

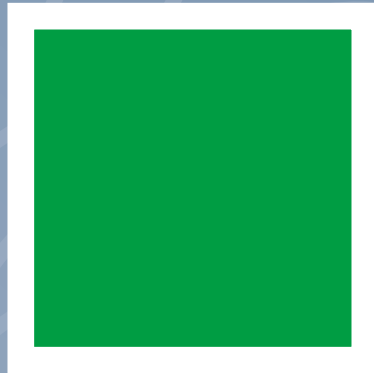
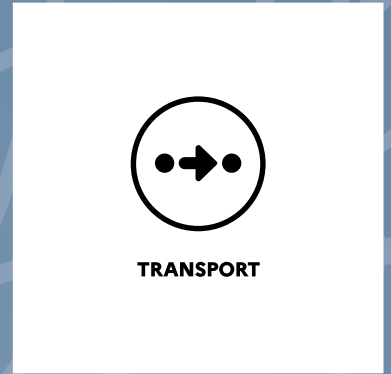


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2019 : le transport de marchandises

NOVEMBRE 2020

Le transport de marchandises

— En 2019, le transport terrestre de marchandises est en hausse de 2,8 %. Le transport routier progresse de 2,8 % et le transport ferroviaire de 1,7 %. Le transport fluvial augmente fortement en 2019, de 9,8 %. Les quantités traitées dans les ports français, 360,0 millions de tonnes (346,7 en métropole), sont en baisse en 2019 (- 2,2 %). Depuis 2014, elles augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,4 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2019. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

Contributeurs :

Laurence Jaluzot
Nathalie Guillon
Cyril Rizk
Pierre Greffet
Dounia Boudour
Hélène Ly
Mahmoud Jlassi



E1. Synthèse du transport de marchandises

Le transport terrestre de marchandises, hors oléoducs et y compris transit, est en hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 362,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. La hausse est portée par une croissance de 2,8 % du transport routier, principal poste des transports terrestres. Malgré les mouvements sociaux du quatrième trimestre 2019, le transport ferroviaire de marchandises est en hausse (+ 1,7 %). Le transport fluvial augmente fortement (+ 9,8 %).

Avec 322,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,8 % en 2019, du fait des hausses de 1,4 % du transport sous pavillon français et de 4,8 % du transport sous pavillon étranger. Le transport ferroviaire de marchandises représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. Malgré les mouvements sociaux à la SNCF du quatrième trimestre, il augmente de 1,7 % en 2019 ; le transport international diminue de 0,4 % et le transport national (63 % de l'ensemble) augmente de 1,1 % en 2019. Le transport fluvial de marchandises augmente fortement de 9,8 % en 2019 (après - 0,2 % en 2018) et s'élève à 7,4 milliards de tonnes kilomètres en 2019. Le transport fluvial national accélère (+ 9,9 % après + 6,4 % en 2018) tandis que le transport fluvial international rebondit nettement (+ 9,6 % après - 9,8 % en 2018). Le transport par oléoducs se replie de 5,1 % en 2019 après une augmentation de 4,0 % en 2018. En moyenne annuelle sur cinq ans, il croît de 1,3 %.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le 1^{er} trimestre 2020. Elle engendre une rupture de série qui ne permet pas les comparaisons avec les résultats des années passées pour le transport routier. À ce jour, les données ont été rétropolées pour les années 2017 et 2018 à méthodologie comparable à celle de 2020. Des rétropolations sur séries longues seront disponibles en 2021.

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

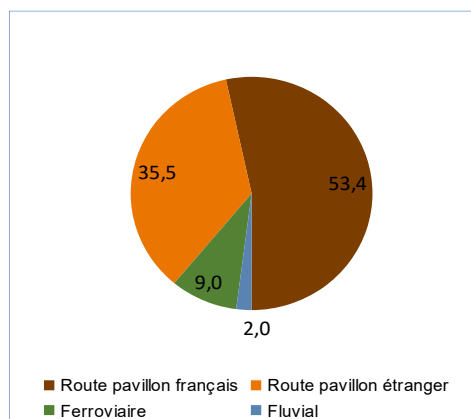
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Transport ferroviaire	32,6	2,7	-4,2	1,7	-0,3
Transport routier	322,4	nd	1,2	2,8	nd
Pavillon français	193,6	nd	2,2	1,4	nd
Pavillon étranger	128,8	nd	-0,3	4,8	nd
Transport fluvial	7,4	-1,8	-0,2	9,8	-1,1
Oléoducs	11,8	5,3	4,0	-5,1	1,3
Produits finis	8,7	8,4	4,3	5,8	3,2
Produits bruts	3,1	-0,3	3,4	-26,1	-2,9
Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs	374,0	nd	0,8	2,5	nd
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	362,2	nd	0,7	2,8	nd

Source : SDES

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

En % des tonnes kilomètres en 2019



Source : SDES

Outre les transports intérieurs par voie terrestre les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports français, 360,0 millions de tonnes (346,7 en métropole), sont en baisse en 2019 (- 2,2 %). Depuis 2014, elles augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,4 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2019. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET DOMINÉ PAR LA ROUTE

La part modale du transport routier augmente entre 2017 et 2018 et se stabilise en 2019 : le transport routier représente 89,0 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2019 comme en 2018 et 88,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue : elle est de 9,0 % en 2019 après 9,1 % en 2018 et 9,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport fluvial est stable à 2 %.

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT NATIONAL POURSUIT SA CROISSANCE

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), progresse de 2,4 % en 2019 après + 1,7 % en 2018. La progression de 2019 est due à la hausse du transport routier national par poids lourds (+ 1,8 %) et à l'augmentation du transport national de fret fluvial (+ 9,9 %), et dans une moindre mesure au transport ferroviaire national (+ 1,1 %).

Le transport intérieur international y compris transit (transport de marchandises réalisé, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) représente 38 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2019. Il augmente de 3,4 % en 2019 du fait des hausses du transport routier sous pavillon étranger (+ 4,1 %), du transport fluvial à l'international (+ 9,6 %) et du transport ferroviaire (+ 2,0 %).

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

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

	Évolutions annuelles		Part du transport routier	
	Niveau 2019	2019	2018	2019
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	33,2	7,2	0,8	87,2
Produits alimentaires, boissons et tabac	26,5	0,7	2,7	91,3
Produits manufacturés	73,1	0,9	2,2	81,7
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	28,6	-7,4	-1,4	77,1
Conteneurs et marchandises non identifiables	47,6	6,0	0,1	71,7
Ensemble	208,9	1,7	1,0	80,9

Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Source : SDES

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

Niveau en millions de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolution annuelle en %

	Évolutions annuelles		2019/2014		
	Niveau 2019	2017	2018	2019	
Transport terrestre (millions de tonnes-kilomètres)					
Routier	6 100	nd	-3,2	1,7	nd
Ferroviaire	7 099	-14,1	5,5	27,9	-2,4
Fluvial	622	-5,5	-10,5	3,8	-5,5
Total conteneurs	13 800	-4,9	0,1	13,6	-0,7
Transport total (1)	233 558	nd	1,2	1,8	nd
Transport maritime (Millions de tonnes)					
Conteneurs	48	12,0	-0,5	-0,9	1,7
Marchandises totales	347	6,0	0,8	-2,4	0,7

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

Source : SDES

UNE HAUSSE SUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par des poids lourds. Sur ce segment, le transport augmente de 1,7 % en 2019 après une augmentation de 1 % en 2018. Le transport intérieur terrestre de marchandises augmente pour tous les produits sauf pour les matières premières, coke, produits pétroliers, métaux et minéraux. Le transport de produits alimentaires, boissons et tabac croît légèrement (+ 0,7 %). Ces produits sont en large majorité transportés par la route (91,3 %).

HAUSSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

Avec 13,8 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 5,9 % du transport terrestre et augmente de 13,6 % en 2019. En 2019, 51,4 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 44,2 % routier et 4,4 % fluvial. Entre 2014 et 2019, le transport en conteneur par voie ferroviaire diminue en moyenne de 2,4 % par an (soit - 0,9 milliard de tonnes-kilomètres transportées en 5 ans). La baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire est particulièrement élevée en 2016 et 2017 (- 19,3 % et - 14,1 %), cependant celui-ci reprend en 2018 (+ 5,5 %) malgré les grèves et augmente fortement en 2019 (+ 27,9 %). En 2019, les tonnes-kilomètres transportées par la route en conteneurs augmentent de 1,7 % après une baisse de 3,2 % en 2018.

En 2019, 48,0 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole. Ce volume est en légère baisse en 2019 (- 0,9 %). Depuis 2014, celui-ci a augmenté en moyenne de 1,7 % par an. Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

E2. Transport routier : l'activité nationale des poids lourds ralentit

Avec 322,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,8 % en 2019, du fait des hausses de 1,4 % du transport sous pavillon français et de 4,8 % du transport sous pavillon étranger. Le transport intérieur routier est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 1,4 % en 2019, après + 2,2 % en 2018. Au total, 3,9 % de l'activité du transport national en France métropolitaine relève du cabotage des pavillons étrangers.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le 1^{er} trimestre 2020. Elle engendre une rupture de série qui ne permet pas les comparaisons avec les résultats des années passées. À ce jour, les données ont été rétopolées pour les années 2017 et 2018 à méthodologie comparable à celle de 2020. Des rétopolations sur séries longues seront disponibles en 2021.

Les changements portent sur le champ de l'enquête, sur la définition de la base de sondage et les traitements statistiques.

Le champ de l'enquête a été élargi, et prend à présent en compte les poids lourds de 16 à 25 ans, auparavant exclus. La base de sondage a été améliorée par une meilleure prise en compte du parc roulant (notamment, exclusion de la base de sondage des poids lourds présumés ne plus rouler d'après leur contrôle technique) et par une meilleure codification de l'activité principale des utilisateurs de poids lourds. Enfin, le tirage de l'échantillon et les méthodes de calage ont été revus. Le principal impact de ces changements sur les résultats est la réévaluation à la hausse du transport pour compte d'autrui dans le total.

Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

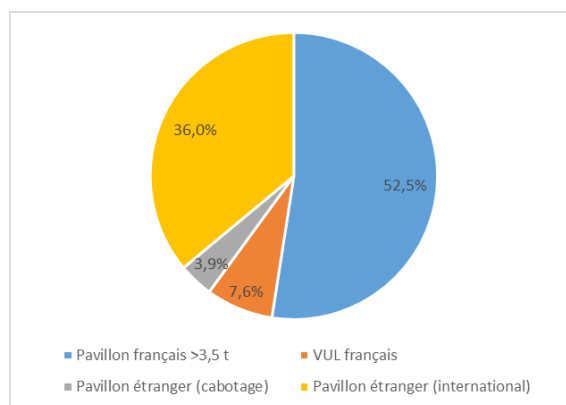
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 / 2014
Pavillon français	193,6	nd	2,2	1,4	nd
National (PTAC>3,5t)	162,4	nd	2,3	1,8	nd
Compte propre	21,2	nd	4,0	-4,9	nd
Compte d'autrui	141,2	nd	2,1	2,9	nd
International et transit (PTAC>3,5t)	6,6	nd	-1,7	-7,3	nd
Total PL (PTAC>3,5t)	169,0	nd	2,1	1,4	nd
VUL (PTAC<=3,5t)	24,5	nd	2,7	1,5	nd
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	128,8	nd	-0,3	4,8	nd
International et transit	116,2	nd	0,0	4,1	nd
Cabotage	12,6	nd	-3,5	12,4	nd
Transport routier	322,4	nd	1,2	2,8	nd

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, résultats provisoires

Figure E2-2 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2019

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, résultats provisoires

L'ACTIVITÉ NATIONALE DES POIDS LOURDS RALENTIT

En 2019, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national (162,4 milliards de tonnes-kilomètres) ralentit : + 1,8 % après + 2,3 % en 2018. Le transport national pour compte d'autrui, qui représente 87 % du transport national augmente de nouveau (+ 2,9 % en 2019 après + 2,1 %). Le transport national pour compte propre (21,2 milliards de tonnes-kilomètres) se replie de 4,9 % et revient à son niveau de 2017.

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (128,8 milliards de tonnes-kilomètres) représente 39,9 % du transport intérieur en 2019. Il progresse de 4,8 % en 2019. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent également.

partie E : le transport de marchandises

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS PROGRESSE POUR LES PRINCIPAUX TYPES DE MARCHANDISES

En 2019, la croissance de l'activité du transport routier sous pavillon français par les poids lourds concerne tous les grands types de marchandises, à l'exception des marchandises « autres ». Le transport de produits agricoles et agroalimentaires (55,1 milliards de tonnes-kilomètres, 32,6 % des produits transportés) augmente de 3,6 % après + 2,5 % en 2018. Celui de produits manufacturés, machines et matériels de transport (50,6 milliards de tonnes-kilomètres, 29,9 % des produits transportés) progresse de 4,4 %. Enfin, le transport routier de matériaux de construction (33,1 milliards de tonnes-kilomètres, 16,6 % des produits transportés) est en hausse de 1,1 %.

Figure E2-3 Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français, par type de marchandises

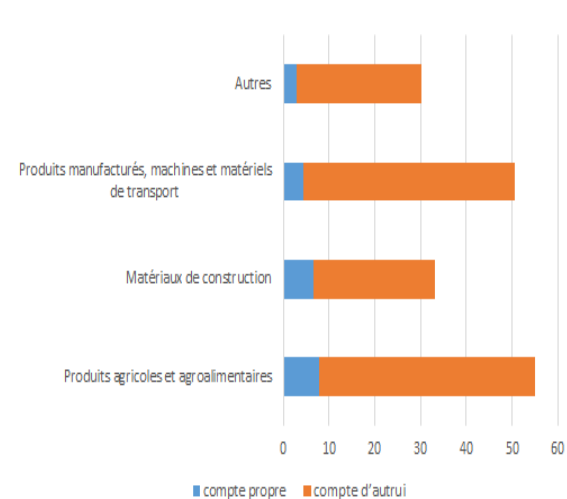
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
Produits agricoles et agroalimentaires	55,1	nd	2,5	3,6	nd
Matériaux de construction	33,1	nd	-1,3	1,1	nd
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	50,6	nd	3,5	4,4	nd
Autres	30,2	nd	3,2	-6,3	nd
Ensemble	169,0	nd	2,2	1,4	nd

Source : SDES, enquête TRM, résultats provisoires

Figure E2-4 Marchandises transportées, pour compte propre et compte d'autrui

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, enquête TRM, résultats provisoires

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE PRINCIPALEMENT DESTINÉ AUX PRODUITS AGRICOLES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

En 2019, la part du transport pour compte propre se replie légèrement (- 1,1 point) à 12,7 % des tonnes-kilomètres réalisés par le pavillon français. Le transport pour compte propre concerne principalement les matériaux de construction (30,6 % des marchandises transportées pour compte propre) et les produits agricoles et agroalimentaires (36,2 %). Cependant, les matériaux de construction transportés pour compte propre ne représentent que 19,9 % du total des matériaux de construction transportés. Cette part est de 14,2 % pour les produits agricoles et agroalimentaires.

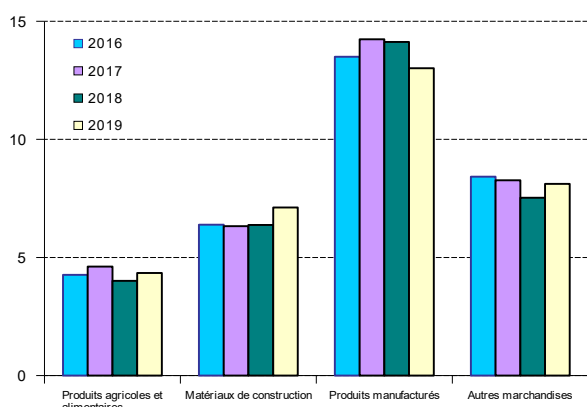
E3. Transport ferroviaire de marchandises : en hausse en 2019

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2019, en augmentation par rapport à l'année 2018 (+ 1,7 %) et les tonnages transportés augmentent (+ 6,2 %) malgré les mouvements sociaux du quatrième trimestre. Le transport international dans son ensemble diminue légèrement (- 0,4 %) tandis que sa composante transit augmente (+ 11,0 %). Le transport national augmente (+ 1,1 %). La part du transport national dans l'activité est de près de 63 %.

Les tonnages transportés augmentent (+ 6,2 %) en 2019, conséquence d'une hausse des volumes au niveau national (+ 10,1 %), et malgré une baisse sensible du transit (- 7,4 %). Sur cinq ans, les volumes transportés sont stables : la baisse du transport international (- 1,6 %) est compensée par la hausse du transit (+ 2,5 %).

Figure E3-1 Principales marchandises transportées

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes kilométrés, millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			2019/2014
		2017	2018	2019	
En milliards de t-km					
Ensemble	32,6	2,7	-4,2	1,7	-0,3
National	20,4	0,6	-2,1	1,1	0,6
International	8,5	4,8	-6,4	-0,4	-1,8
Transit	3,6	9,8	-10,7	11,0	-3,5
En millions de tonnes					
Ensemble	89,3	2,2	-7,7	6,2	0,0
National	59,4	1,6	-6,8	10,1	0,3
International	25,5	1,5	-8,3	0,4	-1,6
Transit	4,4	13,6	-14,2	-7,4	2,5

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

NETTE DIMINUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURES

Le transport ferroviaire de produits manufacturés est en net recul en 2019 (- 7,9 %) après une première baisse en 2018 (- 0,8 %). Il atteint en 2019 son niveau le plus bas depuis 2015. Cette diminution est partiellement compensée par le transport de matériaux de construction qui augmente fortement (+ 11,6 %) ainsi que par celui des produits agricoles et alimentaires (+ 8,2 %).

Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres est à la baisse (- 0,3 %) et c'est la composante internationale qui est impactée (- 1,8 %) alors que la composante nationale connaît une faible augmentation (+ 0,6 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire français, on dénombre 28 opérateurs disposant d'un certificat de sécurité, y compris l'opérateur historique. Les nouveaux opérateurs ont effectué 47 % des transports en tonnes-kilomètres en 2019.

E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité est en forte hausse

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,4 milliards de tonnes-kilomètres et augmente fortement de 9,8 % en 2019. Le transport national accélère (+ 9,9 % après + 6,4 % en 2018) tandis que le transport international rebondit nettement (+ 9,6 % après - 9,8 % en 2018). Entre 2014 et 2019, le transport national a néanmoins diminué de 0,8 % par an. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme supérieur (- 1,4 % par an). Quant à la hausse des tonnages transportés en 2019 (+ 6,7 %), elle s'explique aussi bien par la hausse des volumes constatée pour le transport national (+ 5,0 %) que pour le transport international (+ 8,8 %).

TRANSPORT SUR LE BASSIN DE LA SEINE EN HAUSSE

Dans sa globalité, le transport fluvial de marchandises, très fluctuant selon les années, sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en nette hausse en 2019 (+ 8,1 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, augmente de nouveau en 2019 (+ 8,7 % après + 5,9 %). Entre 2014 et 2019, il se contracte toutefois à un rythme annuel moyen de - 0,6 % avec une forte baisse en début de période (- 4,3 % en 2014 et - 4,7 % en 2015) en lien avec la forte baisse du transport de combustibles minéraux. Le transport sur le bassin Rhône-Saône, en baisse depuis 2011, se redresse et bondit de 23,4 % en 2019, principalement en raison de la hausse importante de la filière agroalimentaire sur ce bassin (+ 14,9 % par rapport à 2018), avec une évolution annuelle moyenne légèrement orientée à la baisse sur les cinq dernières années (- 0,8 %).

HAUSSE DU TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES ET DU TRANSPORT DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le transport fluvial de charbon et produits pétroliers repart à la hausse en 2019 (+ 3,1 % après - 4,2 % en 2018). Le transport de produits agricoles augmente de nouveau en 2019 (+ 15,4 % après + 20,6 % en 2018). Le transport de minéraux bruts et de matériaux de construction croît nettement en 2019 (+ 11,6 %) après une légère baisse en 2018 (- 0,5 %).

Figure E4-1 Transport fluvial de marchandises par bassin

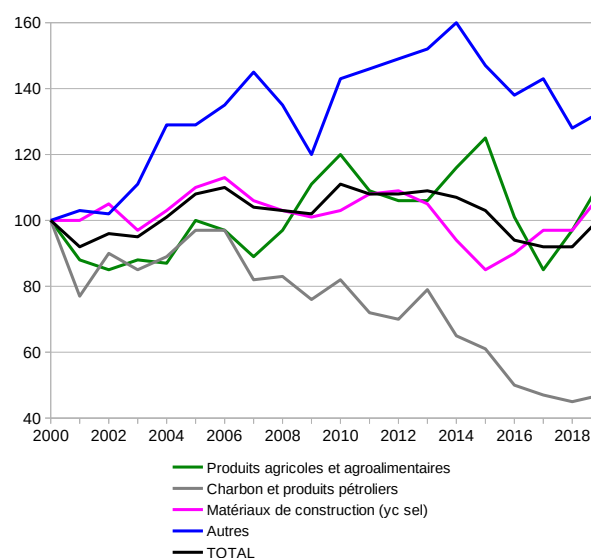
En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Nord-Pas-de-Calais	0,8	-3,3	-10,1	-1,3	-4,7
Seine	3,7	-7,9	5,9	8,7	-0,6
Rhin	1,1	18,2	1,9	-0,8	0,0
Rhône - Saône	1,2	-1,7	-9,0	23,4	-0,8
Principaux bassins	6,8	-2,4	0,4	8,1	-1,1
Autres	0,5	9,0	-10,1	42,0	-0,3
Ensemble	7,4	-1,8	-0,2	9,8	-1,1
National	4,6	-5,0	6,4	9,9	-0,8
International	2,7	3,2	-9,8	9,6	-1,4

Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

Indice, base 100 en 2000



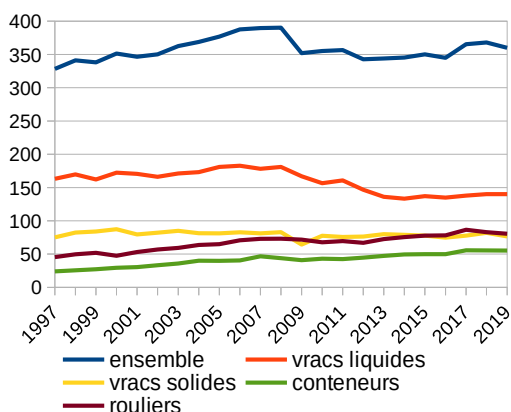
Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

E5. Le transport maritime de marchandises en baisse

Après un ralentissement en 2018 (+ 0,7 %), l'activité fret des ports maritimes français est orientée à la baisse en 2019 (- 2,2 %) avec 360 millions de tonnes de marchandises traitées, dont 346,7 millions de tonnes en France métropolitaine. Cette baisse enregistrée à la fois sur les volumes entrants (- 1,3 %) et sortants (- 3,7 %) s'explique par un recul des vracs solides (- 6,8 %) et des rouliers (- 2,9 %).

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

En millions de tonnes



Source : SDES

Figure E5-2 Trafic des principaux ports de marchandises et évolution

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

port	Niveau 2019	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2019/2014
		2017	2018	2019	
MARSEILLE	78 870	-0,3	0,1	-2,0	0,1
LE HAVRE	65 818	10,2	-1,7	-7,1	-0,3
DUNKERQUE	52 647	7,5	2,8	2,0	2,3
CALAIS	44 041	17,6	-8,7	-4,6	0,4
NANTES SAINT-NAZAIRE	30 683	17,3	8,6	-5,4	3,0
ROUEN	23 414	-4,5	14,9	1,6	1,6
LA ROCHELLE	9 781	-7,3	12,6	1,5	0,8
BORDEAUX	6 811	-7,3	-2,8	-3,6	-4,4
ENSEMBLE GPM+CALAIS	312 064	6,6	0,7	-2,9	0,7
AUTRES PORTS DE METROPOLE	34 642	1,3	1,4	1,8	1,4
OUTRE-MER	13 149	2,3	-0,8	3,2	2,2
TOTAL FRANCE ENTIERE	359 855	5,9	0,7	-2,2	0,8

Source : SDES

Les ports français continuent à être très largement importateurs en 2019 avec 233,6 millions de tonnes de marchandises débarquées contre 126,3 millions de tonnes embarquées. Le transport du gaz naturel liquéfié ou gazeux importé poursuit sa forte progression (+ 50,1 %) en 2019, ce qui permet de maintenir le volume des vracs liquides au même niveau qu'en 2018 malgré la diminution significative des volumes de pétrole brut importé (- 9,2 %). Les vracs solides sont orientés à la baisse en 2019 (- 6,8 %) après une progression en 2018 (+ 5,4 %) soutenue par la reprise des produits céréaliers (+ 24,6 %). Cette tendance s'explique par une diminution des volumes de charbon (- 24,1 %) et de minerai (- 10,9 %) qui représentent plus de 40 % de ce type de fret. Le volume des rouliers continue de reculer en 2019 (- 2,9 %). Ce trafic, en grande partie à destination du Royaume-Uni est concentré sur le port de Calais et subit les incertitudes liées au Brexit et les mouvements sociaux des douaniers au cours du printemps. Pour l'ensemble des ports français, le trafic de conteneurs est quasi stable (- 0,4 %).

Avec 312 millions de tonnes de marchandises traitées en 2019, soit 87 % du volume total de marchandises enregistrées en France, les sept grands ports maritimes (GPM) de métropole et Calais concentrent l'activité portuaire française. L'activité baisse dans les ports de Marseille (- 2,0 %), du Havre (- 7,1 %), de Calais (- 4,6 %), de Nantes Saint-Nazaire (- 5,4 %) et de Bordeaux (- 3,6 %) alors qu'elle augmente dans les ports de Dunkerque (+ 2 %), de Rouen (+ 1,6 %) et de La Rochelle (+ 1,5 %).

Le volume de marchandises transitant par le port de Marseille continue de décroître et passe sous la barre des 80 millions de tonnes (78,9 millions) avoisinant le niveau atteint en 2014. Les vracs solides ont fortement diminué (- 15,4 %) notamment les minerais (- 14,4 %) en raison de la baisse de l'activité de plusieurs usines de métallurgie. L'activité du port du Havre baisse très sensiblement en raison de la contraction des entrées de pétrole brut (- 17,2 %) liée aux arrêts techniques sur les unités de raffinage de la vallée de la Seine.

Avec 13,1 millions de tonnes de marchandises traitées dont 56 % de marchandises conteneurisées, l'activité portuaire des outre-mers repart à la hausse (+ 3,2 %). Depuis 2014, ces ports enregistrent une croissance annuelle moyenne de 2,2 % bien supérieure à celle des grands ports de métropole (+ 0,7 %).

E6. Entrepôts et plateformes logistiques

L'entreposage représente 45 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique en 2016. La France métropolitaine dispose de 80 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus pour stocker sa production en 2018. 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 (+ 17 % par an entre 2014 et 2018).

Au 31 décembre 2016, 553 000 personnes étaient salariées dans des professions de l'entreposage et de la manutention (hors intérim), contre 668 000 dans le transport de marchandises. Une très grande majorité des salariés de l'entreposage et de la manutention travaillent pour le compte propre d'une entreprise (80 %) et seulement 20 % travaillent pour des entreprises de la logistique. En 2016, la baisse des emplois salariés de la logistique, hors intérim, se poursuit de manière plus marquée qu'en 2015 (- 4,3 % après - 2,4 %), tirée par celle du compte propre.

Au 31 décembre 2018, la France métropolitaine compte 4 286 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 80 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 600 m², en augmentation de 3 % par rapport à 2017. Cette progression est due à l'accroissement de la part des EPL de 30 000 m² ou plus au détriment des plus petits (5 000 à 10 000 m²). En outre, le nombre d'EPL de 30 000 m² ou plus a augmenté de manière plus marquée que le nombre total d'EPL : + 9 % contre + 4 %. Parmi les EPL, en 2018, 44 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 28 % entre 10 000 et 20 000 m², 13 % entre 20 000 et 30 000 m² et 15 % de 30 000 m² ou plus. Ces derniers représentent 47 % de la surface totale des EPL de 5 000 m² ou plus.

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

Au 31 décembre 2018, 30 % des EPL de 5 000 m² ou plus sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont, pour 70 %, exploités pour compte propre : notamment, 33 % sont exploités par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 30 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne plus grands (27 700 m²), suivis des entrepôts exploités pour compte d'autrui (21 600 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (16 700 m²) et du commerce de gros (14 700 m²) sont en moyenne plus petits.

Figure E6-1 Effectifs salariés au 31 décembre (hors intérim), liés au transport de marchandises et à la logistique

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2016	2014	2015	2016
Professions du transport de marchandises	668	0,5	0,6	-2,5
Compte d'autrui	417	1,6	1,1	0,5
Compte propre	250	-1,2	-0,2	-7,0
Professions de l'entreposage et de la manutention	553	-0,6	-2,4	-4,3
Compte d'autrui	109	-0,6	0,7	4,9
Compte propre	444	-0,6	-3,1	-6,2
Emplois supports (1)	188	-3,5	-5,3	-5,4
Ensemble transport de marchandises et logistique	1 409	-0,5	-1,5	-3,6

(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 E6-2 Les entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2018 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

Surface en m²

	Nombre d'EPL de 5000 m ² ou plus	Surface moyenne
Entreposage	473	22 900
Transport et autres activités logistiques	816	20 800
Ensemble entreposage et transport	1 289	21 600
Industrie	1 237	16 700
Commerce de gros	912	14 700
Commerce de détail	422	27 700
Commerce automobile	74	16 100
Autres	352	14 100
Total	4 286	18 600

Source : SDES, Répertoire des entrepôts

partie E : le transport de marchandises

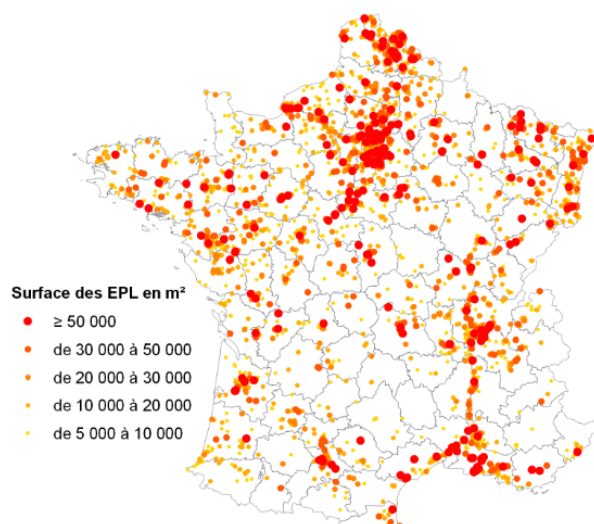
60 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

En 2018, la région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôt (16 % des surfaces), suivie de l'Île-de-France (14 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %) et de la région Grand-Est (11 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL. Elles constituent en outre le « Top 4 » des régions qui comptent le plus d'EPL d'au moins 50 000 m² en captant plus de la moitié d'entre eux. Avec 4 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entreposage la moins importante. De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Une aire logistique, dite « dense », est un espace dans lequel chaque EPL de 5 000 m² ou plus qui le compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL. Chaque aire logistique est composée d'au moins trois EPL de 5 000 m² ou plus. Ainsi, 59 % des EPL se situent dans 397 aires logistiques denses, qui comptent au moins trois EPL distants au maximum de deux kilomètres. Environ 140 de ces aires sont constituées de 3 EPL, 200 aires entre 4 et 9 EPL et 60 aires d'au moins 10 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

Malgré le repli observé en 2018, les mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 17 % par an entre 2014 et 2018). Elles étaient en léger repli entre 2010 et 2014. La hausse des mises en chantiers entre 2014 et 2018 est à mettre au crédit de celles des entrepôts de plus de 10 000 m², les mises en chantiers des entrepôts entre 5 000 et 10 000 m² étant stables. Sur cette période, 55 % de ces mises en chantiers sont localisées dans les communes accueillant des aires logistiques denses. Les régions Île-de-France (15 % des mises en chantier), Auvergne-Rhône-Alpes (16 %) et Hauts-de-France (12 %) sont celles qui concentrent le plus de mises en chantier.

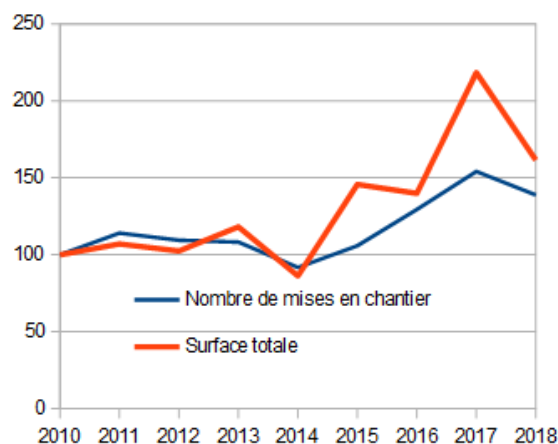
Figure E6-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2018



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E6-4 Mises en chantiers d'entrepôts de 5 000 m² ou plus

En indice base 100 en 2010



Source : SDES, Sit@del2

L'AUTOMATISATION ET LA MÉCANISATION DES OPÉRATIONS LOGISTIQUES : UN PHÉNOMÈNE ÉMERGENT

En 2016, l'activité centrale d'un EPL est naturellement l'entreposage (97 % des EPL), mais ces établissements réalisent aussi d'autres opérations logistiques et notamment des préparations de commandes (86 % des EPL) et du conditionnement de marchandises (47 % des EPL). Lorsque l'EPL est exploité par un prestataire logistique, ce dernier s'occupe souvent de gérer les stocks pour ses clients (45 % des EPL). 46 % des EPL gèrent les retours de marchandises (SAV, réparations, renvoi à l'expéditeur) et 34 % des retours d'emballage et des supports de conditionnement. Ainsi, en 2016, la moitié des EPL (53 %) déclarent réaliser entre trois et cinq opérations logistiques différentes, 29 % plus de cinq opérations logistiques et 18 % une ou deux opérations.

En 2016, l'automatisation des opérations logistiques reste encore exceptionnelle. Ainsi, seuls 5 % des EPL

partie E : le transport de marchandises

mécanisation d'opérations logistiques sous le contrôle d'un opérateur est plus répandue (37 % des EPL). Enfin, 61 % des EPL déclarent réaliser l'ensemble de leurs opérations logistiques, soit entièrement manuellement soit manuellement à l'aide d'un outillage. Si les opérations logistiques sont encore loin d'être toutes automatisées ou mécanisées, les exploitants d'EPL acquièrent de nouveaux équipements. Ainsi, entre 2015 et 2017, 59 % des EPL ont introduit un nouvel équipement ayant permis de modifier leurs procédures logistiques et leurs performances. L'impact de leur introduction, qui est très récente, sur le nombre d'emplois ou la pénibilité au travail n'est pas encore mesurable.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : novembre 2020
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directeur de la publication : Béatrice Sédillot
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Commissariat général
au développement durable**

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

