

COMMISSION AGRICOLE ET AGROALIMENTAIRE INTERNATIONALE



Veille trimestrielle sur le fret maritime conteneurisé



Bulletin n°4
T3 · 2025

Juillet/Août/Septembre

LES ACTEURS DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ DÉSORMAIS FIXÉS SUR LES DROITS DE DOUANE AMÉRICAINS, MAIS DE NOMBREUSES QUESTIONS RESTENT EN SUSPENS

LES INCERTITUDES DANS LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ S'AMOINDRISSENT CE TRIMESTRE AVEC LA MISE EN PLACE DES DROITS DE DOUANE AMÉRICAINS, L'ÉCONOMIE GLOBALE RESTE TOUJOURS EN PHASE DE RÉORGANISATION.

Grandes tendances du trimestre

- L'Union européenne (UE) dispose désormais d'un taux de droit de douane stabilisé à 15 % avec les États-Unis, en vigueur depuis le 7 août. L'évolution des exportations européennes dans les prochains mois est cependant encore difficile à déterminer.
- Les pays d'Asie seraient parmi les plus touchés par les surtaxes américaines en raison de la prépondérance des exportations dans leur modèle économique. Une croissance ralentie freinerait leurs importations en provenance d'Europe.
- L'industrie du conteneur s'adapte avec souplesse aux contraintes douanières américaines, avec une demande à la hausse puis à la baisse. Elle constate tout de même que les fondements de la globalisation économique et des échanges n'ont pas été modifiés en profondeur.

Contexte économique et géopolitique

• Accord commercial UE-États-Unis

L'UE et les États-Unis ont publié le 21 août dernier une [déclaration conjointe](#) dans la suite de l'accord politique annoncé le 27 juillet 2025. Dans le détail, un droit de douane global maximal de 15 % s'applique à la majorité des exportations de produits européens vers les États-Unis depuis le 7 août 2025¹, y compris les vins et spiritueux. Il comprend le droit de base ainsi que le droit additionnel ainsi révisé pour atteindre 15 % au total (le droit additionnel est nul si le taux de base est déjà de 15 %). En conséquence, la Commission européenne a suspendu l'entrée en vigueur de ses contre-mesures aux droits de douane sur l'acier, l'aluminium, l'automobile et leurs produits dérivés pour six mois, par un [règlement d'exécution](#) du 5 août 2025.

¹ En revanche, l'accord ne prévoit rien concernant les droits de douane sur l'acier et l'aluminium, aujourd'hui taxés à hauteur de 50 %.

Parmi les pays concurrents de l'UE sur les produits agro-alimentaires exportés vers les États-Unis, nous pouvons observer que le Royaume-Uni, le Chili et l'Australie disposent d'un droit de douane inférieur, fixé à 10 %, tandis que d'autres pays disposent d'un droit supérieur comme l'Afrique du Sud (30 %) ou le Brésil (50 %). La Nouvelle-Zélande a quant à elle le même taux que l'UE, 15 %.

- **Commerce international**

Les exportations françaises, importantes vers l'Extrême-Orient, dépendent de la situation économique des pays de la zone, qui reposent eux-mêmes sur leurs exportations de produits vers les États-Unis, soumis désormais à de nouveaux droits de douane de 15 % à 20 % selon les cas. Le pays le plus affecté serait la Chine, qui dispose d'un accord provisoire avec une surtaxe de 30 % jusqu'en novembre, bien que la situation entre Washington et Pékin reste très instable. Pour l'heure, on constate déjà un recul des importations de produits européens en Asie.

D'un point de vue macro-économique, les différents accords bilatéraux ont à la fois éloigné le spectre de guerres commerciales et celui de ralentissement des échanges. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) a publié en octobre une prévision des volumes du commerce mondial de marchandises qui, bien qu'inférieure à l'année dernière, devrait progresser de 2,4 % en 2025, contre 2,8 % en 2024. Le Fonds monétaire international (FMI) a de son côté ajusté en octobre les différents taux de croissance attendus des produits intérieurs bruts (PIB) des économies mondiales en 2025 : 2 % pour les États-Unis en 2025 contre 2,8 % en 2024, 4,8 % pour la Chine en 2025 contre 5 % en 2024. À noter tout de même, que la parité du dollar est passée d'un euro en février à 1,17 euro en octobre, dégradant la compétitivité des produits européens dans le monde.

État de la conteneurisation internationale

Le trafic mondial conteneurisé montre des signes positifs avec une forte demande en Europe, en Amérique latine, en Afrique subsaharienne, au Moyen-Orient et dans le sous-continent indien, avec une progression de 4 % entre janvier et août 2025, selon Container Trade Statistics (CTS). Le cabinet Clarkson Research projette quant à lui un taux de croissance de 3 % en 2025.

L'Amérique du Nord est un marché plus problématique pour les compagnies maritimes qui doivent composer avec la taxe américaine USTR 301 entrée en vigueur le 14 octobre. Chaque navire construit ou exploité par une entreprise chinoise accostant aux États-Unis devra désormais s'acquitter d'une redevance minimale de 120 dollars (104 euros) par conteneur, quel que soit son opérateur. Par exemple, un navire transportant 15 000 conteneurs pourrait donc se voir imposer à hauteur de 1,8 million de dollars (1,55 million d'euros). En conséquence, les groupes maritimes remplacent actuellement leurs navires chinois sur leurs lignes vers les États-Unis par des unités japonaises ou sud-coréennes.

La Chine a annoncé le 14 octobre en représailles l'imposition de droits « spéciaux » aux bateaux arrivant en Chine et appartenant à des entreprises américaines, affrétés par des entreprises américaines ou construits aux États-Unis. Ces navires devront s'acquitter d'un montant de 400 yuans (48 euros) par tonne nette.

État de la congestion portuaire

Les ports d'Anvers et de Rotterdam connaissent des grèves régulières qui dégradent leur efficacité. En France, il n'y a pas de dégradation notable, hormis la journée de grève du 18 septembre.

Actualité des ports français

Les grands ports de conteneurs en Europe du Nord sont plutôt dynamiques au premier semestre 2025 avec des croissances significatives (2,7 % à Rotterdam, 3,7 % à Anvers, 9,3 % à Hambourg). En France, Haropa Port a affiché une croissance de 4 % entre janvier et juin 2025, à l'inverse du Grand Port maritime de Marseille qui affiche un taux de 1 %. Sur la même période, Haropa Port annonce une augmentation des exportations de conteneurs pleins vers l'Amérique du Nord/centrale, contrairement aux flux vers l'océan Indien/Pacifique :

- Amérique du Nord (+ 16,3 %) ;
- Amérique centrale-Caraïbes (+ 5,3 %) ;
- Amérique du Sud (- 40 %) ;
- Moyen-Orient (- 26 %) ;
- Asie du Sud (- 39 %) ;
- Extrême-Orient (- 20,5 %) ;
- Asie du Sud-Est (- 15 %) ;
- Australie/Nouvelle-Zélande (- 26 %) ;
- Afrique subsaharienne (+ 2 %).

Analyse des principales routes maritimes

• Route maritime Europe – Amérique du Nord

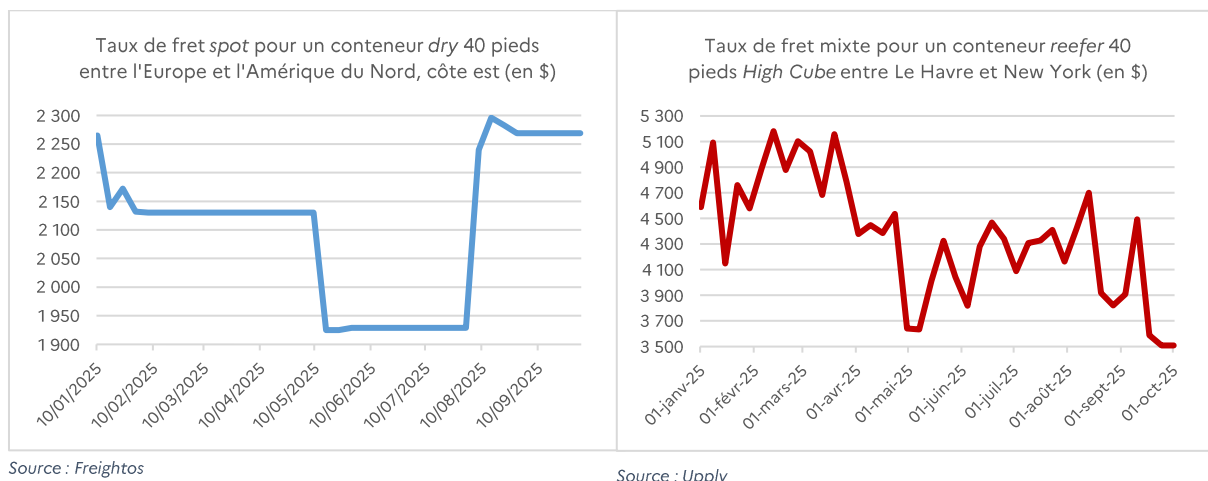
Face aux droits de douane américains, les importateurs et la grande distribution américains ont adapté leurs importations de marchandises, affectant ainsi la demande en conteneurs. Leur stratégie s'est déclinée en deux temps : d'abord par une forte hausse des importations avant la mise en œuvre des surtaxes douanières, puis par une réduction.

Dans le détail, les États-Unis ont ainsi importé 3,6 % de conteneurs en plus sur le premier semestre 2025, selon la *National Retail Federation* (plus grande association de commerce de détail au monde), qui prédit néanmoins en octobre un recul global des importations annuelles de 2,9 %.

Sur les sept premiers mois de l'année, on observe une légère hausse de 1,8 % des flux des échanges conteneurisés en volume entre l'Europe et l'Amérique du Nord, selon CTS. Entre l'Europe du Nord et les États-Unis, cette hausse est de 2,7 %. Par comparaison, les flux transpacifiques ont reculé quant à eux de 0,8 %.

Selon la Douane française, les flux sur un an en mai 2025 avaient baissé de 5 % (en valeur). En comparaison, l'Allemagne affichait une baisse de 11 % et l'Italie une hausse de 3 % sur la même période. Avant l'entrée en vigueur des droits de douane américains, les importations de vins et spiritueux français ont augmenté au premier trimestre de 60 % pour les vins pétillants et de 30 % pour les vins tranquilles.

Concernant le prix du transport conteneurisé, le taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) entre l'Europe du Nord et l'Amérique du Nord a chuté en juin/juillet 2025, dans l'attente de l'accord UE-États-Unis. Ce taux a repris son niveau d'origine à partir d'août 2025. Le taux mixte (prix composite de taux *spot* et de tarifs négociés) d'Upply pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) entre la France et les États-Unis affiche quant à lui une baisse sur l'ensemble de l'année.

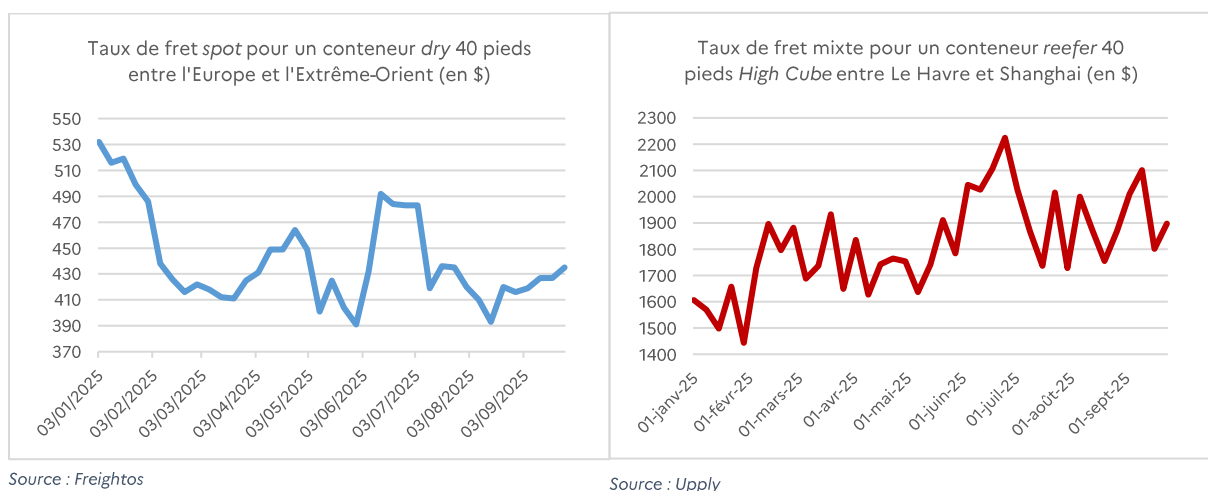


• Route maritime Europe - Extrême-Orient

Les barrières douanières mises en place par les États-Unis ont des conséquences sur les économies asiatiques qui dépendent fortement de leur commerce extérieur. Le FMI a réajusté positivement en octobre le taux de croissance des grands pays de la zone en 2025 : 4,8 % pour la Chine, 1,1 % pour le Japon. Selon Clarkson Research, les importations conteneurisées asiatiques devraient baisser de 7 % depuis l'Amérique du Nord et de 6 % depuis l'Europe en 2025.

Sur la période de janvier à juillet 2025, les flux entre l'Europe du Nord et l'Asie orientale sont en baisse de 6,7 % : vers la Chine (- 6,8 %), vers l'Asie du Nord-Est (- 6,4 %) et vers l'Asie du Sud-Est (- 6,8 %).

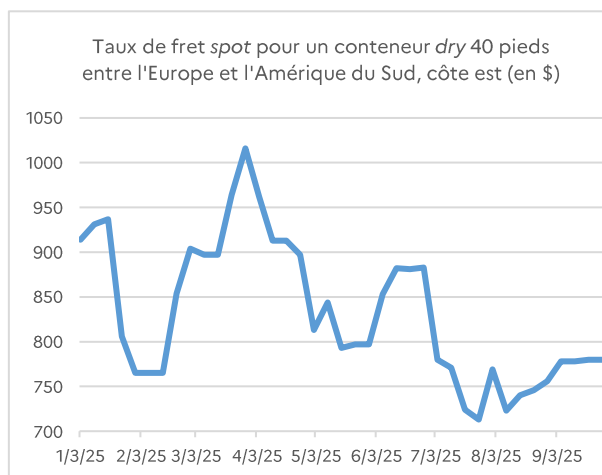
Concernant le prix du transport conteneurisé, on observe une légère baisse du taux au jour le jour (*spot*) de Freightos pour un conteneur sec (*dry*) sur les neuf premiers mois de l'année entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient (trafic retour), entraînée par la baisse du taux entre l'Asie et l'Europe (trafic aller). Le taux mixte (prix composite de taux *spot* et de tarifs négociés) d'Upplly pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) entre la France et la Chine s'est quant à lui renforcé, avec une forte hausse durant l'été.



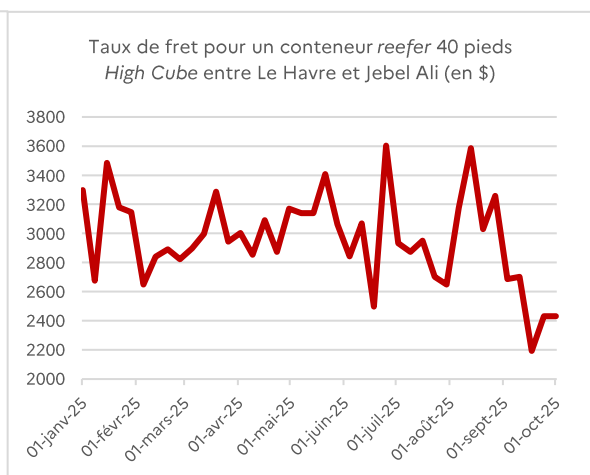
- **Autres routes maritimes**

Les exportations européennes par conteneur de janvier à juillet 2025 régressent fortement vers l'Australie (- 5,7 %), mais progressent vers le Moyen-Orient et le sous-continent indien (+ 2,4 %), l'Afrique subsaharienne (+ 2,8 %) et l'Amérique du Sud (+ 9,9 %), selon CTS. La progression des exportations est très forte d'Europe du Nord vers le sous-continent indien (+ 8,8 %).

Le taux mixte d'Upply pour un conteneur réfrigéré (*reefer*) entre la France et le golfe Persique a montré des signes de faiblesse depuis le mois d'août.



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.*