

Baromètre des Transports de fret & de la Logistique

N° 2 • Octobre 2023

Dans cette édition, vous trouverez, entre autres :

- Le **climat des affaires du TRM** en octobre 2023
- L'évolution des **volumes d'activités des transports** du 2^e trimestre 2023
- L'évolution des **chiffres d'affaires sectoriels** jusqu'en juillet 2023

Sommaire

EN BREF	2
ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	4
• Conjoncture internationale	5
• Conjoncture française	7
TRANSPORTS INTÉRIEURS ET LOGISTIQUE	9
• TRM	10
• Fret ferroviaire	15
• Fret fluvial	17
• Activité des entrepôts	19
TRANSPORTS « OVERSEAS »	22
• Fret maritime	23
• Fret aérien	30

Lexique

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

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

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 (juillet 2023 pour la présente édition) jusqu'à l'avant-dernier trimestre (2^e trimestre 2023).

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

En bref

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Conjoncture internationale

L'activité mondiale aura finalement mieux résisté que prévu au 1^{er} semestre 2023, avec toutefois une croissance encore inférieure au rythme pré-pandémique. En cette seconde moitié de l'année, l'inflation, qui ne ralentit que lentement, et la hausse historiquement forte des coûts de financement affectent plus nettement la demande internationale. Suivant les prévisions du FMI, l'économie mondiale ne progresserait ainsi que de 3 % en 2023. La tendance se maintiendrait l'an prochain (+2,9 %).

Conjoncture française

La récession redoutée pour l'économie française n'a finalement pas eu lieu. L'Allemagne n'a pas eu cette chance. Pour autant, le climat des affaires français s'est étioilé et annonce une activité atone au 2^d semestre. La consommation française semble néanmoins avoir atteint un point bas cet été. Sa reprise progressive est attendue. A l'inverse, l'investissement national pourrait reculer du fait de l'augmentation des coûts de financement. Pour l'heure, l'emploi résiste encore. Suivant les prévisions de la Banque de France, le PIB progresserait de 0,9 % en 2023, comme en 2024. L'inflation tomberait à moins de 3 % l'an prochain. Le chômage ne remonterait que légèrement, à 7,5 % de la population active (+0,3 point).

TRANSPORTS INTÉRIEURS & LOGISTIQUE

Fret routier

Comme l'a laissé présager le climat des affaires du TRM tout au long de l'année, les volumes du secteur s'affichent en contraction. Avec 39,9 milliards de tonnes-kilomètres au 2^e trimestre, l'activité du pavillon français recule de 4,7 % sur un an et de 6,4 % relativement au trimestre précédent. Les entreprises du TRM ont en réaction réduit la voilure des recrutements, conduisant le secteur à perdre 4 300 salariés au 2^e trimestre (-1 % t/t). Les défaillances d'entreprise ont augmenté de 20 % sur un an. La situation ne devrait pas s'améliorer en cette fin d'année.

Fret ferroviaire

Les transports de marchandises par voies ferrées ont été durement pénalisés par les grèves contre la réforme des retraites du 1^{er} trimestre. Pour préserver autant que faire se peut les trains de passagers, le segment du fret a subi de nombreuses annulations et retards. Bien qu'il ait rebondi de 11 % au 2^e trimestre relativement au trimestre précédent, le fret ferroviaire n'en demeure pas moins inférieur de 18 % à ce qu'il était l'an passé. L'éboulement qui a eu lieu en Maurienne le 27 août dernier pèsera sur la reprise des 3^e et 4^e trimestres.

Fret fluvial

Le fret fluvial recule en tendance depuis un an et demi. Le secteur a déjà perdu le quart de ses volumes pré-pandémiques. Au 1^{er} semestre, la baisse d'activité atteint 14 % sur un an. Les prix du 1^{er} semestre 2023 sont demeurés plutôt stables, après avoir sensiblement augmenté l'an dernier.

Stockage & Entreposage

Après 3 années de croissance soutenue, de 2020 à 2022, l'activité logistique a cessé sa progression en 2023. Au 2^e trimestre, l'activité s'affiche en recul sur 3 trimestres consécutifs. Sur un an, l'érosion demeure néanmoins contenue (-1,7 %). Les prix du secteur (+5,8 % sur un an) continuent de porter le chiffre d'affaires (+5,1 %). Côté immobilier, la demande placée d'entrepôts décroche de 24 % sur les 9 premiers mois de l'année, relativement à la même période de l'année précédente. Au 1^{er} semestre, les investissements chutent de 74 %.

Fret maritime

L'atonie de la demande mondiale couplée aux surcapacités des compagnies maritimes entretient des taux de fret relativement bas. Ceux de la liaison Asie – Europe du Nord sont tombés à moins de 1 000 dollars. Pour réguler ces taux, les annulations d'escale se sont multipliées de mi-septembre à mi-octobre (15 % d'annulations), avant de se raréfier (6 % de mi-octobre à mi-novembre). La fiabilité des transports maritimes, qui s'était nettement redressée en 2022, a cessé de s'améliorer cet été. Cette fiabilité, mesurée par la part des délais tenus et du nombre moyen de jours de retard, est aujourd'hui proche des niveaux d'avant crise sanitaire.

Au 2^e trimestre, l'activité des ports maritimes français a rebondi, après un 1^{er} trimestre durement affecté par les grèves contre la réforme des retraites. Ce rebond s'explique surtout par la reprise des importations d'hydrocarbures et du commerce de véhicules. L'activité conteneurisée a quant à elle été faible, avec une relative stabilité des EVP au 2^e trimestre relativement au 1^{er} (-0,7 %) et une baisse de 12,7 % sur un an. Les délais portuaires, considérablement allongés lors des grèves du 1^{er} trimestre, se sont rapidement normalisés.

Fret aérien

Après une année 2022 en net recul, le fret aérien mondial se rattrape lentement. En août, ses volumes ont augmenté sur un an, après 19 mois consécutifs d'évolutions négatives. Le marché européen a, pour sa part, vu ses volumes stagner en août 2019 relativement à août 2022. Les capacités d'emport augmentent encore, en ligne avec le dynamisme du trafic aérien de passagers. Cette divergence offre / demande a fait retomber les prix.

Le fret des aéroports français est stable sur 3 trimestres. En variation annuelle, la croissance s'avère néanmoins positive (+10 %) du fait d'un 1^{er} semestre 2022 particulièrement mauvais, suivi d'un rattrapage les 6 mois suivants. Au 2^e trimestre 2023, les prix du fret aérien français ont reflué de 26 % sur un an.

CHIFFRES CLÉS : Activité du 2^e trimestre 2023

		Volume T2 2023, CVS-CJO	Variation trimestrielle	Variation annuelle
	Fret routier	39,9 milliards de T-km	-6,4 %	-4,7 %
	<i>Compte d'autrui</i>	<i>35,0</i> milliards de T-Km	<i>-5,9 %</i>	<i>-3,6 %</i>
	<i>Compte propre</i>	<i>4,9</i> milliards de T-Km	<i>-9,7 %</i>	<i>-12,1 %</i>
	Fret ferroviaire	7,5 milliards de T-km	+11,5 % rebond post-grèves	-18,5 %
	Fret fluvial	1,4 milliard de T-km *	Valeur CVS non disponibles	-13,6 %
	Stockage & entreposage	Activité mesurée en indice	-1,3 %	-1,7 %
	Fret portuaire	71,3 millions de tonnes	+5,6 % rebond post-grèves	-2,0 %
	<i>Conteneurs EVP</i>	<i>1,21</i> million EVP	<i>-0,7 %</i>	<i>-12,7 %</i>
	Fret aérien	600 000 T-km	+0,5 %	+10,0 %

*Le volume d'activité du fret fluvial est en valeur brute (non corrigée des variations saisonnières)

CVS-CJO : valeur corrigée des variations saisonnières et des jours ouvrés

Source : **SDES**, ministère en charge des Transports

Environnement économique

Conjoncture internationale



L'activité mondiale aura finalement mieux résisté que prévu au 1^{er} semestre, avec toutefois une croissance encore inférieure au rythme pré-pandémique. L'inflation, qui ne ralentit que lentement, et la hausse historiquement notable des coûts de financement affectent à présent plus nettement la demande. Suivant les prévisions du FMI, l'économie mondiale ne progresserait que de 3 % en 2023. La tendance se maintiendrait l'an prochain (+2,9 %).

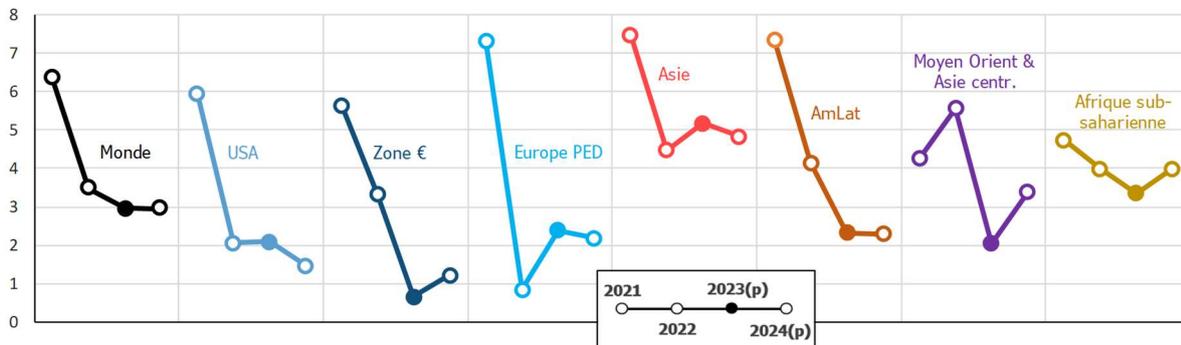
L'économie mondiale n'accélérerait pas en 2024

Après un début d'année 2023 plus soutenu qu'escompté, la croissance mondiale décélère plus nettement au 2^d semestre. Les effets porteurs du reflux des prix de l'énergie et du rebond chinois se sont estompés. La hausse des coûts de financement freine à présent la consommation et les investissements. La confiance des entreprises, comme celle des ménages, s'est érodée sous le poids d'une inflation encore prégnante. Si l'inflation globale diminue, l'inflation sous-jacente résiste encore. A ce contexte s'ajoute la **résurgence du conflit israélo-palestinien** qui menace de déstabiliser le Moyen-Orient et de perturber plus encore les marchés énergétiques.

La croissance du PIB mondial reste ainsi modeste, avec une prévision du FMI de **+3 % cette année** et de **+2,9 % l'an prochain**. Aux **États-Unis**, la croissance serait stable (+2,1 % en 2023 et en 2024). En zone euro, elle fléchirait à seulement 0,7 % en 2023, en prise notamment avec la récession allemande. Elle se redresserait légèrement l'an prochain (+1,2 %). La **Chine**, toujours sous la menace d'une aggravation de sa crise immobilière, conserverait un rythme bien en deçà de son potentiel (+5 % cette année et +4,2 % en 2024).

Croissance économique dans le monde

Taux de variation annuelle du PIB. 2021, 2022 et prévisions 2023. FMI, octobre 2023

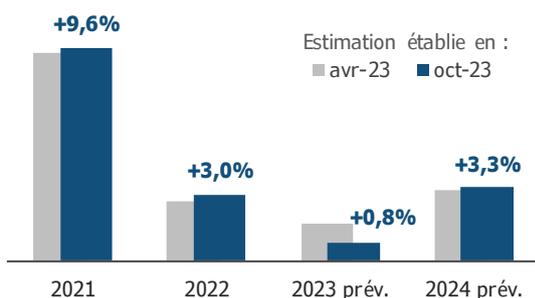


Les échanges internationaux progressent peu

Le commerce international sous performe relativement aux attentes formulées il y a 6 mois. Entre avril et octobre, l'Organisation mondiale du commerce a ainsi abaissé sa prévision de croissance des volumes échangés en 2023, de +1,7 % à seulement +0,8 %. L'organisation blâme l'augmentation des taux d'intérêt et l'inflation persistante, particulièrement en Europe et aux Etats-Unis.

Croissance du commerce international

Taux de croissance des échanges en volume. OMC

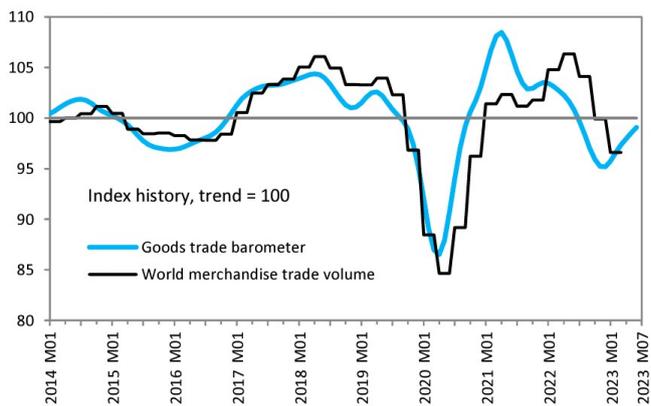


Les marchandises dont les échanges ralentissent significativement sont le fer et l'acier, les équipements de bureau et de télécommunication, les textiles et les vêtements. Inversement, les ventes de véhicules restent dynamiques.

L'organisation confirme sa prévision pour 2024, avec un rebond des échanges de +3,3 % (+0,1 point relativement à l'anticipation d'avril). Elle s'attend notamment à un rattrapage des machines et des biens de consommation.

Baromètre des échanges de marchandises

Base 100 = tendance récente. Juin 2023. OMC



Conjoncture française



La récession redoutée pour l'économie française n'a finalement pas eu lieu. L'Allemagne n'a pas eu cette chance. Pour autant, le climat des affaires français s'est étioilé et annonce une activité atone au 2^d semestre. La consommation française semble néanmoins avoir atteint un point bas cet été et sa reprise progressive est attendue. A l'inverse, l'investissement national pourrait reculer du fait de la hausse des coûts de financement. Pour l'heure, l'emploi résiste. Suivant les prévisions de la Banque de France, le PIB progresserait de 0,9 % en 2023 comme en 2024. L'inflation tomberait à moins de 3 % l'an prochain.

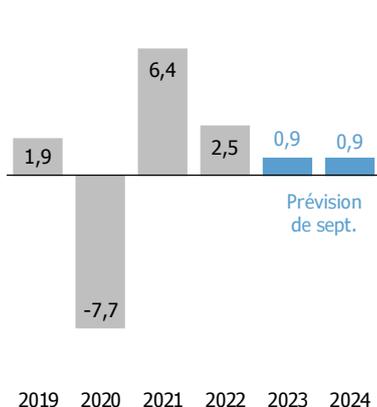
Une conjoncture morose en cette fin d'année

[Comptes nationaux du 2^e trimestre 2023](#)

Le 2^e trimestre a positivement surpris, avec un rebond du PIB français de 0,5 % relativement au trimestre précédent. Profitant de la hausse des prix et d'une amélioration des taux de marge, les entreprises ont maintenu leurs investissements (+0,5 % t/t). Les exportations et les stocks ont également été porteurs (respectivement +2,7 % et +0,4 %). La situation des ménages est moins favorable : leur consommation subit l'inflation (-0,5 %) et leurs investissements décrochent avec l'élévation des taux d'emprunt (-2,3 %). Leurs achats de biens semblent néanmoins avoir atteint un point bas cet été ; un léger regain est anticipé au 2^d semestre.

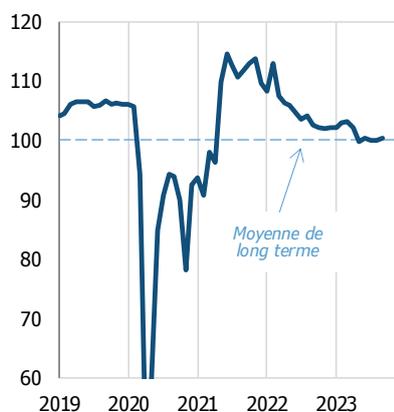
Croissance économique

Taux de variation annuelle du PIB
Insee, Banque de France



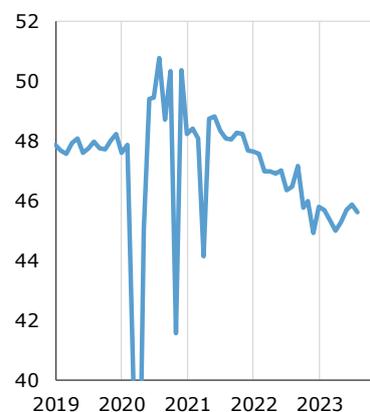
Climat des affaires

Indice synthétique
Insee, septembre 2023



Consommation mensuelle des ménages en biens

Md€ constant. CVS-CJO. Insee, août 2023



Inflation

L'inflation ne ralentit que lentement. Depuis son pic de février, à 6,3 %, elle est descendue à 4,3 % en juillet. Elle est momentanément remontée en août-septembre, à 4,9 %, suivant la hausse des prix régulés de l'électricité, une reprise des prix à la pompe et la fin des soldes. Alors que l'inflation était auparavant plus faible en France qu'ailleurs en Europe, c'est désormais chez nous qu'elle résiste le plus ; et où le risque d'une boucle prix-salaires est le plus prononcé. En moyenne annuelle, l'inflation française s'établirait à 5 % en 2023. **Marché de l'emploi**

Le marché du travail était encore porteur au 2^e trimestre, avec 260 000 emplois salariés privés de plus relativement à l'année précédente. Le rythme ralentit néanmoins et l'indice du climat de l'emploi annonce une stabilité en fin d'année. Le taux de chômage français demeure particulièrement bas (7,2 %). Les difficultés de recrutement persistent dans tous les secteurs.

Climat des affaires en septembre 2023

Le climat des affaires est retombé sur sa moyenne de long terme, signe d'une fin d'année stable. L'activité du BTP est encore plutôt favorable, bien que son indicateur synthétique soit désormais orienté à la baisse. La hausse des taux immobiliers ayant miné les commandes résidentielles, la situation des bâtisseurs devrait se dégrader au cours des prochains mois. Les travaux publics, avec notamment les projets du Grand Paris et des Jeux olympiques, resteraient toutefois un soutien à l'activité.

Perspectives 2024

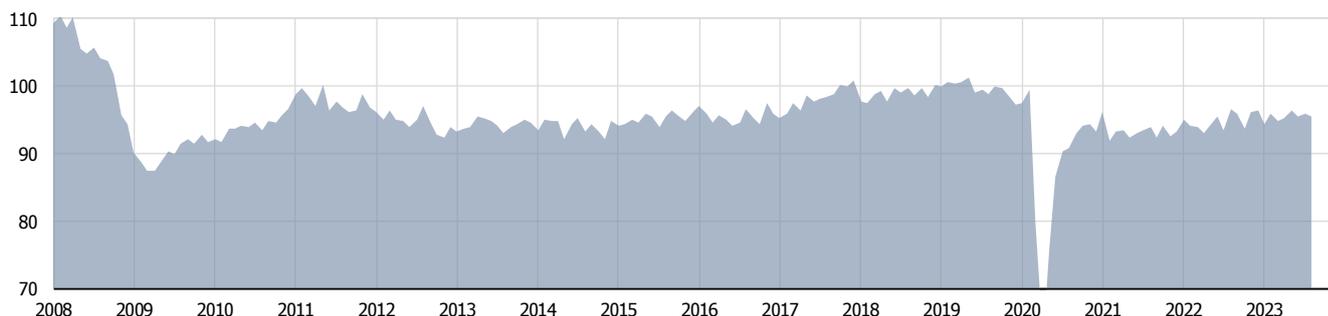
La Banque de France a réhaussé sa prévision de croissance pour 2023, la passant de +0,6 % (établie en juin) à +0,9 % (établie en septembre). En contrepartie, elle a toutefois allégé ses attentes pour 2024 et 2025 (0,9 et 1,3 %). L'inflation ralentirait à moins de 3 % en 2024. La France sortirait ainsi de 2 années de turbulences inflationnistes sans connaître de récession, contrairement à l'Allemagne. Le degré d'incertitude demeure néanmoins élevé et ces prévisions restent sensibles aux variations des prix de l'énergie. La guerre entre Israël et le Hamas accentue considérablement les incertitudes.

La reprise industrielle se fait encore désirer

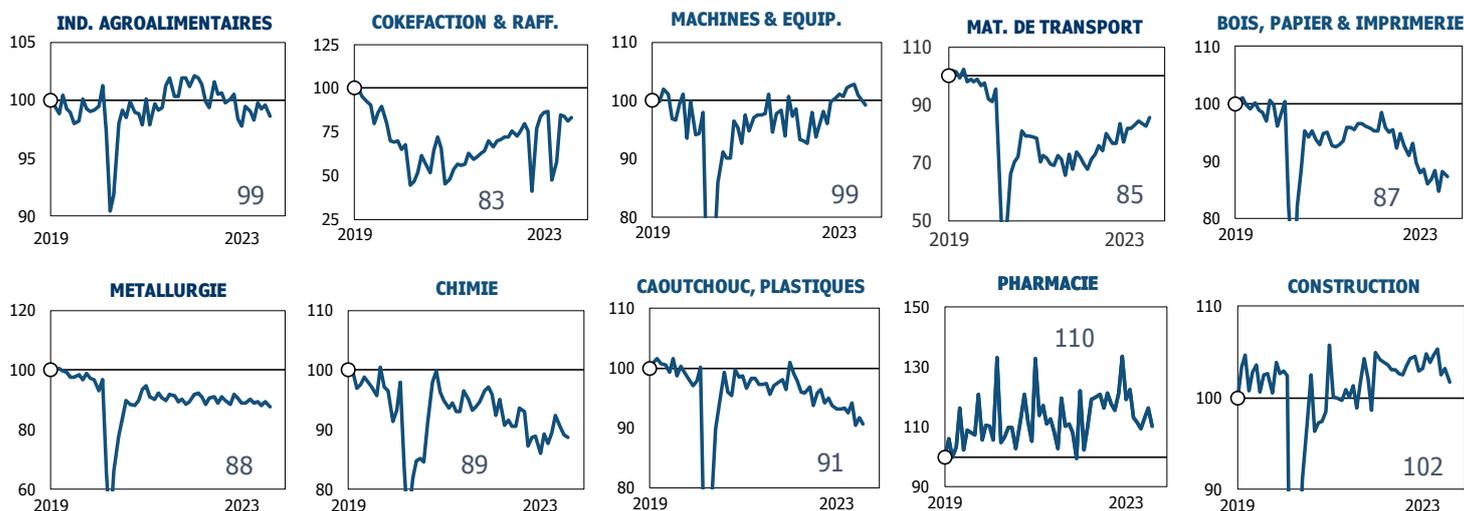
Voilà plusieurs mois que les médias couvrent abondamment le thème de la réindustrialisation française. Dans les chiffres de production, l'effet ne transparaît toutefois pas encore. Notre industrie nationale ne rattrape que trop lentement le choc de la pandémie. Sur les 8 premiers mois de l'année, la production manufacturière n'a augmenté que +1,0 % sur un an (-4,6 % relativement à 2019). Sans accélération, le niveau de production pré-pandémique pourrait n'être toujours pas rattrapé en 2025.

Production de l'industrie manufacturière française

De janvier 2008 à août 2023. Indice base 100 = janvier 2019. CVS-CJO. Insee

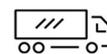


Les visuels suivants présentent l'évolution de la production industrielle par secteur, de janvier 2019 (base 100) à juillet 2023. Les échelles diffèrent d'un secteur à l'autre. Les secteurs des matériels de transport, des machines et équipements, de la pharmacie et de la construction se démarquent par une croissance soutenue. À l'inverse, ceux du bois, papier et imprimerie, de la métallurgie, de la chimie et du caoutchouc-plastiques ne se récupèrent toujours pas.



Transports intérieurs & logistique

Transports routiers



Comme l'a laissé présager le climat des affaires du TRM tout au long de l'année, les volumes du secteur s'affichent en contraction. Avec 39,9 milliards de tonnes-kilomètres au 2^e trimestre, l'activité du pavillon français recule de 4,7 % sur un an et de 6,4 % relativement au trimestre précédent. Les entreprises du TRM ont ainsi réduit la voilure des recrutements, conduisant le secteur à perdre 4 300 salariés au 2^e trimestre (- 1 % t/t). Les défaillances d'entreprises ont augmenté de 20 % sur un an. La situation ne s'améliorerait pas en cette fin d'année.

Le climat des affaires s'avère plus dégradé dans le TRM que dans le reste de l'économie ¹

Le climat des affaires des transports routiers de marchandises s'étiolé depuis le début de l'année. Son indicateur synthétique évolue sous sa moyenne de longue période depuis décembre dernier. Durant l'été, il est tombé à des niveaux comparables à ceux de 2012-2013, qui ne furent pas de bonnes années pour le secteur.

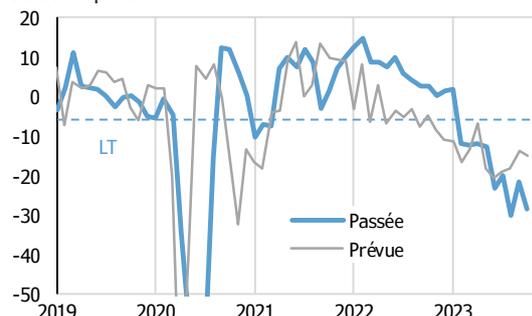
Climat des affaires du TRM

Indice synthétique. Base 100 = moyenne de long terme



Tendance d'activité passée et prévue

Solde d'opinion

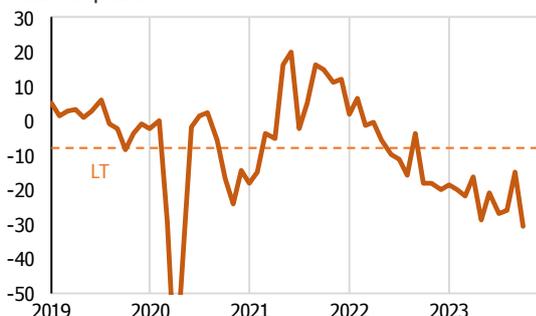


La situation ne devrait pas s'améliorer en cette fin d'année : le solde d'opinion sur la demande à venir est encore particulièrement bas.

Près de la moitié des dirigeants déplorent un manque de demande (46 % en octobre). C'est là une proportion en nette augmentation (+26 points en un an). Le manque de capacité est de moins en moins un frein majeur à l'activité. C'était néanmoins encore le cas pour 43 % des dirigeants, ce qui s'explique par des difficultés de recrutement encore prégnantes.

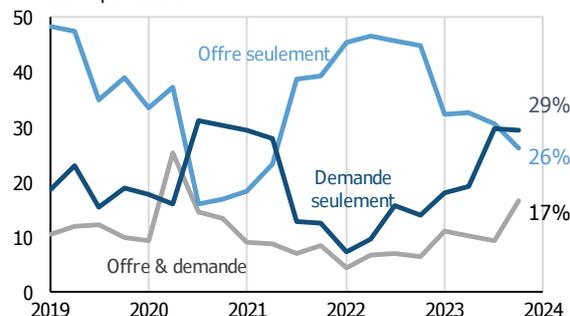
Tendance prévue de la demande

Solde d'opinion



Facteurs limitant l'activité

% des répondants



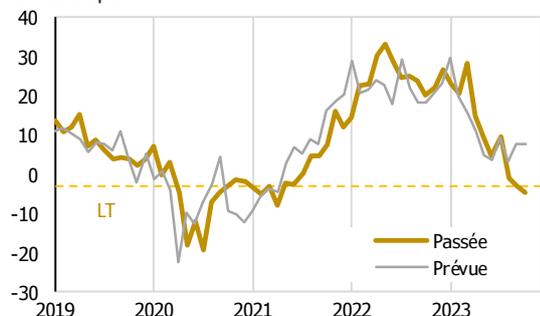
¹ Les données de cette sous-section proviennent des enquêtes mensuelles de conjoncture conduites par l'Insee auprès des dirigeants d'entreprises de transport de marchandises. L'édition ici présentée est celle d'octobre 2023.

Le solde d'opinion sur les prix passés est retombé sur sa moyenne de longue période, après s'être maintenu en 2022 et début 2023 à des niveaux singulièrement élevés. Suivant l'augmentation des prix du gazole depuis juillet, les anticipations de maintien des prix se sont toutefois maintenues en septembre.

La situation des trésoreries s'est nettement dégradée. Ainsi fragilisé, le secteur devrait subir encore de nombreuses défaillances d'entreprise d'ici la fin de l'année.

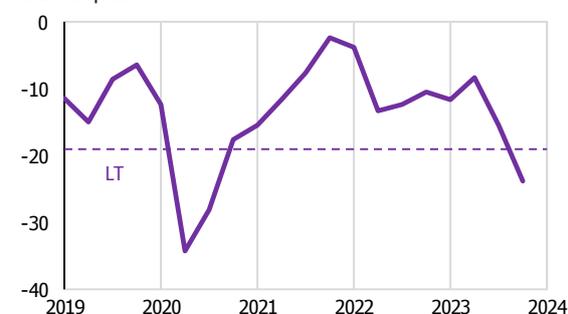
Tendance des prix de vente

Solde d'opinion



Situation de la trésorerie

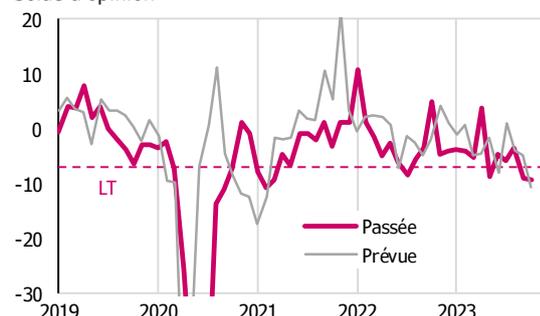
Solde d'opinion



Les difficultés de recrutement s'allègent en tendance, bien qu'encore prononcées. En octobre, 50 % des dirigeants du TRM ressentent encore des difficultés à recruter. Cette part était de 46 % pour le personnel roulant (en baisse depuis 2 ans) ; et de 26 % pour le personnel sédentaire (en baisse relativement à cet été). La tendance prévue des effectifs est passée sous sa moyenne de long terme. Les effectifs du secteur ne devraient ainsi pas augmenter au 4^e trimestre.

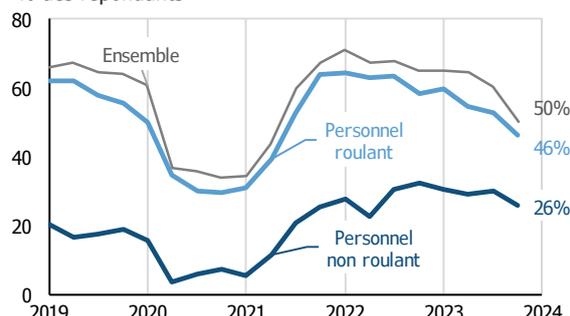
Tendance des effectifs

Solde d'opinion



Difficulté de recrutement

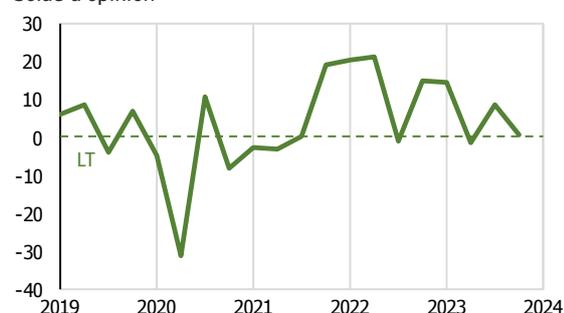
% des répondants



Dans un contexte de demande atone, de taux d'intérêt élevés et de forte incertitude, la tendance prévue des investissements retombe sur sa moyenne de longue période.

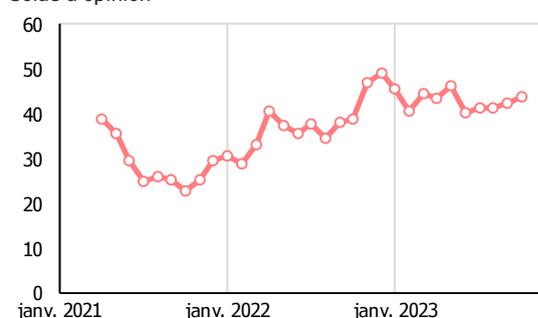
Tendance prévue des investissements

Solde d'opinion



Incertitude économique ressentie

Solde d'opinion



L'activité du TRM s'est sensiblement repliée

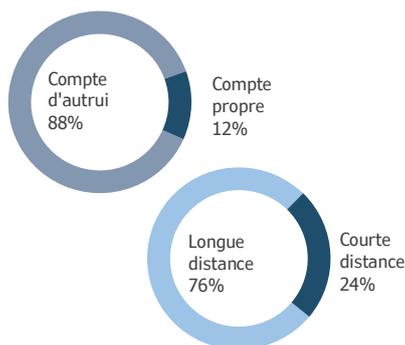
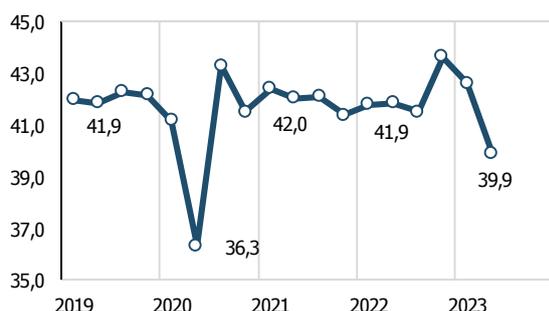
Après un pic fin 2022, l'activité du pavillon français s'est sensiblement repliée au 1^{er} semestre 2023. Au 2^e trimestre, avec seulement 39,9 milliards de tonnes-kilomètres, le recul atteint -6,4 % relativement au trimestre précédent (t/t) et -4,7 % sur un an (a/a). Ce volume s'avère également inférieur au niveau d'avant-crise sanitaire (-4,7 % relativement au 2^e trimestre 2019). Pour le SDES, le décrochage des produits agroalimentaires et des matériaux de construction est en cause.

Les transports en compte propre (-9,7 % t/t et -12,1 % a/a) s'avèrent plus impactés que ceux pour compte d'autrui (-5,9 % t/t et -3,6 % a/a). Les spécialistes du transport routier ont représenté 87,8 % des tonnes-kilomètres assurées par des camions français au 2^e trimestre (+0,4 points t/t).

La diminution de l'activité concerne aussi bien les transports nationaux (-6,5 % t/t) que la partie intérieure des transports internationaux (respectivement -6,5 % et -3,2 %) ; et aussi bien les transports longue distance (+150 km) que ceux de courte distance (respectivement -7,4 % et -3,2 % t/t).

Activité du TRM français

Milliards de tonnes-kilomètres. CVS. SDES



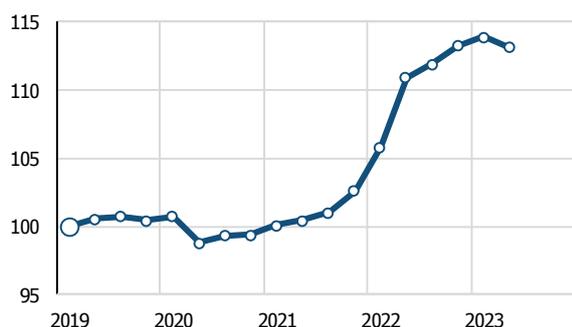
Les prix du TRM n'ont pas progressé cet été

Au 2^e trimestre, l'indice Insee des prix des transports routiers de marchandises recule légèrement relativement au trimestre précédent ; avec une variation de seulement -0,7 % t/t. Il s'agit de la première diminution depuis le premier confinement sanitaire, au 2^e trimestre 2020.

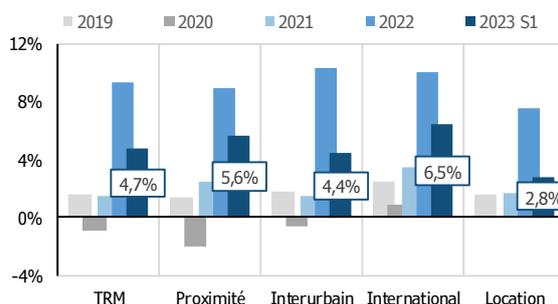
Sur un an, la hausse des prix est de 2 %. Comparée à l'inflation nationale (+5,2 %), cette évolution annuelle peut paraître modeste. Elle s'explique par le fait que, étant étroitement corrélés aux prix des carburants, les prix du TRM avaient été parmi les premiers à fortement augmenter, dès le 1^{er} trimestre 2022. Le rythme a ensuite ralenti alors que l'inflation nationale gagnait pour sa part en intensité. Sur 2 ans, la croissance des prix du TRM (+12,6 %) s'avère ainsi en ligne avec l'inflation nationale (+10,8 %).

Evolution des prix du TRM

Indice base 100 = T1 2019. Insee, SDES

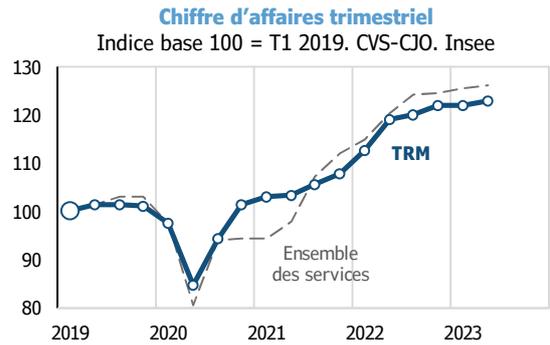


Variation annuelle



Le chiffre d'affaires sectoriel se stabilise

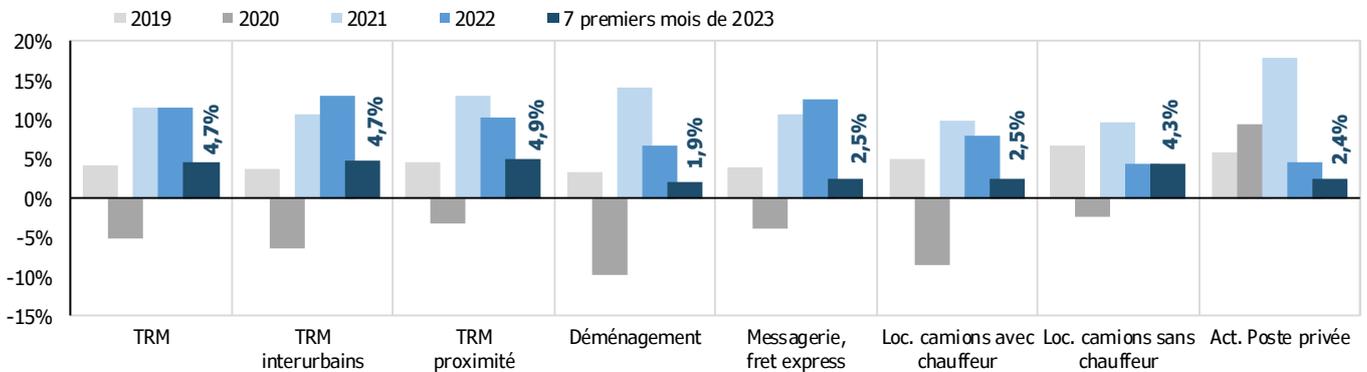
Suivant les indices Insee dérivés des déclarations de TVA, le chiffre d'affaires sectoriel poursuit une progression modérée mais relativement continue depuis 4 trimestres. Au 2^e trimestre 2023, il progresse de 0,7 % relativement au trimestre précédent. Sur un an, la hausse est de 3,1 %.



Le graphique qui suit présente l'évolution du chiffre d'affaires, en moyenne annuelle, pour les différents secteurs du transport routier de marchandises, de 2019 à 2023. Pour 2023, il s'agit de la variation annuelle du chiffre d'affaires de janvier à juillet.

Evolutions annuelles du chiffre d'affaires

Variation annuelle. Insee



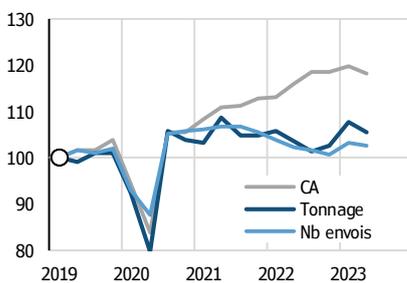
Activité de la messagerie

L'enquête du SDES auprès des opérateurs de la messagerie sera interrompue fin 2023. Nous présentons ici ses résultats sous forme de graphiques non commentés.

Messagerie traditionnelle

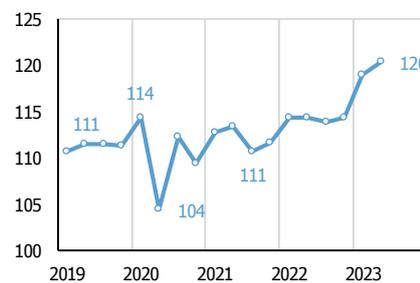
Messagerie traditionnelle nationale

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



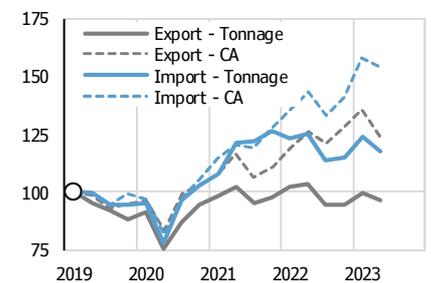
Poids moyen des envois en messagerie traditionnelle nationale

Kg/envoi. Données brutes. SDES



Messagerie traditionnelle européenne

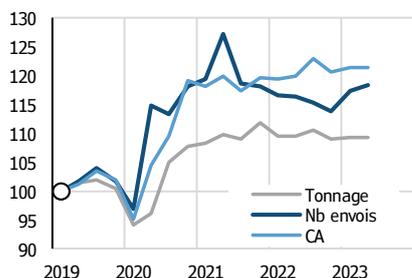
Indices base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Messagerie express

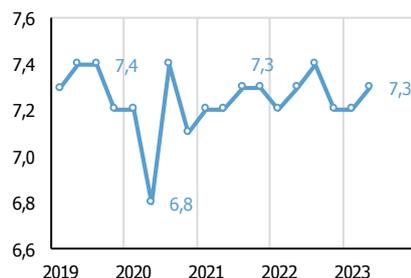
Messagerie express nationale

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



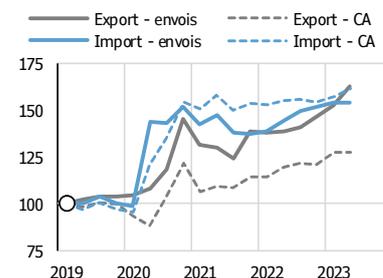
Poids moyen des envois en messagerie express nationale

Kg/envoi. Données brutes. SDES



Messagerie express européenne

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



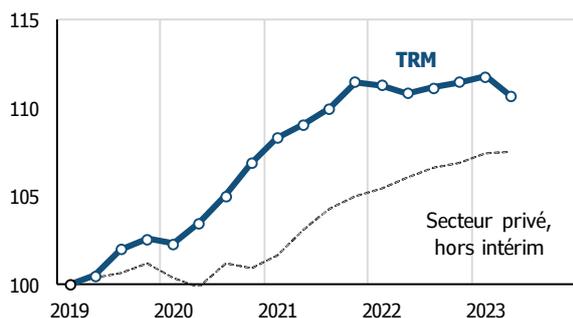
Le TRM a perdu 4 300 salariés au 2^e trimestre

Alors qu'il était encore relativement stable au 1^{er} trimestre, l'emploi salarié des entreprises du TRM s'est inscrit en baisse de 1 % au 2^e trimestre, soit une perte de 4 300 emplois. Fin juin, le secteur comptait ainsi 429 600 salariés (csv). Pour comparaison, l'emploi salarié national, tous secteurs confondus, a lui été relativement stable.

Les entreprises organisatrices des transports (messagerie et fret express, affrètement et organisation des transports) employaient 120 300 salariés fin juin (cvs) ; un effectif en hausse de 1,4 % sur un an mais en léger recul relativement au trimestre précédent (-0,3 %).

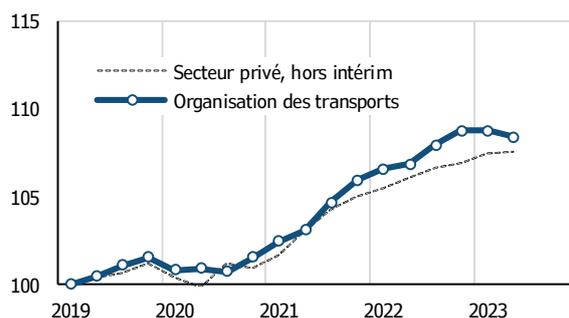
Emploi salarié dans le TRM compte d'autrui

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Emploi salarié dans l'organisation des transports de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES

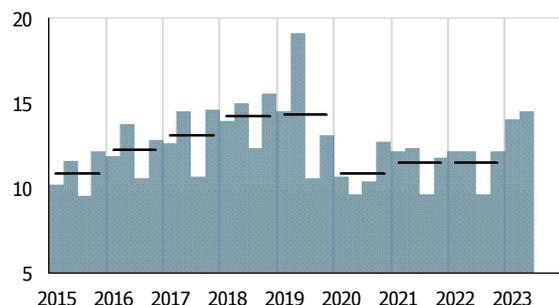


Les immatriculations de poids lourds repartent

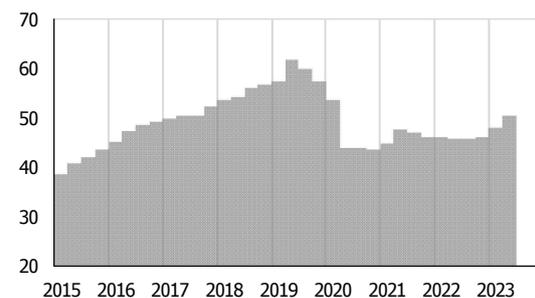
Après 2 années de relative stabilité, les immatriculations de poids lourds neufs ont de nouveau augmenté au 1^{er} semestre 2023. Au 2^e trimestre, la hausse est de 19 % sur un an. Il s'agit là d'un mouvement de rattrapage suite à des durées de livraisons des nouveaux camions considérablement allongées en 2021 et 2022. La résorption progressive du manque de semi-conducteurs à l'échelle mondiale permet aux constructeurs automobiles d'accroître leur production et de raccourcir leurs délais de livraison. D'après les loueurs de camions qui adhèrent à l'Union TLF, la durée d'attente serait ainsi passée de 18 à 12 mois en moyenne.

Immatriculations trimestrielles de poids lourds neufs

En milliers (barres horizontales = moyennes annuelles). SDES



Cumuls sur 4 trimestres glissants. En milliers. SDES



Transports ferroviaires



Au 1^{er} trimestre, l'activité ferroviaire française a été durement impactée par les grèves contre la réforme des retraites. Bien que le segment du fret ait rebondi de 11 % au 2^e trimestre relativement au trimestre précédent, il n'en demeure pas moins inférieur de 18 % à ce qu'il était l'an passé. La croissance des prix du fret ferroviaire, portée par la progression du coût de l'énergie de traction, pèse sur la demande.

Un 1^{er} semestre noir pour le fret ferroviaire

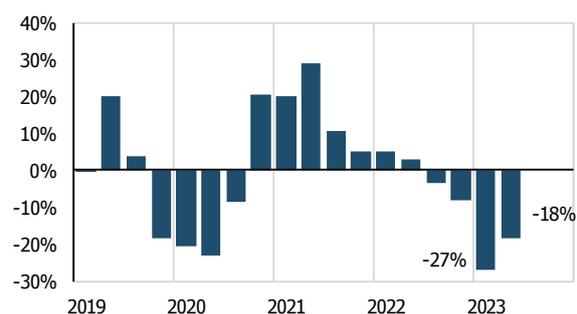
Les mouvements sociaux contre la réforme des retraites ayant fortement déstabilisé les flux ferroviaires, les marchandises transportées par rail ont chuté de 20 % t/t au 1^{er} trimestre, à seulement 6,7 milliards de tonnes-kilomètres. Relativement au 2^e trimestre 2022, la baisse atteint 27 %. Malgré un rebond au 2^e trimestre (+11 % t/t), l'activité était encore nettement inférieure à ce qu'elle était l'an passé (-18 %) ; ou encore à ce qu'elle était au 2^e trimestre 2019 (-16 %). Pour le SDES, le fret ferroviaire subit l'impact de l'augmentation des prix énergétiques sur la production de ses clients industriels électro-intensifs, tels que les opérateurs sidérurgiques et les chimistes. L'effondrement qui a eu lieu en Maurienne le 27 août dernier pèsera par ailleurs sur la reprise des 3^e et 4^e trimestres.

Activité du fret ferroviaire intérieur

Milliards de t-km. CVS. SDES



Variation annuelle

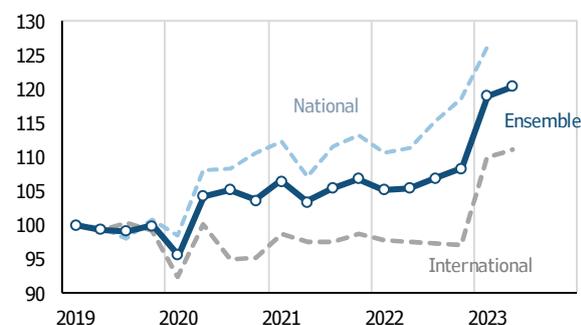


Les prix du fret ferroviaire ont bondi au 1^{er} semestre

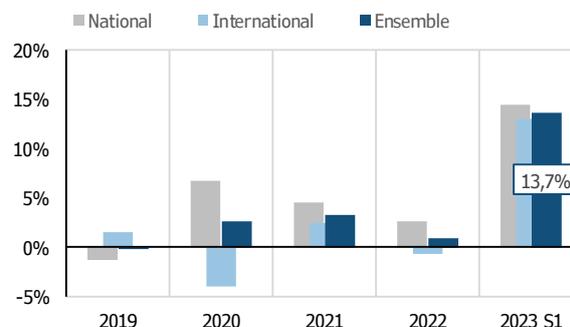
La croissance des prix du fret ferroviaire avait été relativement contenue en 2022. Au 1^{er} trimestre, dans un contexte d'inflation nationale toujours prononcée, ils se rattrapent avec vigueur (+9,8 % t/t). La hausse s'est ensuite modérée au 2^e trimestre (+1,2 % t/t). Le SDES explique ce ralentissement par la détente des prix de l'énergie de traction. Sur un an, l'augmentation tarifaire est de 13,7 %.

Prix du fret ferroviaire

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle

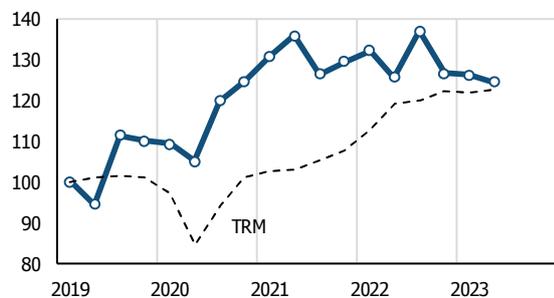


La baisse d'activité pèse sur le chiffre d'affaires

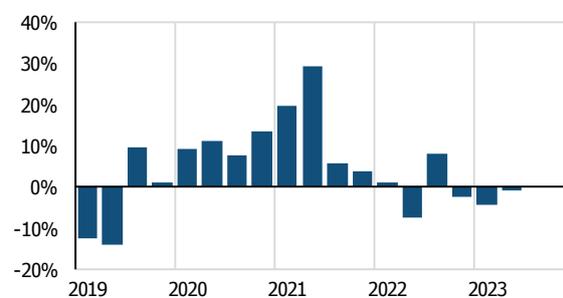
Malgré la hausse des prix au 1^{er} semestre, la baisse d'activité est telle que le chiffre d'affaires du fret ferroviaire ne progresse pas. Il est relativement stable en tendance depuis plus de 2 ans.

Evolution du chiffre d'affaires trimestriel du fret ferroviaire

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



Variation annuelle



Transports fluviaux



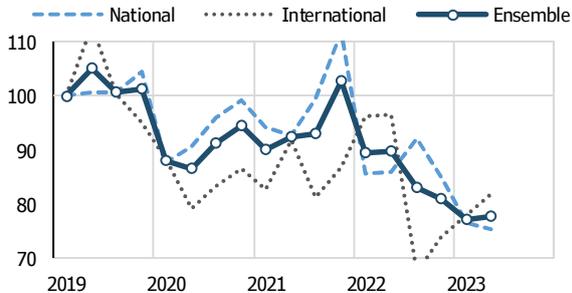
Le fret fluvial recule en tendance depuis un an et demi. Depuis le 2^e trimestre 2019, soit avant la crise sanitaire, le secteur a perdu le quart de ses volumes. Les prix du secteur sont demeurés plutôt stables au 1^{er} semestre 2023, après avoir sensiblement augmenté l'an dernier.

L'activité du fret fluvial ne rebondit pas encore

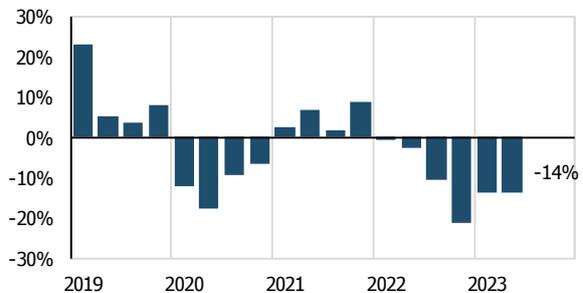
Les volumes du fret fluvial déclinent en tendance depuis un an et demi. Au 1^{er} et au 2^e trimestres, ils s'inscrivent en baisse de 14 % sur un an. A une demande chancelante s'ajoute l'impact des mouvements sociaux de ce début d'année.

Activité trimestrielle du fret fluvial

Indice base 100 = T1 2019. Hors transit.
Y compris fluvio-maritime. Données brutes. SDES



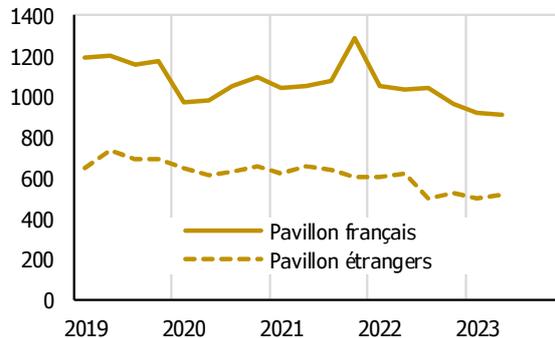
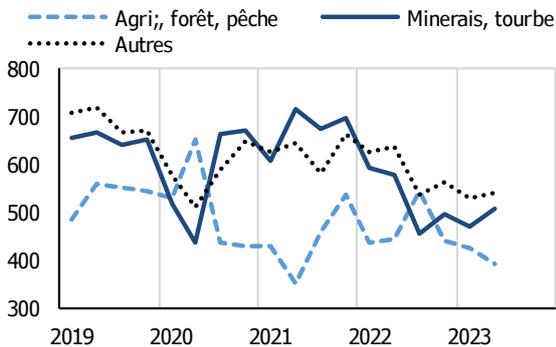
Variation annuelle



D'après VNF, les principaux segments clients, que sont l'agroalimentaire et la construction, et qui représentent ensemble les deux-tiers de l'activité, refluent tous deux de 11 % sur un an. La baisse des commandes dans le secteur du bâtiment résidentiel engendre une moindre production de granulat ; et donc moins de transports fluviaux. Le segment de la chimie chute pour sa part de 37 %.

Activité trimestrielle du fret fluvial intérieur, par type

Millions de tonnes-kilomètres, hors transit et hors fluvio-maritime. SDES

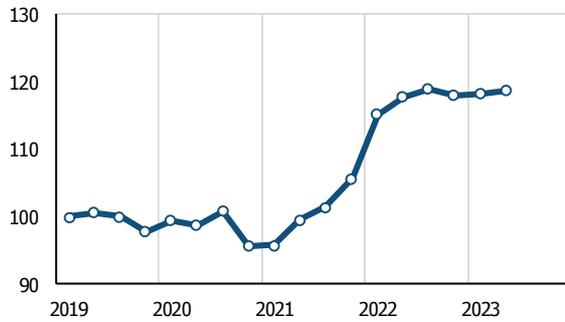


Des prix stables depuis un an

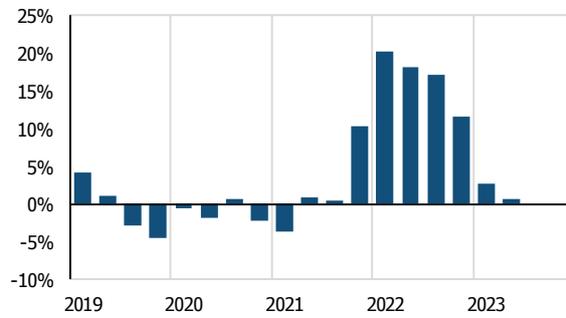
Après des hausses annuelles de prix comprises entre 15 et 20 % en 2022, les prix du secteur se sont stabilisés au 1^{er} semestre 2023. Au 2^e trimestre, ils n'ont évolué que de 0,8 % sur un an.

Prix du fret fluvial

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle



Activité des entrepôts



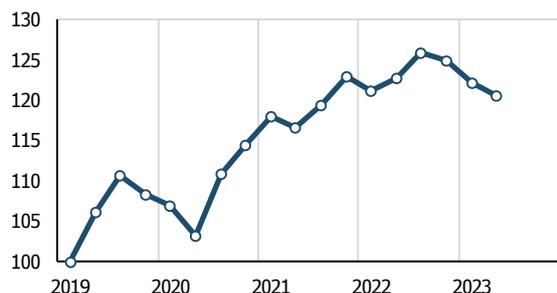
Après 3 années de croissance soutenue, de 2020 à 2022, l'activité logistique a cessé sa progression en 2023. Au 2^e trimestre, l'activité s'affiche en recul sur 3 trimestres consécutifs. Sur un an, l'érosion demeure néanmoins contenue (-1,7 %). Les prix du secteur (+5,8 % sur un an) continuent de porter le chiffre d'affaires (+5,1 %). Côté immobilier, la demande placée d'entrepôts décroche de 24 % sur les 9 premiers mois de l'année, relativement à la même période de l'année précédente. Au 1^{er} semestre, les investissements chutent de 74 %.

L'activité des entrepôts n'a pas progressé au 1^{er} semestre

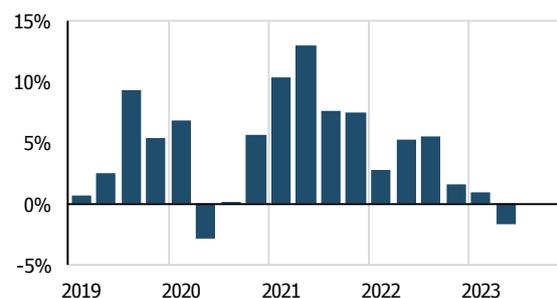
Après trois années de vive croissance, de 2020 à 2022, l'activité de l'entreposage et du stockage s'érode au 1^{er} semestre 2023. L'activité du 2^e trimestre a perdu 4,2 % relativement au pic de l'année précédente. Comparativement au 2^e trimestre 2022, la baisse se réduit à -1,7 %. Comparé à la période pré-pandémique, soit fin 2019, le bilan est encore nettement positif : +11,5 %.

Activité de l'entreposage et du stockage

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



Variation annuelle

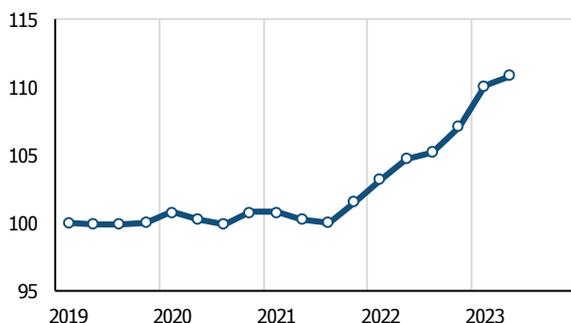


Les prix du secteur augmentent de 5,8 % sur un an

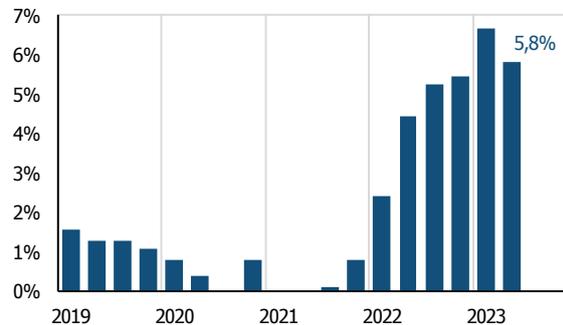
Les prix des services de stockage et d'entreposage maintiennent leur progression. Au 2^e trimestre, ils augmentent de 5,8 % relativement à l'année précédente.

Prix du stockage et de l'entreposage

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



Variation annuelle

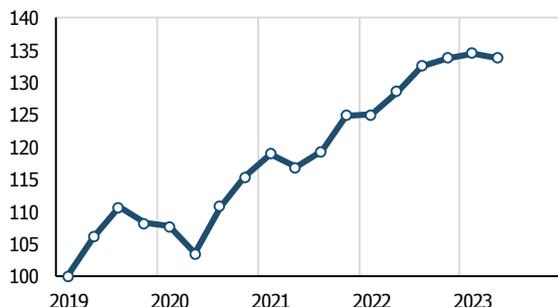


Le chiffre d'affaires se stabilise

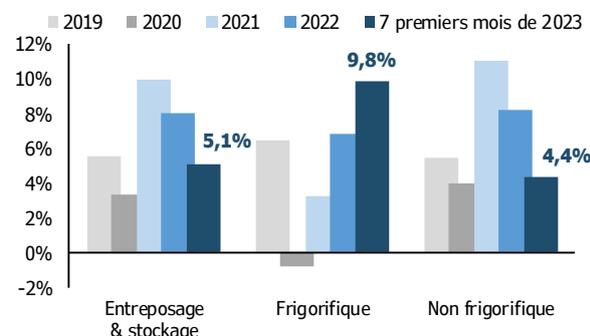
Le chiffre d'affaires sectoriel est relativement stable. Au 2^e trimestre, il ne fléchit que de -0,6 % relativement au trimestre précédent. Sur un an, il affiche néanmoins une progression de 4 %. Cette performance annuelle s'explique surtout sur le dynamisme du 3^e trimestre 2022.

Chiffre d'affaires de l'entreposage et du stockage

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



Variation annuelle (données brutes)

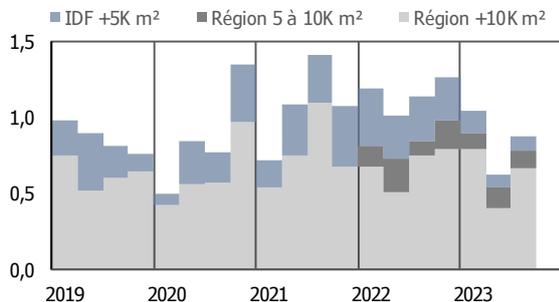


Le demande placée d'entrepôts décroche

De janvier à septembre, les locations et les ventes à l'occupant d'entrepôts logistiques de plus de 5 000 m² n'a atteint que 2,6 millions de m². C'est là une surface inférieure de 24 % à celle des 9 premiers mois de l'année précédente. C'est également 18 % de moins que la moyenne des 5 dernières années. La baisse est particulièrement marquée sur les opérations « XXL » ; les acteurs de la grande distribution et de l'e-commerce étant directement impactés par l'atonie de la consommation nationale.

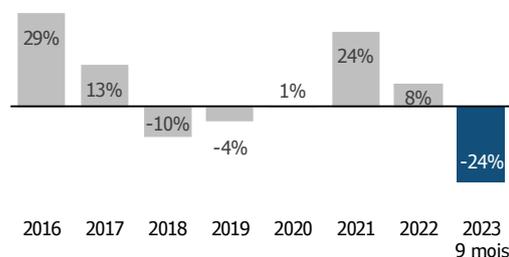
Demande placée trimestrielle pour les entrepôts de plus de 5 000 m²

Millions m². Immostat



Evolution de la demande placée annuelle pour les entrepôts de plus de 5 000 m²

Variation annuelle. Immostat



Les investissements du 1^{er} semestre chutent de 74 % sur un an

Suivant les données JLL/Immostat, seulement 563 millions d'euros ont été investis sur le marché français de l'immobilier logistique sur la première moitié de l'année. C'est 74 % de moins qu'au 1^{er} semestre 2022.

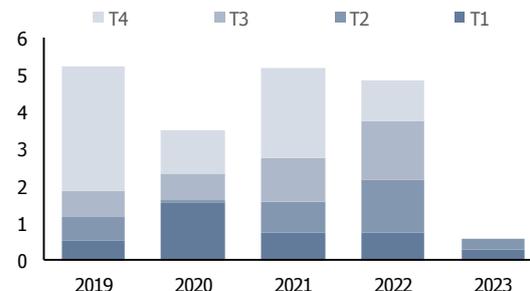
Sur les 26 transactions recensées (contre 37 au 1^{er} semestre 2022), seules 2 étaient d'un montant supérieur à 50 millions d'euros (contre 14 au 1^{er} semestre 2022).

Le taux de rendement s'établit à 4,25 %.

Pour le cabinet de conseil EOL, plusieurs portefeuilles cédés ou en cours de cession vont contribuer à la croissance des investissements au 2^d semestre.

Montants investis dans l'immobilier logistique français

Milliards d'euros. JLL, Immostat

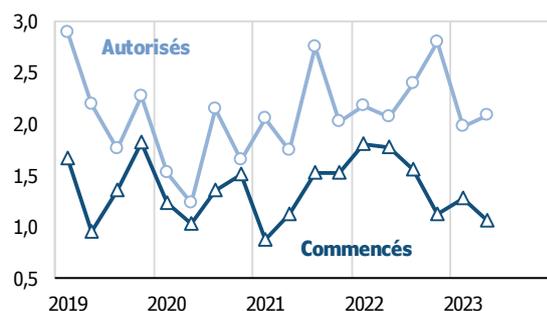


Les mises en chantier de nouveaux espaces d'entreposage sont retombées

Suivant la base Sit@del2 administrée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, les mises en chantier de nouvelles surfaces d'entreposage avaient été particulièrement importantes au cours des 9 premiers mois de l'année 2022 (en date de prise en compte). Fin 2022 et au 1^{er} semestre 2023, les enregistrements ont toutefois sensiblement baissé. Les entrées dans la base Sit@del2 du 2^e trimestre 2023 sont 40 % inférieures à ce qu'elles étaient au 2^e trimestre de l'année précédente. Le volume des autorisations est lui plutôt stable sur un an.

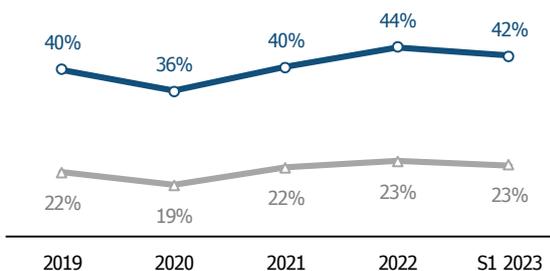
Surfaces autorisées / commencées de nouveaux espaces d'entrepôts, par trimestre

Millions de m². Date de prise en compte. SDES, Sit@del2



Proportion des surfaces d'entrepôts autorisées relativement aux autres types de locaux non résidentiels

—○— Dans le total locaux entrepôts + industriels + agricoles
—△— Dans le total des locaux non résidentiels



Transports « Overseas »

Fret maritime



L'atonie de la demande mondiale, couplée aux surcapacités des compagnies maritimes, engendre des taux de fret bas. Pour illustration, ceux de la liaison Asie – Europe du Nord sont tombés à moins de 1 000 \$. Pour réguler ces taux, les annulations d'escale se sont multipliées de mi-septembre à mi-octobre (15 % d'annulations), avant de se raréfier à nouveau (6 % de mi-octobre à mi-novembre). La fiabilité des transports maritimes, qui s'était nettement redressée en 2022, a cessé de s'améliorer cet été. Cette fiabilité, qui traduit le respect des délais de transport, est aujourd'hui proche des niveaux d'avant-crise sanitaire.

Au 2^e trimestre, l'activité des ports maritimes français a rebondi, après un 1^{er} trimestre durement affecté par les grèves contre la réforme des retraites. Le rebond s'explique surtout par la reprise des importations d'hydrocarbures et du commerce de véhicules. L'activité conteneurisée est restée déprimée, avec une stabilité des EVP au 2^e trimestre relativement au 1^{er} (-0,7 %) et une baisse de 12,7 % sur un an. Les délais portuaires se sont rapidement normalisés après les mouvements sociaux du 1^{er} trimestre.

SITUATION INTERNATIONALE

Vers la fin du Consortia Block Exemption Regulation

Le 10 octobre dernier, la Commission européenne a annoncé la non-reconduction de l'exemption aux règles de la concurrence dont bénéficient les compagnies maritimes depuis 2019 (Consortia Block Exemption Regulation, CBER). L'exemption prendra donc fin à l'expiration de l'accord en cours, soit le 25 avril 2024. Le commissaire Didier Reynders, en charge de la politique de la concurrence, précise que « ce secteur clé a connu des changements structurels importants, tels que la consolidation des transporteurs, les alliances mondiales et l'intégration verticale, ce qui a entraîné de nouvelles conditions de marché, qui sont apparues lors de la pandémie de coronavirus. Notre évaluation a montré qu'une exemption par catégorie spécifique pour les compagnies maritimes n'est plus adaptée à ces nouvelles conditions de marché. »

Le non-prolongement du CBER ne signifie pas pour autant que la coopération entre les compagnies maritimes devient illégale. Les accords entre ces dernières (alliances, accords de capacité...) devront en revanche être conformes au droit commun européen en matière de concurrence. Cette décision ne constitue donc pas une remise en cause de l'organisation du transport maritime mais une opportunité pour assurer plus de transparence et de qualité de service sur le marché.

Des échanges mondiaux moins dynamiques que prévu

Les échanges mondiaux de marchandises, réalisés à 90 % par voie maritime, progressent plus lentement que prévu en 2023. Entre son analyse d'avril et d'octobre, l'Organisation mondiale du commerce a ainsi abaissé sa prévision de croissance de +1,7 % à seulement +0,8 %. L'organisation blâme l'élévation des taux d'intérêt et l'inflation persistante, particulièrement en Europe et aux Etats-Unis. Les perspectives pour 2024 ont néanmoins été maintenues (+3,3 %). Les machines et les biens de consommation durables seraient moteurs de la croissance.

Moins de 1 000 \$ pour un conteneur partant d'Asie vers l'Europe du Nord

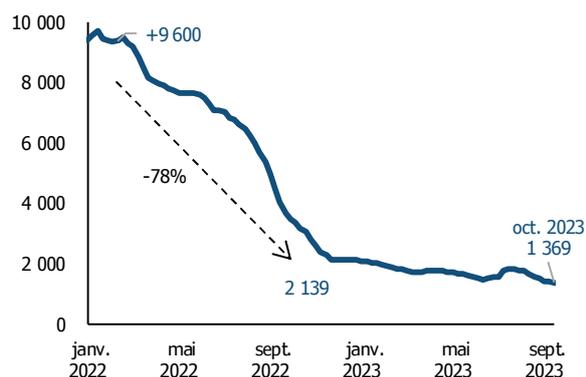
Le taux moyen mondial du fret maritime, tel que mesuré par Freightos, diminue davantage et se rapproche progressivement des 1 000 \$ pour un conteneur de 40 pieds. Mi-octobre, le taux moyen n'était en effet plus que de 1 073 \$. A titre de comparaison, en 2019, les taux mondiaux évoluaient entre 1 200 et 1 600 \$, avec une moyenne à 1 370 \$.

Sur le corridor Asie-Europe, les taux évoluent désormais à moins de 1 000 \$. Pour les compagnies, un tel niveau de prix est difficilement soutenable dans le durée.

L'indice Drewry atteint également un point particulièrement bas, avec une moyenne mondiale à seulement 1 369 \$ mi-octobre.

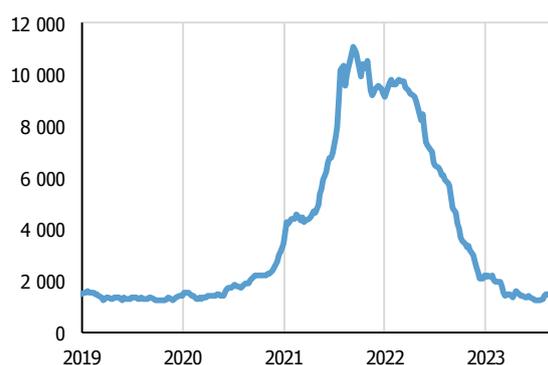
Drewry World Container Index

De janvier 2022 à octobre 2023. US\$/40ft. Drewry



Freightos Baltic Index – Global Container

De janvier 2019 à octobre 2023. US\$/40ft. Freightos



La baisse des taux s'est poursuivie malgré une réduction des capacités au départ d'Asie et une certaine reprise des annulations d'escale ; l'offre demeurant supérieure à la demande. Avec le ralentissement de l'économie mondiale, les nouvelles capacités prévues pour 2023, 2024 et 2025 excéderont vraisemblablement la demande à venir. Pour illustration, en mars, MSC, le premier armateur au monde, a accueilli 2 nouveaux porte-conteneurs géants de 24 000 EVP. D'autres amateurs en réceptionnent également. Avec une demande atone, des surcapacités persistantes et des prix bas, les compagnies de lignes régulières ne pourront échapper à une dégradation de leurs ratios financiers.

Taux de fret maritime moyen par voie commerciale

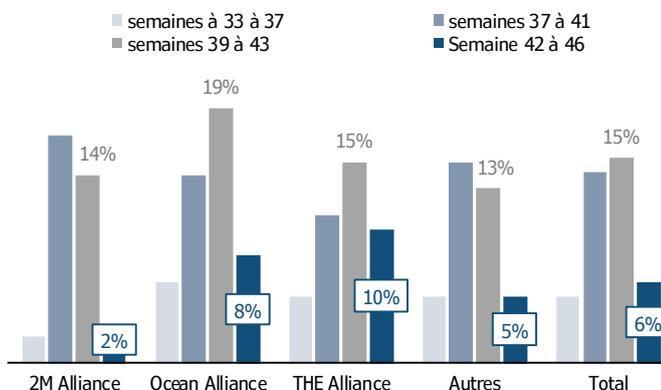
Mi-octobre 2023. US\$/40ft

Index Freightos Global : 1 073 \$		Index Drewry Global : 1 369 \$
Suez	Atlantique	Depuis Shanghai
Chine/Asie de l'Est → Europe du nord : 946 \$	Amérique du Nord, Est → Europe du Nord : 358 \$	→ Rotterdam : 1 010 \$
Europe du Nord → Chine/Asie de l'Est : 200 \$	Europe du Nord → Amérique du Nord, Est : 1 035 \$	→ Los Angeles : 1 996 \$
Chine/Asie de l'Est → Méditerranée : 1 480 \$	Europe → Amérique du Sud, Est : 773 \$	→ Gênes : 1 413 \$
Méditerranée → Chine/Asie de l'Est : 260 \$	Europe → Amérique du Sud, Ouest : 2176 \$	→ New York : 2 630 \$

Des annulations d'escale encore modérées

Annulations d'escale

% d'escales annulées. Dewry



Selon Drewry, les annulations d'escale ont à nouveau augmenté entre mi-septembre et mi-octobre, avec environ 15 % d'escales annulées. Les annulations sont ensuite retombées : seulement 6 % entre mi-octobre et mi-novembre.

Les annulations d’escales sont généralement rares et s’expliquent le plus souvent par une congestion exceptionnelle d’un port ou par un retard rattrapé par l’omission d’une escale. En 2020, les restrictions sanitaires ont déstructuré les liaisons maritimes : terminaux inaccessibles, blocages des navires, pénuries de conteneurs... S’en est suivie une inédite succession d’annulations d’escales et de trajets au niveau mondial. Si la situation s’était normalisée courant 2022 (14 %), avec des *blank sailings* revenant à leurs niveaux pré-pandémiques, le conflit russo-ukrainien et la politique « zéro-Covid » chinoise ont relancé la pratique au 2^d semestre 2022. La pratique s’est toutefois atténuée en 2023.

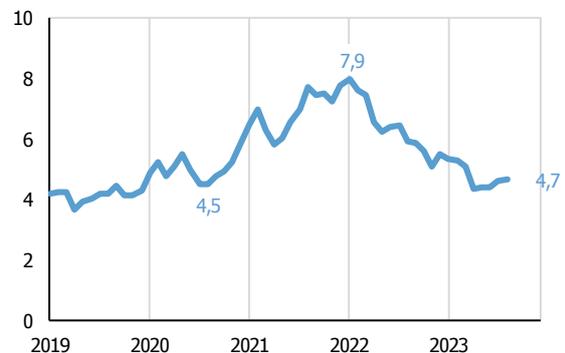
La fiabilité des transports maritimes s’est stabilisée, après un an et demi de rattrapage post-pandémie

L’indicateur de la fiabilité des lignes régulières des transports maritimes, publié par Sea Intelligence, a cessé de s’améliorer cet été. En août 2023, 63 % des navires sont arrivés en temps et en heure, contre moins de la moitié un an auparavant. En 2019, cet indicateur évoluait toutefois autour de 80 % ; le rattrapage post-pandémique est donc encore partiel. Pour les navires n’ayant pas respecté leur délai, le retard moyen était de 4,7 jours en août, contre 5,9 jours un an auparavant.

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

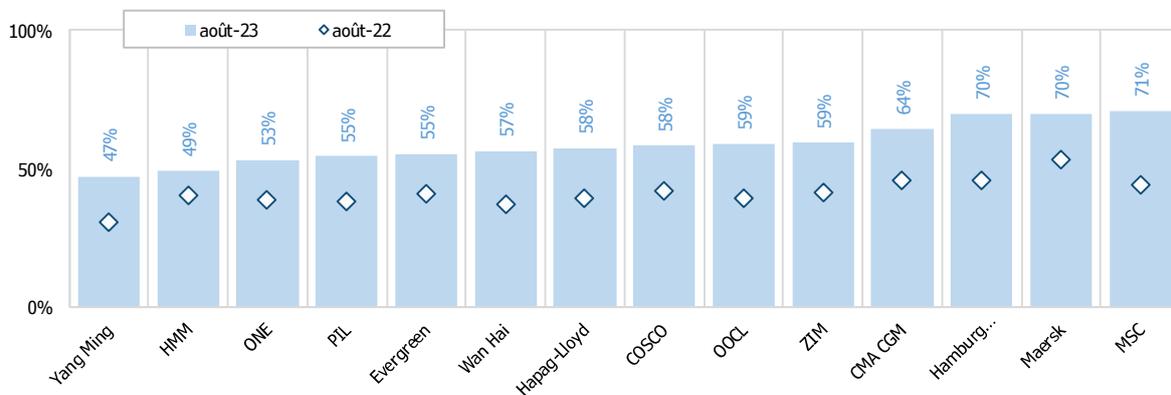


Jours de retard pour les navires n’ayant pas respecté leur délai. Sea Intelligence



Respect des délais des transports maritimes mondiaux, par opérateur

% des transports arrivant à temps. Août 2023 et évolution sur un an. Sea Intelligence



SITUATION FRANÇAISE

Les conteneurs maritimes se stabilisent à un niveau bas

Après un 1^{er} trimestre pénalisé par les grèves portuaires (-6,9 % t/t), l'activité des ports maritimes français a rebondi au 2^e trimestre pour atteindre 71,3 millions de tonnes de marchandises (+5,6 % t/t). Malgré ce rebond, les volumes manutentionnés étaient encore inférieurs à ce qu'ils étaient l'an passé (-2 %).

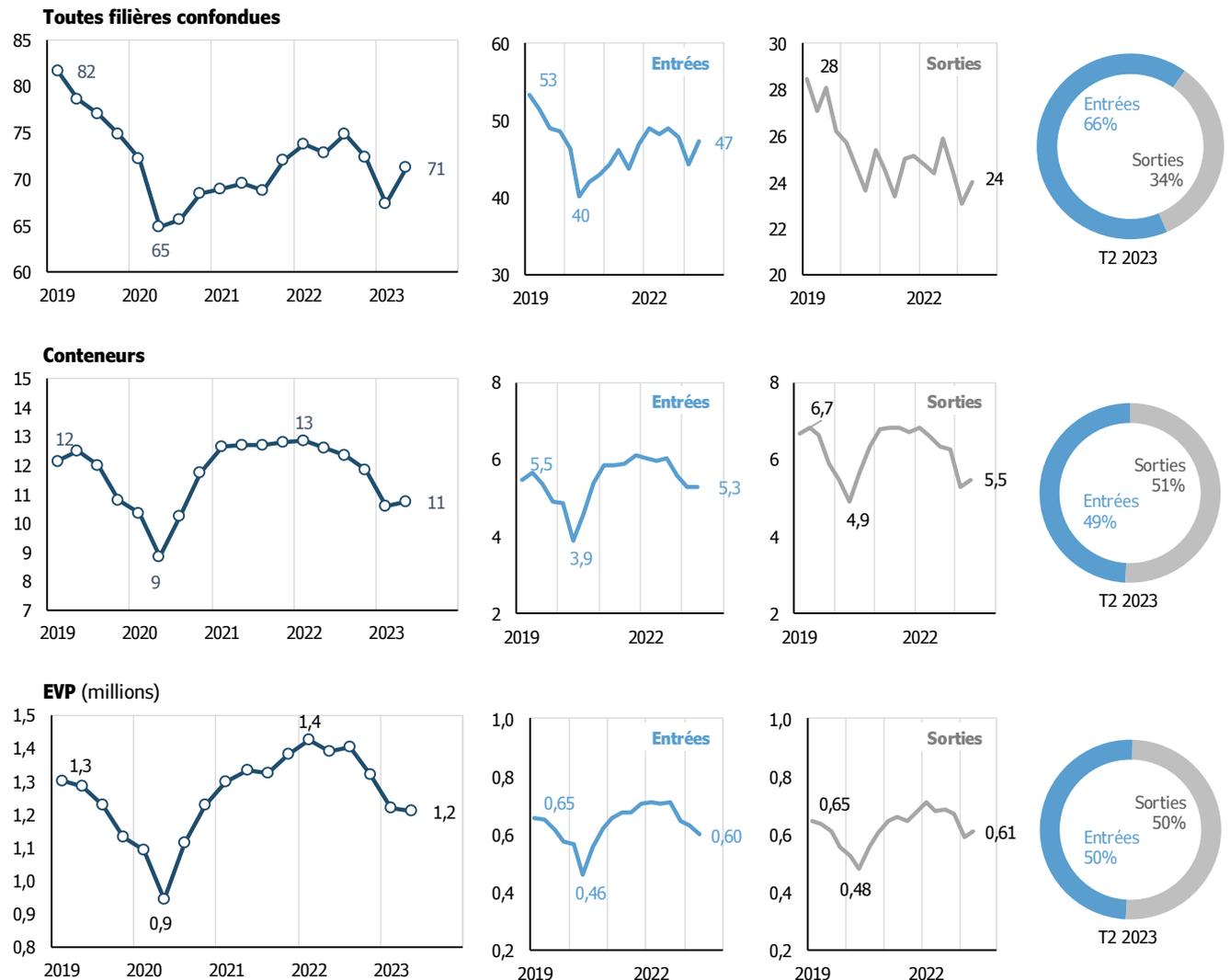
Dans le détail, le rebond du 2^e trimestre repose surtout sur une reprise des importations d'hydrocarbures (+13,4 % t/t pour le **vrac liquide**) et des transports de véhicules (+4,5 % t/t pour les **rouliers**).

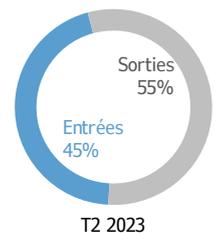
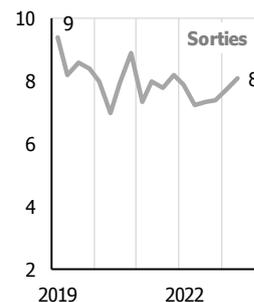
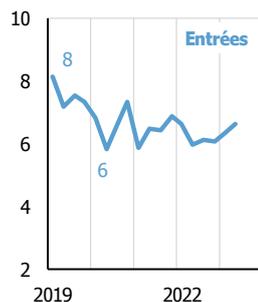
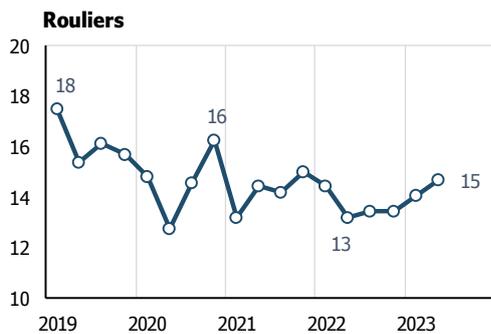
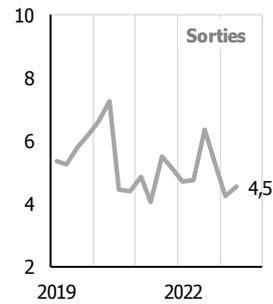
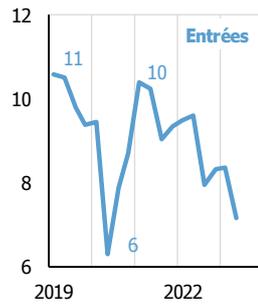
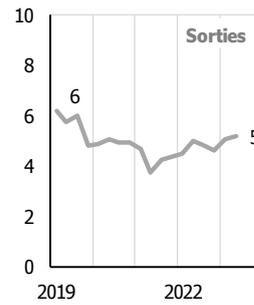
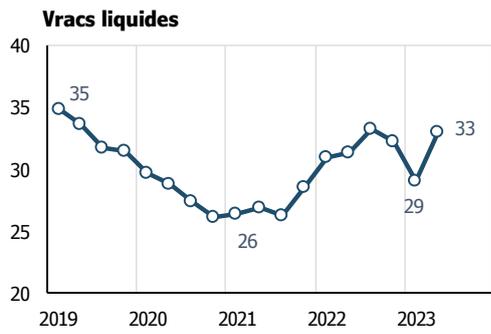
L'**activité conteneurisée** reste pour sa part déprimée. Avec 1,21 million de conteneurs EVP, les volumes du 2^e trimestre sont stables relativement au début d'année (-0,7 % t/t) et en retrait de 12,7 % relativement à l'année précédente.

Les volumes de **vrac solide**, en baisse au 1^{er} trimestre, étaient encore mal orientés au 2^e trimestre. Le SDES explique cette tendance par l'incendie d'un haut fourneau appartenant au complexe sidérurgique d'Arcelor Mittal à Dunkerque, le 30 mars dernier ; cet accident ayant réduit les importations de minerais et de charbons.

Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

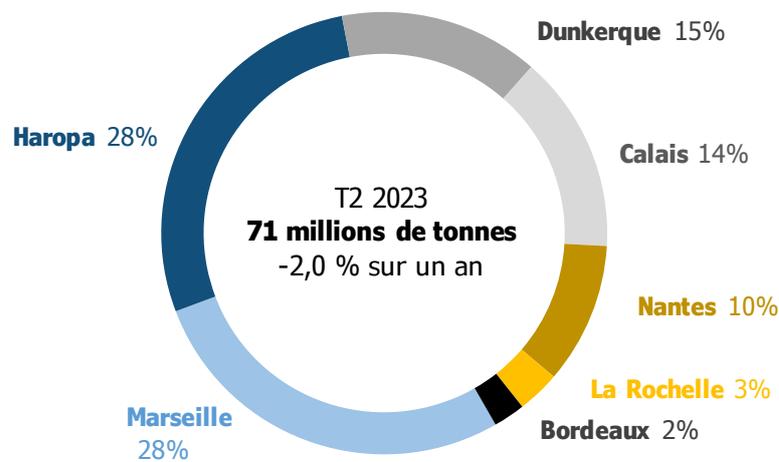
Millions de tonnes, par trimestre. CVS. SDES





Activité des Grands Ports Maritimes français et de Calais

Tonnages. Données CVS. SDES

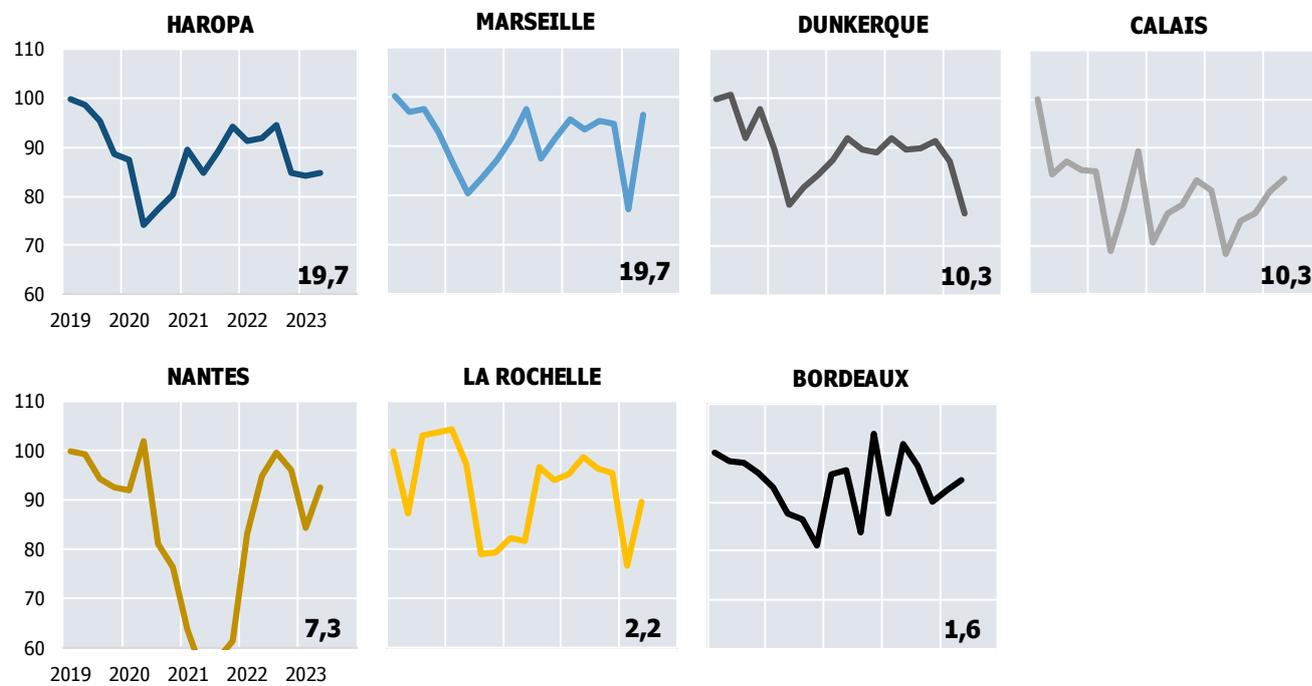


Grâce au rebond des entrées de vrac liquide, l'activité de Marseille-Fos affiche une reprise en « V » entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2023. L'activité d'Haropa Port, plus dépendante des importations de conteneurs, était encore déprimée au 2^e trimestre. Avec l'incendie du complexe sidérurgique d'Arcelor Mittal en mars dernier, le port de Dunkerque a vu ses importations de minerais et de charbon sensiblement baisser au 2^e trimestre.

Marchandises débarquées ou embarquées, par grand port maritime

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

Nombres en gras : volume du T2 2023, en millions de tonnes, CVS



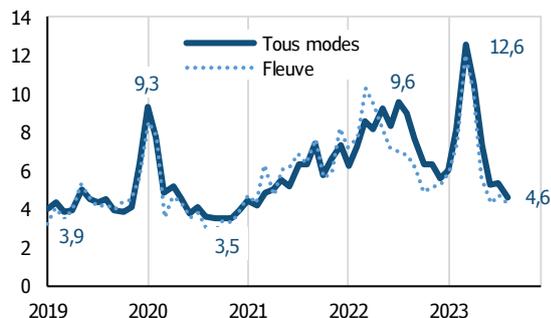
Les délais portuaires se sont rapidement normalisés suite aux grèves du 1^{er} trimestre

Les délais de sortie des navires ont été sensiblement allongés durant les grèves portuaires de ce début d'année, en lien avec la réforme des retraites. A Haropa Port, ce délai a doublé, passant de 5,5 jours en décembre 2022 à 12,6 jours en mars 2023. Avec la résorption des conflits sociaux au 2^e trimestre, les délais de sortie d'Haropa Port sont toutefois rapidement retombés. En août, ils n'étaient plus « que » de 4,6 jours.

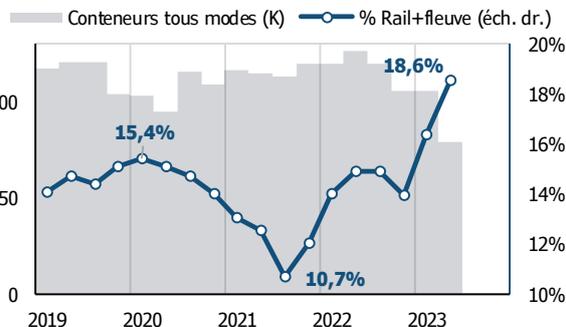
On observe auprès des données Soget une proportion grandissante des conteneurs quittant Haropa Port par voie ferrée ou fluviale : près de 19 % au 2^e trimestre, contre 15 % en moyenne en 2022.

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

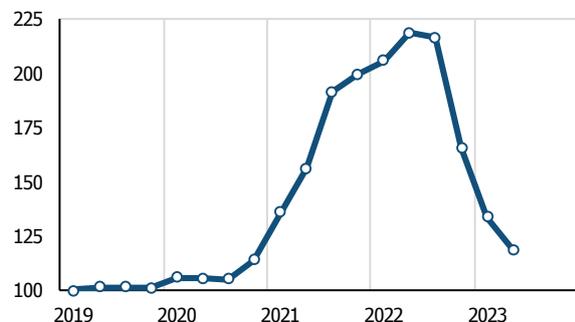


Les prix français des transports maritimes refluent sensiblement

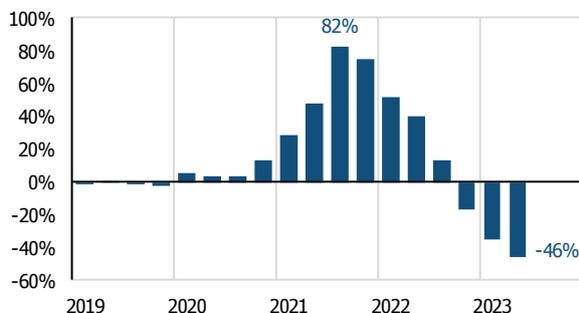
En ligne avec la retombée des taux de fret maritime internationaux, les prix français du transport maritime ont sensiblement baissé au 1^{er} semestre 2023. Au 2^e trimestre, ils étaient inférieurs de 46 % à ce qu'ils étaient un an auparavant. Le ralentissement des échanges mondiaux couplé au renforcement des capacités des compagnies maritimes explique cette évolution.

Prix français du transport maritime de fret

Indice base 100 = T1 2019. CVS. SDES



Variation annuelle



La connectivité des ports français s'améliore légèrement

Le degré d'intégration des ports français au sein de réseau portuaire international s'était quelque peu étiolé en 2021 et 2022. Début 2023, l'indice de la connectivité française, mesuré par la CNUCED, se redresse cependant, passant de 73 points fin 2022 à 76 points au 3^e trimestre 2023. La position française au sein du classement mondial demeure néanmoins stable, au 17^e rang. C'est 4 à 5 rangs de plus relativement aux années 2014-2018, durant lesquelles la France était parvenue à se maintenir durablement entre le 13^e et le 12^e rang. Nos principaux concurrents, à savoir les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et l'Espagne, présentent encore une meilleure intégration que la France.

Connectivité des transports maritimes réguliers de la France

Indice de connectivité. Unctad

Base 100 = meilleur pays 2016 (Chine)



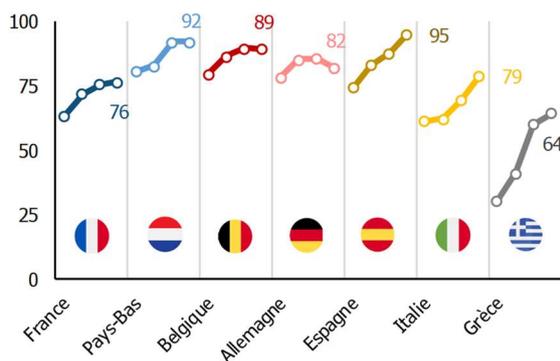
Classement mondial de la France



Connectivité des transports maritimes réguliers des ports européens

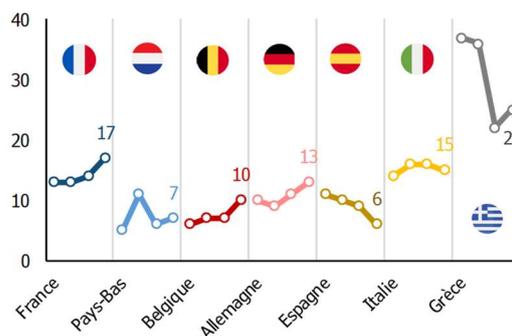
Indice de connectivité. Unctad

3^e trimestre des années 2010, 2015, 2020 et 2023



Connectivité : classement mondial des ports européens

3^e trimestre des années 2010, 2015, 2020 et 2023
Rang au classement mondial



Fret aérien



Après une année 2022 en net recul, le fret aérien mondial se rattrape lentement. En août, ses volumes ont augmenté sur un an, après 19 mois consécutifs d'évolutions négatives. Le marché européen a, pour sa part, vu ses volumes stagner en août 2019 relativement à août 2022. Les capacités d'emport augmentent encore, en ligne avec le dynamisme du trafic aérien de passagers. Cette divergence offre / demande a fait retomber les prix.

Le fret des aéroports français est stable sur 3 trimestres. En variation annuelle, la croissance s'avère néanmoins positive (+10 %) ; du fait d'un 1^{er} semestre 2022 particulièrement mauvais, suivi d'un rattrapage les 6 mois suivants. Au 2^e trimestre 2023, les prix du fret aérien français ont reflué de 26 % sur un an.

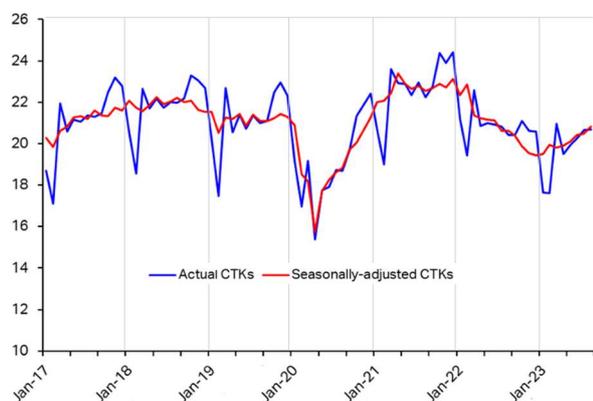
SITUATION INTERNATIONALE

Pour la première fois depuis 19 mois consécutifs d'évolutions négatives, le fret aérien mondial a augmenté en août de 1,5 % sur un an. Cette augmentation s'explique pour partie par un effet de base ; l'été 2022 ayant été marqué par une activité relativement faible. Avec 20,7 milliards de tonnes-kilomètres sur le mois, le volume pré-pandémique n'est toutefois pas encore rattrapé (-1,3 % relativement à août 2019).

Le bilan cumulé des 8 premiers mois de l'année indique une baisse globale du trafic de 6 %, avec 157,3 milliards de tonnes-kilomètres. Cette baisse a été particulièrement prononcée en janvier et février, puis s'est atténuée à partir du mois de mars.

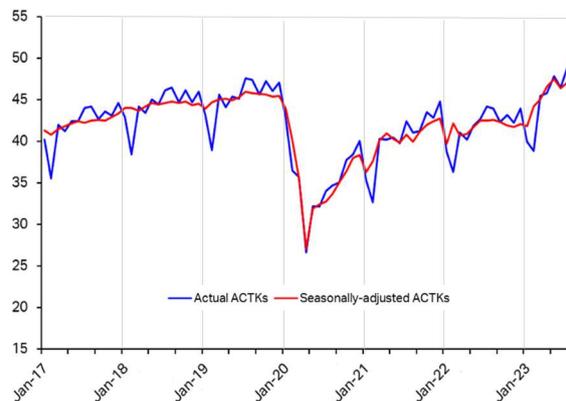
Activité mensuelle de fret aérien mondial

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA



Capacité de chargement mensuelle

Milliards de tonnes-kilomètres de chargement. IATA



Les capacités mondiales du fret aérien continuent de croître. En août, l'offre a augmenté de 12,2 % sur un an. À 49,3 milliards de tonnes-kilomètres, l'offre a été plus de deux fois supérieure à la demande. Les capacités offertes par les soutes des avions passagers ont bondi de 30 % sur un an (+3,9 % relativement à 2019). Les capacités des avions cargo ont connu une augmentation plus modeste (+2 %).

À contre-courant de la tendance internationale, le fret aérien européen a été stable en août (-0,2 % sur un an) et ses capacités ont augmenté de manière plus contenue (+3,6 %). En août, le fret aérien européen était encore 12 % en deçà de son niveau d'août 2019.

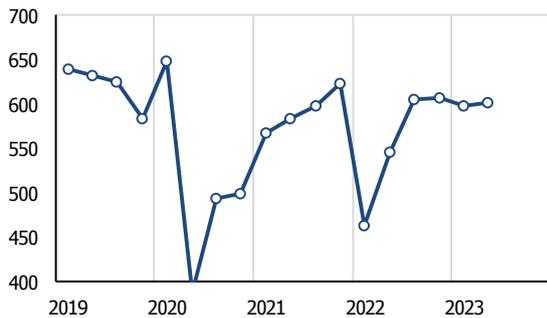
SITUATION FRANÇAISE

Le fret aérien français s'est stabilisé

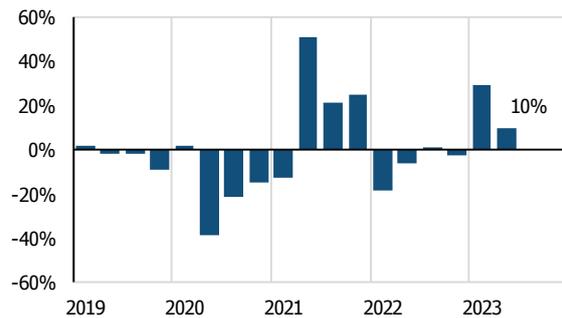
Le fret aérien français est relativement stable depuis 3 trimestres. En variation annuelle, l'activité du 1^{er} semestre 2023 profite toutefois d'un effet de base nettement favorable ; le 1^{er} semestre 2022 ayant été particulièrement mauvais. Ainsi, l'activité progresse sur un an de 29 % au 1^{er} trimestre et de 10% au 2^e trimestre. Au 2^e trimestre, le fret aérien français a assuré le transport de 600 000 tonnes de marchandises.

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

Milliers de tonnes. CVS. SDES, DGAC



Variation annuelle

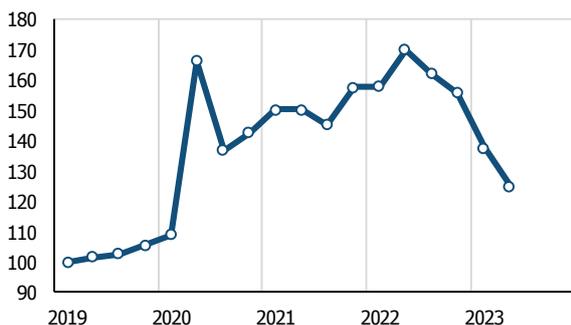


Les prix du fret aérien s'affaiblissent encore

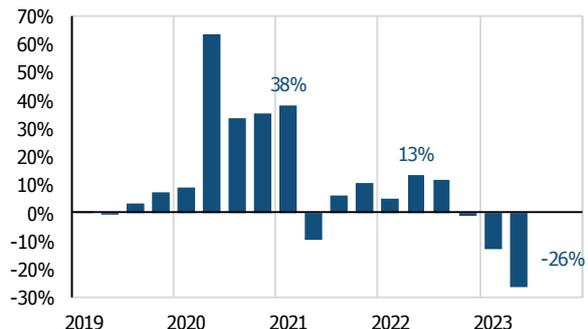
L'écart entre la demande et l'offre de fret aérien se creuse aussi bien à l'échelle mondiale qu'aux échelles européenne et française. En conséquence, les prix retombent. Au 2^e trimestre 2023, les prix du fret aérien français étaient en baisse de 26 % sur un an. L'an dernier, au 2^e trimestre, ils avaient atteint un pic imputable aux effets de l'invasion russe en Ukraine. A noter toutefois que le niveau actuel des prix est encore nettement supérieur à celui de 2019 (+23 %).

Indice trimestriel des prix français des transports aériens de fret

Base 100 = T1 2019. CVS-CJO. SDES



Variation annuelle



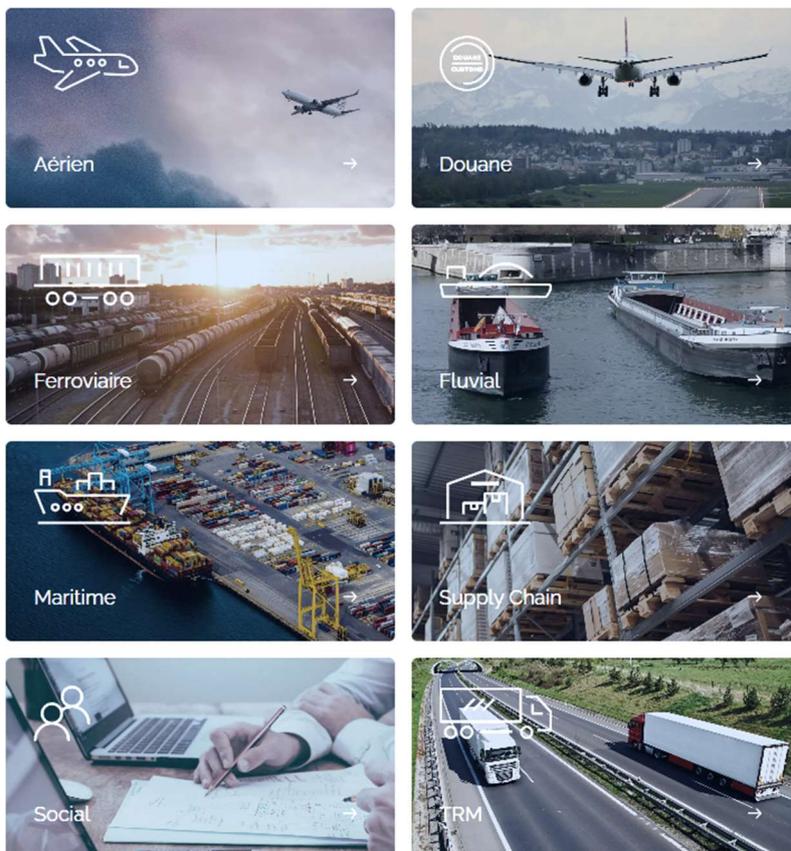


TLF

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 économique • cmarques@e-tlf.com • 06 62 43 78 36
Olivier Poncelet • Délégué général • oponcelet@e-tlf.com