

COMMISSION AGRICOLE ET AGROALIMENTAIRE INTERNATIONALE



Veille trimestrielle sur le fret maritime conteneurisé



Bulletin n°2
T1 · 2025
Janvier/Février/Mars

LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ MALMENÉ PAR L'ÉPISODE DES DROITS DE DOUANES ADDITIONNELS AMÉRICAINS

LA MONDIALISATION EST REMISE EN CAUSE PAR LA NOUVELLE ADMINISTRATION AMÉRICAINE, QUI ENTEND FAIRE DES DROITS DE DOUANE UN SUJET PRIORITAIRE SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE. CELA POSE DE MULTIPLES INTERROGATIONS POUR LES COMPAGNIES MARITIMES ET LES EXPORTATIONS FRANÇAISES SUR LES MARCHÉS CLÉS D'AMÉRIQUE DU NORD ET D'ASIE.

Grandes tendances du trimestre

- Comme redouté, la politique douanière de Donald Trump provoque de nombreuses questions sur l'avenir du libre-échange dans le monde. L'ampleur réelle du conflit commercial ouvert n'est pas encore arrêtée en mai 2025.
- Face à la hausse généralisée des droits de douane américains, le transport maritime conteneurisé reste dans l'expectative. Une baisse des échanges commerciaux et leurs effets négatifs sur les économies mondiales est en effet très probable.
- Les exportations françaises de produits agricoles et agro-alimentaires vers les États-Unis pourraient en pâtir, de même que celles à destination d'économies de l'Asie orientale fragilisée par le recul du libre-échange et des recettes liées au commerce extérieur.

Contexte économique et géopolitique

L'annonce d'un vaste plan de « tarification réciproque » du 2 avril dernier par le président américain Donald Trump, a marqué un tournant sur le plan économique et géopolitique mondial. Après avoir annoncé des surtaxes importantes sur tous les produits importés, différenciées pour une grande liste de pays (allant de + 10 % pour le Royaume-Uni à + 84 % pour la Chine), les États-Unis ont finalement appliqué le 9 avril, pour une durée de 90 jours, un droit de douane additionnel de 10 % pour tous les pays, sauf pour la Chine où celui-ci a été porté à 145 %. Pékin et Washington ont néanmoins annoncé ce 12 mai suspendre une partie de leurs droits de douane punitifs, ramenant d'ici au 14 mai la surtaxe américaine sur les produits importés chinois de 145 % à 30 % et celle chinoise sur les produits importés américains de 125 % à 10 %.

En conséquence, les échanges mondiaux de biens devraient diminuer de 0,2 % à 1,5 % en 2025 par rapport à 2024, selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui prédit une contraction historique. Le ralentissement économique des pays exportateurs d'Extrême-Orient entraînerait par ailleurs une baisse des importations en provenance d'Europe. Tout cela sur fond de chute du prix du baril de pétrole.

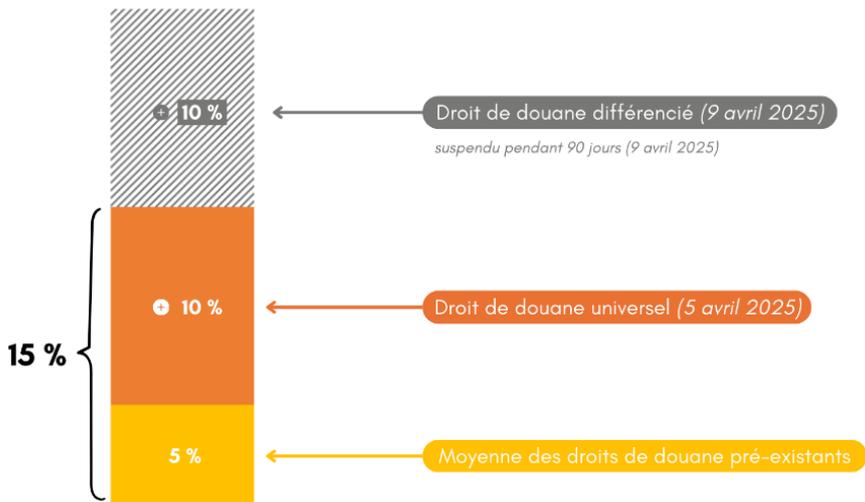
Cette remise en cause du libre-échange par les Américains fait peser de multiples incertitudes pour l'économie mondiale, déjà ralentie par l'inflation, l'affaiblissement du dollar depuis janvier et le décrochage boursier d'avril. Au demeurant, la croissance du produit intérieur brut (PIB) des États-Unis

prévue il y a quelques mois à 2,2 % en 2025 a été revue à la baisse par le Fonds monétaire international (FMI) à 1,8 %. Il est difficile pour l'heure de mesurer l'ensemble des effets à terme des barrières douanières américaines, en raison d'une évolution rapide de la situation, notamment en ce qui concerne les négociations diplomatiques en cours ou des contre-mesures européennes et chinoises latentes.

Les exportations françaises de produits agricoles et agro-alimentaires à destination des États-Unis, taxées en moyenne à 15 % jusqu'au 9 juillet 2025 (puis à 25 % si le droit de douane différencié est mis en œuvre, voir le diagramme ci-dessous), vont assurément pâtir de ces mesures protectionnistes. La baisse des importations américaines entraînera des changements importants dans les échanges commerciaux des pays, faute de débouchés.

Droit de douane *ad valorem* des États-Unis sur ses importations de produits agricoles et agro-alimentaires en provenance de l'Union européenne

(information au 11 avril 2025)



Source : Organisation mondiale du commerce
Infographie : Mission des affaires européennes et internationales de FranceAgriMer

Concernant les principaux passages maritimes de porte-conteneurs, l'accès par le canal de Suez reste contourné par les compagnies en raison du conflit israélo-palestinien et des attaques houthistes contre des navires. Il n'y a pas de changement concernant celui du Panama, malgré la volonté exprimée par les Américains d'annexion du canal en début d'année.

État de la conteneurisation internationale

Outil de la mondialisation mis à mal par la guerre commerciale américaine et ses mesures de rétorsion, la conteneurisation pourrait connaître une contraction historique en 2025. Le courtier et consultant britannique Clarkson Research prévoit néanmoins à ce jour pour les flux conteneurisés une croissance de 1 % entre l'Europe et l'Extrême-Orient et de 2 % entre l'Europe et l'Amérique du Nord en 2025. Ces chiffres estimatifs devront être confirmés ces prochaines semaines, selon l'évolution de la situation économique et géopolitique internationale. La demande américaine devrait faiblir, après un premier trimestre 2025 porté par une augmentation de la demande due à un phénomène de stockage « avant taxes ».

Parmi les possibles sanctions américaines, les compagnies maritimes s'inquiètent particulièrement d'une taxe spéciale sur les navires de construction chinoise faisant escale dans les ports américains. Cette taxe gérée par le Bureau du représentant américain au commerce (*United States Trade Representative, USTR*), représenterait environ 1,5 million de dollars pour un porte-conteneurs de 10 000 EVP, soit environ 150 dollars par conteneur. L'USTR a finalement repoussé la mesure à l'automne. Cela n'aurait en principe peu de conséquences sur les flux transatlantiques qui utilisent des navires anciens et qui ne sont pas nécessairement de fabrication chinoise. Il est probable que les armateurs éviteront de placer des navires d'origine chinoise dans les ports.

Les transporteurs maritimes font également face depuis le 1^{er} janvier 2025 à des règles de décarbonation plus strictes de l'Union européenne (UE) dans le cadre du « Pacte vert » : le règlement « FuelEU Maritime » exige des compagnies une réduction de 2 % (par rapport à la base de référence de 2020) de l'intensité énergétique en gaz à effet de serre des navires faisant escale en Europe, pour atteindre progressivement 80 % d'ici à 2050. Simultanément, le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQUE-UE) exige désormais depuis 2025 aux transporteurs d'acheter des « crédits-carbone »¹ couvrant 70 % de leurs émissions de CO₂, contre 40 % en 2024. Cette obligation s'appliquera à la moitié des émissions pour les voyages commençant ou se terminant dans l'UE, et à toutes les émissions pour les voyages intra-UE. La facture globale de carburant pour les escales européennes devrait augmenter en raison de la hausse des coûts réglementaires, cependant les armateurs pourraient bénéficier de la baisse du prix du baril de pétrole en 2025.

Actualité des ports français

Le début de l'année 2025 a été marqué par de nombreux jours de grève dans les ports français concernant la question sectorielle des retraites. Les organisations professionnelles liées au monde maritime, portuaire et logistique ont évoqué les craintes d'attractivité et de compétitivité des ports français.

HAROPA PORT fait état d'un bilan très positif des échanges des principaux produits agro-alimentaires français exportés en 2024 (en volume) au départ ou en transbordement (324 000 EVP en 2024) :

Exportations de produits agro-alimentaires français depuis HAROPA PORT en 2024 en volume	
Vins et spiritueux	États-Unis (+ 40 %), Japon (+ 31 %), Chine (- 11 %) Asie (+ 11 %), Monde (+ 8 %)
Produits laitiers	États-Unis (+ 17 %), Canada (+ 28 %) Moyen-Orient (+ 27 %), Asie (+ 6 %), Monde (+ 14 %)
Produits carnés	Canada (+ 83 %), Chine (+ 21 %) Moyen-Orient (+ 22 %), Asie (- 35 %), Monde (- 43 %)
Denrées alimentaires	États-Unis (+ 19 %), Canada (+ 76 %) Moyen-Orient (+ 1 %), Asie (+ 19 %), Monde (+ 14 %)
Ensemble des denrées alimentaires et des boissons	États-Unis (+ 19 %), Canada (+ 26 %) Moyen-Orient (+ 19 %), Monde (+ 13 %)

¹ En 2005, l'UE s'est dotée d'un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre, plus communément appelé « marché du carbone ». Il fait payer les entreprises en fonction de leur pollution, les incitant à baisser leurs émissions.

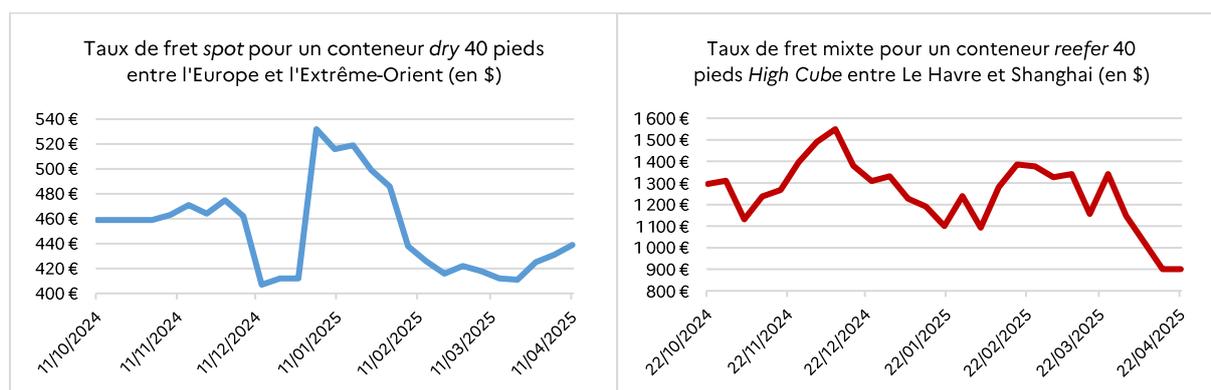
Analyse des principales routes maritimes

• Route maritime Europe – Extrême-Orient

La guerre commerciale déclenchée par Washington menace l'ensemble des économies asiatiques sans exception, qui exportent massivement vers les États-Unis : le Japon, Taïwan, la Corée du Sud, la Chine et les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Une baisse de la croissance économique de ces pays est pronostiquée par le FMI à 4 % pour la Chine et à 1,1 % pour le Japon. L'une des conséquences sera notamment la réduction de la demande en produits européens, dont les produits agro-alimentaires français. La plus grande inquiétude provient de la Chine, ciblée frontalement par l'État américain (qui avait prévu une surtaxe de 145 % sur tous ses produits exportés, ramenée à 30 % le 12 mai) et dont l'économie est au ralenti. En 2024, les exportations françaises vers la Chine de vins et spiritueux français se sont contractées de 13,5 % en volume, selon le rapport annuel de la Fédération des exportateurs de vins et spiritueux (FEVS).

L'OMC a réévalué la demande asiatique d'importation cette année de 3,2 % à 1,6 %. Pour les deux premiers mois de 2025 selon Container Trades Statistics (CTS), les exportations depuis les ports de la rangée nord-européenne, dont Le Havre, ont reculé de 11 % vers le trio Japon, Corée, Taïwan, de 10 % vers la Chine et Hong Kong, et de 2 % vers l'Asie du Sud-Est.

Concernant le prix du transport conteneurisé, on observe une stabilité du taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) depuis le début d'année, alors que le taux mixte (prix composite de taux *spot* et de tarifs négociés) d'Uppy pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) s'est contracté.



Source : Freightos

Source : Uppy

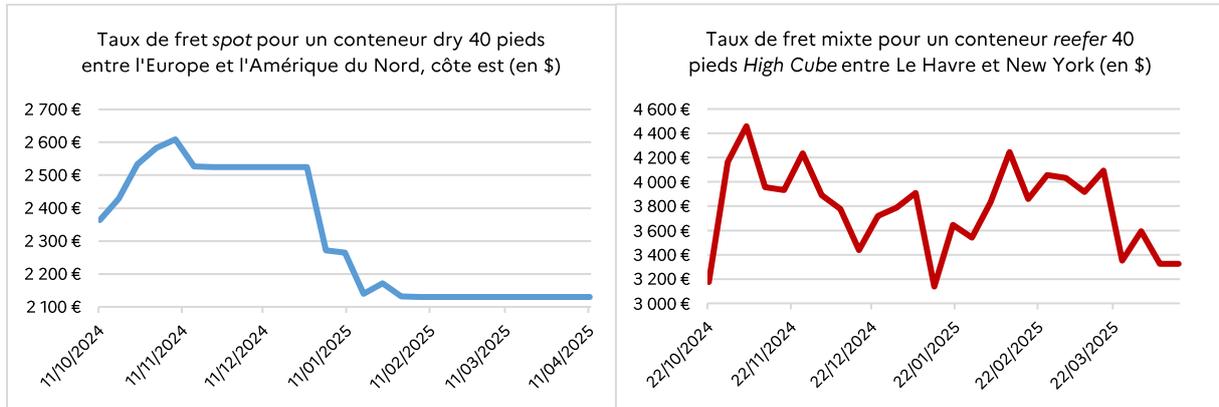
• Route maritime Europe - Amérique du Nord

Les volumes de conteneurs européens vers l'Amérique du Nord ont été portés ces six derniers mois à la fois par la longue menace de grève dans les ports de la côte est entre novembre 2024 et janvier 2025, mais aussi par la perspective de la guerre commerciale engagée par l'administration Trump. Le port de New York indique d'ailleurs une croissance de conteneurs pleins en import de 9 % en janvier et en février. Cependant, les statistiques de CTS indiquent, elles, - 2,9 % pour les échanges transatlantiques (Europe – Amérique du Nord) et - 8 % pour le seul lien Europe du Nord-États-Unis, il y a donc un arrêt d'élan d'importation depuis l'Europe. En 2024, les exportations de « vins et spiritueux » ont progressé en volume de 10,5 % (1^{er} poste d'exportation de produits agricoles et agro-alimentaires français).

Pour le premier semestre, les analyses de la *National Retail Federation* (NRF) prévoient une baisse de 2,9 % de la demande américaine en raison du phénomène inflationniste, sans que cela ne présage d'une récession économique. En effet, alors que les importations américaines liées à la grande distribution ont progressé de 9,2 % au premier trimestre, notamment du fait des stocks préventifs avant l'annonce des

« droits de douane réciproques »², la NRF envisage une baisse sur le deuxième trimestre 2025 sur l'ensemble des importations américaines. De son côté, le Canada sera lui aussi vraisemblablement touché par le conflit commercial ayant pour conséquence une éventuelle baisse des volumes d'importation. L'OMC prévoit une contraction de 9,6 % des importations en 2025 de l'Amérique du Nord.

Le taux *spot* en conteneur *dry* depuis l'Europe vers l'Amérique du Nord fourni par Freightos stagne, après une chute début janvier, une période de grande stabilité. Le taux *reefer* depuis Le Havre fourni par Uply semble être en baisse au début du printemps 2025.



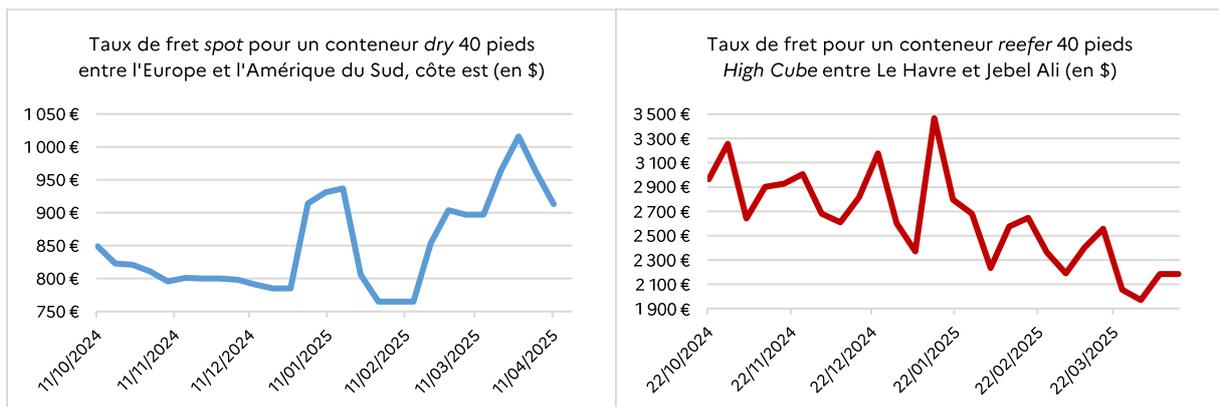
Source : Freightos

Source : Uply

- **Les autres routes**

Les données de CTS depuis l'Europe en janvier et février indiquent un recul des échanges vers l'Australie-Nouvelle-Zélande (- 14 %) mais une progression vers l'Amérique du Sud (+12,1%), l'Afrique Sub-saharienne (+ 3,3 %) et le Moyen-Orient / sous-continent indien (+ 4,3 %), dont spécifiquement les échanges Europe du Nord – Sous-continent indien qui font un bond de 20 %.

Le taux en conteneur *dry* depuis l'Europe vers l'Amérique du Sud s'est ressaisi au début de l'année alors que sur six mois le taux *reefer* depuis Le Havre vers le Moyen-Orient s'est contracté en perdant un tiers de sa valeur.



Source : Freightos

Source : Uply

² L'instauration d'un droit de douane universel sur tous les produits importés de + 10 % (sauf pour la Chine) pendant 90 jours devrait encourager les importateurs américains à commander massivement durant le printemps 2025. Des taux importants initialement prévus, différenciés selon les pays, devraient ensuite s'appliquer le 9 juillet.

Liste des données et sources

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

Glossaire

- Conteneur *dry* : conteneur sec (standard)
- Conteneur *reefer* : conteneur réfrigéré
- Conteneur 20 pieds : conteneur standard (6,06 m x 2,44 m x 2,59 m)
- Conteneur 20 pieds *High Cube* : conteneur standard surélevé (6,06 m x 2,44 m x 2,89 m)
- Équivalent vingt pieds (EVP) : unité de mesure, basé sur le volume d'un conteneur standard
- Taux *spot* : taux négocié au jour le jour
- Système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) : mécanisme de droit d'émission de dioxyde de carbone (CO₂) de l'Union européenne engagé depuis le protocole de Kyoto (2005)

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

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

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

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

*Si vous souhaitez vous désinscrire de cette lettre d'information,
merci de l'indiquer en répondant au présent courriel.*