

28 janvier 2026



Direction générale des
infrastructures, des
transports et des mobilités

4^{ÈME} SÉMINAIRE NATIONAL SUR L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE



PROGRAMME



PROGRAMME DE LA JOURNÉE

9h30-10h : Accueil

10h-10h15 : Introduction
Nicolas Osouf Sourzat, DGITM

10h15 - 11h : L'observation logistique en Allemagne : histoire du « Top100 in European Transport and Logistics services »
Peter Klaus, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

11h-12h : Grands chiffres 2024 : présentation générale des cahiers de l'observatoire national de la logistique et autres démarches
Paul Vilain, Lise Phan et Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel ; François Tainturier, DGITM

12h-12h30 : Des enjeux méthodologiques pour l'observation : harmoniser les méthodologies de calcul de l'empreinte carbone des chaînes logistiques
Véréna Ehrler, IESEG

12h30-14h : Déjeuner

14h-15h45 : Les enjeux logistiques des chargeurs

Les enseignements des enquêtes chargeurs
François Combes, Université Gustave Eiffel

Focus sur la filière céréalière : synthèse de l'étude des coûts logistiques de la filière

Romain Joya - Associé Cabinet Ceresco

Les enjeux de la qualité de service : le baromètre de l'AUTF et ses évolutions

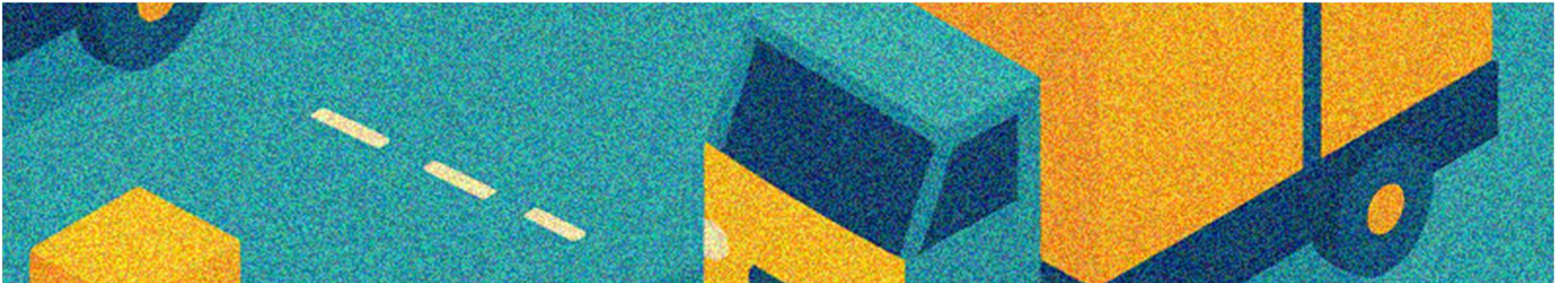
Jean-Michel Garcia ou Valérie Cornet, AUTF

15h45-16h : L'intérêt d'un dispositif d'observation : le point de vue de France Logistique
Maxime Forest, France Logistique

16h-16h30 : Perspectives
Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel ; François Tainturier, DGITM

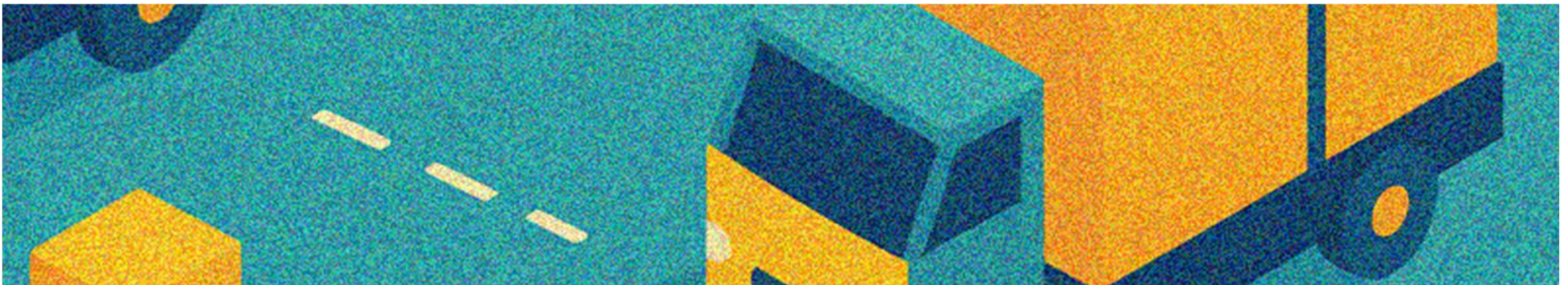
16h30-16h45 : Conclusions
Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel

Nicolas Osouf Sourzat, DGITM



INTRODUCTION

Peter Klaus, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

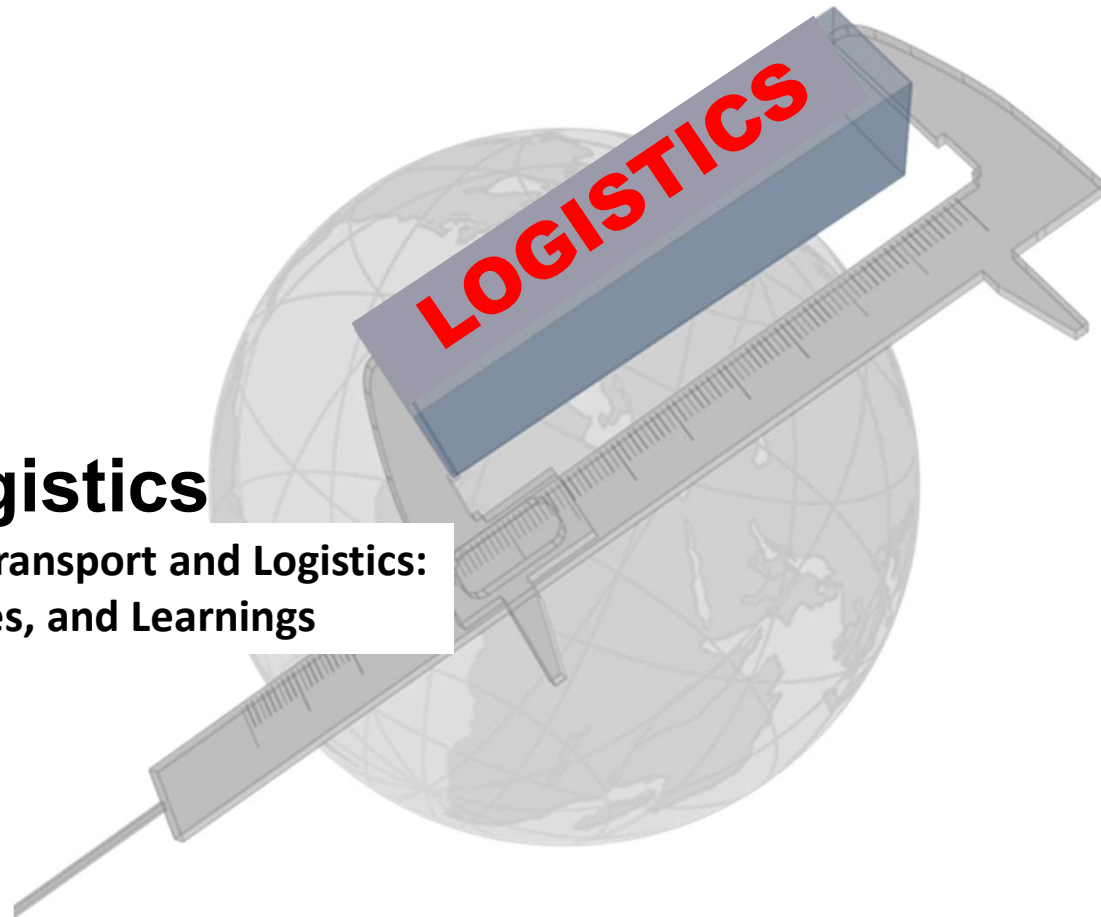


L'OBSERVATION LOGISTIQUE EN ALLEMAGNE

Histoire du « TOP 100 in European Transport and Logistics services »

Measuring Logistics

The „Top 100“ Studies of Transport and Logistics:
History, Process, Challenges, and Learnings



Agenda

- **Measuring Logistics: The „Top 100“ story**
- **Research questions & preview to answers**
- **Principal research approach and process:**
 - „Logistics“ – definition & segmentation options
 - Primary data sources
 - Our step-by-step process of calculating, estimating and breaking-down national logistics spending
- **Selected challenges and learnings**
- **Open ends**

The „Top 100“ history:



- 1989-95 in Germany: Post Office reform - a request for logistics market intelligence
- 1995: McKinsey contract on measuring logistics markets & identifying key competitors
- Useful background: The annual US/CLM/CSCMP „State of Logistics“ Studies, first edition 1990
- 1995: First „GVB“ edition of the „Top 100“
- 2004: First European „Top 100“ edition
- 2002: „Profit Monitor“ study, 1st ed.
- **Today: Most recent „Top 100“ issue shipped**
(focus Germany, -> 2024-data)

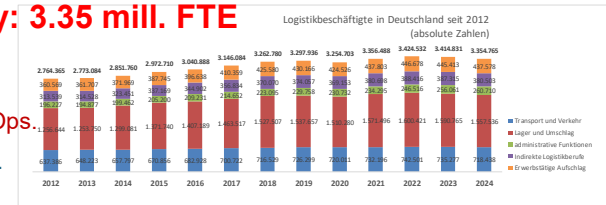
First research question: „How big is Logistics?“

- ... in Euro/nominal terms at “national”/market level?
- ... in terms of employment?
- ... in physical/real terms (tons, tkm, transactions)?
- ... profitability, productivity?
- ... emissions, environmental impact?

- **2024: Europe (the „EU30“): 1.615 bill. €**
 - France 184 bill. €
 - Germany 335 bill. €

- **Germany: 3.35 mill. FTE**

Admin/others
Warehouse Ops.
Drivers/Trsp.



- **France: 1.88 bill. tons moved (all modes), 3.14 bill. tons “handled”**
- **Germany: 3.52 bill. tons moved (all modes), 5.64 bill. tons „handled“**
- **Germany: Profitability „3PL/For Hire“ sector by segment: avg EBIT/Rev. 2.0 - 4,0%**
- **France „Tableau „Logistique“**



Market Details: Identify key players? “What about “market shares, market structures?”



Europe 2023
„EU30“

Rank	Company	Country	Data Quality	Logistics Revenue in m. € Worldwide	Logistics Revenue in m. € Europe	Employees	Bulk Transport revenue 2023 in m. €	Ocean Shipping revenue 2023 in m. €	Air Cargo Transportation revenue 2023 in m. €	General Full-Truckload (FTL/FCL) revenue 2023 in m. €	General Less-than-Truckload (LTL) revenue 2023 in m. €	Courier, Express and Parcel (C/P) revenue 2023 in m. €	Terminal and Storage Service revenue 2023 in m. €	Global Forwarding revenue 2023 in m. €	Contract Logistics revenue 2023 in m. €	Special Products Logistics revenue 2023 in m. €	World/Group/Consolidated Revenue
1	Deutsche Post → DHL Group	Germany	***	74.204	37.932	547.692				956	1.434	22.209		6.601	6.732		81.758
2	Deutsche Bahn → DB (parent) incl. DB Cargo, DB Schenker	Germany	**	24.583	15.587	106.620	2.500			4.508	3.989	313		1.706	1.371	1.200	45.191
3	La Poste Group (parent) incl. Geopost, DPD, SEUR	France	**	16.070	13.500	142.504						13.500					34.073
4	Kühne & Nagel	Switzerland													2.952		n/a
	GeoPost, part of La Poste	France															
5	DSV	Denmark															
	DB Schenker, part of DB	Germany															
6	MSC Mediterranean Shipping Company	Switzerland															
7	United Parcel Service (→ UPS)	United States															
8	CMA CGM (parent) incl. CEVA & Gefco	France															
9	A.P. Moeller → Maersk	Denmark															
10	International Distribution Services IDS (parent) incl. Royal Mail & GLS	United Kingdom															
	Sum Top 10																
11	FedEx Express	Netherlands															
12	SNCF (parent) incl. Geodis & RLE	France															

Preview Segment „Forwarding“

Rank	Company	Segment Revenue 2023 in m. €
1	Kühne & Nagel	
2	Deutsche Post → DHL Group	7.930
3	DSV	6.601
4	Geodis (part of SNCF)	4.715
5	Cargo-Partner	2.048
6	DB Schenker, part of DB	2.000
7	Expeditors International	1.706
8	Bolloré Holding	1.638
9	DP World (Europe) incl. Imperial Logistics	1.500
10	A.P. Moeller → Maersk	1.400
	Top 10 European Revenues	1.266
		30.804

Table 26 The Top 10 European logistics service providers in the Global Forwarding market s
Source: Fraunhofer IIS

Preview Top LSPs „France“

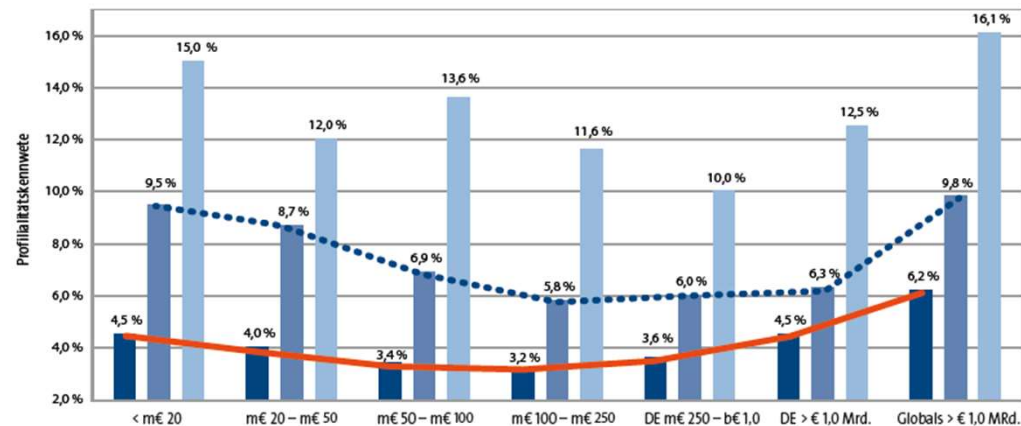
Rank	Company	Logistics revenue France 2023 (est) in m. €	Notes	Data Quality
1	SNCF Group (incl. Geodis)	4.800	FTL/LTL, Bulk Logistics, Global Forwarding, Contract Logistics	**
2	La Poste (incl. → La Poste Services, → Geopost)	4.700	CEP Services	**
	Geodis → SNCF	3.400	Global Forwarding, LTL/FTL, Contract Logistics,	
	La Poste Services-Mail-Parcels → La Poste	2.700	CEP Services	**
3	STEF SA	2.351	Special Products Logistics (Food), Contract Logistics	**
4	DHL (DE) France	2.000	CEP Services, Global Forwarding, Contract Logistics	*
	GeoPost (incl. DPD France) → La Poste	2.000	CEP Services	
5	CMA-CGM (incl. Ceva/Gefco)	1.900	Ocean Shipping, Terminal Services, Global Forwarding, Contract Logistics,	**
6	FedEx (US) France	1.900	CEP Services	*
7	Bolloré Holding	1.700	Global Forwarding, Contract Logistics	**
8	Kühne & Nagel (CH) France	1.648	LTL/FTL, Global Forwarding, Contract Logistics	***
9	Walden Group	1.550	Special Products Logistics (Pharma)	*
10	DB Schenker (DE) France	1.500	LTL/FTL, Global Forwarding	*
	Top 10	24.049		

Source: Top100 2024/25, pp. 107,45,101

s, D.B.A./Boston Univ.
ing Logistics“, Chart 9
Paris, Jan. 28, 2026

... questions on 3PL profitability:

What kinds of relationships
between company size and
productivity/profitability?



Segment „FTL“:

Segmentlisten 4n, Stand 2707-22	Umsatz weltweit 2019	Rohertrag nach Abzug bez. Fremdl. 2019	Personal-aufwand i.H.v. Jahr 2019	Pers.auf w. 2019 T€ / MA	Mittl. EBIT/ Ums 2019
1					
315	"F" sortiert nach mittl EBIT/Umsatz Spalte B1				
317	Kördel Guxhagen	92.138.530	91.463.617	31.934.158	35,6
318	Kloiber Petershausen	37.000.000	20.309.232	7.230.050	44,6
319	Amenda Hohenwart	44.680.249	44.643.484	18.291.942	37,9
320	Reischl Sped Ebersberg	47.500.000	25.322.274	14.514.895	40,3
321	Brass, Alfons Medebach	32.000.000	22.299.502	7.455.330	51,4
322	Pape Duisburg	87.124.757	74.364.083	30.603.445	32,3
323	CTJ Janssen Grevenbroich	44.675.018	31.099.268	11.304.489	33,3
324	Ottensmann Hagen	25.500.000	16.355.615	9.107.892	42,4
325	Prüstel Callenberg	30.000.000	12.955.472	7.683.833	34,3
326	Hegelmann Express Bruchsal	166.838.273	24.837.690	6.359.948	43,9
327	L.T.G. Langenlonsheimer Transport	95.691.422	74.691.422	30.344.964	38,8
328	Schockemöhle Konzern Mühlen	114.746.000	81.815.536	27.265.568	33,4
432	Zw.summe Code "F" mit GuV	9.271.167.425	4.069.795.002	1.741.054.876	42,3

FTL-Industry average:

What kinds of „success factors“
explaining differences of
productivity/profitability
In comparable markets?

Agenda

- **Measuring Logistics: The „Top 100“ story**
- **Research questions & preview to answers**
-  • **Principal research approach and process:**
 - „Logistics“ – definition & segmentation options
 - Primary data sources
 - Our step-by-step process of calculating, estimating and breaking-down national logistics spending
- **Selected challenges and learnings**
- **Open ends**

Our working definition: “PPP” Logistics:



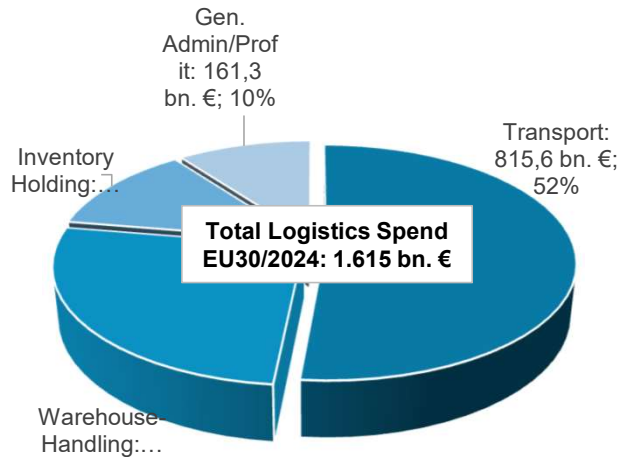
Transporting, Moving = „**P**lacing“

Picking/Packing, Sorting, Rearranging =
„**P**arsing“

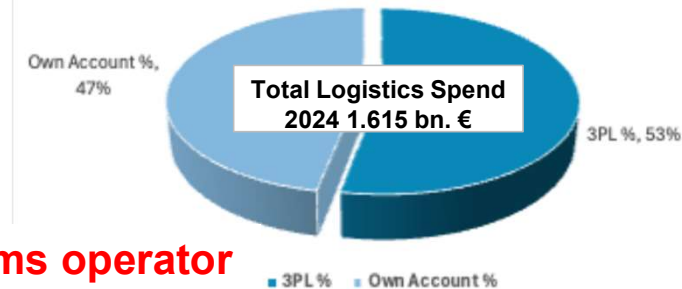
Storing, Buffering = „**P**acing“

**A „functional“ understanding, disregarding (at first)
who does it: „Third Party“ or „Own Account“!**

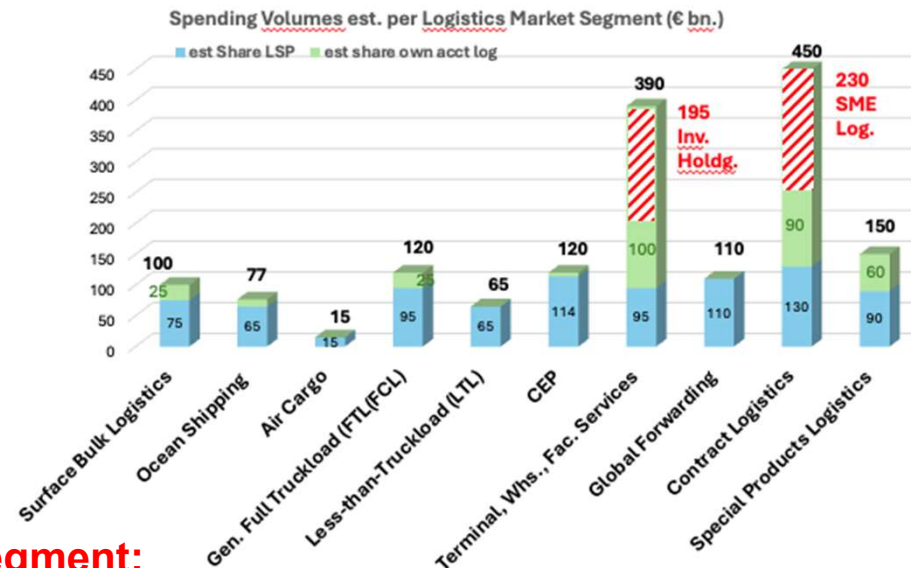
Segmentation options:



... by logistical activity

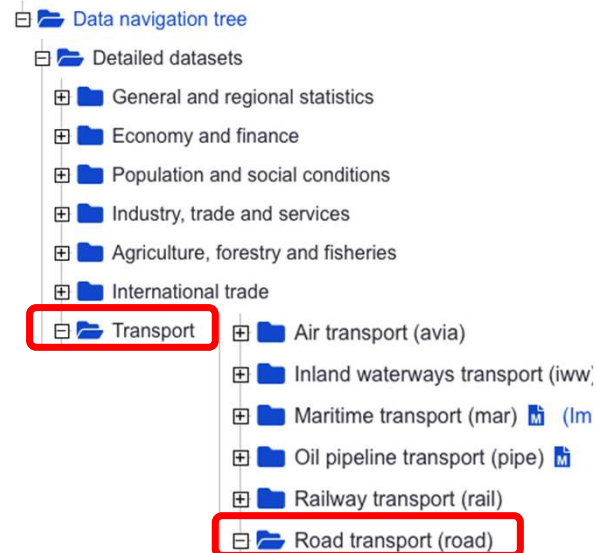


... by systems operator



... by market segment:

Primary data sources (on the „EU30“):

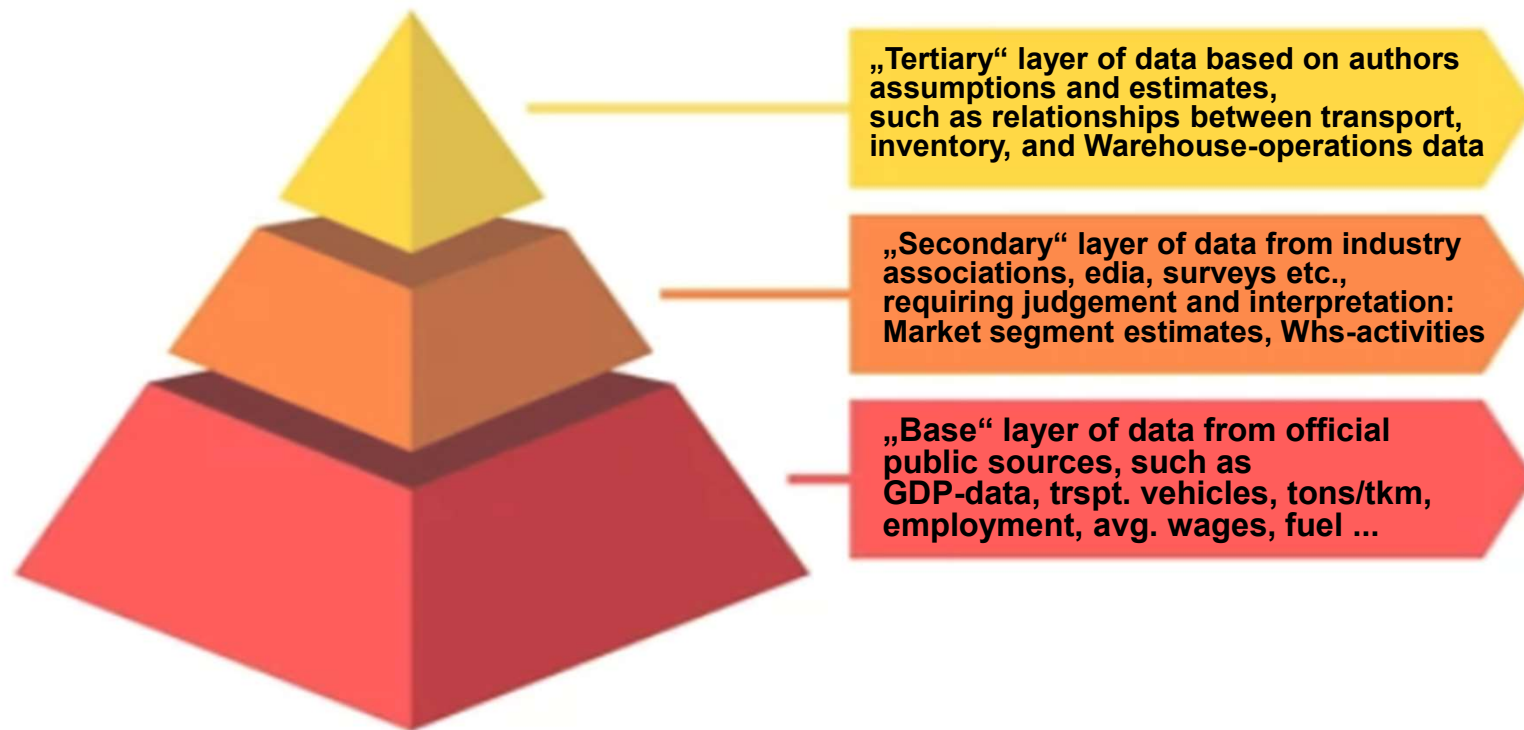


Agenda

- **Measuring Logistics: The „Top 100“ story**
- **Research questions & preview to answers**
- **Principal research approach and process:**
 - „Logistics“ – definition & segmentation options
 - Primary data sources
 - Our step-by-step process of calculating, estimating and breaking-down national logistics spending
- **Selected challenges and learnings**
- **Open ends**



Step 1: Creating a layered database by data availability and reliability



Step 2: Calculating Transport Spend (EU30)

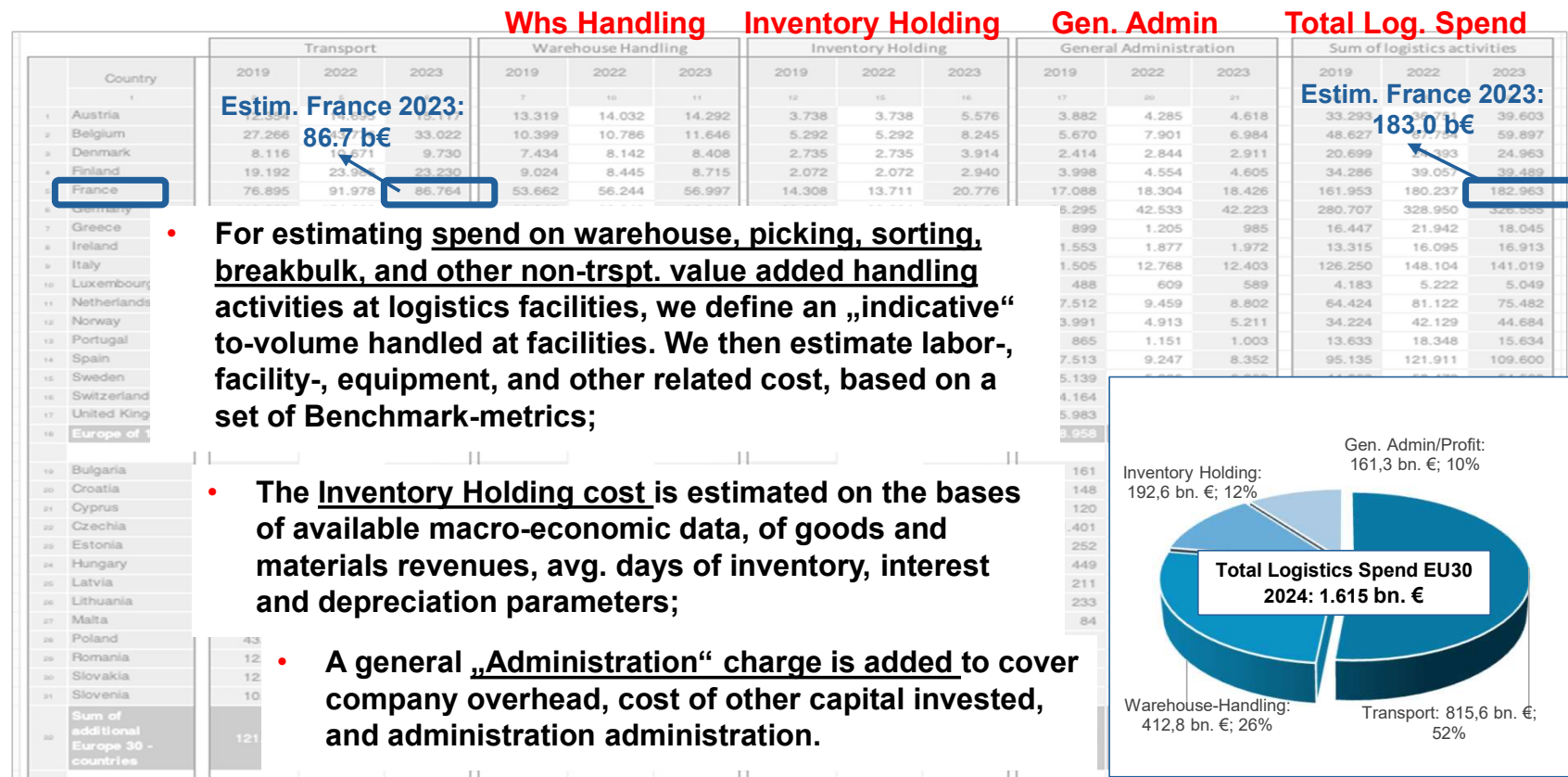
Country	population in m.	Gross domestic product (GDP) in bn. € nominal	Road tons loaded (domestic and border-crossing) in m. tons Revenue/loaded in m. €	Rail tons moved (domestic and outboard) in m. tons	Inland Waterways tons moved (domestic and outboard) in m. tons	Ocean Cargo tons moved (domestic and outboard) in m. tons	Pipeline tons moved (domestic and outboard) in m. tons	Air Cargo tons moved (domestic and outboard) in m. tons	All modes EU30 tons moved (domestic and outboard) in m. tons	
Austria	9,1	480,5	13.469	41,3					9.717	
Belgium	11,8	582,6	24.226	32,0					9.330	
Denmark	5,9	374,6	7.820	1,2					8.222	
Finland	5,6	277,8	236,9	24,1					8.222	
France	68,3	2.803,1	1.637,7	78.297	60,8				86.764	
Germany	83,9	4.121,2	3.050,1	114.784	263,8				121.819	
Greece	10,4	220,3	278,4	6.130	0,3				6.407	
Ireland	5,3	504,6	162,2	4.920	0,3				5.858	
Italy	59,0	2.085,4	1.085,6	72.657	61,4				87.293	
Luxembourg	0,7	79,3	27,5	1.213	1,8				2.091	
Netherlands	17,9	1.032,8	635,9	21.917	26,3				33.511	
Norway	5,5	456,3	269,7	11.861	14,7				20.105	
Portugal	10,6	265,7	124,4	8.602	7,2				9.306	
Spain	48,3	1.461,9	1.580,3	49.447	22,1				51.819	
Sweden	10,5	567,3	458,2	12.546	61,2				12.607	
Switzerland	8,9	858,8	283,3	10.987	21,2				11.819	
United Kingdom	67,7	3.095,3	1.496,2	62.887	80,0				63.687	
Europe of 17	429,5	19.267,3	12.241,5	522.300	708,8				523.008	
Bulgaria	6,4	93,9	144,3	4.754	12,8				4.766	
Croatia	3,9	75,9	80,2	2.713	8,3				2.721	
Cyprus	0,9	29,8	40,7	844	-				844	
Czechia	10,9	298,1	429,2	18.595	47,3				18.642	
Estonia	1,4	37,7	25,1	2.932	8,6				2.932	
Hungary	9,6	196,0	184,6	9.899	8,8				9.907	
Latvia	1,9	40,3	74,5	2.042	5,2				2.042	
Lithuania	2,9	72,0	58,7	2.572	18,7				2.572	
Malta	0,6	19,4	10,0	838	-				838	
Poland	36,7	782,6	1.346,1	66.645	191,3				66.836	
Romania	19,1	318,1	280,5	16.957	41,1				17.007	
Slovakia	5,4	122,2	149,3	16.320	16,8				16.336	
Slovenia	2,1	63,1	84,6	13.251	9,0				13.260	
Sum of additional Europe 30 - countries	101,7	2.149,1	2.907,8	158.361	381,0	5.027	22,0	279	167,8	7.562
Europe 30	531,1	21.416,6	15.149,3	680.661	1.089,7	18.377	477,9	5.614	1.623,7	76.645

1. Focus: Calculate road transport spend, i.e. the biggest share of all transport cost: Assess national road transport spending on a (relativels firm) basis of the number & types of transport vehicles in service, drivers employed, average wages, fuel cost, other cost & overhead,
→ also tons/km/tkm performed

2. Calculate/estimate spend on the other modes Rail, Inland Waterway, etc.. and their performance metrics

3. Adjust and break down total est. transport spend by trspt. system operator („3PL“ consol. revenues vs „Own Account“ incurred cost); note chart 9 above!

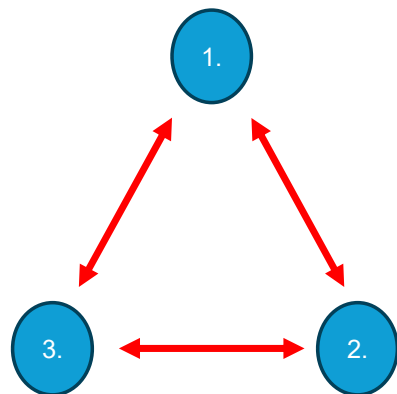
Steps 3-6: Estimating the national spend on the „other“ logistics activities accordingly



Source: Table in Top100 2024/25, p.26/27, Pie chart p.15.

*) Note: The figures highlighted in red are 2023

Step 7: „Triangulation“ → cross-checking estimates!



Logistics
activity-based
data

Segment-level data

		Logistics costs in total (in bn. €)	Bulk Logistics	General Full-Truckload (FTL) Transportation	General Less-than-Truckload (LTL) Transportation	Specialized Surface Transportation	Courier, Express and Parcel (CEP) Transport Services
1	Logistics system costs EU30 (by activity):	1,115	79	106	53	87	101
2	thereof for ...						
3	- Private fleet expenditures (shipper own account transportation, bn. €)	4,000	9	26	3	22	5
4	- Hired fleet expenditures (purchased LSP road transportation, bn. €)	10,800	24	67	35	32	55
5	- Railroad car						
6	- Water trans						
7	- LSP breakb						
8	- Inventory c						
9	- Administrati						
10	Logistics spending on logistics EU30 (consolidated):	1,115	79	106	53	87	101
11	... thereof ship						
12	... thereof shi						
13	Logistics ser						
14	LSP revenues from shippers (shipper spending > line 12, bn. €)	576	73	90	51	37	95
15	plus LSP sub						
16	Cumulative l						
17	Metrics:						
18	Shippers' outbound tons (m. tons p.a.)	13,741	8,900	3,500	212	450	100
19	○ Shipment weight (tons/shipment)		1,000	8	0	3	0
20	○ Shipper spend per ton shipped (€/ton)		9	30	252	193	1,005

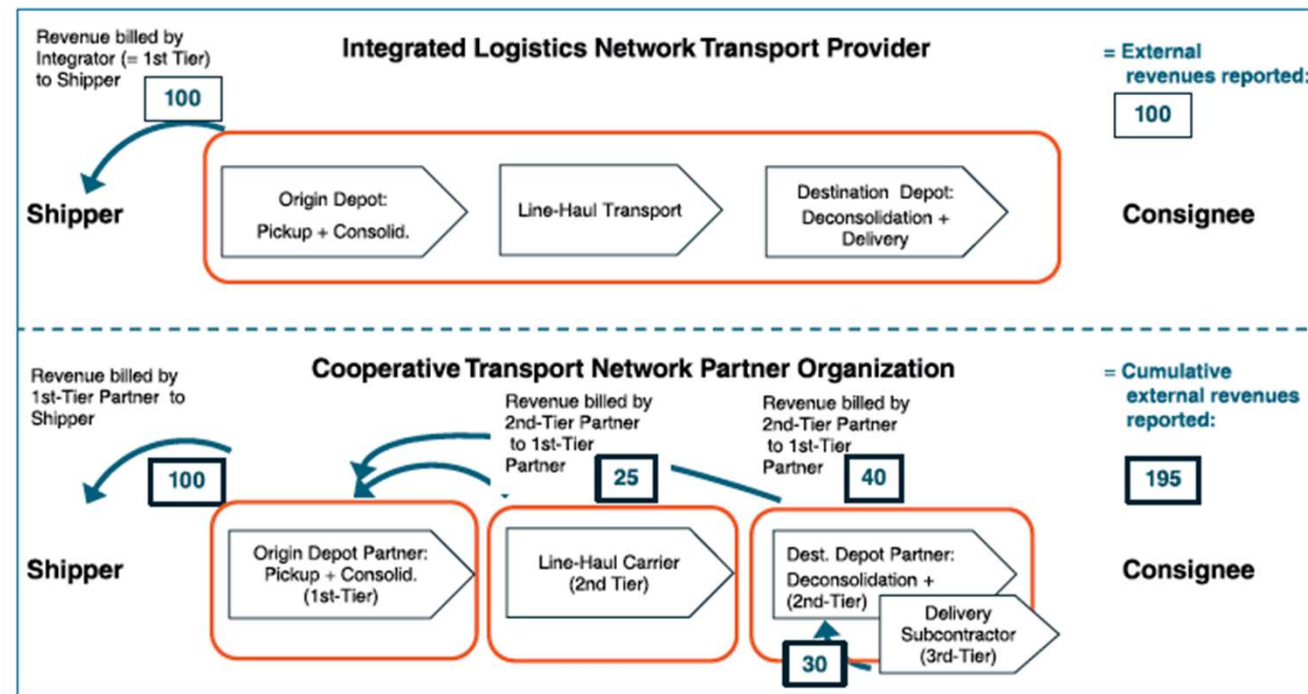
1. Compare logistics activity based €-spend results (as described above ...)
2. against segment employment statistics, where feasible ...
3. cross-check activity-level cost against segment-level revenue- and cost

Agenda

- **Measuring Logistics: The „Top 100“ story**
- **Research questions & preview to answers**
- **Principal research approach and process:**
 - „Logistics“ – definition & segmentation options
 - Primary data sources
 - Our step-by-step process of calculating, estimating and breaking-down national logistics spending
- **Selected challenges and learnings**
- **Open ends**

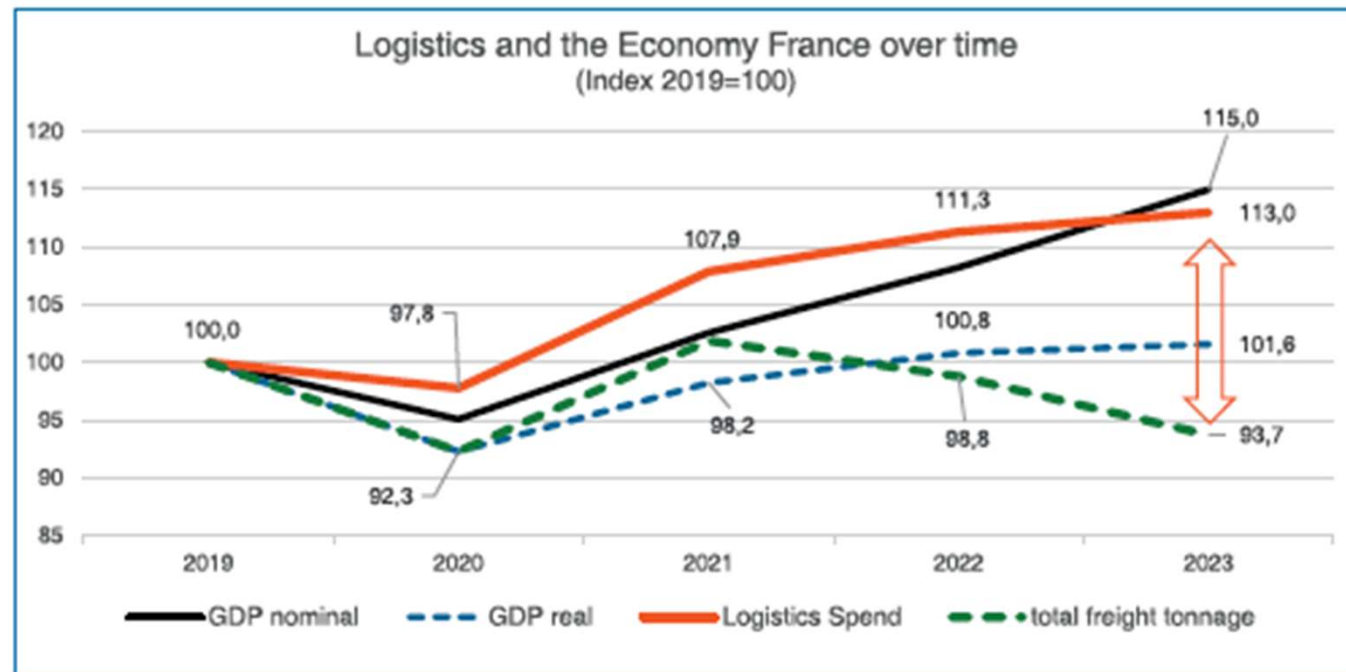


Challenge 1: 3PL revenue statistics and the “verticalization“ trap



➤ Distinguish between „consolidated“ vs. “cumulative“ information in logistics value chains!

Challenge 2: Consider the widening gap between “nominal” vs. „real“ logistics growth developments

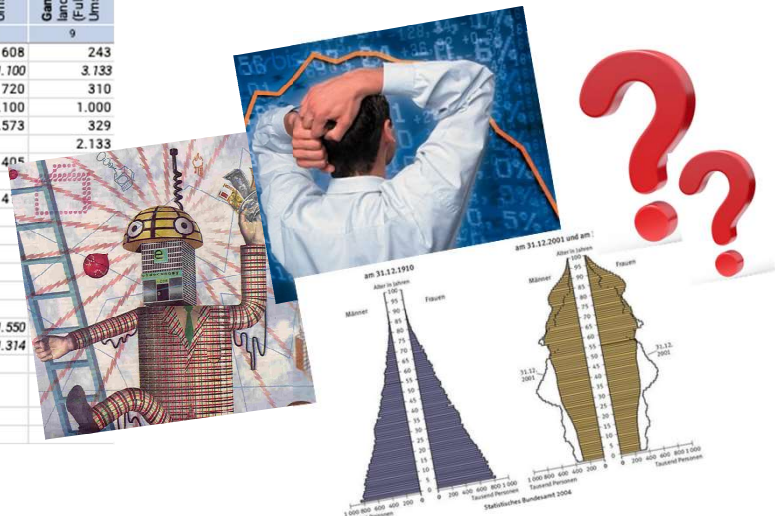


➤ Correlations between GDP, nominal logistics spend, and „real“ logistics activities are no longer given!

Challenge 3: Note and understand hard-to-quantify changes in the Logistics market arena

„Top100“ recent changes in ownership

Rang	Unternehmen	Land	Datenqualität	Logistikumsatz in Mio. € (Deutschland)	Mitarbeiter Deutschland	KEP – Kurier-, Express-, Paketdienste (engl. Courier, Express, and Parcel-transport) Umsatz 2024 in Mio. €	Stückgutnetzwerkverkehr landgebunden (Less-than-Truckload) Umsatz 2024 in Mio. €	Ganz-Ladungstransporte landgebunden für allgemeine Güter (Full-truckload) Umsatz 2024 in Mio. €
1	DHL Group	Deutschland	**	14.583	59.673	11.564	608	243
	Deutsche Bahn AG	Deutschland	**	8.665	30.000		1.100	3.133
2	Kühne + Nagel (AG & Co.) KG	Schweiz	***	4.350	12.900		720	310
3	Schenker Deutschland AG (Teil von → Deutsche Bahn AG)	Deutschland	*	4.300	13.700		1.100	1.000
4	Dachser SE	Deutschland	***	3.976	19.300		1.573	329
5	DB Cargo AG	Deutschland	***	4.266	17.000			2.133
6	Rhenus SE & Co. KG	Deutschland	***	3.075	15.000			
7	United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG (→ UPS)	USA	**	2.000	11.000	1.900		
8	DSV Konzernaktivitäten Deutschland	Dänemark	**	1.826	4.900			
9	GLS Beteiligungs GmbH	Niederlande	**	1.712	k.A.	1.712		
10	A.P. Moeller → Maersk A/S Konzernaktivitäten	Dänemark	**	1.711	1.612			
11	FedEx Express International B.V.	USA	**	1.676	5.375	1.636		
12	Nagel-Group Logistics SE & Co. KG	Deutschland	***	1.650	k.A.			
13	Hermes Germany GmbH	Deutschland	**	1.612	5.500	1.412		
14	DPD Deutschland GmbH	Frankreich	**	1.600	8.000	1.600		
	IDS Logistik GmbH (Kooperation)	Deutschland	**	1.550	6.400		1.550	
	CargoLine GmbH & Co. KG (Kooperation)	Deutschland	***	1.590	7.320		1.314	
15	Aerologic GmbH	Deutschland	**	1.438	884			
16	SNCF Group → Geodis (F) Konzernaktivitäten in D. inkl. → Trans-o-flex & Captrain	Frankreich	**	1.430	4.580	505		
17	Open Grid Europe GmbH	Deutschland	***	1.417	1.696			
18	Pflege Logistik Stiftung & Co. KG	Deutschland	**	1.334	k.A.			



➤ **Broader scope of „intelligence“ needed to detect and interpret changes in logistics ownership- and power-structures, new technology, geo-politics!**

Agenda

- **Measuring Logistics: The „Top 100“ story**
- **Research questions & preview to answers**
- **Principal research approach and process:**
 - „Logistics“ – definition & segmentation options
 - Primary data sources
 - Our step-by-step process of calculating, estimating and breaking-down national logistics spending
- **Selected challenges and learnings**
- **Open ends**



„Measuring“ and monitoring Logistics: where we stand



A hugely complex task due to ...

- the heterogenous and sketchy foundation of data sources,
- unresolved issues of measurement and estimation methods that find acceptance,
- little developed interdisciplinary and international cooperation.

→ Resulting in a still modest level of „measurement“ precision and timeliness

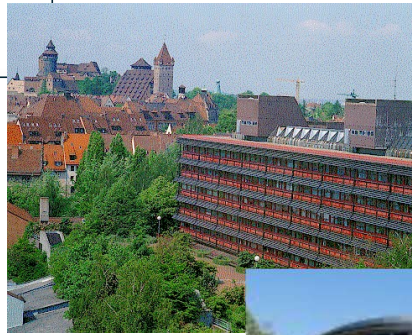
Thank you!

Friedrich-Alexander-Universität
School of Business, Economics
and Society | WiSo

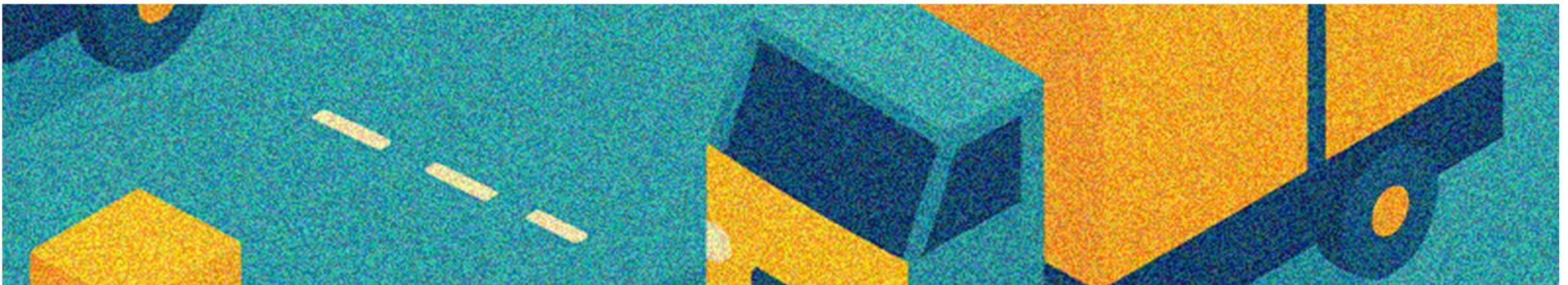


**Univ.-Prof. (em.) Peter Klaus,
D.B.A./Boston Univ., M.Sc./MIT
Cambridge (Mass.), Dipl.Kfm.**

Carl-Schmolz-Weg 6, 96049 Bamberg, Germany
P +49 951 56230, M +49 172 531 7565
peter.klaus@fau.de



Corinne Blanquart, Paul Vilain et Lise Phan , Université Gustave Eiffel



Les grands chiffres de la logistique en 2024

Présentation générale des cahiers de l'observatoire national de la logistique et autres démarches



Le dispositif d'observation : rappel

Piloté par l'UGE et financée par la DGITM

■ LES TRAVAUX

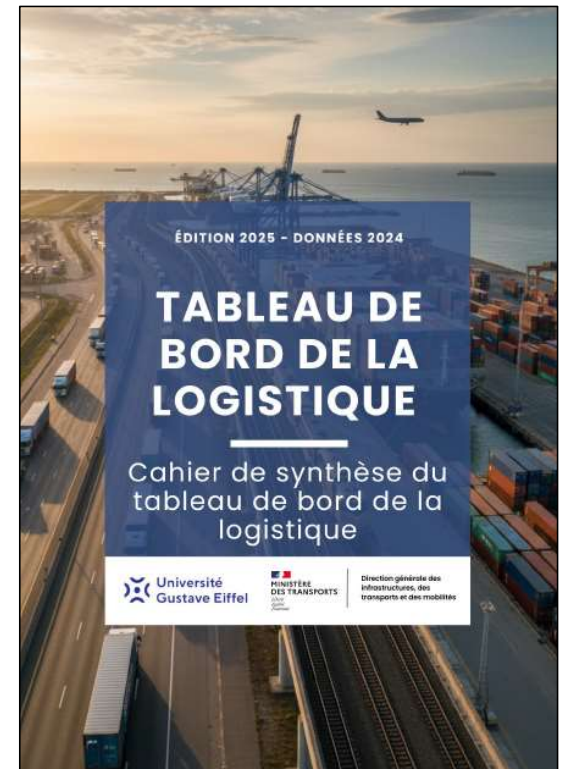
Élaboration d'un tableau de bord pour éclairer l'activité de transport de marchandises et la logistique, dans toutes leurs dimensions

■ OBJECTIFS

Suivre dans le temps les performances et les tendances de la logistique et du transport de marchandises

Une brique pour:

- éclairer sur l'avancement par rapport aux grands enjeux de politique publique et notamment ceux portés par la stratégie nationale de la logistique
- éclairer notamment le CILOG
- révéler des besoins d'analyse complémentaires





Les productions du dispositif

Un cahier de synthèse du tableau de bord de la logistique, complété par :

- un cahier de l'immobilier logistique
- un cahier des territoires
- un cahier des politiques publiques.

Cette année :

- 2 nouveaux cahiers filières
- Un cahier sur l'emploi logistique en France



3

nouveaux
cahiers



Une démarche d'amélioration continue sur l'ensemble des productions



Les thématiques observées

Compétitivité et
positionnement de la
France en Europe

Activité de transport



Immobilier logistique



Emploi et performance
sociale



Qualité de service de la
logistique



Performance
environnementale



Les grandes thématiques suivies
par l'Observatoire

Performance des
chaînes logistiques



Performance du parc en
circulation



La logistique à l'échelle
des filières



La logistique à l'échelle
des territoires



Suivi de l'impact des
politiques publiques



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

En 2024, l'activité repart à la hausse, tirée par les modes routier et maritime



→ Rail et fleuve connaissent un rebond mais demeurent en retrait



→ Le TRM a retrouvé son niveau pré-Covid



→ Le maritime continue de croître, dépassant son niveau d'avant-crise

ACTIVITÉ DE TRANSPORT

Dynamisme de la demande de transport



FRET ROUTIER

Ensemble du transport,
données SDES, PTAC >3,5t

296,6 milliards de t.km

+3,5 % sur un an
-0,1 % depuis 2019

89 % de part modale en 2024



FRET FERROVIAIRE

Ensemble du transport
ferroviaire données ART

32,2 milliards de t.km

+9,7 % sur un an
-4,9 % depuis 2019

9 % de part modale en 2024



FRET FLUVIAL

Ensemble du transport fluvial,
données Eurostat

6 milliards de t.km

+2,1 % sur un an
-24,4 % depuis 2019

2 % de part modale en 2024



FRET MARITIME

Volume de conteneurs transportés,
sortis/entrés des ports, données Eurostat

6,2 millions d'EVP en 2024

+9,2 % sur un an ; +10,4 % depuis 2019



FRET AERIEN

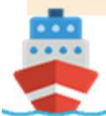
Ensemble du transport, données UAF fret embarqué
et débarqué dans les aéroports

2,2 millions de tonnes en 2024

+3 % sur un an ; -4,2 % depuis 2019

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

Un ralentissement généralisé des modes alternatifs en Europe mais plus marqué en France



Fluvial : la France recule plus vite que l'Europe

- FR **-24,4 %** depuis 2019 (5^{ème} en Europe)
- DE **-14,7 %** | NL **-8,7 %** → leaders européens



Ferroviaire : un recul aussi plus marqué que ses voisins

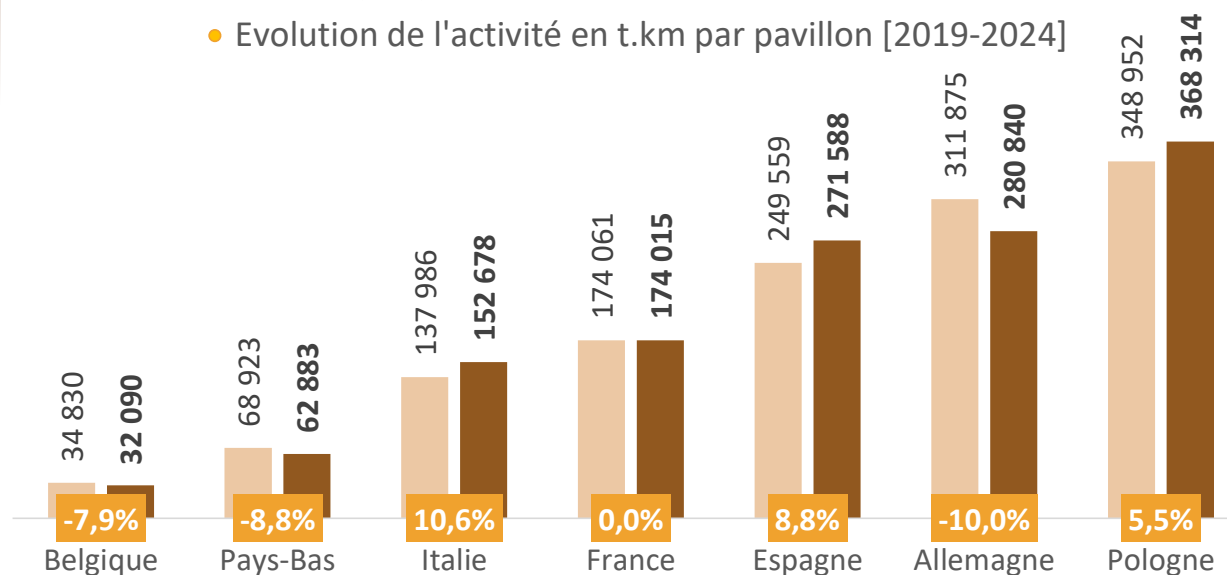
- FR **-4,9 %** depuis 2019 (3^{ème} en Europe)
- DE **-1,7 %** | PL **+3,9 %** | IT **+12,7 %**

ACTIVITÉ DE TRANSPORT Positionnement de la France



TRM : le pavillon français stagne au contraire des pavillons polonais et espagnol

- Activité par pavillon en million de t.km en 2019
- Activité par pavillon en million de t.km en 2024
- Evolution de l'activité en t.km par pavillon [2019-2024]



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

Le maritime en forte croissance

Connectivité maritime : un point faible

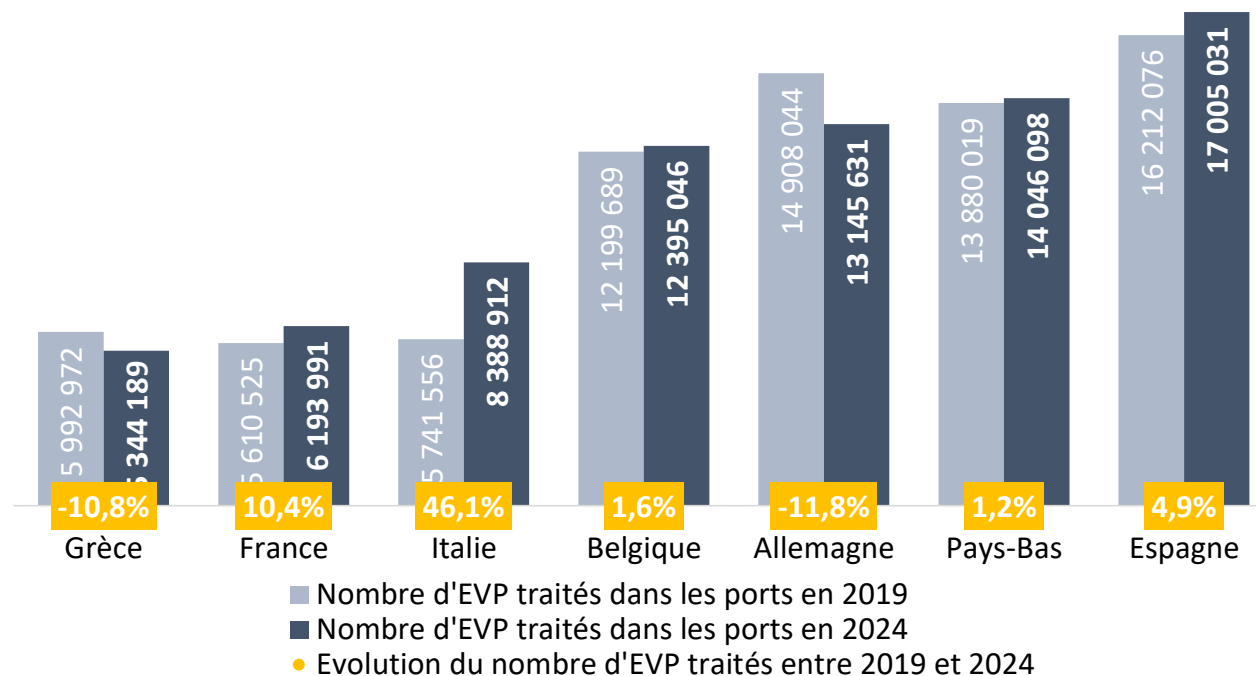
- **18^e rang en 2024** (15^e en 2019)
- **Perte de rang des grands ports FR et EU, hors Espagne (2019-2024)**
- **Le Havre** : 26^e → **38^e mondial**
- **Marseille** : 53^e → **66^e mondial**

	Rang T4 2024	Rang T4 2020
Espagne	6	9
Pays-Bas	10	7
Belgique	12	10
Allemagne	14	12
Italie	15	14
France	18	15

ACTIVITÉ DE TRANSPORT Positionnement de la France



Fret maritime : reprise française, mais hiérarchie européenne inchangée



La France progresse en volume, **mais reste en retrait en termes d'attractivité**

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

Fin 2024, la France métropolitaine dispose de 93 millions de m² d'EPL (91 millions en 2023)

Données SDES, EPL de 10 000 m² ou plus

Fin 2024 :

- Une densité en hausse: 172 m²/km² densité d'entreposage moyenne (163 en 2023)
- Une croissance des surfaces: 23 931 m² en surface moyenne (23 841 en 2023)

Le marché logistique français se transforme :

- La demande poursuit sa baisse entraînant un desserrement de la tension (même si la vacance reste critique) tandis que les loyers se stabilisent.
- Les investissements rebondissent, illustrant un marché toujours attractif pour les investisseurs.

IMMOBILIER LOGISTIQUE

Dynamisme de l'immobilier logistique



Demande placée en surface d'entrepôts en France

Données Bnp Paribas real estate, entrepôts > 5 000m²

3 millions de m² placés en 2024
-18,2 % sur un an ; - 25,3 % depuis 2019

< 5 %	Taux critique³
5 à 8 %	Taux insatisfaisant
> 8 %	Taux satisfaisant



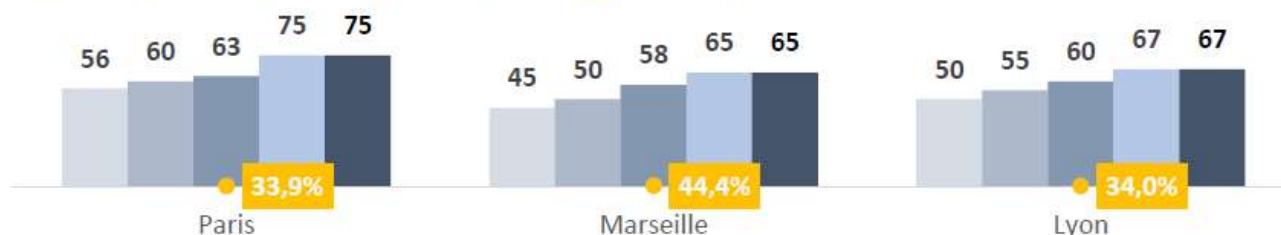
Montants investis sur les entrepôts logistiques

Données Bnp Paribas real estate, entrepôts > 5 000m²

4 milliards d'€ investis en logistique en 2024
+105,6 % sur un an ; -17,5 % depuis 2019

4,7 % de vacance moyenne en France en 2024
+0,9 % sur un an ; + 0,7 point depuis 2019

■ 2019 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024 ● Evolution des loyers des entrepôts par ville [2019-2024]



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

IMMOBILIER LOGISTIQUE



Une offre répartie de façon hétérogène
Suroffre au nord de la dorsale logistique,
déficit d'offre au sud et sur certains marchés
hors dorsale (notamment Nouvelle-Aquitaine)

CONTRACTION DE LA DEMANDE

Demande : **3 M m² en 2024**
(**-18,2%** sur un an, **-25,3%** vs 2019)

France recule plus fort que l'Europe
(**-25,3%** vs **-7,1%** depuis 2019)

MAIS INVESTISSEMENTS EN FORTE REPRISE

4 Md€ investis en 2024
(**+105,6 %** sur un an)

Retour marqué des capitaux
nord-américains

RÉSULTAT : UNE STABILISATION DES LOYERS

3,8 M m² dispo > 3,0 Mm²
placés (mais offre localisée)
= Loyers stables sur l'année

Vacance 4,7% (meilleur niveau depuis
2019, mais "zone critique" < 5%)

TENSIONS LATENTES

Beaucoup de projets planifiés, qui restent à concrétiser
Écart croissant entre **autorisations** (8,4 M m²; **-3,9 %** vs 2023) et **mises en chantier**
(3,9 M m², **-17%** vs 2023)

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Fin 2024, la filière logistique française regroupe près d'1,8 millions de salariés.

Fin 2024 :

- **71,7 %** de l'emploi salarié du transport de marchandises relève du compte d'autrui.
- **22,2 %** de l'emploi salarié de l'entreposage et la manutention relève du compte d'autrui

EMPLOI ET PERFORMANCE SOCIALE

Effectif global de l'emploi salarié logistique en France



1 749 028 salariés dans la filière logistique française fin 2024
(+1,9 % depuis 2022 ; +11,2 % depuis 2019)

Profession	Effectif Salarié (Fin 2024)	Évolution (vs 2022)	Évolution (vs 2019)
 Transport de marchandises	883 837	-0,2 %	+8 %
 Entreposage et manutention	676 058	+5 %	+16,6 %
 Professions support transport de marchandises et entreposage ²	189 133	+1,2 %	+8,2 %

- L'emploi logistique croît fortement (**+11,2 % depuis 2019**).
Croissance 2x plus forte que celle de l'ensemble de l'emploi salarié en France sur la même période.

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



- Entre 2019 et 2024 l'emploi progresse 2x plus vite en entreposage qu'en transport

EMPLOI ET PERFORMANCE SOCIALE

Des profils d'emploi différents entre le compte propre et le compte d'autrui

Au sein du compte propre



45,6 % de l'emploi salarié du transport de marchandises sur la PCS conducteurs livreurs, coursiers (643a) fin 2024

Au sein du compte d'autrui



45,1 % de l'emploi salarié du transport de marchandises sur la PCS conducteurs routiers et grands routiers (641A) fin 2024

Une dynamique entrepreneuriale contrastée

La logistique crée encore beaucoup d'établissements

→ 77 000 en 2024 (**+19,7 %**)

→ Mais fermetures en hausse : 16 400 (**+67,7%**)



Le TRM particulièrement touché :

→ 2 000 défaillances en 2024 (**+30 %** sur un an)

→ Autres activités (**+17 %** sur un an)

Les chiffres détaillés à retrouver dans le cahier de l'emploi logistique et la note de méthodologie



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



La satisfaction des chargeurs varie sensiblement selon le mode de transport

Ensemble des sous-critères d'évaluation de la satisfaction

Qualité de relation client	Compétitivité coût
Respect des délais	Capacité d'innovation
Régularité de service (sauf TRM)	Traçabilité
Traitement des litiges	Aléas
Réactivité	

SATISFACTION GLOBALE PAR MODE



Fret maritime

2,8/6



Fret ferroviaire

2,9/6



Fret fluvial

3,3/6

Dont critères les mieux notés par mode

Compétitivité coût	4/6
Qualité de la relation client	3,2/6

Qualité de relation client	3,9/6
Respect des délais	3,3/6

Respect des délais	4,6/6
Qualité de la relation client	4,1/6



Fret routier

3,6/6 en moyenne des notes attribuées à chaque sous-critère de satisfaction

Dont critères les mieux notés

Aléas	4/6
Qualité de la relation client	3,9/6

La qualité de la relation client unanimement bien perçue

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Plusieurs enjeux de politiques publiques

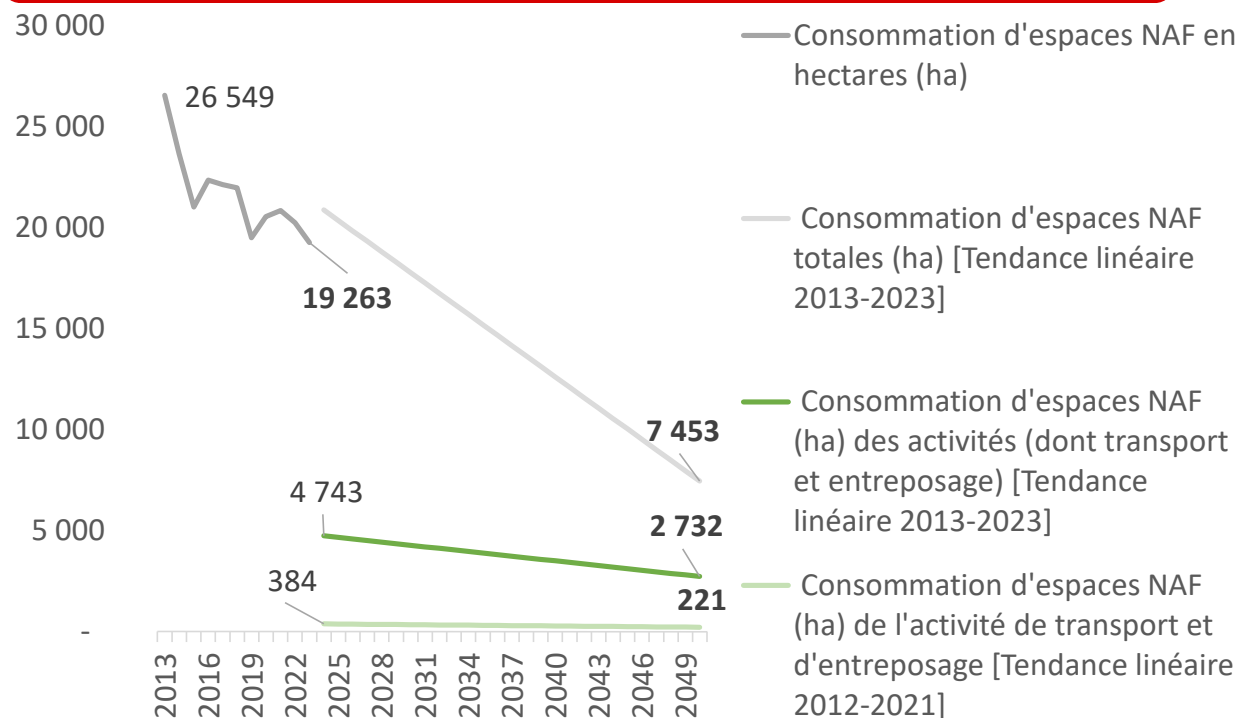
- Zéro artificialisation nette d'ici 2050
- Report modal
- Décarbonation du transport

Zéro artificialisation nette d'ici 2050

En 2024, entreposage et transport :

- < 2 % de l'artificialisation totale des sols
- 8 % de l'artificialisation liée aux activités économiques
- Une contribution faible de la logistique à l'artificialisation

SUIVI DES POLITIQUES PUBLIQUES : ZAN



Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF)
2023 : plus bas niveau historique avec 19 263 ha consommés.

Transport et entreposage :

2024 (estimation) : 384 ha artificialisés

2050 (estimation) : 221 ha artificialisés

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Report modal : objectifs

→ Doubler la part modale du rail (9 à 18 % d'ici 2030) et 25 % à l'horizon 2050

→ Augmenter de 50 % le volume de fret fluvial d'ici 2030 pour atteindre 10 milliards de t.km

SUIVI DES POLITIQUES PUBLIQUES : REPORT MODAL: ENCORE UN LONG CHEMIN



Pour atteindre l'objectif 2030, la part du rail devra presque doubler par rapport à 2024



Pour atteindre objectif 2030, le fluvial devra augmenter son volume de 67 % par rapport à 2024

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Report modal :

→ Doubler la part modale du rail (9 à 18 % d'ici 2030) et 25 % à l'horizon 2050

→ Augmenter de 50 % le volume de fret fluvial d'ici 2030 pour atteindre 10 milliards de t.km

SUIVI DES POLITIQUES PUBLIQUES : REPORT MODAL: : ENCORE UN LONG CHEMIN

Les obstacles au report modal



2,9/6 : Niveau de satisfaction moyen des chargeurs sur le mode ferroviaire



3,3/6 : Niveau de satisfaction moyen des chargeurs sur le mode fluvial

→ Offre jugée inadaptée aux besoins

6 % des chargeurs très satisfaits (rail conventionnel) ; 3 % en combiné

→ Réactivité : point le plus critique

Note : 2,2/ 6 (la plus faible)

→ Dépendance à quelques filières

Céréales et matériaux de construction = 2/3 du trafic

→ Innovation : point jugé le plus critique

Note : 1,9/ 6 (la plus faible)



La route jugée ultra compétitive

→ Qualité de service : 85 % de chargeurs satisfaits

→ Prix du transport plus faible dans le TRM fin 2024 (base 100 2021)

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Performance environnementale en 2024 :

→ PL marchandises : 7,4 % des émissions nationales de GES (CO₂e)

→ Des émissions plutôt en baisse, sauf pour le mode fluvial

→ Transport ferroviaire dans son ensemble (0,4 Mt CO₂e en 2024)

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Décarbonation du transport



FRET ROUTIER

Calculs selon données SDES, CITEPA.
Véhicules <15 ans - Camions PTAC > 3,5 t ; tracteurs routiers PTR > 5 t. Pavillon national + étranger.

91,5 gCO₂eq/t.km en 2024

99 gCO₂eq/t.km en 2023

- 9,1 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2024]



FRET FERROVIAIRE

Calculs selon données SDES et SNCF réseau

5,2 gCO₂eq/t.km en 2023¹³

4,8 gCO₂eq/t.km en 2022

- 17,6 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2023]



FRET FLUVIAL

Calculs selon données SDES et CITEPA. Transport national uniquement (hors international et transit)

27,1 gCO₂eq/t.km en 2024

25,7 gCO₂eq/t.km en 2023

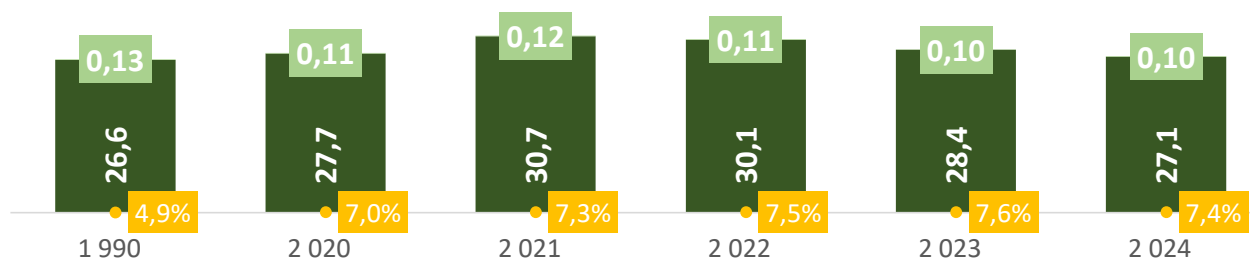
+ 4,3 % de gCO₂eq/t.km
[2019-2024]



Recul structurel des émissions des PL diesel en France



27,1 Mt CO₂e en 2024 (-4,3 % sur un an ; -9,1 % depuis 2019)



■ Transport fluvial de fret (national uniquement) - Emissions en Mt CO₂e

■ Transport routier de fret (PL diesel) - Emissions en Mt CO₂e

● Part des émissions du fret (PL diesel et fluvial) dans les émissions totales de CO₂eq sur le territoire hors UTCATF

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

Gain d'efficacité confirmé des Poids Lourds

Une baisse non liée au seul trafic

- Recul de la circulation des PL français **(-2 %)** et étrangers **(-2,9 %)** depuis 2019
- Baisse plus rapide de la consommation d'énergie de traction PL **(-6,3%)** ; **-7,4%** de livraison de gazole en moins depuis 2019

Evolution en parallèle du parc et des usages

- Parc diesel stable depuis 2019 **(+1,2%)** mais parcours annuels en recul sur période **(-4,6%)** traduisant une baisse d'intensité d'usage

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE



Baisse plus marquée des émissions sur le périmètre métropolitain

Emission de GES France métropolitaine

Evolution 2019-2024 : **-9,7%**

Emission de GES France + Outre-mer

Evolution 2019-2024 : **-9,1%**



Hausse du prix moyen du Gazole en France

2019 : 1,44 euros/L TTC

2024 : 1,69 euros/L TTC

Prix moyen du Gazole en France

Evolution 2019-2024 : **+17,6%**

Sur la période 2019-2024 :

Parcours annuel moyen des PL et tracteurs routiers électriques : **+198,5%**

Parcours annuel moyen des PL diesel hybrides rechargeables : **+401,6%**

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



- **Norme Euro 6 majoritaire** (70 % du parc roulant de PL en France)
- **Prix des PL neufs reculent en 2024**, mais la pression sur les marges des transporteurs continue de freiner le renouvellement des flottes

PERFORMANCE DU PARC EN CIRCULATION

Le diesel reste majoritaire (97,1 % du parc roulant en 2024), mais recule (99,3 % en 2019)

Essor des motorisations alternatives dans le parc roulant

Parc de PL roulant électrique
Tracteurs routiers et camion



1 277 PL fin 2024
+73% sur un an
+1 236 depuis 2019

Parc de PL roulant gaz
Tracteurs routiers et camions



8 331 PL fin 2024
+6,4% sur un an
+165% depuis 2019

Parc de PL roulant biodiésel
Tracteurs routiers et camions



5 074 PL fin 2024
+111% sur un an
+5 074 depuis 2019

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



La logistique française se renforce, mais avec des dynamiques contrastées :

- **TRM sous pression**
- **Entreposage en croissance structurelle**

Les coûts du TRM augmentent plus vite que l'inflation en France

- Coûts TRM : **+6,3 %** en 2023 ; **+5,5 %** 2024
- Inflation : **+4,9 %** en 2023 et **+2,0 %** 2024

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DE LA LOGISTIQUE



En 2024, la production du transport de fret et de l'entreposage atteint 206,3 Md €, soit 7,1 % du PIB (vs 6,4 % en 2019)

Uniquement entreprises de fret et entreposage, hors compte propre

Transport routier sous pression

CA de l'activité de TRM 2023 : 66,1 Md € (**+16 %** depuis 2019), **porté par la hausse des prix du TRM (+15,1 % depuis 2019).**

- Traduit une croissance inflationniste, alors que l'activité du pavillon national routier a reculé de **2,9%** de t.km depuis 2019
- Le CA du TRM français progresse moins rapidement que chez les voisins européens

Entreposage-stockage: croissance structurelle

CA de l'activité d'entreposage 2023 : 14,3 Md € (**+27,6 %** depuis 2019), la France devance l'Allemagne

- Croissance plus forte que la hausse des prix de l'activité (**+13,7 %** depuis 2019) **soit croissance tirée par le volume d'activité**

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Une activité logistique hétérogène

- **Cahier Territoires** → niveau régional
- **Cahier Filières** → niveau filière (chimie/céréales)

DESAGREGER L'ANALYSE DE LA LOGISTIQUE



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Polarisation spatiale de la logistique

→ + de 60 % du marché le long de la dorsale

Montée en puissance des marchés "secondaires"

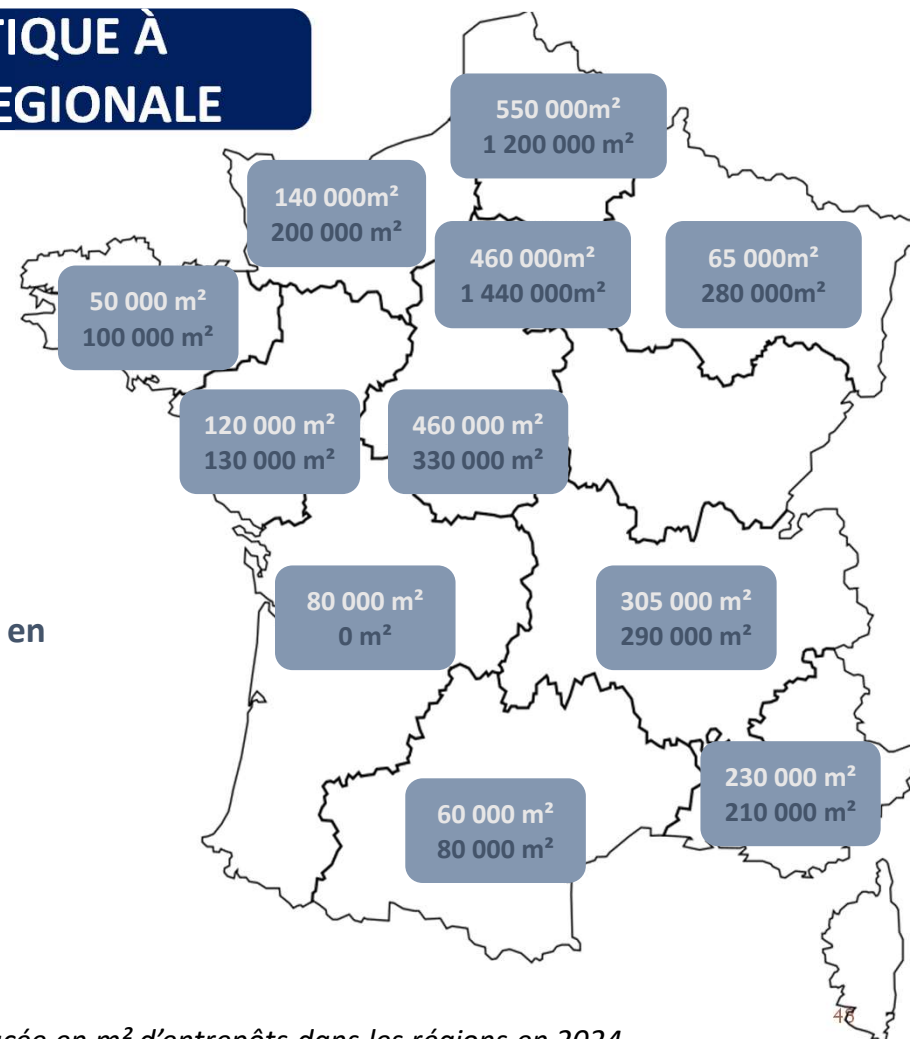
→ **Record historique en Centre-Val de Loire :**
460 000 m² placés **+20 %** depuis 2019, quand la demande placée nationale recule (**-25 %**)

Des niveaux de tension hétérogènes selon les territoires

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE REGIONALE



**Demande et offre
disponible en entrepôts en
2024**



En **gris clair** : Demande placée en m² d'entrepôts dans les régions en 2024

En **bleu foncé** : Offre disponible en m² d'entrepôts dans les régions en 2024

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Trafic routier régional (volumes chargés et déchargés) : légère hausse en 2024 (+0,5 %), mais contraction depuis 2019 (-5,2%)

Déclin structurel de l'IDF dans les échanges routiers :

→ -36,6 Mt à destination (-20,5% depuis 2019)

→ -31,3 Mt chargées (-19,0% depuis 2019)

Mais, essor du routier dans d'autres régions :

Grand Est : → +13,9 Mt chargées et déchargées (+7,9% depuis 2019)

Occitanie : → +6,0 Mt chargées (+4,6% depuis 2019)

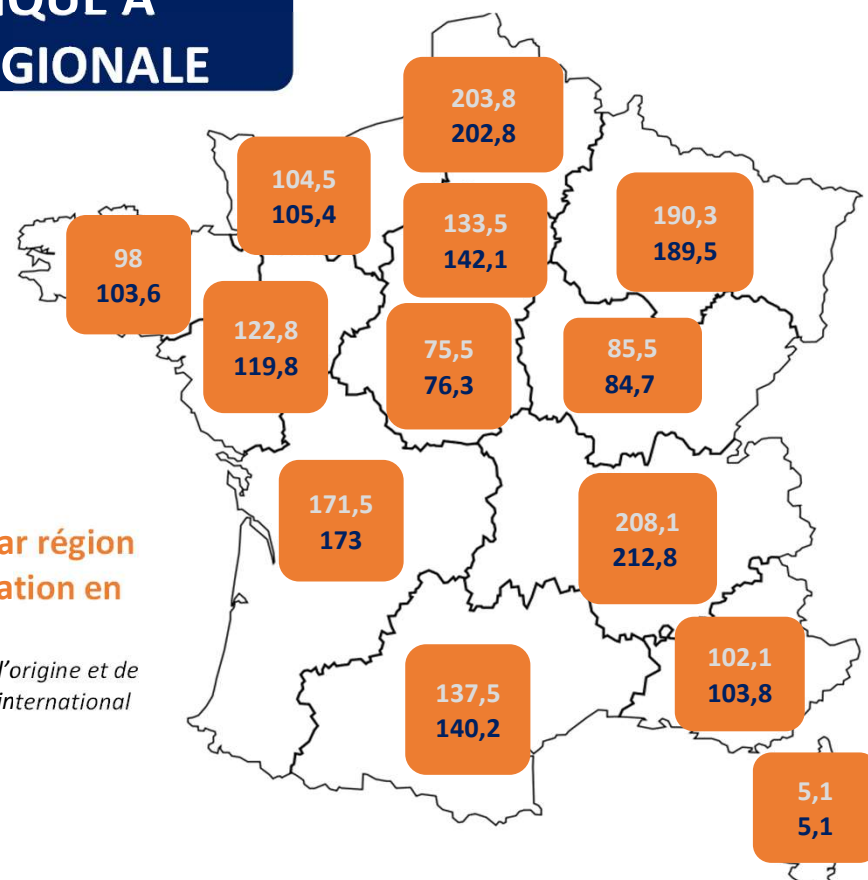
; +5,4 Mt déchargées (+4,0% depuis 2019)

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE REGIONALE



Trafic de fret routier par région d'origine et de destination en 2024

en millions de tonnes par région d'origine et de destination transport national + international



En gris clair : volume de fret routier en millions de tonnes par région d'origine en 2024

En bleu foncé : volume de fret routier en millions de tonnes par région de destination en 2024

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Fret fluvial : déclin plus brutal que le TRM

Volume national (tonnes) :

-26,3% expédié ; **-22,9%** reçu (2019–2024).

Fragilisation structurelle du fluvial avec des bassins perdant progressivement des volumes:

→ Forte contraction des flux entrants et sortants dans la plupart des régions.

→ Ile-de-France, 1er bassin de réception : volumes reçus **-34,2%** depuis 2019

En 2024 : tendance encore baissière

→ Seules hausses sur un an :

Grand Est : **+1,4%** reçu | **+1,3%** expédié

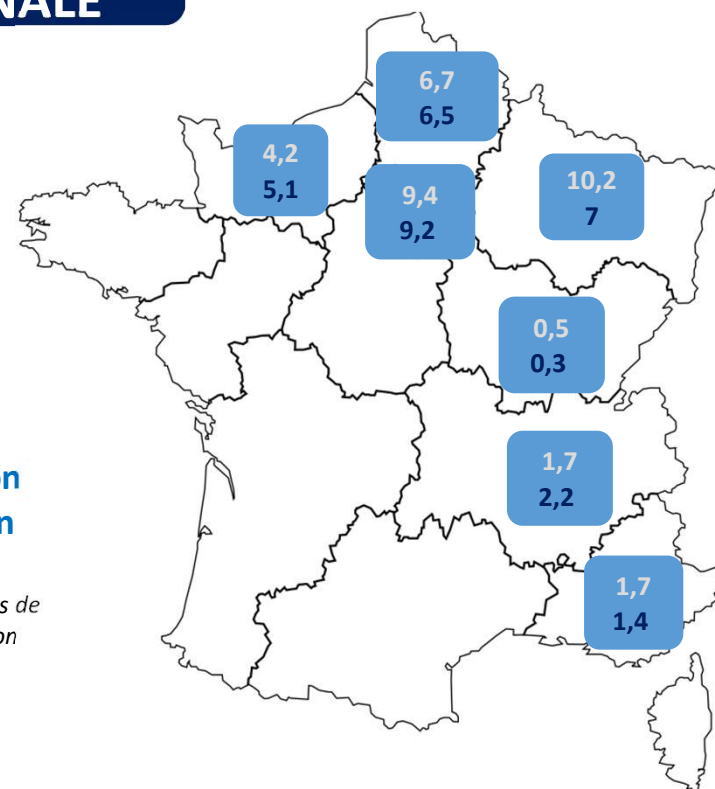
PACA : **+2,8%** reçu | **+17,7%** expédié

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE REGIONALE



Trafic de fret fluvial par région d'origine et de destination en 2024

*ensemble du volume de fret fluvial en millions de
tonnes par région d'origine et de destination*



En gris clair : volume de fret fluvial en millions de tonnes par région d'origine en 2024

En bleu foncée : volume de fret fluvial en millions de tonnes par région de destination en 2024

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Trafic national : **2,25 millions de tonnes en 2024**, rebond **(+3,1% vs 2023)** mais retrait par rapport à 2019 **(-4,2%)**.

Hyper-concentration du fret aérien en IDF :

→ 86 % des volumes de fret aérien

Mais, développement marchés secondaires :

→ Pays-de-la-Loire **(+23,2 %)**

→ PACA **(+3,5 %)**

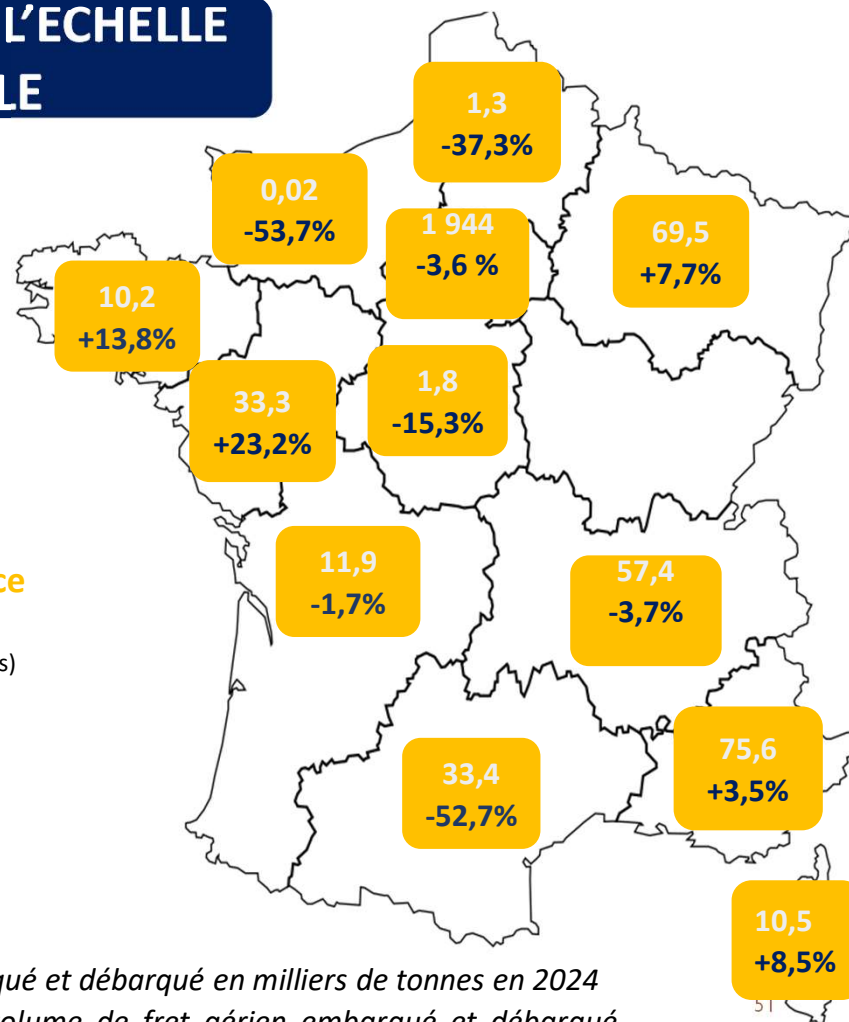
→ Grand-Est **(+7,7 %)**

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE REGIONALE



Trafic de fret avionné France métropolitaine

(fret embarqué et débarqués en tonnes)



En **gris clair** : Fret aérien embarqué et débarqué en milliers de tonnes en 2024

En **bleu foncé** : Evolution du volume de fret aérien embarqué et débarqué entre 2019 et 2024 (% de tonnes)

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Analyse - commerce extérieur des filières

→ Lecture par **mode de transport**, en **valeur (euros)** et en **volume sur flux intra + extra-UE**

→ Premiers cahiers filières céréales & chimie

Décomposition par typologie de produits

→ Ex : filière céréales : Céréales brutes, produits minoterie, à base de céréales..
analysés par mode et évolution dans le temps

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE DES FILIERES



**Volume des
flux échangés**
Intra-UE
uniquement

Importations – volume en millions de tonnes (mt)

**3,9
Mt**

De produits de la filière céréalière importés en 2024 **(+4 % sur un an ; +7,2 % depuis 2019)**

Exportations – volume en millions de tonnes (mt)

**14,2
Mt**

De produits de la filière céréalière exportés en 2024 **(+0,2 % sur un an ; -12,5 % depuis 2019)**



Exportations Intra-UE de la filière
céréalière française en 2024 en volume



FRET ROUTIER

Données **Comext**, exportations françaises de la filière céréalière

58 % de part modale en 2024

+1,3 point sur un an
-1 point depuis 2019



FRET MARITIME

Données **Comext**, exportations françaises de la filière céréalière

16,1 % de part modale en 2024

-1,8 point sur un an
-1,6 point depuis 2019



FRET FERROVIAIRE

Données **Comext**, exportations françaises de la filière céréalière

5,2 % de part modale en 2024

-0,4 point sur un an
+1,8 point depuis 2019



FRET FLUVIAL

Données **Comext**, exportations françaises de la filière céréalière

9,7 % de part modale en 2024

+1,2 point sur un an
+0,5 point depuis 2019

**11 % de part modale
mode inconnu en 2024**

-0,3 point sur un an
-2,2 points depuis 2019

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Analyse - commerce extérieur des filières
→ Lecture par **mode de transport**, en **valeur**
(euros)

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE DES FILIERES



**Valeur des
flux échangés
Extra-UE
uniquement**

Importations – valeur en milliards d'euros (Mrd)

**0,4
Mrd €**

La valeur des produits céréaliers importés en 2024
(**+1,9 %** sur un an ; **+34 %** depuis 2019)

Exportations – valeur en milliards d'euros (Mrd)

**3,3
Mrd €**

La valeur des produits céréaliers exportés en 2024
(**-15,9 %** sur un an ; **+0,8 %** depuis 2019)

**Balance commerciale
Extra-UE (239 pays)**



+2,8 Milliards d'€
d'excédent pour la filière
céréalière française en
2024



Exportations Extra-UE de la filière céréalière française en 2024 en valeur (€)



FRET MARITIME

Données Comext, exportations
françaises de la filière céréalière

91 % de part modale en 2024

+ 0,8 point sur un an
- 4,3 points depuis 2019



FRET ROUTIER

Données Comext, exportations
françaises de la filière céréalière

7,5 % de part modale en 2024

- 0,8 point sur un an
+ 3,8 points depuis 2019



FRET FERROVIAIRE

Données Comext, exportations
françaises de la filière céréalière

0,9 % de part modale en 2024

+ 0,1 point sur un an
+ 0,3 point depuis 2019

LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



En 2024, la filière céréalière française a exporté pour près de 10 Md€.

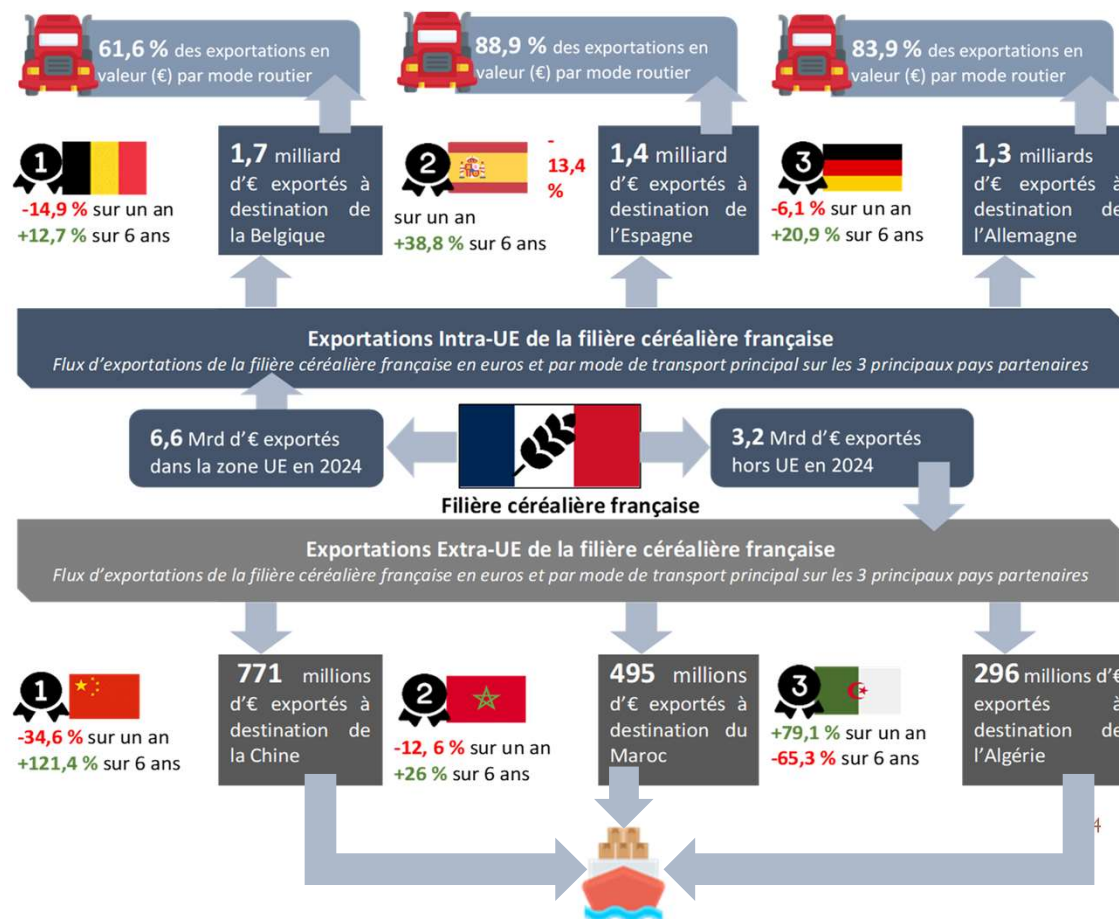
Echanges intra-UE fortement concentrés : ≈ 70 % de leur valeur est réalisée avec la Belgique, l'Espagne et l'Allemagne

Marchés extra-UE également concentrés : ≈ 50 % de la valeur des exportations vers Chine, Maroc, Algérie.

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE DES FILIERES



Flux d'exportations intra et extra européen de la filière céréalière française en 2024 – flux en valeur monétaire (€)



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024



Contrastes modaux valeur/volume:

→ **Intra-UE** : domination du routier (volume&valeur)

→ **Extra-UE** : le maritime domine en volume, mais l'aérien apparaît stratégique pour les produits à forte VA



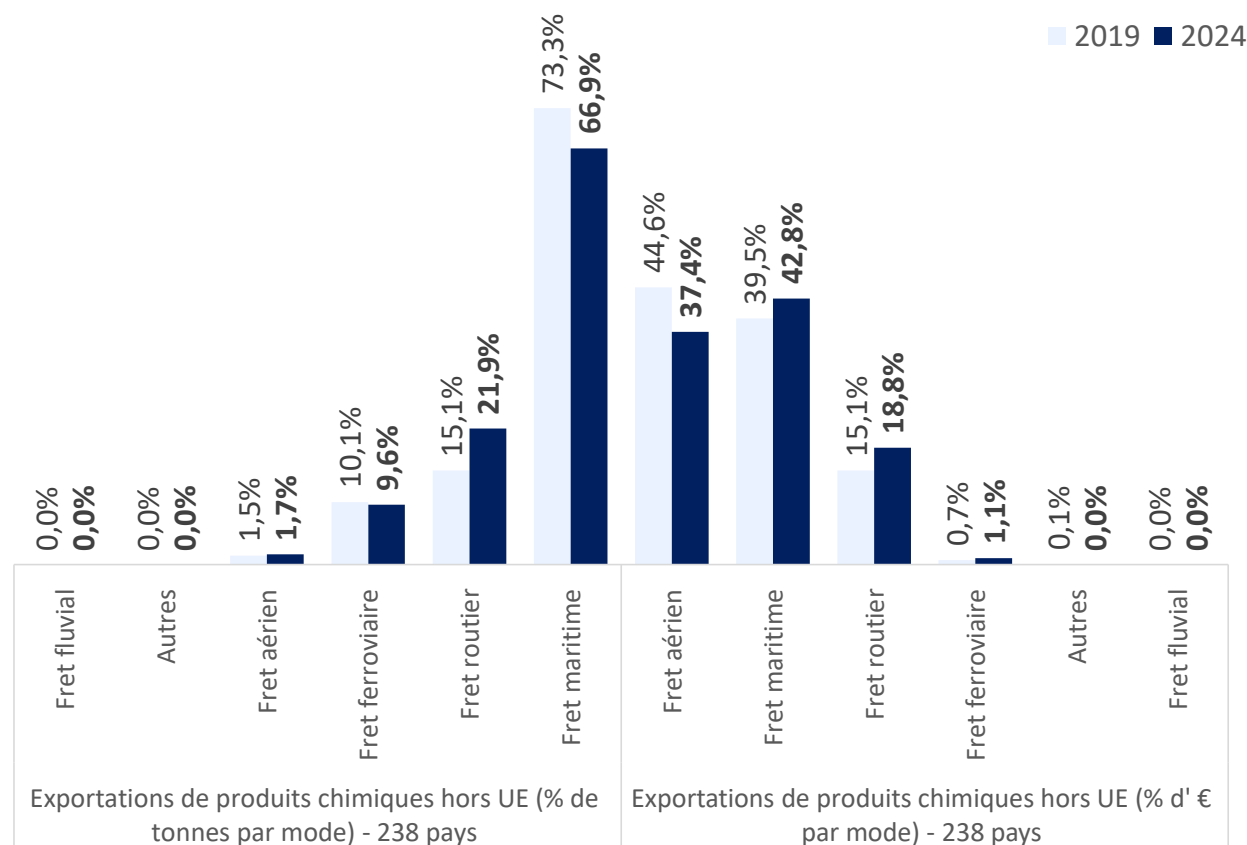
L'avion : un rôle stratégique
1,7 % des volumes exportés (t)
37,4 % de la valeur des exportations (€)

LA LOGISTIQUE À L'ECHELLE DES FILIERES



CHIMIE

Exportations extra-UE de la chimie française : répartition modale en volume et en valeur



LES GRANDS CHIFFRES DE 2024

La crise sanitaire :
révélateur des fragilités logistiques

Désorganisation brutale des stocks

→ **Secteurs touchés inégalement**

Forte volatilité pour :

- Construction
- Produits industriels lourds
- Produits manufacturés à haute VA

Secteur agricole : stocks stables (périssable)

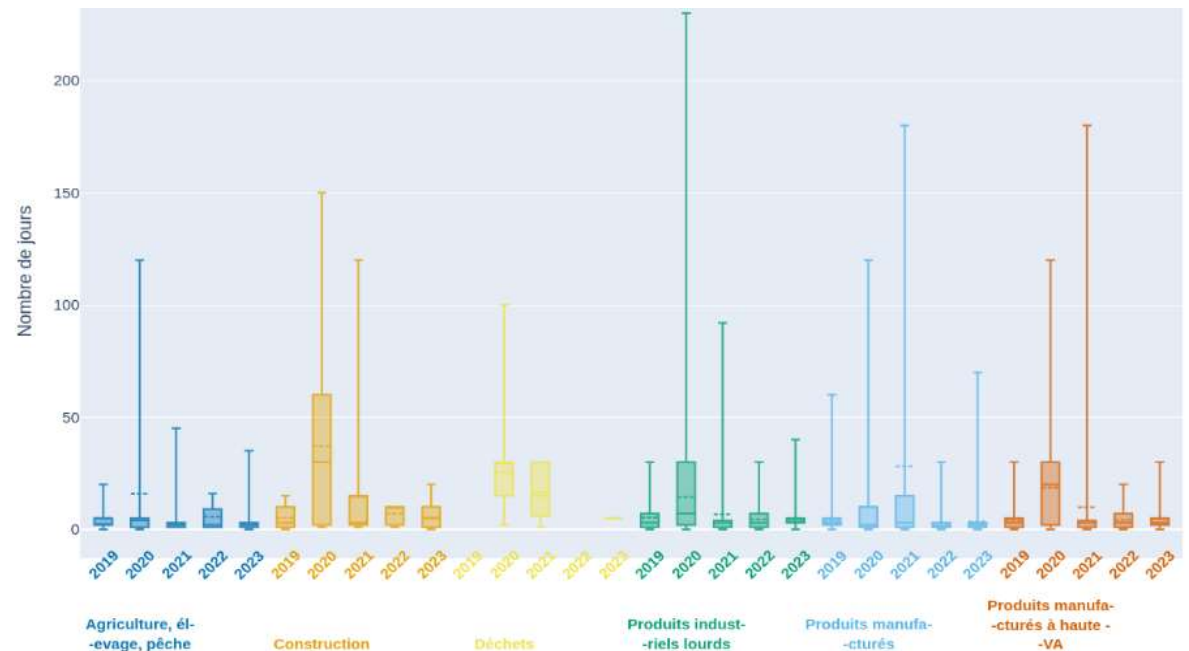
Flux tendu = VULNÉRABLE

~1/4 des produits en rupture pour le manufacturé en 2020

PERFORMANCE DES CHÂÎNES LOGISTIQUES

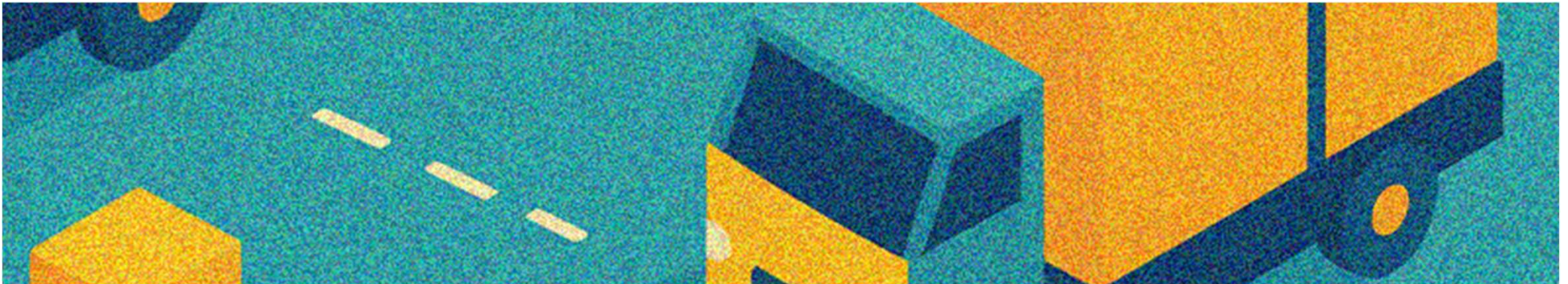


Distribution des niveaux des stocks par année et par type de marchandise en France



Dès 2021 : Rationalisation progressive — stocks gonflés ↓ — ruptures redeviennent exceptionnelles

Verena Ehrler, IESEG



DES ENJEUX MÉTHODOLOGIQUES POUR L'OBSERVATION

Harmoniser les méthodologies de calcul de l'empreinte logistique

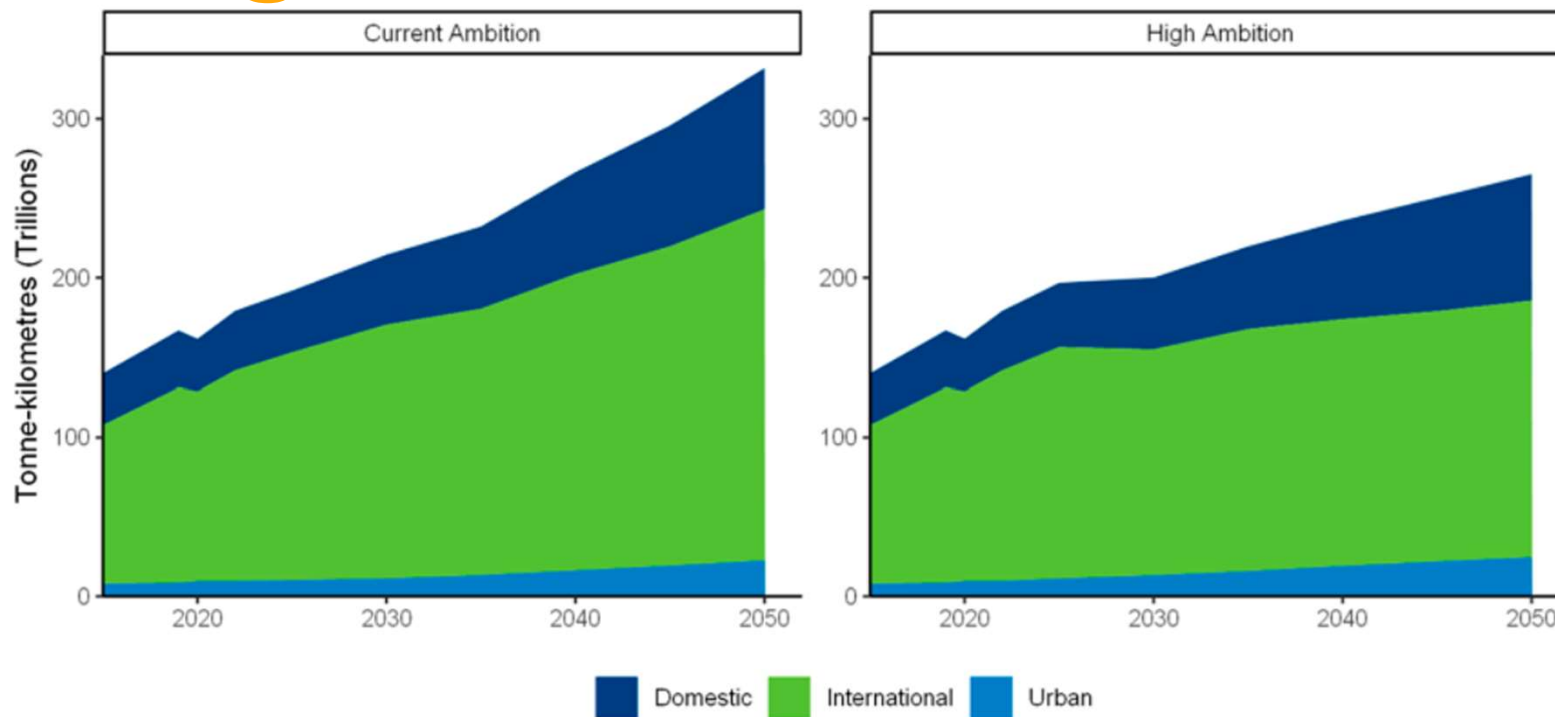
**Les enjeux méthodologiques
pour l'observation:
harmoniser les
méthodologies de calcul
de l'empreinte carbone
des chaînes logistiques**

Les thèmes

- **Le besoin d'une norme pour mesurer et comparer**
- **ISO 14083 – une première étape**
- **CountEmissions EU et le GLEC Framework**
- **Les principes de bases**
- **Bilan et prochaines étapes**

Demande de transport de marchandises

- l'augmentation continue



Source: ITF Transport Outlook 2023

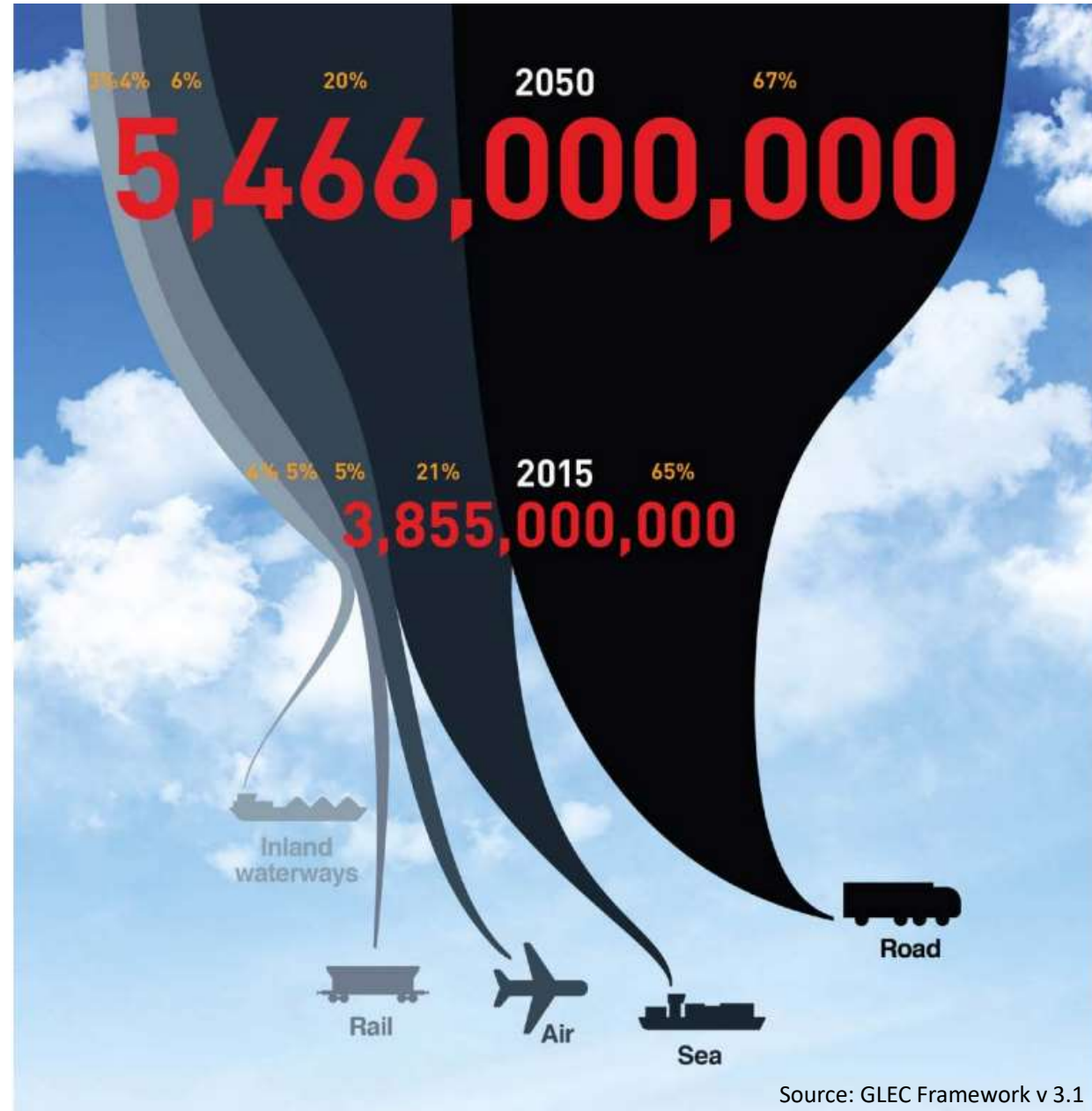
Note : Le graphique représente les estimations modélisées du FIT. Les scénarios d'ambitions inchangées (Current Ambition) et d'ambitions élevées (High Ambition) désignent les deux principaux scénarios modélisés, qui représentent deux niveaux d'ambition pour la décarbonisation des transports. International : entre les frontières nationales ; National : non urbain, à l'intérieur des frontières nationales.

Verena Ehrler @ 4eme séminaire d'observation de la logistique

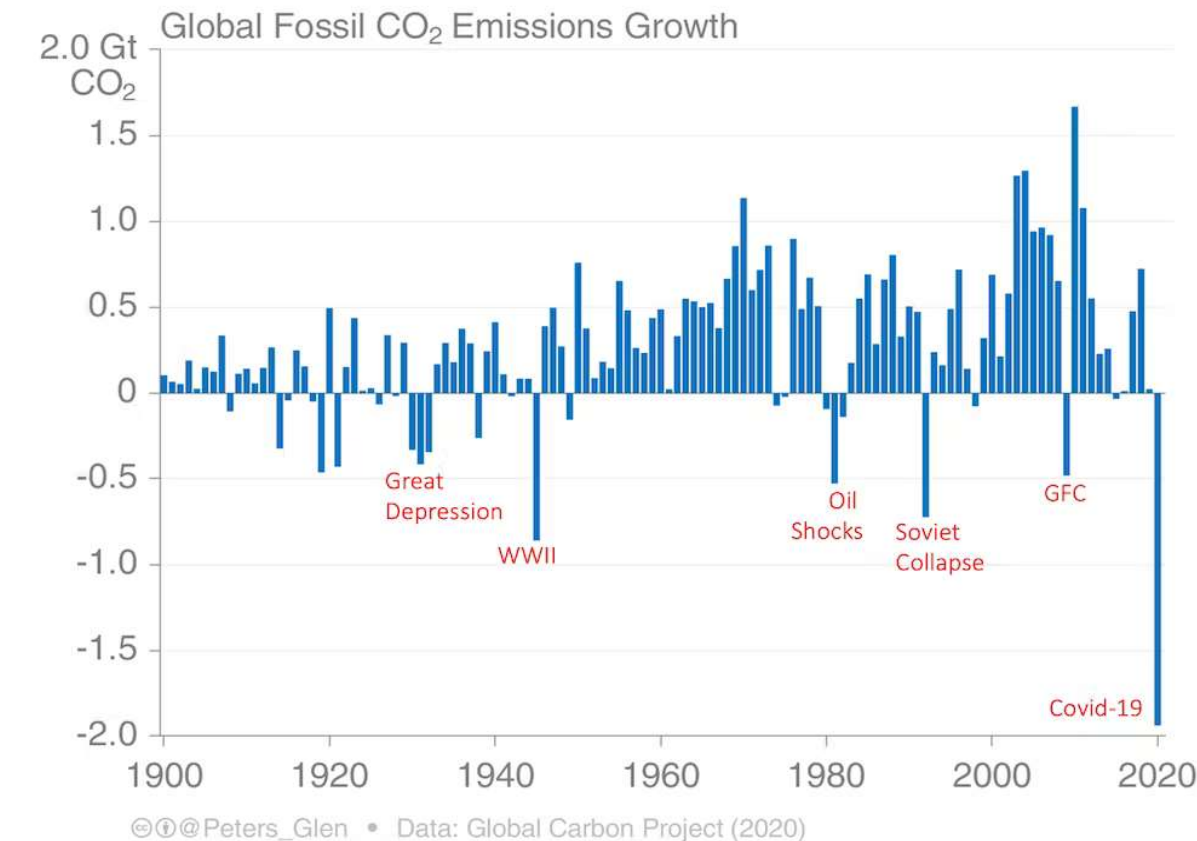
“Logistics emissions are set to increase 42% but they need to be close to net zero by 2025”

International Transport Forum
Outlook 2021

Verena Ehrler @ 4eme séminaire d'observation de la logistique



Emissions de CO₂ – des réductions uniquement pendant des crises



Source: Glen Peters.

In: Canadell et al.: We've made progress to curb global emissions. But it's a fraction of what's needed; The conversation; 03/2021

Report de l'assurance Swiss Re:

No action is no option

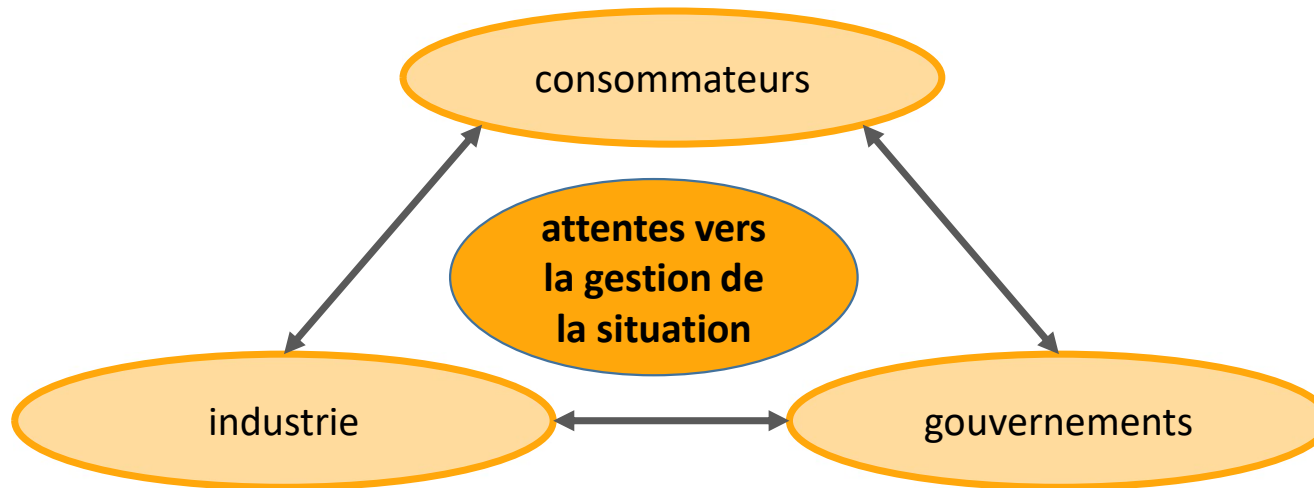
	Temperature rise scenario, by mid-century			
	Well-below 2°C increase	2.0°C increase	2.6°C increase	3.2°C increase
	<i>Paris target</i>	<i>The likely range of global temperature gains</i>		<i>Severe case</i>
Simulating for economic loss impacts from rising temperatures in % GDP, relative to a world without climate change (0°C)				
World	−4.2%	−11.0%	−13.9%	−18.1%
OECD	−3.1%	−7.6%	−8.1%	−10.6%
North America	−3.1%	−6.9%	−7.4%	−9.5%
South America	−4.1%	−10.8%	−13.0%	−17.0%
Europe	−2.8%	−7.7%	−8.0%	−10.5%
Middle East & Africa	−4.7%	−14.0%	−21.5%	−27.6%
Asia	−5.5%	−14.9%	−20.4%	−26.5%
Advanced Asia	−3.3%	−9.5%	−11.7%	−15.4%
ASEAN	−4.2%	−17.0%	−29.0%	−37.4%
Oceania	−4.3%	−11.2%	−12.3%	−16.3%

Note: Temperature increases are from pre-industrial times to mid-century, and relate to increasing emissions and/or increasing climate sensitivity (reaction of temperatures to emissions) from left to right.

Source: Swiss Re Institute

Verena Ehrler @ 4eme séminaire d'observation de la logistique

Pour optimiser il faut de la transparence

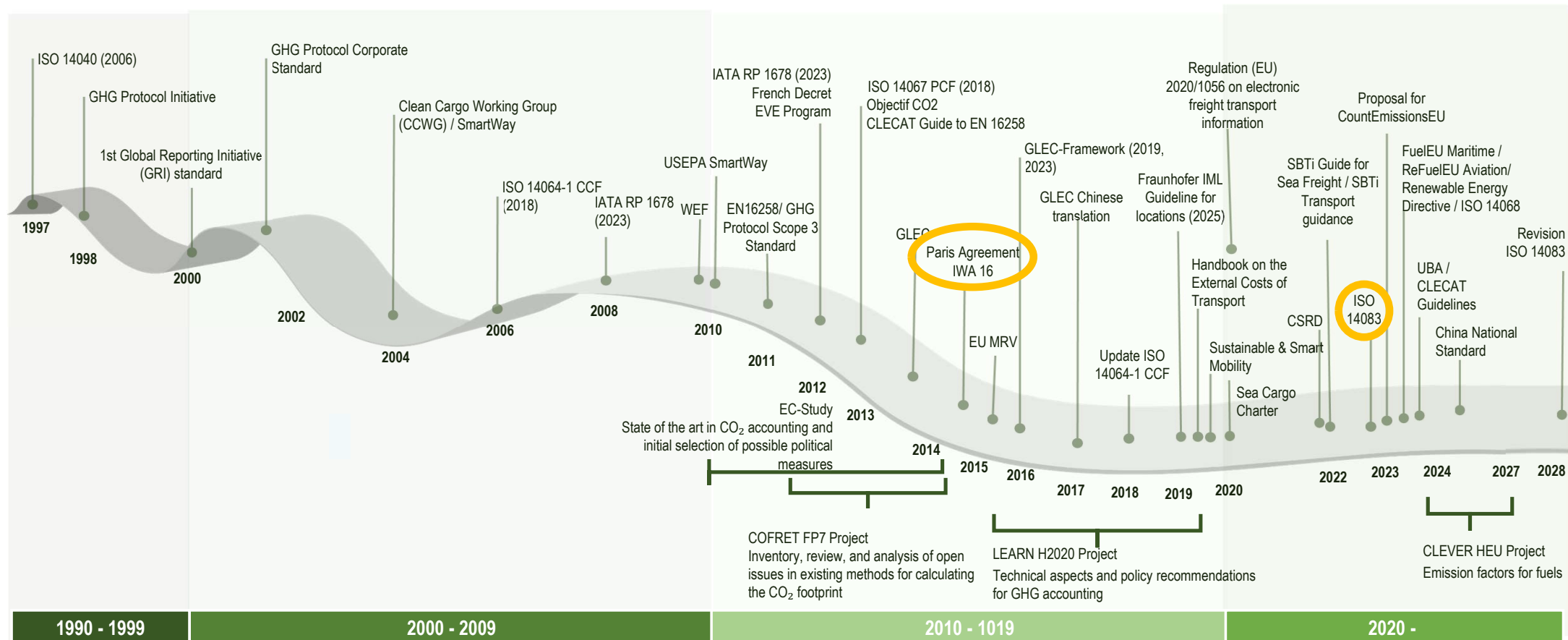


ISO 14083:2023

Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport

“This document establishes a common methodology for the quantification and reporting of GHG emissions arising from the operations of transport chains of passengers and freight”

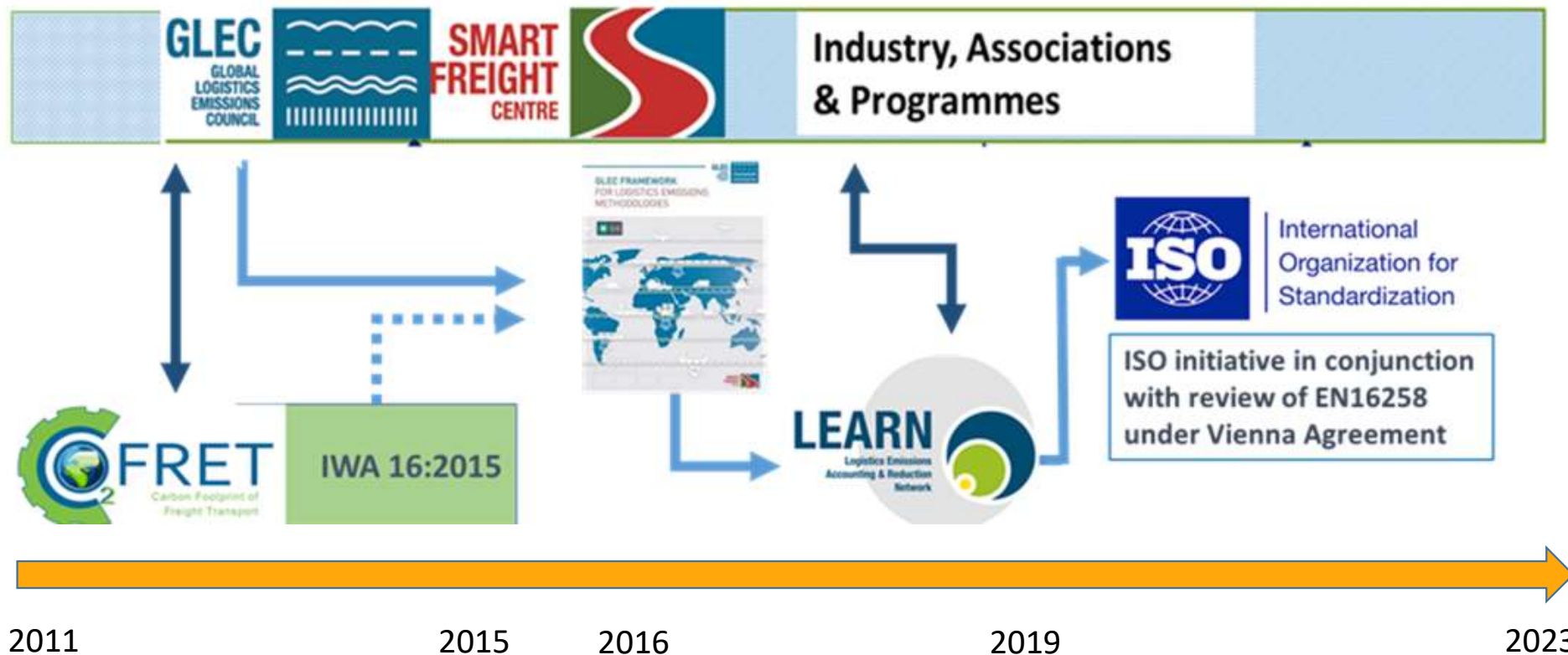
...et une harmonisation internationale



Fraunhofer IML & PNO 2025



Vers le standard ISO 14083:2023



ISO 14083 - base pour une optimisation

- des différentes chaînes de transport
- des différents réseaux
- des différentes formes de transport
- au niveau international
- au fil du temps



Une certification du calcul des émissions

Mobilité des personnes et du transport de marchandises

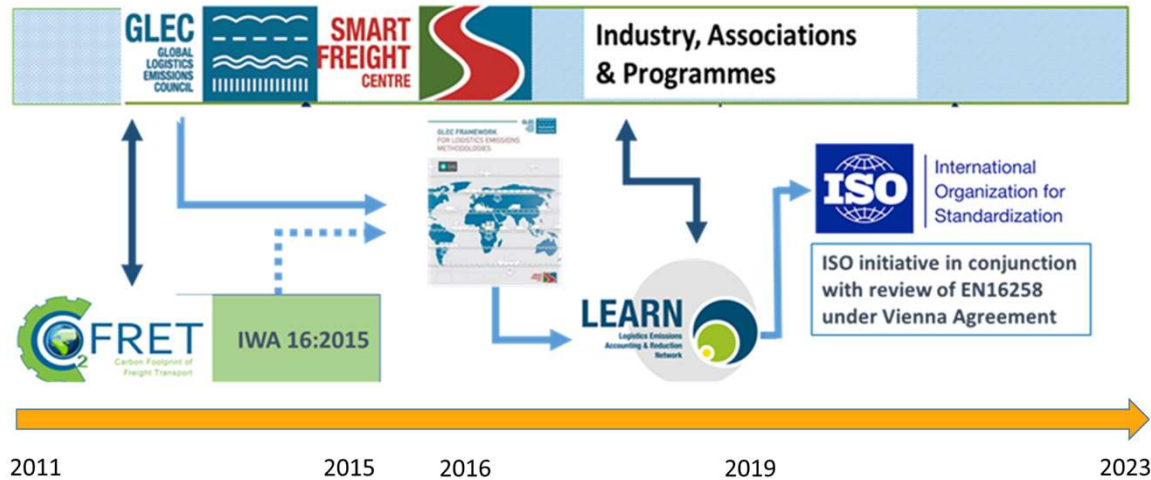
Structure de la norme

- motivation et objectif
- relation aux autres normes
- définitions
- concepts de base
- procédure du calcul
- pièces jointes relatives aux différents modes de transport et thèmes spécifiques

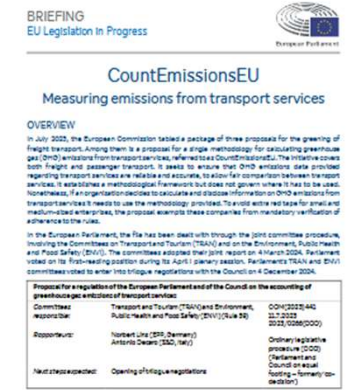
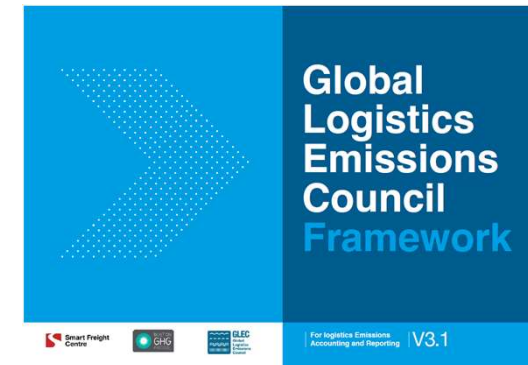


Source: gerald@pixabay.com

Au suivi de l'ISO 14083: GLEC Framework v3 & CountEmissions EU



Source: Smart Freight Centre



CountEmissions EU

- **05.11.2025: l'accord politique conclu**
- **un cadre commun à l'échelle de l'UE pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport de marchandises et de passagers**
- **une méthodologie unique et fiable**
- **permettant de fournir des informations claires, comparables et fiables sur l'impact climatique des opérations de transport**
- **l'objectif: réduction de 90 % des émissions liées au transport d'ici 2050.**

Verena Ehrler @ 4eme séminaire d'observation de la logistique

BRIEFING
EU Legislation In Progress



CountEmissionsEU Measuring emissions from transport services

OVERVIEW

In July 2023, the European Commission tabled a package of three proposals for the greening of freight transport. Among them is a proposal for a single methodology for calculating greenhouse gas (GHG) emissions from transport services, referred to as CountEmissionsEU. The initiative covers both freight and passenger transport. It seeks to ensure that GHG emissions data provided regarding transport services are reliable and accurate, to allow fair comparison between transport services. It establishes a methodological framework but does not govern where it has to be used. Nonetheless, if an organisation decides to calculate and disclose information on GHG emissions from transport services it needs to use the methodology provided. To avoid extra red tape for small and medium-sized enterprises, the proposal exempts these companies from mandatory verification of adherence to the rules.

In the European Parliament, the file has been dealt with through the joint committee procedure, involving the Committees on Transport and Tourism (TRAN) and on the Environment, Public Health and Food Safety (ENVI). The committees adopted their joint report on 4 March 2024. Parliament voted on its first-reading position during its April plenary session. Parliaments TRAN and ENVI committees voted to enter into trilogue negotiations with the Council on 4 December 2024.

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services		
Committee responsible:	Transport and Tourism (TRAN) and Environment, Public Health and Food Safety (ENVI) (Rule 50)	OQH(2023)442 11.7.2023 2023/0266(000)
Reporters:	Norbert Lins (EPP, Germany) Antonio Di Caro (S&D, Italy)	Ordinary legislative procedure (OOL) (Parliament and Council on equal footing – formerly co-decision)
Next steps expected:	Opening of trilogue negotiations	



EPRS | European Parliamentary Research Service

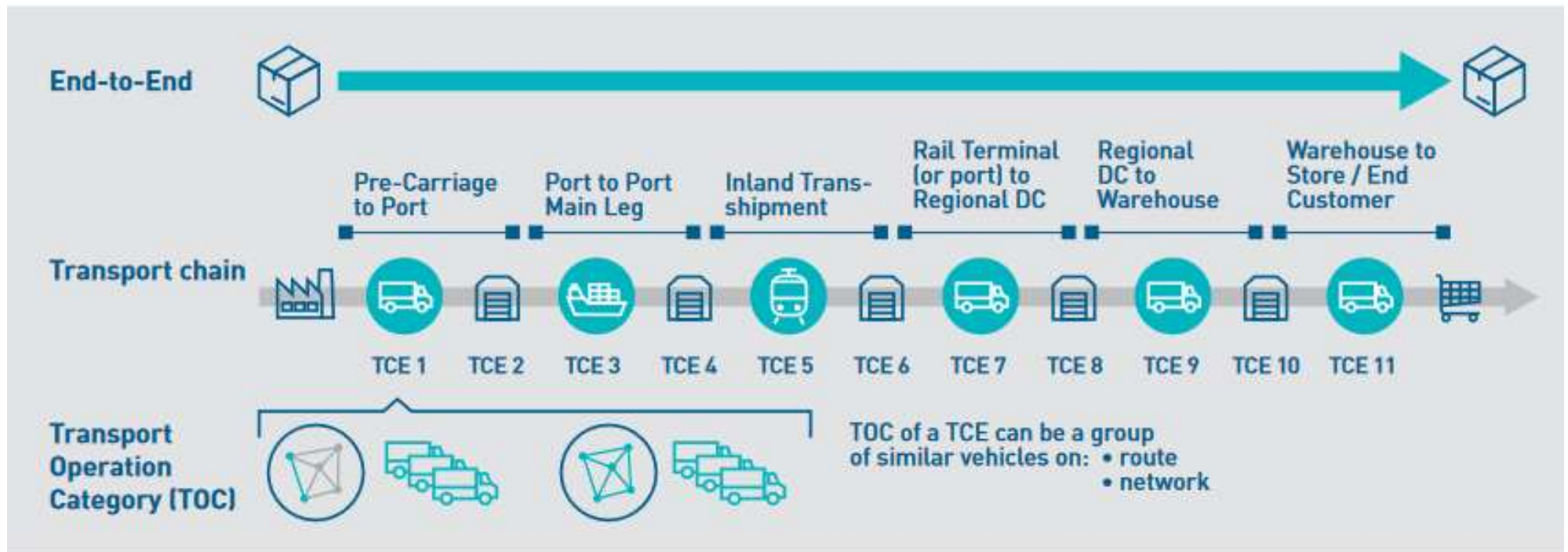
Author: Jean Soone with Edward Svehla
Members' Research Service
PE 757.562 – January 2025

EN



CountEmissions EU

Couverture de la chaine de transport entire!



Source: End-to-End GHG Reporting of Logistics Operations: Guidance, Smart Freight Centre, January 2023.

Le GLEC Framework en relation à d'autres outils internationaux

- Conforme à la norme ISO 14083,
- reconnue par le **Greenhouse Gas Protocol**
- recommandée par **Carbon Disclosure Project (CDP)**
- recommandée pour fixer des objectifs conformes à la **Science-Based-Target Initiative (SBTi)**
- Collabore avec des programmes de fret écologique.
- Objectif: relier les expéditeurs et les transporteurs du monde entier pour un développement durable.



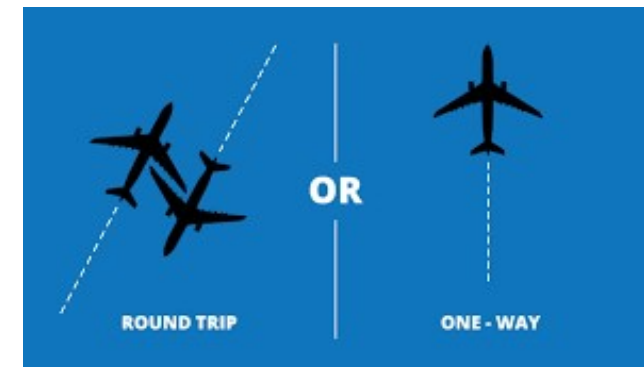
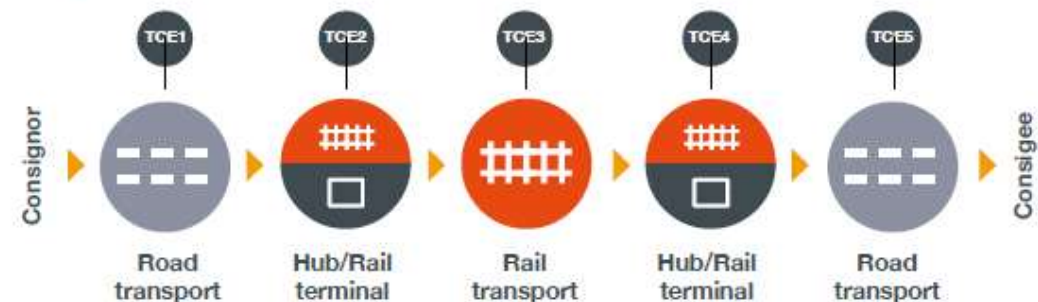
Smart Freight
Centre China



Principes de base des trois approches

- Couverture de **toutes les opérations** de la chaîne de transport
- Division en **éléments de la chaîne de transport** et
- **Approche « aller-retour »** et inclusion des opérations à vide
- **CO₂e** – tout GES IPCC (état printemps 2023)
- Inclusion de **toutes formes d'énergie**
- **Approche « Well-to-Wheel »** de l'ensemble du cycle de vie du carburant et de l'énergie
- **Alignement avec toutes les normes internationales clés et programmes de reporting d'émissions**

Figure 3
Example of a transport chain and its TCEs



Source: Smart Freight Centre, GLEC Framework v3.0, 2023

Couverture de toutes les opérations de la chaîne de transport

Figure 2
Modes covered
by GLEC
Framework v3

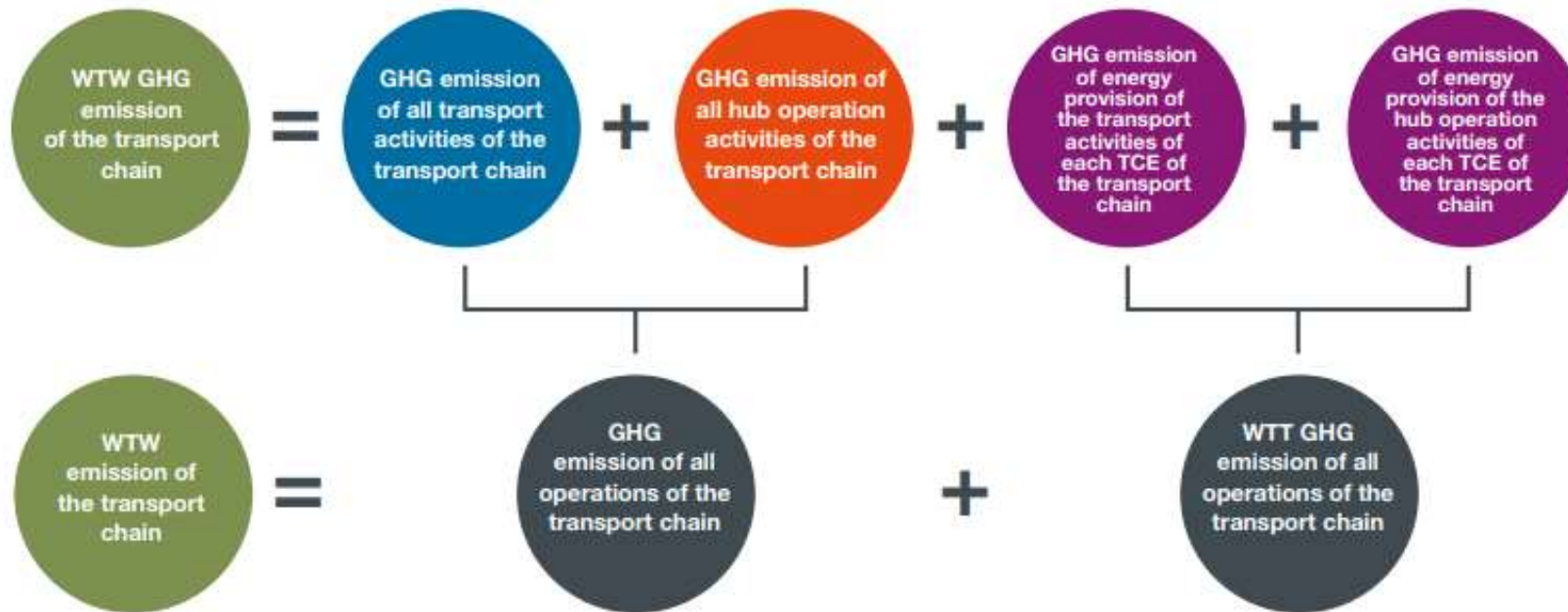


Source: Smart Freight Centre, GLEC Framework v3.0, 2023

Alignement avec les normes internationales

Alignment level	Norm/Standard/Protocol
High-level alignment over entire GLEC Framework v3	ISO 14083 Greenhouse Gas Protocol v1 • Corporate Accounting and Reporting Standard • Scope 2 Guidance, and Corporate • Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard IPCC Good Guidance and Uncertainty Management in National Greenhouse Gas Inventories (IPCC Guidance) SBTi
Air	International Air Transport Association Recommended Practice 1678 (update 2022) ¹⁰ and RP 1726 2022 ¹¹ SmartWay Air Cargo Tool ¹²
Cable Cars	ISO 14083
Hubs	Guide for Greenhouse Gas Emissions Accounting at Logistics Sites v2 ¹³ Guidance for Greenhouse Gas Emission Footprinting for Container Terminals SmartWay Barge Carrier Tool ¹⁵
Inland Waterways	GHG Emission Factors for Inland Waterways Transport ¹⁶ International Maritime Organization Ship Energy Efficiency Operation Index ¹⁷
Pipelines	ISO 14083
Rail	EcoTransIT: Methodology and Data Update 2022 ¹⁸ SmartWay Rail Carrier Tool ¹⁹
Road	4.2 2022 (Europe ²⁰), SmartWay Road Carrier Tool ²¹
Sea	International Maritime Organization Ship Energy Efficiency Operation Index ¹⁷ Clean Cargo Carbon Emissions Accounting Methodology ²² (Currently applies to container shipping only)

Les émissions « well-to-wheel »



GLEC Framework v 3.0

SFD or GCD for distances

Shortest Feasible Distance SFD

- “shortest practical route between two places taking into account the real operating conditions”
- distance usually applied in route planning software

Great Circle Distance GCD

- currently usually focused on air transport
- shortest distance between two points by “crow-line”, including the curving of the earth

Données primaires et secondaires

Primary Data

“quantified value of a process or an activity from a direct measurement or a calculation based on direct measurements.”

Secondary Data

modelled data

established using a model “that takes into account primary data and/or GHG emission relevant parameters of a transport operation or hub operation”

default data

a representative of average industry operating practices.

Les 3 étapes du calcul

Calcul de l'activité de transport d'un élément de la chaîne du transport (Transport Chain Element TCE) en « tkm »



Identification de l'intensité des émissions pour le TCE en CO₂ekg/tkm



Calcul des émissions du TCE en CO₂ekg

Figure 1
Calculation steps

Calculation of the activity of the TCE



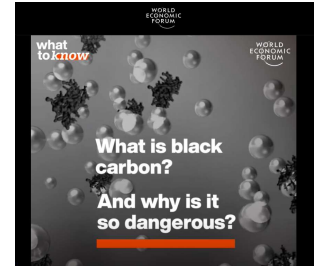
Identification of the applicable emission intensity for the TCE



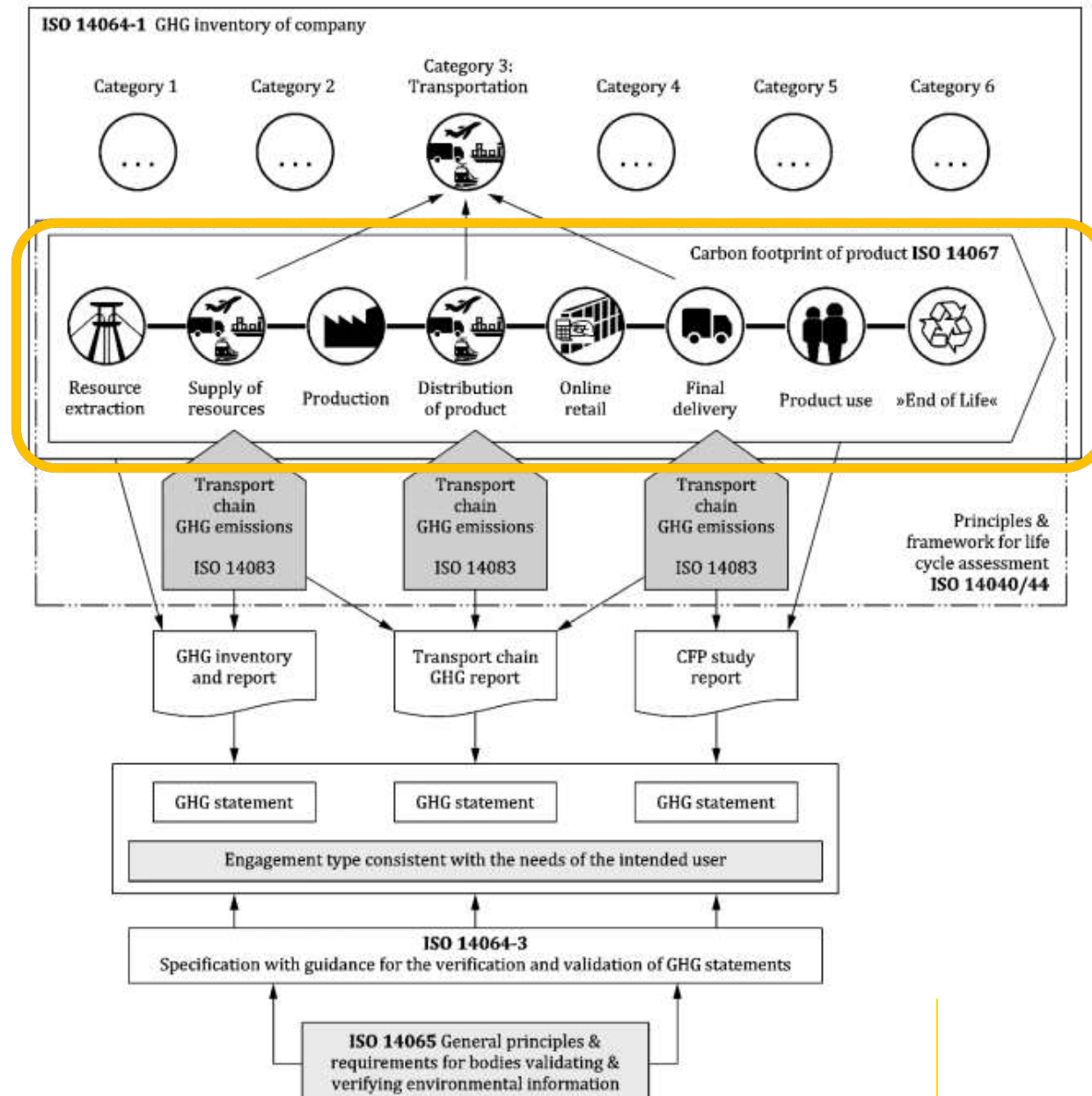
Calculation of the TCE's emission

Non inclus sont actuellement

- Le « **black carbon** » / suie
- les **processus de production et d'approvisionnement en réfrigérants** ;
- les **déchets** produits
- les processus au **niveau administratif** (frais généraux) des organisations impliquées dans les services de transport
- les processus de **construction des véhicules** et des dispositifs de transport ou de transbordement
- **l'entretien des véhicules** ou des équipements de transbordement et d'embarquement
- les processus de construction, d'entretien, de maintenance et de démantèlement des **infrastructures** de transport



Prochaine étape idéale: harmonisation ISO 14000 groupe est GHG Protocol



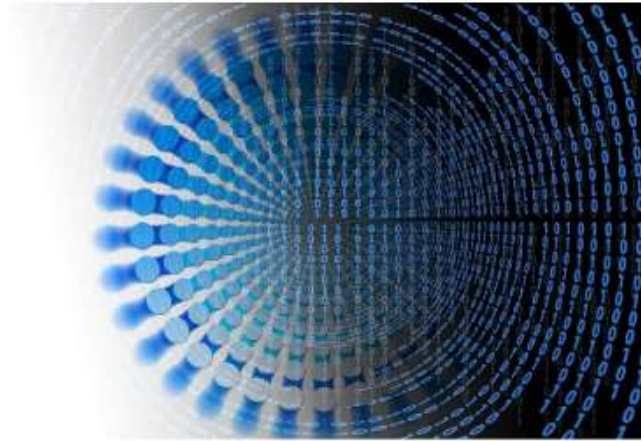
Beaucoup a été accompli – et la collaboration entre industrie et recherche doit continuer

particule de suie



pixabay.com: MMarisol

qualité de données



pixabay.com: geralt

émissions de la digitalisation



pixabay.com: delphinmedia

CONTACT

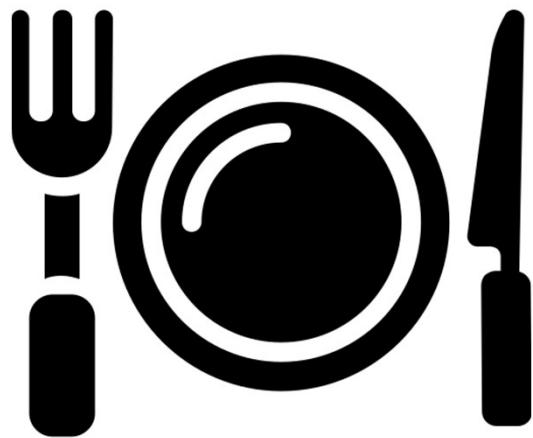


Verena Ehrler
v.ehrler@ieseg.fr

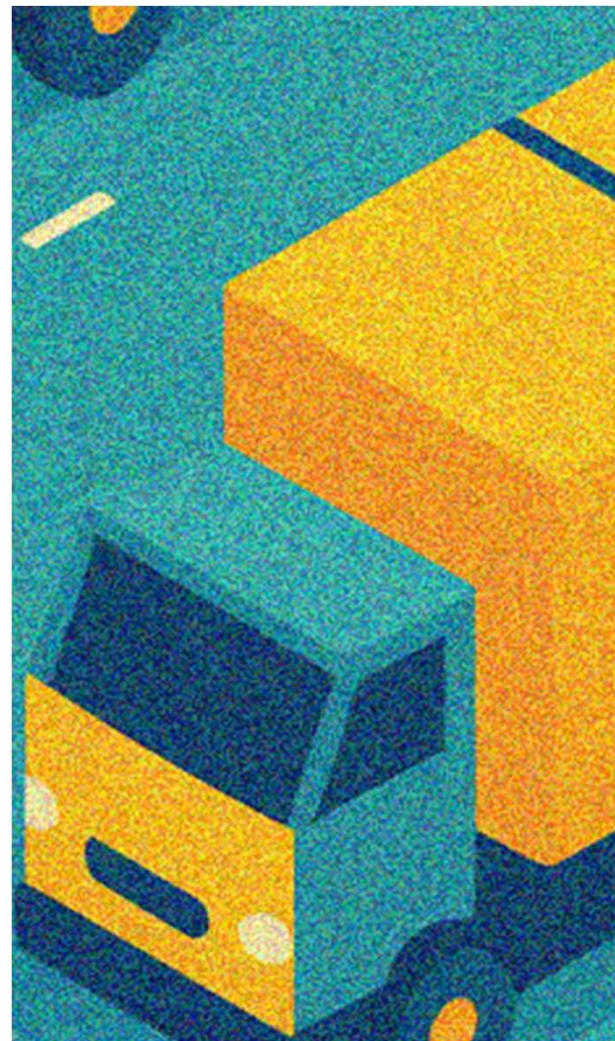


EMPOWERING CHANGEMAKERS FOR A BETTER SOCIETY

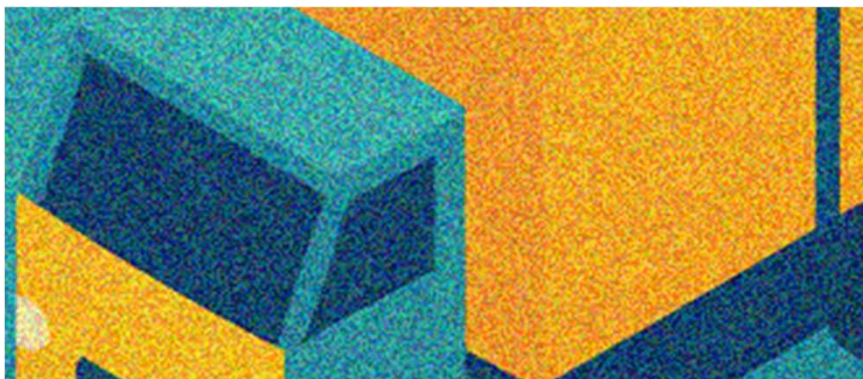
PAUSE DÉJEUNER



REPRISE À 14H



PROGRAMME DE L'APRÈS-MIDI



14h-15h45 : Les enjeux logistiques des chargeurs

Les enseignements des enquêtes chargeurs
François Combes, Université Gustave Eiffel

Focus sur la filière céréalière : synthèse de l'étude des coûts logistiques de la filière

Romain Joya - Associé Cabinet Ceresco

Les enjeux de la qualité de service : le baromètre de l'AUTF et ses évolutions

Jean-Michel Garcia ou Valérie Cornet, AUTF

15h45-16h : L'intérêt d'un dispositif d'observation : le point de vue de France Logistique

Maxime Forest, France Logistique

16h-16h30 : Perspectives

Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel ; François Tainturier, DGITM

16h30-16h45 : Conclusions

Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel



Laboratoire SPLOTT



Observation des chaînes logistiques les enquêtes chargeur

François Combes (Univ Eiffel-AME)

28 janvier 2026

Principe d'une enquête « chargeur »

• Principe de l'enquête « chargeur »

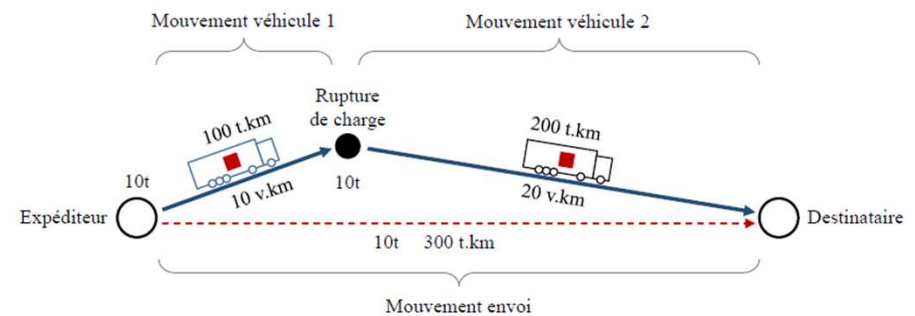
- Unité d'observation: **l'envoi**
- Croisement avec les données logistiques au niveau des établissements
- Notamment **flux** et **stocks**

• Enquête réalisée par l'Université Gustave Eiffel

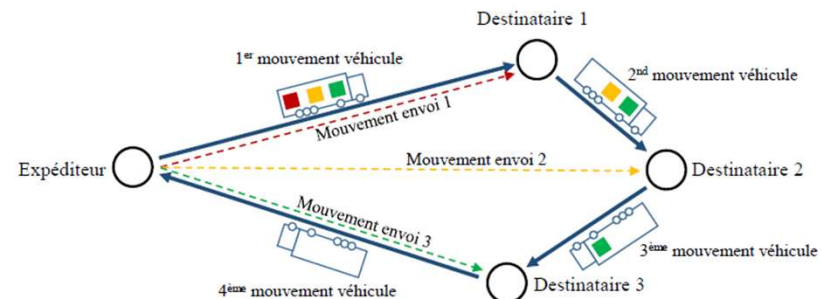
- **1000 observations par an** depuis 2016

• Complémentarité avec les autres enquêtes

- **SITRAM**: mouvements, chargement et productivité des véhicules
- **Douanes**: flux monétaires internationaux
- **CNR**: structure des coûts routiers
- Etc.

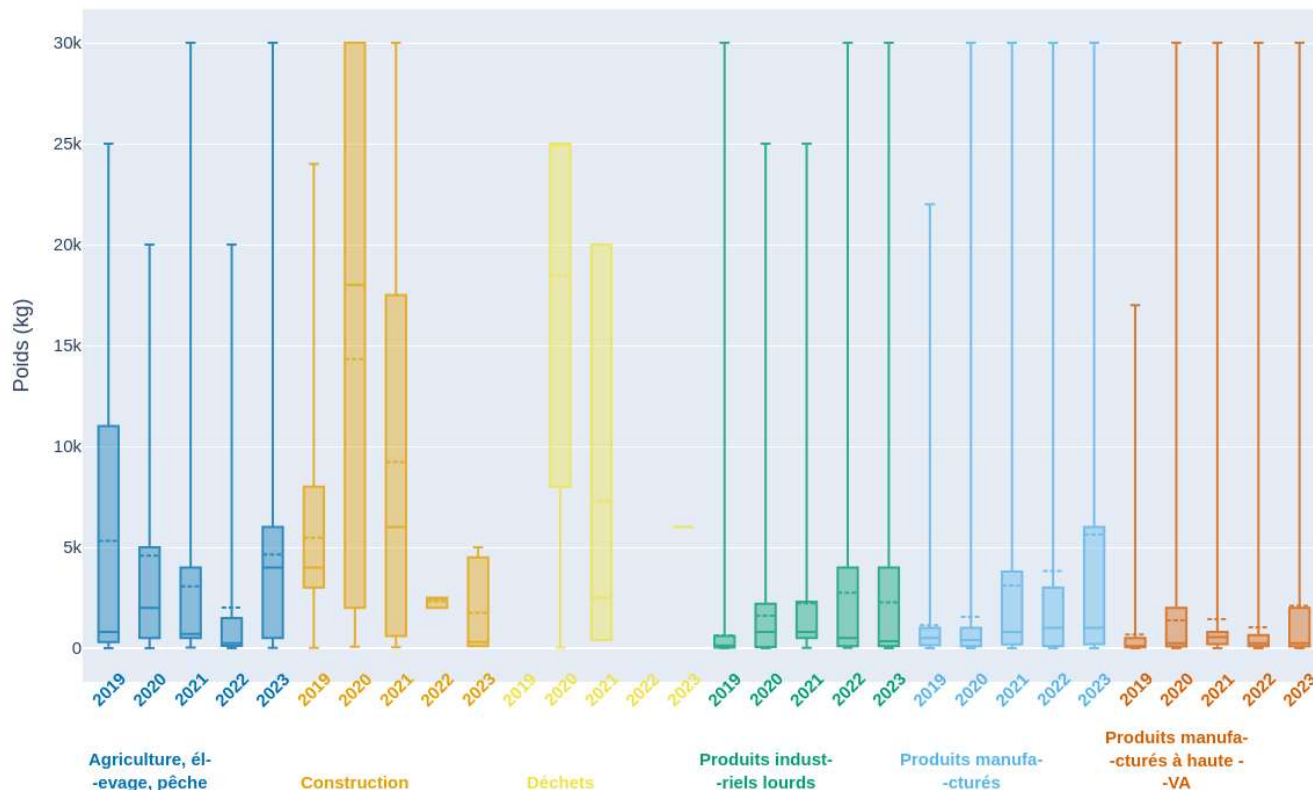


(a) Transport interurbain avec rupture de charge



Distribution des tailles d'envoi

Poids de l'envoi en kg, max: 30000kg (Poids: POND_etab)



- Données regroupées en 6 macro-catégories

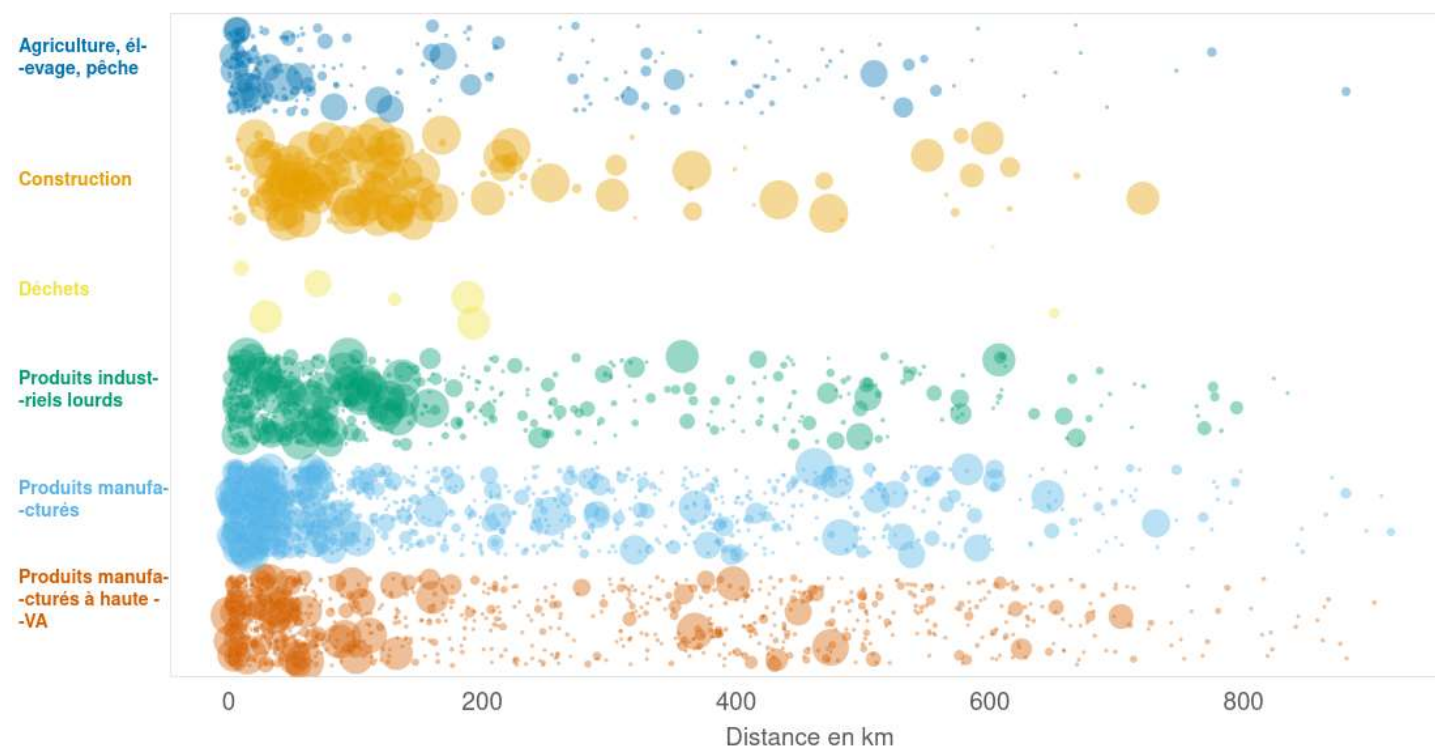
- Sur la base des NST
- On observe la grande variabilité intra et intersectorielle des tailles d'envoi,** et intertemporelles également

- Grandes tendances

- Prépondérance des petits envois dans la plupart des secteurs**
- Des envois très petits pour les produits à haute VA, ou pouvant être plus lourds dans l'agro-alimentaire ou la construction

Travail en cours de réalisation (les pondérations doivent être affinées, les résultats ne sont pas définitifs)

Une autre représentation de la géographie des flux



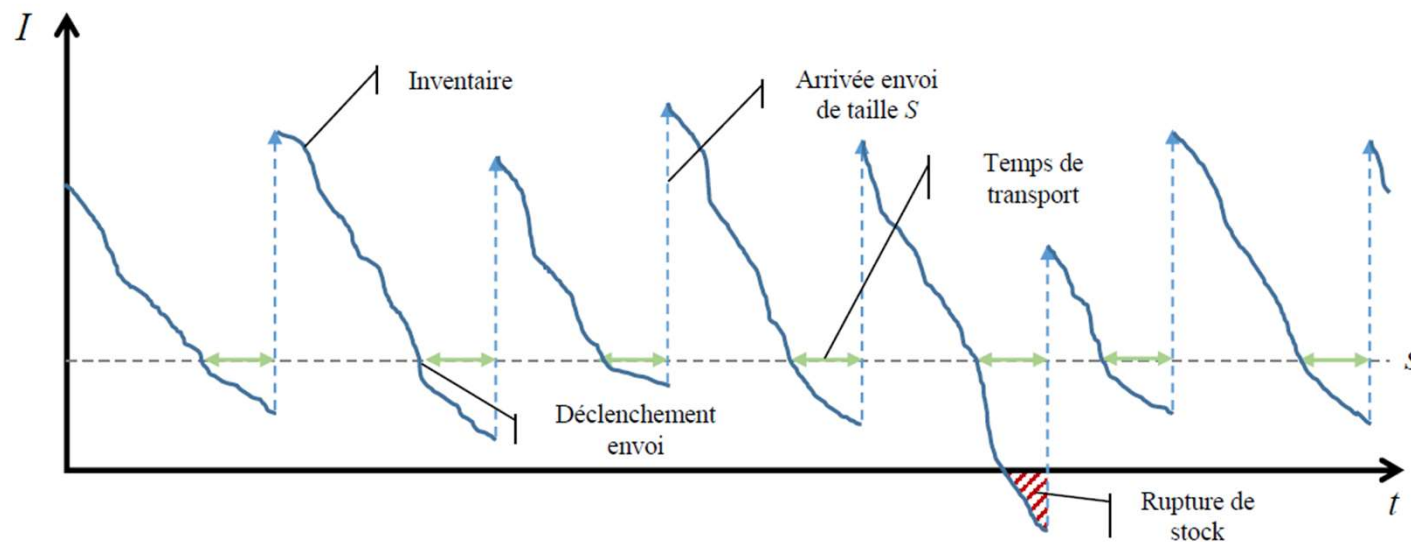
- Grande **hétérogénéité** des envois

- Dans chaque famille cohabitent des envois lourds à courte distance et des envois légers sur toutes les gammes de distance

- Tendances sectorielles

- **Courtes distances et envois lourds** dans l'agroalimentaire, la construction et une partie des produits industriels et manufacturés
- **Envois de petites tailles sur de grandes distances** nombreux dans les produits industriels et à haute VA

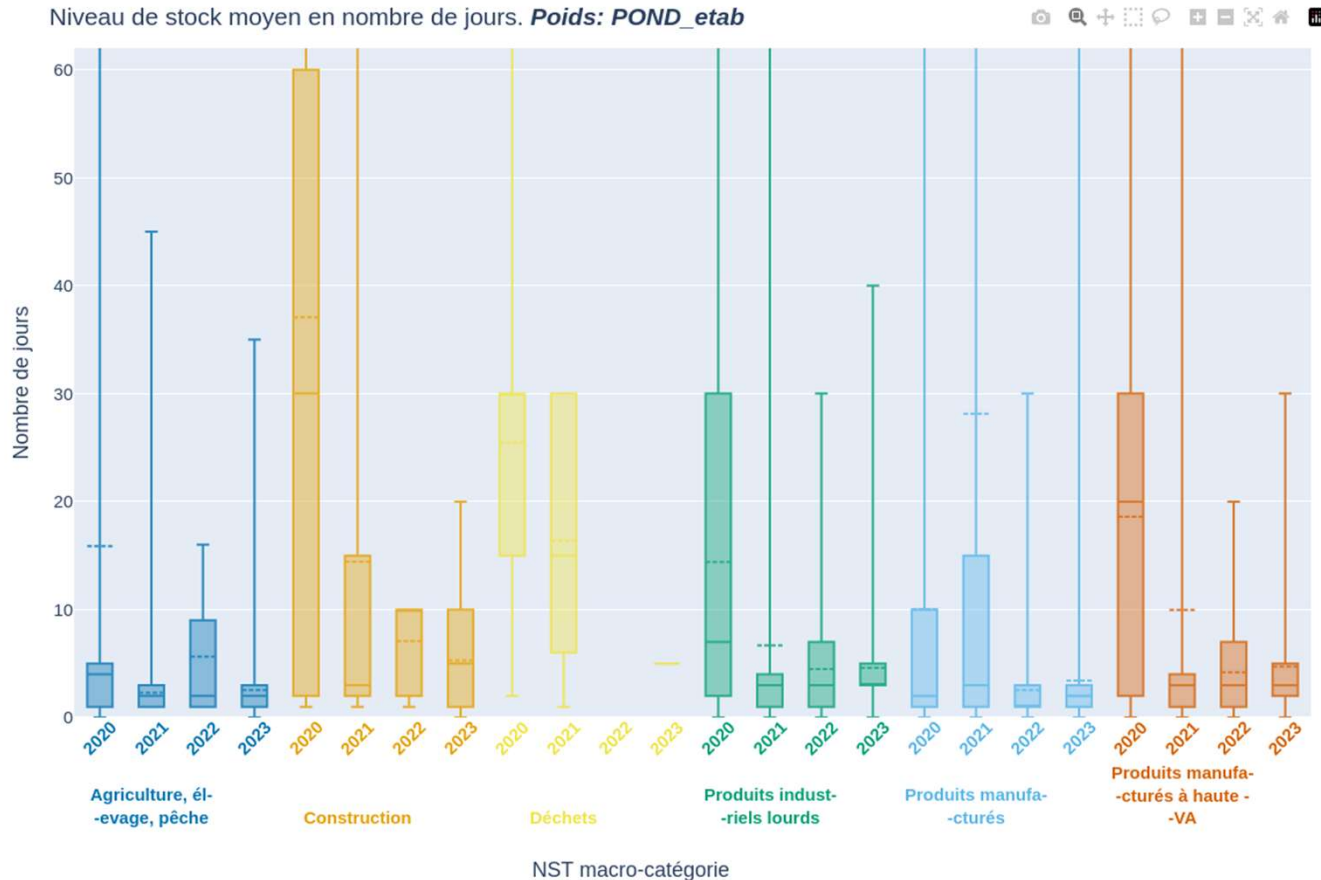
Gestion de stocks : intermède



- La gestion des stocks répond à une **double logique** :
 - Eviter les **stocks excessifs**
 - Pour limiter les coûts d'entreposage et d'immobilisation
 - Et pour conserver l'agilité de la chaîne logistique en environnement incertain
 - Et éviter les **ruptures**
 - Causes de désorganisation
 - Ou d'insatisfaction client
 - Une dimension majeure de la **performance logistique**
- Etat de la **performance logistique des supply chains en France?**

Niveaux d'inventaire

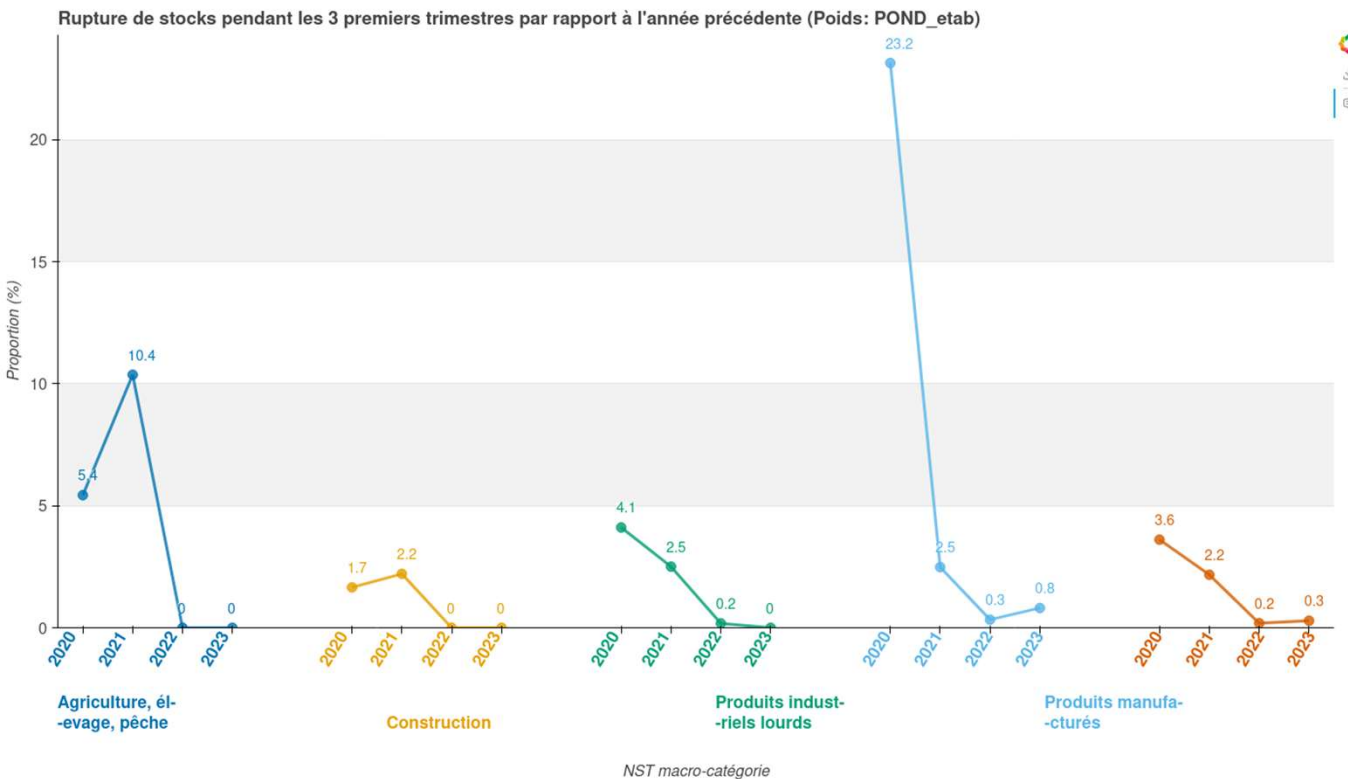
Niveau de stock moyen en nombre de jours. *Poids: POND_etab*



- La distribution des niveaux d'inventaire
 - **Montre des niveaux globalement faibles**, pour tous les secteurs
 - Quelques jours en valeur médiane
 - Légèrement plus élevés pour la construction
- Des variations majeures dans les années 2020 et 2021 (Covid19 et ses suites)
 - **La grande dispersion des niveaux de stock est cohérente avec la désorganisation profonde des chaînes logistiques**
 - On ne retrouve pas de niveaux identiques en 2022 et 2023

Ici aussi, valeurs non finalisées, travail en cours sur la pondération

Occurrences de ruptures de stock



- Les proportions de **rupture de stock** ont évolué très favorablement depuis la crise Covid
 - **Les niveaux atteints en 2020 étaient très élevés**
 - **La désorganisation n'était pas totalement résorbée en 2021**
 - Les chaînes logistiques ont atteint un niveau de fiabilité excellent statistiquement en 2022 et 2023

Ici aussi, valeurs non finalisées, travail en cours sur la pondération

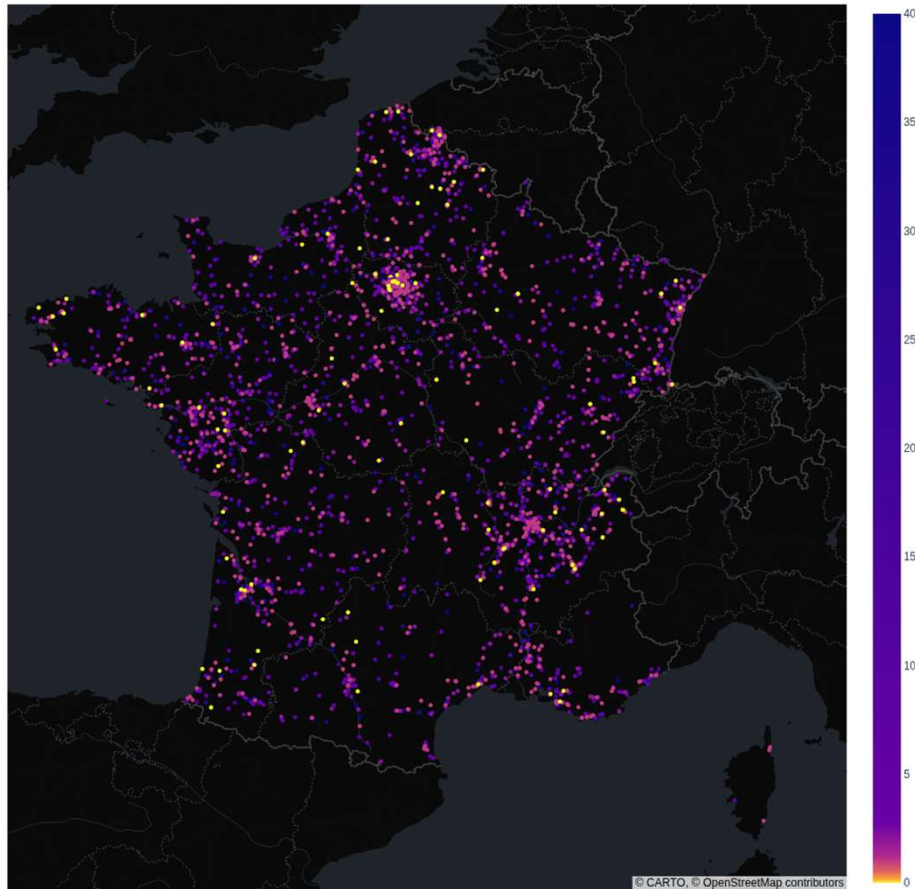
Interprétation

- En fonctionnement
« normal » (ou nominal)
 - **Il faut choisir** entre niveau de stock et rupture de stock
 - Statistiquement, les deux devraient être **négativement corrélés**
- Pour réduire les deux à la fois, il faut travailler sur l'agilité de la chaîne logistique
 - Meilleures prévisions
 - Process plus réactifs
 - **Transport plus fin et plus rapide...**

- Pendant le Covid, puis après
 - Pendant la crise, les flux sont interrompus, les process bloqués et les prévisions faussées, **tous les indicateurs se dégradent**
 - Ensuite on entre en « **recovery** », **tous les indicateurs s'améliorent en même temps**
- Actuellement, les chaînes logistiques ont retrouvé une performance (apparemment) excellente
 - On a convergence à la baisse des indicateurs de stock **et** des ruptures de stock
 - Mais quelle conclusion en tirer: est-on mieux armés pour la prochaine crise?

Complément: où sont les stocks ?

Niveau de stock moyen pour le produit (Nombre de jours)



- Les stocks les plus « rapides » dans les grandes agglomérations
- Plusieurs causes possibles
 - Les stocks plus proches de leurs marchés finaux tournent plus vite... (effet structure)
 - Les stocks tournent plus vite là où le foncier est plus cher (effet coût)
- Ce qui interpelle :
 - Du point de vue transport (pour massifier, il faut « laisser le stock se former »)
 - Du point de vue robustesse : un stock plus rapide se vide plus vite quand tout est bloqué

Conclusion



- Les enquêtes chargeur sont un des outils de l'Observatoire National de la Logistique
 - Elles permettent de faire le lien entre transport de marchandises et chaînes logistiques
 - Elles permettent de compléter la connaissance du transport de marchandises et de sa demande
 - Elles permettent de quantifier certaines dimensions de la performance logistique
- Outil encore en construction...
 - La nouveauté des unités d'observation soulève des questions non triviales de pondération
 - Des dimensions encore peu ou mal traitées: coûts et prix de transport, productivité du transport, consommation énergétique et émissions de CO2, etc.
 - Une visibilité imparfaite du report modal et de l'international
 - Que le projet ciblé MIDMOB du PEPR MOBIDEC a pour objectif de combler



COÛTS DE LA LOGISTIQUE DES CEREALES EN FRANCE

4e Séminaire national d'observatoire de la logistique

28/01/2026



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Contact

Romain JOYA – romain.joya@ceresco.fr

ceresco.

Alimentation, filières & territoires

01

MÉTHODE

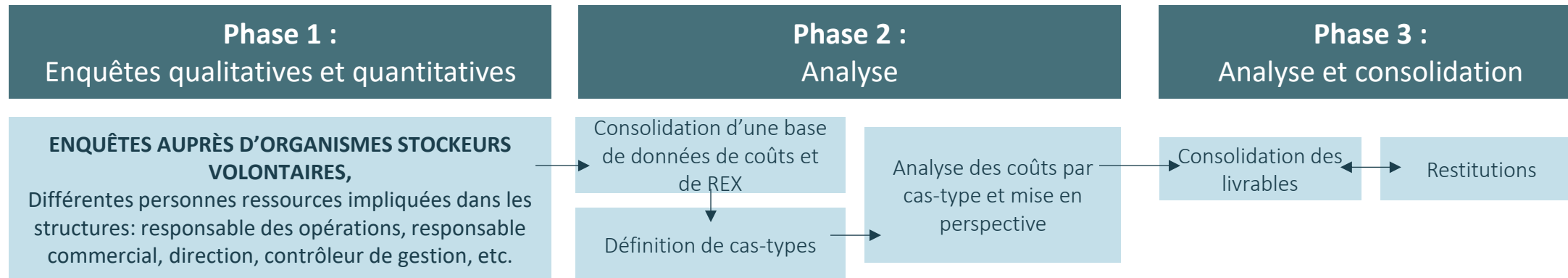
Suite logique de travaux antérieurs CERESCO



Cliquez sur chacun des rapports pour y accéder

Bilan méthodologique

Méthodologie mise en œuvre



24 OS interrogés

qui représentent

44% de la collecte française

Données **Récolte 23**

Un grand MERCI aux OS contributeurs !

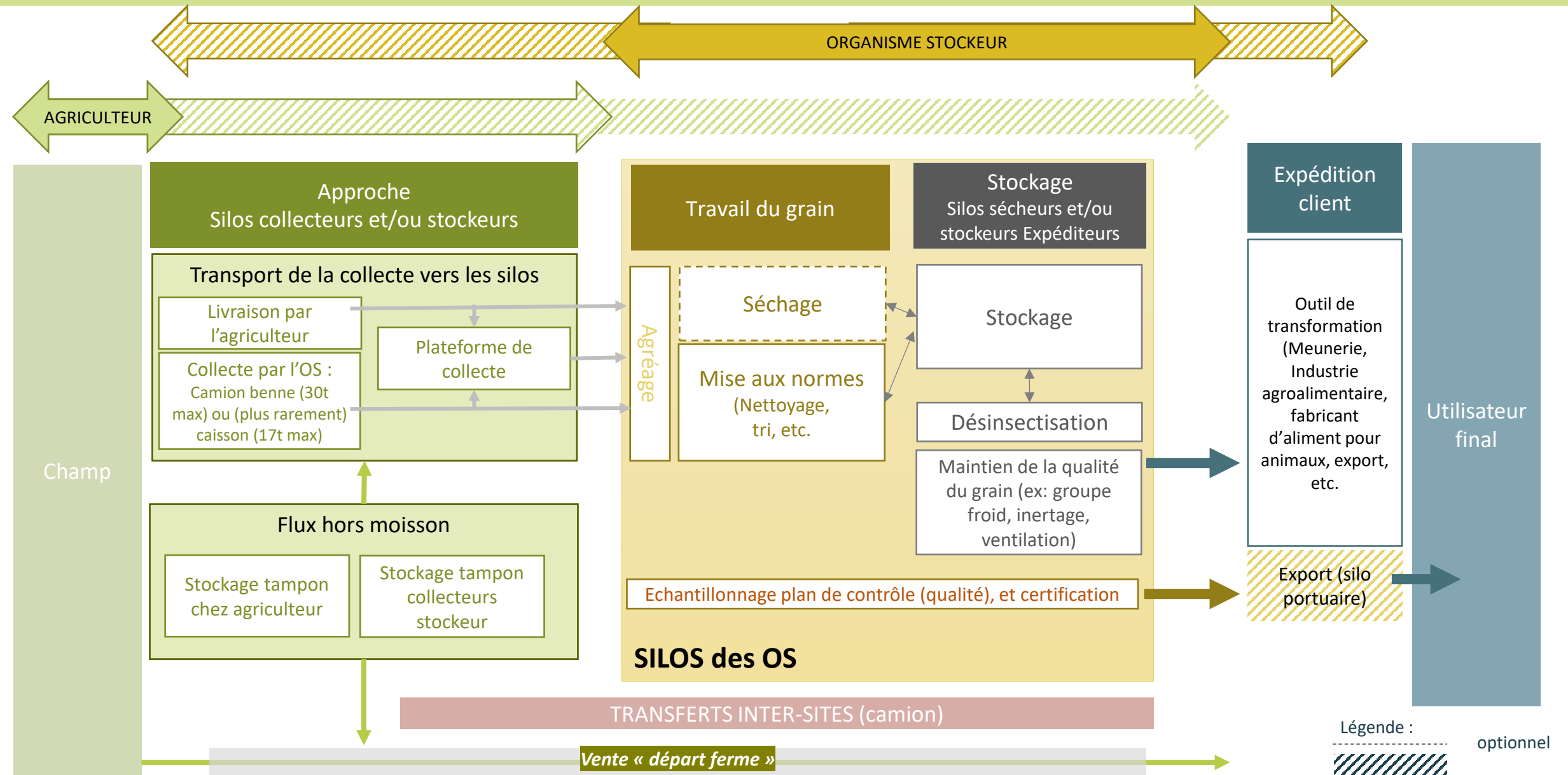
► RÉUSSITES :

- **Progression forte** sur le plan des données obtenues par rapport à 2019 : données plus robustes, niveau de détail et rigueur méthodologique élevés
- Mobilisation des interlocuteurs sur **plusieurs heures et souvent 2 à 4 entretiens/OS**

► DIFFICULTÉS RENCONTRÉES :

- Tous les OS ne disposent pas d'un **système de comptabilité adapté pour isoler les charges liées à la logistique**.
- **Zones moins bien couvertes** : Grand Est, BFC, AURA.
- Difficulté à se recaler sur les flux typiques de 2019, peu pertinents maintenant que nous disposons d'une plus grande finesse d'analyse.
- La plus grande quantité de données obtenues (vs 2019) complexifie l'analyse et induit une certaine complexité dans la restitution des résultats.

Flux logistiques des grains



02

**CAS-TYPES DÉFINIS
APRÈS ANALYSE DES
DONNÉES COLLECTÉES**

Définition des cas-type qui discriminent le mieux les structures de coût

APPROCHE DU GRAIN DEPUIS LE CHAMP

Zone à forte densité de maïs avec des transferts pour le séchage

OS avec une aire de collecte dispersée : forte concurrence sur la zone de collecte ou zone de polyculture-élevage

OS avec une aire de collecte ramassée et dense (1-2 départements) : faible concurrence dans une zone spécialisée grandes cultures

STOCKAGE ET TRAVAIL DU GRAIN

Marchés dominés par le maïs

Marchés de commodité avec une dominante portuaire

Marchés diversifiés : FAB, export, industries, meunerie.

Marchés diversifiés et segmentés (alimentation humaine, « filières », etc.).

MODES d'EXPÉDITION

Routier

Ferroviaire

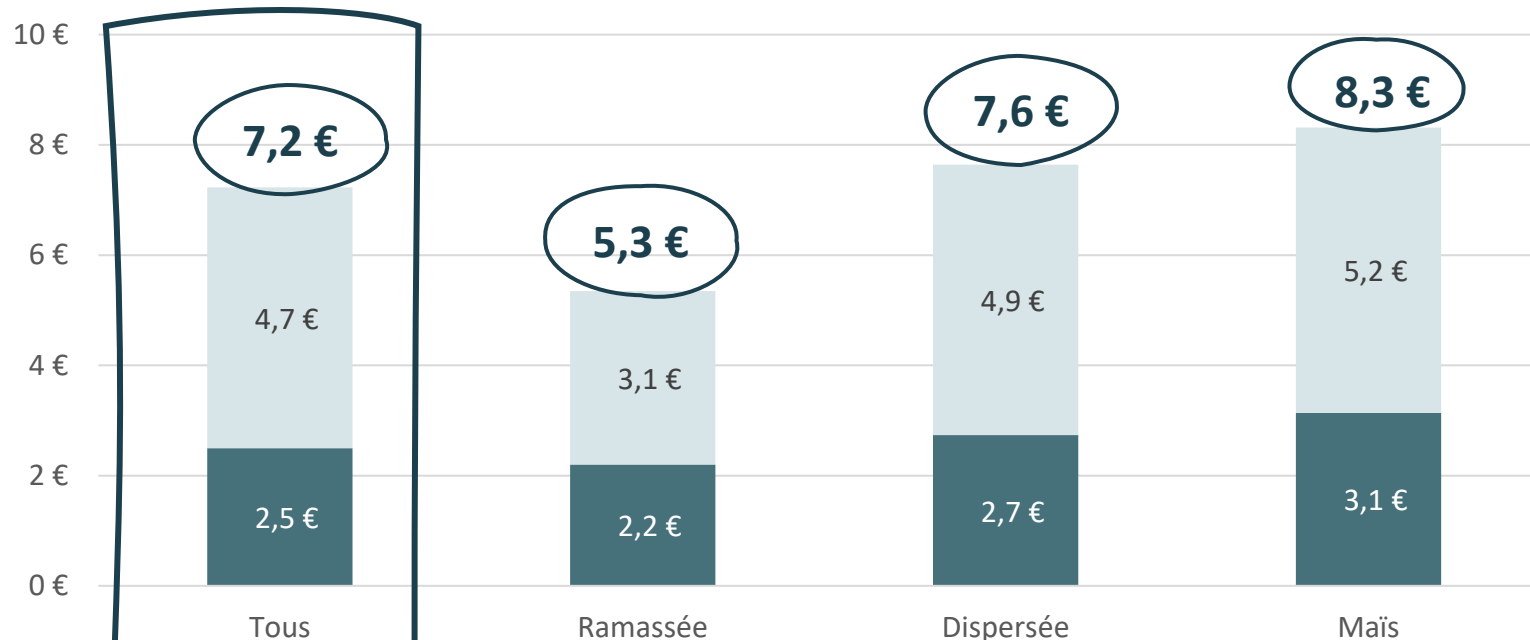
Fluvial

03

APPROCHE DU GRAIN JUSQU'AU PREMIER POINT DE COLLECTE

Coûts d'approche du grain

Coût d'apport et de transfert



Coût de transfert	1,6 à 9€	3 à 8€	1,6 à 5,8€	4,5 à 6,3€
Coût d'apport (refacturé à des degrés divers)	0 à 11€	0,4 à 3,8€	0 à 4,2€	1,3 à 6,3€
Collecte moyenne	891 kt	1 591 kt	280 kt	494 kt
Kt/site de collecte	11 kt	21 kt	8 kt	13 kt
Taux de transfert	65%	58%	65%	>70-80%
% SF	16%	28%	14%	11%



Facteurs de hausse amplifiés depuis 2019 :

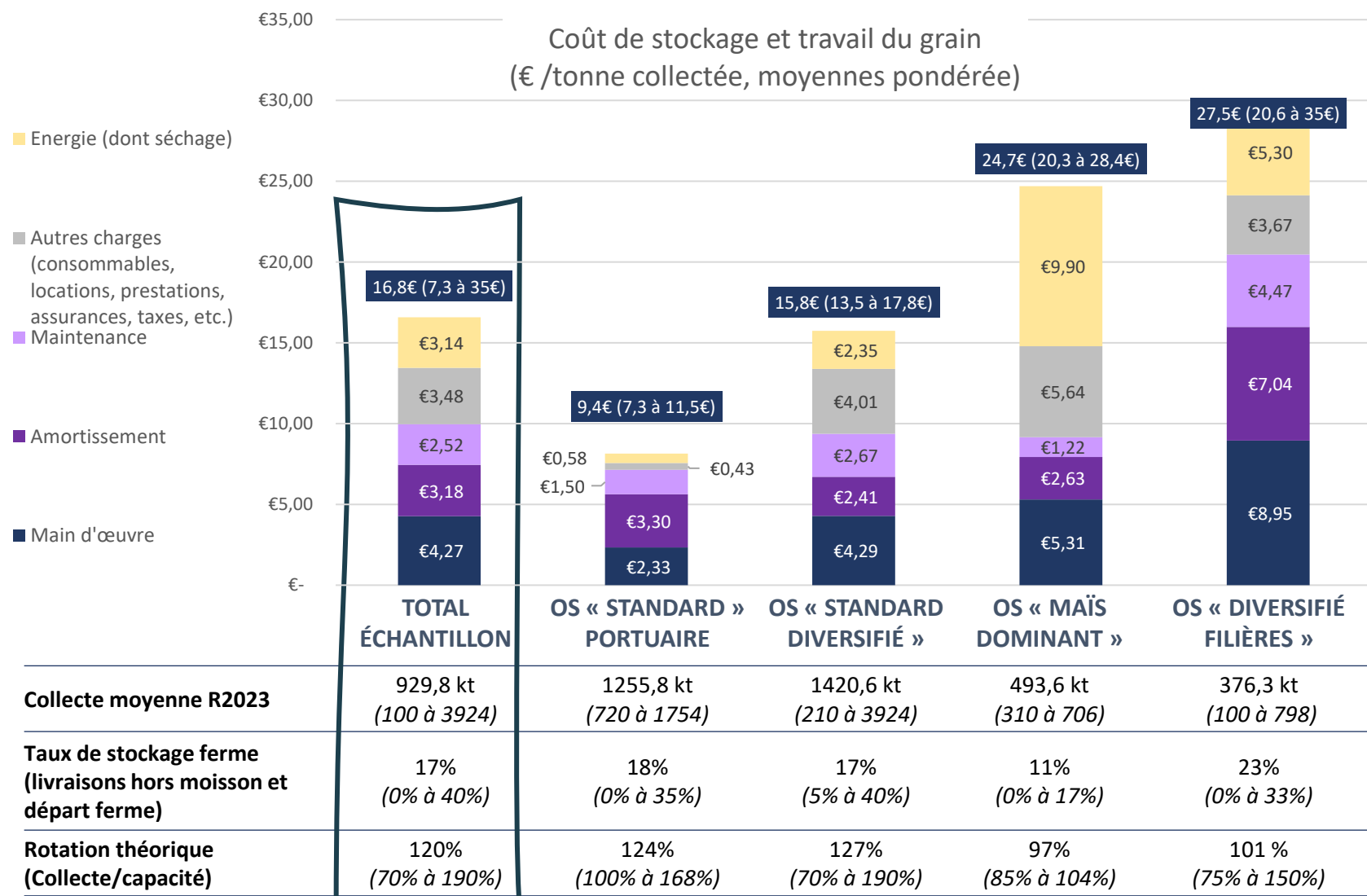
- Maillage relativement stable mais collectes en baisse
- Hausse continue des débits de chantier
- Variabilité qualité → transferts supplémentaires
- Hausse du coût de fonctionnement
- Pénuries de MO
- Amplitudes horaires

NB : Primes d'approche situées entre 2 et 10€/t portant sur 10 à 50% des tonnes selon les OS.

04

STOCKAGE ET TRAVAIL DU GRAIN

Coûts de stockage et travail du grain



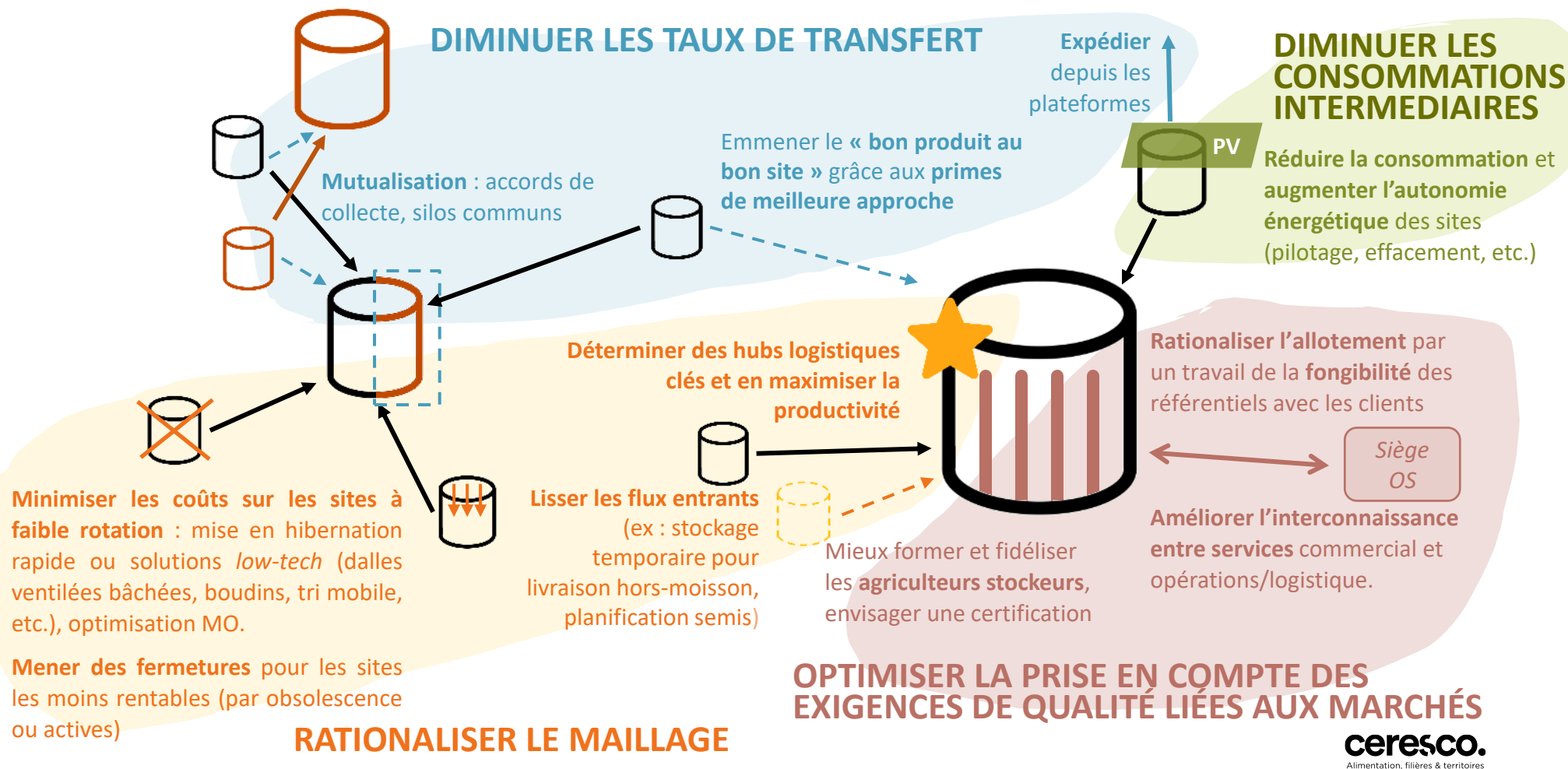
Facteurs de hausse amplifiés depuis 2019 :

- Variabilité inter-annuelle
- Baisse volume et surcapacités
- Inflation
- Pression insecte (dont SF)
- Précocité et brièveté des collectes
- Concurrences inter-OS
- Dette technique (silos inadaptés et/ou vieillissants)
- Multiplication des cahiers des charges
- Ecart marché vs coûts réels (primes filières).

05

LEVIERS « APPROCHE ET STOCKAGE » EVOQUES PENDANT LES ENTRETIENS OS

Leviers d'optimisation des coûts observés pendant l'enquête

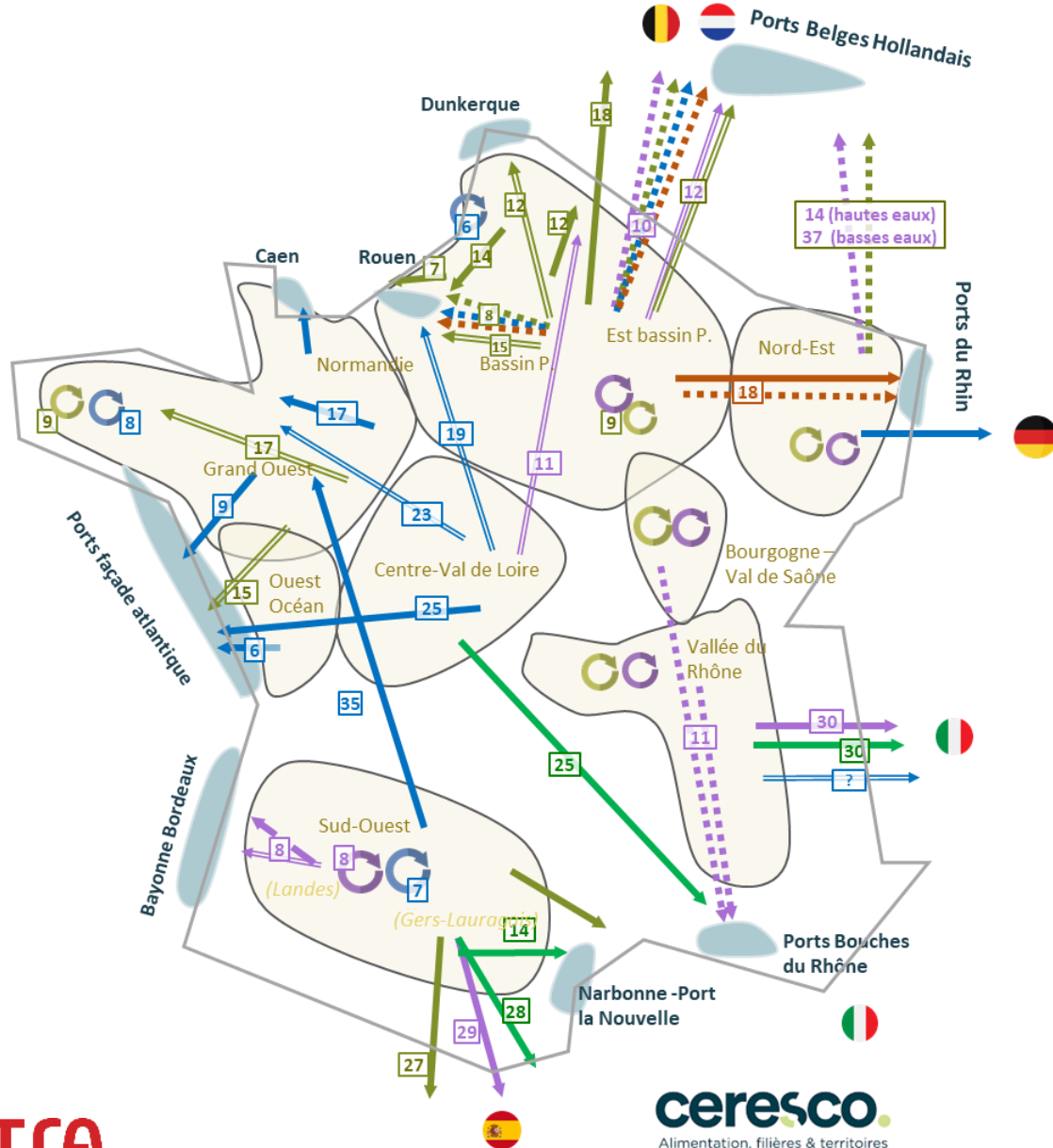


👉 une stratégie d'optimisation globale à l'échelle du parc de silo du territoire

05

EXPÉDITION

Expédition : principaux flux (origines-destination) et coûts associés



Modalités de transport et utilisation

- ⋯→ Pointillé : fluvial
- Continu : Route
- ==> Double trait : Fer
- 12 Cout du transport en €/t
- CC Utilisation locale : FAB, Meunerie, autres industries

Espèces :

- Maïs →
- Blé hors FAB →
- Blé Dur →
- Orge Brassicole →
- Céréales à paille
fourragères (Blé, orge,
triticale) à destination FAB →

Cette représentation graphique n'a pas vocation à être exhaustive. Elle est issue des données d'un échantillon représentatif d'une vingtaine d'OS.

Bilan transport et comparaisons 2019-2025

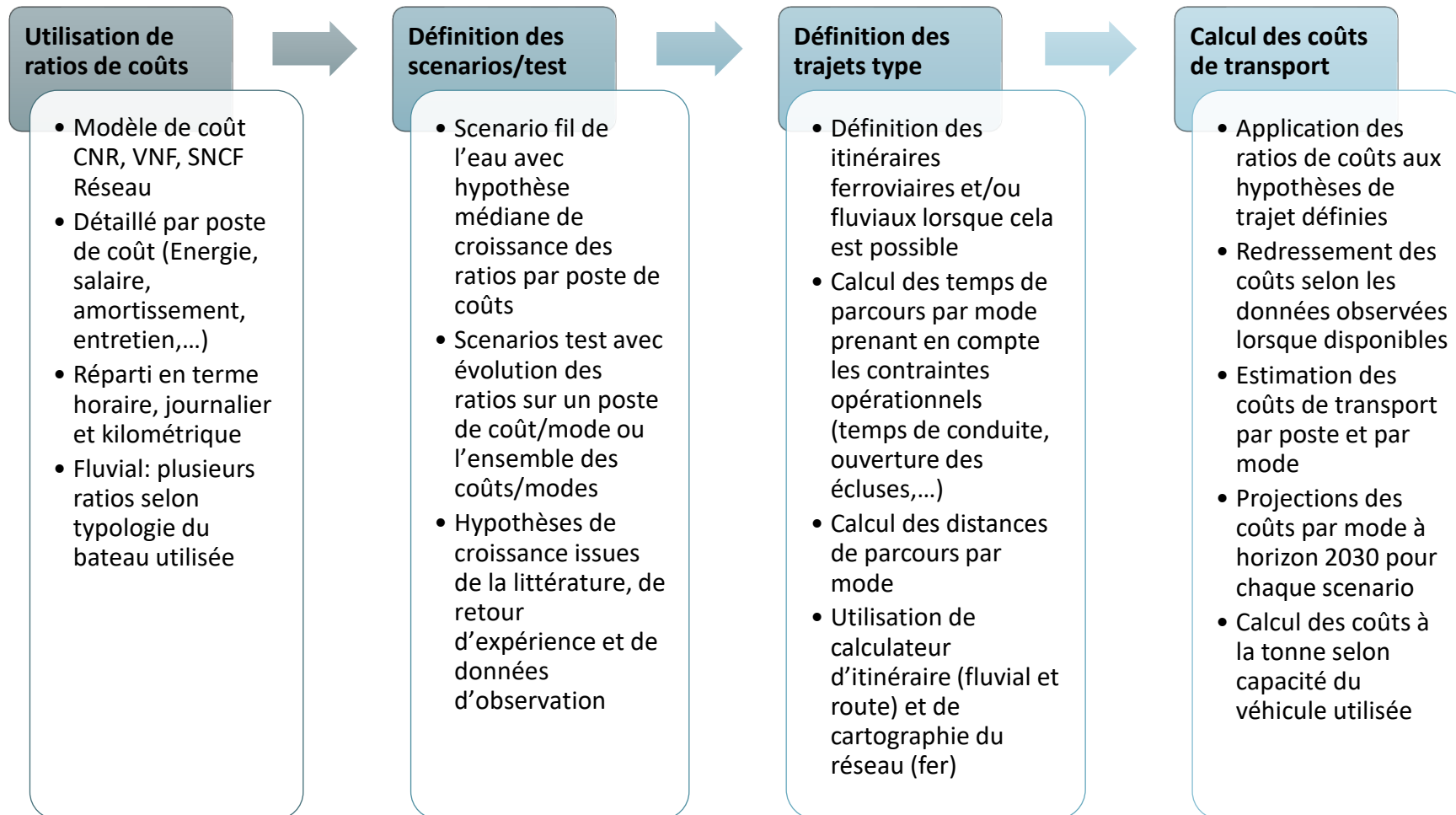
Un contexte globalement défavorable au coût de transport

- **2020** : Crise sanitaire (**Covid**) → Ruptures d’approvisionnement, désorganisation logistique, pénurie de main-d’œuvre.
- **2021** : **Reprise** rapide de l’activité mondiale → Forte hausse de la demande et du prix des carburants (+30 %), saturation des capacités.
- **2022** : **Guerre en Ukraine** et crise énergétique → Explosion des coûts énergétiques : diesel +50 %, électricité ferroviaire jusqu’à +150%, renchérissement généralisé du transport.
- **2023** : **Inflation et hausse des salaires** → +5% à +8% sur la main-d’œuvre, péages +4% à +5%, hausse continue des coûts d’entretien.
- **2024** : **Stabilisation** relative → Reflux partiel de l’énergie mais maintien de coûts structurels élevés (+15% à +25 %).

Poste de coûts	Mode routier	Mode fluvial	Mode ferroviaire
 Énergie / Carburant	+20% à +35 % sur la période (pic +60 % en 2022 avec la crise ukrainienne).	+10% à +20 % (hausse du GNR et moindre disponibilité).	+70% à +120 % sur la traction électrique (hausse du prix de l’électricité 2022–2023).
 Salaires / Main-d’œuvre	+15% à +20% (pénurie de chauffeurs, revalorisations 2022–2024)	+10% à +20% (vieillessement des marins, difficultés de relève)	+8% à +12 % (hausse des coûts de maintenance et exploitation)
 Matériel de transport	+20 à +25 % (hausse prix camions, pièces et pneus)	+10 à +15 % (entretien flotte vieillissante, manque de renouvellement)	+10% à +20% (locomotives et wagons, coûts de maintenance plus élevés)
 Péages / Taxes d’accès	+10 à +12 % (hausse annuelle moyenne de 2–3 %)	Faible impact direct (péages VNF stables, mais redevances portuaires en hausse)	+20 à +25 % (hausse des péages SNCF Réseau et coûts d’accès)
 Optimisation logistique / Retours à vide	Amélioration limitée (taux de retour à vide 25–30 % selon secteur)	Forte dépendance aux flux export : taux de remplissage souvent < 70 %	Faible flexibilité, dépend des sillons et volumes garantis
 Écotaxe / Environnement	Écotaxe suspendue mais hausse de fiscalité carbone intégrée aux carburants (+5 à +10 %)	Normes environnementales plus strictes sur motorisations fluviales (invest. à prévoir)	Aides publiques compensant partiellement les surcoûts environnementaux

Modèle de coût et d'analyse de sensibilité du transport

Fonctionnement du modèle de coût de transport

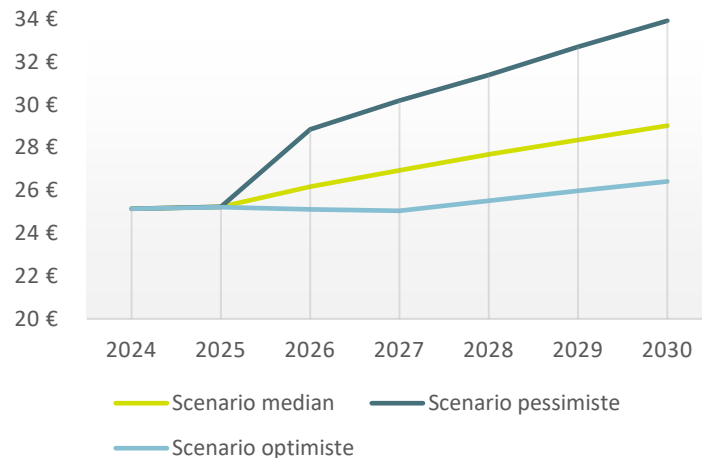


Modèle de coût et d'analyse de sensibilité du transport

Comparaison des scénarios médian, pessimiste et optimiste pour chaque mode sur une OD type de 400 km (sans acheminement routier)

Mode routier

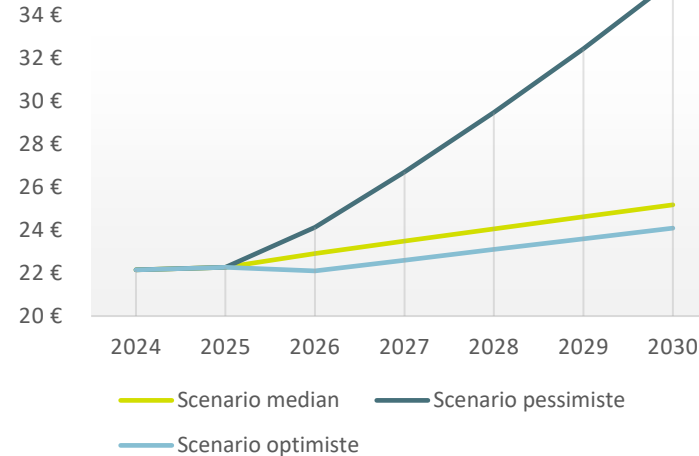
Evolution des prix routiers à la tonne pour un trajet type (400 km)



- Forte incertitude (à la hausse) liée à la disponibilité des chauffeurs, à l'écotaxe et au carburant
- Enjeu d'optimisation des schémas logistiques et des retours à vide

Mode fluvial

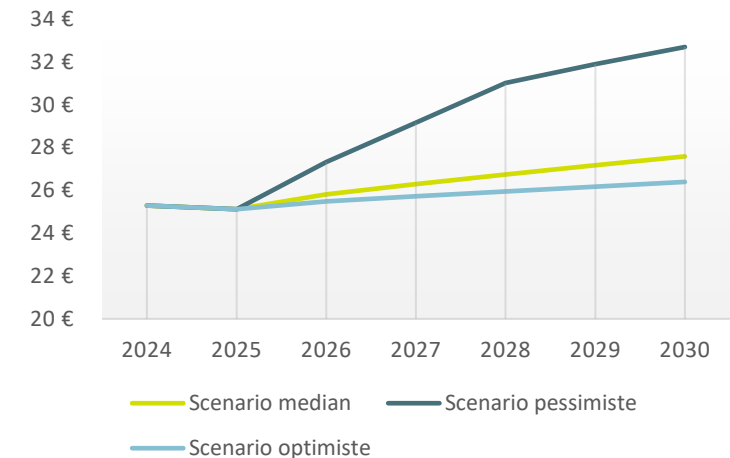
Evolution des prix fluviaux à la tonne pour un trajet type



- Incertitude très forte sur certains bassins, en raison de la pénurie de bateliers et des risques accrus de basses eaux.
- Peu de marge d'optimisation possible sur le fluvial

Mode ferroviaire

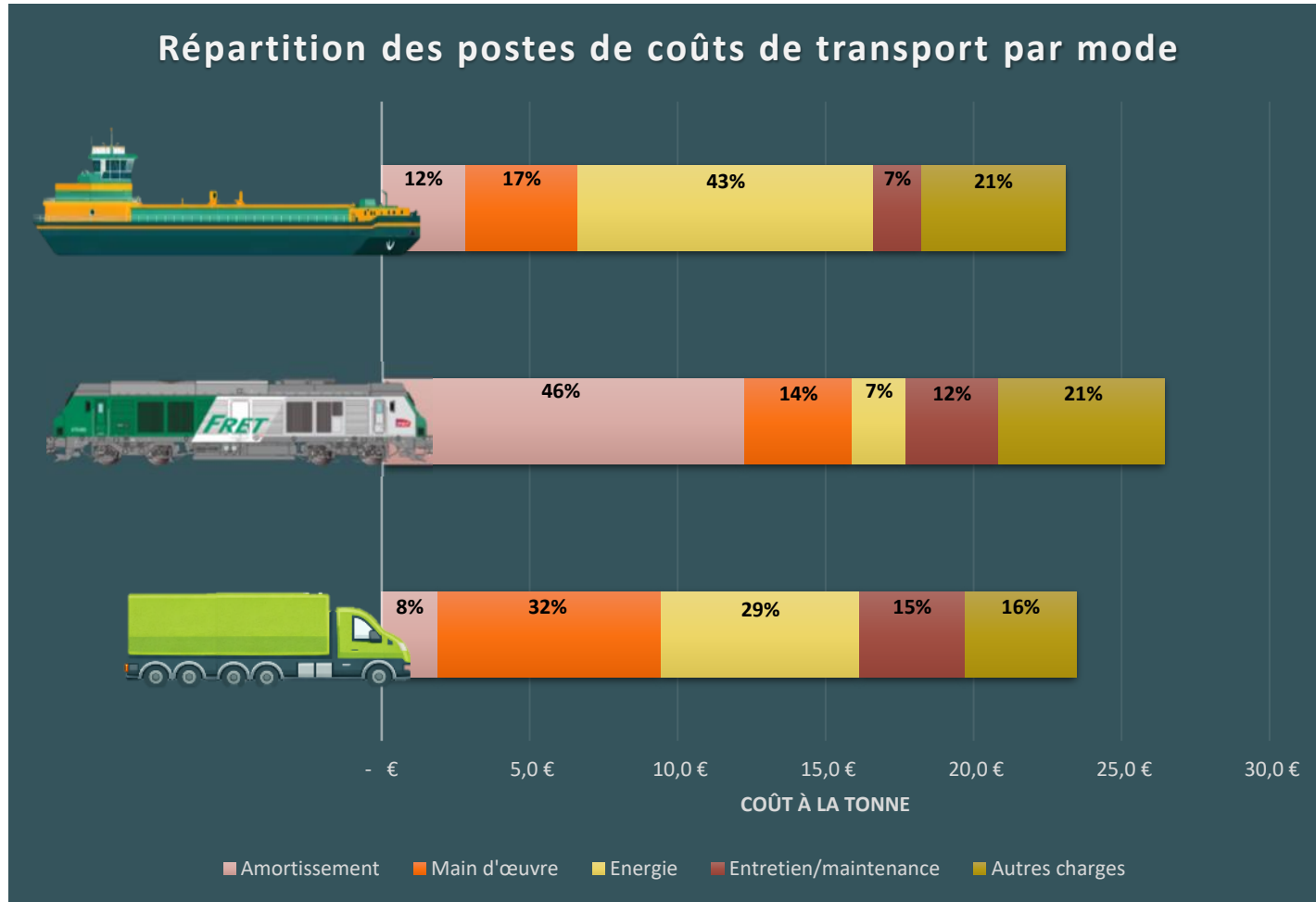
Evolution des prix ferroviaires à la tonne pour un trajet type



- Les prix ferroviaires à la tonne présentent une incertitude liée principalement aux enjeux de financement public
- Le secteur est fortement accompagné, garantissant globalement une stabilité tarifaire mais reste fragile dans son équilibre économique

Modèle de coût et d'analyse de sensibilité du transport

Répartition des postes de coûts sur une OD type de 400 km (sans acheminement routier)



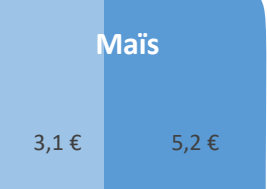
- Des structures de coûts profondément différenciées selon les modes, traduisant des logiques économiques distinctes.
- Le ferroviaire repose majoritairement sur des coûts fixes, ce qui le rend performant pour des flux massifiés et réguliers, mais sensible aux niveaux de charge.
- Le fluvial est dominé par le poste énergie, révélateur de temps de transport plus longs et d'une forte dépendance aux conditions d'exploitation.
- La route présente une répartition plus équilibrée, mais reste fortement exposée aux coûts de main-d'œuvre et à la volatilité énergétique.
- Les leviers de compétitivité diffèrent selon les modes : volumes pour le ferroviaire, efficacité énergétique pour le fluvial, productivité opérationnelle pour la route.

07

SYNTHÈSE ET DISCUSSION

Synthèse des coûts observés

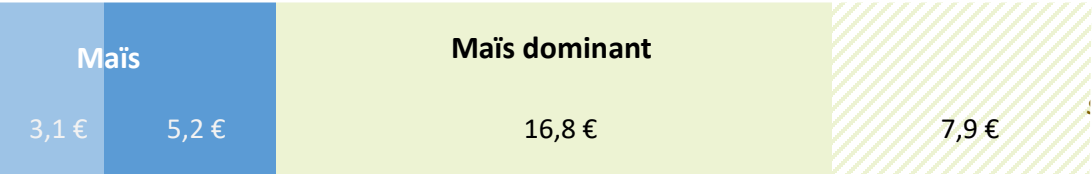
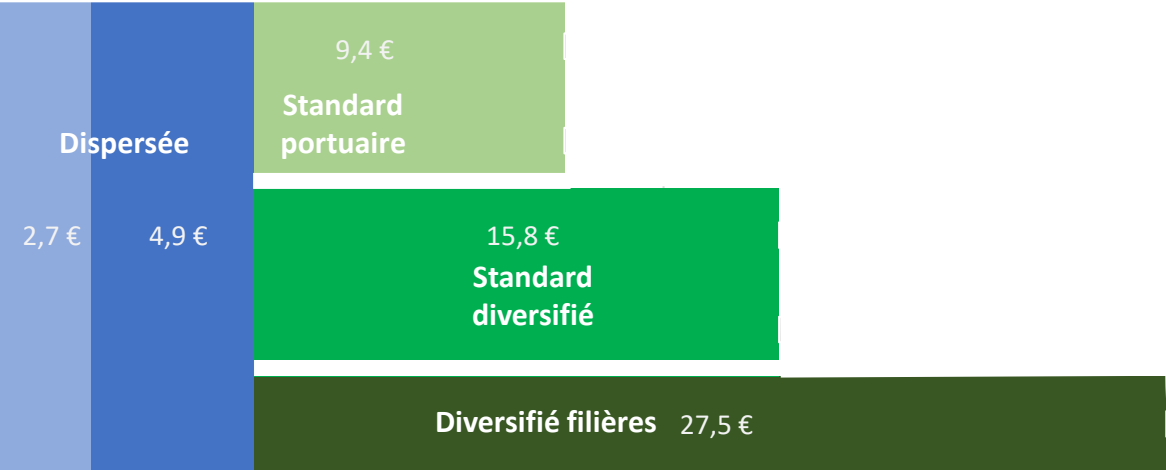
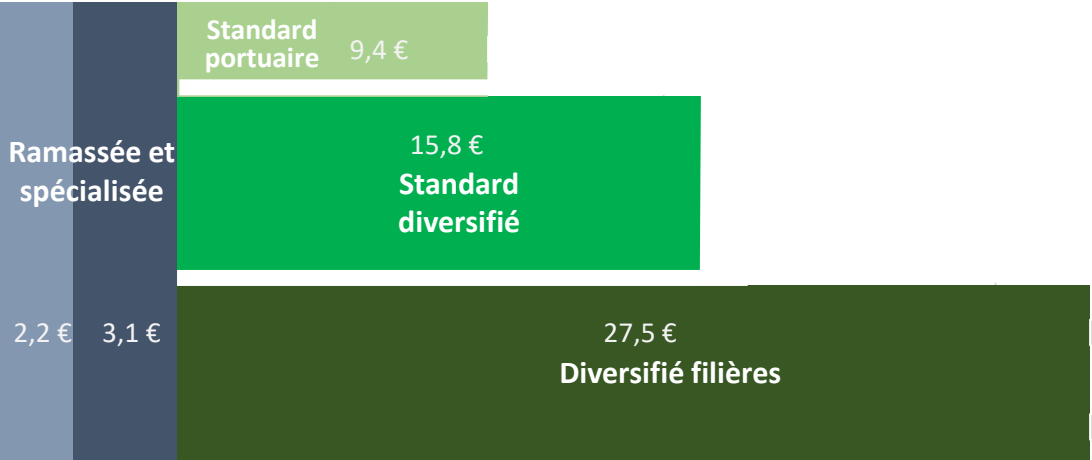
0 € 10 € 20 € 30 € 40 € 50 € 60 € 70 €



Apport (€/t collectée)	Transfert (€/t collectée)
---------------------------	------------------------------

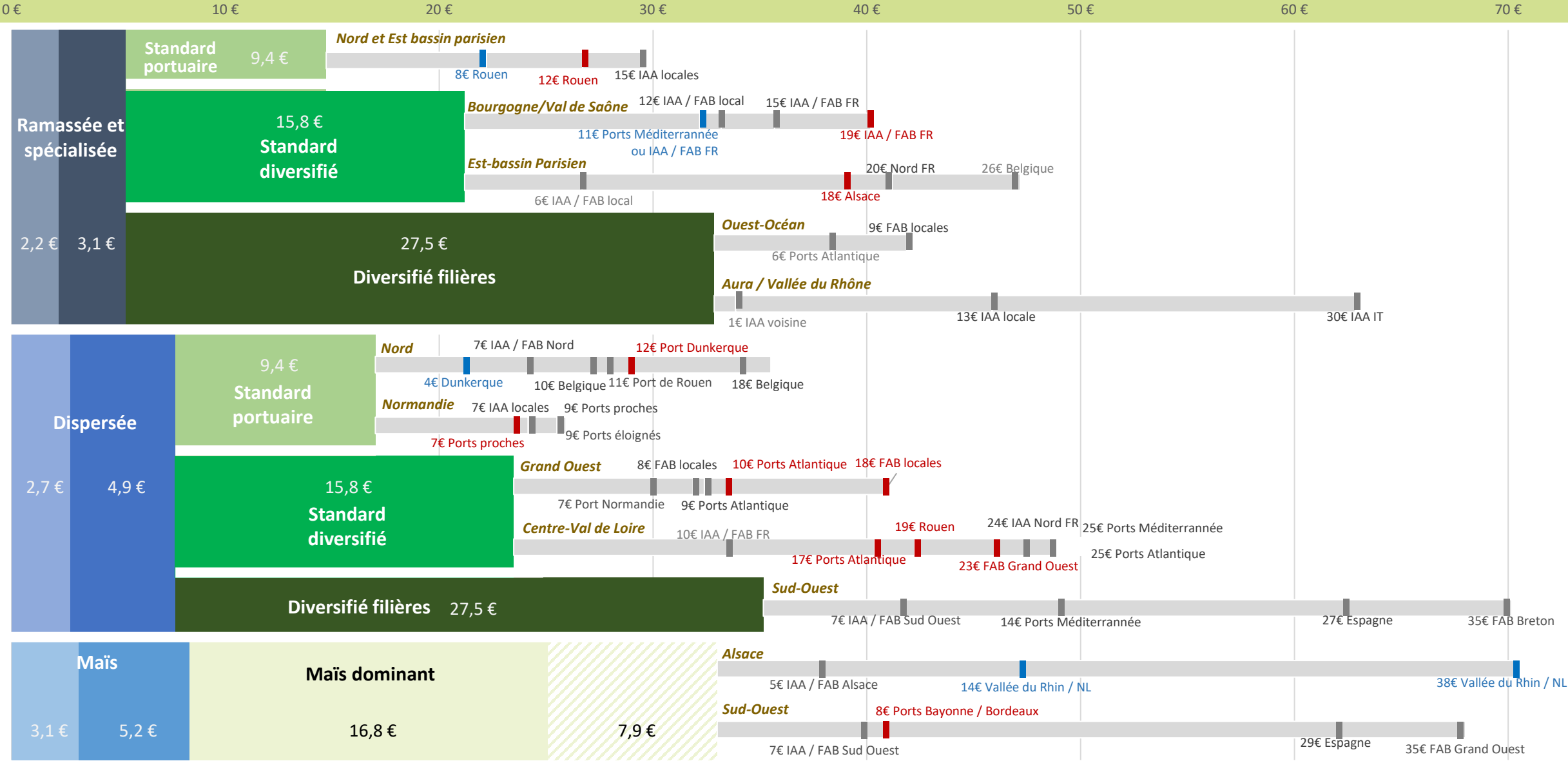
Synthèse des coûts observés

0 € 10 € 20 € 30 € 40 € 50 € 60 € 70 €

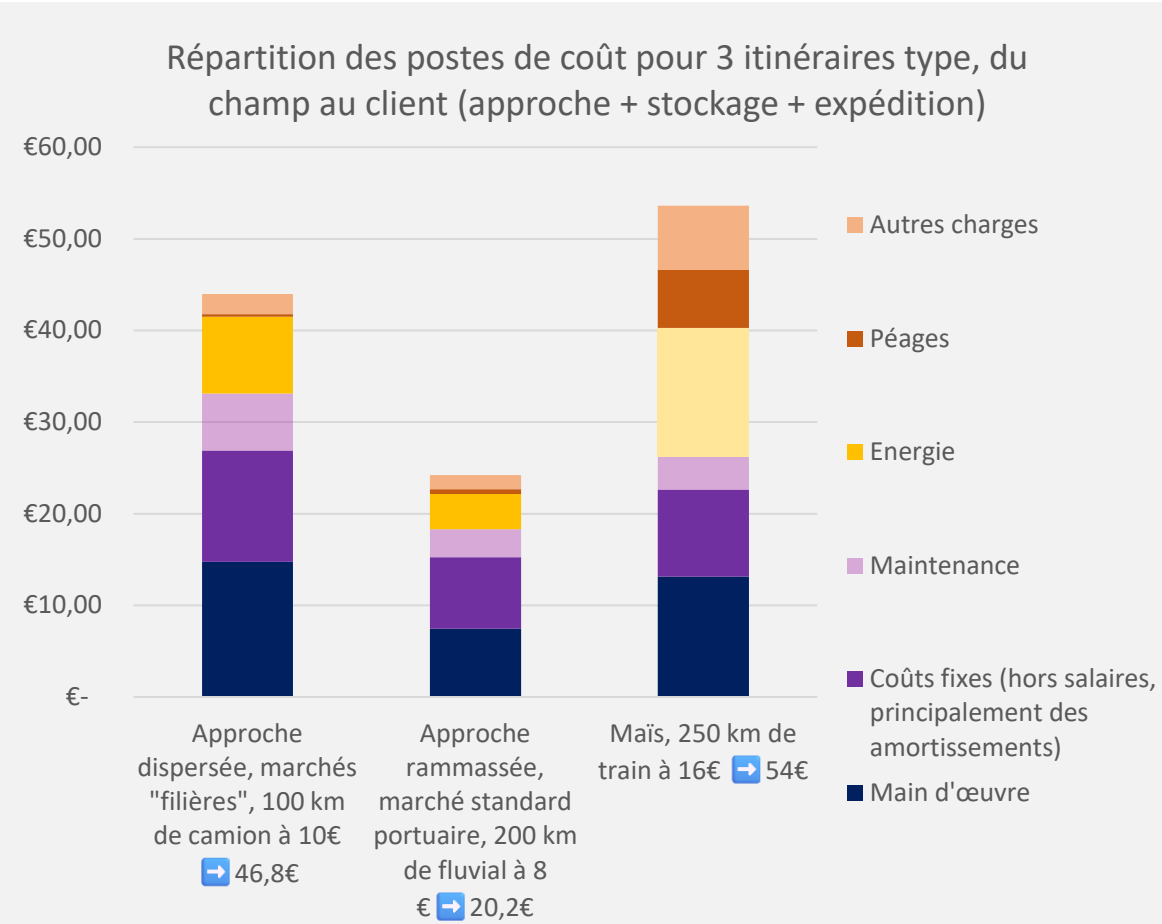


Apport (€/t collectée)	Transfert (€/t collectée)	Stockage et travail des grains (€/t collectée)	Séchage (€/t collectée)
---------------------------	------------------------------	---	----------------------------

Synthèse des coûts observés

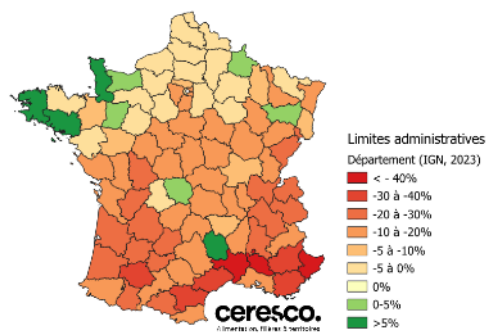
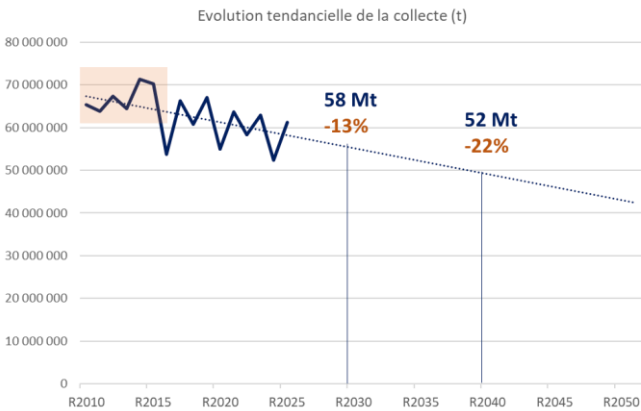


Une structure de coût



LOGISTIQUE = SURTOUT DES CHARGES FIXES !

Une hausse ou une baisse des charges salariales ou des amortissements est 2 fois plus impactante qu'une même hausse de l'énergie



Evolution de la moyenne olympique des productions de céréales entre 2010-2014 et 2020-2024

Tendances indices de prix sur la période juillet 19 à juillet 23 :

Transport benne céréalière	Electricité	Gaz	Salaires (NAF 46)
+ 15 à 25%	+ 89%	+ 99%	+ 12%

- ET DE NOUVEAUX DEFIS A VENIR, QUI VONT AUGMENTER LES CHARGES ET GREVER LA COMPÉTITIVITÉ DES FILIÈRES**
- ▶ Une **collecte en baisse structurelle** dans la plupart des régions
 - ▶ **Des charges qui ne cessent d'augmenter** (20 à 30% d'augmentation depuis l'étude 2019), notamment les matériaux et la MO.
 - ▶ **Un quart des capacités à renouveler dans les 10-15 prochaines années**, alors que la **dette technique des OS** ne cesse de croître
 - ▶ Un besoin de **silos plus compartimentés** (diversification), **étanches** et **automatisés**.

QUI AURA LES MOYENS DEMAIN DE PORTER SEUL CES INVESTISSEMENTS ?

PISTES DE REFLEXION POUR LA SUITE

Repenser la logistique dans un contexte de forte contrainte budgétaire et de dégradation critique de compétitivité

OPTIMISATION A PARC CONSTANT: DES MARGES DE MANŒUVRES « RELATIVES »

- ▶ **Consommations** énergétiques
- ▶ **OAD** logistiques, **IA**,
- ▶ Horaires, type de main d'œuvre
- ▶ Collaborations inter-services, fongibilité référentiels qualité, etc.

👉 GAINS « LIMITÉS »

REPENSER EN PROFONDEUR SCHEMAS LOGISTIQUES ET COLLABORATIONS

- ▶ **DIMINUER LES TRANSFERTS, LISSER LES FLUX ET ÉCRASER LES CHARGES FIXES :**
 - **Minimisation des coûts sur les sites à faible rotation**
 - Fermeture active ou par obsolescence des sites de collecte et mutualisation : comment **déverrouiller les enjeux politiques ?**
 - Lever les freins à l'augmentation de la part de **collecte hors-moisson**
- ▶ **Mutualisation, Massification, Maillage**
- ▶ Priorisation des sites en fonction des **SYNERGIES AVEC D'AUTRES SECTEURS** (flux retours, ITE, etc.) ?

👉 LES VRAIS GAINS DE COMPÉTITIVITÉ ?

CHAQUE OS EST UNIQUE, PAS DE SOLUTION GÉNÉRIQUE, MAIS L'ÉTUDE PEUT AIDER :

1. Poser un diagnostic fin par territoire (encore beaucoup d'OS ne connaissent pas analytiquement leurs coûts),
2. **Comparer aux coûts par cas-types de l'étude** et en déduire les gains de compétitivité potentiels,
3. **Prioriser des leviers** par zone / segment (leviers internes voire mutuels sur les zones ou segments déficitaires)

AVEZ-VOUS DES QUESTIONS OU RÉACTIONS ?





ceresco.
Alimentation, filières & territoires



Merci pour votre attention!

ceresco.
SYSTRA



Les enjeux de la qualité de service Le baromètre chargeurs et ses évolutions

28 janvier 2026

Séminaire de l'Observatoire de la Logistique

L'AUTF AU SERVICE DES CHARGEURS

L'AUTF **informe, fédère, représente et accompagne** les entreprises agricoles industrielles et commerciales, ainsi que celles opérant du transport en compte propre dans leur fonction de **donneurs d'ordre aux transports**.

Elle **défend leurs intérêts** en matière de **transport et de douane auprès des pouvoirs publics** et dans les différentes **instances nationales, européennes et internationales**.

MULTIMODALE - MULTISECTORIELLE

Face à des enjeux comme ceux de la transition énergétique et de la décarbonation, l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'**amélioration de la performance économique et environnementale** des chaînes de transport au service de la **compétitivité et des enjeux RSE des entreprises** ainsi que de l'**attractivité du territoire**.



180 ADHÉRENTS

150 entreprises et grands groupes
30 fédérations professionnelles

DOMAINES D'ACTION



Transport international



Maritime



Aérien



Douane



Transport terrestre



Routier



Fluvial



Ferroviaire



Compte propre



Logistique durable Report modal



EXPERTISES

- Réglementation et enjeux juridiques
- Evolutions des marchés
- Processus douaniers
- Transition énergétique & écologique
- Massification des transports
- Développement de la multimodalité
- Transformation numérique / Digitalisation
- Logistique urbaine
- Emplois et compétences, formation
- RSE



Membre fondateur de **France Logistique**
Membre de **European Shippers' Council**

L'importance de la qualité de service pour comprendre et qualifier la performance de la logistique

Le transport au cœur des stratégies des entreprises

La qualité de service des prestations de transport **influence la compétitivité** des entreprises

- La capacité à satisfaire des **clients** de plus en plus exigeants
- La capacité à faire face aux **crises et aléas** (réorganiser les flux, rapidement et avec précision)

Coût – qualité – offre capacitaire : critères fondamentaux pour le **choix** d'un **prestataire** ou d'un **mode** de transport

Ainsi par exemple :

- la qualité de service du transport ferroviaire contraint les possibilités de report modal
- La fiabilité des camions « nouvelles énergies », l'autonomie et la possibilité de se recharger pour les véhicules électriques sont parmi les éléments qui conditionneront le rythme de décarbonation du TRM
- La qualité du passage portuaire, les critères de choix d'un port comme d'une compagnie maritime

Difficulté à avoir des **données** pour monitorer cette qualité de service => champ du contractuel, données hétérogènes, dispersées, entreprises très sollicitées

Les baromètres chargeurs

Depuis près de 10 ans

L'AUTF interroge les chargeurs concernant leur perception des différents modes de transport :

- **Conjoncture, qualité de service, enjeux et perspectives** par rapport aux questions actuelles (décarbonation et report modal, digital, résilience face aux crises...)
- **Ferroviaire, maritime, fluvial, routier**, enjeux de la fonction **douane**
- En **partenariat** avec différents acteurs (Eurogroup Consulting, BP2R/PWC, RX/SITL...)

Depuis 2025, co-construction avec UGE : mieux appréhender les **éléments constitutifs de la « qualité de service »**

Ajout dans chaque enquête d'une série de questions similaires permettant d'approfondir et de comparer les modes entre eux / appréciation subjective

- Respect des **délais**
- **Aléas** avant prise en charge de la marchandise ou durant le transport
- **Réactivité** en cas d'aléa
- **Capacité d'innovation**
- **Traçabilité**
- Qualité de la **relation client** & traitement des **litiges**
- Adéquation **coût/niveau de service** perçu

Quelques enseignements des baromètres 2025

Extraits des conférences de restitution SITL2025 – ferroviaire et fluvial

Avec une satisfaction globale évaluée à 3,40/6, le transport fluvial répond convenablement aux attentes des chargeurs, bien que des axes d'amélioration clairs se dégagent.

Evaluation globale du mode fluvial	3,38 / 6
Qualité de service globale	4,38 / 6

Respect des délais	4,55 / 6
Qualité de relation client	4,08 / 6
Compétitivité coût	3,55 / 6
Régularité du service	3,55 / 6
Aléas	3,36 / 6
Traitement des litiges	3,27 / 6
Réactivité	2,91 / 6
Traçabilité	2,38 / 6
Capacité d'innovation	1,93 / 6

Avec une satisfaction globale évaluée à 2,92/6, le transport ferroviaire semble ne répondre que partiellement aux attentes des chargeurs.

Evaluation globale du mode ferroviaire	2,90 / 6
Qualité de service globale	3,10 / 6

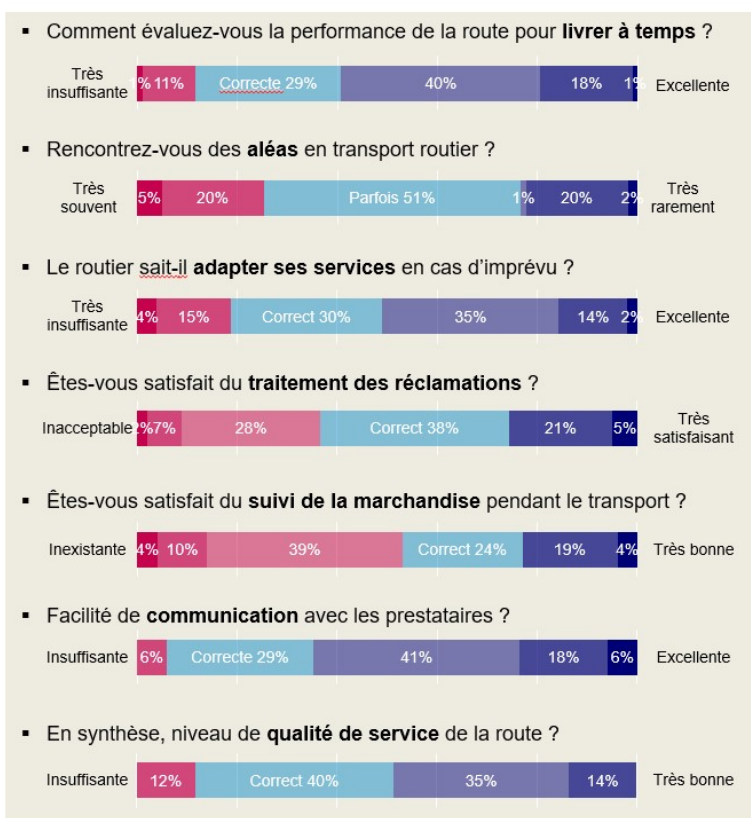
Qualité de la relation client	3,94 / 6
Respect des délais	3,26 / 6
Régularité du service	3,24 / 6
Traitement des litiges	3,09 / 6
Compétitivité coût	2,62 / 6
Capacité d'innovation	2,62 / 6
Traçabilité	2,59 / 6
Aléas	2,56 / 6
Réactivité	2,21 / 6

Quelques enseignements des baromètres 2025

Extraits des conférences de restitution SITL2025 - routier

Qualité de service

- La perception qualitative du transport routier par les chargeurs laisse entrevoir de la marge de progression.
- La qualité de la relation client-prestataire est un point fort de la route, comme dans une moindre mesure la tenue des délais de livraison ou la réactivité des transporteurs en cas d'imprévu.
- En revanche, les chargeurs pointent particulièrement du doigt la traçabilité des envois et le traitement des réclamations.



Source : enquête menée par PwC et l'AUTF entre le 20/12/24 et le 21/02/2025 – 135 répondants

Avec une satisfaction globale évaluée à 2,77/6, le transport maritime semble ne répondre que partiellement aux attentes des chargeurs

Evaluation globale du mode maritime	2,77 / 6
Qualité de service globale	2,59/ 6

Respect des délais	2,07 / 6
Aléas	2,28 / 6
Réactivité	2,34 / 6
Capacité d'innovation	2,62 / 6
Traitement des litiges	2,62 / 6
Régularité du service	2,83 / 6
Traçabilité	2,86 / 6
Qualité de relation client	3,24/ 6
Compétitivité coût	4,03 / 6

- **Globalement**, les résultats sont souvent **au dessous de la moyenne**.
- **La compétitivité coût et la qualité de relation client** sont saluées.
- **Le respect des délais et la gestion des aléas** sont jugés **très insuffisantes**
- **Globalement**, les utilisateurs de ce mode ne sont pas **complètement satisfaits**
➔ la qualité de service globale reste plutôt faible (2,59/6).

Enjeux 2026

Consolider et élargir le **panel** pour améliorer la **pertinence** des résultats dans la durée

- **Se démarquer** au milieu des très nombreux événements/publications

Refonte du **contenu des questionnaires** : simplifier et les rendre plus pertinents / homogènes

Muscler l'analyse des données, travailler la contextualisation et la mise en perspective

- Revue des questions « qualité de service » avec UGE suite au retour d'expérience 2025
- **Méthodologie** pour l'identification et la représentativité des secteurs d'activité

Collaboration renforcée avec **fédérations** pour renforcer le panel (nombre et tailles d'entreprises) et compléter l'analyse avec des focus sectoriels

Enquête menée du 15 décembre 25 au 22 janvier 26 portant sur l'année 2025

Résultats au printemps !

CONTACTS

Déléguée Pôle Transport Terrestre

Valérie CORNET

valerie.cornet@autf.fr

Délégué Pôle Transport International

Jean-Michel Garcia

Jean-michel.garcia@autf.fr



91 rue du Faubourg Saint Honoré

75008 Paris

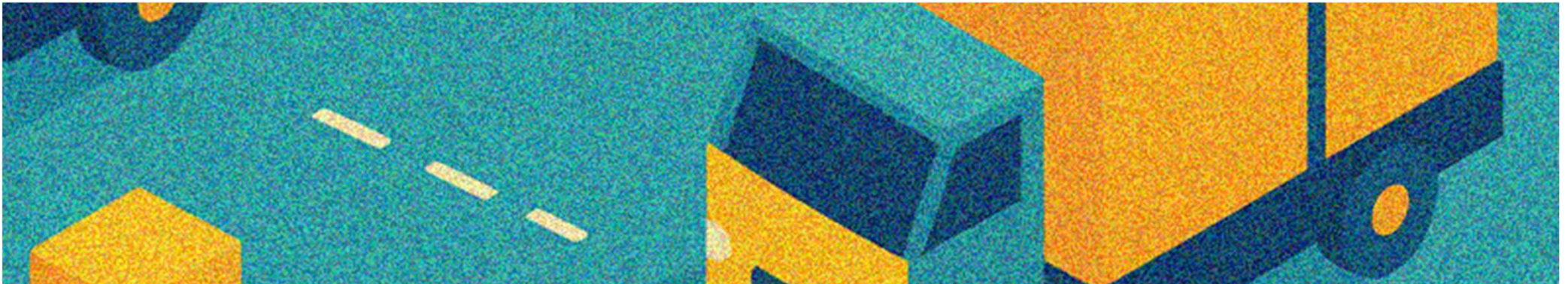
01 85 65 77 50

info@autf.fr



www.autf.fr

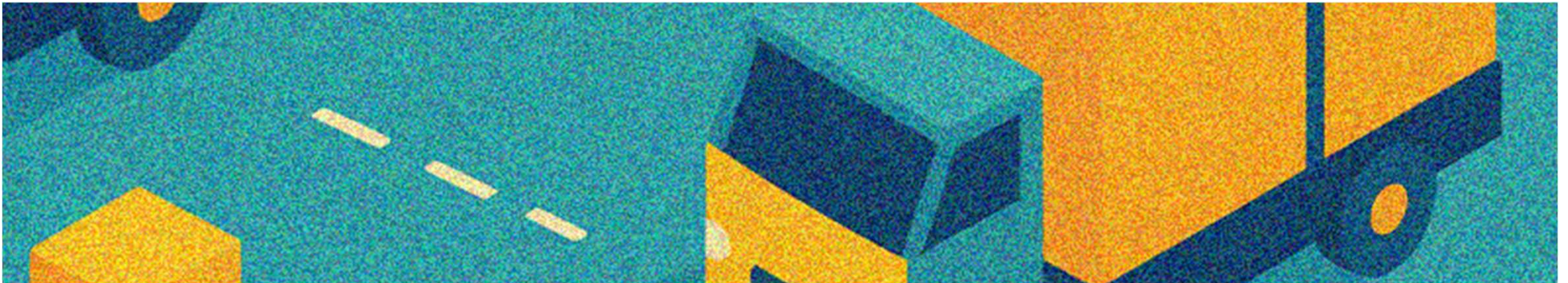
Maxime Forest, France Logistique



L'INTÉRÊT D'UN DISPOSITIF D'OBSERVATION

Le point de vue de France Logistique

Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel ; François Tainturier, DGITM



PERSPECTIVES



PERSPECTIVES DE TRAVAIL 2026

POURSUITE DES TRAVAUX ENGAGÉS EN 2025

Qualité de service

- **Poursuite des travaux** sur la qualité de service avec objectif d'articuler les travaux de l'Observatoire avec l'AUTF
- Possibilité **d'une articulation avec les cahiers filières** de l'observatoire
- **Réflexion sur l'élaboration d'un livrable commun** (AUTF/UGE)

Travaux généraux

- **Maintien et mise à jour des cahiers** afin d'assurer leur continuité
- **Poursuite de l'approche filière** (focus sur le e-commerce ?)
- **Enjeux environnementaux/émissions de GES** : améliorer la pertinence des indicateurs (ex : intégrer impacts du transit)
- **Intégration du secteur aérien** (étude lancée fin 2025)



PERSPECTIVES DE TRAVAIL 2026

NOUVEAUX CHANTIERS POTENTIELS

Conteneurisation

- **Analyse de la dynamique de conteneurisation** et les enjeux de report modal associés

Croissance conteneurisation dernières années : quels secteurs ont basculé ? ; potentiel de croissance atteint ?

Comparaison internationale

- **Proposer une alternative à l'indice de performance logistique (LPI) de la Banque mondiale :**

Déterminants performance logistique (comment se comparer et avec qui ?)

Nouvelles données

- **Exploitation nouvelles sources de données** pour fiabiliser connaissance logistique

Valorisation chantier initié en décembre sur connaissance de la logistique

Performance économique et compétitivité de la logistique

- **Possibilité d'étendre la méthode CERESCO utilisée pour les céréales à l'ensemble des filières ?**



PERSPECTIVES DE TRAVAIL 2026

ETUDES ET SYNTHÈSES

Au-delà du suivi des données l'Observatoire à pour vocation de mener des études et synthèses approfondies sur des sujets précis

Des thèmes qui restent à définir :

1. Logistique de l'e-commerce ?
2. Économie circulaire et nouvelles chaînes logistiques ?
3. Caractérisation de l'emploi logistique régional ?

Objectif : co-construire les sujets d'étude de l'Observatoire

Vos idées et propositions de sujets sont les bienvenues !





PERSPECTIVES DE TRAVAIL 2026

Modalités de travail collectif

Mise en place d'un espace de travail collectif ouvert sur la connaissance et la politique de données de la logistique

Objectifs : améliorer connaissance à travers exploitation de nouvelles sources et développement de partenariats (acteurs publics, privés, académiques) en profitant des dispositifs de financement existants

Pistes de nouvelles sources : exploitation des données IoT (notamment ORANGE), exploitation des données issues de la digitalisation de la logistique

Premiers chantiers identifiés :

- Consolider une vision des besoins de connaissance de la logistique
- Exploiter les données IoT (Orange)
- Explorer potentiel du futur réseau collaboratif distribué proposé dans le cadre de la feuille de route digitalisation de la logistique (chimie, connaissance de la cyclo logistique)
- Recenser et partager les études présentant un intérêt collectif (ex région PACA)

Animation & outils

- Animation du réseau des observatoires
- Utilisation d'un espace collaboratif RESANA (connaissance de la logistique)
- Renforcement de l'utilisation du portail Open Data [logistique.data.gouv](https://logistique.data.gouv.fr/)



COMMUNICATION ET VALORISATION DES PRODUCTIONS D'OBSERVATION LOGISTIQUE

- Définition d'une stratégie de communication
- Renforcement de la présence au STIL

+ en 2026



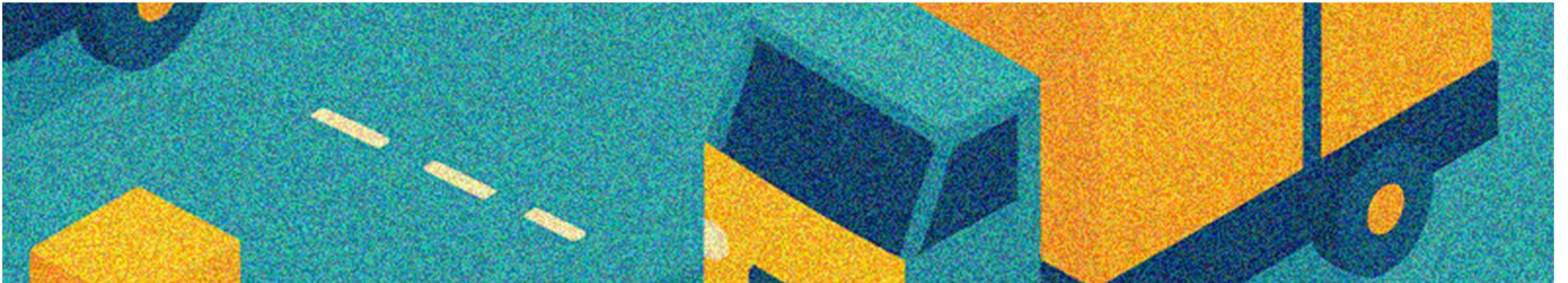
Lancement d'un site dédié à l'Observatoire national de la logistique et d'un compte LinkedIn

- **Centralisation des productions** : cahiers ; notes de méthodologie ; notes de synthèse
- **Amélioration de la visibilité** : contact facilité avec l'Observatoire et accès pérenne aux publications dans le temps

Illustration du site de l'Observatoire



Corinne Blanquart, Université Gustave Eiffel



CONCLUSIONS