

**LES  
ÉTUDES**

**Le commerce maritime des produits agricoles et  
agroalimentaires**  
**Compréhension générale et perspectives  
stratégiques françaises**



---

# Sommaire

- 1. Le fret maritime en vrac** **Page 3**
- 2. Le fret maritime en conteneurs** **Page 28**

---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse

Page 4

Exports et imports de produits agricoles

Page 6

Les navires vraquiers

Page 16

Les ports français

Page 20

Les taux d'affrètement

Page 23

Enjeux stratégiques

Page 25

Lexique

Page 27

# Synthèse

---

Le **blé tendre** est la principale céréale française exportée, avec environ un tiers vers l'Europe et deux tiers hors Europe. Le marché pays tiers est en cabotage (Afrique du Nord) et océanique (Chine, Afrique de l'Ouest, Cuba). Le marché du **blé dur** est ouest-européen et nord-africain donc uniquement en cabotage. Le marché du **maïs** est presque intégralement européen donc en cabotage. Le marché de l'**orge** est en cabotage européen et océanique (Chine).

Pour les destinations hors d'Europe, la principale **concurrence** pour les céréales françaises provient de la mer Noire qui a la même proximité vers le bassin Méditerranéen et est favorisée pour la distance vers l'Asie. Les céréales d'Amérique du Nord et du Sud sont un peu plus éloignées pour les importateurs d'Afrique du Nord et d'Afrique de l'Ouest.

La **modalité terrestre** (route, rail, fleuve) est importante vers les **voisins européens**, mais le maritime pèse pour les exportations vers l'Espagne, le Portugal et l'Italie ainsi que pour le maïs produit dans le Sud-Ouest à destination d'Europe du Nord-Ouest. Les arbitrages maritimes / terrestres dépendent donc des zones de production et des destinations européennes.

Les petits et moyens **navires vraquiers** (Mini bulk, Handysize, Handymax) sont utilisés pour les destinations proches. Les destinations éloignées et certains contrats (Égypte) exigent des plus grands formats (Panamax).

Actuellement, il n'existe pas de différence importante de **taux d'affrètement** entre les différents gabarits. Avec une bonne efficacité des navires, les plus gros exportateurs peuvent bénéficier d'avantages concurrentiels et fixer les références de marché.

Les ports des pays de la mer Noire et d'Amérique du Sud sont généralement capables d'accueillir des Panamax. Quatre ports français peuvent accueillir des Panamax, dont Rouen mais qui ne peut assurer un chargement complet (capacité des silos). Une bonne **gestion du gabarit des navires** est une donnée importante en matière de concurrence dans le transport maritime des grains. La **performance portuaire** n'est pas liée qu'aux capacités nautiques, elle repose aussi sur des éléments de compétitivité du transit par le port (stockage, manutention) et de l'intermodalité.

---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
Les navires vraquiers	Page 16
Les ports français	Page 20
Les taux d'affrètement	Page 23
Enjeux stratégiques	Page 25
Lexique	Page 27

## Les échanges de produits agricoles en vrac

---

Les exportations françaises de produits agricoles en vrac concernent essentiellement les **céréales** :

- blé tendre,
- blé dur,
- maïs,
- orge.

S'agissant des **autres** produits agricoles exportés en vrac :

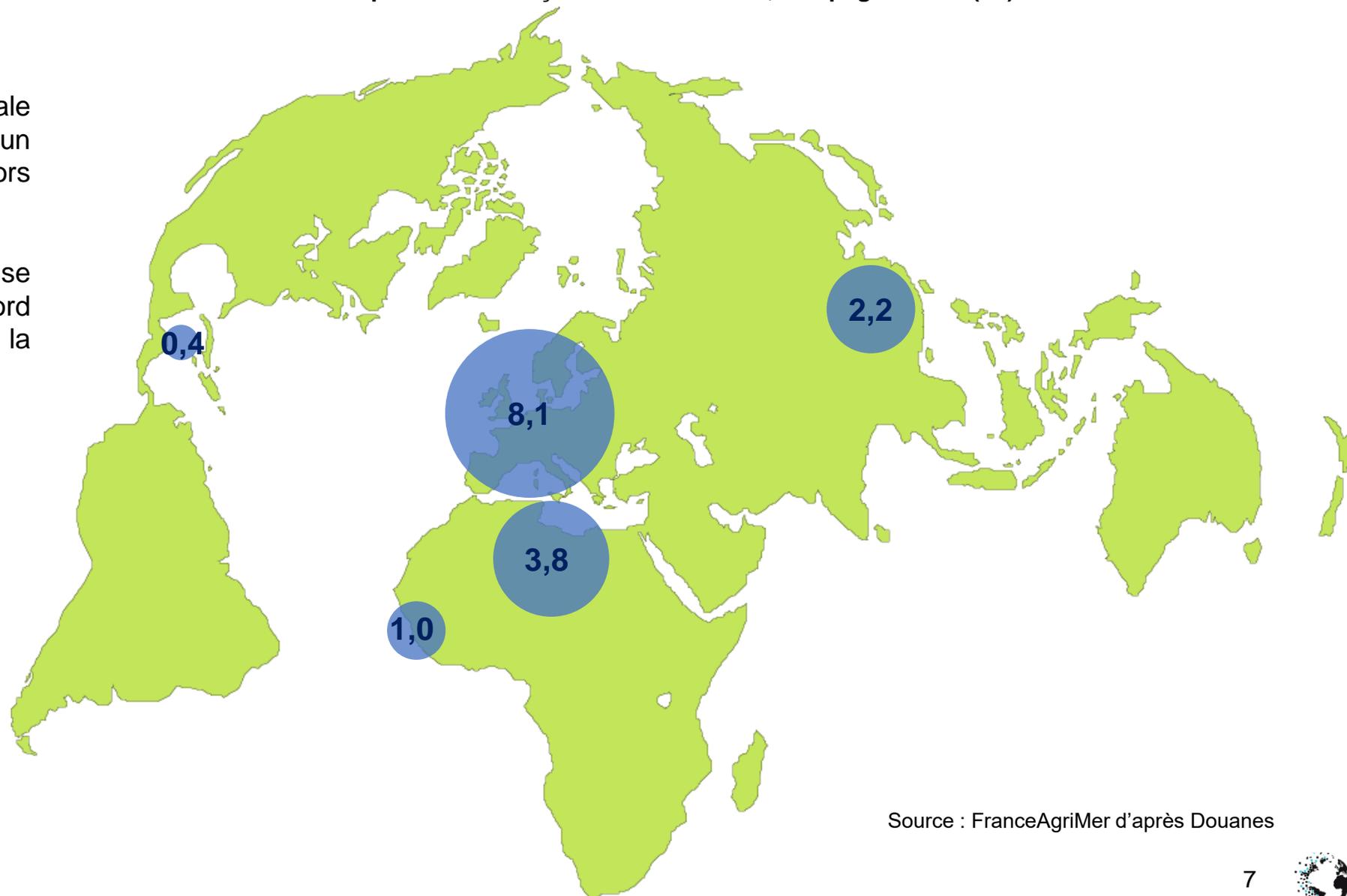
- Les **graines d'oléagineux** sont exportées principalement vers les pays voisins en mode routier ou fluvial.
- Le **sucre** est exporté principalement vers l'Europe.

## Les exportations de blé tendre

Exportations françaises de blé tendre, campagne 21/22 (Mt)

Le **blé tendre** est la principale céréale exportée par la France, avec environ un gros tiers vers l'UE et deux tiers hors UE.

Les exportations vers les pays tiers se font en cabotage pour l'Afrique du Nord et en transport océanique pour la Chine, l'Afrique de l'Ouest et Cuba.



Source : FranceAgriMer d'après Douanes

## Les exportations de blé dur

Les exportations de **blé dur** sont plus limitées et destinées essentiellement à nos voisins européens.

Certaines années, nous exportons vers le Maghreb (par exemple 100 000 tonnes vers le Maroc en 2019-2020), dans ce cas le transport se fait par cabotage.

Exportations françaises de blé dur, campagne 21/22 (Mt)



Source : FranceAgriMer d'après Douanes

## Les exportations de maïs

### Exportations françaises de maïs, campagne 21/22 (Mt)

La France exporte son maïs presque intégralement vers ses voisins européens en modes routier, fluvial et maritime selon les régions de production et les destinations.

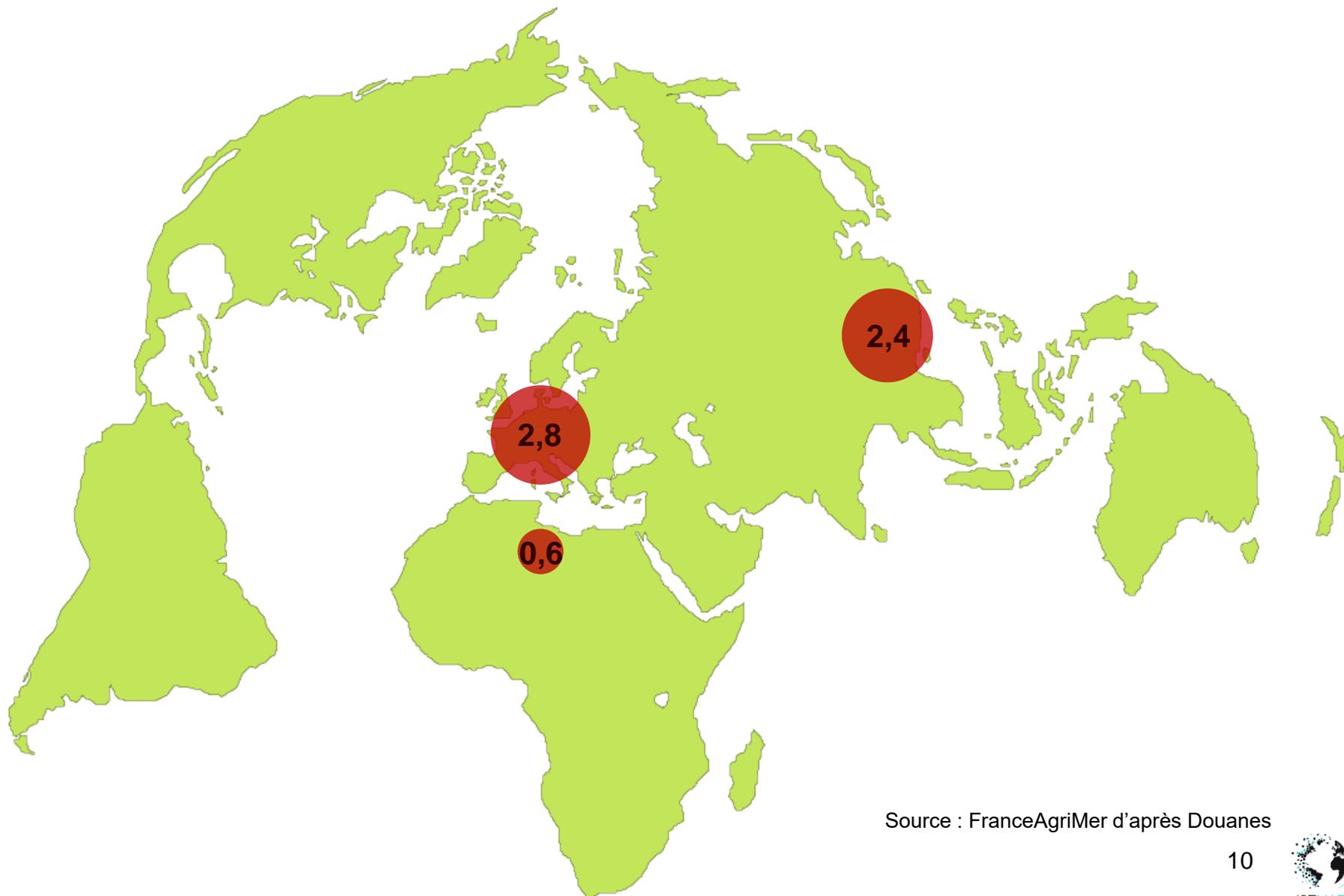


Source : FranceAgriMer d'après Douanes

## Les exportations d'orge

### Exportations françaises d'orge, campagne 21/22 (Mt)

L'orge française est exportée en cabotage européen, nord-africain et océanique vers la Chine.



Source : FranceAgriMer d'après Douanes

## Les exports céréalières françaises

### Dimensions maritimes des exportations de céréales françaises par destination

En synthèse, du point de vue des flux maritimes, il faut donc distinguer trois types de marchés :

- **Deux marchés de cabotage** : Europe de l'Ouest, Afrique du Nord.
- Trois marchés **océaniques de moyenne distance** : Cuba, Afrique de l'Ouest, Moyen-Orient.
- Un marché **océanique de longue distance** : Chine.



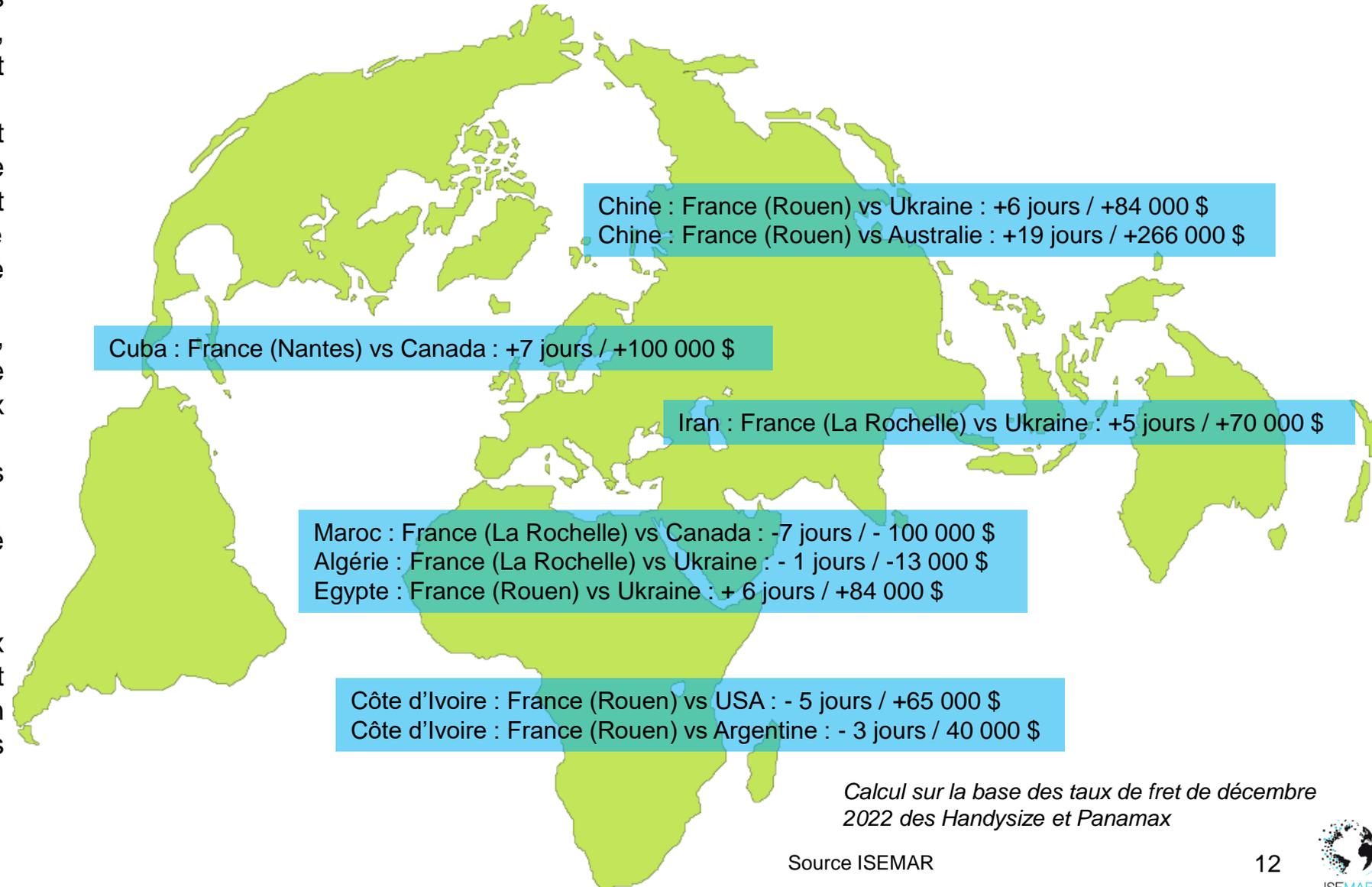
# Différentiel de compétitivité maritime liée à la géographie

Les pays exportateurs sont favorisés par la proximité géographique, permettant des durées de transport et des coûts réduits:

- Les producteurs de la mer Noire ont la même proximité que la France pour le bassin Méditerranéen et sont favorisés pour la distance vers l'Asie
- Le Canada bénéficie de la proximité avec Cuba
- Pour l'Afrique de l'Ouest et du Nord, l'avantage français est léger face aux exportateurs des deux Amériques
- Les producteurs sud-américains sont proches de l'Afrique de l'Ouest
- L'Australie bénéficie de la proximité avec l'Extrême-Orient.

Les taux de fret appliqués aux différentiels de jours de mer permettent une évaluation théorique de la position concurrentielle des exportations françaises.

## Différentiel de durée et de coût de transport entre la France et ses principaux concurrents



Calcul sur la base des taux de fret de décembre 2022 des Handysize et Panamax

## Les marchés européens des céréales

Les **pays ouest européens** sont les principaux clients de la France en Europe. Les situations géographiques conditionnent les modes de transport.

**Le fluvial** est le mode principal d'échange avec l'Union européenne grâce aux bassins du Nord (Escaut, Meuse) et de l'Est (Moselle, Rhin) pour le blé, l'orge et le maïs. Le canal Seine Nord accentuera les possibilités d'échanges du bassin de la Seine.

**Le transport maritime** intra-européen concerne surtout l'Espagne, l'Italie et le Portugal. Des grains sont aussi exportés depuis les ports de l'Atlantique vers le Benelux, plus faiblement vers l'Irlande et le Royaume-Uni.

**La route** est d'usage pour les marchés très proches du Nord et de l'Est avec la Belgique (blé, orge) et l'Occitanie avec l'Espagne (maïs).

**Le ferroviaire** concerne surtout les exportations vers l'Italie pour la production du Centre-Est avec notamment le blé dur.

**Le fluvio-maritime** est essentiellement un mode de fourniture de grains pour l'Italie depuis les ports de l'axe Rhône-Saône.

### Exportations françaises de céréales vers les principaux clients européens (campagne 2019-2020, Mt)

Source Douanes

	Belgique	Pays-Bas	Allemagne	Italie	Espagne	Portugal
Blé tendre	2,31	2,21	0,36	0,73	1,37	0,36
Blé dur	0,09	0,09	0,07	0,40	0,12	0,01
Maïs	0,92	1,12	0,41	0,37	1,59	0,04
Orge	1,24	0,60	0,48	0,08	0,18	0,06
Total	4,56	4,02	1,32	1,58	3,26	0,47

### Exportations françaises de céréales vers les principaux pays clients de l'Union européenne par mode de transport (moyenne des campagnes 2019-2020, 2020-2021 et 2021-2022)

Source INTERCEREALES

	Route / rail / fluvial	Maritime
Belgique	4,6 Mt	60 kt
Pays-Bas	3 Mt	500 kt
Italie	1-1,2 Mt	450-500 kt
Espagne	2,5 Mt	400 kt
Allemagne	1,15 Mt	125 kt

Les exportations vers la Belgique et les Pays-Bas sont réalisées presque exclusivement par la route et le fluvial.

Vers l'Espagne, les exportations non maritimes sont réalisées à environ 95% en camion et 5% en train,.

## Approche des produits agricoles importés en vrac

---

- Les tourteaux de soja pour la **nourriture animale** (2,4 Mt importés des pays tiers lors de la campagne 2021-2022) arrivent surtout par les ports de Nantes St-Nazaire (1,4 Mt) et Lorient (0,5 Mt), suivent Rouen, La Rochelle et Sète. S'ajoutent aussi des tourteaux de tournesol notamment d'Ukraine et de colza de Russie et Biélorussie (en 2021).
- Les **graines de colza** sont importées en grands volumes des pays tiers (1,6 Mt en 2020-2021), surtout du Canada (1 Mt) d'Australie (0,3 Mt) et d'Ukraine (0,2 Mt). Les importations de **graines de tournesol** de pays tiers sont relativement faibles (0,03 Mt) sauf besoin entre deux récoltes françaises (ex Nantes St Nazaire 0,4 Mt en 2022).
- Les importations de fèves ou **graines de soja** (0,5 Mt) ne concernent presque que Brest (0,4 Mt) qui possède une usine de trituration avec des origines essentiellement brésiliennes et américaines.
- La **mélasse** notamment pour la nourriture animale (56 000 t importées des pays tiers en 2021-2022) entre pour l'essentiel par le port de Nantes Saint-Nazaire.
- Les importations de **sucre** se font principalement par les ports de Marseille et Nantes. Les importations depuis les pays tiers concernent des volumes réduits (dizaines de milliers de tonnes). Traditionnellement, les exportations se font par les ports de Rouen et Dunkerque, proches des zones betteravières.
- En 2021-2022, la France a importé 186 000 tonnes **d'huile de palme** dont 138 000 tonnes d'Indonésie, et 33 000 tonnes de Malaisie.
- Les **vins en vrac** ne sont importés que dans deux ports français qui disposent de sites spécialisés : Sète (autour de 60 000 tonnes en 2020-2021) et Nantes (autour 20 000 tonnes).

Le passage portuaire est un point sensible pour les importations (contrôles phytosanitaires, coût de manutention).

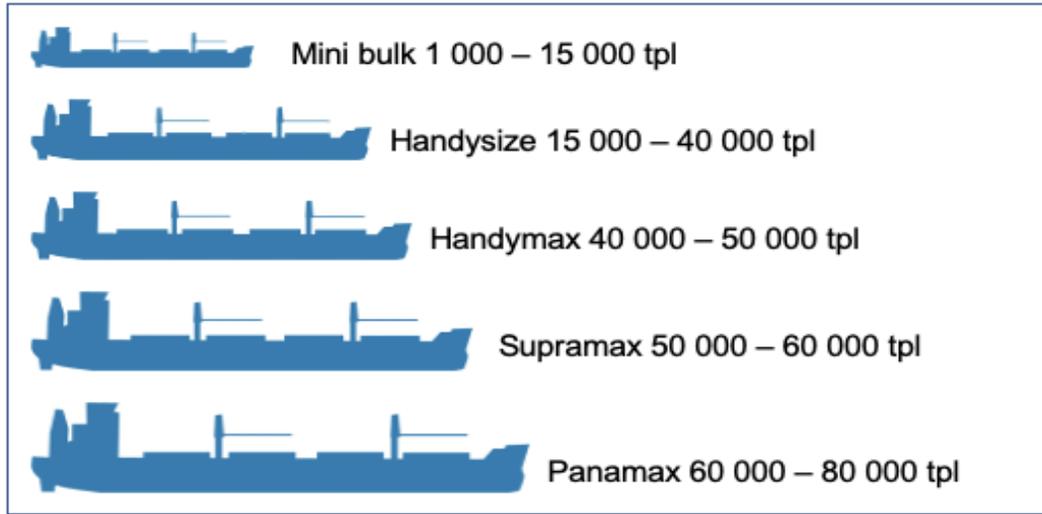
---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
<a href="#">Les navires vraquiers</a>	<a href="#">Page 16</a>
Les ports français	Page 20
Les taux d'affrètement	Page 23
Enjeux stratégiques	Page 25
Lexique	Page 27

# Les vraquiers : gabarits et évolution

## Gabarits des navires vraquiers utilisés pour les grains



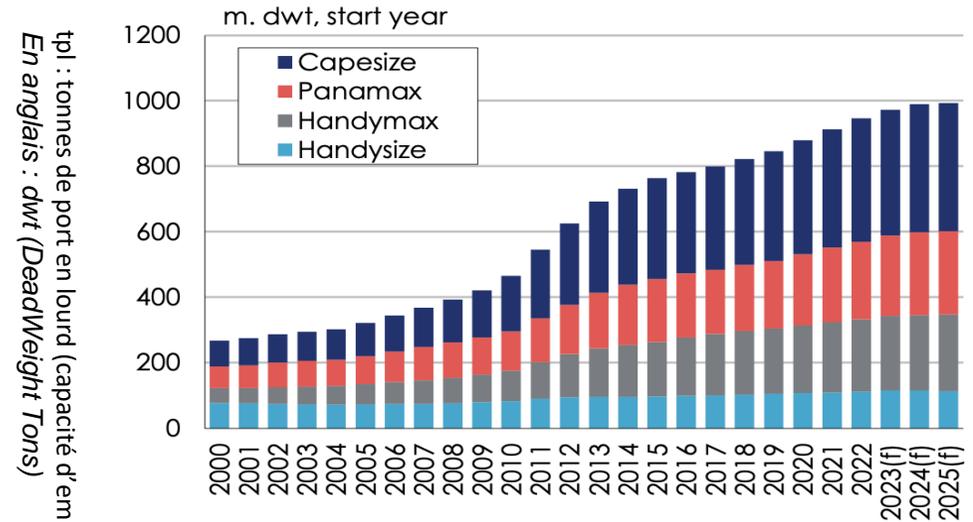
Source ISEMAR

Le transport vraquier de grains s'organise autour de différents gabarits :

- Les **Mini bulk** (micro vraquiers) sont réservés aux échanges de proximité intra européens.
- Les **Handysize**, **Handymax** et **Supramax** réalisent les trafics régionaux notamment vers la Méditerranée et l'Afrique de l'Ouest.
- Les **Panamax** sont utilisés pour les liaisons océaniques, mais aussi pour respecter les exigences de volumes de certains pays comme l'Égypte ou l'Arabie saoudite.

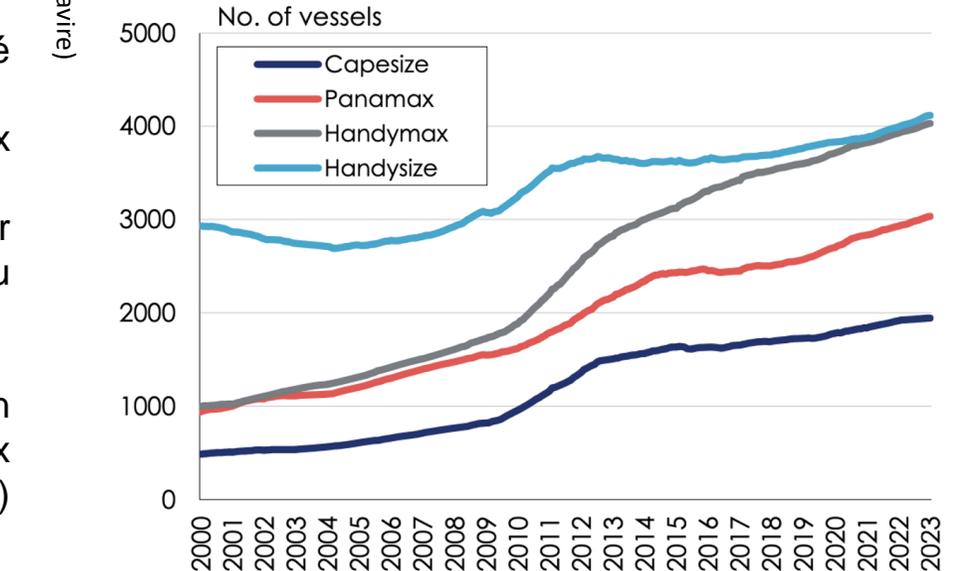
Les Panamax sont le format courant pour bien des trafics comme le charbon ou le soja. L'offre suffisante en Panamax permet de faire baisser les taux d'affrètement. À l'inverse l'offre de navires de petits formats (Handysize) évoluant peu, cela les rend plus rares et plus chers.

## Evolution du nombre de vraquiers par gabarits (tpl)



NB : les Capesize ne sont pas utilisés pour le vrac alimentaire

## Evolution du nombre de vraquiers par gabarits (nombre)



# Les vraquiers : gabarits d'usage entre les continents

## Gabarits d'usage entre les continents

	Méditerranée	Moyen Orient	Inde	Extrême Orient	Afrique de l'Ouest
Europe de l'Ouest	Handysize Handymax Supramax	Handymax Supramax Panamax	Handymax Supramax Panamax	Handymax Supramax Panamax	Handymax Supramax
Mer Noire	Handymax Supramax Panamax	Handymax Supramax Panamax	Handymax Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax
Amérique du Nord	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax
Amérique du Sud	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax
Australie	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax Panamax	Supramax

### Taille courante des navires des pays tiers proches

Maroc, Algérie, Tunisie : 20 à 25 000 tpl (Handysize)

Afrique Ouest : 10 à 50 000 tpl (Handysize, Handymax)

Egypte : 50 à 80 000 tpl (Handymax, Panamax)

tpl : tonnes de port en lourd

Source ISEMAR

Les **petits navires** sont utilisés pour des destinations proches (Europe de l'Ouest, du Maghreb, de Turquie) mais aussi pour les exportations vers l'Afrique de l'Ouest du fait d'infrastructures portuaires limitées. L'absence de moyen de levage peut obliger à l'usage de navires grésés. Les distances depuis l'Europe de l'Ouest et la Mer Noire, l'Amérique et l'Australie pour fournir l'Iran et la Chine obligent l'emploi de plus **gros navires** pour les grains. L'Égypte et l'Arabie saoudite souhaitent la meilleure productivité maritime et exigent donc des contrats avec des Panamax. Les ports des pays de la mer Noire et d'Amérique du Sud sont généralement équipés pour pouvoir accueillir des Panamax.

Les marchés français sont donc confrontés à **trois concurrences maritimes** :

- depuis l'Europe de l'Ouest et la mer Noire vers les voisins de l'Union européenne avec des petits navires,
- depuis la mer Noire et les Amériques vers le Maghreb et l'Afrique de l'Ouest avec des petits et moyens navires,
- depuis toutes les zones du monde vers l'Égypte, le Moyen-Orient et l'Asie avec des moyens et grands navires.

# Les vraquiers : les gabarits accessibles dans les ports français

## Gabarits accessibles maximums dans les ports français

Port	Tirant d'eau	Gabarit correspondant
Dunkerque	14,2 m	Panamax
Montoir	13,5 m	Panamax
La Rochelle	13 m	Panamax
Port-La-Nouvelle (1)	11,6 m	Handysize
Rouen	11,3 m	Supramax, Panamax NC
Bordeaux Bassens	10,5 m	Handysize
Fos Tellines	10 m	Handysize
Caen	9,10 m	Handysize
Nantes	9,10 m	Handysize, Panamax NC
Bayonne	8,5 m	Handysize
Les Sables d'Olonne	6,5 m	Mini bulk
Arles	4,2 m	Mini bulk

(1) Projet PLN 14,5 m format Panamax

Source ISEMAR

NC : non complet

Seuls **quatre ports** peuvent accueillir des Panamax et sont donc adaptés aux liaisons océaniques : Dunkerque, Rouen, Montoir et La Rochelle.

Le reste des ports répond à la demande de cabotage, européen, maghrébin ainsi qu'ouest-africain.

La **performance portuaire** n'est pas liée qu'aux capacités nautiques, elle repose aussi sur des éléments de compétitivité du transit par le port (stockage, manutention) et de l'intermodalité, ainsi que sur la performance administrative et douanière.

Les **infrastructures des ports** d'arrivée comme de départ (en particulier la capacité des silos de stockage) contraignent les gabarits des navires utilisables.

Dans certains pays, les contrats d'achat exigent des **formats spécifiques** en raison de la productivité maritime (par exemple en Egypte, l'Autorité générale en charge des approvisionnements (GASC) exige des Panamax).

---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
Les navires vraquiers	Page 16
<a href="#">Les ports français</a>	<a href="#">Page 20</a>
Les taux d'affrètement	Page 23
Enjeux stratégiques	Page 25
Lexique	Page 27

## Les exportations de céréales par les ports français

### Exportations de céréales vers les pays tiers (2022)

Port de départ	Volume (k tonnes)
Rouen	5 772
La Rochelle (La Pallice)	2 065
Dunkerque	975
Montoir	215
Nantes Saint Nazaire	199
Bordeaux	69
Fos	44
Tonnay/Rochefort	41
Caen	34
Blaye	24
Les Sables d'Olonne	19
Port-La-Nouvelle	4
<b>Total</b>	<b>9 462</b>

Source line-up Refinitiv

### Exportations de céréales vers l'Union européenne (moyenne des campagnes 2019-2020, 2020-2021 et 2021-2022)

Port de départ	Volume (k tonnes)
La Rochelle (La Pallice)	720
Rouen	445
Bayonne	320
Bordeaux	300
Nantes Saint Nazaire / Montoir	235
Fos/Sète	230
Caen	220
Les Sables d'Olonne	100
Port-La-Nouvelle	70
Dunkerque	20
<b>Total</b>	<b>2 660</b>

Source INTERCEREALES

Dans chaque bassin productif, les ports majeurs ont des capacités nautiques pour opérer les grands navires des **flux océaniques** : Dunkerque, Rouen, Nantes, La Rochelle.

Les ports à plus petite capacité (Caen, Port-La-Nouvelle) peuvent répondre au **marché maghrébin**.

Le **marché euro-méditerranéen** se fait avec des tous petits lots et donc avec des navires de micro-cabotage depuis les ports français.

## Eléments de la compétitivité des ports français

---

### La performance des ports français est basée sur divers facteurs :

- Les caractéristiques d'**accessibilité** maritime des ports (format des navires) conditionnent la « productivité nautique » de grains français. La concurrence européenne et mondiale est très forte.
- La localisation et les capacités de **stockage** des silos donnent une géographie française avec ses avantages (réseaux fluviaux) et ses inconvénients (peu de terminaux en eau profonde, vieillissement des sites). La géographie des silos français devra sans doute évoluer vers les avants-fleuves (par exemple Montoir pour la Loire, Le Havre pour la Seine). Les silos vont être des lieux de stockage avec des capacités de ségrégation et différenciation des produits à l'import comme à l'export (certifications, origines, grading, phytosanitaires). Les produits peuvent être « poussés » vers les silos portuaires selon les besoins.
- Le port de vrac agroalimentaires devient plus « logistique » autour de **produits diversifiés** à l'import comme à l'export. Certains peuvent prendre une position de port pivot (hubing) avec des déchargements ou rechargements. C'est l'ambition de La Rochelle et qui pourrait l'être aussi pour Montoir (Nantes Saint-Nazaire).
- Le **coût** du passage portuaire est parfois problématique avec des coûts de manutention plus chers que dans des pays voisins. Certaines régions françaises pourraient être menacées par des ports voisins plus performants.
- Évolution sur certaines destinations de certains **sous-produits en conteneurs**.
- Le rôle des acteurs (logisticiens, négociants) avec une **taille critique** (cf rachat Souflet par in Vivo) pour peser sur les marchés internationaux selon la nature de la demande (prix et qualité). Les grains français évoluent dans un marché fait d'acteurs opportunistes avec de moins en moins de « liens historiques ».
- La **performance intermodale** par la massification pour drainer l'hinterland (qui va évoluer avec le canal Seine-Nord). L'existence de fret retour notamment terrestre (engrais, nourritures pour animaux) permet un écosystème routier favorable.

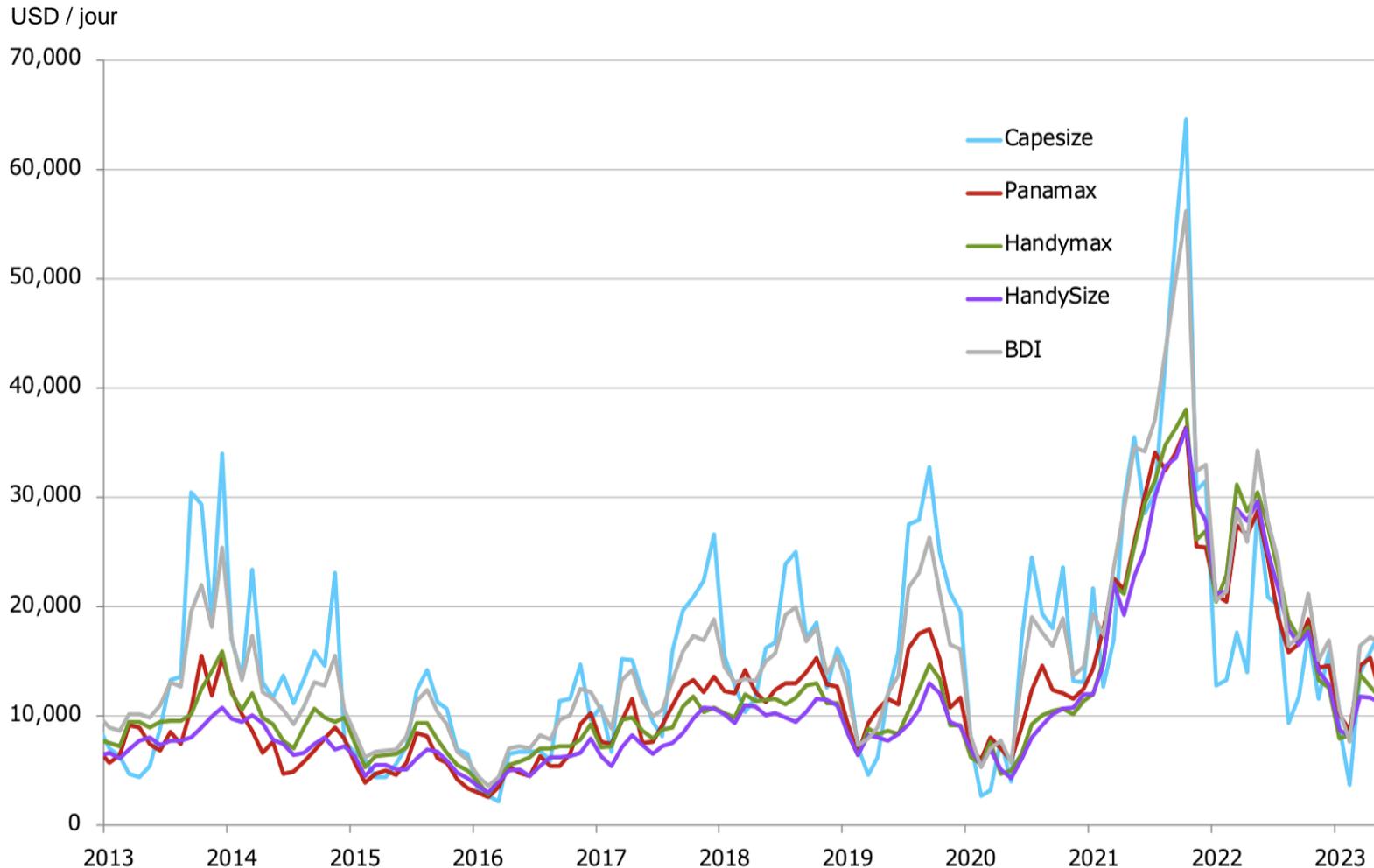
---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
Les navires vraquiers	Page 16
Les ports français	Page 20
<a href="#">Les taux d'affrètement</a>	<a href="#">Page 23</a>
Enjeux stratégiques	Page 25
Lexique	Page 27

# Les taux d'affrètement

## Taux d'affrètement des principaux gabarits de vraquiers



Source Mitsui O.S.K. Lines

Le **taux d'affrètement** correspond au prix de la mise à disposition journalière d'un navire.

Les taux d'affrètement évoluent selon :

- les **demandes des marchés** des grains notamment des grands bassins de production (zone mer Noire, zone Amérique du Sud), mais aussi de la demande d'autres marchandises en vrac secs comme les minerais,
- la **disponibilité des navires** dans les différents gabarits avec des niveaux de tension propres à chaque marché (par exemple il y a actuellement peu d'Handymax et beaucoup de Panamax).

Actuellement, il n'existe **pas de différence** importante de taux d'affrètement entre les différents gabarits. Les zones à faible densité d'expédition (Atlantique français) demandent des positions sur ballast qui sont imputées sur le taux de fret.

Les zones à faible capacité de fret en retour (backhaul) comme le Moyen-Orient entraînent des taux réajustés à la hausse par les armateurs.

Avec une bonne **efficacité** des navires, les plus gros exportateurs peuvent bénéficier d'avantages concurrentiels et fixer les références de marché.

---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
Les navires vraquiers	Page 16
Les ports français	Page 20
Les taux d'affrètement	Page 23
<a href="#">Enjeux stratégiques</a>	<a href="#">Page 25</a>
Lexique	Page 27

## Les vracs : enjeux stratégiques et points de vigilance

---

**Force économique de la filière céréales** : aucune position n'est cependant acquise sur un marché très concurrentiel (Etats-Unis, Canada, Brésil, Argentine, mer Noire, Australie). **Les critères de concurrence ne sont donc pas que dans les prix de production et les qualités de grains, ils se font aussi sur la logistique maritime.**

**Les dimensions logistiques maritimes** : elles dépendent en partie de la partie acheteuse. La nature de l'acheteur (petits importateurs privés, office d'États) conditionne et module les volumes d'achat. Les industriels d'Europe du Sud, du Maroc ou d'Afrique de l'Ouest privilégient les achats en petits vraquiers (Handysize) d'autant plus que les ports et les silos de leur pays sont aussi de format réduit. En revanche, pour d'autres destinations, les achats concernent des plus gros volumes et réclament une productivité navale avec de grands vraquiers (Panamax) et les armateurs s'équipent pour ce format de navire. **La question des outils maritimes a une importance stratégique dans la compétition internationale pour les exportations de grains.**

**La problématique des ports français** : la filière agroalimentaire des grains est une base forte voire un pilier de l'activité des ports français. La sensibilité du marketing des grains est forte pour Rouen et le pôle charentais. La filière se construit autour d'acteurs de référence pouvant peser sur les marchés. Néanmoins, il existe un problème géographique des ports français : les silos sont positionnés à l'intérieur des terres (Rouen, Nantes, Tonnay Charente) réduisant ainsi l'accès des navires. La productivité des navires tendant vers le gigantisme, une partie de la performance portuaire future passe donc par la création de nouveaux silos dans les ports profonds (La Rochelle, Montoir). C'est une problématique que connaît également le port de Rouen. Pour autant, l'avenir n'est pas forcément aux silos uniques et massifs, la logistique des grains va devenir plus « fine » avec une ségrégation des produits, des qualités, des labels et des certifications à l'import et à l'export. Des silos verticaux ou horizontaux cellulaires de nouvelle génération vont être développés pour un allotissement efficient des grains (par exemple, Silo Maison Rouge à Rouen). Enfin, dans une perspective éloignée, le poids de la route dans les pré et post acheminements des grains peut se réduire pour répondre aux objectifs de décarbonation, nécessitant une approche intermodale (rail, fluvial) plus diversifiée. **Les défis portuaires sont donc importants pour les flux des grandes cultures avec des impacts directs sur les performances à l'exportation.**

**Une concertation nationale devrait être menée avec les ports français et les acteurs de grains sur les forces et faiblesses du tissu portuaire (localisation, infrastructures, silos) pour identifier les points d'amélioration et ainsi éviter le recul des trafics à moyen et long terme.**

---

# 1. Le fret maritime en vrac

Synthèse	Page 4
Exports et imports de produits agricoles	Page 6
Les navires vraquiers	Page 16
Les ports français	Page 20
Les taux d'affrètement	Page 23
Enjeux stratégiques	Page 25
Lexique	Page 27

# Lexique

---

- Ballast : réservoir d'eau de grande contenance équipant certains navires, destiné à être rempli ou vidangé d'eau de mer afin d'optimiser la navigation.
- Backhaul : retour à vide sur ballast des navires vraciers.
- Cabotage : transport maritime de courte distance (Europe, Méditerranée).
- Grand Port Maritime (GPM) : port de l'Etat en France.
- Taux d'affrètement : prix de la mise à disposition journalière d'un navire.
- Tonne de port en lourd (tpl) : capacité de chargement d'un navire. *En anglais : DWT (DeadWeight Tons)*

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

La **conteneurisation mondiale** comprend une part conséquente de **produits agroalimentaires** en conteneurs dry et reefer. C'est même un pilier du commerce extérieur conteneurisé de l'Europe et de la France. Les armateurs sont sensibles à ces marchandises qui équilibrent les flux avec l'Asie, nourrissent les flux Nord-Sud et représentent des activités rémunératrices.

Le **contexte économique** est compliqué depuis des années avec les guerres commerciales, la crise sanitaire, la crise énergétique, et enfin le ralentissement économique en cours. Durant la crise sanitaire, les chargeurs ont constaté des **dysfonctionnements massifs** de la conteneurisation (retards importants, annulations de voyages, non-disponibilité des conteneurs...) qui ont pesé et dont certains pèsent encore sur les marchés principaux d'Amérique du Nord, du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient.

**Le Havre** domine pour les destinations américaines et d'Extrême-Orient, **Marseille** pour le bassin Méditerranéen, le Moyen-Orient et l'Afrique subsaharienne. Les GPM ont conscience de l'importance des flux agroalimentaires, s'agissant essentiellement de l'import - export des produits reefer conteneurisés, et dans le cas du Havre des exportations de boissons alcoolisées. La performance du passage portuaire des produits français des filières agroalimentaires doit passer par l'accompagnement des GPM (indices de performance, marketing).

Les **taux de fret** ont été rehaussés en 2021 et 2022 suite à une forte demande mondiale et aux resserrements de l'offre (consolidation des acteurs), avant de diminuer fin 2022. Pour les reefer, la nouvelle demande (notamment pharmacie, boissons alcoolisées) tire les taux vers le haut et participe à la pénurie de conteneurs frigo. Le problème de retour des conteneurs vides pèse aussi sur le prix et sur l'organisation logistique des chargeurs.

Les **taux reefer** au départ de l'Europe (sauf vers l'Amérique latine) sont des taux « aller » plutôt élevés et rehaussés par la demande récente. Pour les taux dry, il faut distinguer le marché vers l'Amérique du Nord qui est dans un marché « aller » plutôt élevé, du marché vers l'Extrême-Orient qui est un marché « retour » plutôt bas.

L'introduction de la **règlementation environnementale** en matière d'émissions de gaz à effet de serre est une nouvelle donne pour le transport maritime avec de possibles impacts sur les produits transportés dont la valeur sera à apprécier en fonction des niveaux de surtaxe futurs.

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
<a href="#">Panorama de la conteneurisation mondiale</a>	<a href="#">Page 31</a>
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# Les flux mondiaux de transport de conteneurs

La **conteneurisation** est un système de transport de fret intermodal utilisant des conteneurs. Les marchandises sont transportées en **conteneurs standards (dry) ou frigorifiques (reefer)**.

La conteneurisation s'appuie sur la globalisation des échanges de produits manufacturés, mais aussi de produits agroalimentaires. L'Europe exporte des produits alimentaires vers la plupart des régions du monde. L'Asie représente la grande majorité de nos importations conteneurisées.

Les boissons alcoolisées, les produits d'épicerie, les viandes, les produits laitiers, les fruits et légumes et les produits de la mer sont transportés par conteneurs.

**Flux de conteneurs à l'échelle mondiale, 2021**

Marché	Volume (M evp)
Est-Ouest zones majeures	63
Est-Ouest zones mineures	21
Nord-Sud	12
Sud-Nord	20
Inter-régional	89
<b>Total</b>	<b>207</b>

Source Clarksons Research

**Flux de conteneurs du point de vue européen, 2020**

Marché	Volume (M evp)
Import Asie	17
Export Asie	8
Import Am du Nord	3
Export Am du Nord	5
Import reste du monde	7
Export reste du monde	9
<b>Total</b>	<b>47</b>

evp: équivalent vingt pieds

Source CNUCED

# Les principaux axes et façades portuaires

La conteneurisation mondiale et plus spécialement européenne s'organise autour de **grandes lignes** avec, pour la plupart des pays, un ou plusieurs ports majeurs.

Comme grande économie d'importations et exportations, la France dispose d'une bonne connectivité de ses ports :

- **Le Havre** est l'un des ports du **Range Nord** qui bénéficie d'une connectivité presque totale avec le reste du monde.

- **Marseille** est dans le **Range Med** comme les ports du Nord de l'Espagne et du Nord de l'Italie.

Les zones de consommation mondiale disposent chacune de grandes **interfaces portuaires** qui servent d'entrée aux produits européens.

Les **transbordements** pour des ports intermédiaires concernent surtout des destinations périphériques ou secondaires.

La fréquence est généralement hebdomadaire, mais l'Asie bénéficie d'une très haute fréquence.



---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

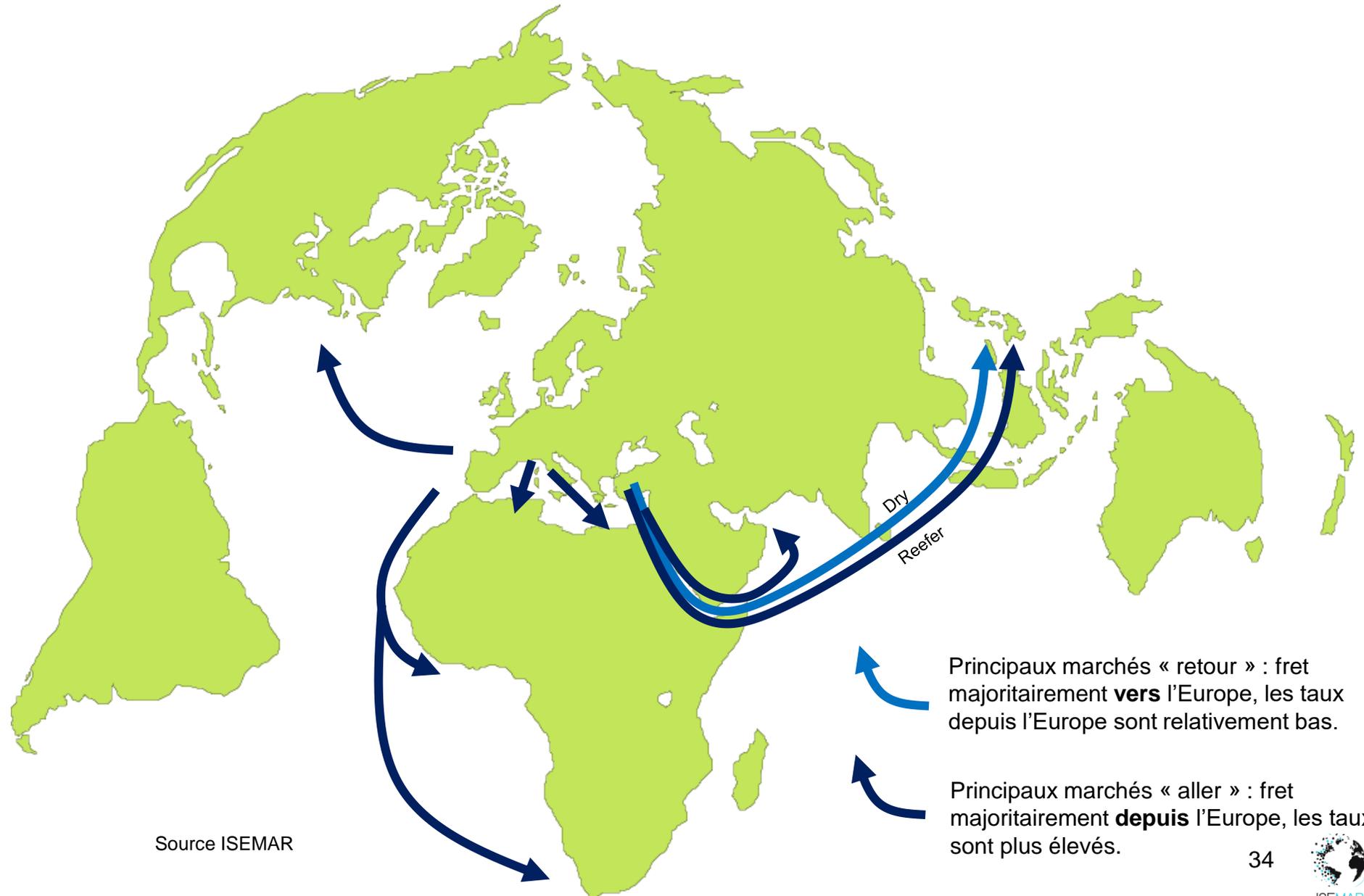
Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
<a href="#">Les exportations françaises par voie maritime</a>	<a href="#">Page 34</a>
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# Les routes maritimes depuis l'Europe

Les routes maritimes mondiales entre grandes zones économiques sont déséquilibrées.

Les **trajets « aller »** correspondent aux flux dominants (dynamique des exportations) avec les tarifs de transport les plus élevés. Au départ d'Europe, c'est le cas des conteneurs conventionnels et frigorifiques vers l'Amérique du Nord, et des conteneurs reefer vers toutes les destinations sauf l'Amérique du Sud.

Les **trajets « retour »** sont moins importants et les tarifs traditionnellement plus bas. Depuis l'Europe, les conteneurs conventionnels vers l'Extrême-Orient et les conteneurs frigorifiques vers l'Amérique du Sud sont concernés.



Source ISEMAR

## Les exportations françaises par conteneurs

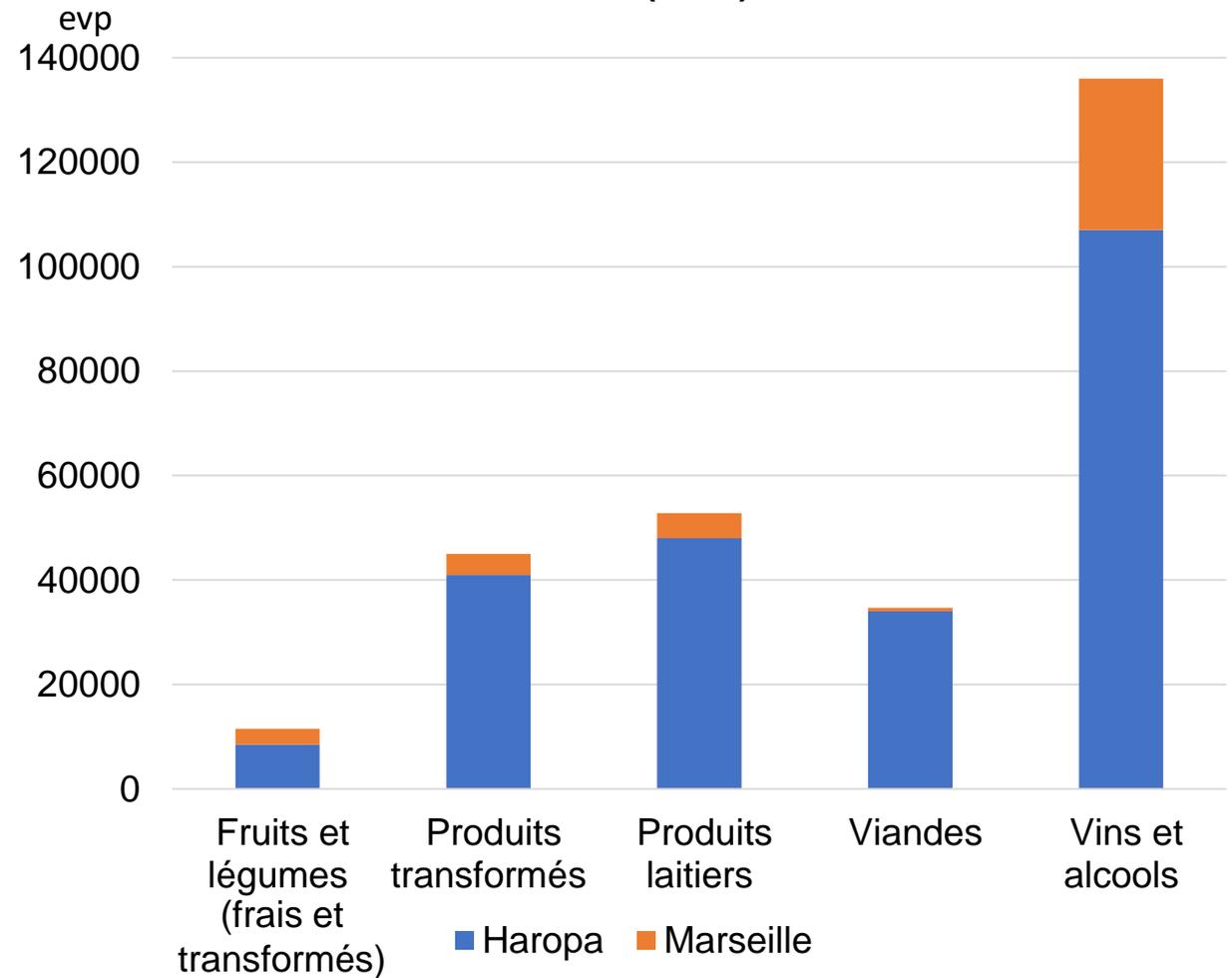
La conteneurisation des produits agroalimentaires français est relativement **diversifiée**.

Les principaux produits agroalimentaires français exportés sont les boissons alcoolisées répondant notamment à la demande nord-américaine et est-asiatique.

Les exportations de produits carnés, laitiers et transformés sont moins polarisées.

La filière fruits et légumes exporte également en partie par voie maritime.

Exportations de produits agroalimentaires français par Haropa et Marseille (2021)



Source autorités portuaires

# Le fret maritime des boissons alcoolisées

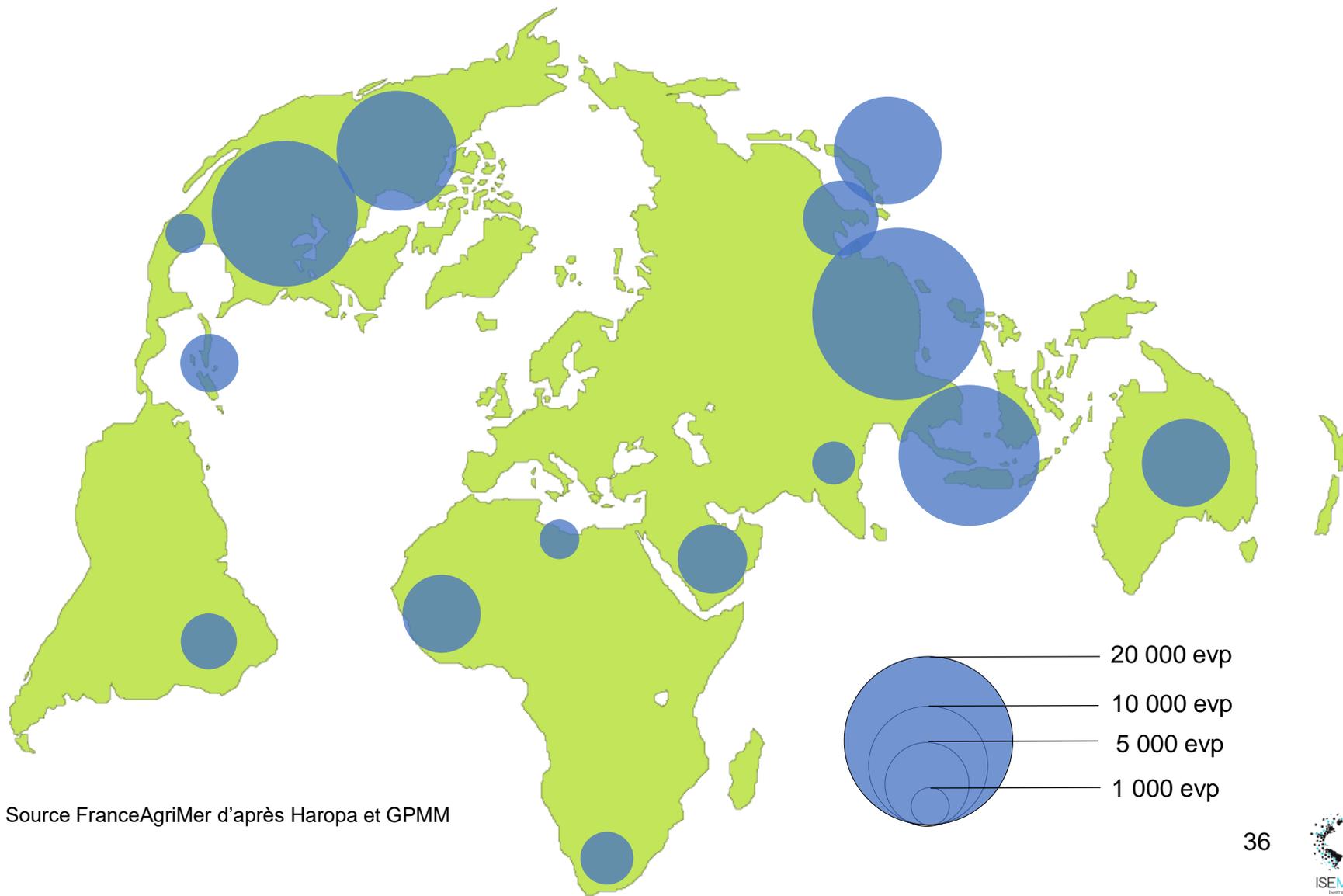
## Principales destinations des boissons alcoolisées pour les ports du Havre et Marseille en 2021

Le marché nord-américain s'inscrit dans les flux transatlantiques depuis l'Europe. Il s'agit d'un marché « aller ».

Vers l'Asie, les boissons alcoolisées sont dans le sens « retour » relativement favorable aux chargeurs. Les autres exportateurs européens ont naturellement les mêmes conditions.

Une partie des boissons alcoolisées est exportée en mode **reefer** pour garantir leur qualité.

Le **port du Havre** est le leader et dispose d'entreprises spécialisées dans l'expédition des vins et spiritueux.



Source FranceAgriMer d'après Haropa et GPMM

# Les exportations des produits carnés

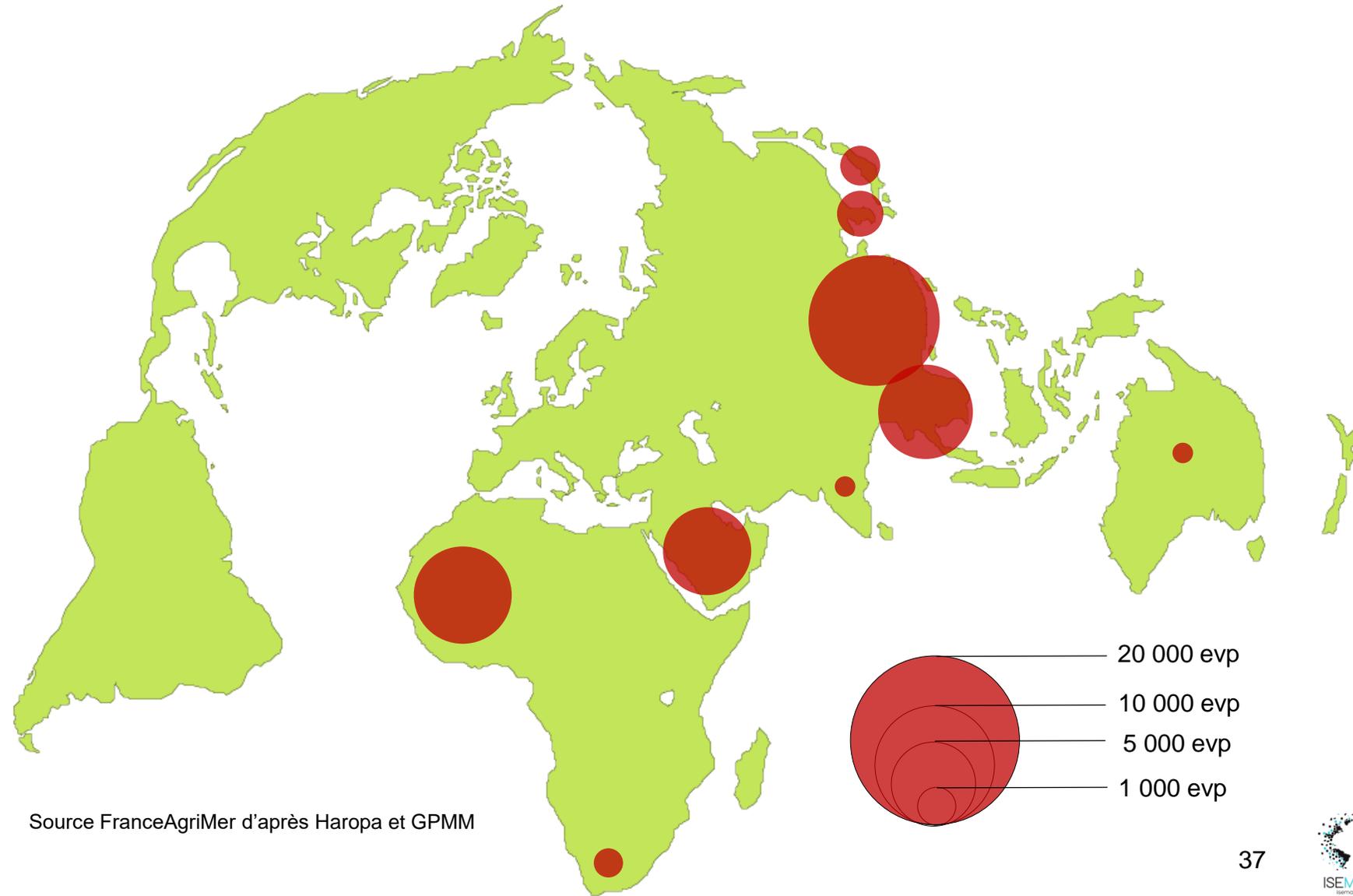
Toutes les exportations sont en mode reefer.

La **viande de porc** représente la majorité des exportations françaises de produits carnés en fret maritime, à destination principalement asiatique. Les concurrents européens et nord-américains sont tous dans des situations de marché « aller » pour les conteneurs reefer.

Les exportations françaises de **volaille** sont principalement à destination du Moyen-Orient et d'Afrique et s'inscrivent donc dans les marchés de niche Nord-Sud traditionnels. Les concurrences brésiliennes et thaïlandaises font face à une relative complexité des liens conteneurisés avec les zones de consommation.

Les exportations de **viande de bœuf**, plus modestes, ont pour principale destination l'Extrême-Orient. Les exportations françaises s'inscrivent dans les flux de retour de l'Extrême-Orient.

## Principales destinations des produits carnés français pour les ports du Havre et de Marseille en 2021



Source FranceAgriMer d'après Haropa et GPMM

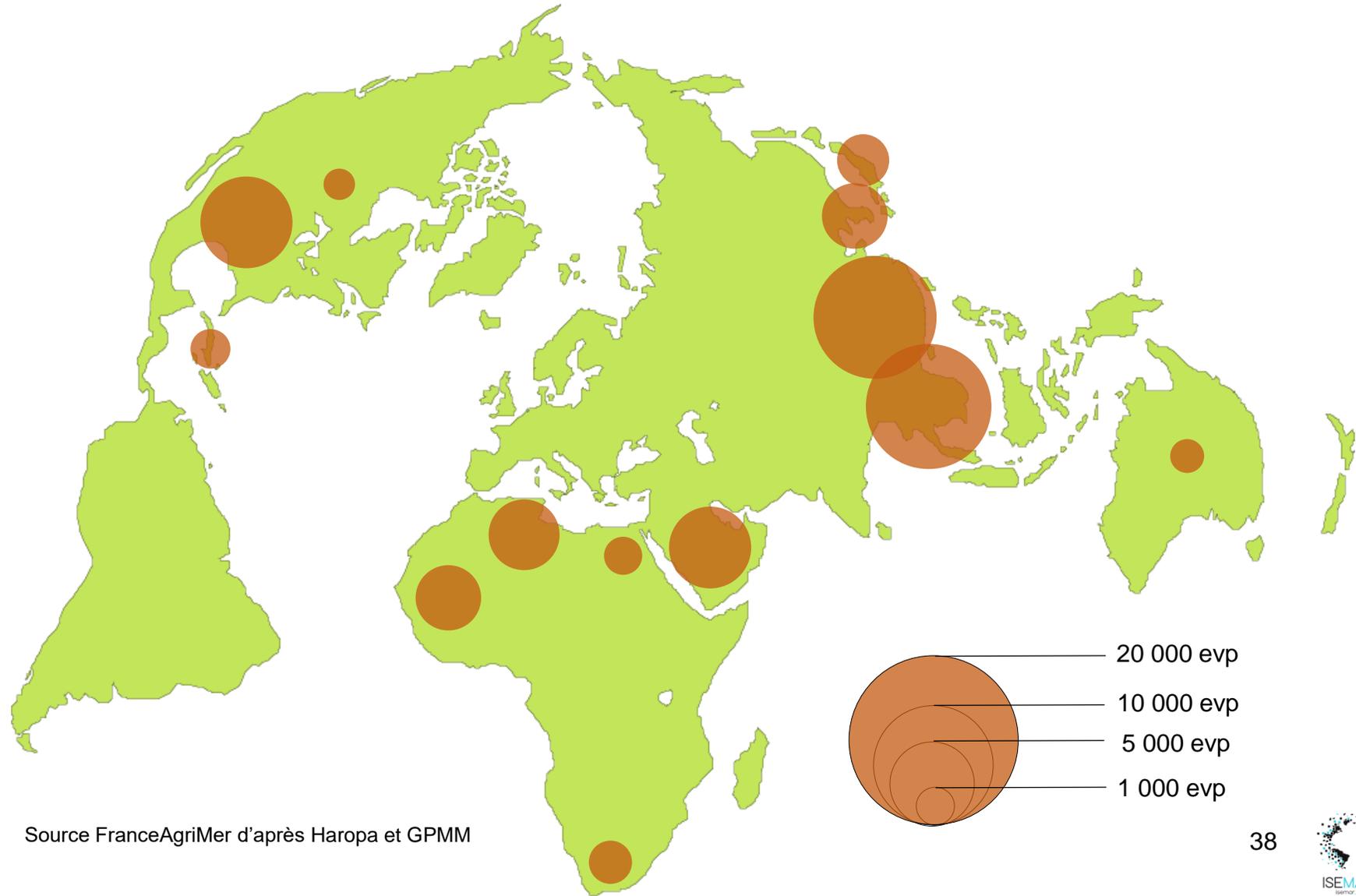
# Les exportations de produits laitiers

## Principales destinations des produits laitiers français pour les ports du Havre et de Marseille en 2021

Les exportations sont en mode reefer.

Les flux reefer vers l'Amérique, l'Asie orientale, intra-méditerranéens, de Nord-Sud vers le Moyen-Orient et vers l'Afrique subsaharienne sont des frets « aller ».

Les flux vers l'Asie du Sud-Est sont « retour ».



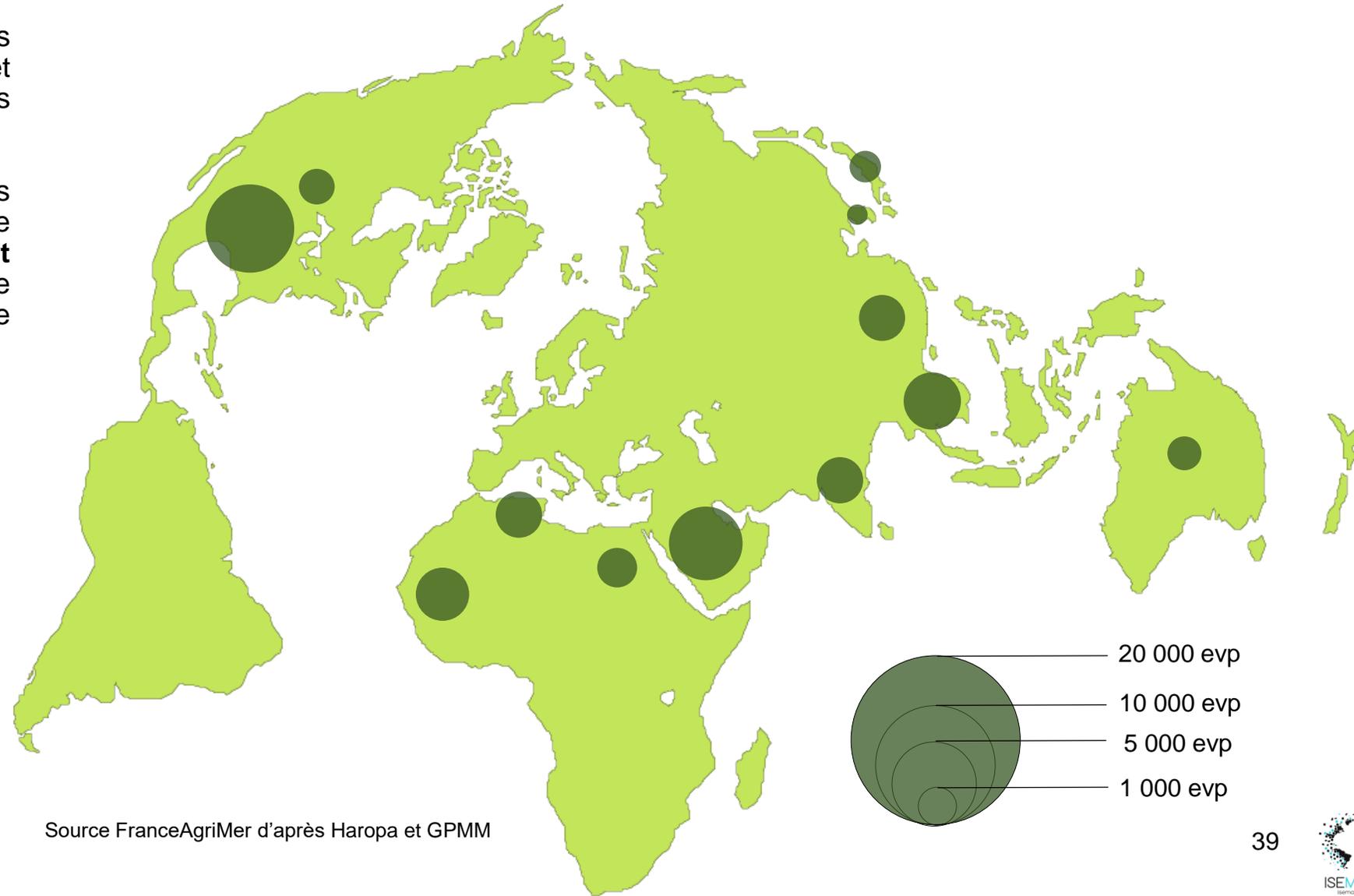
Source FranceAgriMer d'après Haropa et GPMM

# Les exportations des fruits et légumes

## Principales destinations des fruits et légumes (frais ou transformés) depuis les ports du Havre et de Marseille en 2021

Les fruits et légumes frais sont exportés en **reefer** tandis que les préparations et conserves sont transportées avec des **conteneurs conventionnels**.

A l'import, les fruits sont présents dans les ports français avec une spécialisation de **Dunkerque** et de **Port Vendres** (66). Le port d'Anvers capte aussi des trafics français de fruits de manière substantielle.



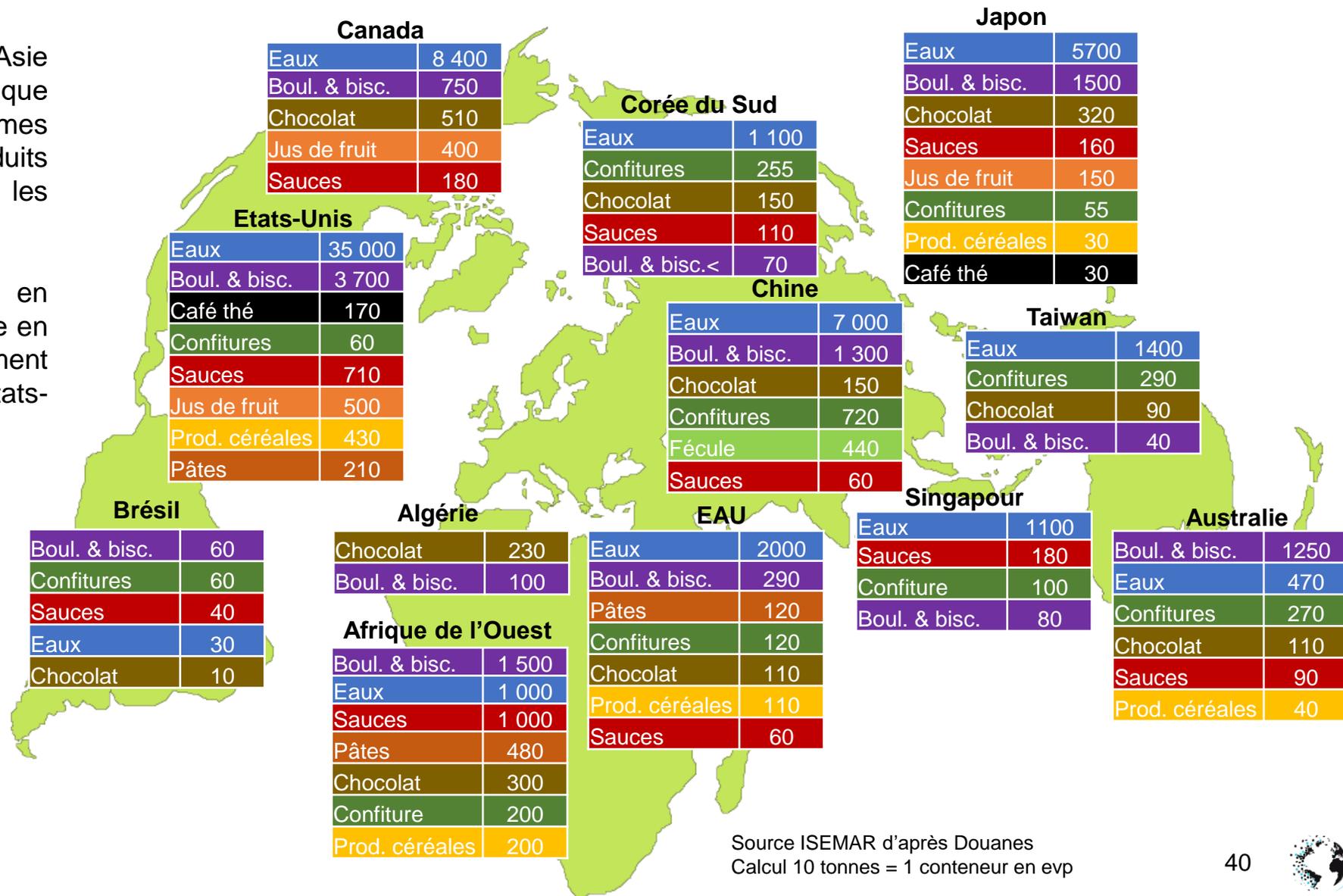
Source FranceAgriMer d'après Haropa et GPMM

# Les exportations des produits d'épicerie

## Exportations mondiales de produits d'épicerie en evp estimés (2021)

Les plus gros marchés sont l'Asie Pacifique, l'Amérique du Nord et l'Afrique de l'Ouest, suivant ainsi les mêmes routes que les grands produits d'exportation que sont les vins, les viandes et les produits laitiers.

Les produits, s'ils ne sont pas en température contrôlée, vont vers l'Asie en fret « retour » à des taux relativement bas. Ce n'est pas le cas vers les Etats-Unis.



Source ISEMAR d'après Douanes  
Calcul 10 tonnes = 1 conteneur en evp

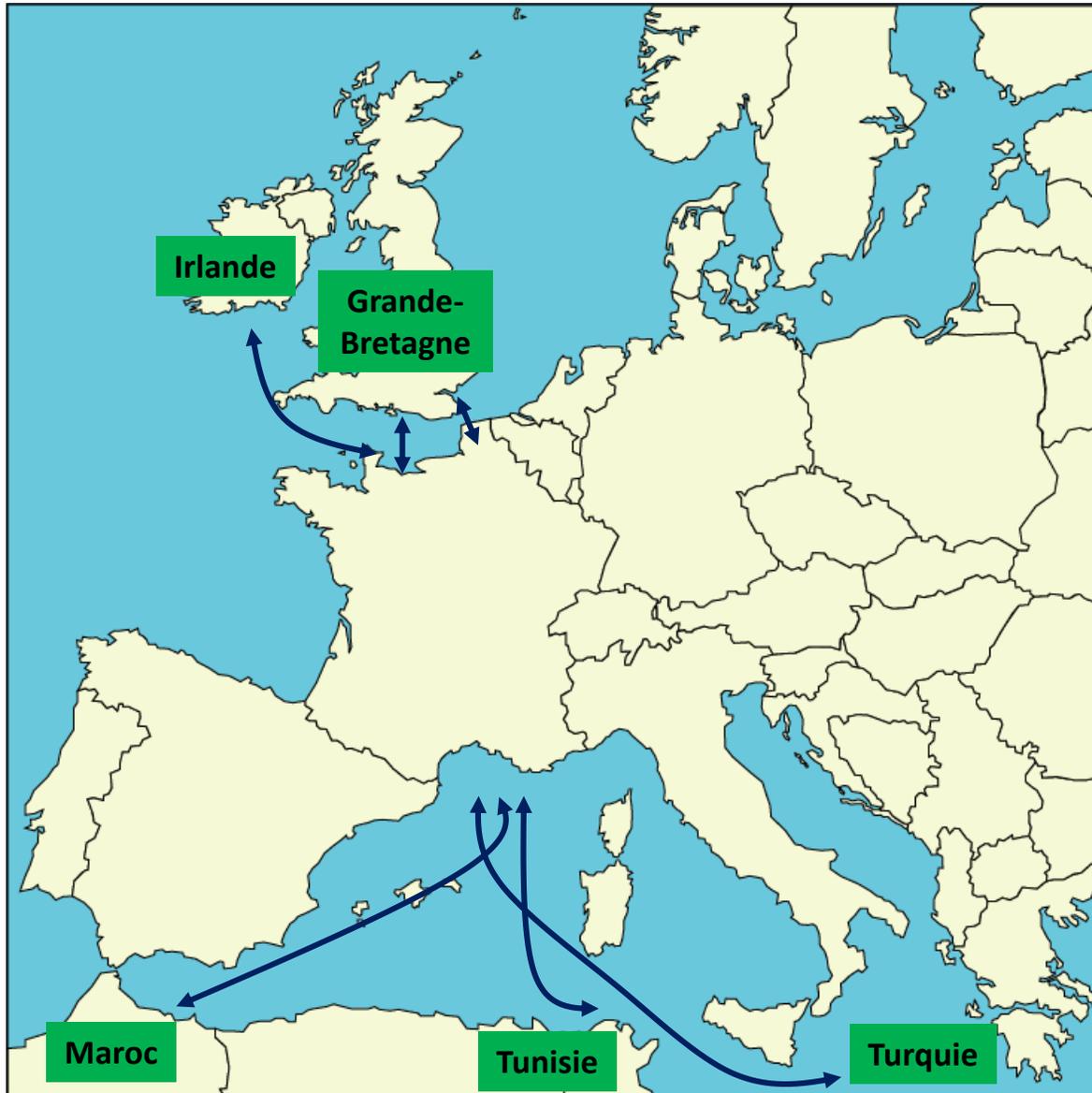
---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
<a href="#">Le fret intra-européen et méditerranéen</a>	<a href="#">Page 42</a>
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# Le fret intra-européen et méditerranéen

## Lignes régulières de navires rouliers depuis et vers la France



Les échanges avec les voisins terrestres européens sont principalement en mode **routier**.

La France dispose en outre de relations directes par les lignes de ferry et navires rouliers. Un **roulier** (ou roro) est un navire spécialisé pour le transport de véhicules montant à bord grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.

Au Nord, cela concerne la Grande-Bretagne et l'Irlande, cette dernière disposant d'une offre renforcée depuis le Brexit. Dans les deux cas, la concurrence entre le roulier et le routier est forte (tunnel sous la Manche).

La Tunisie bénéficie à Marseille de plusieurs services rouliers à haute fréquence. Une ligne roro entre la Turquie et Sète permet des relations plus rapides que pour les conteneurs des navires de charge. La ligne du Maroc est très peu empruntée par les camions au profit du passage par l'Espagne ou de la conteneurisation dans les navires de charge avec le port de Casablanca.

Enfin, pour certaines destinations européennes plus éloignées (Grèce, Finlande) et du pourtour est et sud méditerranéen, la **conteneurisation** est le moyen courant pour les exportations et les importations de produits alimentaires.

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
<a href="#">Le reefer</a>	<a href="#">Page 44</a>
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

## Les échanges de produits sous température dirigée

Selon le cabinet Dynamar, le volume de produits sous température dirigée, transportés par voie maritime en **navires conventionnels** (marchandises transportées à nu ou avec des emballages légers) ou **conteneurs réfrigérés (reefer)** a été de 174 Mt en 2021.

Le transport en navires conventionnels frigorifiques décline, notamment pour les fruits (13%), au profit des conteneurs reefer (87%). L'essentiel est composé de fruits tropicaux et de contre-saison. La viande est à 90% conteneurisée, les produits laitiers totalement et une partie des produits transformés le sont également (notamment les produits de la boulangerie et les plats cuisinés congelés). Les boissons alcoolisées sont également transportées en partie en conteneurs reefer pour les produits haut de gamme, mais aussi milieu de gamme. En ce qui concerne les produits non alimentaires, le reefer concerne principalement les produits pharmaceutiques.

Le segment du conteneur reefer concerne le transport des produits frais et congelés, soit environ 10 M d'evp pleins par an.

Le **marché reefer** est piloté par deux grandes activités :

- Les **flux Sud-Nord** pour les fruits tropicaux, les fruits de contre-saison et les produits de la mer depuis l'Amérique latine et l'Afrique subsaharienne présentant des variations saisonnières.
- Les **exportations européennes** de viandes, produits laitiers et produits alimentaires vers les États-Unis, le Moyen-Orient, l'Asie Pacifique et l'Afrique.

De nouveaux marchés se développent et pèsent sur les capacités et les prix :

- Le marché mondial des **produits pharmaceutiques** qui n'est pas forcément important, mais qui accepte des prix de transport relativement élevés.
- Les **boissons alcoolisées** sont de plus en plus transportées en reefer. La valeur du produit le permet. En France, DHL a racheté le transitaire spécialisé Hillebrand et apporte sa capacité de négociation des conteneurs auprès des armateurs.

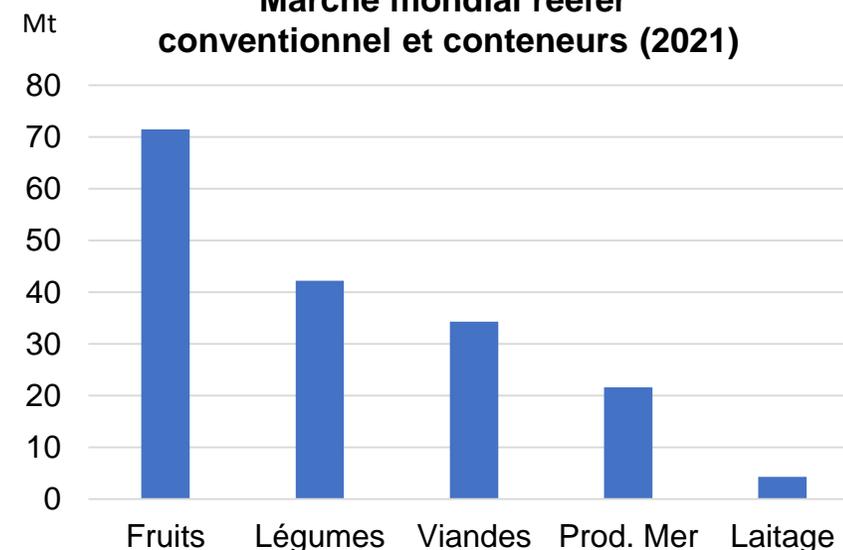
Les **prix** de transport reefer sont **plus élevés** avec leur propre système tarifaire lié aux produits et à la géographie des flux.

### Exportations européennes reefer (2017)

Flux	Flux reefer (evp)	Part du reefer dans le trafic total
Range Nord → Ext. Orient	420 000	10%
Range Med → Ext. Orient	220 000	30%
Range Nord → Am. Nord	200 000	6%
Range Nord → Moyen Orient	160 000	15%
Range Med → Moyen Orient	150 000	8%

Source Drewry

### Marché mondial reefer conventionnel et conteneurs (2021)



Source Dynamar

# Problématiques des produits périssables en conteneurs reefer

---

La **disponibilité** du matériel est un enjeu primordial :

- La capacité du **parc mondial de conteneurs reefer** (20' et 40') ne croît pas assez vite par rapport à la demande. La flotte mondiale de conteneurs reefer (40' high cube) était de 3,1 M en 2019, et de 3,5 M en 2022. Selon les analystes, cette croissance n'est pas suffisante, la flotte de reefer nécessaire pour tenir compte de la croissance du marché étant estimée à 7 M. A titre comparatif, un conteneur reefer neuf est deux fois plus cher qu'un conteneur dry.
- Le **déséquilibre des flux** imports et exports de conteneurs reefer conduit à des lacunes de disponibilités dans les régions exportatrices (par exemple, dans le Grand Ouest français). L'efficacité du repositionnement océanique et terrestre permettant la disponibilité de conteneurs vides pour les chargeurs est donc très importante. L'équilibre des flux imports et exports des ports permet ainsi d'éviter les repositionnements de conteneurs, qui sont aux frais des armateurs. Dans le sens retour, les conteneurs reefer sont parfois remplis avec des produits non frigorifiques. Les retours de certaines zones (Moyen-Orient, Afrique) sont souvent plus compliqués ce qui amène à des surcharges des armateurs pour contraindre les chargeurs à plus de rapidité.
- Le nombre de **branchements électriques** (prises) reefer à bord des navires et dans les terminaux (non extensibles pour les navires) est déterminant. Sur un porte-conteneurs de 23 000 evp, il y a environ 2 200 prises reefer (utilisables par les 20' et 40') ; et environ 800 prises pour un porte-conteneurs de 13 000 evp. Les réglementations environnementales sur les navires pèsent particulièrement sur les conteneurs reefer car ils consomment de l'électricité à bord.

La **chaîne logistique** doit garantir des délais (transit time) et des conditions de transport très exigeants. Les prix élevés et les marchandises fragiles engagent les transporteurs à une qualité des prestations. Le passage portuaire doit être rapide et efficace. Les dysfonctionnements des lignes maritimes sont d'autant plus contraignants pour les chargeurs au vu de la fragilité des produits. Concernant le pré et post-acheminement, l'intermodalité est quasiment impossible en France car il n'y a pas de branchement sur les wagons et péniches.

La **logistique du transport frigorifique** conteneurisé est complexe avec un contrôle technique et une mise à température du conteneur. Un conteneur frigorifique n'effectue généralement que 4 à 5 voyages par an en moyenne.

Le développement des **nouvelles technologies**, concernant notamment les solutions de suivi (routes, température) est important pour le reefer.

L'**assurance** est importante au vu de la fragilité des produits périssables, mais les problématiques de retard et dysfonctionnements logistiques restent non couvertes.

Le marché reefer français est important en volume mais **atomisé en termes d'exportateurs et de destination**. Le rapport de force face aux armateurs est moins favorable que pour les grosses entreprises néerlandaises, danoises ou espagnoles.

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
<a href="#">Les ports français</a>	<a href="#">Page 47</a>
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

## Les ports français

Environ **1,5 M evp** pleins sont exportés chaque année depuis les ports de France métropolitaine. Une grande partie comprend des produits agroalimentaires, conditionnés sous température dirigée ou non.

**Le Havre** possède historiquement des liens avec l'Asie orientale et l'Amérique du Nord. Le port de **Marseille** conserve des liens commerciaux importants avec l'Afrique du Nord et de l'Afrique de l'Ouest et répond à la demande spécifique du Golfe Persique.

Au Havre, 85% des produits alimentaires sont transportés en conteneurs reefer. En 2018, cela représente 240 000 evp dont 70% à l'export et 30% à l'import. Les importations concernent principalement les fruits tropicaux et de contre saison (Amérique Latine, Afrique de l'Ouest).

L'importance du reefer à l'import comme à l'export oblige les ports français et les **services de l'Etat** à être efficaces en termes de passage portuaire (douanes, phytosanitaires). Les GPM sont sensibles à ce critère de performance.

### Echanges français (2017)

Flux	Valeur (M evp)
Export via ports français	1,8
Import via ports français	1,8
Import via ports Bénélux	1

Source CTS

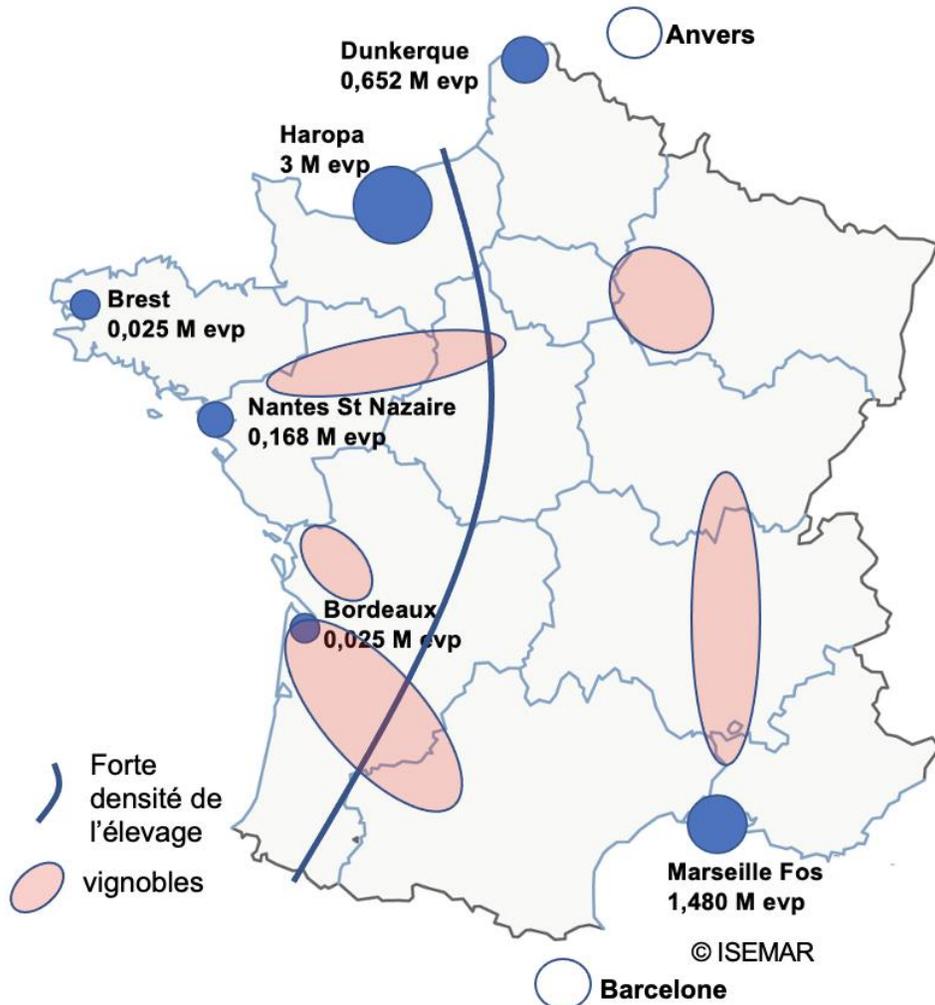
### Marché Marseille (2016) – toutes destinations

Marché	Entrées	Sorties
Afrique du Nord	4%	19%
Afrique subsaharienne	2%	11%
Amérique Latine	3%	4%
Amérique Nord	3%	14%
Extrême-Orient	67%	31%
Med Orientale	13%	9%
Moyen Orient - Asie Sud	8%	10%
Océanie	0%	2%
Total	100%	100%

Source GPM Marseille

# Les ports français à conteneurs

## Activités conteneurisées des ports français en 2021 (flux import et export, tous secteurs)



Le **port du Havre** permet d'exporter à la fois les boissons alcoolisées vers l'Amérique du Nord grâce à ses lignes régulières denses et les viandes et produits laitiers de par sa proximité géographique avec la zone de production du Grand Ouest .

Le **port de Marseille Fos** est l'autre grande interface nationale avec des volumes importants exportés vers la Méditerranée, le Moyen-Orient et l'Asie mais avec une proximité moindre des principales zones de production nationales.

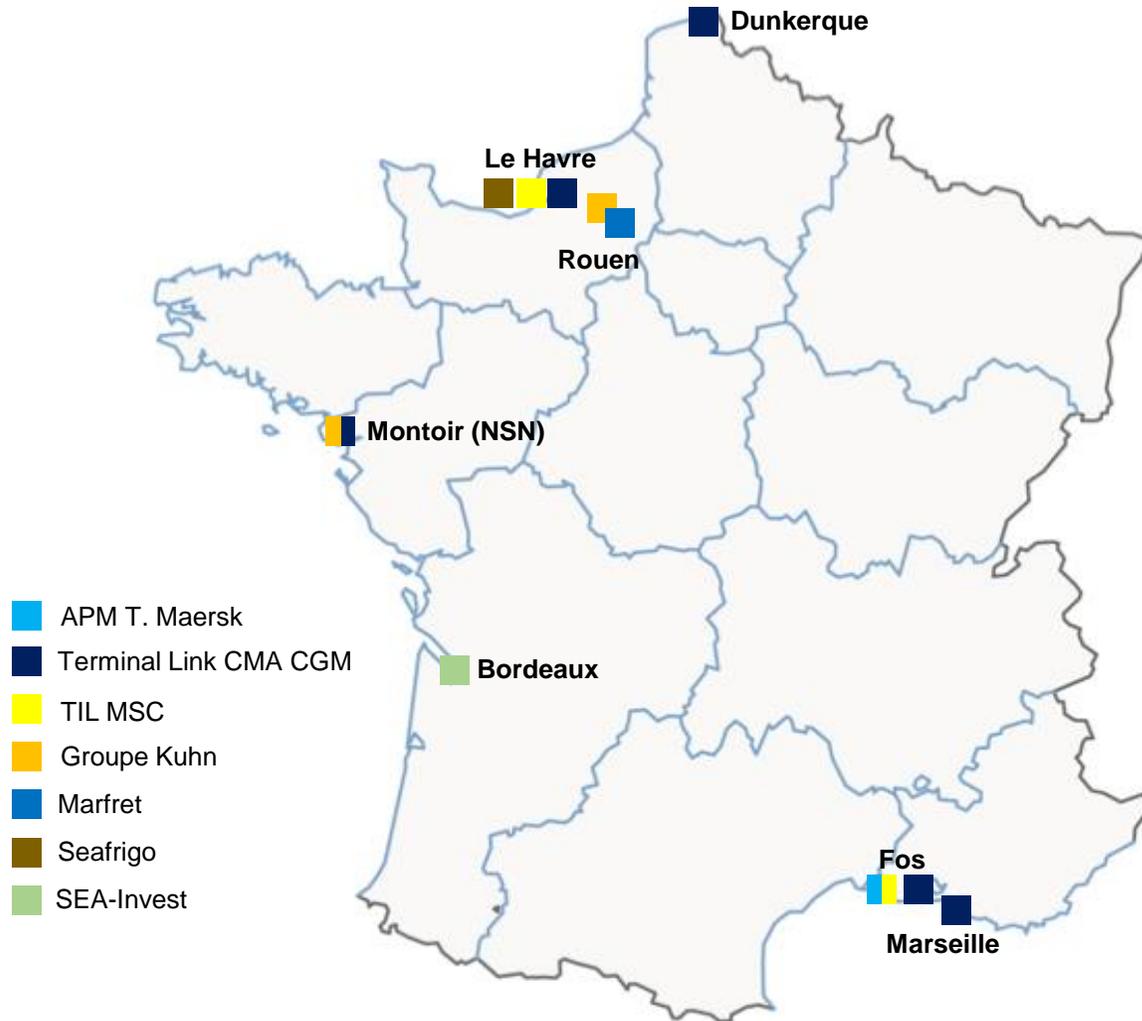
Les **autres ports** traitent des petits volumes et sont spécialisés. Ils fonctionnent souvent en transbordement jusqu'aux ports majeurs (principalement Le Havre). Brest exporte des produits carnés en conteneurs majoritairement mais aussi en navire frigorifique avec des lignes vers Le Havre, Anvers et Rotterdam.

Malgré la proximité du nord de la France avec Anvers et du sud avec Barcelone, les produits alimentaires français restent principalement exportés par les ports français, sans cependant de garanties d'usage exclusif. De mauvaises conditions de passage portuaire ou des mouvements sociaux sont des éléments pouvant favoriser des détournements.

Dans le cadre de la concurrence entre ports européens, le marketing portuaire français est plutôt axé sur l'importation, même pour la filière reefer avec les importations de fruits. Pour les boissons alcoolisées, au vu de leur poids économique, Haropa a une stratégie de communication dédiée. Pour le port normand, le renforcement de la filière reefer est un axe de développement du marketing et de l'efficience portuaire attendue par les chargeurs de l'agroalimentaire

# Les terminaux à conteneurs en France

## Propriété des terminaux à conteneurs en France



Source ISEMAR

Pour la conteneurisation, le passage portuaire se fait via les terminaux à conteneurs. Ils sont de grandes tailles pour les deux plus grands ports que sont Fos et Le Havre, intermédiaires à Dunkerque et Marseille, réduits à Rouen, Bordeaux et Montoir.

Les plus importants terminaux dans le monde voient l'implication des sociétés de manutention internationales et des principaux armateurs. C'est le cas des terminaux du Havre et de Fos avec des terminaux liés à CMA CGM, MSC et une alliance MSC-Maersk. La propriété du terminal est un avantage fonctionnel et organisationnel pour les armateurs. Elle n'a pas de conséquence directe pour les autres acteurs de la chaîne logistique et les chargeurs.

Les petits terminaux ont été acquis au gré de la privatisation partielle des ports français de 2008 et des reventes. Début 2023, le logisticien Seafrigo a repris un petit terminal du Havre et y développe déjà une plateforme. C'est un développement intéressant d'un logisticien vers la manutention dans une niche de marché de la conteneurisation.

Les terminaux à conteneurs ne sont pas stratégiques pour les filières d'exportation agroalimentaire même si elles doivent disposer de parcs à prises reefer. En revanche, les plateformes de stockage le sont. À Dunkerque, au Havre et à Fos des solutions stratégiques existent et se développent pour les températures dirigées à l'import et à l'export.

## La compétitivité portuaire en Europe

Les ports français appartiennent à deux façades portuaires européennes :

- Le Havre (Haropa Port) et Dunkerque participent au **Range Nord** qui inclut les méga ports du Benelux et d'Allemagne. La concurrence entre les ports porte sur tout l'hinterland d'Europe du Nord et du Centre.
- Marseille est un élément du **Range Med** où la concurrence entre les ports est limitée et essentiellement entre ports d'un même pays.

Les ports d'**Anvers** et de **Rotterdam** peuvent représenter une concurrence pour les ports français pour l'hinterland français proche (Ile de France, Grand Est, Bourgogne Franche-Comté, Auvergne Rhône-Alpes). Néanmoins, cette concurrence concerne l'importation. Il est admis que les chargeurs français à l'export sont plutôt orientés vers le choix de ports français de proximité.

La **performance portuaire** est un élément de la compétitivité des ports français. L'Etat a mis en place un « observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques » dont le premier rapport a été livré en version synthétique en 2021<sup>1</sup>.

Le Havre présente des coûts de passage portuaire comparables à Rotterdam (+/- 10%). Dunkerque est même très compétitif. En Méditerranée, Marseille Fos est plus cher que les ports voisins, mais la concurrence réelle est faible.

En termes de situation sociale, seul le port de Dunkerque bénéficie d'un avis positif pour les chargeurs et transitaires.

Du point de vue des chargeurs et des transitaires, c'est l'efficacité opérationnelle dans sa globalité, incluant le coût financier du passage portuaire, qui est le principal critère de performance.

Les chargeurs ont des opinions souvent négatives sur le passage portuaire par les ports français (partie régaliennne, mouvements sociaux, surcharges des armateurs, mises à disposition des conteneurs). Pour les importations, un point négatif est celui des centres de contrôles uniques (douanes, phytosanitaires) qui ne fonctionnent pas le week-end.

### Les principaux ports de la conteneurisation ouest-européenne



Source ISEMAR

<sup>1</sup>[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401\\_DGITM\\_BCG\\_ObservatoirePerfPortuaire\\_2020\\_Synth%C3%A8se\\_VF.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf)

## La connectivité portuaire

**Le Havre**, principal port français et membre du Range nord-européen, dispose d'une très bonne connectivité avec des services directs vers presque toutes les destinations.

En 2020, Haropa était classé à la 16<sup>ème</sup> position mondiale en termes de connectivité en lignes directes et 2<sup>ème</sup> en prenant en compte les possibilités de transbordement via un autre port.

**Marseille** est le meilleur port pour exporter vers le bassin méditerranéen et le Moyen-Orient.

Les offres de **Dunkerque** et **Nantes Saint-Nazaire** sont mineures. Les chargeurs du Nord et du Grand Ouest de la France privilégient les autres ports ou peuvent avoir des solutions de transbordement entre grands et petits navires (feeder) vers Le Havre ou Anvers.

Les autorités portuaires sont attachées à la connectivité de leur port. C'est notamment important pour Le Havre qui est en compétition avec les ports du Range Nord européen.

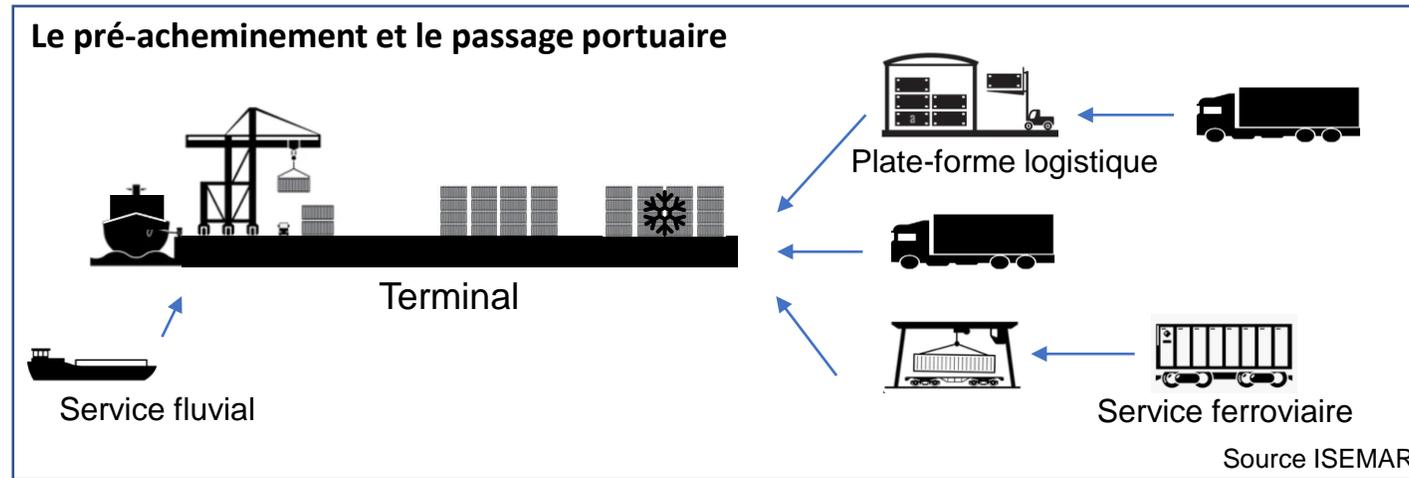
L'**indice de connectivité** est important pour les ports, car il doit montrer aux chargeurs que les ports de proximité bénéficient de solutions de services. La communication de ce critère est un élément important dans la promotion des ports français vers les filières agroalimentaires.

### Offre de lignes régulières directes en France

	Dunkerque	Haropa	NSN	Marseille
US Côte E.	X	X		X
Canada		X		X
Am Latine		X		
Algérie				X
Afr. Ouest		X	X	X
Golf Pers.		X		X
Inde		X		X
ASE	X	X		X
Chine	X	X		X
Japon		X		
Australie		X		

Sources autorités portuaires

# Le passage portuaire



Les phases physiques :

- Le **pré-acheminement** est le transport entre le site de production et le port. Concernant les produits agroalimentaires le transport se fait essentiellement en camion. Les solutions ferroviaires et fluviales sont mineures et inadaptées pour les conteneurs reefer (manque de branchements électriques, durée, faiblesse organisationnelle). Une partie des flux peut transiter ou être conteneurisée par des plateformes logistiques dans les zones péri-portuaires.
- Le **passage dans le terminal** s'effectue en 3 étapes via des rendez-vous : livraison des conteneurs, stockage et chargement à bord.

Le transport s'organise autour de **différents processus contractuels**. Les chargeurs peuvent contractualiser **directement avec l'armateur** qui peut organiser l'enlèvement et le pré-acheminement (*carrier haulage*). Dans d'autres cas, il est réalisé avec **un prestataire de transport** (*merchant haulage*) mais le cas est rare pour les exportations. Le contrat de transport peut aussi être réalisé avec **un transitaire (forwarder)** réalisant la prestation de bout en bout, dont les acheminements terrestres et maritimes. Les transitaires peuvent réaliser des opérations pour les chargeurs isolés : consolidation (groupage), empotage, dépotage, dédouanement.

# Le Smart Port

Les phases dématérialisées se réalisent autour du Cargo Community System (CCS) et du Port Community System (PCS) qui forment l'ossature du Smart Port et dans lequel les chargeurs sont des acteurs à part entière directement ou via les transitaires.

Le **Smart Port**, est une installation portuaire utilisant les technologies de l'information et de communication (TIC) pour augmenter l'efficacité et garantir la sécurité des opérations de transbordement.<sup>1</sup>

Les **Port Community System (PCS)** sont des solutions informatiques utilisées dans le domaine de la logistique maritime afin d'optimiser, gérer et automatiser la fluidité des processus logistiques : simplifier les téléprocédures douanières, la gestion des entrepôts, le suivi des conteneurs...

Ces systèmes constituent en quelque sorte des méga bases de données agréant en temps réel les informations en provenance des différents protagonistes de la chaîne portuaire : le représentant de la marchandise, la compagnie maritime, le manutentionnaire portuaire de la compagnie maritime, l'administration des Douanes...<sup>2</sup>

Les **Cargo Community System (CCS)** sont des systèmes d'information dédiés aux marchandises, partagés par l'ensemble des professionnels qui interviennent lors de l'escale d'un navire. Ils jouent un rôle essentiel dans l'ensemble des étapes du traitement au port. Deux sociétés équipent la quasi-totalité des ports français : l'une, SOGET, émane de la communauté portuaire havraise ; l'autre MGI de la communauté portuaire marseillaise.<sup>3</sup>



Source SOGET

<sup>1</sup><http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/port-intelligent-vert-smart-green-port>

<sup>2</sup><https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/pcs-port-community-systems.html>

<sup>3</sup>[https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/cge/filieres-logistiques-port.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/filieres-logistiques-port.pdf)

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
<a href="#">Les armateurs</a>	<a href="#">Page 55</a>
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# Les armateurs

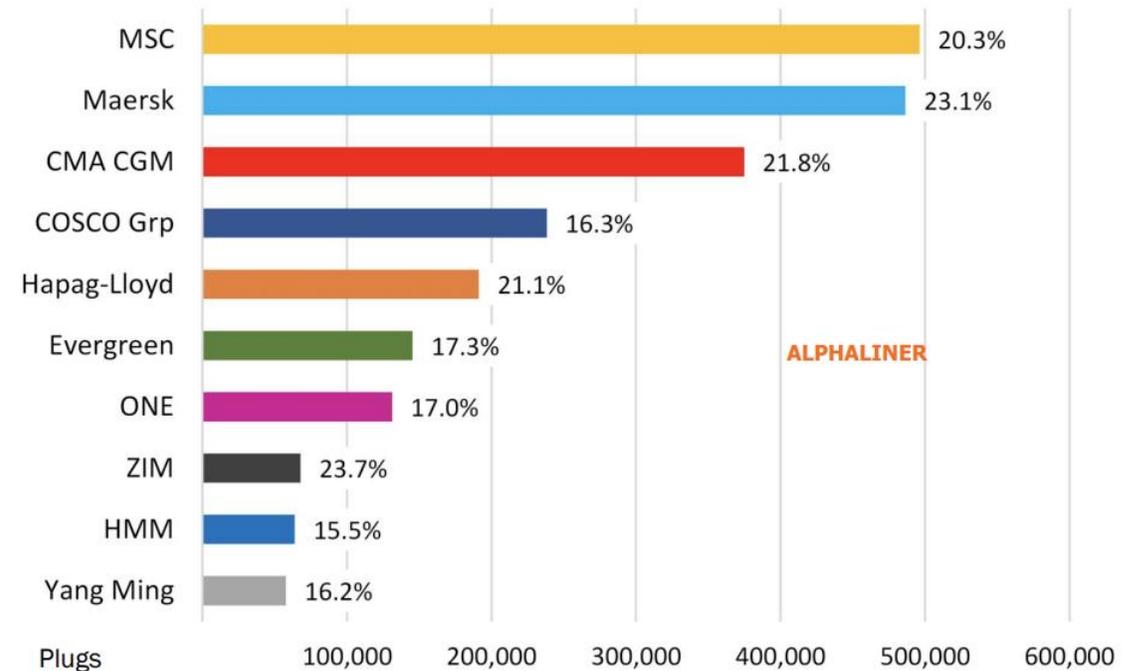
La conteneurisation est dominée par **trois grands groupes** européens : MSC, Maersk et CMA CGM. Grâce à leurs réseaux mondiaux, ces groupes offrent toutes les possibilités d'échange avec des départs depuis les ports français ou des transbordements proches en Europe, ou via des hubs pour les marchés mineurs.

Les autres armateurs sont plutôt positionnés sur les routes Est-Ouest en relation avec l'Asie et donc moins sur les routes Nord-Sud et le transatlantique.

La plus grande capacité en cellule pour **conteneurs reefer** est aussi contrôlée par les trois groupes majeurs qui doivent veiller à faire croître la flotte de conteneurs reefer en nombre, en standardisation (format 40' high cube) et en technologie (monitoring de la température). Ces compagnies détiennent des capacités de prises reefer élevées, en cohérence avec leur positionnement sur l'importation depuis l'Amérique latine et sur l'exportation vers l'Asie.

Le marché reefer est dynamique et porteur, mais avec des efforts de fiabilité pour fidéliser les clients et éviter les réclamations assurantielles (claims). Le marché est plutôt dominé par les groupes européens qui assurent autant des liens Nord-Sud que Est-Ouest.

Capacité en conteneurs reefer des principaux groupes



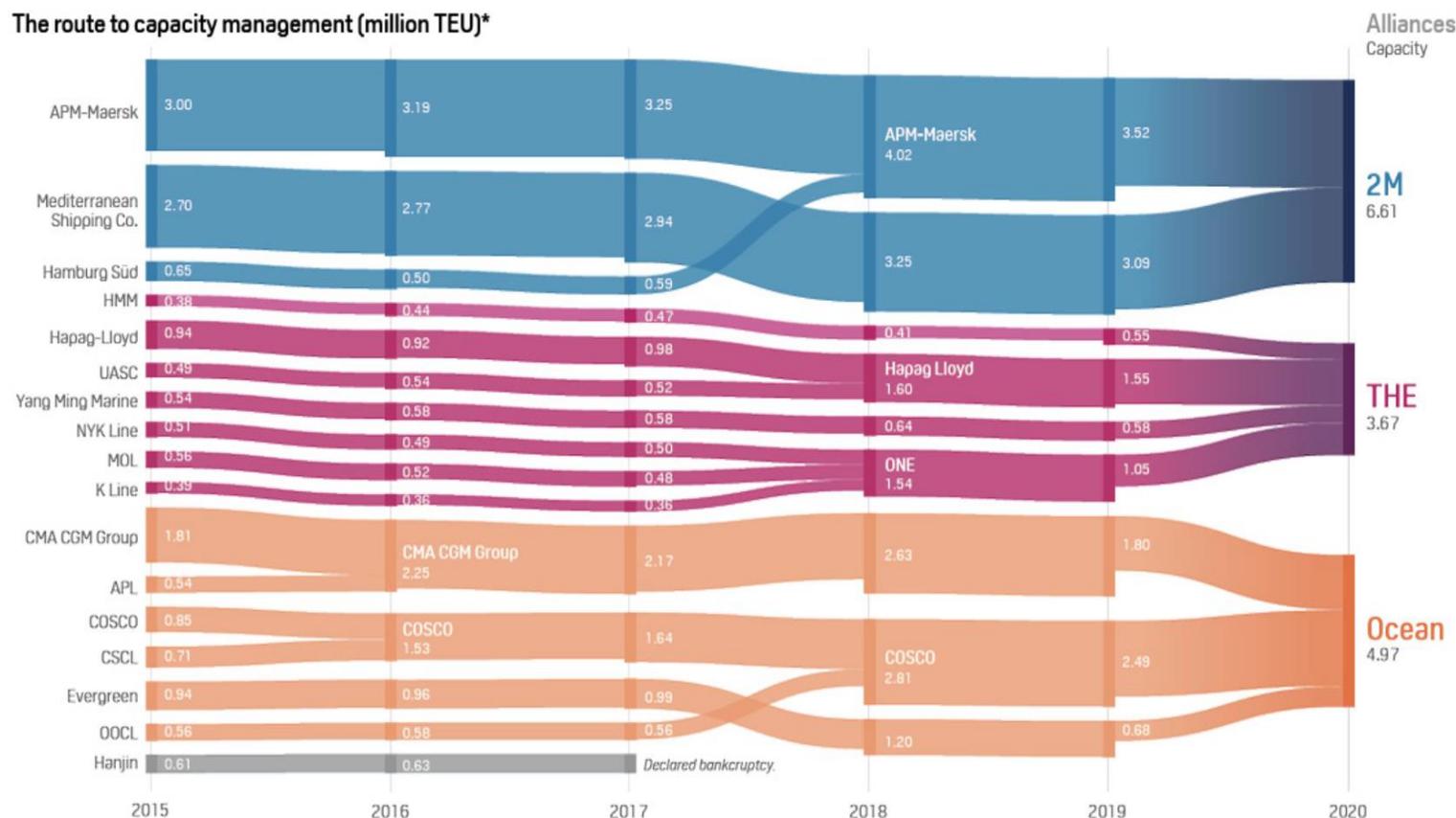
Source: Alphaliner database 08/04/2023

## Les armateurs : une offre consolidée

La conteneurisation s'est consolidée à plusieurs reprises dont la dernière fois en 2016-2017 avec plusieurs fusions-acquisitions. Les grands groupes se sont regroupés en **alliances** afin de coordonner leur offre de services (et non leur prix) sur les grandes routes Est-Ouest. Sur les routes secondaires, des regroupements ponctuels se mettent en place (vessel share agreement). Le tissu d'acteurs majeurs s'est réduit à une dizaine de groupes principaux, européens et asiatiques. L'offre est donc désormais resserrée face aux chargeurs.

Jusqu'à présent, la Commission européenne a accepté le principe des **consortiums entre armateurs** afin de permettre des économies d'échelle et une meilleure utilisation des navires. Cette dérogation aux règles européennes de la concurrence est effective jusqu'à 2024.

### Consolidation de l'offre de transport maritime en alliances



Source S&P Global Platts

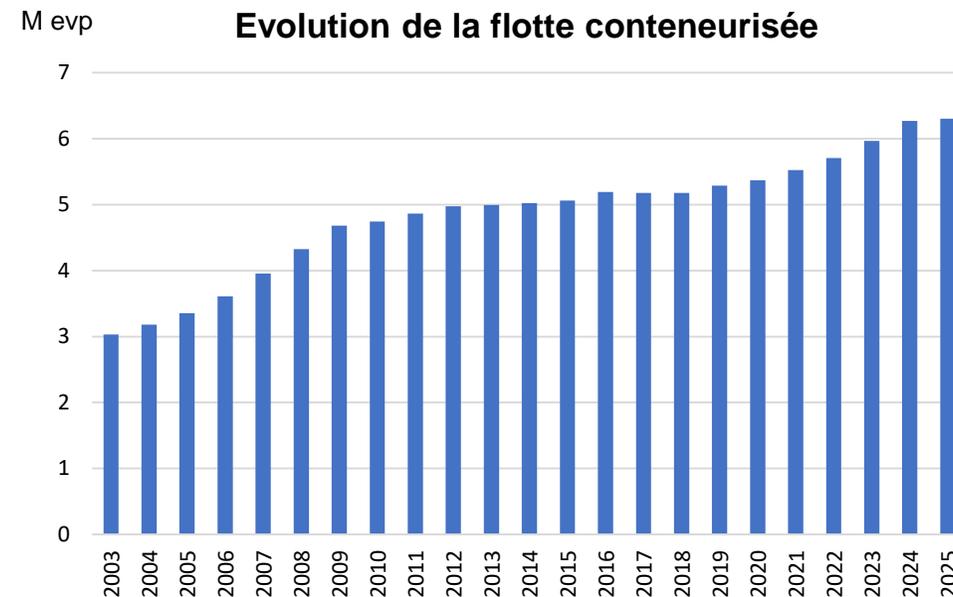
# La croissance de la flotte conteneurisée

Les plus gros groupes font croître toujours plus leur capacité. Cette **course à la capacité** est autant une stratégie concurrentielle qu'une opportunité pour moderniser la flotte afin de respecter les réglementations environnementales.

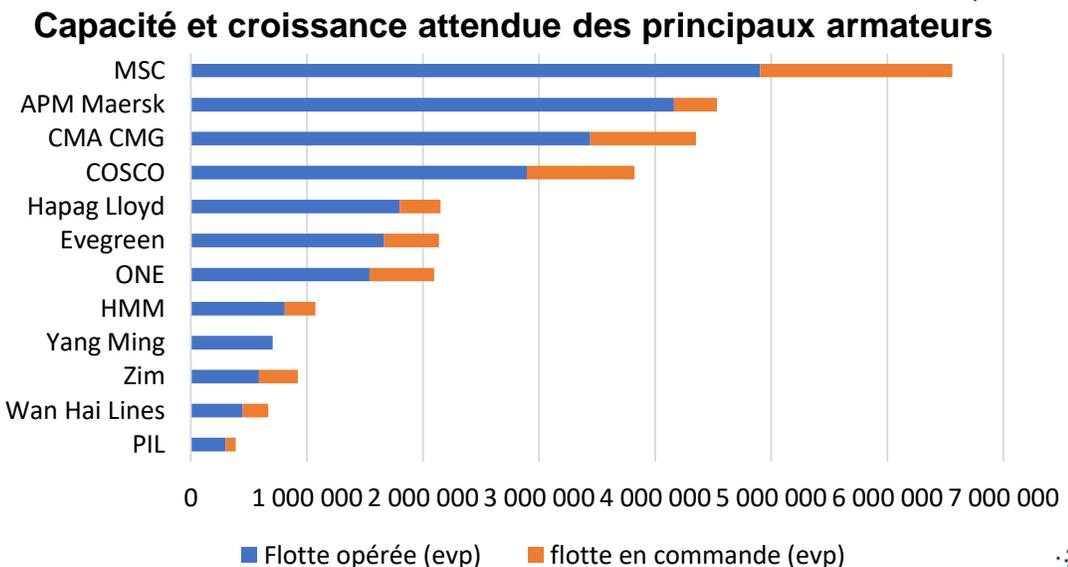
Le marché est dominé par une **poignée d'acteurs** qui sont présents sur **tous les maillons** de la conteneurisation. Le rapport de force avec les chargeurs est favorable à ces grands groupes, qui se renforcent également dans d'autres segments comme le tissu de terminaux ce qui leur permet de déployer des solutions à l'échelle globale (y compris pour les reefer).

Le renforcement de **MSC et de CMA CGM** dans le fonctionnement maritime et portuaire français est notable. Il peut résulter une forme de défiance des chargeurs, qui auraient un intérêt au maintien de la concurrence avec d'autres acteurs du transport (autres armateurs, transitaires).

Les principaux armements ont aussi des positions dans la **logistique d'expédition** (forwarding). Ils peuvent le faire en interne (Maersk), en externe (CMA CGM / Ceva) ou sur une niche (MSC / Bolloré Logistics Africa). Dans tous les cas, ils peuvent offrir des solutions d'export porte à porte en concurrence avec les spécialistes (Kuhne + Nagel, DHL, DSV, DB Schenker, Geodis...).



Source Alphaliner



Source Alphaliner, mai 2023

2 M evp

4 M evp

6 M evp

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
<a href="#">Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique</a>	<a href="#">Page 59</a>
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

## L'évolution du climat économique

### Conflits commerciaux (2017-2020)

- Des épisodes réguliers de conflits commerciaux (Etats-Unis et Europe, Etats-Unis et Chine, Chine et Canada, Chine et Australie) impactent entre autres les échanges agroalimentaires.

### Crise sanitaire (2020-2021)

- La demande est forte aux États-Unis à la faveur des aides fédérales et de la disponibilité financière pour la consommation (non-accès aux services récréatifs). Les flux d'importations conteneurisés depuis l'Asie et l'Europe ont été forts en 2021 (+20%).
- La consommation américaine se traduit par une bonne tenue des économies d'Extrême-Orient et en retour une demande asiatique en hausse pour les produits européens.

### Crise énergétique (2022)

- Les demandes américaine et asiatique reculent durant l'hiver 2021-2022.
- La demande américaine se tasse après que l'économie américaine ait été en surchauffe ce qui s'est traduit par une hausse des taux d'intérêt et de l'inflation.
- L'Asie est affectée par rebond par les effets de la crise en Europe et la contraction de ses exportations.
- Les pays pétroliers et gaziers voient une forte augmentation de leurs revenus ce qui stimule leur demande.

### Perspectives

- La croissance mondiale stagne et avec elle les échanges internationaux.
- La Chine pourrait renouer avec une croissance plus soutenue
- L'euro est finalement stable face au dollar mais les entrants de la production sont pénalisés par l'inflation et le prix de l'énergie.
- Le marché reefer vers l'Europe est malmené par la crise inflationniste.

### Indicateurs économiques

Croissance du PIB	2021	2022	2023
Monde	6%	3,4%	2,8%
USA	5,7%	2,1%	1,1%
Zone Euro	5,2%	3,5%	1,4%
Moyen Orient	4,5%	5,3%	2,9%
Japon	1,7%	1,1%	1,3%
Chine	8,1%	3%	5,2%
ASEAN	3,4%	5,3%	5,2%
Afrique subsaharienne	4,7%	3,9%	3,6%
Evolution importations marchandises	2021	2022	2023
Amérique du Nord	12,3%	8,5%	-0,1%
Asie	11,1%	0,9%	2,4%
Moyen-Orient	8,4%	11,1%	5,5%
Afrique	7,7%	7,2%	5,4%
Parité et pétrole	2021	2022	2023
Parité euro / dollar	1,18 \$	1,06 \$	1,10 \$
Coût du pétrole Brent	71 \$	105 \$	72 \$

Source OMC, FMI

# Les dysfonctionnements depuis la crise sanitaire

## Congestions portuaires :

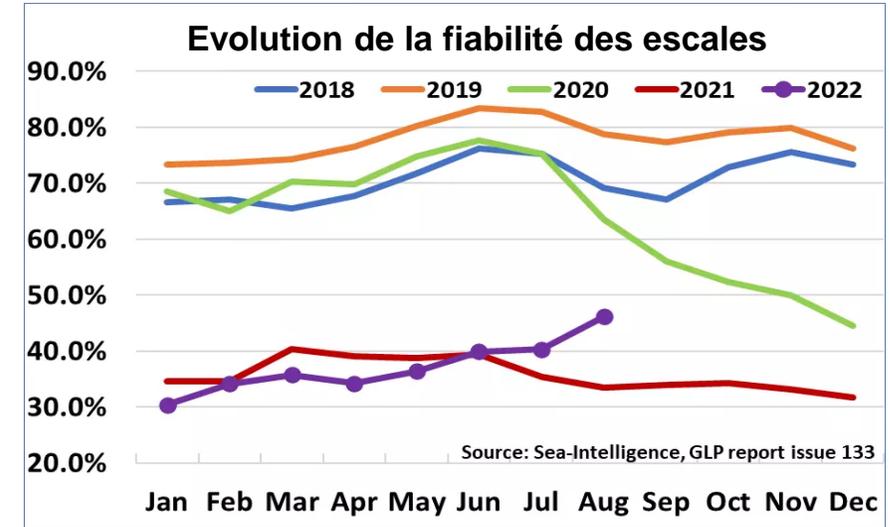
- Pour répondre à la forte demande en Amérique du Nord, les armateurs ont mis en place plus de navires mais les ports américains n'étaient pas formatés pour cette croissance et cela a donc provoqué de longues attentes devant les ports.
- A plusieurs reprises les autorités chinoises ont bloqué les ports dans le cadre de la gestion de leurs crises covid, accentuant le dysfonctionnement mondial.
- En Europe, un excès de rationalisation des escales sur le Range Nord a provoqué des attentes de navires mais aussi de camions devant les terminaux.

**La situation semble revenue à la normale sur tous les ports.**

**Manque important de conteneurs :** la demande américaine a polarisé une plus grande partie de la flotte mondiale de conteneurs. Le système logistique américain a été débordé par ces flux perturbant autant l'aller chargé que le retour à vide des conteneurs. La pénurie a donc été globale, contrariant aussi les exportateurs français (dry et reefer). Les conteneurs retenus en Europe et en Asie ont pénalisé le marché durant la crise sanitaire. **Des tensions persistent du fait d'une offre structurellement insuffisante.**

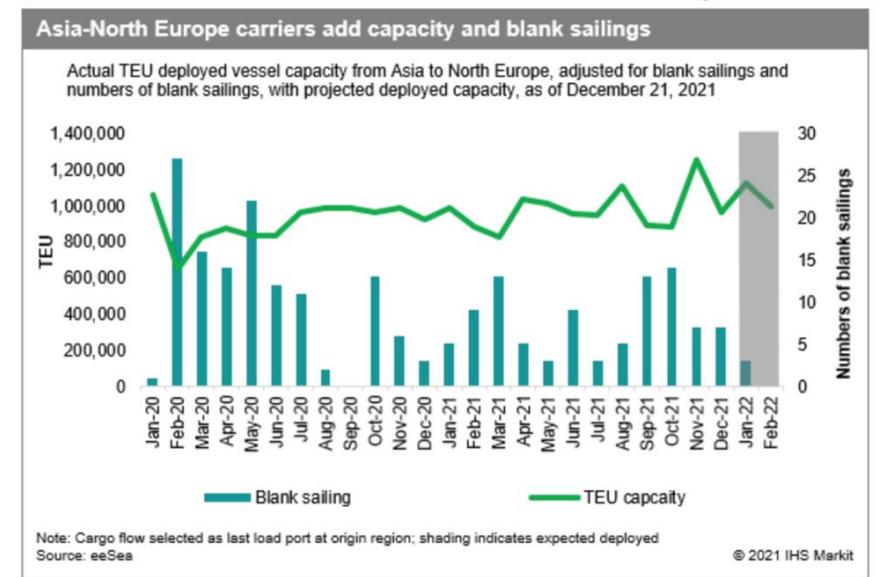
**Retards :** les congestions portuaires et les fermetures de territoires ont fortement perturbé l'organisation des lignes régulières entraînant des retards en chaîne. Le résultat est **l'absence totale de fiabilité** dans les escales tout au long des services. Les chargeurs ne savent plus quand les marchandises arriveront. **Les niveaux de fiabilité de 2019 ne sont pas encore retrouvés.**

**Blank sailing** (annulations de voyages d'un navire) : l'objectif initial au printemps 2020 était de réduire les services au vu des confinements des pays occidentaux. Les compagnies ont également supprimé des voyages face à l'accumulation des perturbations portuaires à partir de l'automne 2020. En 2022, la baisse de la demande dans le contexte de ralentissement économique provoque à nouveau des annulations. **L'offre de lignes régulières est totalement remise en cause pour les chargeurs.**



Source Sea Intelligence

## Evolution du nombre de blank sailing



Source IHS Markit, 2021

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

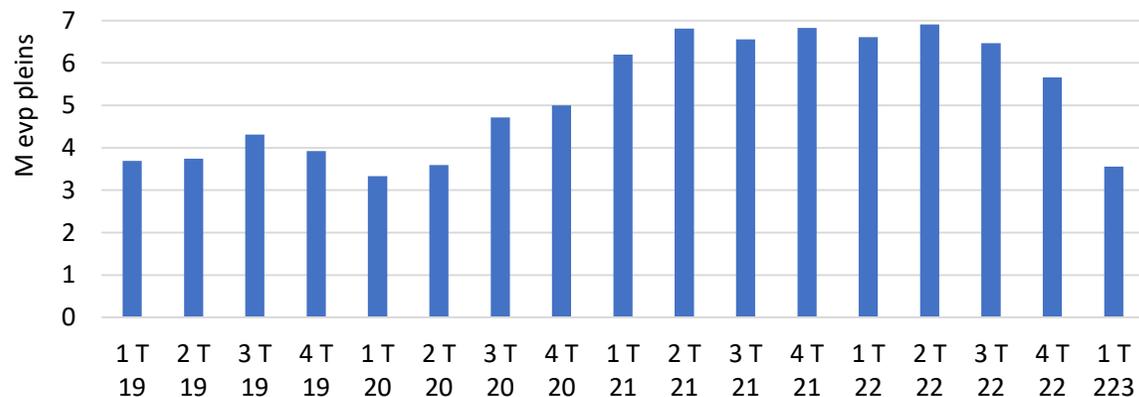
Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
<a href="#">Les taux de fret</a>	<a href="#">Page 62</a>
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

## Les taux de fret vers l'Amérique du Nord

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les Américains ont reporté une partie de leur consommation vers les biens manufacturés, mais aussi les produits alimentaires européens. La **forte demande** américaine à partir de la mi-2020 s'est ainsi traduite par plus d'importations y compris pour les conteneurs Europe – Etats-Unis transatlantiques. Cela a provoqué une **forte augmentation des taux de fret** qui concerne autant les conteneurs dry (boissons alcoolisées, épicerie) que les conteneurs reefer pour les produits frais (produits laitiers). À la faveur de cette demande rehaussée, les armateurs moins nombreux qu'il y a sept ans, ont profité de la situation favorable de l'offre par rapport à la demande.

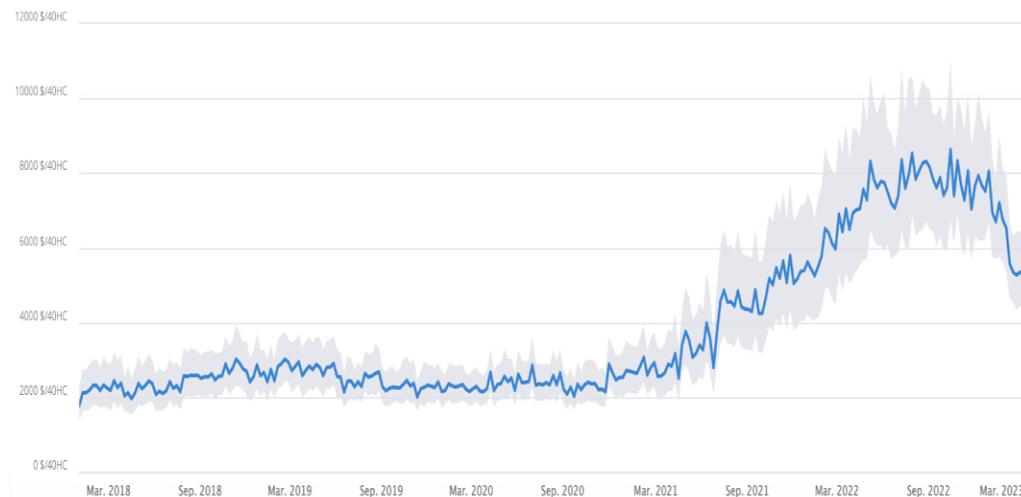
Depuis fin 2022, la situation inflationniste américaine s'est traduite par une **baisse de la demande** en produits frais européens, plus chers. Le ralentissement des exportations européennes vers les États-Unis à la fin de l'année 2022 a eu pour conséquence une **baisse contenue des taux** transatlantiques.

### Importations des Etats-Unis tous produits toutes origines (2021-2022)



Source NRF

### Taux de fret Le Havre – New York 40' dry (2018-2023)



Source Upplly

### Taux de fret Le Havre – New York 40' reefer (2018-2023)



Source Upplly

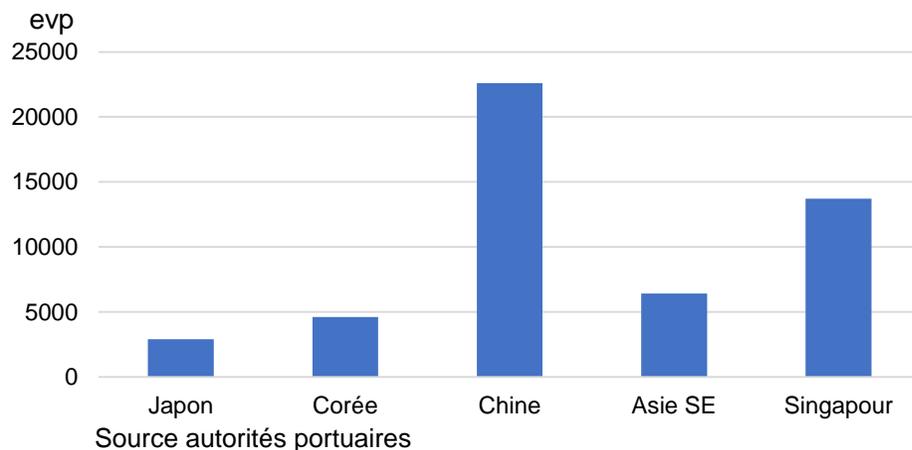
## Les taux de fret vers l'Extrême-Orient

Pour les conteneurs dry, les taux *Eastbound* (en direction de l'est) sont des taux « retour » sur le marché Asie – Europe et donc traditionnellement plus bas que les taux « aller ». Les produits européens exportés en conteneurs dry ont donc des prix favorables. Pour le reefer, il y a moins de fret depuis l'Asie (produits de la mer à faible valeur), ce sont donc les flux reefer européens qui sont le tarif « aller ».

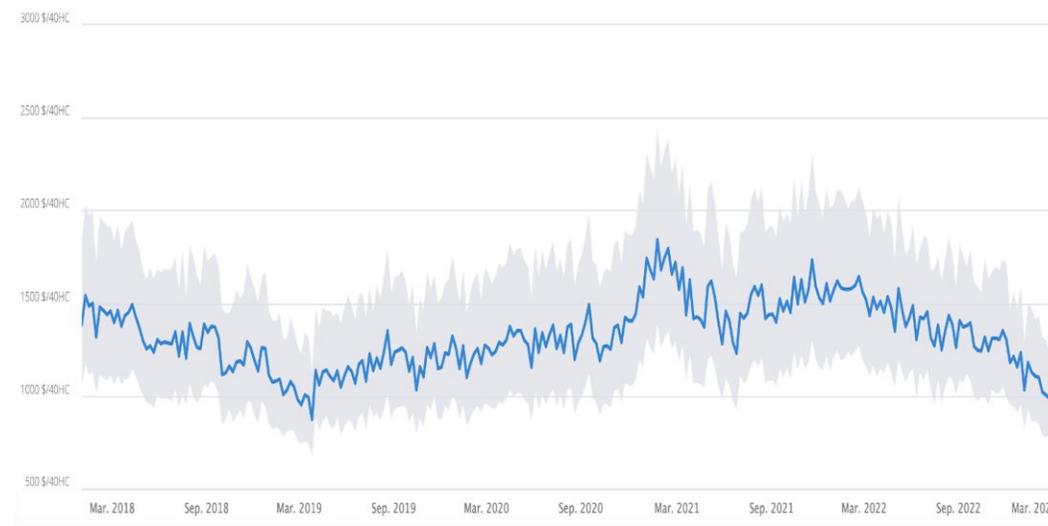
La demande américaine en **2022** a profité aux économies d'Asie Pacifique. Elles ont en retour plus importé de produits européens dont des produits agroalimentaires. Les **taux vers l'Asie ont été rehaussés** pour le dry comme pour le reefer.

Le retournement de conjoncture en Europe avec la crise énergétique a déjà fait **chuter brutalement les taux** « aller » à la **fin de l'année 2022**. Les taux de fret des conteneurs 40' reefer vers l'Asie au début 2023 sont tombés à environ 3 000 US\$ / FEU. Cette baisse est également liée à une contraction de la demande reefer chinoise (-30% sur l'année 2022) du fait de la situation économique chinoise post-covid. En outre, le redémarrage de l'élevage industriel porcin après la peste porcine réduit la demande d'importation de viande et d'abats porcins.

### Exportations reefer de viandes et produits laitiers français (2021)

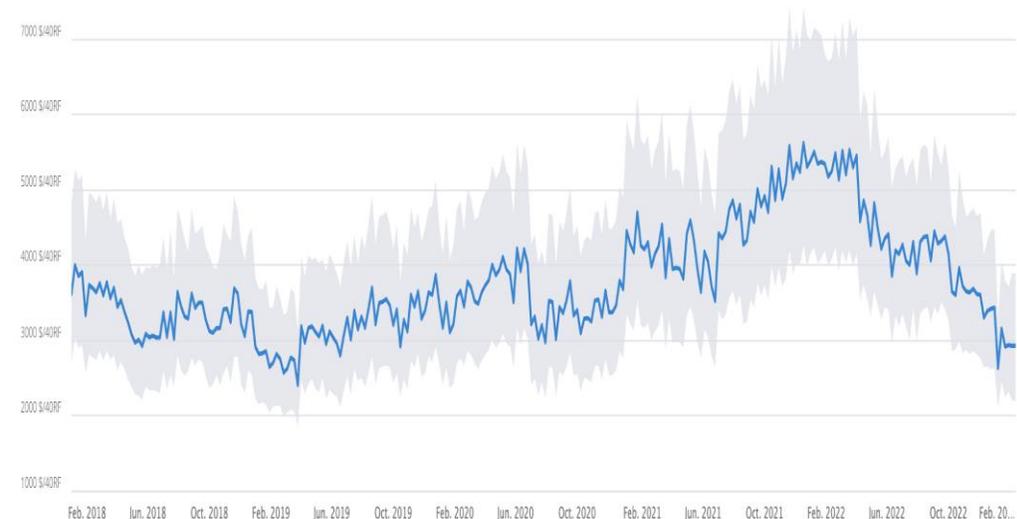


### Taux de fret Le Havre – Shanghai 40' dry (2018-2023)



Source Upply

### Taux de fret Le Havre - Shanghai 40' reefer (2018-2023)



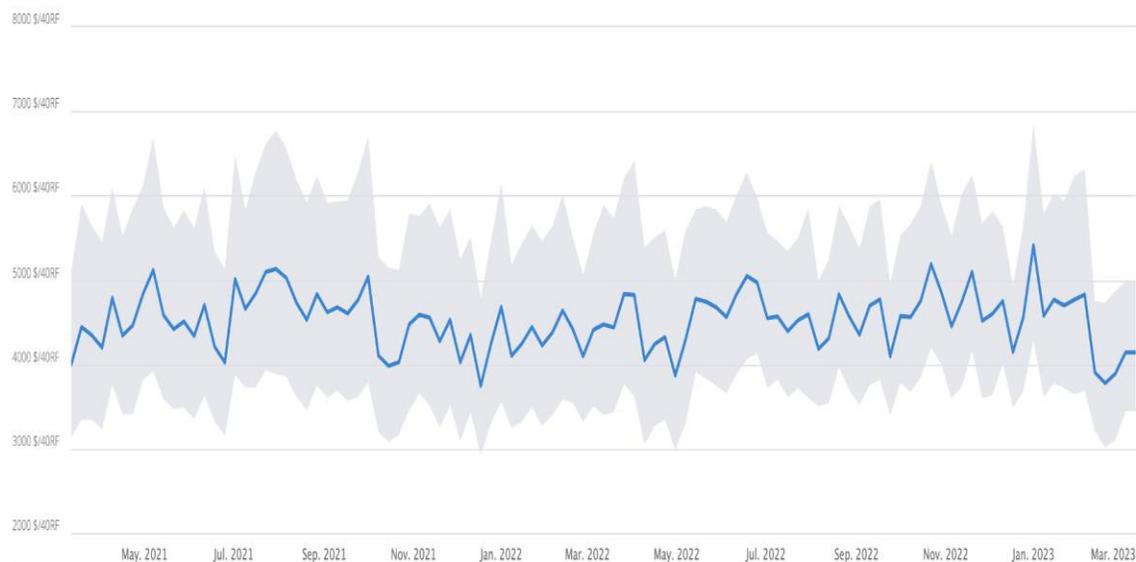
Source Upply

# Les taux de fret vers le Moyen-Orient

Les exportations européennes de reefer vers le golfe Persique sont dans le sens « aller » avec des taux élevés.

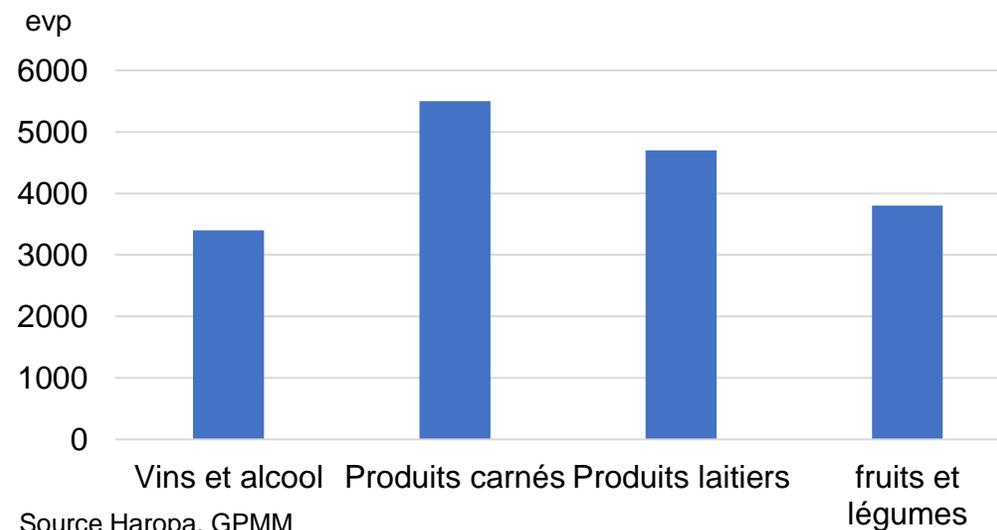
En 2021 et 2022, ils sont relativement stables, car les ressources financières importantes des économies pétro-gazières ont rendu leur demande moins sensible à la situation économique.

### Taux de fret Le Havre – Arabie Saoudite 40' reefer (2021-2023)



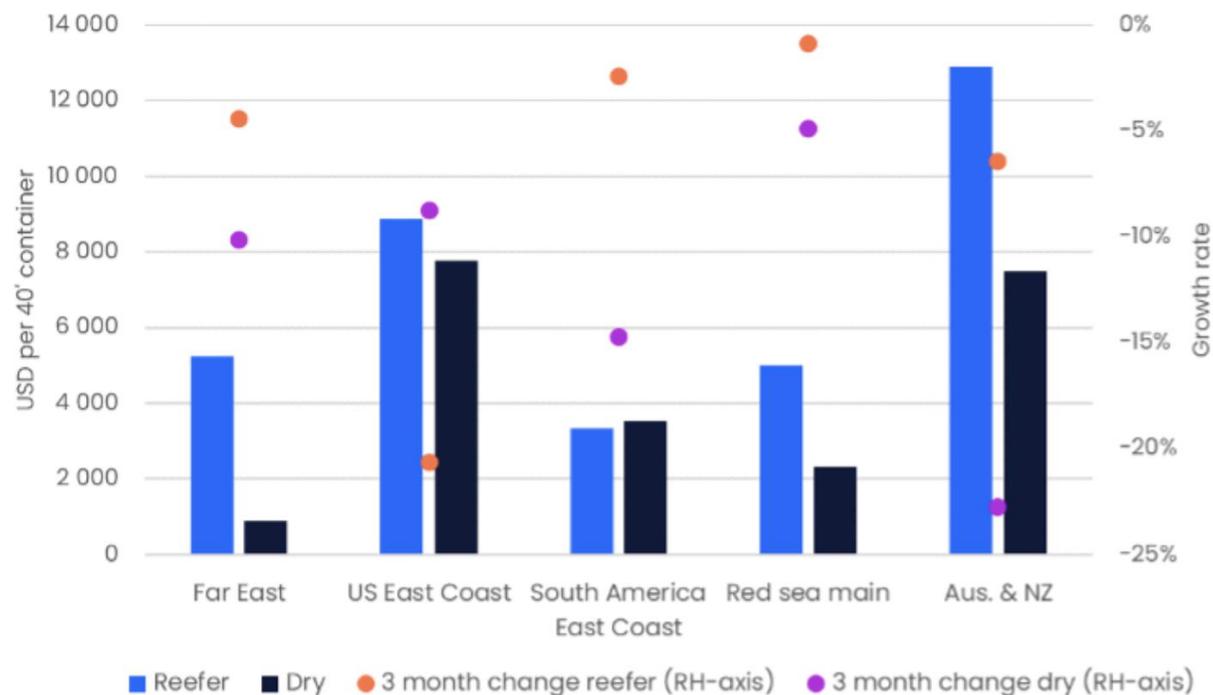
Source Upply

### Exportations de conteneurs français vers le Moyen-Orient (2021)



# Les taux de fret reefer

Taux de fret comparés dry et reefer depuis le Range Nord (octobre 2022)



Source: www.xeneta.com

## Extrême-Orient

Le marché dry est en « retour » et les taux sont bas. Le marché reefer est un marché « aller » mais comme les navires sont retour les prix sont « tenus ».

## Amérique du Nord

Les marchés dry et reefer sont des marchés « aller » qui sont chers.

## Moyen-Orient

Le marché reefer « aller » est un peu plus cher que le marché dry.

Les armateurs ont des systèmes de surcharges tarifaires à l'exportation pour les marchés trop déséquilibrés.

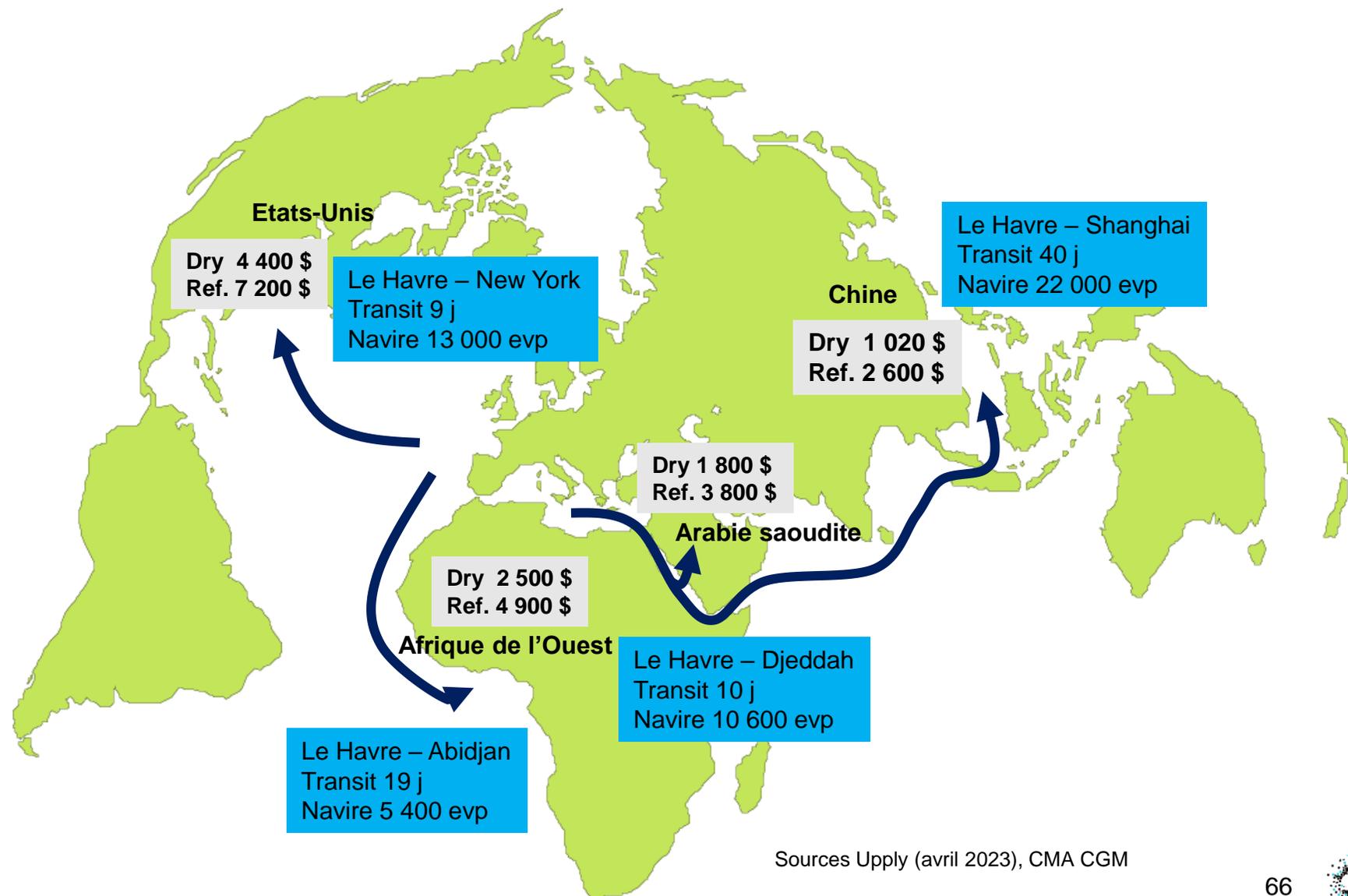
# Les taux de fret par destination depuis la France

Comparaison des taux de fret depuis Le Havre 40' (avril 2023)

Le marché d'**Extrême-Orient** est un marché de retour avec des taux relativement bas malgré la longue route.

Malgré la distance relativement courte et la taille importante des navires, le marché **transatlantique** est relativement élevé en dry et en reefer car c'est un marché aller.

Les taux vers le **Moyen-Orient** sont stables à un niveau correct grâce à une productivité maritime des navires de 10 000 evp en comparaison des services sur l'**Afrique de l'Ouest** qui sont assurés par des petits navires sur des services assez longs.



Sources Upplly (avril 2023), CMA CGM

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
<a href="#">La réglementation environnementale</a>	<a href="#">Page 68</a>
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# La réglementation environnementale : les exigences de l'OMI

Les compagnies maritimes suivent les **calendriers de décarbonation de l'Organisation maritime internationale (OMI)**.

La première étape a été l'élimination progressive de deux gaz à effet de serre compris dans le fioul maritime et l'utilisation de carburant sans dioxyde de soufre ou de système de leur élimination dans les fumées. Cela représente des surcoûts désormais intégrés dans les taux de fret.

L'étape suivante engagée par l'OMI concerne :

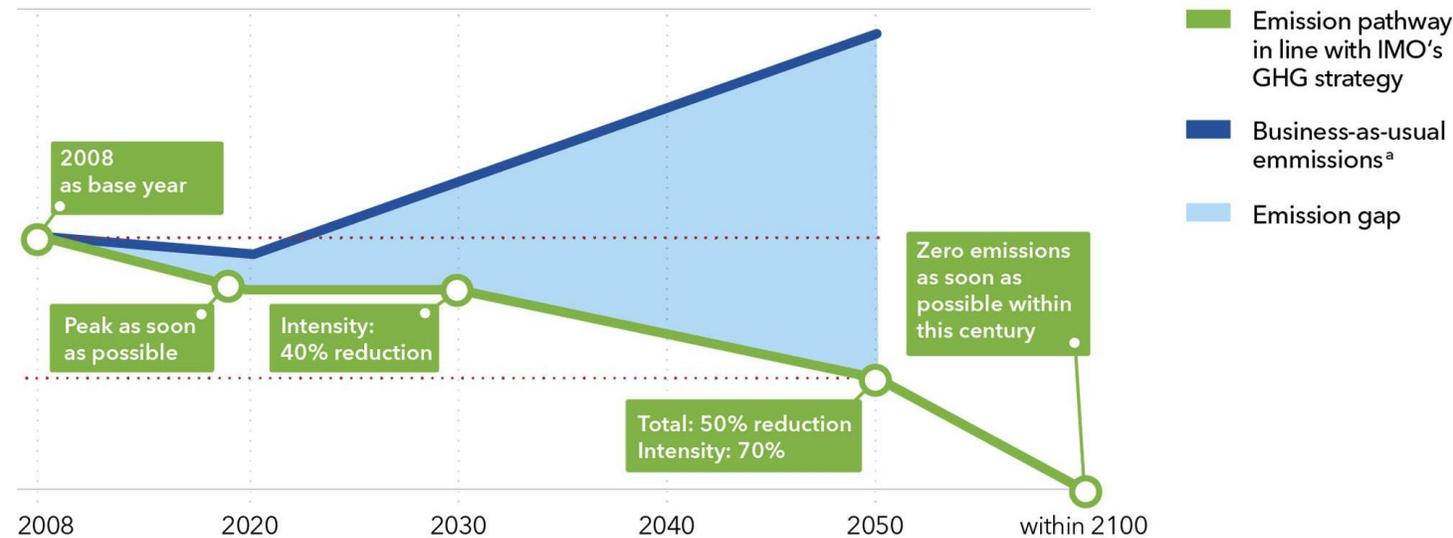
- l'adoption de mesures d'**efficacité énergétique** pour la flotte existante et pour les constructions nouvelles. L'objectif est de réduire les émissions par tonne transportée avec des vitesses adaptées,
- la mise en place dans les ports de courant de quai pour **électrifier les navires** durant leur temps portuaire,
- l'adoption de **carburants innovants et moins émissifs** en carbone par les armateurs dans le cadre du renouvellement de leur flotte, comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et les nouveaux carburants (méthanol, ammoniac).

Les exigences de l'OMI sont contraignantes pour les navires. Pour respecter la réglementation, les unités les plus anciennes (porte-conteneurs, navires frigo) vont disparaître au profit de **nouveaux navires plus efficaces**.

A bord des porte-conteneurs, les boîtes reefer ont un impact énergétique. Par exemple, à bord d'un navire de 23 000 evp, les 2 024 prises reefer peuvent représenter 70 % de la consommation électrique. Si aucun élément de pondération n'est introduit par l'OMI, cela pourra avoir un impact sur la capacité des armateurs à maintenir leur offre de transport de conteneurs frigorifiques.

## Calendrier de la stratégie de décarbonation du maritime de l'OMI

Units: GHG emissions



Total: Refers to the absolute amount of GHG emissions from international shipping.

Intensity: Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emitted per tonne-mile.

<sup>a</sup>Note that the business-as-usual emissions are illustrative, and not consistent with the emissions baseline used in our modelling (Chapter 6).

Source DNV GL

## La surtaxe environnementale européenne (ETS)

Les compagnies maritimes suivent également les **calendriers de décarbonation de l'Union européenne (UE)**.

Le programme « Fit for 55 » de la Commission européenne vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre européennes de 55 % d'ici 2030, pour un objectif de neutralité carbone en 2050. Dans ce cadre, le **système d'échange de quotas d'émission** sera étendu au transport maritime le 1<sup>er</sup> janvier 2024. L'ETS s'appliquera aux armateurs qui répercuteront les surcoûts aux chargeurs. Les armateurs devront restituer des quotas équivalant à leurs émissions au-delà d'un certain plafond. Le prix des crédits carbones pour le transport maritime serait fixé par le marché du carbone de manière similaire au système actuel couvrant toutes les industries incluses dans l'ETS. En cas de routes intra européennes, l'armateur appliquera un taux à 100% et à 50% pour l'import ou l'export par ou depuis un port européen.

Selon la compagnie MSC, depuis l'Europe du Nord vers l'Asie, le **surcoût** serait de 37 € par conteneur 20' dry et 110 € pour un conteneurs 40' reefer. Le tarif sera le double pour les exportations vers l'Amérique du Nord. Si la distance est plus courte, les porte-conteneurs transatlantiques sont plus anciens et plus petits que les maxi navires positionnés entre l'Asie et l'Europe plus efficaces. Appliquée aux taux de fret reefer d'octobre 2022, la surcharge d'ETS serait de 2,7% sur les États-Unis et 2,2% sur l'Extrême-Orient.

### Projection des surcoûts liés à l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

Trade	EUR est. cost per dry TEU	EUR est. cost per reefer FEU
Intra-Med Short Sea Trade	78	233
North/South Europe – NEU to Greece/Turkey	167	500
USA/Canada to Europe	32	97
Europe to USA/Canada	83	248
S. America (East Coast) to Europe	159	478
Europe to S. America (East Coast)	66	197
S. America (West Coast) to Europe	116	348
Europe to S. America (West coast)	75	226
Far East to Mediterranean/NWC Europe	69	208
Mediterranean/NWC Europe to Far East	37	110

Source MSC, 2022

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
<a href="#">L'intelligence économique au service des chargeurs</a>	<a href="#">Page 71</a>
Enjeux stratégiques	Page 73
Lexique	Page 77

# L'intelligence économique au service des chargeurs

Le passage portuaire et le transit maritime font l'objet de processus de digitalisation qui assurent des informations aux chargeurs notamment en termes de suivi, de **pistage (tracking)** et de **traçage (tracing)**.

Les chargeurs disposent donc d'informations liées à leur contrat de transport. À l'avenir, ils pourront disposer de plus en plus d'informations sur leurs marchandises conteneurisées via les conteneurs « intelligents ». Des technologies existent déjà pour communiquer des informations, parmi lesquelles le **suivi permanent de la température des conteneurs reefer** pour les produits périssables.

Outre ces données opérationnelles, d'autres données « contextuelles » sont utiles aux chargeurs pour la gestion de leurs exportations.

- Une partie relève de l'état du marché de conteneurisation et donc des **taux de fret**. Plusieurs sociétés collectent et informent sur les taux.
- L'**efficacité du passage portuaire** peut être mise en perspective par les autorités portuaires. C'est le sens des indicateurs de performances développés par Haropa (en collaboration avec la Soget) comme par le GPM de Marseille. L'objectif est de montrer au travers de divers critères (**manutention, intermodalité**) que le passage portuaire est « performant ».
- Enfin, des informations utiles aux chargeurs peuvent être mises à disposition par les acteurs maritimes et portuaires : **connectivité** en temps réel avec les ports mondiaux, **disponibilité des conteneurs vides** (notamment reefer) dans les ports et l'hinterland, **solutions intermodales**.



---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
<a href="#">Enjeux stratégiques</a>	<a href="#">Page 73</a>
Lexique	Page 77

## La conteneurisation : enjeux stratégiques et points de vigilance

---

**L'agroalimentaire est un secteur clé du commerce extérieur, mais aussi de la conteneurisation française à l'exportation.** Le secteur agroalimentaire nourrit la conteneurisation française à l'exportation (sans oublier les Outre-Mer). Il est un des piliers du marché transatlantique, l'un des « rares » secteurs d'exportation porteurs vers l'Asie et une base des échanges Nord-Sud avec les Caraïbes, le Maghreb, l'Afrique de l'Ouest et les Proche et Moyen-Orient. **Le secteur et les produits agroalimentaires méritent une stratégie dédiée de la part des acteurs portuaires et maritimes.**

**La mise en réseau du monde vaut pour les ports français.** L'offre d'exportation dépend de l'organisation des lignes maritimes par les armateurs dans les ports. L'offre s'est concentrée sur une poignée d'acteurs avec à l'export une domination de MSC et CMA CGM. L'offre est large depuis le Havre, plus limitée à Marseille Fos et restreinte à Nantes St-Nazaire et Dunkerque. **La démarche proactive des ports français passe par une communication de marketing sur la connectivité des lignes régulières vers les marchés clés.**

**La stratégie marketing des ports français est actuellement essentiellement orientée sur le reefer à l'import et sur les vins et les alcools.** Une véritable stratégie de marketing doit être développée par les ports français en coopération avec les filières, les unions maritimes, les logisticiens et les armateurs, à l'image de ce qui se fait dans le domaine de la santé par exemple avec le Pharma Logistics Club (PLC) qui réunit les différents acteurs impliqués dans le transport et la logistique des produits de santé. L'objectif est autant la sensibilisation aux enjeux et le développement de démarches commerciales par destination, que la prise en compte de l'intermodalité et l'efficacité du passage portuaire (indice de performance, KPI dédiés à l'export agroalimentaire). **Il faut organiser une démarche collective « export agro » impliquant l'ensemble des acteurs.**

## La conteneurisation : enjeux stratégiques et points de vigilance

---

**Le marché reefer est un enjeu pour le secteur agroalimentaire et intéresse les armateurs. Sa dynamique spécifique mérite un meilleur suivi.** Ce marché est principalement dédié aux produits agroalimentaires et halieutiques ainsi qu'aux produits pharmaceutiques. Depuis l'Europe, c'est un marché rémunérateur avec l'Asie et l'Afrique qui a augmenté durant la crise sanitaire. C'est aussi un marché avec une forte sensibilité à l'outil conteneur, la disponibilité globale et ponctuelle pour les chargeurs étant sous tension. **Le développement d'une démarche portuaire nationale autour de la conteneurisation agroalimentaire doit passer par des indicateurs de disponibilité permis par les nouvelles technologies.**

**Les taux de fret et leurs évolutions, en particulier pour le reefer, sont importants pour la performance des produits français.** Le marché est depuis 2016 très consolidé avec des grands groupes en position de force et devant rentabiliser leur investissement constant en navires (qui doivent être de plus en plus « verts »). Le prix du transport conteneurisé a été chahuté ces dernières années avec une forte hausse en raison de la demande importante de la crise sanitaire et depuis fin 2022 après quelques mois d'une baisse liée à la crise énergétique. **Il est important pour les chargeurs de l'agroalimentaire français de comprendre les taux et leurs perspectives soit par une coopération des armateurs soit grâce à des acteurs de la cotation de fret (par exemple, Upply).**

**Pour les exportations françaises, seuls les conteneurs dry vers l'Asie sont un marché retour économique** (sauf en 2021-2022). Tous les marchés export en reefer sont relativement hauts avec une baisse liée au climat mondial de la fin 2022. Pour les pays développés, le « made in Europe » agroalimentaire en général et « made in France » en particulier est un gage de qualité et de gamme premium avec de nouveaux produits développés (ex surgelés, produits préparés). Les nouveaux consommateurs des pays émergents se tournent également vers les produits européens. La demande de produits européens va laisser les taux de fret à des niveaux élevés. Ce qui se produit en Asie pourrait aussi se diffuser en Amérique latine. Pour les pays du Sud et le Moyen-Orient, les produits d'entrée et moyenne gammes sont importants, mais dans un contexte de concurrence internationale plus fort. En fonction de la valeur des produits exportés, les évolutions des taux de fret sont plus ou moins contraignantes. La tendance devrait être à des niveaux plus élevés en raison d'une demande mondiale soutenue en produits frais européens et une pénurie relative de conteneurs reefer. Les effets de la taxe environnementale européenne vont aussi augmenter à la marge le prix des reefer. **Les stratégies de développement des marchés doivent être accompagnées d'une perspective pratique pour les chargeurs sur les solutions de transport et les prix.**

## La conteneurisation : enjeux stratégiques et points de vigilance

---

**Une démarche collaborative autour de l'export de conteneurs rassemblant les filières de l'agroalimentaire, les ports, les logisticiens, les manutentionnaires et les armateurs permettrait d'échanger sur les problématiques rencontrées.**

**Le développement d'un marketing collaboratif dédié (produits, destinations) est nécessaire au plan national (club export agroalimentaire) et au plan des places portuaires (mobilisation ad-hoc).**

**La mise à disposition et le suivi d'indicateurs stratégiques spécifiques au secteur agroalimentaire français (taux de fret, connectivité océanique, performance du passage portuaire, disponibilité des conteneurs reefer, solutions intermodales) permettront d'informer les chargeurs et d'appuyer leurs décisions stratégiques à l'export.**

---

## 2. Le fret maritime en conteneurs

Synthèse	Page 29
Panorama de la conteneurisation mondiale	Page 31
Les exportations françaises par voie maritime	Page 34
Le fret intra-européen et méditerranéen	Page 42
Le reefer	Page 44
Les ports français	Page 47
Les armateurs	Page 55
Les dysfonctionnements liés à la conjoncture économique	Page 59
Les taux de fret	Page 62
La réglementation environnementale	Page 68
L'intelligence économique au service des chargeurs	Page 71
Enjeux stratégiques	Page 73
<a href="#">Lexique</a>	<a href="#">Page 77</a>

## Lexique (1/2)

---

- Alliance : regroupement d'armateurs pour offrir des services de lignes régulières en commun.
- Armateur : compagnie maritime en charge de l'exploitation commerciale d'un navire qu'elle possède.
- Bunker Adjustment Factor (BAF) : frais additionnels sur les conteneurs liés au prix des carburants.
- Blank sailing : annulations de voyages d'un porte-conteneurs.
- Cabotage : transport maritime de courte distance (Europe, Méditerranée).
- Carrier haulage : le transport terrestre est assuré par l'opérateur maritime.
- Chargeur : entreprise exportatrice
- Conventionnel : transport constitué de marchandises qui ne sont transportées ni en vrac, ni en conteneurs, ni en charges roulantes : elles sont transportées à nu ou avec des emballages légers, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels.
- Compagnie maritime : société qui offre une prestation de transport maritime (marchandises et/ou de passagers), par le moyen de navires qu'elle possède (armateur) ou qu'elle affrète (affréteur).
- Dry : conteneur standard (en opposition au conteneur frigorifique).
- Eastbound / Westbound : sens de circulation des flux conteneurisés.
- Equivalent vingt pieds (evp) : unité de mesure des conteneurs. 1 EVP correspond à 1 conteneur de 20 pieds de long (environ 6 mètres). L'équivalent anglais est Twenty-foot Equivalent Unit (TEU).
- Feederling : transbordement entre les grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de grands ports (hubs), et les plus petits navires (feeders) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe
- Forty-foot equivalent unit (FEU) : conteneurs de 40 pieds équivalent 2 evp.

## Lexique (2/2)

---

- Grand Port Maritime (GPM) : port de l'Etat en France.
- Groupage : consolidation de marchandises de plusieurs chargeurs dans un même conteneur.
- Haropa : fusion des ports du Havre, Rouen et Paris.
- Merchant haulage : le transport terrestre avant ou après le lien maritime est assuré par un tiers.
- Organisation maritime internationale (OMI) : institution de l'ONU spécialisée dans les questions maritimes relatives à la navigation.
- Reefer : transport sous température dirigée en conteneur ou en cargo conventionnel frigorifique.
- Roulier : navire spécialisé pour le transport de véhicules montant à bord grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.
- Spot : taux de fret au jour le jour (opposé aux taux au comptant négociés sur des termes plus longs).
- Taux de fret : prix du transport d'une marchandise.
- Transbordement : transfert d'un conteneur d'un navire à l'autre dans un port.
- Transitaire : entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise dont la mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et les opérations administratives nécessaires.

## LES ÉTUDES



Le commerce maritime des productions agricoles et agroalimentaires  
Compréhension générale et perspectives stratégiques françaises  
**édition mai 2023**

Directrice de la publication : Christine Avelin  
Rédaction : Mission des Affaires Européennes et Internationales  
Conception et réalisation : service Communication / Impression : service Arborial

12 rue Henri Rol-Tanguy - TSA 20002 / 93555 MONTREUIL Cedex  
Tél. : 01 73 30 30 00 — [www.franceagrimer.fr](http://www.franceagrimer.fr)

 FranceAgriMer  
 @FranceAgriMerFR  
 FranceAgriMer FR