

Baromètre des Transports de fret & de la Logistique

N° 5 • Mai 2025

Dans cette édition, vous trouverez, entre autres :

- le **climat des affaires du TRM** en avril 2025 ;
- l'évolution des **volumes d'activité des transports** du 4^e trimestre 2024 ;
- l'évolution des **chiffres d'affaires sectoriels** jusqu'en mars 2025.

Sommaire

EN BREF	2
ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	5
• Conjoncture internationale	6
• Conjoncture française	8
TRANSPORTS INTÉRIEURS ET LOGISTIQUE	10
• TRM	11
• Fret ferroviaire	16
• Fret fluvial	18
• Activité des entrepôts	19
TRANSPORTS « OVERSEAS »	21
• Fret maritime	22
• Fret aérien	29

Lexique

a/a : variation d'une année sur la précédente

t/t : variation d'un trimestre sur le précédent

CVS : corrigé des variations saisonnières

CJO : corrigé des jours ouvrés

Méthode

Le Baromètre des transports de fret et de la logistique analyse la plupart des statistiques publiques conjoncturelles disponibles sur les secteurs des transports.

Ces données proviennent en majorité du Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, ainsi que de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Ce baromètre vous présente les statistiques les plus récentes qui soient. Certaines sont publiées avec 1 mois de retard ; c'est le cas du climat des affaires dans le TRM. Certaines le sont avec 3 mois de différé, comme les chiffres d'affaires sectoriels mensuels. D'autres ne sont disponibles que 4 mois après, à l'image des activités trimestrielles en volume.

Parce que nous tenons à exploiter au mieux l'ensemble des indicateurs, malgré la diversité des dates de publication, nos commentaires peuvent aller des derniers mois (avril 2025 pour la présente édition) jusqu'à l'avant-dernier trimestre (4^e trimestre 2024).

Les variations présentées sont annuelles et/ou infra-annuelles. Lorsqu'elles sont trimestrielles ou mensuelles, il s'agit systématiquement de valeurs corrigées des effets saisonniers et des jours ouvrés (CVS-CJO).

En bref

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Conjoncture internationale

Dans un environnement douanier hautement instable, le FMI a abaissé sa projection du PIB mondial de 0,5 point, tablant désormais sur une croissance de seulement 2,8 %. Un tel rythme engourdi n'a historiquement été franchi qu'en périodes de crise. Bien que les échanges internationaux de marchandises aient été bien orientés au 1^{er} trimestre 2025, après une année 2024 globalement morose, l'OMC anticipe dorénavant leur stagnation en 2025, après une précédente anticipation - établie en janvier - de +3 %. L'effet négatif se concentrerait sur la zone Amérique du Nord qui, dans le scénario central de l'OMC, verrait ses échanges décrocher d'une dizaine de pour cent. L'Amérique du Sud endurerait pour sa part un ralentissement mesuré des flux, avec logiquement une contraction vers les Etats-Unis. À date, l'OMC maintient ses perspectives commerciales pour les autres régions du monde, dont l'Europe et l'Asie. Au gré des prochains ajustements douaniers aux Etats-Unis, en Chine et en Europe, ces prévisions pourraient être sensiblement révisées d'ici quelques mois, voire quelques semaines.

Conjoncture française

L'économie française a stagné fin 2024 (-0,1 % t/t), en contrecoup du soutien estival des Jeux olympiques. La nouvelle année démarre sans élan (+0,1 % t/t), dans un climat des affaires encore morose (96,4 points) marqué par une détérioration de l'emploi salarié (-0,3 % t/t au 4^e trimestre 2024) et un décrochage de la consommation en biens (-1 % en mars relativement au mois de février). La Banque de France, prenant en compte le contexte commercial international et ses incertitudes, ainsi que la contrainte budgétaire de l'État français, prévoit dorénavant un PIB en hausse de seulement 0,7 % en 2025, après +1,1 % en 2024 comme en 2023. Suivant son scénario privilégié, les ménages, bénéficiant de gains de pouvoir d'achat, augmenteraient leurs dépenses de 1 %. L'investissement des entreprises s'inclinerait à nouveau (-0,5 %), lesté par un contexte fiscal incertain et malgré le reflux des taux d'emprunt.

TRANSPORTS INTÉRIEURS & LOGISTIQUE

Fret routier

La conjoncture TRM demeure tendue. En avril, l'indicateur synthétique du climat des affaires sectoriel était une fois encore sous sa moyenne de longue période, pour le 11^e mois consécutif. Une insuffisance de la demande reste ressentie par la moitié des dirigeants (47 %), une proportion élevée et stable. Compte tenu de tensions financières encore prégnantes, les perspectives d'emploi et d'investissement ne remontent pas encore. Les anticipations d'activité à court terme sont néanmoins quelque peu remontées et fleurissent maintenant avec leur moyenne historique. La situation pourrait donc prochainement s'améliorer. Après l'inédite vague de procédures collectives dans le secteur l'an dernier, avec 2 200 entreprises concernées suivant le décompte du cabinet Ellipse pour l'Officiel des Transporteurs, les défaillances ont modestement reflué au 1^{er} trimestre 2025 (-3,7 % sur un an d'après le cabinet Altares).

Fret ferroviaire

Avec 33 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, le rebond du fret ferroviaire n'a été que partiel. En reprise de seulement 12 % relativement à 2023, année qui fut particulièrement mauvaise, les tonnes-kilomètres ferroviaires n'ont toujours pas renoué avec leur niveau pré-pandémie (-8 % relativement à 2019). Les besoins des industries énérgo-intensives sont restés contenus, tout comme ceux des céréaliers. L'éboulement sur la voie de la Maurienne, survenu à l'été 2023 et ayant conduit à sa fermeture durant 19 mois, a perturbé le fret ferroviaire franco-italien sur l'ensemble de l'année 2024. Les travaux ayant été plus longs qu'escomptés, la voie n'a pu être réouverte que le 31 mars 2025.

Fret fluvial

Le fret fluvial s'est stabilisé à un niveau bas en 2024 (+2,1 %), après deux années de baisse. Dans le détail, les trajets fluviaux internationaux ont toutefois rebondi (+9,5 %) quand les flux nationaux se sont davantage affaiblis (-2,3 %), pénalisés notamment par la fermeture partielle de la Seine durant les Jeux olympiques. La mauvaise récolte céréalière et de moindres besoins en matériaux de construction ont continué de peser sur la demande adressée aux opérateurs fluviaux.

Stockage & Entreposage

L'activité logistique s'est affaiblie en 2024 pour la 2^e année consécutive. Le recul atteint 1,5 % sur un an et 5,9 % sur deux ans. Au 4^e trimestre, l'activité a été 8,2 % inférieure à son point haut de 2022. Les prix de la logistique contractuelle ont augmenté de 2,9 % sur un an au 4^e trimestre, suivant en cela la montée des coûts d'exploitation. Ecrasé par de moindres volumes mais porté par les prix, le chiffre d'affaires sectoriel se maintient : +1,2 % en 2024. La demande placée de surfaces logiques s'est quant à elle réduite de 18 % en 2024, correspondant à une surface inférieure de 8 % aux références pré-Covid (moyenne 2015-2019). Les mises en chantier de nouvelles surfaces d'entreposage ont baissé de 19 % en 2024.

TRANSPORTS « OVERSEAS »

Fret maritime

Les Grands Ports Maritimes français et celui de Calais ont manutentionné 279 millions de tonnes de marchandises en 2024 ; soit quasiment autant que l'année précédente (-0,6 %). Dans le détail, l'activité portuaire du 2^d semestre s'affiche toutefois en retrait relativement à celle du 1^{er} semestre (-6 % s/s) ; ce qui s'impute uniquement à une chute des exportations de vracs solides sur la seconde moitié de l'année (-50 % s/s). La manutention de conteneurs s'est convenablement rattrapée en 2024 après une année 2023 décevante : +14 % en tonnes et +11 % en équivalent vingt pieds (EVP). Au 4^e trimestre, les volumes EVP étaient en hausse de 17 % sur un an, rejoignant ainsi les volumes de 2022. Au 1^{er} trimestre 2025, malgré les grèves perlées de février-mars, l'activité conteneurs d'Haropa Port était encore bien orientée : +8 % sur un an, d'après les données provisoires du port. Pour les transporteurs routiers chargeant et déchargeant dans les terminaux, les mouvements sociaux portuaires ont généré des temps d'attente additionnels, avec pour conséquence un alourdissement de leurs coûts pour les opérations concernées de l'ordre de 20 % (résultat d'enquête de l'Union TLF auprès de ses adhérents impactés par les grèves portuaires).

Fret aérien

Le fret manutentionné par les aéroports français s'est stabilisé en tendance au cours de l'année 2024. Le tonnage a augmenté de 2,8 % relativement à l'année précédente, avec toutefois un essoufflement en fin d'année (-0,4 % au 4^e trimestre relativement au trimestre précédent ; seulement +0,4 % sur un an). Après trois trimestres de stabilité, les prix français du fret aérien sont remontés au 4^e trimestre : +10 % t/t. En glissement annuel, leur hausse se limite toutefois à 3,2 %. Les prix restent nettement inférieurs à ce qu'ils étaient en 2021 et 2022, années marquées par des capacités en soute réduites compte tenu de vols commerciaux moins nombreux en contexte de pandémie. Ils sont en revanche plus élevés qu'en 2019 (+26 %), suivant en cela l'élévation des charges d'exploitation, en lien avec l'augmentation générale des prix dans l'économie.

Les cinq faits marquants

- 1. Le climat des affaires du TRM est défavorable** pour le 11^e mois consécutif. Une insuffisance de la demande reste ressentie par la moitié des dirigeants. Les tensions financières sont encore prégnantes. Les perspectives d'emploi et d'investissement ne remontent donc pas encore. Les anticipations d'activité s'améliorent cependant depuis le début de l'année, laissant entrevoir **une possible amélioration à 3 mois**.
- 2.** La vague de défaillances d'entreprises du TRM a été exceptionnelle en 2024, avec 2 200 entreprises concernées, soit 55 % de plus qu'en 2022. **Les défaillances auraient toutefois légèrement reflué au 1^{er} trimestre 2025** (-3,7 % sur un an, d'après Altares).
- 3. Le fret ferroviaire et le fret fluvial se sont tous deux redressés en 2024** (respectivement +12 % et +2 %), après des années 2022 et 2023 en net recul. **Le rebond n'a toutefois été que partiel**, tant pour le ferroviaire que pour le fluvial. Leurs volumes de 2024 étaient donc encore relativement faibles.
- 4.** En 2024, **l'activité des logisticiens français s'est contractée pour la 2^e année consécutive**. Au 4^e trimestre 2024, elle était inférieure de 8,2 % au point culminant de 2022. La demande placée de surfaces logistiques, ainsi que les mises en chantier de nouvelles surfaces d'entreposage, ont baissé de près de 20 % en 2024.
- 5. La reprise de l'activité « conteneurs » des ports français a été stable en 2024** (EVP en hausse de 11 %), **de sorte que ce segment a retrouvé ses volumes de 2022 et pré-Covid**. Au 1^{er} trimestre 2025, malgré les grèves perlées de février et mars, l'activité « conteneurs » d'Haropa Port était encore bien orientée (+8 % sur un an). Ces mouvements sociaux ont toutefois durement impacté les marges des entreprises de transports routiers qui assurent des opérations depuis et vers les terminaux portuaires.

Activité du 4^e trimestre 2024

	Volume T4 2024, CVS-CJO*	Variation trimestrielle	Variation annuelle	Année 2024 / 2023	
 TRM	42,5 milliards de t-km	0,6 %	3,6 %	2,9 %	
	<i>Compte d'autrui</i>	<i>38,0 milliards de t-Km</i>	<i>0,9 %</i>	<i>4,2 %</i>	<i>3,5 %</i>
	<i>Compte propre</i>	<i>4,4 milliards de t-Km</i>	<i>-2,2 %</i>	<i>-1,3 %</i>	<i>-1,9 %</i>
 Fret ferroviaire	8,2 milliards de t-km	-1,7 %	6,3 %	12,1 %	
 Fret fluvial	1,5 milliard de t-km	6,1 %	2,8 %	2,1 %	
 Stockage & entreposage	<i>Activité mesurée en indice</i>	-0,8 %	-0,8 %	-1,5 %	
 Fret portuaire	69,3 millions de tonnes	5,0 %	-3,4 %	-0,6 %	
	<i>Conteneurs EVP</i>	<i>1,40 million EVP</i>	<i>3,2 %</i>	<i>17,1 %</i>	<i>11,5 %</i>
 Fret aérien	559 600 tonnes	-0,4 %	0,4 %	2,8 %	

*CVS-CJO : valeur corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrés
Source : **SDES**, ministère en charge des Transports

Environnement économique

Conjoncture internationale



Dans un environnement douanier hautement instable, le FMI a abaissé sa projection du PIB mondial, tablant désormais sur une croissance de seulement 2,8 %. Un tel rythme engourdi n'a historiquement été franchi qu'en périodes de crise. Bien que les échanges internationaux de marchandises aient été bien orientés au 1^{er} trimestre 2025, après une année 2024 globalement morose, l'OMC anticipe dorénavant leur stagnation en 2025. L'effet négatif se concentrerait sur la zone Amérique du Nord qui, dans le scénario central, verrait ses échanges décrocher d'une dizaine de pour cent. L'Amérique du Sud endurerait un ralentissement mesuré des flux, avec logiquement une contraction vers les Etats-Unis. À date, l'OMC maintient ses perspectives commerciales pour les autres régions du monde. Au gré du contexte douanier, ces prévisions pourraient être sensiblement révisées d'ici quelques mois, voire quelques semaines.

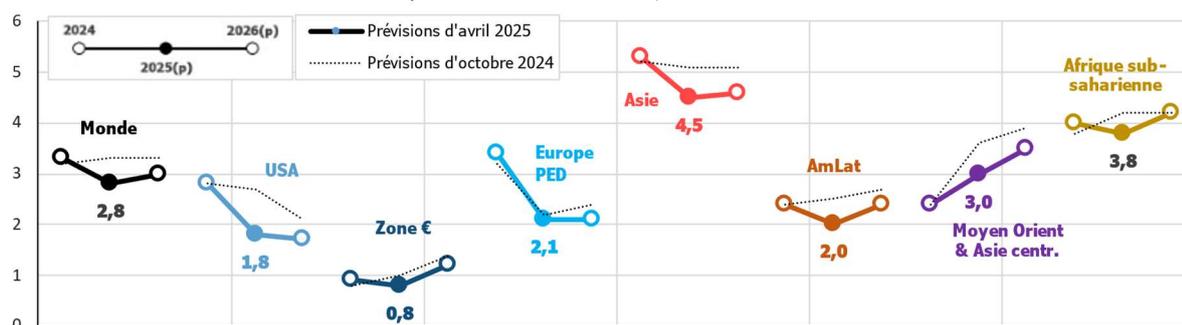
L'économie mondiale ralentirait en 2025, sans pour autant risquer la récession

Prévoir n'est pas chose aisée. La tâche n'est que plus ardue dans un contexte douanier dominé par des effets d'annonces. Mi-avril, le Fonds monétaire international (FMI) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont tous deux abaissé leurs prévisions de croissance économique. À ce stade, ni l'une ni l'autre n'envisagent toutefois de récession globale ou régionale.

Le FMI table désormais sur une progression du PIB mondial de seulement 2,8 % en 2025 ; contre une précédente prévision, établie en janvier, de 3,3 %. Il s'agit là d'un rythme particulièrement lent, historiquement franchi qu'en périodes de crise majeure : pandémie de Covid-19 en 2020 (-2,7 %), crise financière de 2009 (-0,4 %) et éclatement de la bulle Internet en 2001 (+2,5 %). Les **États-Unis**, qui seront les premiers concernés par un regain inflationniste du fait des protections douanières, ont vu leur perspective de croissance abaissée à 1,8 %, contre 2,7 % anticipés précédemment. La **zone euro**, déjà embourbée dans une croissance mollassonne avant la nouvelle donne douanière, subirait un impact contenu (-0,2 point, amenant sa perspective à +0,8 %). Les **économies allemande et italienne**, plus sensibles à la demande états-unienne, pourraient stagner (respectivement 0 % et 0,4 %). La **France** ferait à peine mieux (0,6 %). La **singularité espagnole** perdue : sa perspective de croissance a été réhaussée (+0,2 point) et se hisse à +2,5 %. La **Chine** s'éloignerait davantage de son objectif officiel, avec une perspective réduite à +4 % (-0,6 point).

Croissance économique dans le monde

Taux de variation annuelle du PIB 2024 et prévisions 2025-2026. FMI, avril 2025

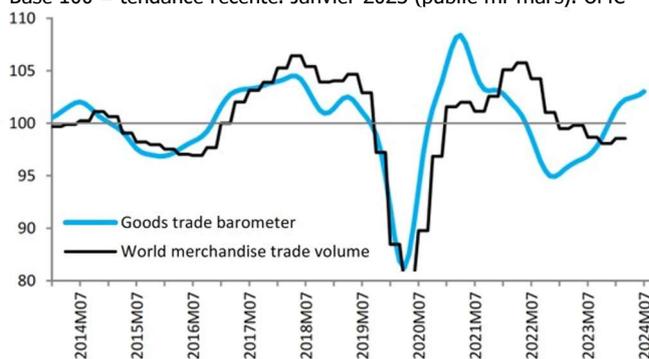


Au 1^{er} trimestre 2025, soit avant le tumulte douanier, les échanges mondiaux étaient bien orientés

Le dernier Baromètre du commerce de marchandises de l'OMC, publié mi-mars, rend compte d'une situation encore favorable au 1^{er} trimestre 2025, soit avant le déclenchement des hostilités douanières. A 102,8 points, son indice synthétique renseigne une tendance haussière fin 2024 et début 2025. Chacun de ses 6 sous-indicateurs s'affichait en progression (commandes à l'exportation ; conteneurs maritimes ; fret aérien ; commerce d'automobiles ; commerce de produits électroniques et commerce de matières premières).

Baromètre des échanges mondiaux de marchandises

Base 100 = tendance récente. Janvier 2025 (publié mi-mars). OMC



En mars, en anticipation des nouveaux droits de douane états-unis, les exportations chinoises ont profité d'une vague de commandes préventives de la part des importateurs américains. Sur ce mois-ci, spécifiquement, elles ont bondi de 12 % sur un an ; un rythme trois fois supérieur aux anticipations. Utilisées comme moyen de pression par Pékin, les exportations chinoises de terres rares ont, quant à elles, sensiblement reculé (-10 %).

En avril, avec les surstockages du mois précédent et l'entrée en vigueur des nouveaux droits de douane, les exportations chinoises vers les Etats-Unis ont logiquement chuté. Selon Drewry China, « le taux d'annulation dans les ports chinois oscille entre 30 et 40 %, contre seulement quelques pourcentages auparavant ». ¹ Mi-avril, un grand amateur déclarait : « les commandes de capacités en conteneurs venant des États-Unis sont en train de chuter de 50 à 60 % depuis plus d'une semaine ». ²

Contexte douanier états-unien : l'Union TLF vous informe et vous accompagne

(réservé aux adhérents)

Une nouvelle note de l'Union TLF aide nos adhérents à se maintenir dûment informés des évolutions de droits de douane entre l'Europe et les Etats-Unis. Elle est actualisée toutes les semaines tant que la situation le nécessite. Elle comporte un état des lieux des nouveaux droits effectivement appliqués ; un rappel des annonces successives depuis janvier et des chiffres clés sur le commerce extérieur des États-Unis, notamment avec la France. Notre équipe est à votre écoute pour améliorer nos actions sur ce sujet.

Vers une contraction du commerce mondial en 2025

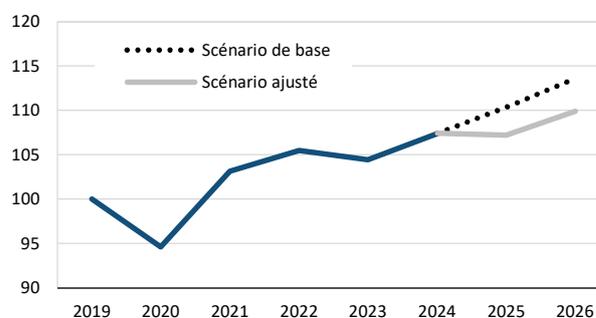
Considérant la situation des droits de douane à mi-avril, l'OMC s'attend désormais à une stabilité des flux d'échanges en 2025 (-0,2 %) ; là où elle prévoyait auparavant une augmentation de 2,7 %.

En cas d'accentuation des tensions douanières, l'OMC alerte d'un possible décrochage des flux (-1,5 %).

Suivant son scénario central, l'Amérique du Nord serait la seule région à endurer une chute des importations (-9,6 %) et exportations (-12,6 %). Les flux commerciaux des autres régions continueraient de s'étendre.

Prévisions 2025-2026 des échanges mondiaux de marchandises

Base 100 = 2019. Avril 2025. OMC



¹ Les Echos du 22 avril 2025. Raphaël Balenieri. Droits de douane : sur le méga-port de Shanghai, le choc Trump bouleverse le commerce sino-américain.

² Les Echos du 19 avril 2025. Denis Fainsilber. Le transport maritime plonge dans un tsunami inédit depuis le Covid.

Conjoncture française



L'économie française a stagné fin 2024, en contrecoup du soutien estival des Jeux olympiques. La nouvelle année démarre sans élan, dans un climat des affaires encore morose marqué par une détérioration de l'emploi salarié et un décrochage de la consommation en biens. La Banque de France, prenant en compte le contexte commercial international et ses incertitudes, ainsi que la contrainte budgétaire de l'État français, prévoit dorénavant un PIB en hausse de seulement 0,7 % en 2025, après +1,1 % en 2024 comme en 2023. Suivant son scénario privilégié, les ménages, bénéficiant de gains de pouvoir d'achat, augmenteraient leurs dépenses de 1 %. L'investissement des entreprises s'inclinerait à nouveau, lesté par un contexte fiscal incertain et malgré le reflux des taux d'emprunt.

Une activité nationale ralentie début 2025

Une croissance économique de 1,1 % en 2024

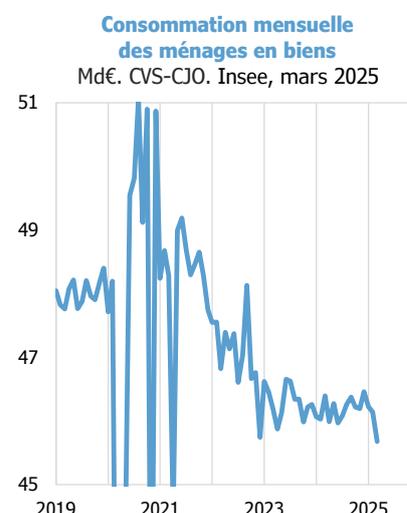
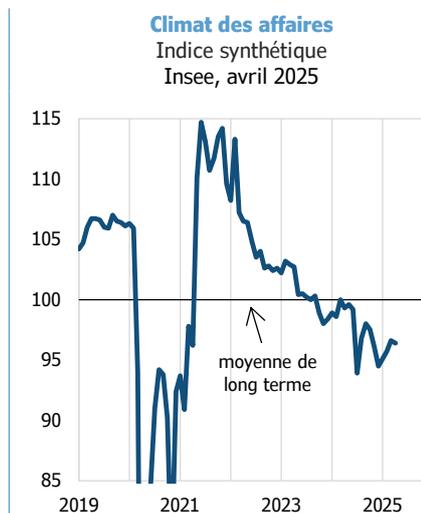
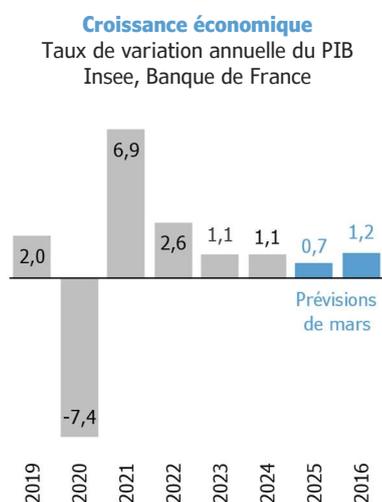
L'économie française a plutôt bien résisté en 2024, avec un PIB en hausse de 1,1 %, un rythme comparable à celui de l'année précédente. Dans le détail, l'activité a accéléré au 3^e trimestre sous l'effet des Jeux olympiques et paralympiques (+0,4 % t/t), avant d'en supporter le contrecoup au trimestre suivant (-0,1 % t/t). Le marché de l'emploi accuse le coup, perdant plus de 90 000 postes salariés fin 2024 (-0,3 % t/t au 4^e trimestre 2024, suivi d'une stabilité au 1^{er} trimestre 2025).

Un climat conjoncturel encore peu porteur en avril

En avril, le climat des affaires français se maintient sous sa moyenne de longue période depuis près d'un an. Depuis un point bas en novembre, il ne s'est que marginalement remonté. Le commerce de gros et la construction de logements neufs sont eux dans une situation particulièrement difficile depuis plus de deux ans. La situation conjoncturelle demeure ainsi défavorable à l'échelle de la Nation. La dynamique ne s'améliorerait pas encore au 2^e trimestre ; l'indicateur de retournement conjoncturel mesuré par l'Insee était en effet négatif en avril.

Les perspectives 2025 ont été abaissées

En un an, de mars 2024 à mars 2025, la Banque de France a divisé par deux sa prévision de croissance économique pour 2025, la ramenant de 1,5 % à seulement 0,7 %. Si le 1^{er} semestre manque de dynamisme, le second pourrait marquer une accélération modérée. La consommation des ménages se maintiendrait (+1 % en 2025) à la faveur des gains de pouvoir d'achat et malgré des pertes d'emplois. La Banque de France estime qu'il pourrait y avoir une perte nette de 19 000 emplois en 2025, après 175 000 créations nettes l'an dernier et 321 000 en 2023. Le chômage n'augmenterait alors que de manière contenue, passant de 7,4 % de la population active en 2024 à 7,8 % en 2025. L'investissement des entreprises serait une fois encore en retrait (-0,5 %), lesté par l'incertitude politique et fiscale et malgré la décreue des taux d'emprunt.



La consommation en biens décroche au mois de mars

En mars 2025, les dépenses de consommation des ménages en biens ont nettement diminué : -1 % relativement au mois de février et -1,5 % sur un an. Elles sont ainsi tombées à leur plus bas niveau depuis novembre 2014, hors période Covid. Cette baisse de février est la plus importante enregistrée depuis décembre 2022. Dans le détail, la consommation alimentaire plie à nouveau : -0,7 % sur un mois et -2,6 % sur un an. Les achats de biens fabriqués, hors automobiles, reculent de 0,3 % sur un mois et ne progressent plus que de 0,4 % sur un an. L'ampleur de la baisse s'explique en premier lieu par les achats de matériels de transport, en chute de 3 % sur un mois et de 6,6 % sur un an.

L'inflation française n'est plus un sujet d'inquiétude

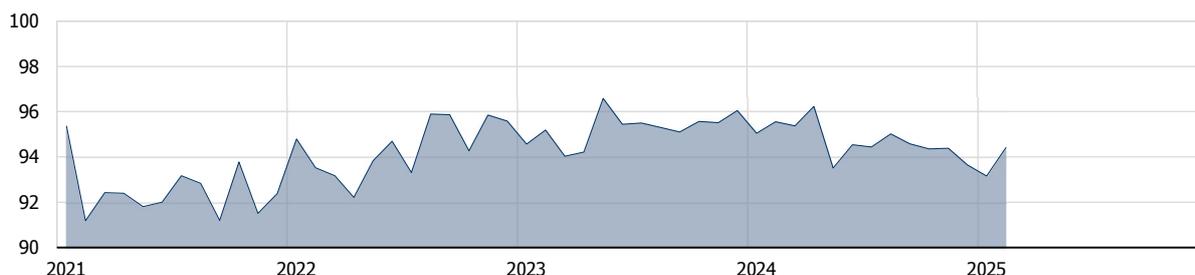
En avril, la hausse générale des prix n'était plus que de 0,8 % sur un an, sous l'effet notamment d'un fléchissement des prix énergétiques (-7,9 %) et de prix de biens manufacturés stables (-0,2 %). La Banque de France anticipe une inflation française harmonisée de seulement 1,3 % en 2025 (moyenne annuelle), après 2,3 % en 2024 et 5,7 % en 2023. Pour comparaison, la Banque centrale européenne s'attend à une inflation de 2,3 % en zone euro, en 2025. Cette année encore, sa politique monétaire doit ainsi composer avec une inflation communautaire légèrement supérieure à sa cible (proche mais inférieure à 2 %) et des indicateurs conjoncturels européens vacillants.

Les difficultés de l'industrie française s'accroissent

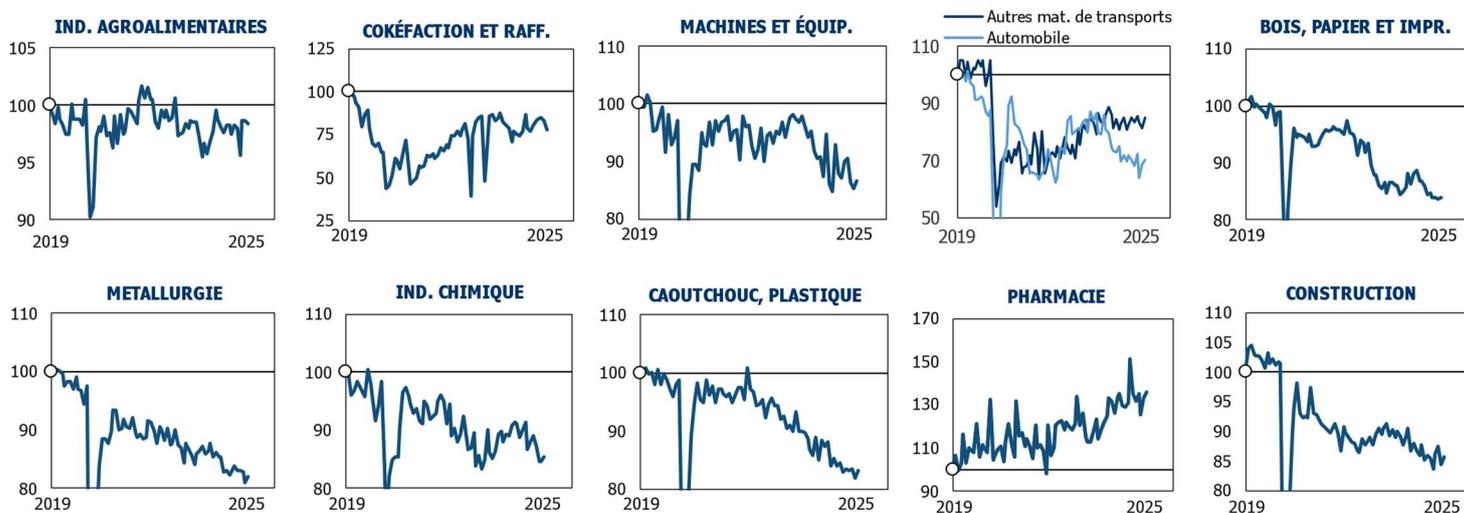
La production des industries manufacturières françaises s'est contractée de 0,6 % en 2024, après avoir augmenté de 0,9 % l'année précédente. La situation ne s'est pas améliorée en ce début d'année, avec, pour le cumul des mois de janvier et février 2025, une baisse de 2 % sur un an.

Production de l'industrie manufacturière française

De janvier 2008 à février 2025. Indice base 100 = janvier 2019. CVS-CJO. Insee

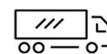


Les visuels ci-dessous présentent l'évolution de la production industrielle par secteur, de janvier 2019 (base 100) à février 2025. À noter que les échelles diffèrent d'un secteur à l'autre. Les industries de l'automobile (-7,5 % sur un an en janvier-février), de la construction (-6,9 %), des machines et équipements (-5,9 %), de la métallurgie (-5,2 %) et de la chimie (-5,1 %) affichent les plus fortes contractions. À l'inverse, l'industrie agroalimentaire présente une reprise modérée en ce début d'année (+0,9 %). La pharmacie conserve une situation favorable (+1 %).



Transports intérieurs & logistique

Transports routiers



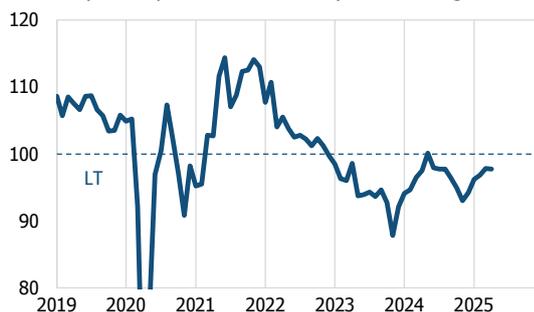
La conjoncture TRM demeure tendue. En avril, l'indicateur synthétique du climat des affaires sectoriel était une fois encore sous sa moyenne de longue période, pour le 11^e mois consécutif. Une insuffisance de la demande reste ressentie par la moitié des dirigeants, une proportion élevée et stable. Compte tenu de tensions financières encore prégnantes, les perspectives d'emploi et d'investissement ne remontent pas encore. Les anticipations d'activité à court terme sont néanmoins quelque peu remontées et flirtent maintenant avec leur moyenne historique. La situation pourrait donc prochainement s'améliorer. Après l'inédite vague de procédures collectives dans le secteur l'an dernier (+55 % sur deux ans), avec 2 200 entreprises concernées, les défaillances ont modestement reflué au 1^{er} trimestre 2025 (-3,7 % sur un an).

Des difficultés encore présentes dans le TRM, bien qu'atténuées relativement à fin 2024³

Le climat des affaires du TRM, mesuré chaque mois par l'Insee via une enquête auprès des dirigeants du secteur, signale **une situation encore tendue en avril**. A 97,7 points, son indicateur synthétique évolue sous sa moyenne de longue période pour le 11^e mois consécutif. **La situation s'est néanmoins quelque peu améliorée** depuis le point bas de novembre. Notons notamment que **les anticipations d'activité à trois mois se sont rapprochées de leur moyenne historique**.

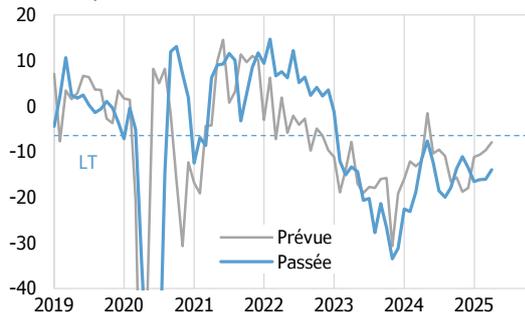
Climat des affaires du TRM

Indice synthétique. Base 100 = moyenne de long terme



Tendance d'activité passée et prévue

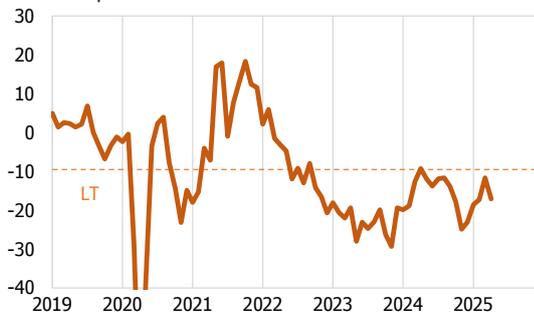
Solde d'opinion



Le solde d'opinion sur la **demande anticipée**, en hausse de décembre à mars, s'est légèrement incliné en avril. **Un dirigeant sur deux déplore une insuffisance de la demande** (47 %) ; une proportion élevée et stable sur un an. Pour rappel, ceux-là étaient moins d'un sur cinq en 2022. En parallèle, **un tiers des dirigeants signale un déficit de moyens humains ou matériels** pour satisfaire pleinement la demande qui leur est adressée (30 %).

Tendance prévue de la demande

Solde d'opinion



Facteurs limitant l'activité

% des répondants

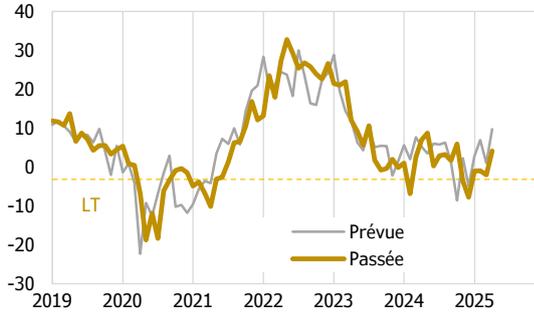


³ Les données de cette sous-section proviennent des enquêtes mensuelles de conjoncture conduites par l'Insee auprès des dirigeants d'entreprises de transport de marchandises. L'édition ici présentée est celle d'avril 2025.

Le solde sur la situation de la trésorerie, particulièrement bas depuis 3 trimestres, alerte **de tensions financières encore prégnantes**. Ces tensions soutiennent **la vague de défaillances** d'entreprises du TRM depuis deux ans.

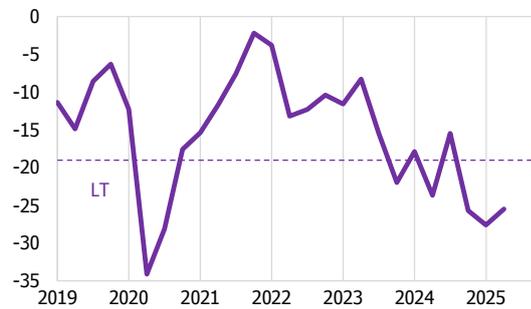
Tendance des prix de vente

Solde d'opinion



Situation de la trésorerie

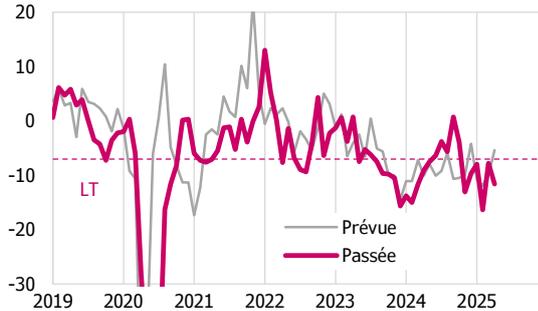
Solde d'opinion



L'emploi salarié du TRM stagne depuis 2022. Fin 2024, les effectifs s'affichent en légère contraction sur un an (-0,4 %). Au vu du solde d'opinion sur la tendance des effectifs à trois mois, **l'emploi sectoriel ne remonterait pas à court terme**. Moins de 4 dirigeants sur 10 ressentent actuellement des difficultés à recruter leurs conducteurs (37 % en avril) ; ils étaient plus de 6 sur 10 en 2022.

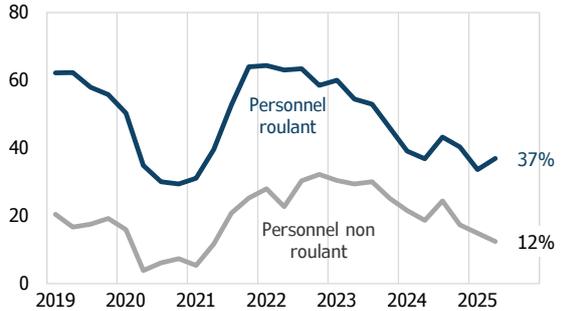
Tendance des effectifs

Solde d'opinion



Difficulté de recrutement

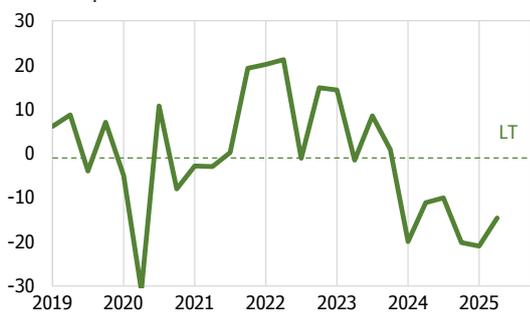
% des répondants



Dans un contexte de demande chétive et d'incertitudes économiques tenaces, **les projets d'investissement demeurent peu nombreux**. Le solde d'opinion qui en rend compte se maintient à un niveau singulièrement bas depuis plus d'un an ; au plus bas depuis une décennie hors période Covid.

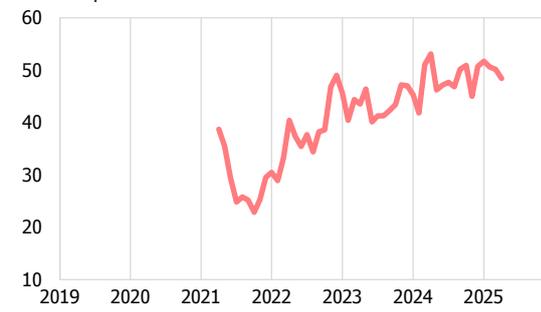
Tendance prévue des investissements

Solde d'opinion



Incertitude économique ressentie

Solde d'opinion



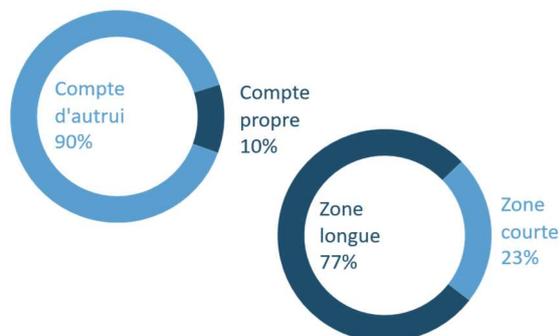
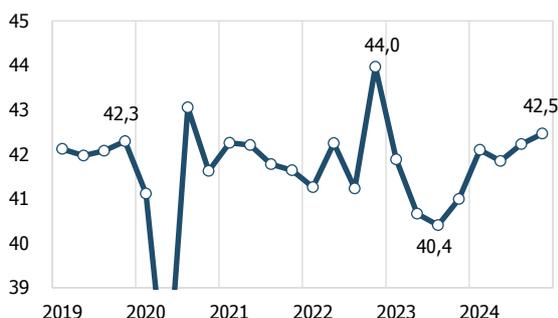
169 milliards de tonnes-kilomètres en 2024

Le ministère des Transports estime que les poids lourds français ont assuré 169 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, soit **2,9 % de plus que l'année précédente**. Dans le détail, **seules les opérations pour compte d'autrui ont progressé : +3,5 %**. Les opérations en compte propre se sont, pour leur part, inclinées de 1,9 %, du fait notamment de moindres besoins émanant des secteurs du bâtiment et des travaux publics.

Avec 42,5 milliards de tonnes-kilomètres au 4^e trimestre, **le fret routier a dépassé son volume d'avant Covid (2019)**. Le rebond des transports de denrées alimentaires au 2^e semestre y a contribué (+13 % sur un an). Pour mémoire, les chargements alimentaires concentrent le tiers des tonnes-kilomètres routières.

Activité du TRM français

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES



Un indicateur alternatif de l'activité en volume

Ces chiffres officiels, mesurés par l'enquête du SDES sur l'utilisation des véhicules poids lourds, peuvent surprendre au regard du climat des affaires sectoriel établi par l'Insee, comme au regard des discours tenus par les professionnels des transports depuis plus d'un an. Pour compléter cette appréciation des tonnes-kilomètres, nous proposons **un indicateur alternatif du volume d'activité TRM**. Cet indicateur repose sur **le croisement de deux indices publiés par l'Insee** :

- L'indice du **chiffre d'affaires des entreprises du TRM** (identifiant 010774511) ;
- et l'indice de **prix des prestations de fret routier** (identifiant 010545982).

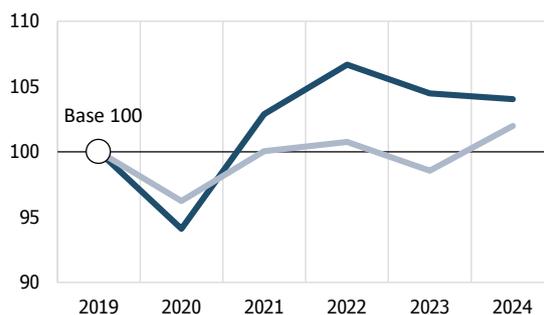
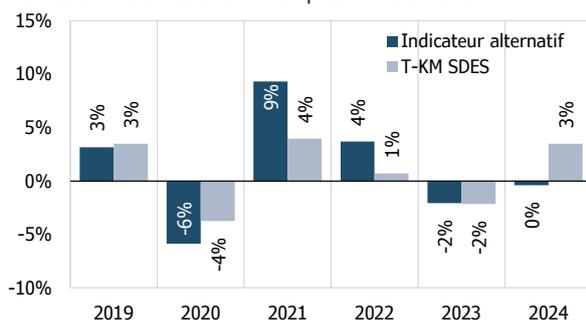
L'indicateur des volumes se déduit ainsi :

$$\text{Variation des volumes} = \text{Variation du chiffre d'affaires} - \text{Variation des prix}$$

Ce faisant, **nous déduisons une stabilité de l'activité en volume en 2024 (-0,2 %)**, suite à une contraction de 2 % l'année précédente.

Activité du TRM français pour compte d'autrui – Indicateur alternatif du volume d'activité

Base 100 = 2019. Calculs TLF d'après indices Insee

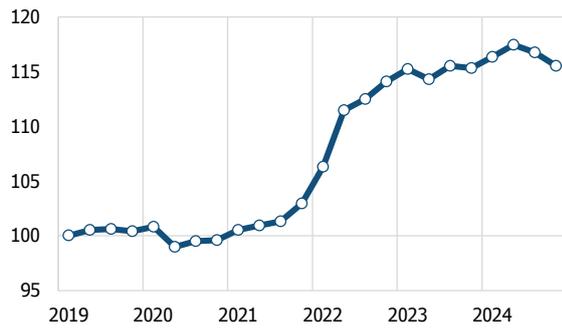


Les prix du TRM ont reflué au 2^d semestre 2024

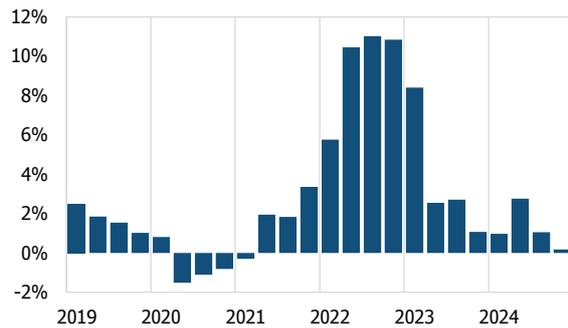
L'indice Insee des prix des prestations de fret routier a progressé de 1,2 % en 2024 (moyenne annuelle), après +3,6 % en 2023 et +9,5 % en 2022. Dans le détail, les prix du secteur ont augmenté au 1^{er} semestre 2024 avant de redescendre au second. Les prix relevés au 4^e trimestre étaient ainsi en retrait de 1,6 % comparativement au point haut du 2^e trimestre. L'assouplissement du coût du gazole (-7 % sur un an en décembre ; 30 % du prix de revient selon le CNR) et les tensions concurrentielles expliquent cette détente.

Évolution des prix du TRM

Indice base 100 = T1 2019. SDES, Insee



Variation annuelle



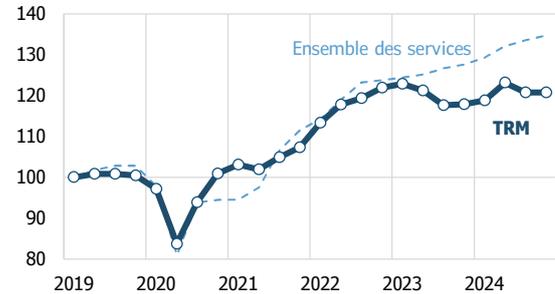
Le chiffre d'affaires a augmenté de 1,1 % en 2024

Le chiffre d'affaires des entreprises du TRM n'a progressé que de 1,1 % en 2024, soit un rythme comparable à la hausse des coûts (+1,2 % pour l'indice CNR du coût de revient des transports routiers en ensemble articulé).

Dans le détail, les activités de déménagement, ayant subi la baisse des transactions immobilières, et les activités de « messagerie, fret express » ont vu leurs chiffres des ventes reculer en 2024 (respectivement -2,6 % et -1,1 %). La location sans conducteur se distingue avec une hausse encore soutenue (+4,4 %).

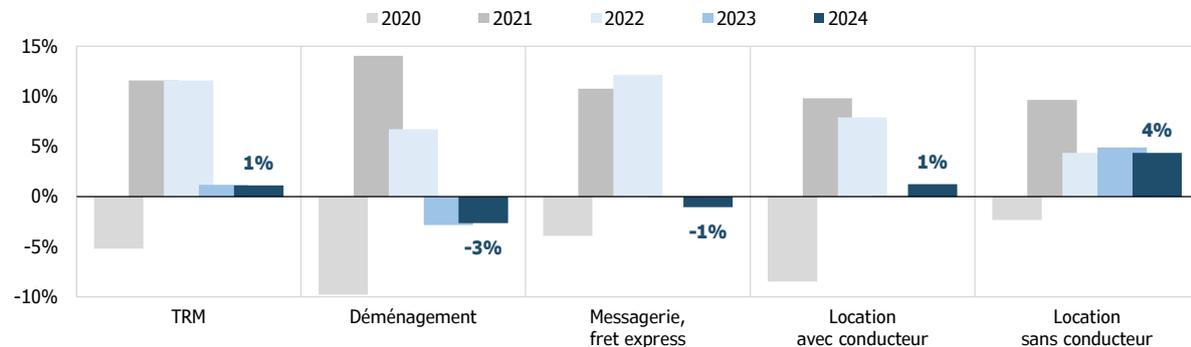
Chiffre d'affaires trimestriel

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Évolutions des chiffres d'affaires sectoriels

Variation annuelle. Insee



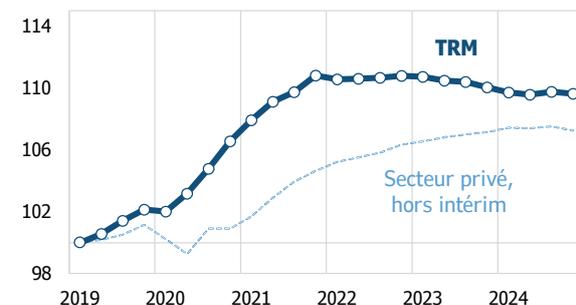
Les entreprises de TRM ont perdu 1 600 postes salariés en 2024

Les entreprises des transports routiers de fret ont employé 427 200 salariés en fin d'année 2024 (avec correction de l'effet saisonnier). Il s'agit là d'un effectif en baisse de 0,4 % sur un an, soit 1 600 postes en moins relativement à décembre 2023. Sur deux ans, soit relativement à décembre 2022, la baisse atteint 1 %.

Pour comparaison, l'emploi privé français, tous secteurs d'activité confondus, n'a lui reculé fin 2024 que de 0,1 % sur un an (-0,3 % t/t).

Emploi salarié dans le TRM compte d'autrui

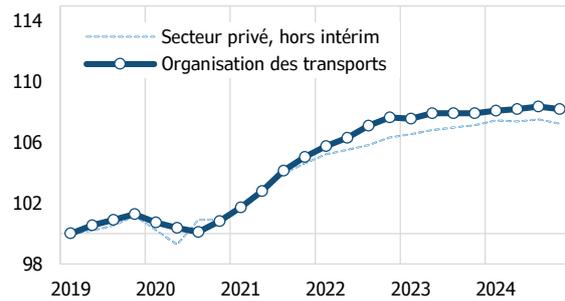
Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Emploi salarié dans l'organisation des transports de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES

Les entreprises de l'organisation des transports de fret (messagerie, fret express ; affrètement et organisation de transports) ont employé 120 300 salariés fin 2024. Cet effectif est en légère progression : +0,2 % sur un an, soit une création nette de 300 emplois.



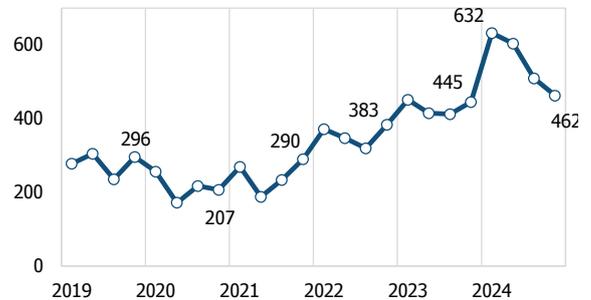
Après une vague inédite, les défaillances refluent légèrement début 2025

Le secteur a enduré une inédite vague de procédures collectives en 2023 et 2024, avec un pic historique aux 1^{er} et 2^e trimestres 2024. Bien que les défaillances soient modestement redescendues au 2^d semestre 2024 relativement au 1^{er} semestre, elles étaient toutefois encore nettement plus nombreuses qu'au 2^d semestre 2023. Pour le compte de l'Officiel des Transporteurs, le cabinet Ellisphere a dénombré 462 entreprises du TRM ayant ouvert une procédure collective au 4^e trimestre 2024, un nombre en hausse de 3,8 % sur un an. Sur l'ensemble de l'année, le bilan atteint ainsi 2 206 entreprises concernées.

Concernant le 1^{er} trimestre 2025, le cabinet Altares mesure un premier et timide reflux des défaillances du TRM : -3,7 % sur un an. Pour comparaison, en France, tous secteurs d'activité confondus, les défaillances d'entreprises étaient encore en hausse (+4,4 % sur un an).

Défaillances d'entreprises de TRM

Milliers d'entreprises. Ellisphere, Officiel des Transporteurs



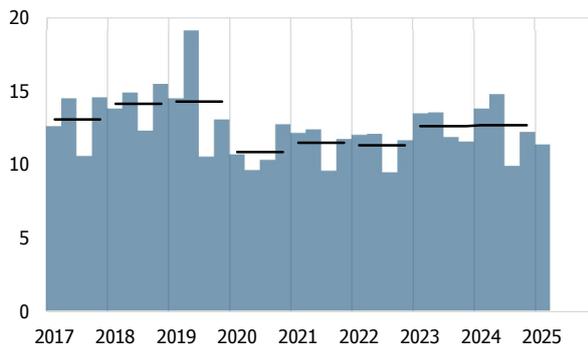
Les immatriculations de poids lourds neufs reculent

Après un mouvement de reprise en 2023 (+11 %), **les immatriculations de poids lourds neufs ont été plutôt stables en 2024** (+1 %).

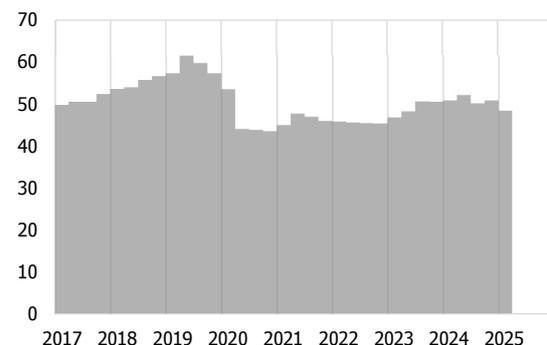
L'année 2025 débute défavorablement, avec un décrochage des immatriculations de 17,6 % sur un an au 1^{er} trimestre. Cette évolution est en ligne avec les déclarations des dirigeants du TRM, reçues par l'enquête « Climat des affaires » de l'Insee, concernant leurs projets d'investissement.

Immatriculations trimestrielles de poids lourds neufs

En milliers (barres horizontales = moyennes annuelles). SDES



Cumuls sur 4 trimestres glissants. En milliers. SDES



Transports ferroviaires



Avec 33 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, le rebond du fret ferroviaire n'a été que partiel. En reprise de seulement 12 % relativement à 2023, année qui fut particulièrement mauvaise, les tonnes-kilomètres ferroviaires n'ont toujours pas renoué avec leur niveau pré-pandémie. Les besoins des industries énergo-intensives sont restés contenus, tout comme ceux des céréaliers. L'éboulement sur la voie de la Maurienne, survenu à l'été 2023, a perturbé le fret ferroviaire franco-italien sur l'ensemble de l'année 2024. Les travaux ayant été plus longs qu'escomptés, la voie n'a pu être réouverte que le 31 mars 2025.

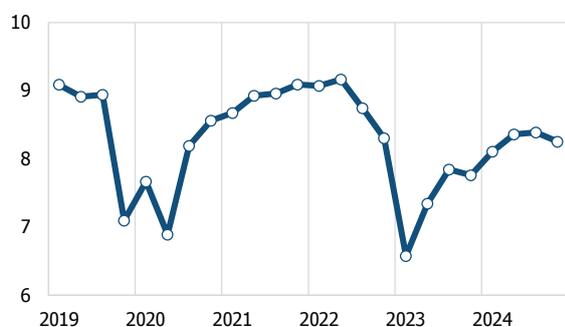
La reprise du fret ferroviaire s'est essoufflée fin 2024

Après une année 2023 marquée par une chute de l'activité, le fret ferroviaire s'est quelque peu redressé en 2024. Avec 33,1 milliards de tonnes-kilomètres sur l'ensemble de l'année, son activité augmente de 12 % relativement à l'année précédente. La reprise s'est toutefois essoufflée au 2^d semestre, avec notamment un 4^e trimestre en recul relativement au trimestre précédent (-1,7 % t/t). En conséquence, l'année s'est close sur des volumes encore nettement en deçà de ceux observés avant la pandémie (-8 % relativement à 2019), ainsi qu'en 2021-2022 (écart de 6-7 %).

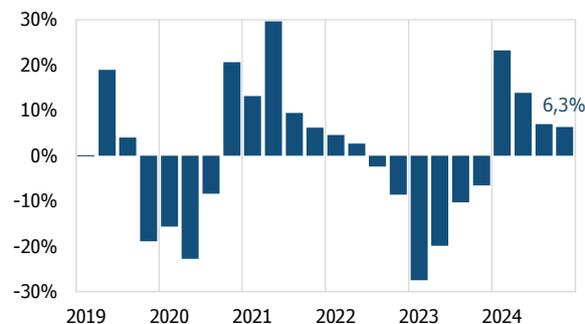
L'activité de 2023 avait enduré la grève contre la réforme des retraites et, concomitamment, un recul des besoins de fret exprimés par les industries énergo-intensives (notamment sidérurgie et chimie). Est ensuite survenu, à l'été 2023, l'éboulement sur les voies de la vallée de la Maurienne, en Savoie. Le fret ferroviaire franco-italien en a été perturbé sur l'ensemble du 2^d semestre 2023 et sur toute l'année 2024. Les travaux ayant nécessité plus de temps qu'escompté, la voie n'a été réouverte que le 31 mars 2025, amenant le bilan final à 19 mois de fermeture.

Activité du fret ferroviaire intérieur

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES



Variation annuelle

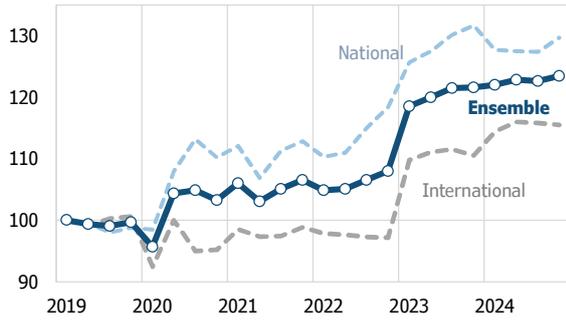


Les prix du fret ferroviaire ont augmenté de 1,9 % en 2024

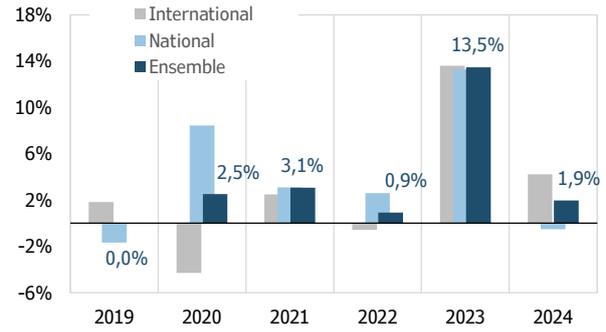
Le prix moyen annuel du fret ferroviaire a augmenté de 1,9 % en 2024. D'un trimestre à un autre, les prix du fret ferroviaire entretiennent en progression stable depuis deux ans. Au 4^e trimestre, la hausse a été de 1,6 % sur un an. Dans le détail, le prix moyen des flux nationaux, qui avait fortement progressé en 2022 et 2023, s'affiche en léger retrait fin 2024 (-1,5 % sur un an). Celui des trajets internationaux était lui encore en hausse (+4,5 % sur un an).

Prix du fret ferroviaire

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES, Insee



Variation annuelle

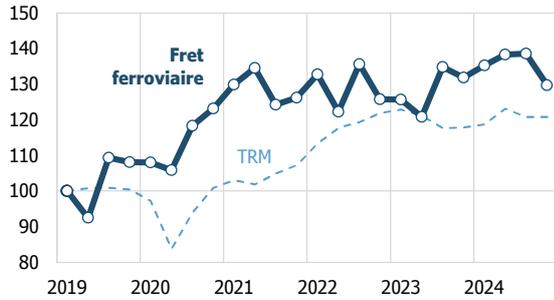


Le chiffre d'affaires fléchit légèrement au 4^e trimestre

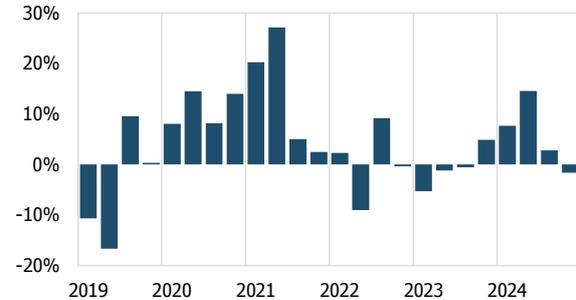
Après deux années de relative stabilité (0 % en 2022, puis -1 % en 2023), le chiffre d'affaires du fret ferroviaire a progressé de 6 % en 2024. Il y a eu un acquis de croissance favorable en début d'année, complété par trois trimestres bien orientés. Le 4^e trimestre s'affiche cependant en baisse, aussi bien sur un trimestre (-6 %) que sur un an (-2 %).

Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du fret ferroviaire

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle



Transports fluviaux



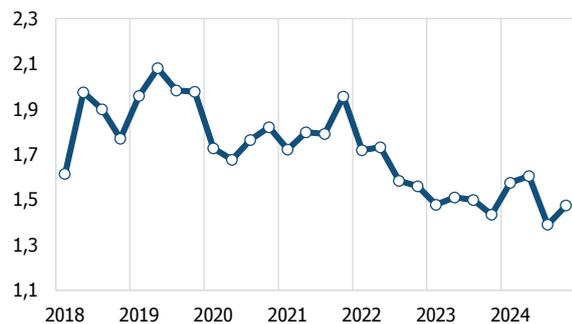
Le fret fluvial s'est stabilisé à un niveau bas en 2024, après deux années de baisse. Dans le détail, les trajets fluviaux internationaux ont rebondi quand les flux nationaux se sont davantage affaiblis, pénalisés notamment par la fermeture partielle de la Seine durant les Jeux olympiques et paralympiques. La mauvaise récolte céréalière et de moindres besoins en matériaux de construction ont continué de peser sur la demande.

Le fret fluvial ne remonte toujours pas

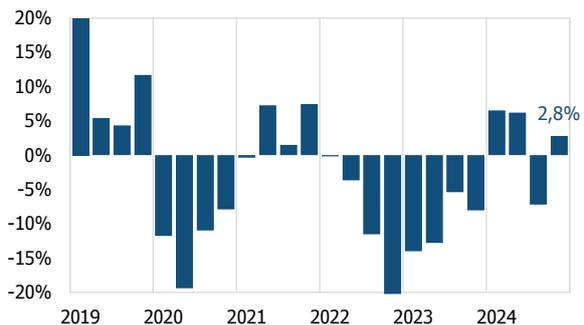
Les transports de marchandises par voie fluviale se sont stabilisés à un niveau bas en 2024 (+2,1 %), après deux années consécutives de chute (-9 % en 2022, puis -10 % en 2023). Les flux nationaux, qui représentent 58 % des tonnes-kilomètres fluviaux, ont une fois encore décliné en 2024 (-2,3 %), subissant notamment une fermeture partielle de la Seine à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques. Les flux internationaux ont quant à eux rebondi (+9,5 %). Malgré une année 2024 globalement stable, la tendance baissière ne semble pas enrayerée : bien que le 1^{er} semestre ait marqué une relative embellie, celle-ci n'a pas tenu au 2^d semestre. Le fret fluvial pâtit d'une campagne céréalière décevante et de moindres mouvements de matériaux de construction.

Activité trimestrielle du fret fluvial

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES, VNF



Variation annuelle

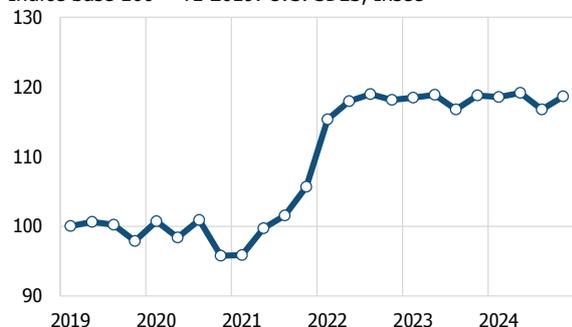


Voilà deux ans que les prix du fret fluvial ne progressent plus

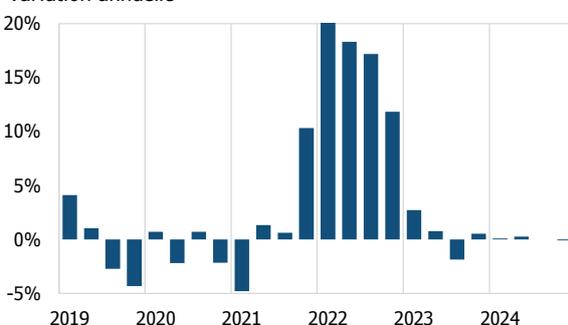
Depuis une sensible élévation au 1^{er} semestre 2022 (+19 % sur un an), le prix moyen du fret fluvial demeure stable en tendance. En moyenne annuelle, il n'a augmenté que de 0,5 % en 2023, puis de 0,1 % en 2024.

Prix du fret fluvial

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES, Insee



Variation annuelle



Activité des entrepôts



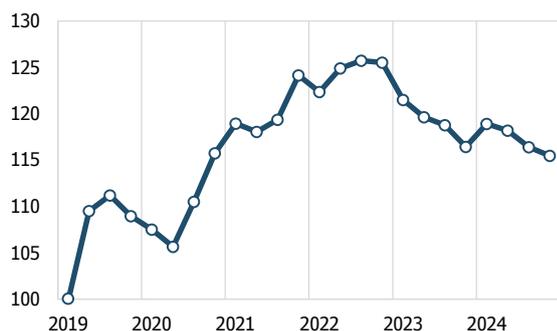
L'activité logistique s'est affaiblie en 2024 pour la deuxième année consécutive. Le recul atteint 1,5 % sur un an et 5,9 % sur deux ans. Au 4^e trimestre, l'activité a été 8,2 % inférieure à son point haut de 2022. Les prix de la logistique contractuelle ont augmenté de 2,9 % sur un an au 4^e trimestre, suivant en cela la montée des coûts d'exploitation. Ecrasé par de moindres volumes mais porté par les prix, le chiffre d'affaires sectoriel se maintient : +1,2 % en 2024. La demande placée de surfaces logiques s'est quant à elle réduite de 18 % en 2024, correspondant à une surface inférieure de 8 % aux références pré-Covid (moyenne 2015-2019). Les mises en chantier de nouvelles surfaces d'entreposage ont baissé de 19 % en 2024.

L'activité logistique recule de 0,8 % en 2024

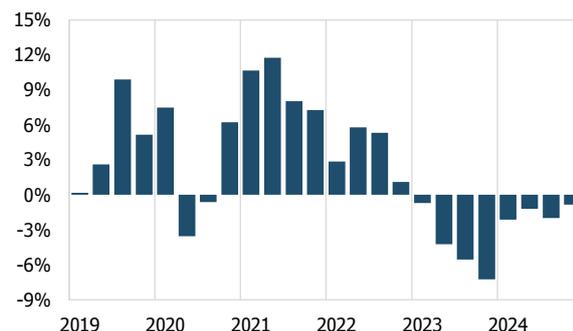
L'activité logistique a terminé l'année 2024 en recul. La publication statistique du ministère des Transports renseigne une baisse d'activité de 0,8 % sur un an au 4^e trimestre. Sur l'ensemble de l'année, le recul atteint ainsi 1,5 % comparativement à l'année précédente, et -5,9 % sur deux ans. C'est là le pendant d'une consommation française en biens encore à la peine.

Activité de l'entreposage et du stockage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle



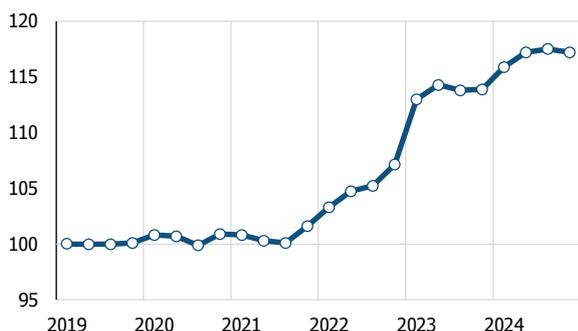
Les prix de la logistique ont augmenté de 2,8 % en 2024

L'indice des coûts d'exploitation des entrepôts, produit par le Comité national routier (CNR) en partenariat avec l'Union TLF, progresse une fois encore plus rapidement que l'inflation générale des prix à la consommation. Au 4^e trimestre, les charges logistiques se sont alourdies de 2,9 % sur un an ; tandis que l'inflation française n'était plus que de 1,3 %.

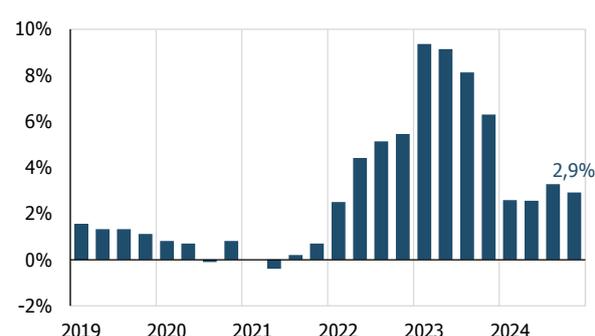
L'évolution des prix de l'entreposage a rigoureusement suivi celle des coûts : +2,8 % sur un an au 4^e trimestre. Dans un contexte concurrentiel tendu par la raréfaction de la demande, les logisticiens seraient donc tout juste parvenus à maintenir leurs marges. Ce schéma pourrait ne pas se répéter en 2025 car nous relevons une légère inflexion des prix au 4^e trimestre 2024 relativement au trimestre précédent (-0,3 %).

Prix du stockage et de l'entreposage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle

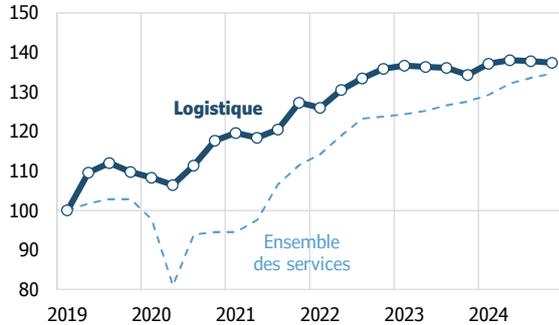


Le chiffre d'affaires sectoriel a progressé de 1,2 % en 2024

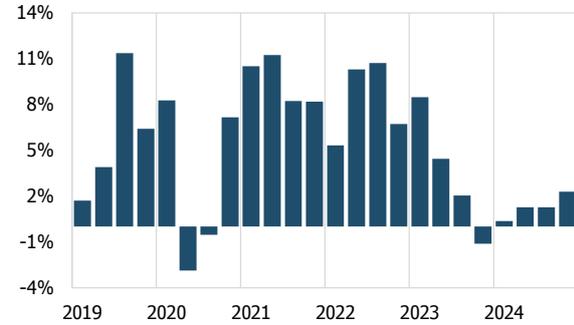
En tendance, le chiffre d'affaires sectoriel est demeuré relativement stable d'un trimestre à l'autre en 2024. Soutenu uniquement par l'effet prix, lié à l'élévation des coûts d'exploitation, les ventes en valeur de l'année 2024 ont augmenté de 1,2 % relativement à l'année précédente.

Chiffre d'affaires de l'entrepôtage et du stockage

Indice base 100 = T1 2019. CVS-CJO. Insee



Variation annuelle



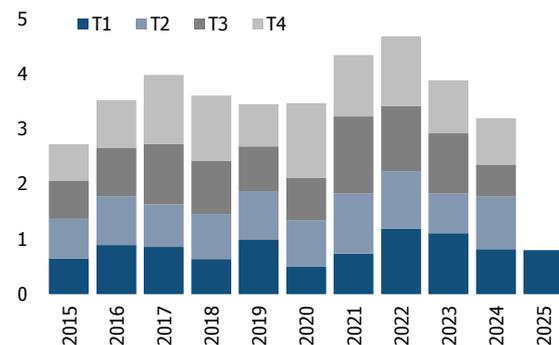
La demande placée de surface logistique a baissé de 18 % en 2024

Suivant les données d'Immostat, le marché français de l'immobilier logistique a vu s'échanger 3,2 millions de mètres carrés en 2024. C'est 18 % de moins que l'année précédente. Sur deux ans, la baisse atteint 32 %. Les années 2021-2022 ayant été marquées par un rattrapage post-Covid, il convient de comparer la demande placée à aux valeurs pré-Covid. Relativement à la moyenne 2015-2019, la demande de 2024 marque une baisse de 8 %.

Le 1^{er} trimestre 2025 n'annonce pas de rebond immédiat (-2 % sur un an, suivant les données provisoires).

Demande placée pour les entrepôts de plus de 5 000 m²

Millions de m². Immostat



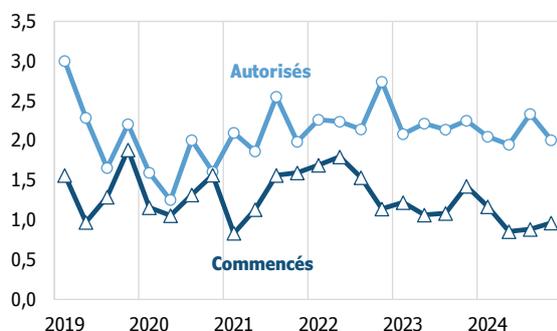
Les mises en chantier de surfaces d'entrepôtage ont baissé de 19 % en 2024

Suivant la base Sitadel2, gérée par le SDES, les surfaces autorisées pour les constructions d'entrepôts ont baissé de 4 % en 2024. Les surfaces mises en chantier ont, quant à elles, reculé de 19 %.

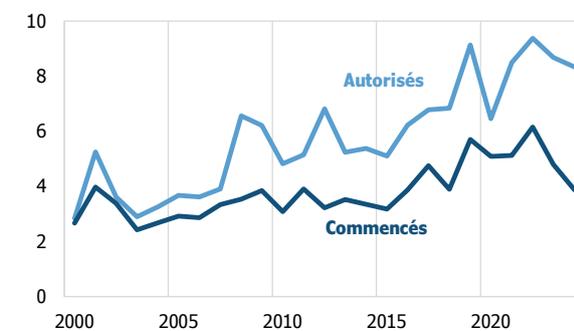
Surfaces autorisées / commencées de nouveaux espaces d'entrepôts, par trimestre

Millions de m². CVS-CJO. SDES, Sitadel2

Valeurs trimestrielles



Valeurs annuelles



Transports « Overseas »

Fret maritime



Les Grands Ports Maritimes français et celui de Calais ont manutentionné 279 millions de tonnes de marchandises en 2024 ; soit quasiment autant que l'année précédente (-0,6 %). Dans le détail, l'activité portuaire du 2^d semestre s'affiche toutefois en retrait relativement à celle du 1^{er} semestre (-6 % s/s) ; ce qui s'impute uniquement à une chute des exportations de vracs solides sur la seconde moitié de l'année (-50 % s/s). La manutention de conteneurs s'est convenablement rattrapée en 2024 après une année 2023 décevante : +14 % en tonnes et +11 % en équivalent vingt pieds (EVP). Au 4^e trimestre, les volumes EVP étaient en hausse de 17 % sur un an, rejoignant ainsi les volumes de 2022. Au 1^{er} trimestre 2025, malgré les grèves perlées de février-mars, l'activité conteneurs d'Haropa Port était encore bien orientée : +8 % sur un an, d'après les données provisoires du port. Pour les transporteurs routiers chargeant et déchargeant dans les terminaux, les mouvements sociaux portuaires ont généré des temps d'attente additionnels, avec pour conséquence un alourdissement de leurs coûts pour les opérations concernées de l'ordre de 20 %.

SITUATION INTERNATIONALE

Une incertitude de court terme intense pour les opérateurs

Bien que les flux internationaux de marchandises aient été bien orientés au 1^{er} trimestre 2025, après une année 2024 morose, l'OMC anticipe désormais leur stagnation (-0,2 % en 2025) et, en cas d'accentuation des tensions douanières, une contraction de 1,5 %. La zone Amérique du Nord serait de loin la plus impactée avec, dans le scénario central de l'OMC, une possible chute des flux de l'ordre de 10 %. Pour mémoire, en janvier, l'OMC tablait encore sur une progression des échanges mondiaux (+3 %). Au gré des prochaines évolutions douanières, les prévisions commerciales pour 2025 pourraient fortement fluctuer au cours des prochains mois, voire des prochaines semaines.

Des flux maritimes bien orientés avant l'onde de choc douanière

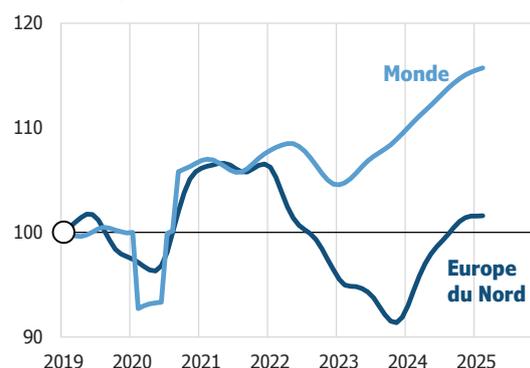
Le RWI/ISL Container Throughput Index, qui reflète l'activité des principaux ports mondiaux, renseigne une tendance favorable au 1^{er} trimestre 2025, avec une hausse des conteneurs manutentionnés dans le monde de 5 % sur un an.

Pour les ports du Nord de l'Europe, la reprise observée en 2024 s'est toutefois essoufflée : +7 % sur un an au 1^{er} trimestre mais une stabilité en février-mars relativement au mois de janvier.

Par anticipation des nouveaux droits de douane états-uniens, la valeur des exportations chinoises a bondi en mars. Le contrecoup enduré au mois d'avril n'est pas encore couvert par l'indice RWI/ISL.

Tendance des conteneurs maritimes

Base 100 = janvier 2019. CVS-CJO. ISL



Avec l'application des nouveaux droits, et en contrecoup des surstockages de mars, les annulations de *booking* au départ de Chine et à destination des États-Unis se sont multipliées en avril. Cela correspondrait à plus de 300 conteneurs par jour annulés à la dernière minute. Plus de 49 *blank sailings* ont été annoncés sur le transpacifique pour le mois d'avril et plus de 40 pour le mois de mai.

Taux de fret : une retombée marquée au 1^{er} trimestre

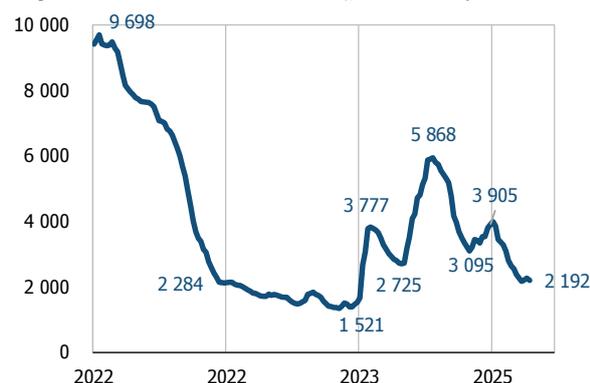
Les taux de fret maritime ont baissé de moitié entre janvier et mars ; une évolution imputable à la fois :

- à la saisonnalité du marché, le post-nouvel an chinois engendrant une correction à la baisse ;
- aux surcapacités des armateurs ;
- à une demande internationale encore fragile, notamment en Europe et en Chine ;
- à la normalisation des routes maritimes : le cap de Bonne-Espérance est désormais une voie usuelle et les sécheresses du canal de Panama intervenues fin 2024 sont terminées ;
- aux résorptions des congestions portuaires en Asie.

Cette tendance baissière s'est toutefois suspendue en avril, avec un attentisme des opérateurs à l'égard des nouvelles politiques douanières et de leurs conséquences sur les flux internationaux.

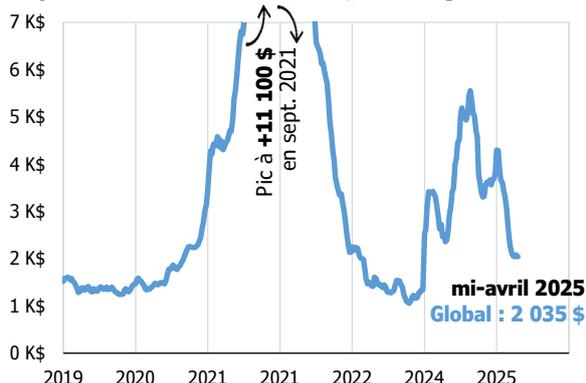
Drewry World Container Index

De janvier 2022 à mi-avril 2025. US\$/40ft. Drewry



Freightos Baltic Index – Global Container

De janvier 2019 à mi-avril 2025. US\$/40ft. Freightos



Les annulations d'escales sur la voie transpacifique se sont multipliées

Le cabinet Sea Intelligence, spécialiste des transports maritimes, observe une rapide progression des annulations d'escale sur la voie transpacifique. Les tensions douanières ont amené de nombreux expéditeurs à suspendre leurs envois aux Etats-Unis, voire à les annuler tout bonnement. Face à ce reflux localisé de la demande adressée aux armateurs, ceux-ci annulent des traversées, souvent avec de courts préavis. Au fil des semaines, le phénomène a pris de l'ampleur.

Le graphique ci-contre présente le taux d'annulation des capacités précédemment planifiées sur la voie Asie - Côte Ouest de l'Amérique du Nord, pour la période allant du 24 mars au 12 mai, suivant les semaines où les capacités avaient été commandées.

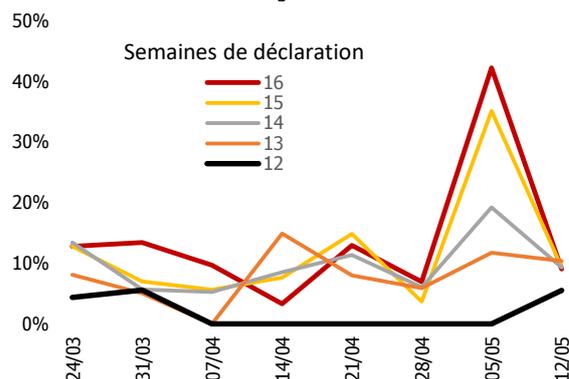
À la semaine n° 12 (du 17 au 23 mars), toutes les capacités prévues du 7 au 28 avril étaient maintenues.

Aux semaines n° 13 et 14 (du 24 mars au 6 avril), les annulations ont représenté 5 à 20 % des capacités.

À la semaine n° 16 (du 14 au 20 avril), plus de 40 % des capacités prévues du 5 au 11 mai ont été annulées.

Annulation de capacités sur la voie transpacifique

En % des capacités prévues, suivant les annulations déclarées au fil des semaines. Sea Intelligence

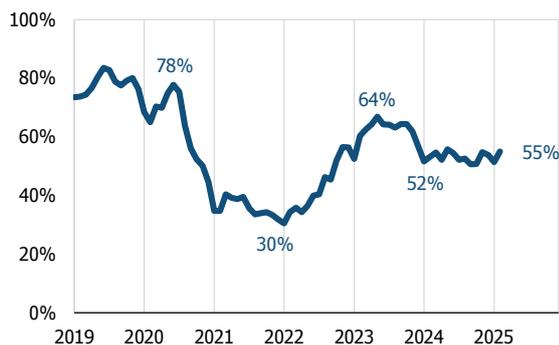


La fiabilité des transports maritimes mondiaux est stable

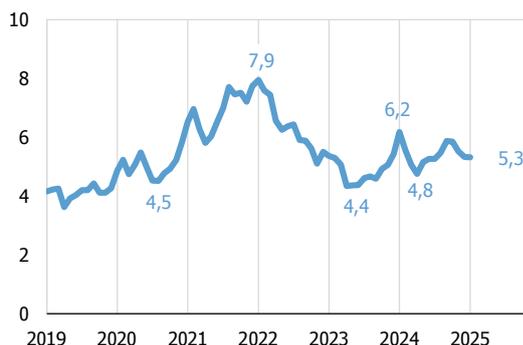
La fiabilité des lignes régulières des transports maritimes, mesurée par Sea Intelligence, est stable en tendance depuis un an ; avec, en ordre de grandeur, un peu plus d'un navire sur deux arrivant en temps et en heure (55 % en février). Il s'agit là d'une fiabilité inférieure à ce qui était observé avant la crise sanitaire de 2020.

Pour les navires n'ayant pu respecter le délai annoncé, le retard moyen s'est quelque peu allongé en 2024 relativement aux retards relevés en 2023. En janvier 2025, la durée moyenne d'un retard a été de 5,3 jours.

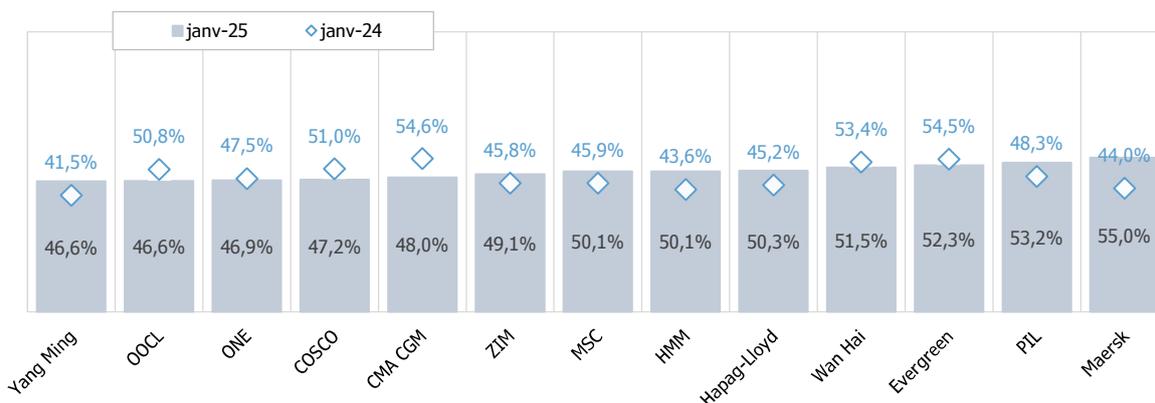
Respect des délais des transports maritimes mondiaux % des transports arrivant à temps. Sea Intelligence



Jours de retard pour les navires n'ayant pas respecté leur délai. Sea Intelligence



Respect des délais des transports maritimes mondiaux, par opérateur % des transports arrivant à temps. Janvier 2024 et 2025. Sea Intelligence



SITUATION FRANÇAISE

La reprise des conteneurs manutentionnés dans les grands ports français s'est maintenue tout au long de l'année 2024

Les Grands Ports Maritimes français et celui de Calais ont manutentionné 279 millions de tonnes de marchandises en 2024 ; soit quasiment autant que l'année précédente (-0,6 %). On relève toutefois un affaiblissement de l'activité portuaire entre le 1^{er} et le 2^d semestre (-6 %), imputable uniquement à une chute des exportations de vracs solides (-50 %). L'activité conteneur a, elle, continué de croître, jusqu'à atteindre en fin d'année les volumes EVP observés en 2022.

Après une année 2023 défavorable, la manutention portuaire de **conteneurs** s'est convenablement rattrapée en 2024 : +14 % en tonnes et +11 % en EVP. Au 4^e trimestre, les volumes EVP étaient en hausse de 17 % sur un an, atteignant ainsi les volumes de 2022.

Les **vracs solides**, en recul de 7 % en 2024, après -16 % en 2023, étaient encore mal orientés en fin d'année, avec notamment une chute des flux exportés (-42 % sur un an au 4^e trimestre).

Les volumes de **vrac liquide** ont baissé en 2024 (-3 %), aussi bien en entrée (-3 %) qu'en sortie (-6 %). Après un choc négatif des entrées au 3^e trimestre (-9 % t/t), celles-ci sont remontées au 4^e trimestre (+13 % t/t).

L'activité « **Ro-Ro** », soit les transports de véhicules, a été plutôt stable sur l'ensemble de l'année 2024 (+0,9 %), tant en entrées qu'en sorties. Ses volumes restent inférieurs à ceux de 2019 (-10 %). Aucune tendance haussière ne se dessine pour le moment.

Dans l'ensemble, **l'activité portuaire nationale était en 2024 encore en deçà de ses niveaux pré-Covid** (-10 % comparativement à l'année 2019).

Comparaison internationale

Rotterdam

En 2024, tous segments confondus, les tonnages manutentionnés au port de Rotterdam ont été plutôt stables (-0,7 % par rapport à 2023). L'activité conteneur a, pour sa part, progressé : +2,8 % en EVP. D'autres segments ont nettement reculé (entrées de charbon : -18 %).

Au 1^{er} trimestre 2025, le port de Rotterdam indique une baisse des volumes globaux de 5,8 % sur un an.

Anvers

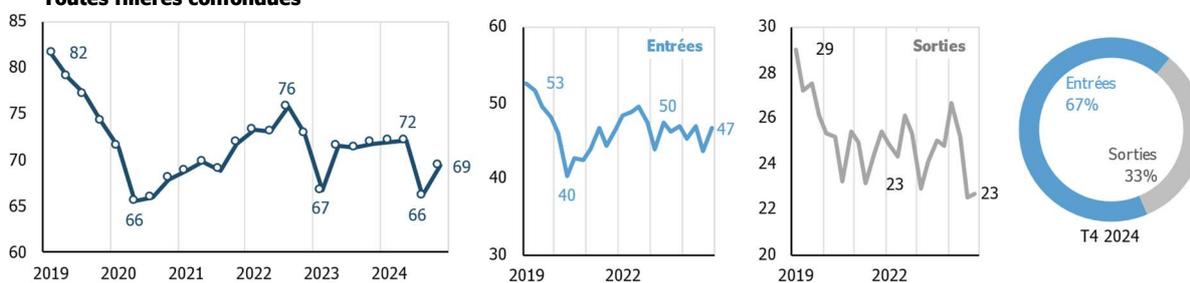
En 2024, l'activité du port d'Anvers a progressé de 2,8 %, avec notamment un rebond des conteneurs EVP de 8,1 %. Les vracs solides ont été plutôt stables. Les vracs liquides et les volumes Ro-Ro se sont affaiblis.

Au 1^{er} trimestre 2025, le port d'Anvers indique une baisse des volumes globaux de 4 % sur un an, avec notamment une chute des vracs liquides (-19 %). Les conteneurs demeurent en progression : +4,5 %.

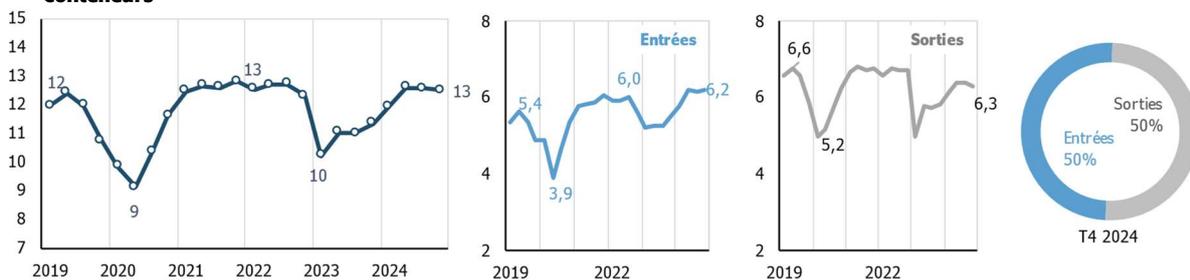
Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

Millions de tonnes, par trimestre. CVS. SDES

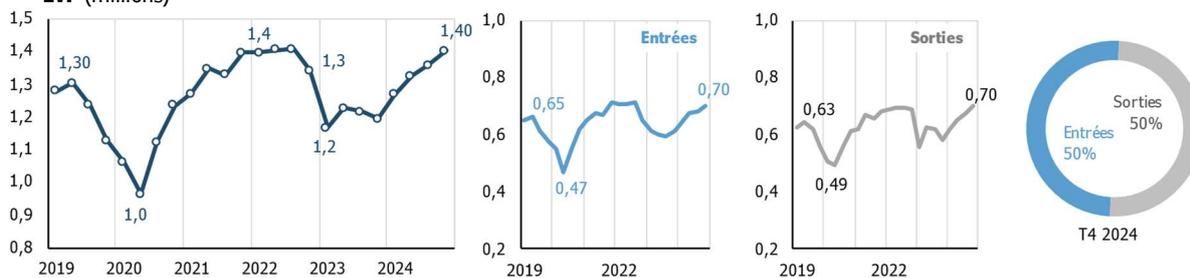
Toutes filières confondues



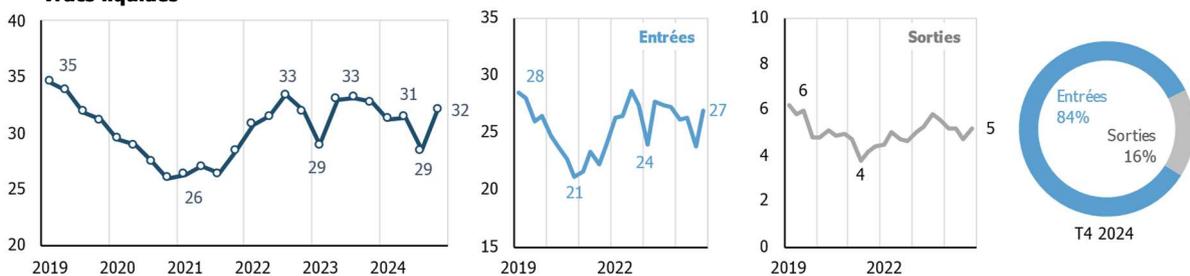
Conteneurs

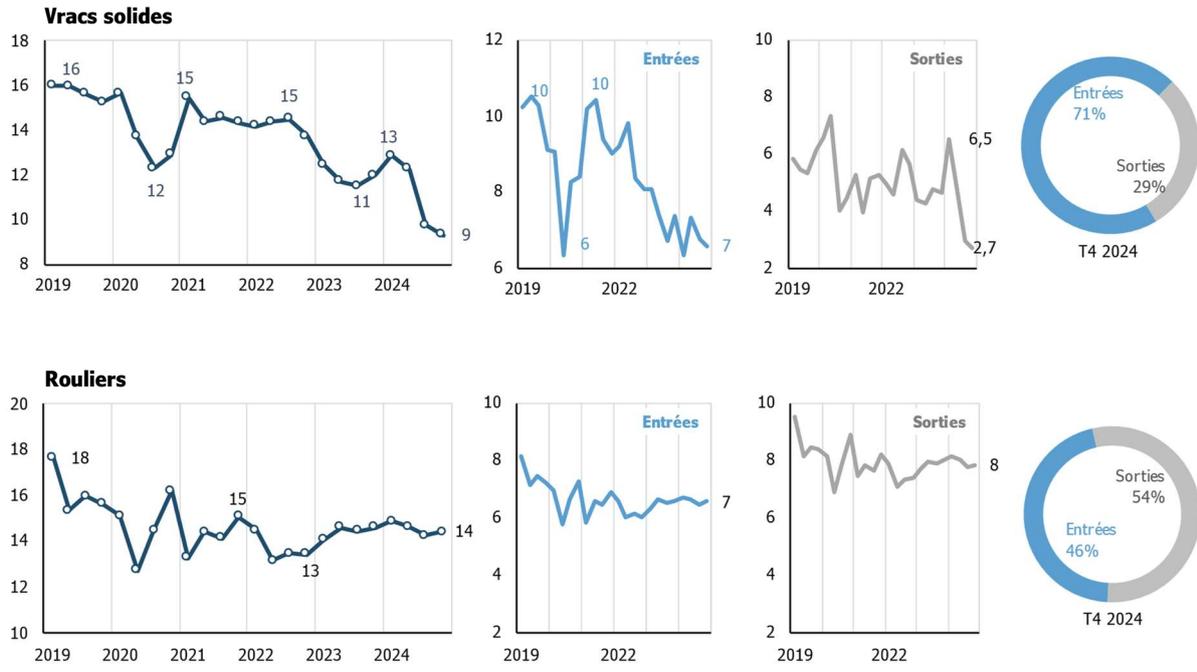


EVP (millions)

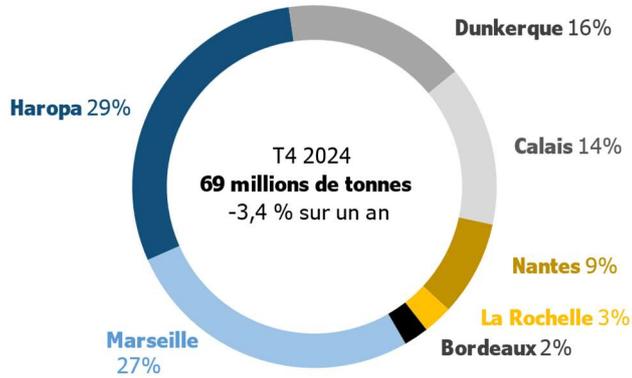


Vracs liquides





Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais
Tonnage au 4^e trimestre 2024. CVS. SDES

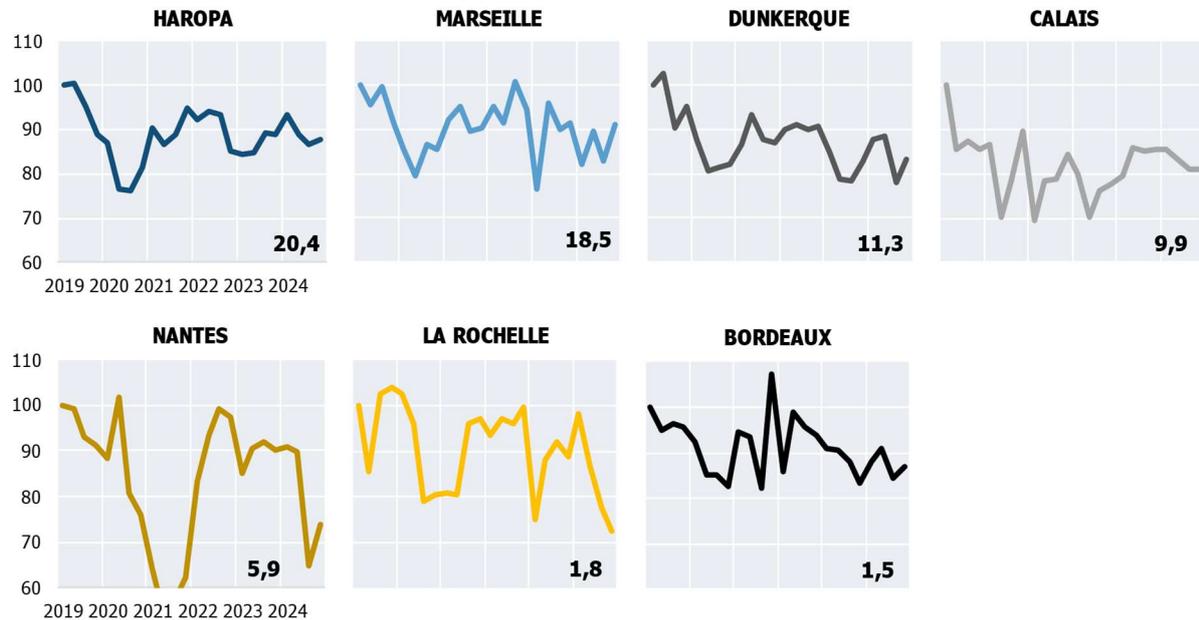


En 2024, l'activité a évolué en sens contraire pour les deux premiers ports français : le tonnage manutentionné à Marseille a progressé de 3 % quand celui d'Haropa Port s'est replié de 2 %. Le port de Nantes, 4^e grand port de France, a lui enduré une forte contraction de son activité (-11 %).

Marchandises débarquées ou embarquées, par grand port maritime

Indice base 100 = T1 2019. Données trimestrielles. CVS. SDES

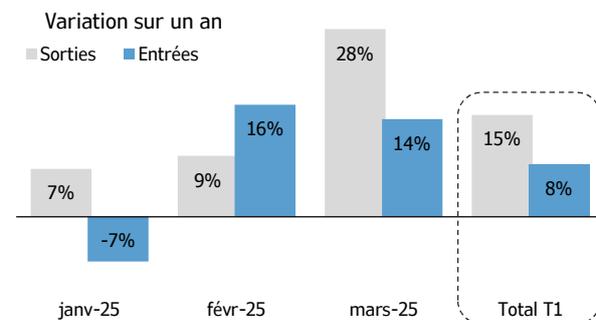
Nombres en gras : volume du T4 2024, en millions de tonnes, CVS



L'activité « conteneurs » d'Haropa Port progresse au 1^{er} trimestre 2025

Malgré les grèves perlées de ce début d'année, les données provisoires d'Haropa Port indiquent une hausse de son activité « conteneurs » en entrée : +8 % sur un an au 1^{er} trimestre, hors transbordements.

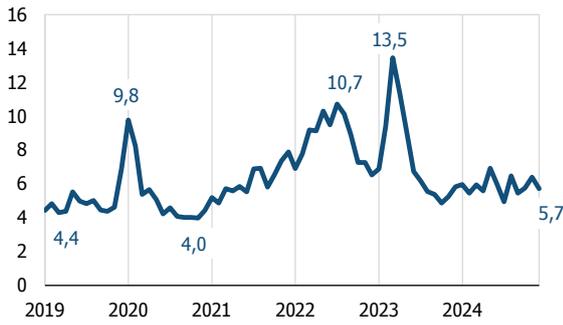
Conteneurs maritimes en entrée à Haropa Port, hors transbordements. Données provisoires. Haropa Port



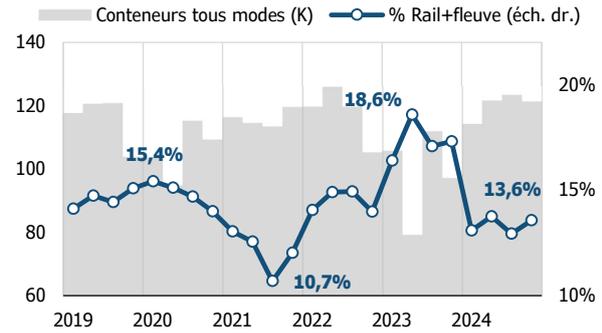
Des délais portuaires d'Haropa Port ont été stables en 2024

Suivant les données de Soget One, le délai moyen des sorties de conteneurs depuis les terminaux d'Haropa Port a été de 5,9 jours en 2024, avec un maximum de 6,9 jours en mai et un minimum de 4,9 jours en juillet. Les délais ont donc été raisonnables (en comparaison à ceux relevés en 2022 et au 1^{er} semestre 2023), bien qu'encore supérieurs aux délais pré-Covid (4,7 jours en moyenne de janvier à octobre 2019).

Délais de sortie des terminaux des navires « Import »
 Jours depuis l'arrivée des navires à Haropa. Soget



Part des conteneurs importés sortant d'Haropa par voie ferroviaire ou fluviale

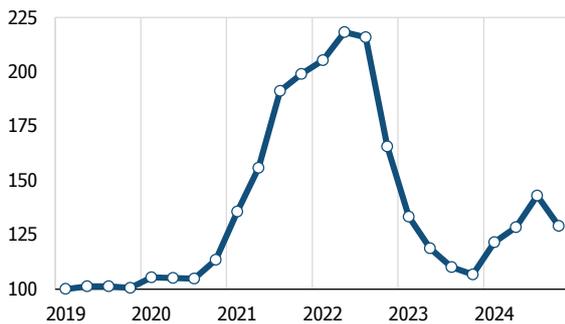


Après une hausse aux 3 premiers trimestres 2024, les prix français des transports maritimes ont légèrement reflué en fin d'année

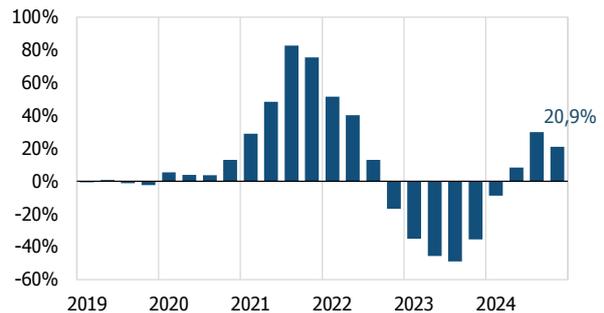
L'indice des prix français des transports maritimes, établi chaque trimestre par l'Insee par le biais d'une enquête auprès des chargeurs français, avait atteint un point bas fin 2023. Il est remonté au cours des 3 premiers trimestres 2024, avant de s'infléchir au 4^e trimestre (-9,8 % t/t). Suivant 3 trimestres de hausse et un de baisse, l'indice était fin 2024 en hausse de 20,9 % sur un an.

La baisse initiée au 4^e trimestre devrait se prolonger au 1^{er} trimestre 2025, conformément aux évolutions des taux internationaux.

Prix français du transport maritime de fret
 Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle



Fret aérien



Le fret manutentionné par les aéroports français s'est stabilisé en tendance au cours de l'année 2024. Le tonnage a augmenté de 2,8 % relativement à l'année précédente, avec toutefois un essoufflement en fin d'année. Après trois trimestres de stabilité, les prix français du fret aérien sont remontés au 4^e trimestre : +10 % t/t. En glissement annuel, leur hausse se limite toutefois à 3,2 %. Les prix restent nettement inférieurs à ce qu'ils étaient en 2021 et 2022, années marquées par des capacités en soute réduites compte tenu de vols commerciaux moins nombreux, en contexte de pandémie. Ils sont en revanche plus élevés qu'en 2019 (+26 %), suivant en cela l'élévation des charges d'exploitation, en lien avec l'augmentation générale des prix dans l'économie.

SITUATION INTERNATIONALE

Le fret aérien mondial conserve son dynamisme

Bilan 2024 et perspectives 2025

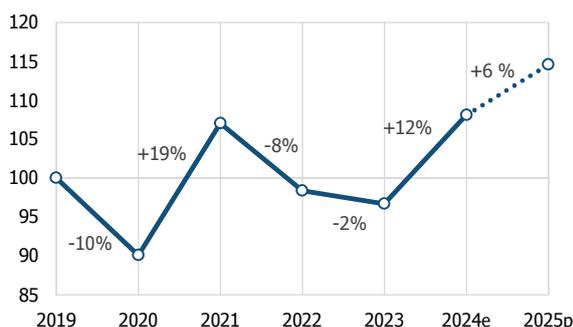
Suivant le bilan provisoire de l'Association du transport aérien international (IATA), actualisé en décembre dernier, les tonnes-kilomètres aériennes mondiales ont rebondi de 11,8 % en 2024, après deux années de baisse (-8,1 % en 2022, puis -1,7 % en 2023).

La valeur du marché mondial aurait atteint 149 milliards de dollars, un montant en hausse de 7 % sur un an mais en retrait de 28 % relativement à l'année 2022. Pour mémoire, compte tenu d'une offre d'export restreinte par la baisse des vols commerciaux en 2022, les prix du fret aérien étaient cette année-là près de deux fois supérieurs à ceux de 2024.

L'IATA table sur une nouvelle hausse du fret aérien mondial en 2025 (+6 % en volume et +5 % en valeur).

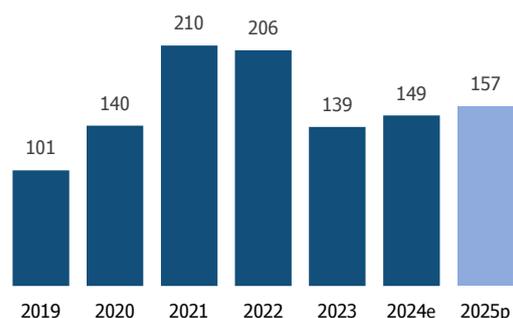
Tonnes-kilomètres aériennes mondiales

Taux de variation. IATA (Industry Statistics, déc. 2024)



Marché mondial du fret aérien

Milliards de dollars. IATA (Industry Statistics, déc. 2024)



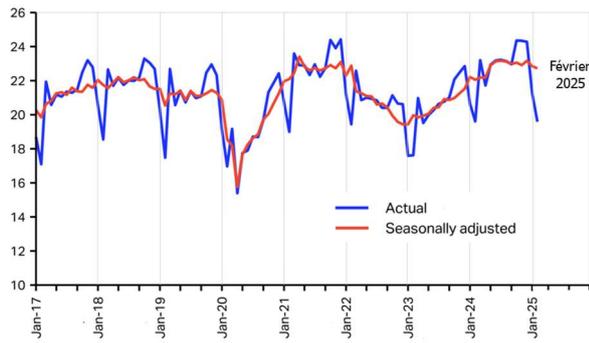
Conjoncture de février 2025

Après un mouvement de reprise en 2023 et au 1^{er} semestre 2024, le fret aérien mondial s'est stabilisé en tendance au 2^e semestre 2024. Par acquis de croissance, le début d'année 2025 s'affiche ainsi en progression sur un an. Une fois l'effet des jours ouvrés corrigés, le mois de février 2025 ressort en hausse de 3 % sur un an.

En février, les capacités de chargement ont augmenté de 3,3 % sur un an (avec correction des jours ouvrés). Le taux d'utilisation des capacités disponibles est relativement stable, à 45 %. Porté par le dynamique du fret Europe-Asie, les compagnies européennes affichent les meilleurs taux de chargement (58,1 %).

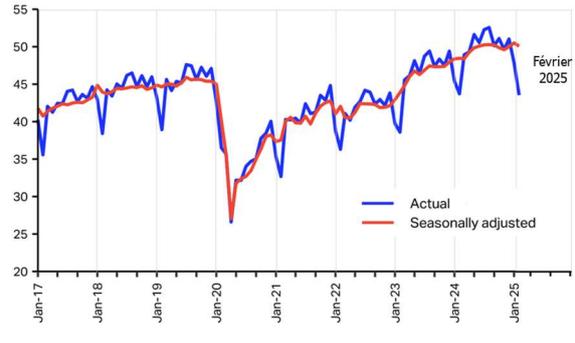
Activité mensuelle de fret aérien mondial

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA



Capacité de chargement mensuelle

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA

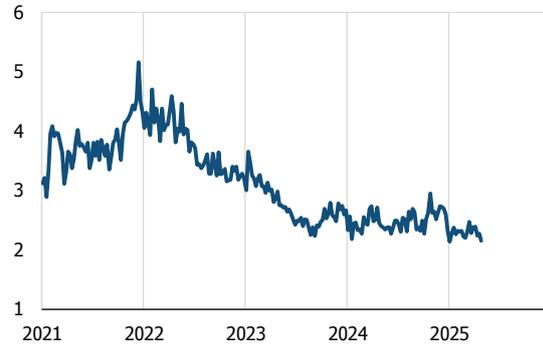


Suivant le Freightos Air Index, le prix moyen mondial du fret aérien pour les colis compris entre 100 kilogrammes et 3 tonnes est tombé à seulement 2,15 dollars fin avril.

En janvier et février 2025, les prix s'affichent en baisse de 7 % sur un an, signe d'une offre de capacités excédentaire relativement à la demande.

Freightos Air Index

Prix pour un chargement de 100 à 3 000 kg. \$/kg. Freightos



SITUATION FRANÇAISE

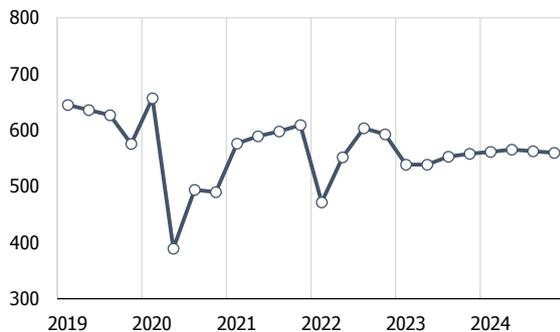
L'activité des aéroports français est stable en tendance

Suivant les données de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), le fret aérien et de poste des aéroports français a augmenté de 2,8 % en 2024, après deux années de baisse (-6,4 % en 2022, puis -1,4 % en 2023). Le tonnage d'avant pandémie, soit de 2019, n'est pas encore rattrapé (-9,4 %). À l'intérieur de l'année 2024, soit d'un trimestre sur l'autre, l'activité a été plutôt stable (la hausse sur l'ensemble de l'année s'expliquant donc par un acquis de croissance).

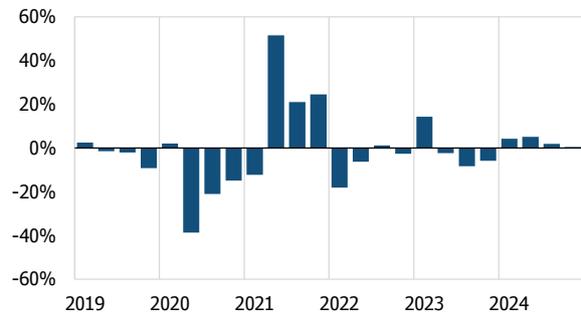
Trafic de fret et poste des aéroports de Paris et des 23 principaux aéroports de province

CVS. SDES, DGAC

Milliers de tonnes



Variation annuelle



Les prix français du fret aérien se sont modérément repris fin 2024

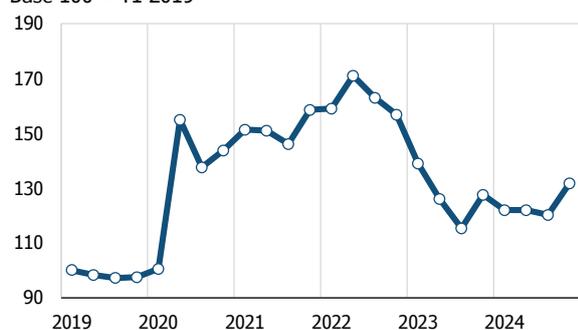
Après 3 trimestres de stabilité, les prix français du fret aérien, relevés par l'Insee auprès des chargeurs français, ont augmenté de 10 % au 4^e trimestre 2024 relativement au trimestre précédent. En glissement annuel, la hausse atteint 3,2 %.

Les prix demeurent nettement inférieurs à ceux des années 2021 et 2022, lorsque l'offre d'emport en soute était d'autant plus réduite que les vols de passagers étaient moins nombreux du fait de la pandémie. Ces prix sont en revanche plus élevés qu'en 2019 (+26 % en 2024 relativement à l'année 2019), compte tenu notamment de l'élévation des coûts d'exploitation des compagnies comme des aéroports.

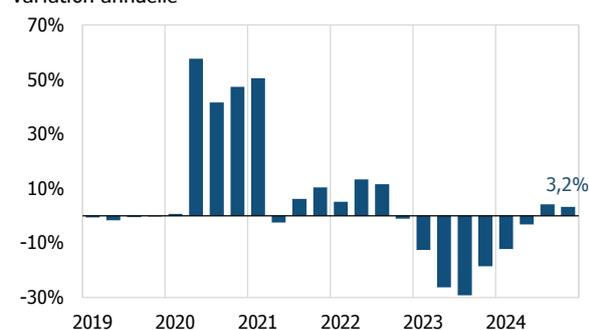
Indice trimestriel des prix français des transports aériens de fret

CVS-CJO. SDES

Base 100 = T1 2019



Variation annuelle

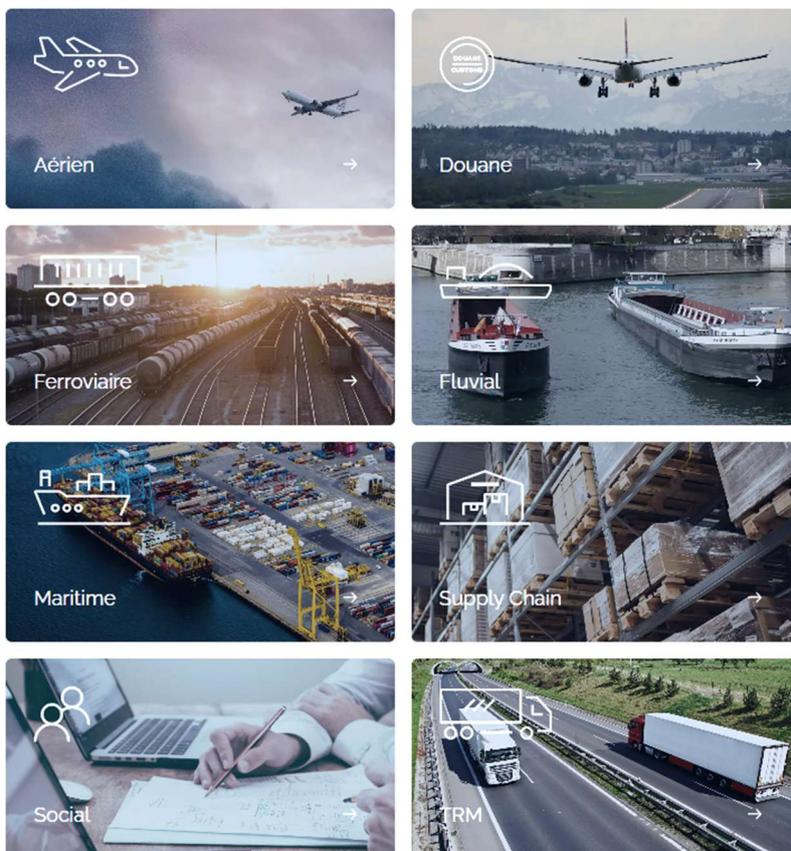




UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

Transporteurs, logisticiens et commissionnaires de transport... nos adhérents interviennent dans l'ensemble de l'organisation des flux de marchandises et, avec TLF Overseas, dans l'organisation du transport international. En mettant en mouvement l'ensemble de la chaîne Transport et Logistique au service de la marchandise, nos adhérents font le lien entre le donneur d'ordre (chargeur, industriel) et le consommateur final.

e-tlf.com



Contacts

Julie Rambaud • Relations presse • julie@myprettyagency.com • 06 26 36 90 46
Christophe Marques • Délégué aux affaires économiques • cmarques@e-tlf.com • 06 62 43 78 36
Olivier Poncelet • Délégué général • oponcelet@e-tlf.com