

COMMISSION AGRICOLE ET AGROALIMENTAIRE INTERNATIONALE



Veille trimestrielle sur le fret maritime conteneurisé



Bulletin n°3
T2 · 2025
Avril/Mai/juin

LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ TOUJOURS DANS UNE SOMME D'INCERTITUDES

L'ÉVOLUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL DANS LA SECONDE PARTIE DE L'ANNÉE DÉPEND DES NÉGOCIATIONS ET ACCORDS COMMERCIAUX ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET SES PRINCIPAUX PARTENAIRES, SUR FOND DE CONFLITS ARMÉS PERTURBANT LE FRET MARITIME MONDIAL.

Grandes tendances du trimestre

- L'entrée en vigueur des droits de douane additionnels américains, différenciés selon chaque pays, ont été suspendus jusqu'au 1^{er} août, date à laquelle les produits européens (actuellement taxés à 10 % depuis le 9 avril) devraient être surtaxés à hauteur de 20 %, faute d'un accord commercial.
- Le contexte géopolitique reste toujours incertain avec divers conflits perturbants les voies maritimes, principalement en mer Rouge et dans le golfe Persique.
- Les données de la conteneurisation des quatre premiers mois de l'année montrent une faible progression des flux européens vers les États-Unis et un recul vers l'Asie, laissant à penser qu'elle serait liée aux tensions commerciales actuelles.

Contexte économique et géopolitique

• Guerre des douze jours

La guerre des douze jours opposant Israël à l'Iran déclenchée le 13 juin 2025 a provoqué une forte déstabilisation du Moyen-Orient par sa longueur, son intensité et l'intervention directe des États-Unis. Un fragile cessez-le-feu est entré en vigueur le 24 juin dernier. Les dégâts portés aux sites nucléaires de la République islamique et à ses capacités militaires ne sont pour l'heure pas précisément connus.

Cette guerre éclair a fait ressurgir une crainte ancienne des marchés pétroliers : la menace de fermeture du détroit d'Ormuz. Ce passage stratégique des hydrocarbures représente en effet plus de 20 % de l'offre mondiale avec 20 millions de barils de pétrole transitant chaque jour, selon l'Agence américaine d'information sur l'énergie. C'est aussi le lieu d'approvisionnement en produits agricoles et agro-alimentaires français des pays du golfe Persique.

En cas de dégradation militaire, un choc énergétique mondial provoqué par une fermeture du détroit et une hausse importante du prix du baril de pétrole brut menacerait l'économie et le commerce international. La fermeture de la mer Rouge par les Houthis pourrait aussi s'aggraver.

• Droits de douane américains

Sur le plan des tensions commerciales entre les États-Unis et ses principaux partenaires, les mois de mai et de juin ont laissé la place aux négociations, avant l'entrée en vigueur des droits de douane différenciés selon chaque pays le 1^{er} août prochain.

En effet, après avoir annoncé des surtaxes importantes sur tous les produits importés le 9 avril dernier, différenciées pour une grande liste de pays (allant de + 10 % pour le Royaume-Uni à + 84 % pour la Chine), les États-Unis les ont finalement suspendues ce même jour pour une durée de 90 jours, et les ont ramenées à + 10 % pour la majorité des pays (dont l'Union européenne), jusqu'au 9 juillet (report depuis au 1^{er} août).

Pour l'heure, les États-Unis ont officiellement signé deux accords commerciaux : l'un avec le Royaume-Uni, l'autre avec le Vietnam. Les négociations sont bien avancées avec la Chine et encore en cours avec l'Union européenne. L'enjeu est double pour les exportations françaises : le premier aspect est d'éviter les entraves douanières trop lourdes pour les marchandises européennes, dont les produits agricoles et agro-alimentaires. Le second est de maintenir les échanges internationaux et les ressources des pays exportateurs, qui sont des clients des produits français, la Chine en premier lieu.

État de la conteneurisation internationale

Depuis le début de l'année, les prix pétroliers bas (baril de pétrole sous les 75 \$ depuis mars), favorisent les transports et donnent un peu d'air à toutes les économies. Les incertitudes restent néanmoins nombreuses : Clarkson Research et Alphaliner prédisent 2 % de croissance de la conteneurisation mondiale en 2025, alors que la flotte devrait croître de 6,3 %. La question d'une surcapacité se poserait rapidement d'autant plus si le passage par la mer Rouge redevenait une réalité, car cela demande moins de porte-conteneurs. Pour l'heure, le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance est toujours la norme, malgré un cessez-le-feu signé le 6 mai dernier entre les Houthis et les États-Unis.

À noter que les indices de fiabilité pour le respect des dates d'escale des lignes se sont améliorés depuis l'hiver tant vers l'Asie que vers l'Amérique du Nord depuis l'Europe, selon l'indicateur SeaExplorer de *Kuehne+Nagel*.

La conteneurisation mondiale évolue dans un contexte très particulier sur les premiers mois de l'année : la nouvelle politique douanière américaine en « pause » favorise les importations de précaution des États-Unis. Ce contexte politique a, en outre, selon les prévisions d'avril du Fonds monétaire international (FMI) et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), un effet direct sur les importations de nombreux pays qui, voyant leurs recettes baisser, réduisent leurs importations. De plus, le niveau bas du dollar favorise les exportations américaines, notamment d'intrants industriels et agricoles à destination d'Europe, au détriment de ses concurrents d'Amérique latine, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

État de la congestion portuaire

Le mois de juin a été marqué par une augmentation sans précédent de la congestion portuaire mondiale, avec des retards augmentant jusqu'à 300 % par rapport aux niveaux normaux. Selon les données de *Tradlinx*, 96 % des principaux ports à conteneurs sont actuellement confrontés à des perturbations opérationnelles, avec des temps d'attente des navires dépassant 10 jours.

En Europe du Nord, cette congestion s'explique par plusieurs facteurs : la réorganisation des lignes des différentes alliances, les volumes d'importations en hausse depuis l'Asie et les exportations vers les États-Unis en dents de scie. Il faut ajouter aussi des jours de grève à Anvers - Zeebrugge et Rotterdam.

Actualité des ports français

Si le phénomène de congestion ne concerne pas Le Havre directement, le port normand peut subir des retards d'escales voire des annulations pour réguler les horaires des ports belges et néerlandais. Haropa Port affiche pour sa part une croissance de 2,6 % de ses exportations de conteneurs au premier semestre.

Le mouvement de grève dans les ports français a pris fin le 31 mars dernier. Le syndicat majoritaire a suspendu son mouvement « port mort », permettant de retrouver de la stabilité pour les armateurs et chargeurs.

Analyse des principales routes maritimes

- Route maritime Europe – Amérique du Nord

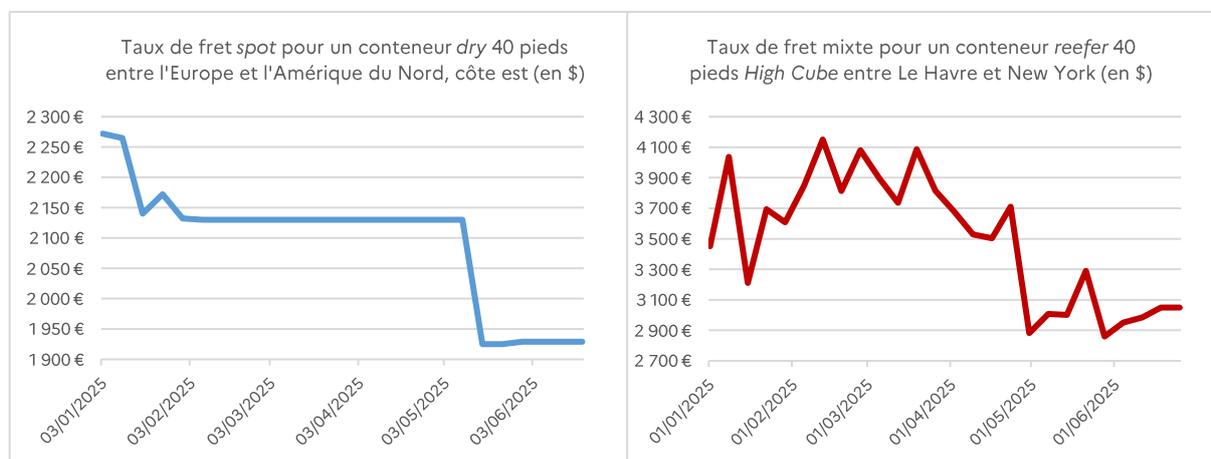
Début juin, la croissance des importations américaines conteneurisées était de 3,7 % pour le premier semestre, indique la *National Retail Federation*, plus grande association de commerce de détail au monde malgré une croissance semestrielle estimée à 5,7% en début d'année. Pour le second semestre de 2025, l'association se montre pessimiste avec un recul des importations américaines.

Sur les quatre premiers mois de l'année, on observe un contraste des flux d'importations conteneurisées en volume selon la provenance, indique *Container Trades Statistics* (CTS). Si les trafics transpacifiques augmentent encore de 3,7 % entre janvier et avril 2025, ceux transatlantiques n'affichent une croissance que de 1,7 %. Les flux d'Europe du Nord vers les États-Unis baissent même de 6 % sur la même période.

Les importateurs américains de produits asiatiques font encore des achats de précaution face à la menace tarifaire, ce qui semble moins vrai pour les produits européens, selon un article du *Financial Times* du 27 avril dernier. Pour rappel, les menaces de grèves dans les ports américains fin 2024 avaient rendu ces achats très précoces.

Pour les produits agricoles et agro-alimentaires français, les achats de précaution des importateurs sont limités : les vins et spiritueux haut de gamme peuvent a priori supporter des surtaxes modérées et les produits frais en conteneur réfrigéré (*reefer*) ne sont pas stockables sur plusieurs mois. Une explication peut se trouver dans le ralentissement de la demande américaine et ses effets sur des produits européens à forte valeur ajoutée.

Concernant le prix du transport conteneurisé, le taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) a été très élevé durant la forte consommation américaine de 2021 et 2022 (jusqu'à 8 000 \$) mais s'est effondré dans la deuxième partie de 2023 à 1 200 \$. Il navigue depuis début 2024 autour des 2 000 \$. Le taux mixte (prix composite de taux *spot* et de tarifs négociés) d'Uapply pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) s'est quant à lui contracté d'un tiers au printemps 2025.



Source : Freightos

Source : Uapply

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

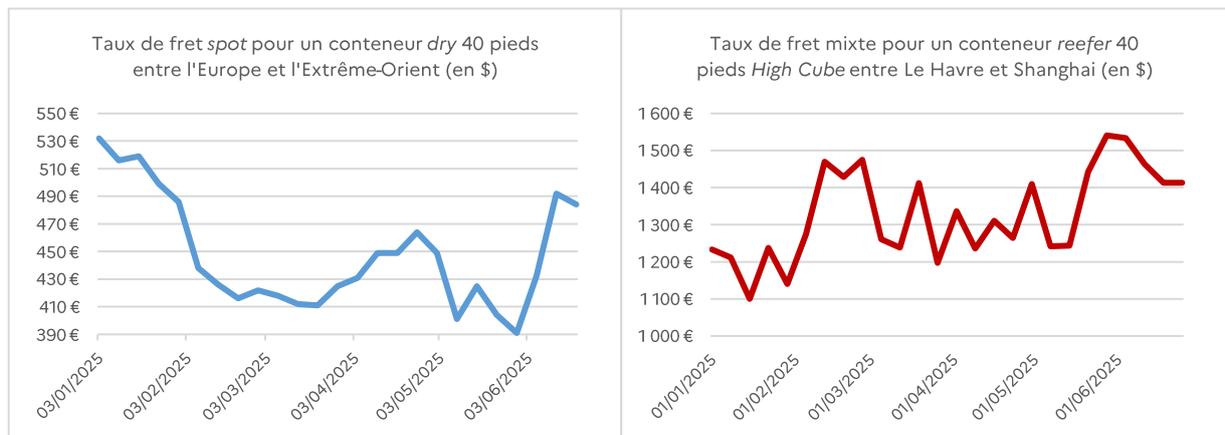
L'une des conséquences de la guerre commerciale engagée par Donald Trump est de contracter la croissance des pays exportateurs, notamment en Asie orientale, affirme le FMI. Ainsi, la Chine a vu la projection de son produit intérieur brut (PIB) pour 2025 passer de 4,5 % à 4 % et le Japon de 1,1 % à 0,6 %. L'effet boomerang pour l'Europe est la baisse des exportations de ses produits vers l'Asie, dont ceux agro-alimentaires.

Sur les quatre premiers mois de l'année, les flux entre l'Europe du Nord et l'Asie sont en baisse : vers la Chine (- 6 %), l'Asie du Sud-Est (- 5 %) et le trio Japon-Corée du Sud-Taïwan (- 6,6 %), selon CTS. Les vins et spiritueux, les produits carnés et les laitages français qui sont exportés vers cette zone sont notamment concernés par cette tendance de marché.

Des possibles accords douaniers entre les pays exportateurs asiatiques et les États-Unis pourraient normaliser les choses et permettre le retour d'une bonne demande de produits européens et notamment de produits agricoles et agro-alimentaires français.

Concernant le prix du transport conteneurisé, on observe une baisse du taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) au printemps entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient avant une petite reprise. Pour rappel, il s'agit d'un trafic de « retour » avec des taux très bon marché mais il suit à son échelle le marché « aller » avec une demande européenne en produits asiatiques plutôt bonne début 2025. Le taux bas peut avoir une conséquence importante évoquée par les chargeurs sur les exportations : les compagnies préfèrent rapatrier rapidement les conteneurs vides plutôt que de les mettre à disposition pour l'exportation.

Le taux mixte (prix composite de taux *spot* et de tarifs négociés) d'Uapply pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) entre la France et la Chine évolue quant à lui dans la même fourchette autour des 1 200 à 1 600 \$, à un niveau plus bas qu'à la même époque en 2024.



Source : Freightos

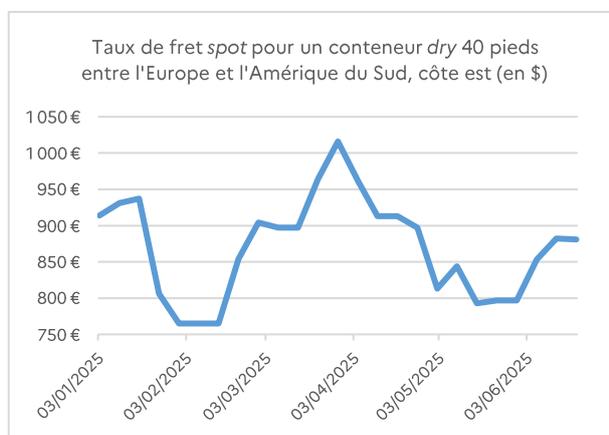
Source : Uapply

- **Autres routes maritimes**

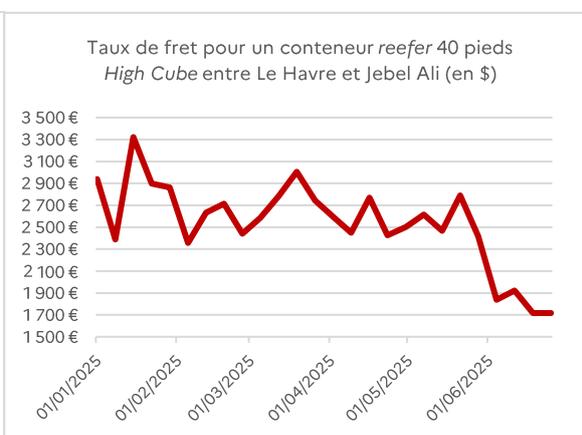
Outre les questions politiques de la zone, le Moyen-Orient, exportateur d'hydrocarbures, pâtit d'une baisse des prix du baril de pétrole et donc de ses recettes, en raison du contexte économique et géopolitique mondial tendu. Néanmoins, le phénomène n'est pas encore observable sur les quatre premiers mois de l'année 2025 : les exportations européennes vers le Moyen-Orient et l'Asie du Sud montrent en effet une hausse de 3,6 % entre janvier et avril 2025. À noter qu'à la même période de l'année en 2024, les exportations étaient basses en raison des effets du long contournement de l'Afrique ; la régulation de l'offre s'est faite depuis.

Les exportations européennes par conteneur de janvier à avril 2025 régressent fortement vers l'Australie (- 8,7 %), mais sont correctes vers l'Afrique subsaharienne (+ 2,1 %) et même en forte progression vers l'Amérique latine (+ 9,5 %), selon CTS.

Le taux mixte d'Upply pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) entre la France et le golfe Persique, après être resté dans sa fourchette habituelle, a marqué une chute en juin notamment liée à la baisse de revenus pétroliers. Le taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) est relativement stable depuis son effondrement de la fin 2023.



Source : Freightos



Source : Upply

Liste des données et sources

- Économie globale : Fonds monétaire international (rapport biannuel et octobre)
- Économie des échanges : Organisation mondiale du commerce (rapport biannuel 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

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.*