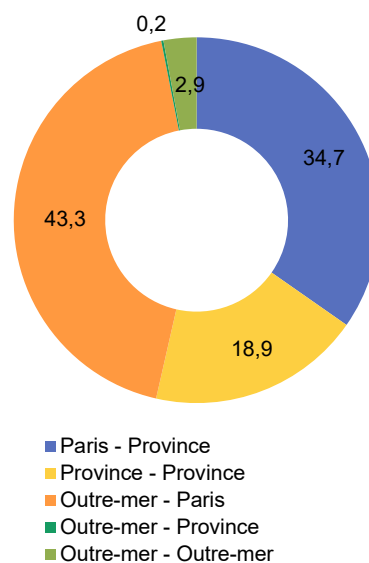
⁽²⁾ Province – Province.

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-2 Répartition du transport intérieur aérien de marchandises en 2021

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

DEPUIS 2020, L'EUROPE EST LE PREMIER PARTENAIRE DE LA FRANCE

Après la baisse du trafic liée à la crise sanitaire (- 16,5 % en 2020), le trafic de fret aérien entre la France et les pays étrangers rebondit (+ 19,8 % par rapport à 2021) et retrouve son niveau d'avant-crise (+ 0,1 % par rapport à 2019). En 2021, il atteint ainsi 2,1 millions de tonnes transportées. Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe (692 500 tonnes), suivi par ceux entre la France et l'Asie (663 600 tonnes) - (figure E6-3). Depuis 2020, l'Europe est devenue le premier partenaire pour la France, détrônant l'Asie qui était à la première place depuis 2006. Alors que les échanges entre la France et l'Europe représentaient 31 % des échanges aériens de fret entre la France et les pays étrangers en 2019, ils en représentent 35 % en 2020 et 33 % en 2021, tandis que les échanges entre la France et l'Asie représentent 32 % du total en 2021 (figure E6-4).

partie E : le transport de marchandises

Figure E6-3 **Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers**

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

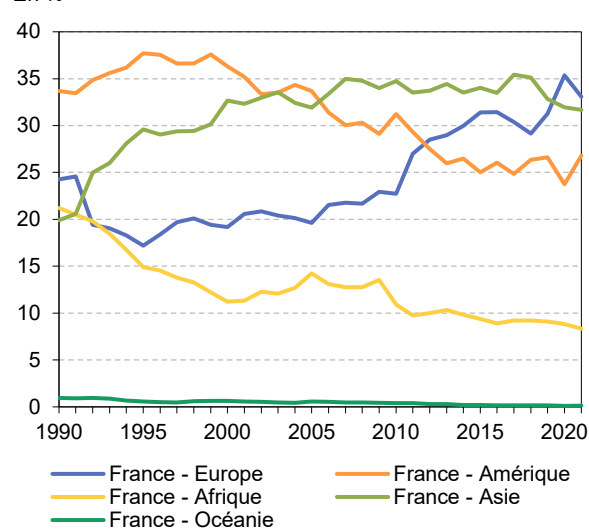
	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
France - Europe	693	3,0	- 5,5	12,1	5,9
France - Amérique	561	- 2,9	- 25,5	35,2	0,7
France - Afrique	175	- 5,3	- 18,8	13,0	- 8,2
France - Asie	664	- 10,2	- 18,7	18,8	- 3,4
France - Océanie	3	- 0,7	- 49,6	53,8	- 22,5
Total relations France / pays étrangers	2 094	- 4,0	- 16,5	19,8	0,1

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-4 **Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent**

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 81 % DU TRAFIC DE FRET

En 2021, l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle concentre 81,1 % du trafic total de fret aérien. En province, l'aéroport de Bâle-Mulhouse rassemble 3,0 % du trafic de fret aérien, suivi des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry (1,9 %), de Toulouse-Blagnac (1,9 %) et de Marseille Provence (1,9 %).

E7. Entrepôts et plateformes logistiques

Avertissement : la description du parc d'entrepôts et de plateformes logistiques est produite à partir de l'exploitation des données collectées dans le répertoire des entrepôts et des plateformes logistiques. Les récentes améliorations introduites dans le processus d'alimentation de ce répertoire (notamment le questionnaire par internet et l'enrichissement de l'aide au remplissage) ont probablement influencé les comportements de réponse. De ce fait, il est recommandé de ne pas établir de comparaison avec les résultats des années antérieures.

L'entreposage représente 46 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique fin 2019. La France métropolitaine dispose de 83 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus fin 2021. Seulement 30 % de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes. Environ 60 % de ces EPL se situent dans des « aires logistiques denses ». Les mises en chantiers d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 11 % en moyenne par an entre 2014 et 2021).

Au 31 décembre 2019, 587 000 personnes étaient salariées dans des professions de l'entreposage et de la manutention (hors intérim) et 692 000 dans le transport de marchandises (figure E7-1). Une très grande majorité des salariés de l'entreposage et de la manutention travaillent pour le compte propre d'une entreprise (78 %) et seulement 22 % travaillent pour des entreprises de la logistique (compte d'autrui). En 2019, la progression des emplois salariés de la logistique (hors intérim) se poursuit de manière plus marquée qu'en 2018 (+ 3,1 % après + 2,5 %), tirée davantage par celle du compte d'autrui.

Au 31 décembre 2021, la France métropolitaine compte 4 419 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 83 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 800 m². Parmi les EPL, en 2021, 44 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 29 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 16 % de 30 000 m² ou plus. Ces derniers représentent 48 % de la surface totale des EPL de 5 000 m² ou plus.

Figure E7-1 Effectifs salariés au 31 décembre (hors intérim) liés au transport de marchandises et à la logistique

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles		
		2017	2018	2019
Professions du transport de marchandises	692	0,6	0,6	2,4
Compte d'autrui	445	0,8	2,1	3,5
Compte propre	247	0,1	- 1,8	0,4
Professions de l'entreposage et de la manutention	587	0,4	2,5	3,1
Compte d'autrui	130	4,4	7,5	6,2
Compte propre	457	- 0,6	1,2	2,3
Emplois supports ⁽¹⁾	184	- 0,4	- 3,0	1,5
Ensemble transport de marchandises et logistique	1 463	0,6	0,8	2,6

⁽¹⁾ Les emplois supports pour la logistique pour le compte propre sont une estimation à partir du taux d'emplois administratifs et de maintenance par professions logistiques observé pour le compte d'autrui.

Source : estimations SDES d'après Insee-DADS

Figure E7-2 Les entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2021 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

Surface en m²

	Nombre d'EPL de 5 000 m ² ou plus	Surface moyenne
Entreposage	449	21 700
Transport et autres activités logistiques	898	22 400
Ensemble entreposage et transport	1 347	22 200
Industrie	1 236	16 700
Commerce de gros	972	14 900
Commerce de détail	433	25 800
Commerce automobile	79	15 200
Autres	352	15 700
Total	4 419	18 800

Source : SDES, Répertoire des entrepôts

LES EPL DE 5 000 M² OU PLUS SONT EXPLOITÉS MAJORITAIREMENT POUR COMPTE PROPRE

Au 31 décembre 2021, 30 % des EPL de 5 000 m² ou plus sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur des transports et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés

partie E : le transport de marchandises

comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont exploités pour compte propre : notamment, 34 % par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 28 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou du groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne les plus grands (25 800 m²), suivis des entrepôts exploités pour compte d'autrui (22 200 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (16 700 m²) et du commerce de gros (14 900 m²) sont en moyenne plus petits.

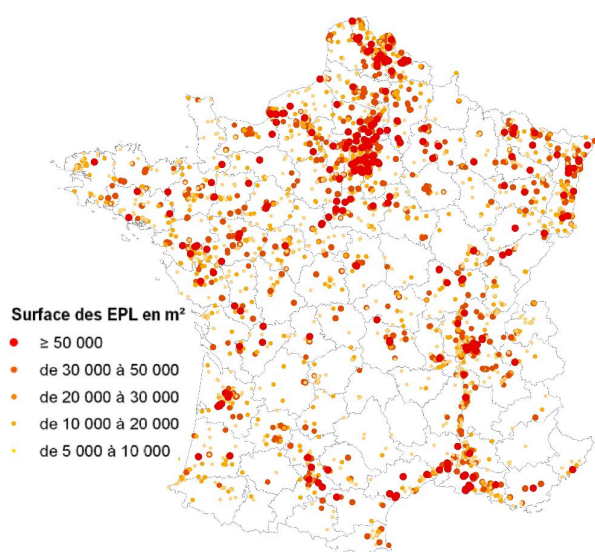
60 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

En 2021, la région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôts (16 % de la surface logistique métropolitaine), suivie de l'Île-de-France (15 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %) et de la région Grand Est (12 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL de 5 000 m² ou plus. Elles constituent en outre les quatre régions qui comptent le plus d'EPL de 30 000 m² ou plus en captant plus de la moitié d'entre eux. Avec 4 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entrepôts la moins importante. De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. 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. Ainsi, en 2021, 60 % des EPL se situent dans 410 aires logistiques denses. Environ 140 de ces aires sont constituées de trois EPL, 210 aires de quatre à neuf EPL et 60 aires d'au moins dix EPL. Les aires logistiques denses les plus importantes se localisent autour de Paris, Lyon et Lille.

HAUSSE TENDANCIELLE DES MISES EN CHANTIERS D'ENTREPÔTS DE 5 000 M² OU PLUS

Les mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 11 % en moyenne par an entre 2014 et 2021), après un léger repli entre 2011 et 2014. Près de la moitié de la surface logistique mise en chantier entre 2014 et 2021 est consacrée à des entrepôts de 50 000 m² ou plus. Sur cette période, 30 % de ces mises en chantiers sont localisées dans les communes accueillant des aires logistiques denses (32 % sur la période 2017-2021). Les régions Île-de-France (20 % des mises en chantier), Hauts-de-France (16 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (15 %) sont celles qui concentrent le plus de mises en chantier en 2021.

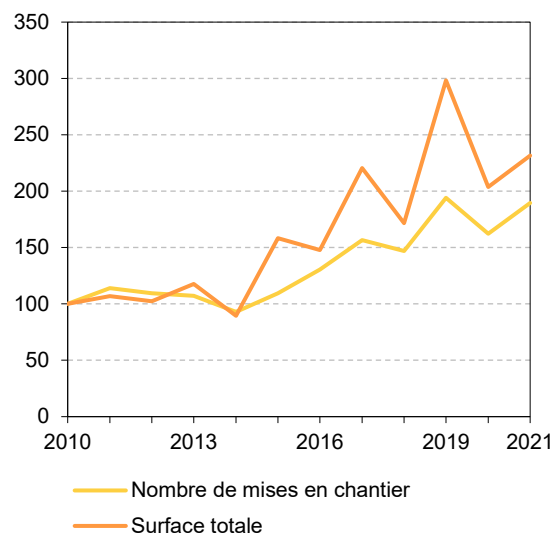
Figure E7-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2021



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E7-4 Mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus

En indice base 100 en 2010



Source : SDES, Sit@del

