



MINISTÈRE DE
L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DE LA
DÉCENTRALISATION

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONFÉRENCE RÉGIONALE LOGISTIQUE PAYS DE LA LOIRE

ETUDE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

24 JUIN 2025

Étude de la demande de transport de marchandises à moyen et long termes

Objectifs

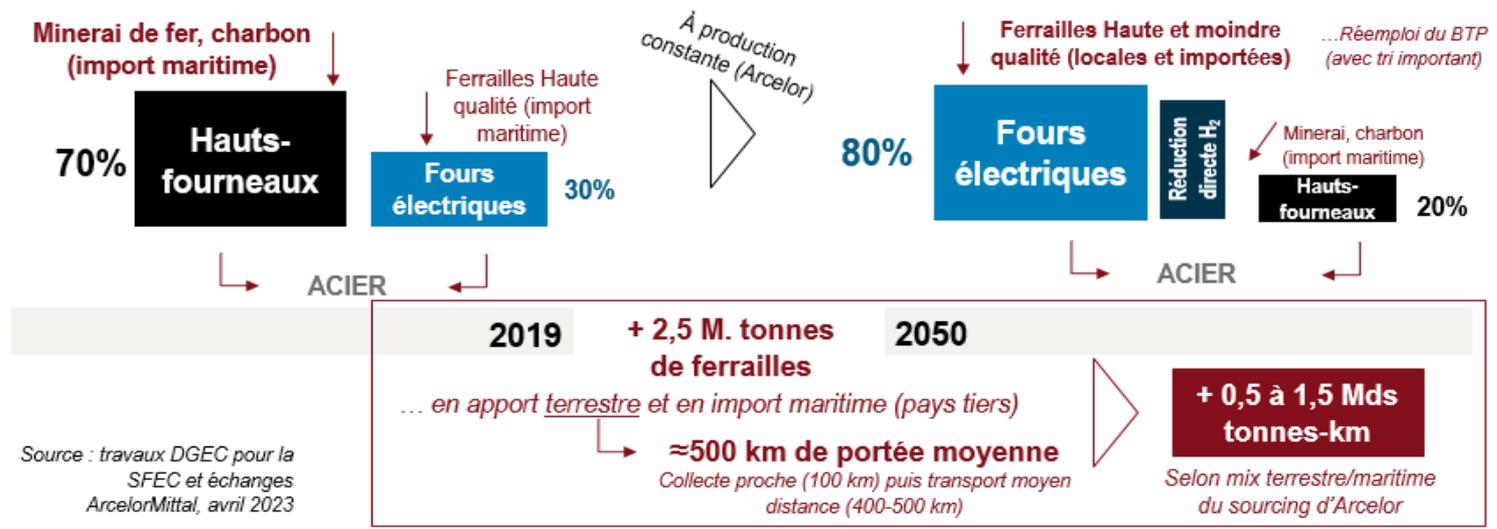
- Caractériser les impacts des hypothèses de décarbonation et de réindustrialisation de l'économie retenues dans la SNBC sur la demande de transport de marchandises, en mettant en évidence les principales ruptures envisageables
- Disposer d'un cadre de référence et d'un outil paramétrable pour alimenter le dialogue avec la DGEC et pour garantir la cohérence des productions relatives à la demande de transport de marchandises
- Identifier et impulser des chantiers pour maîtriser l'évolution de la demande de transport de marchandises
- et organiser une gouvernance avec les filières économiques sur l'évolution de leur logistique

Etude menée de début 2023 à mi 2025 (en cours de finalisation)

Il ne s'agit pas d'une étude prospective « classique », mais d'une « traduction » des impacts induits par la SNBC sur la demande de transport de marchandises

Méthodologie de la démarche illustrée sur l'exemple de l'acier

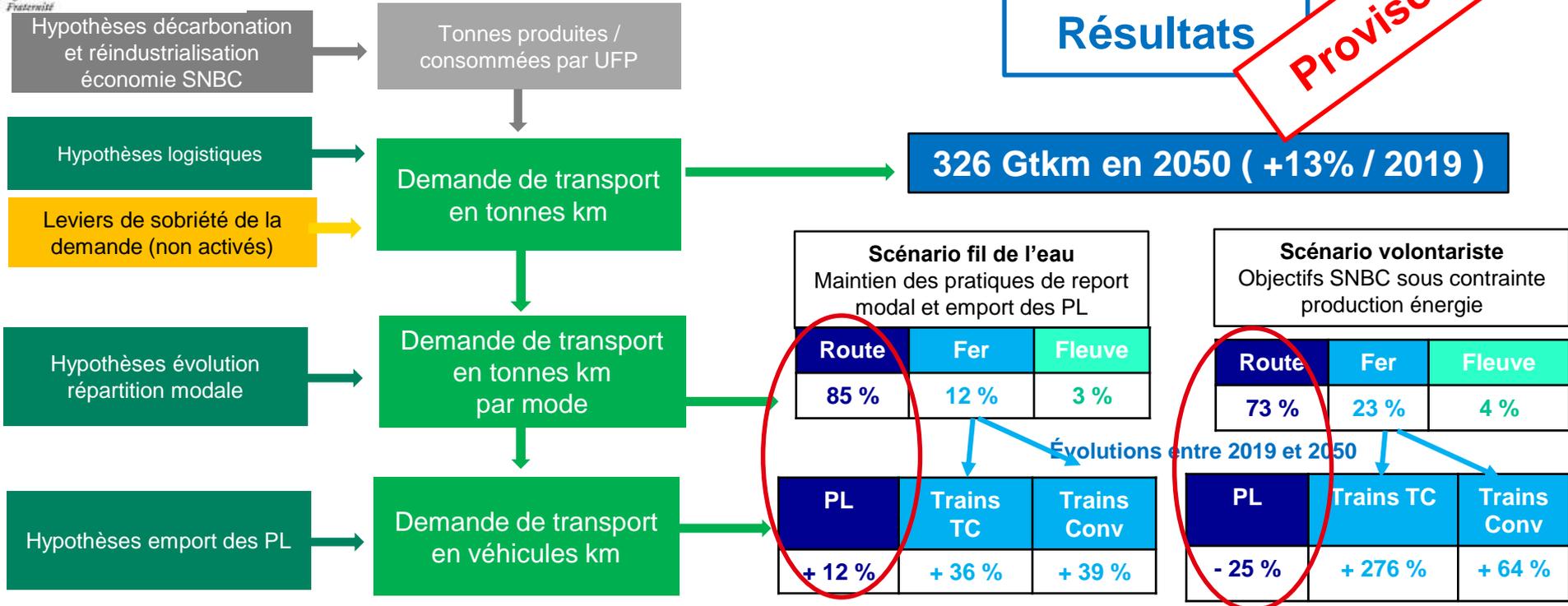
LA DÉCARBONATION DE DE L'ACIER A UN IMPACT SUR LA NATURE ET LA PORTÉE DES FLUX D'APPROVISIONNEMENT DES SITES DE PRODUCTION



REMARQUES

- ▶ Les enjeux du sourcing de la sidérurgie (essentiellement Arcelor en France) dépendent des choix industriels qui seront faits avec un besoin de ferraille premium importée exclusivement ou retraitée via des hubs judicieusement localisés :
 - Si l’approvisionnement était intégralement domestique, +2,5 Mt transportées sur 500-600 km en comptant les deux mouvements (de la collecte vers le hub de traitement, puis sur plus longue distance du hub vers des fours électriques), **soit + 1,5 Md de tonnes-km sur le territoire national et qui n’existent pas aujourd’hui** (imports exclusivement maritimes et aciéries de Fos, Dunkerque proches des ports)

Synoptique de la **méthode** et des **résultats** des études



La demande de transit est traitée de façon distincte et dépend de la dynamique des économies des pays voisins

Evolution de la demande terrestre en tonnes x km en 2050

Provisoire

Augmentation de +13% entre 2019 et 2050 (hors transit) *

Forte hausse :

- énergies non fossiles
- travaux publics
- général cargo (industrie diffuse)

Forte baisse :

- énergies fossiles,
- bâtiment,
- produits frais et transformés et les boissons

Comparaison Allemagne : approche « forecasting » territorialisée

Étude d'octobre 2024 : **croissance de 30 % en 2040** (+ 45 % en 2050 dans l'étude de mars 2023)

Les évolutions résultent des **variations des tonnes** produites et consommées (hypothèses SNBC) et des **distances** (hypothèses logistiques)

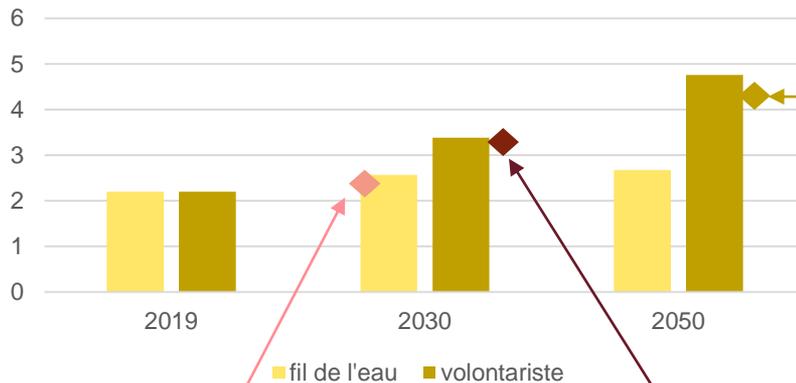
* **Évolution du transit de 57 à 64 Mdtkm**

Illustration sur la filière céréales

Etude
DGITM

Croissance de la demande
de 14,3 Mdtkm en 2019 à 15,4 Mdtkm en 2050 (aug. distances)

Projection trafic ferroviaire de céréales
(en Mdtkm)



Ambition filière 2050

Orientation pour la décarbonation de la
logistique céréalière (scénario
volontariste)

Croissance de la demande : + 8 %

Maîtrise de la demande : peu de perspectives

Baisse des PL km : - 44 %

Croissance du ferroviaire : + 114 % (31 % part
modale)

Croissance du fluvial : + 67 % (23% part modale)

Evolution exportations

Baisse exports aliments pour bétail (Pays Bas)

Croissance export Chine avec des bateaux plus
gros (PANAMAX – 100 000 t) avec report
possible des flux de Rouen vers La Rochelle et
Dunkerque

Etude AUTF / UTP
(potentiel de report modal
ferroviaire)

Hypothèse basse

Hypothèse ambitieuse

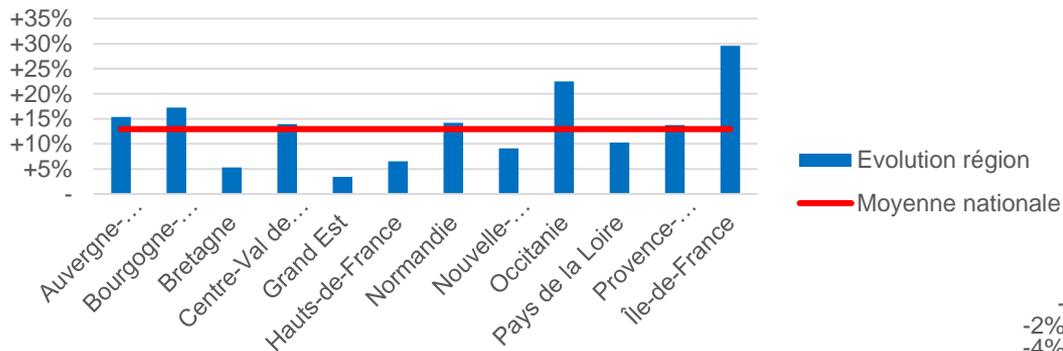
Identification des conditions du report modal

Provisoire

Perspectives territorialisées

Provisoire

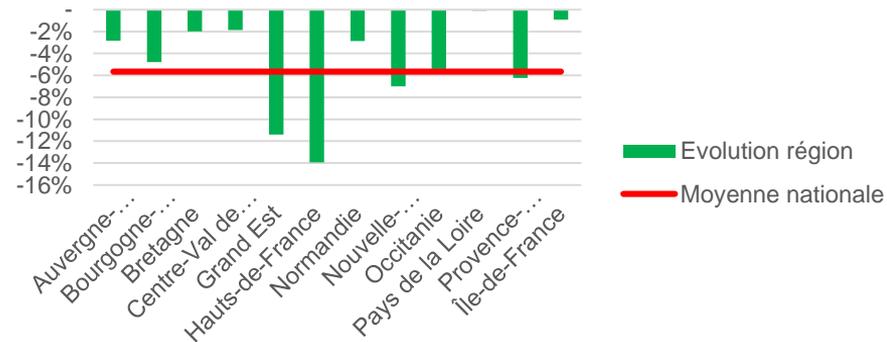
Md t.km tous modes - évolution 2019-2050



**Une limite de l'étude :
les perspectives de
réindustrialisation ne sont pas
territorialisées**

**Des évolutions de la demande contrastées selon
les territoires**

Md t.km route - évolution 2019-2050



Principaux enseignements

- Mise en évidence de nombreuses ruptures possibles (décarbonation du process de production, économie circulaire, évolution des débouchés) qui justifient l'intérêt d'une approche prospective
- La réindustrialisation de l'économie est génératrice de demande de transport domestique (avec une élasticité plus forte qu'en Allemagne car il existe moins de synergies avec des activités pré-existantes)
- L'économie circulaire est génératrice de nouveaux flux domestiques dans la majorité des cas
- Importance du dialogue avec les filières

Points de vigilance

- Absence de projection territorialisée pour la réindustrialisation (par défaut évolution homothétique)
- Incertitudes persistantes sur la caractérisation de l'impact du e – commerce et de l'activité des Véhicules Utilitaires Légers
- Échanges avec les filières encore hétérogènes (mais en fort progrès par rapport à 2023)

Synthèse des perspectives de travail 2025 / 2026

Finalisation de l'étude avec les projections finales de la SNBC

Approfondissement de l'étude de la demande en 2025 sur 2 volets

- Étude de la demande du fret aérien
- Étude de la demande d'entrepôts

Lancement de chantiers pour maîtriser la demande, dont l'augmentation de l'emport moyen des poids lourds (avec les filières les plus concernées)

Structuration du dialogue avec les filières sur la décarbonation soutenable de leur logistique (avec notamment Intercéréales et Interfel)

Alimentation des réflexions territoriales et enrichissement à travers les échanges avec les réflexions locales

Actualités nationales

Ambition France Transport 2030 avec un atelier dédié au transport de marchandises

Innovation dans la logistique

- Lancement d'un nouveau Appel à Projets Logistique 4.0 (environ 20 M€)
- Consolidation des démarches innovation logistique (DGE, DGITM et France Logistique)

Digitalisation de la logistique

- Lancement d'un chantier sur la standardisation et la digitalisation des lettres de voiture avec un secteur pilote (grande distribution)
- Production d'une feuille de route digitalisation de la logistique d'ici la fin de l'année 2025

Logistique urbaine

- Lancement de la mission AM Idrac & AM Jean pour tirer le bilan des travaux et proposer des recommandations pour la suite sur le fond et la gouvernance (cible avant fin 2025)

Observation de la logistique

- Mise en place du portail open data [logistique.data.gouv](https://logistique.data.gouv.fr) en novembre 2024
- Production de l'atlas des entrepôts (novembre 2024) et actualisation annuelle prévue avec extension vers les entrepôts de plus de 5000 m² (2026)

Gestion de crises (civiles et militaires) – volet logistique (avec SHFDS et MINARM)

- Réunion de lancement le 17 juin du dialogue avec les acteurs privés (fédérations), avec 3 grands axes : l'organisation des échanges public / privé en situation de crise, la contractualisation des moyens et la cartographie des ressources logistiques