

COMMISSION AGRICOLE ET AGROALIMENTAIRE INTERNATIONALE



Veille trimestrielle sur le fret maritime conteneurisé



Bulletin n°1

T4 · 2024

Octobre/Novembre/Décembre

UNE CONTENEURISATION INTERNATIONALE PORTEE PAR LES ÉTATS-UNIS

LE DERNIER TRIMESTRE ACHEVE UN EXERCICE 2024 RELATIVEMENT BON POUR LE FRET MARITIME INTERNATIONAL, PORTE PAR LA DEMANDE AMERICAINE, BIEN QUE L'ÉCONOMIE CHINOISE CROISSE PLUS LENTEMENT. LES FORTES INCERTITUDES ECONOMIQUES ET GEOPOLITIQUES PESENT SUR LE COMMERCE MARITIME INTERNATIONAL POUR 2025.

Grandes tendances du trimestre

- L'élection de Donald Trump le 5 novembre dernier constitue un événement central sur le plan économique et géopolitique mondial, avec la crainte d'une possible vaste guerre commerciale en 2025.
- Le fret maritime conteneurisé a affiché une croissance du trafic mondial en 2024, notamment grâce à une très forte demande nord-américaine. Le passage maritime par la mer Rouge n'est toujours pas rétabli, bien qu'un cessez-le-feu soit entré en vigueur en janvier dans la bande de Gaza.
- Les interrogations sont très nombreuses pour l'année 2025 vis-à-vis des deux marchés clés pour les produits agro-alimentaires français, les États-Unis et la Chine.

Contexte économique et géopolitique

L'arrivée de Donald Trump le 20 janvier dernier à la Maison-Blanche modifie en profondeur le contexte économique et géopolitique mondial, l'engagement d'une vaste guerre commerciale avec la Chine, ses voisins canadiens et mexicains, ainsi qu'avec l'Europe n'étant pas à exclure.

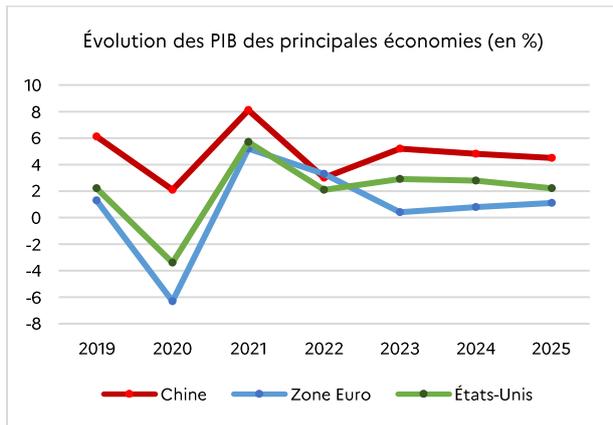
Ce nouveau contexte politique augure un ralentissement de la croissance du produit intérieur brut (PIB) américain en 2025, estimée à 2,2 % (contre 2,8 % en 2024), selon le Fonds monétaire international. Les barrières douanières encourageraient l'inflation à court terme, bien que les investissements de réindustrialisation seraient favorisés à moyen terme.

En outre, la faible croissance européenne en 2024 et l'élection de Donald Trump pèsent sur le cours du dollar qui est passé de 1,12 \$ fin septembre à la parité avec l'euro début janvier. Cela favoriserait donc les exportations de l'Europe, mais défavoriserait à l'inverse ses importations, dont le pétrole peu cher ces derniers mois (autour de 75 \$ le baril à la fin de l'année en raison de l'offre importante au Moyen-Orient et du ralentissement chinois).

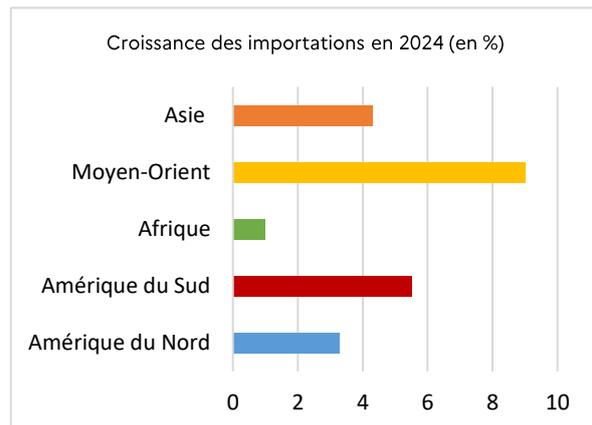
Avec 8,15 % de ses exportations totales (47 Md\$) à destination des États-Unis en 2024, selon TDM, la France reste dépendante des importations américaines. La France n'est cependant pas le pays européen le plus exposé face aux États-Unis : l'Allemagne y exporte 7,3 % de ses exportations (environ 150 Md\$) et

l'Italie 10,7 % de ses exportations (environ 60 Md\$). Les États-Unis constituent en particulier la première destination des produits agricoles et agro-alimentaires français conteneurisés (plus de 5,5 Md€ en 2024).

En ce début d'année, la Chine se trouve dans une situation inconfortable avec une croissance annoncée du PIB de 4,5 % en 2025, contre 4,8 % en 2024, selon la banque JP Morgan, notamment à cause de problèmes structurels : crise immobilière, déflation, baisse de la consommation. Cela a mené à une baisse des importations chinoises sur les 10 derniers mois de 2024 : elles ont notamment reculé de 2,9 % en provenance d'Europe, selon les douanes chinoises. Néanmoins, le commerce extérieur chinois a profité de la forte demande américaine et européenne en 2024. Naturellement, une guerre commerciale avec les États-Unis serait très préjudiciable pour Pékin.



Source : FMI, World Economic Outlook, Octobre 2024



Source : OMC, Perspectives du commerce mondial, Octobre 2024

État de la conteneurisation internationale

Le trafic mondial tous secteurs confondus a augmenté de 5 % en 2024, selon le courtier maritime Clarksons Research, représentant une bonne année. L'augmentation de ce trafic, notamment due au contournement de l'Afrique à la suite des attaques houthistes, a permis d'employer la flotte mondiale au maximum de sa capacité.

En ce qui concerne les grands marchés d'importation des produits européens, les États-Unis sont en tête avec +14,8% d'importations en 2024 selon la *National Retail Federation*, tandis que les importations en provenance d'Asie-Pacifique sont restées stables.

À la suite du cessez-le-feu dans la bande de Gaza le 19 janvier 2025, les Houthis débutent une désescalade en mer Rouge qui pourrait à moyen terme permettre une reprise des passages de navires dans la zone via le canal de Suez. Pour rappel, le trafic en mer Rouge avait en effet été bloqué après les attaques houthistes, ce qui avait demandé une vaste restructuration de la part des armateurs. Ces derniers avaient réaffecté un grand nombre de leurs porte-conteneurs pour le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance.

Le canal de Panama a retrouvé son usage normal après les contraintes liées aux fortes sécheresses de 2023 et 2024 provoquées par le phénomène *El Niño*. Cependant, des incertitudes subsistent au sujet du passage des navires, Donald Trump ayant récemment menacé de reprendre le contrôle du canal de Panama.

État de la congestion portuaire

En ce qui concerne les congestions portuaires, les ports du Brésil et d'Afrique du Sud connaissent comme à leurs habitudes quelques problématiques sans que ce ne soit alarmant. Les congestions portuaires se sont cependant aggravées aux États-Unis, en particulier sur la côte est selon le *Beacon Congestion Index*. Les attentes des navires pour être à quai ont aussi provoqué une dégradation de la ponctualité des services transatlantiques comme le constate l'indicateur « SeaExplorer » de Kuehne+Nagel.

Ces retards s'expliquent par une croissance des importations dans la seconde partie de l'année. Les Américains ont en effet augmenté leurs importations de manière anticipée par crainte de nouvelles taxes douanières de l'administration Trump et d'un mouvement social de grande ampleur dans les ports de la côte est. Cette grève, initialement prévue en janvier et dont l'un des enjeux portait sur l'automatisation des terminaux, a cependant été repoussée grâce à la position pro-syndicale de Donald Trump.

Les perspectives de croissance en 2025 s'établissent à 3 % pour l'activité conteneurisée mondiale, selon Clarksons Research. L'Organisation mondiale du commerce envisage quant à elle une croissance de 2 % pour cette année (contre 3,3 % en 2024). Naturellement, il est difficile de prédire le niveau d'influence de « conflictualité commerciale » que mettent en œuvre les États-Unis sur les échanges conteneurisés.

Couverture et actualités des ports français

La bonne couverture des ports par les grandes alliances maritimes constitue l'un des enjeux majeurs de la conteneurisation en France, notamment pour les logisticiens et les chargeurs. L'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) souligne régulièrement que l'indice de connectivité des ports français s'avère moins élevé que dans les autres pays européens.

Ce manque de compétitivité des ports français s'explique notamment par la recomposition des alliances maritimes, entraînant des réorganisations des services océaniques et mettant en péril les escales dans les ports français (Le Havre et Marseille Fos). Une réorganisation de ces alliances à diverses échelles est d'ailleurs de nouveau prévue en février 2025 avec des conséquences sur les escales dans les ports. Le danois Maersk et l'allemand Hapag-Lloyd s'allient désormais au sein de l'alliance « Gemini » avec le choix de ne plus faire d'escales au Havre et à Marseille Fos pour ses grandes routes, mais de desservir ces ports par des navettes complémentaires.

Récapitulatif des services et alliances maritimes

Pour les services entre l'Extrême-Orient et le Nord de l'Europe (*Range Nord*), ainsi qu'entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée :

- L'alliance *Premier Alliance* (Yang Ming, ONE, HMM), a été rejointe par MSC sur cet axe, qui proposera désormais quatre services touchant Le Havre et deux services touchant Marseille Fos.
- L'alliance *Ocean Alliance* (CMA CGM, Cosco, OOCL, Evergreen) sera composée de deux services au Havre, un à Dunkerque et deux à Marseille Fos.

Pour les services transatlantiques :

- MSC demeure seule et ne rejoint pas d'alliance sur cet axe, proposant toujours quatre services au Havre (deux avec les États-Unis et deux avec le Canada) et deux à Marseille Fos (un avec la côte ouest et un avec la côte est).
- L'alliance *Ocean Alliance* est rejointe par ONE. Ils organisent désormais deux services reliant Le Havre à la côte est et un autre service vers l'Australie via New York et Miami. Le Havre est relié par CMA-CGM et ONE avec la côte ouest. Enfin, pour la Méditerranée, Marseille Fos dispose d'un service sur le Canada, mais a perdu le service de la côte est.
- Le groupe coréen HMM fait son retour au Havre avec un long service via Miami et Panama vers la côte ouest.

Pour les services avec l'Afrique :

- MSC renforce son offre notamment pour les marchés fruitiers vers l'Europe entrant en forte concurrence avec Hapag-Lloyd, qui a acheté récemment deux petits spécialistes de la zone (Nile Dutch, DAL).

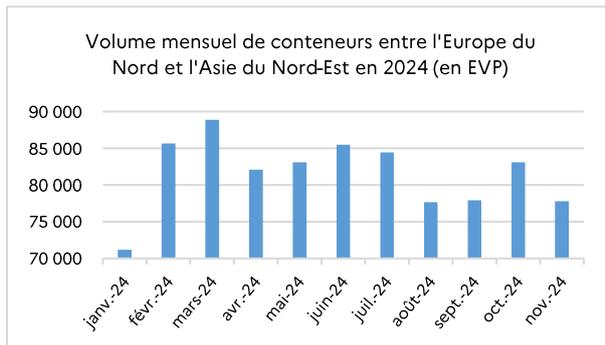
Les ports français ont communiqué sur leurs performances en 2024 sans pour autant donner de détails import/export. Le Grand Port Maritime de Marseille affiche 1,45 M d'EVP avec une croissance de 9,5 %, par rapport à 2023. La croissance est encore plus forte pour HAROPA PORT avec 3,1 M d'EVP en 2024 (+18,7 % en 1 an). Ces augmentations s'expliquent notamment par le grand nombre de transbordements effectués, qui tire les trafics vers le haut. HAROPA PORT a indiqué néanmoins une croissance de 7 % pour les trafics de l'*hinterland* français. Enfin, Dunkerque connaît un recul de 2 %, mais maintient une croissance de 3 % de l'arrière-pays.

Du point de vue social français, un conflit est redouté depuis plusieurs mois, mais l'instabilité gouvernementale a contrarié la mobilisation syndicale. La CGT Ports a relancé en janvier des mouvements autour de la question de la reconnaissance du dispositif amiante.

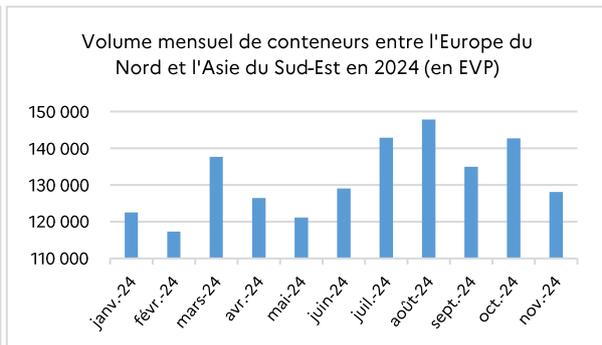
Analyse des principales routes maritimes

- **Route maritime Europe - Extrême-Orient**

Les flux entre l'Europe et l'Extrême-Orient devraient rester stables sur l'année 2024, selon Clarksons Research (6 M d'EVP pleins). Dans le détail et seulement depuis l'Europe du Nord, les flux progressent vers l'Asie du Nord-Est (0,9 M d'EVP pleins, + 4,4 %), mais régressent vers l'Asie du Sud-Est (1,2 M d'EVP pleins, - 3 %) sur les onze premiers mois de l'année 2024.



Source : CTS

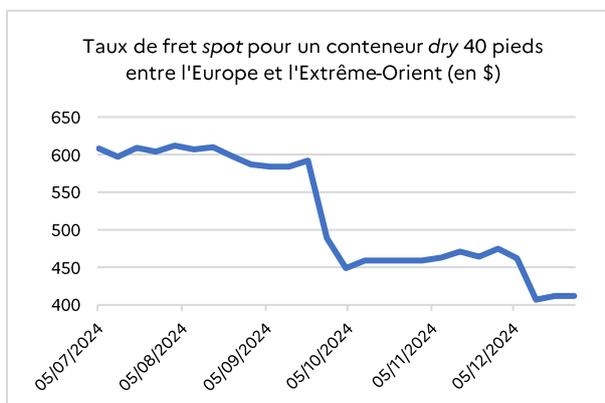


Source : CTS

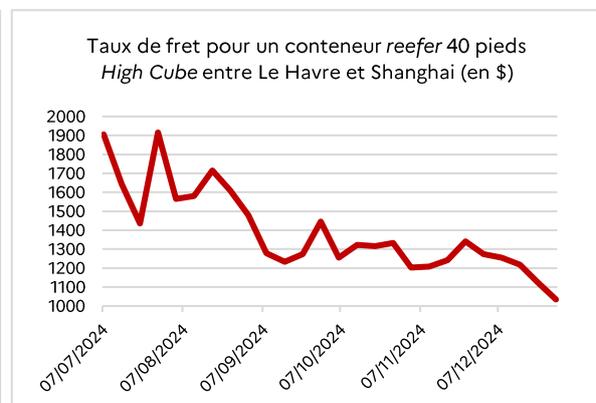
L'augmentation des flux de conteneurs entre l'Asie et l'Europe dans la seconde partie de l'année a incité les armateurs à faire progresser leur capacité hebdomadaire en utilisant davantage de navires. Cependant, les armateurs privilégiant le retour rapide des conteneurs vides au dépens de conteneurs chargés, la disponibilité en conteneurs pour les marchandises européennes exportées vers l'Asie pourrait être réduite.

En ce qui concerne le taux négocié au jour le jour (*spot*) en conteneur sec (*dry*), celui-ci a fortement chuté en fin d'année selon l'indice Freightos. Cette chute n'est pas inhabituelle pour une fin d'année mais reste moins importante qu'en 2023. Pour rappel, le taux Europe-Asie reste cependant l'un des plus bas du marché de la conteneurisation internationale car il s'agit d'un itinéraire retour de l'important flux Asie-Europe.

Le taux de fret d'un conteneur réfrigéré (*reefer*) fourni par Upply indique quant à lui une baisse importante entre juillet et décembre 2024. Il a en effet été divisé par deux en l'espace de six mois pour atteindre en décembre 2024 son point le plus bas depuis janvier 2023 à 1 000 \$ pour un 40 pieds.



Source : Freightos

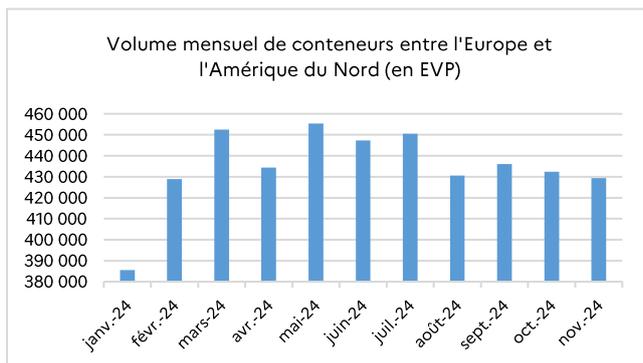


Source : Upply

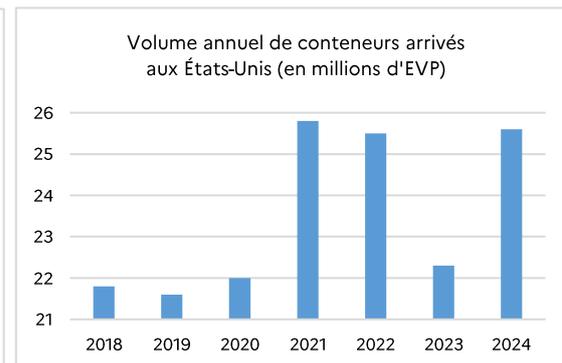
- **Route maritime Europe - Amérique du Nord**

Les flux conteneurisés mondiaux à destination des États-Unis ont progressé en 2024 : tout d'abord grâce à la reprise générale des importations américaines puis, depuis le début de l'été, par un phénomène de stockage avant le déclenchement probable d'une guerre commerciale multilatérale de l'administration Trump.

Le port de New York-New Jersey a par exemple enregistré une croissance des conteneurs importés pleins de 11,6 % sur les onze derniers mois de 2024. Les données de *Container Trade Statistics* (CTS) indiquent sur la même période une croissance de 6,2 % entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Les produits européens, dont les produits agricoles et agro-alimentaires, sont moins concernés par ce phénomène de stockage.

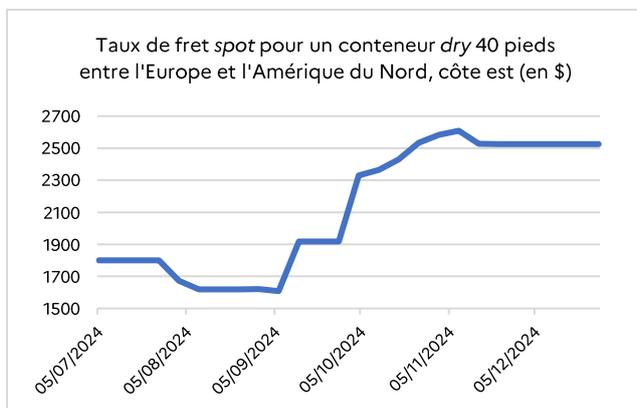


Source : CTS

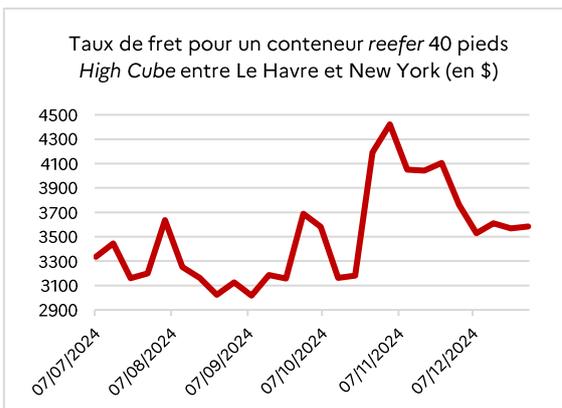


Source : NRF

Le taux négocié au jour le jour (*spot*) transatlantique pour les conteneurs secs (*dry*) de Freightos, reparti à la hausse en octobre, a continué de progresser en décembre (+ 25 %), du fait des craintes de guerre commerciale et d'un nouveau mouvement social portuaire sur la côte est début 2025. Le taux pour les conteneurs réfrigérés (*reefer*) d'Upply, qui avait gardé le même ordre de grandeur entre juillet à octobre, a connu une petite poussée saisonnière avant les fêtes américaines, accentuée là aussi par les menaces sociales sur les ports.



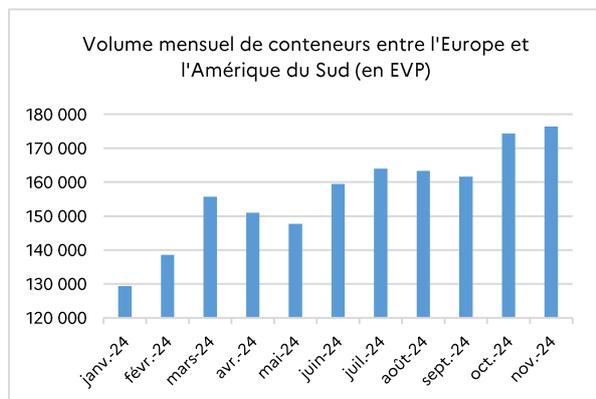
Source : Freightos



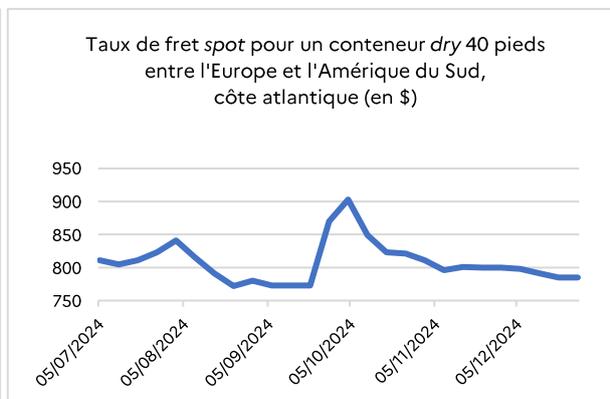
Source : Upply

- **Les autres routes**

Les flux de conteneurs pleins d'Europe ont fortement progressé vers l'Amérique du Sud (+ 11,9 % entre janvier et novembre 2024), selon CTS. Le taux négocié au jour le jour (*spot*) fourni par Freightos entre l'Europe et la côte atlantique de l'Amérique du Sud s'est brusquement restauré en octobre avant de retourner au niveau de l'été (voir le graphique ci-dessous).



Source : CTS

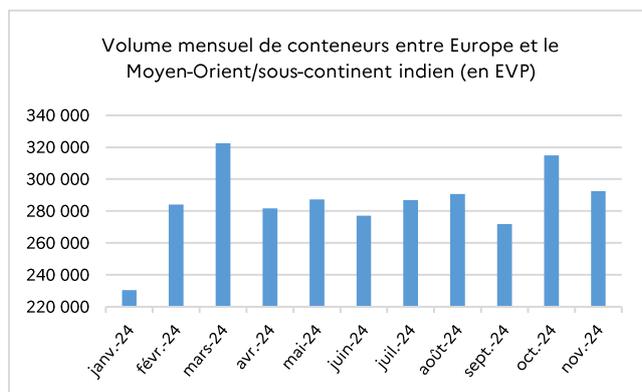


Source : Freightos

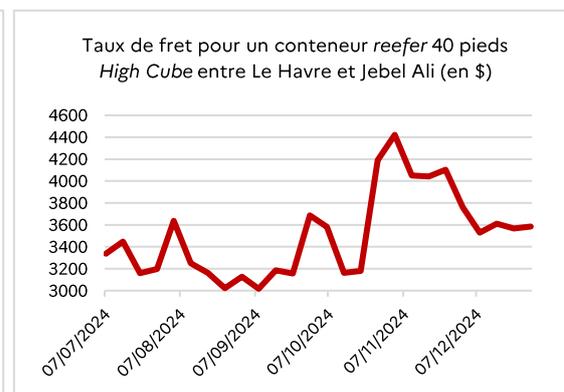
Par ailleurs, le nombre de conteneurs pleins européens à destination de l'Australie progresse légèrement entre janvier et novembre 2024 (+ 2,9 %), contrairement à ceux en direction de l'Afrique Sub-Saharienne qui stagne (+ 0,1 %).

Les flux vers le Moyen-Orient et le sous-continent indien ont quant à eux affiché une forte baisse depuis avril 2024 (- 11,3 %). Il semblerait que le Moyen-Orient ait réorienté ses approvisionnements depuis l'Asie en empruntant la longue route via le Cap de Bonne-Espérance avec des flux en forte hausse (+11,8 %).

Le taux *reefer* France – golfe Persique fourni par Upply indique une forte baisse dans les derniers mois de l'année 2024 pour atteindre un niveau particulièrement bas de moins de 2000 \$ en décembre.



Source : CTS



Source : Upply

Liste des données et sources

- Économie globale : Fonds monétaire international (rapport biennuel et octobre)
- Économie des échanges : Organisation mondiale du commerce (rapport biennuel avril et octobre)
- Évolution des échanges conteneurisés : Clarksons Seatrade Monitor (mensuel)
- Évolution des flottes et des capacités : Alphaliner Montly Monitor (mensuel)
- Évolution des flux de conteneurs : CTS via Alphaliner Montly Monitor (mensuel)
- Évolution des taux de fret : Xeneta (*dry spot* hebdomadaire), Freightos (*dry spot* hebdomadaire), Upply (*reefer composite* hebdomadaire)
- Évolution des flux export français : autorités portuaires (annuel)
- Congestion portuaire : Beacon Congestion Index
- Fiabilité des lignes régulières : Kuehne+Nagel SeaExplorer

Glossaire

- Conteneur *dry* : conteneur sec (standard)
- Conteneur *reefer* : conteneur réfrigéré
- Conteneur 20 pieds : conteneur standard (6,06 m x 2,44 m x 2,59 m)
- Conteneur 20 pieds *High Cube* : conteneur standard surélevé (6,06 m x 2,44 m x 2,89 m)
- Équivalent vingt pieds (EVP) : unité de mesure, basé sur le volume d'un conteneur standard
- *Hinterland* : arrière-pays
- Taux *spot* : taux négocié au jour le jour

Directeur de la publication : Martin Gutton / Rédaction : Mission des affaires européennes et internationales

Mention légale : les informations relatives aux traitements de données personnelles mis en œuvre par FranceAgriMer et les modalités d'exercice de droit « informatique et libertés » sont consultables sur la page www.franceagrimer.fr/RGPD

12, rue Henri Rol-Tanguy - TSA 20002 / 93555 MONTREUIL Cedex

Tél. : 01 73 30 30 00 www.franceagrimer.fr  FranceAgriMer  @FranceAgriMerFR

*Si vous souhaitez vous désinscrire de la liste de diffusion,
merci de l'indiquer en répondant au présent courriel.*