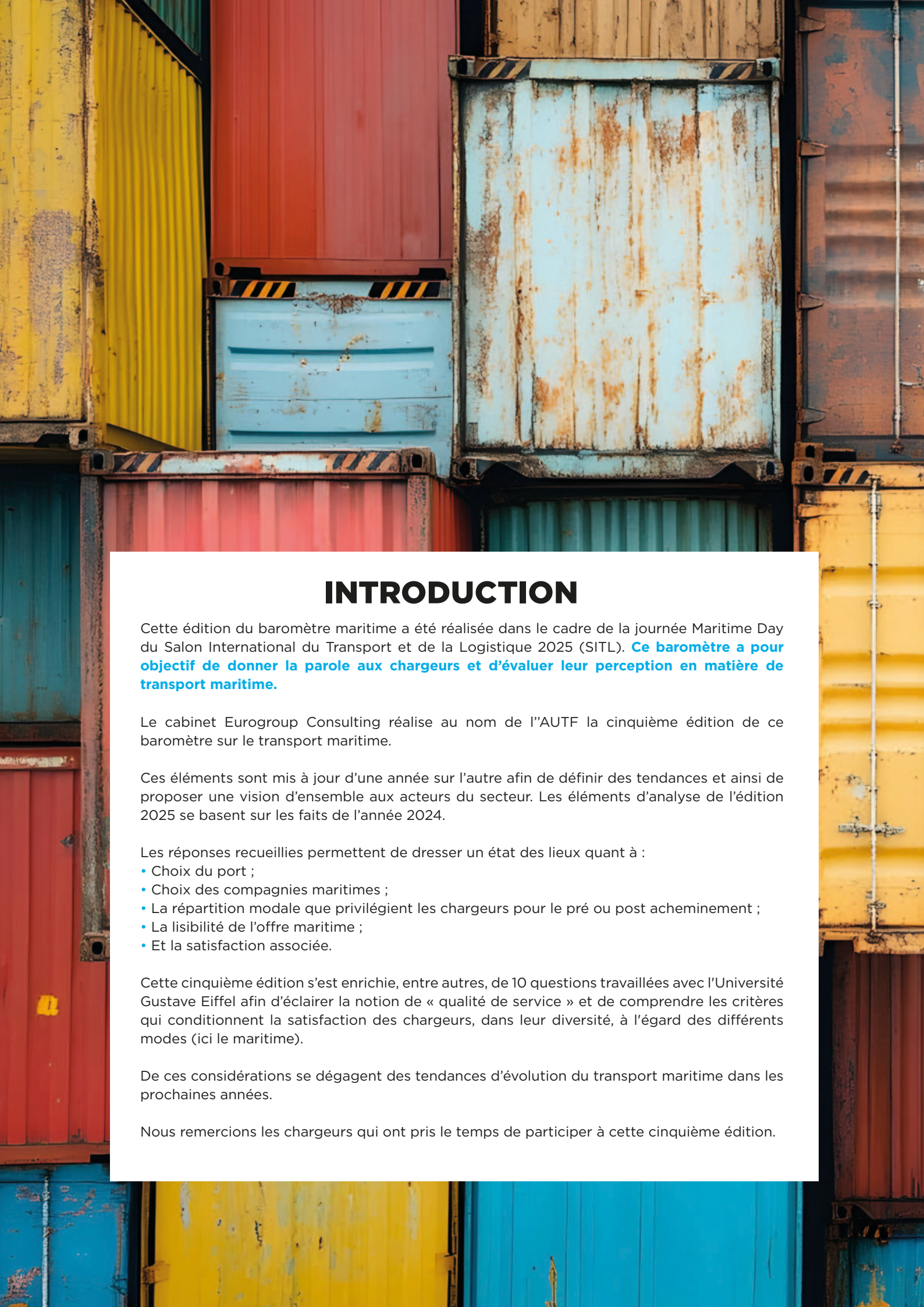


BAROMÈTRE DE PERCEPTION

DES CHARGEURS SUR
LE TRANSPORT MARITIME

2025





INTRODUCTION

Cette édition du baromètre maritime a été réalisée dans le cadre de la journée Maritime Day du Salon International du Transport et de la Logistique 2025 (SITL). **Ce baromètre a pour objectif de donner la parole aux chargeurs et d'évaluer leur perception en matière de transport maritime.**

Le cabinet Eurogroup Consulting réalise au nom de l'AUTF la cinquième édition de ce baromètre sur le transport maritime.

Ces éléments sont mis à jour d'une année sur l'autre afin de définir des tendances et ainsi de proposer une vision d'ensemble aux acteurs du secteur. Les éléments d'analyse de l'édition 2025 se basent sur les faits de l'année 2024.

Les réponses recueillies permettent de dresser un état des lieux quant à :

- Choix du port ;
- Choix des compagnies maritimes ;
- La répartition modale que privilégient les chargeurs pour le pré ou post acheminement ;
- La lisibilité de l'offre maritime ;
- Et la satisfaction associée.

Cette cinquième édition s'est enrichie, entre autres, de 10 questions travaillées avec l'Université Gustave Eiffel afin d'éclairer la notion de « qualité de service » et de comprendre les critères qui conditionnent la satisfaction des chargeurs, dans leur diversité, à l'égard des différents modes (ici le maritime).

De ces considérations se dégagent des tendances d'évolution du transport maritime dans les prochaines années.

Nous remercions les chargeurs qui ont pris le temps de participer à cette cinquième édition.



SOMMAIRE

PROPOS LIMINAIRES	4
FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	6
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	7
ACHAT DE TRANSPORT	9
PLACES PORTUAIRES	10
COMPAGNIES MARITIMES	14
TRANSPORT TERRESTRE	18
IMPACT 2024	20
PROJECTION SUR 2025 ET AU DELÀ	22
QUESTIONS UGE	24
A PROPOS D'AUTF	28
A PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	28

PROPOS LIMINAIRES

L'édition 2025 du baromètre de la perception des chargeurs évaluant le transport maritime sur **l'année 2024 a vu son panel évoluer significativement par rapport aux années précédentes**. Cette évolution du panel ayant une incidence sur la comparaison que nous pourrions faire par rapport à l'année précédente, **nous nous concentrerons donc davantage sur l'aspect factuel des évaluations plutôt que sur leur évolution d'une année sur l'autre**.

A l'automne 2023, au moment d'établir leurs prévisions budgétaires pour 2024, les compagnies maritimes prévoyaient des résultats financiers en forte baisse, dans un contexte où **le marché des taux de fret Asie-Europe était au plus bas**, après une année morose.

Toutefois, les événements survenus au Proche Orient ont largement changé la donne : **les attaques répétées contre les navires de commerce en mer Rouge** ont conduit les compagnies maritimes, en particulier les lignes de porte-conteneurs, à **dérouter massivement leurs navires par le cap de Bonne-Espérance**, générant de fortes tensions sur le marché et une certaine désorganisation portuaire.

En 2024, les compagnies maritimes ont par ailleurs intégré à leur flotte **de nouveaux navires** commandés pendant la période post-covid : l'arrivée de ces nouvelles capacités – dont on s'attendait qu'elle génère des baisses tarifaires – n'a toutefois **pas eu l'impact escompté sur le marché**. En effet, le détournement des porte-conteneurs par le cap de Bonne-Espérance a largement **neutralisé cette augmentation de capacité**, et ce, malgré la baisse des volumes Asie-Europe (due à des niveaux de stock élevés, associés à un ralentissement de la consommation). Ainsi, les taux se sont maintenus à des niveaux assez élevés en 2024.

Dans le même temps, le Transpacifique est resté un marché équilibré, actif et rémunérateur tout au long de 2024, avec **un effet d'aubaine pour les compagnies en fin d'année**. En effet, après plusieurs records battus par les ports de la côte ouest-américaine, et alors que les taux de fret semblaient devoir s'effriter au dernier trimestre, l'annonce de l'instauration de droits de douane additionnels par la future administration Trump a suscité **un sursaut de commandes anticipées**, contribuant à contenir l'érosion des taux en fin d'année.

Dans ce contexte, **les sujets environnementaux sont restés au second plan**. Alors que 2024 devait être placée sous le signe du contrôle des émissions (avec de premiers progrès mesurables liés à l'emploi croissant de carburants

plus vertueux et à l'inclusion du transport maritime à l'Emissions Trading System à compter du 1er janvier 2024), **l'allongement des routes a eu un impact significatif sur le bilan carbone moyen** d'un conteneur sur l'axe Asie-Europe : celui-ci s'est dégradé de près d'un tiers par rapport à 2023. Notons tout de même que les armateurs poursuivent leurs efforts en intégrant des navires de plus en plus vertueux à leur flotte !

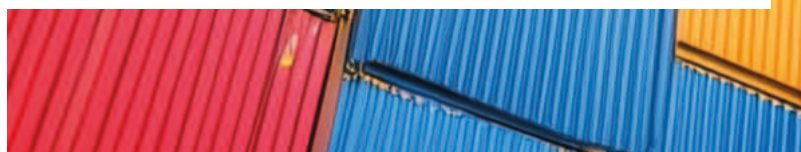
Par ailleurs, si l'année 2024 a été **fortement marquée par les événements géopolitiques** (Mer Rouge, Guerre en Ukraine, etc.), celle-ci a été relativement **« calme » en matière de mouvements sociaux** pour ce qui concerne les ports français.

Dans cette édition du baromètre maritime, certains points marquants peuvent être relevés :

- Le panel de répondants reste **majoritairement décisionnaire** dans le choix des ports, comme des compagnies maritimes ;
- La **composition du trio des Ports** les plus utilisés par les participants a évolué, et les **ports espagnols** semblent occuper une place de plus en plus significative dans ce classement ;
- La **satisfaction des chargeurs** vis-à-vis des places portuaires françaises est fortement hétérogène ;
- 60% du panel estime que la **qualité de service des compagnies maritimes** s'est dégradée ;
- La volonté des chargeurs de **décarboner leurs transports** reste d'actualité, mais **sa mise en œuvre a été retardée** par les événements en Mer Rouge.

En conséquence, il se dégage de ce constat quatre pistes de prospective :

- **Les conséquences directes des tensions géopolitiques internationales** (Mer rouge, Guerre en Ukraine, mesures protectionnistes aux Etats-Unis, etc.) sur le transport maritime ;
- **L'impact des grèves portuaires** annoncées sur l'attractivité des ports français : ce sujet stratégique pourrait être traité au niveau national ;
- **L'évolution de la stratégie des compagnies maritimes** - avec une tendance à l'intégration des services ;
- **Le recentrement des chargeurs sur les préoccupations environnementales** (sujet en suspens en 2024) et leurs attentes vis-à-vis du bon fléchage des différentes surcharges correspondantes.





FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE



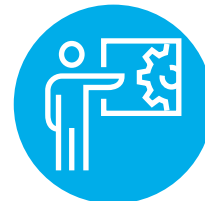
ÉCHANTILLON

Le panel interrogé est composé de chargeurs industriels et de distributeurs, en charge des activités de transport pour leur entreprise.



MODE D'ADMINISTRATION

Un questionnaire en ligne a été adressé aux professionnels du secteur par l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF).



PÉRIODE D'ADMINISTRATION

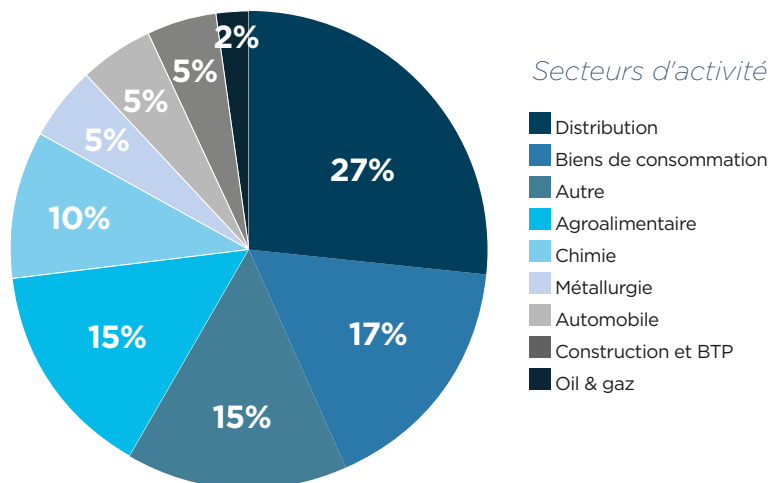
La période de consultation a couru de décembre 2024 à mi-février 2025. Le précédent baromètre publié en mars 2024 portait sur les faits de 2023.



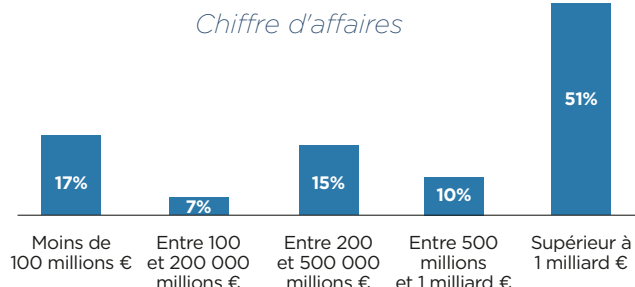
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

LE PANEL 2024 EST COMPOSÉ DE GRANDES SOCIÉTÉS D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION OPÉRANT PRINCIPALEMENT DANS LES SECTEURS DE LA DISTRIBUTION, DES BIENS DE CONSOMMATION ET DE L'AGROALIMENTAIRE

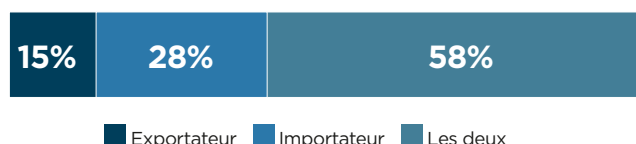
Le panel 2024 est composé de grandes sociétés d'importation et d'exportation, qui viennent principalement du secteur de **la distribution, des biens de consommation, et de l'industrie agroalimentaire**. Ils représentent à eux trois plus de la moitié du panel de répondants (60%). Contrairement à l'année dernière, l'industrie de la chimie ne figure pas dans le top 3 des secteurs les plus représentés (et ne représente que 10% du panel). La distribution est le secteur le plus représenté (27%), suivi des biens de consommation (17%) et enfin de l'industrie agroalimentaire (15%). Dans l'édition précédente, l'industrie agroalimentaire était la plus représentée, suivie de la chimie et de la distribution.



Le panel est largement composé d'entreprises de taille significative : un peu plus de **la moitié des répondants (51%) appartiennent à des entreprises réalisant plus de 1 milliard de chiffre d'affaires**, une proportion toutefois en légère baisse par rapport à l'édition précédente (56%). 39% des répondants appartiennent à des entreprises qui réalisent moins de 500 millions de chiffre d'affaires (contre 34% en 2023). 10% des répondants appartiennent à des entreprises qui réalisent entre 500 millions et 1 milliard de CA (contre 11% en 2023).

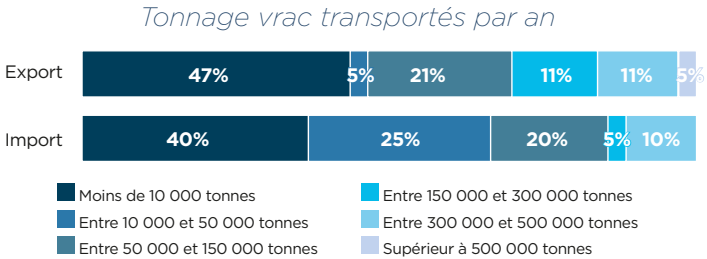


Fonction des chargeurs

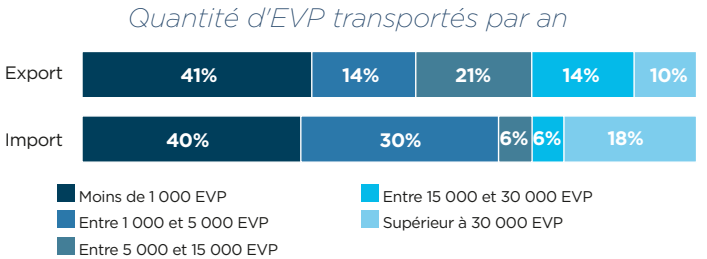


58% des participants agissent à la fois en tant qu'importateur et en tant qu'exportateur (contre 63% l'année dernière). Par ailleurs, la proportion de répondants étant seulement importateurs a augmenté par rapport à l'édition précédente passant de 18% à 28%.

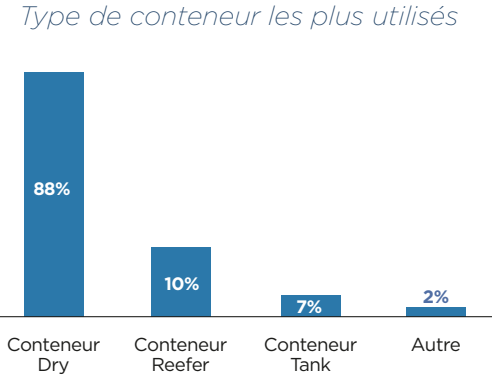
65% du panel important moins de 50 000 tonnes de marchandises (contre 57% en 2023), tandis que 10% du panel important plus de 500 000 tonnes par an contre 14% en 2023. **La part des répondants exportant moins de 50 000 tonnes de marchandises par an a augmenté** (52% contre 45% en 2023) tandis que seulement 5% du panel exportent plus de 500 000 tonnes de marchandises par an (contre 19% en 2023).



75% du panel d'importateurs important moins de 15 000 EVP par an, un niveau stable par rapport à l'édition précédente (77%). A noter : les chargeurs important des volumes inférieurs à 1 000 EVP sont moins représentés que l'an passé (39% contre 49% en 2023). En revanche, la proportion de chargeurs important plus de 30 000 EVP est de 18%, une nette hausse par rapport à 2023 (8%). **76% du panel d'exportateurs exportent moins de 15 000 EVP par an**, en légère hausse par rapport à 2023 (72%). 10% exportent plus de 30 000 EVP, une légère hausse par rapport à 2023 (8%).



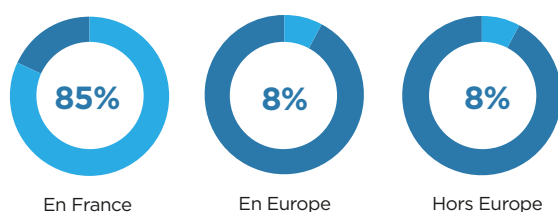
Les conteneurs les plus utilisés sont principalement les conteneurs Dry (88%), suivis des conteneurs Reefer (15%) et enfin des conteneurs Tank (7%). Le classement est le même que l'année précédente.



ACHAT DE TRANSPORT

LA MAJORITÉ DU PANEL, BASÉ EN FRANCE, EST DÉCISIONNAIRE SUR LE CHOIX DE LA COMPAGNIE MARITIME, DU PORT ET DU TRANSPORTEUR TERRESTRE

Localisation des centres de décision pour l'achat de transport



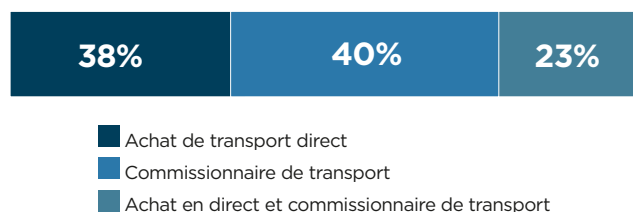
Le centre de décision pour l'achat de transport de la grande majorité du panel (85%) est situé en France, un chiffre en légère hausse par rapport à l'an passé (82%).

A noter : La part de participants ayant un centre de décision localisé en Europe (hors France) est de seulement 8% (contre 12% en 2023) – de même pour le Hors Europe (contre 6% en 2023).

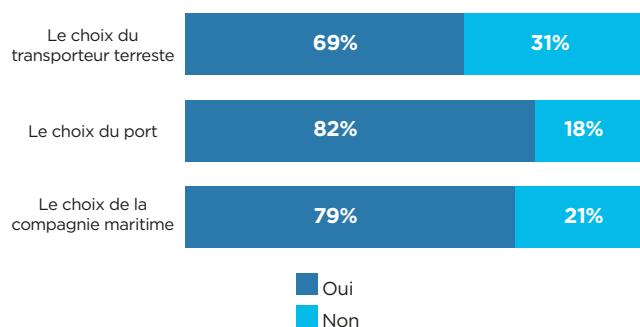
La part des répondants effectuant leur achat de transport uniquement en direct a légèrement baissé cette année à 38% contre 45% l'année dernière. Davantage de répondants ont recours à des commissionnaires de transport, avec 40% du panel contre 35% en 2023.

La part de répondants ayant recours à la fois l'achat en direct et aux commissionnaires a également augmenté passant de 20% l'an passé à 23% cette année.

Mode d'achat de transport



Décision sur l'achat de transport



Le panel est principalement décisionnaire sur le choix :

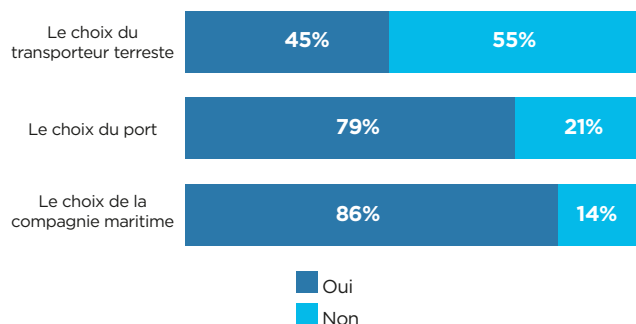
1. du port (en baisse à 82%, contre 93% en 2023)
2. de la compagnie maritime (79%, contre 78% en 2023)
3. du transporteur terrestre (69%, comme en 2023).

Lorsque les services d'un commissionnaire de transport sont utilisés, le panel a tendance à principalement discuter / influencer le choix :

(1) de la compagnie maritime (86% contre 61% l'année précédente)
 (2) du port (79%, contre 75% en 2023)
 (3) du transporteur terrestre (45% contre 39% l'année précédente).

A noter : C'est le choix du port qui arrivait en 1ère position en 2023 (suivi de la compagnie maritime)

Influence / Discussion sur l'achat de transport



PLACES PORTUAIRES

HAROPA, LE PORT D'ANVERS ET GPM DUNKERQUE SE POSITIONNENT CETTE ANNÉE EN TANT QU'AXES PRINCIPAUX POUR LES FLUX AU DÉPART OU À DESTINATION DE LA FRANCE

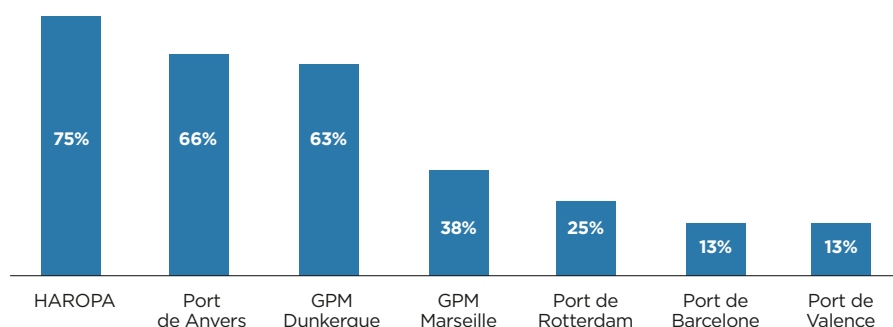
Le panel utilise 3 ports principaux pour leurs flux au départ ou à destination de la France : HAROPA, le port d'Anvers et GPM de Dunkerque. C'est un changement par rapport au panel de 2023, où le GPM de Marseille arrivait en deuxième position, et où le GPM de Dunkerque arrivait en quatrième position.

Au sein du panel, HAROPA est aussi utilisé qu'en 2023 (par 75% des chargeurs) et le port d'Anvers est davantage sollicité que l'an passé (à 66%, soit une hausse de 11 points par rapport à 2023). 63% des répondants utilisent le GPM

de Dunkerque contre 32% l'an passé, soit une hausse +31 points par rapport à 2023. En revanche, le GPM de Marseille passe de 68% en 2023 à 38% cette année. Le port de Rotterdam reste à la dernière place du top 5 à 25%, soit une baisse de 5 points par rapport à 2023.

On peut également noter la montée des ports espagnols dans ce classement des ports les plus utilisés, qui sont tous les deux à 13% (le port de Barcelone était à 11% en 2023 et le port de Valence à 7% en 2023).

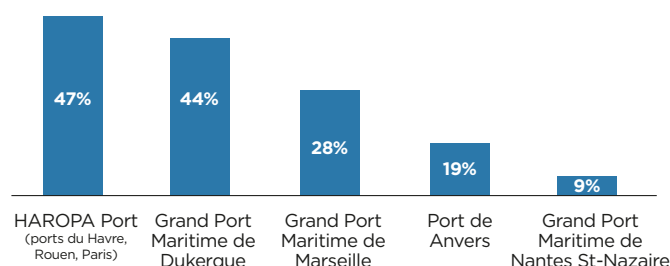
Ports les plus utilisés



HAROPA, le GPM de Dunkerque et le GPM de Marseille sont les trois ports les plus actifs commercialement auprès des chargeurs du panel de cette année. Ils apparaissent tous trois dans le top 3 de 2023 dans un ordre légèrement différent : les GPM de Marseille et de Dunkerque ont vu leur position s'inverser entre 2024 et 2023.

On observe également une remontée du GPM de Nantes Saint Nazaire dans le top 5 (avec 9% contre 5% en 2023) : les ports de plus petite taille se démarquent donc également sur le volet commercial.

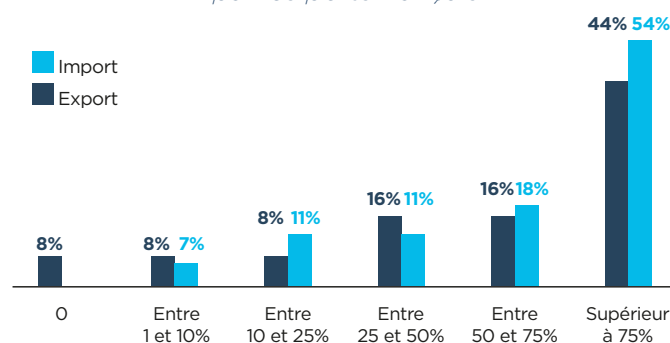
Ports les plus actifs commercialement auprès des chargeurs



A l'importation, plus de la moitié du panel fait passer plus de 75% de ses volumes de marchandises par les ports français, soit une baisse de 4 points par rapport à l'année précédente. A l'inverse 18% du panel font passer entre 50% et 75% de leurs marchandises (une hausse de 15 points par rapport à l'année dernière.) Cette année, aucun membre du panel n'a pas du tout eu recours aux ports français à l'import (alors même qu'ils étaient 5% en 2023).

A l'exportation, la part de chargeurs ayant recours aux ports français pour 75% ou plus de leurs exportations est en recul, à 44% contre 53% en 2023. Seulement 8% du panel ne fait passer aucune marchandise par les ports français à l'export, contre 15% en 2023.

Part des volumes passant par les ports français



La majorité du panel utilise plusieurs ports pour le transport de leurs marchandises à l'import.

9% du panel fait passer 100% de sa marchandise par HAROPA (contre 18% en 2023). A noter : 1/4 des répondants qui passent par HAROPA y font passer plus de 80% de leur volume.

Le recours au GPM de Dunkerque est en hausse : 44% des répondants disent n'y faire circuler aucune marchandise à l'import contre 75% du panel en 2023. 3% des répondants l'utilisent de manière exclusive.

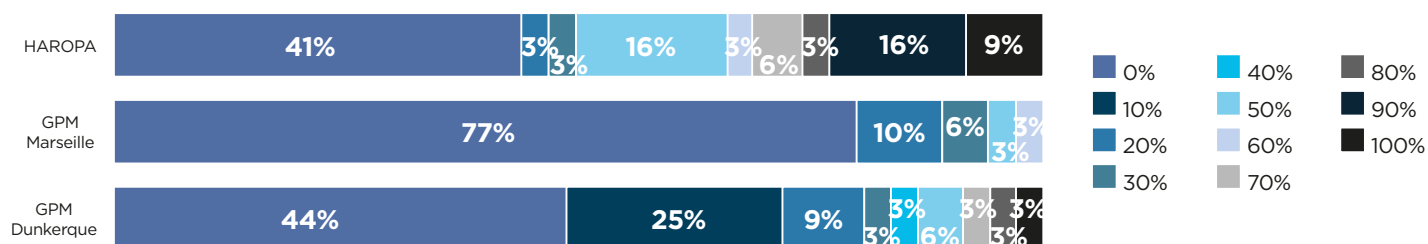
Le niveau d'utilisation du GPM de Marseille est en recul dans le panel 2024 : 77% du panel déclare n'y faire circuler aucune marchandise à l'import, c'était seulement 45% en 2023.

De même que pour l'importation, la majorité du panel utilise plusieurs ports pour le transport de leurs marchandises à l'export.

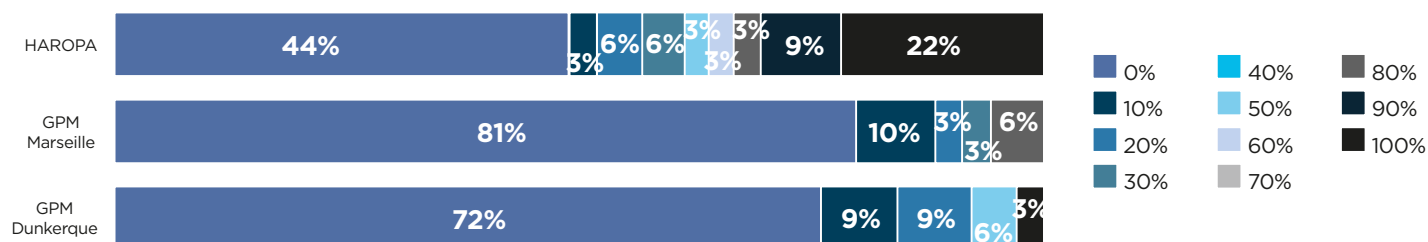
HAROPA arrive encore en tête des ports utilisés exclusivement par les répondants : 22% du panel l'utilise pour 100% de leurs exportations. Seuls 44% des répondants ne l'utilisent pas du tout.

A titre de comparaison : 81% des répondants de cette année n'ont pas du tout recours au GPM de Marseille, et aucun répondant utilise exclusivement le GPM de Marseille pour ses exportations. 72% des répondants ne cette année n'ont pas du tout recours au GPM de Dunkerque, et 3% des répondants utilisent exclusivement le GPM de Dunkerque pour leurs exportations.

Part des volumes passant par les ports français à l'import



Part des volumes passant par les ports français à l'export



LE NIVEAU DE SATISFACTION VIS-À-VIS DES PLACES PORTUAIRES FRANÇAISES CONNAÎT DE FORTES DISPARITÉS

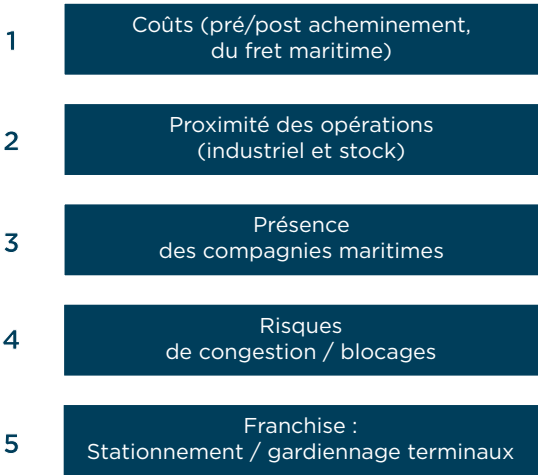
Les deux premiers critères de choix d'un port au sein du panel sont les coûts (pré/post acheminement, du fret maritime) et la proximité des opérations (industriel et stock). Les coûts restent ainsi le premier critère pour le choix d'un port tandis que la proximité des opérations fait un bond de deux places par rapport à l'année dernière. Cela semble indiquer que les chargeurs favorisent des ports offrant une accessibilité optimale, en proximité de leurs sites d'exploitation, pour limiter leurs coûts et leurs contraintes logistiques.

La présence des compagnies maritimes, qui occupait la deuxième place l'année dernière recule d'un rang cette année mais reste tout de même bien placé dans ce classement.

Les risques de congestion / blocages occupent la quatrième place, (ils arrivaient en cinquième position en 2023). L'impact coûts des congestions / blocages pour les chargeurs contribue sans doute à expliquer ce classement.

La franchise : stationnement / gardiennage terminaux passe du 3e au 5e rang par rapport à l'année dernière. A noter, les grèves de 2023 avaient entraîné des facturations de dépassement de franchise aux chargeurs expliquant sans doute pour partie ce classement l'an passé.

Top 5 des critères pour le choix d'un port



En 2024, 65% du panel se dit satisfait ou très satisfait des places portuaires françaises, soit 5 points de plus qu'en 2023.

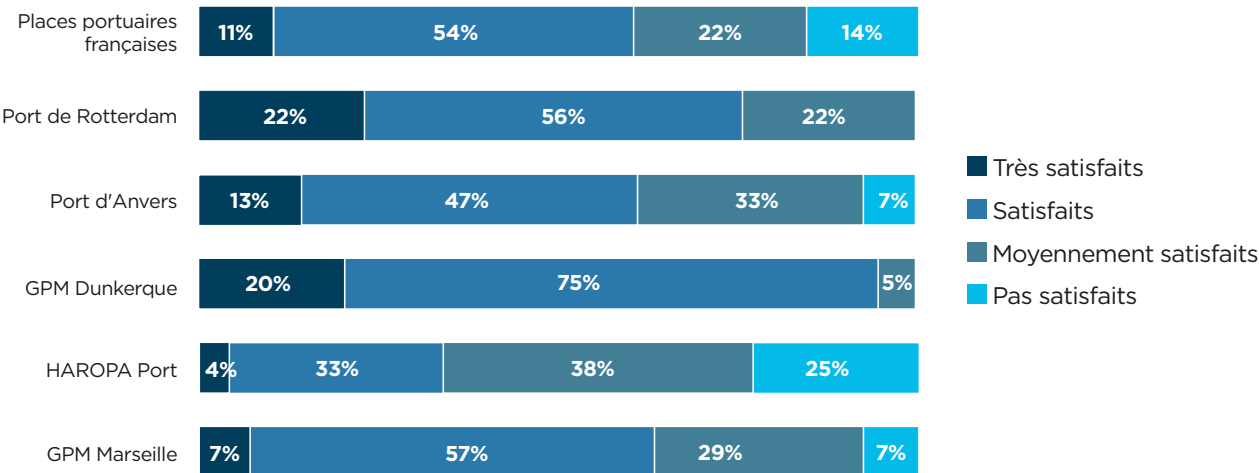
A noter : l'année 2024 n'a pas été particulièrement marquée par des mouvements de grèves de grande ampleur.

C'est le port de Dunkerque qui obtient le meilleur score de satisfaction, avec 95% des répondants concernés qui se déclarent soit satisfaits soit très satisfaits.

C'était déjà le cas l'année précédente : il reste ainsi le port de référence en matière de satisfaction (on notera toutefois une baisse de 18% des très satisfaits au profit des satisfaits par rapport à 2023).

Le port d'HAROPA reste à 37% de satisfaction, un niveau inchangé (malgré une année 2024 moins marquée par les grèves) : 63% des répondants se déclarent ainsi moyennement satisfaits (38%) ou pas satisfaits (25%).

Niveau de satisfaction des places portuaires

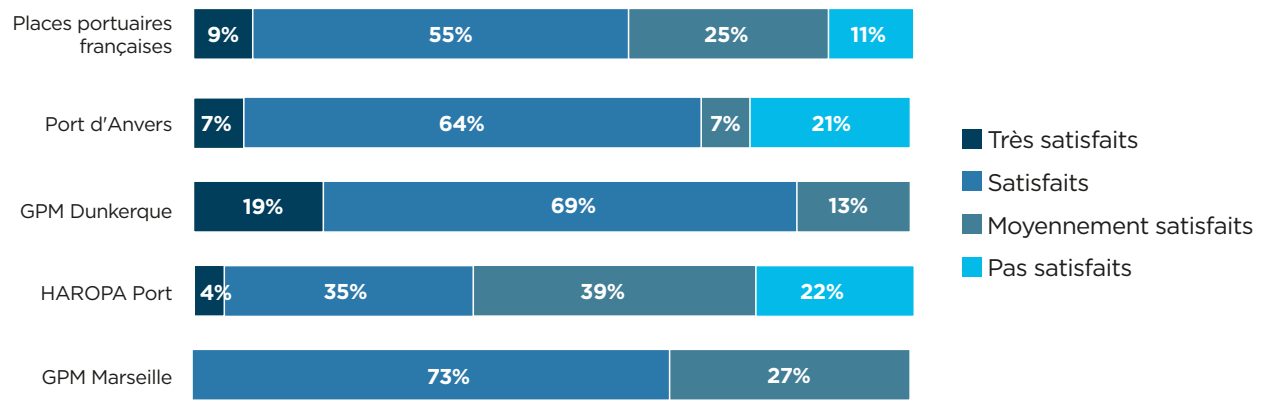


64% du panel déclare être satisfait voire très satisfait de l'évolution de la qualité de service des places portuaires françaises (contre 70% l'année passée).

Pour HAROPA, 39% des répondants se disent satisfaits ou très satisfaits de l'évolution de la qualité de service contre 22% qui se disent très insatisfaits (et 39% moyennement satisfaits).
Le GPM de Dunkerque reste le port qui recueille le plus

d'avis positifs, avec 88% du panel satisfaits ou très satisfaits quant à l'évolution de la qualité de service (contre 0% de pas satisfait).
Le GPM de Marseille recueille cette année 73% d'avis satisfaits (contre 66% de satisfaits et de très satisfaits en 2023). A noter : aucun chargeur ne se déclare pas satisfait quant à l'évolution de la qualité de service du GPM de Marseille.

Evolution de la qualité des services des places portuaires



Les principaux axes de progrès des ports français sont similaires à ceux de l'édition précédente : en effet, la **fluidité du passage de la marchandise** reste le premier axe de progrès (que ce soit en pré ou post acheminement), suivi **d'offres d'escales**, puis de la **transparence des coûts** (tout comme en 2023). **Le traitement des marchandises et la transparence sur le déroulement des opérations** apparaissent respectivement en quatrième et cinquième position (leurs positions étaient inversées l'année dernière).

Axes de progrès prioritaires pour les ports français

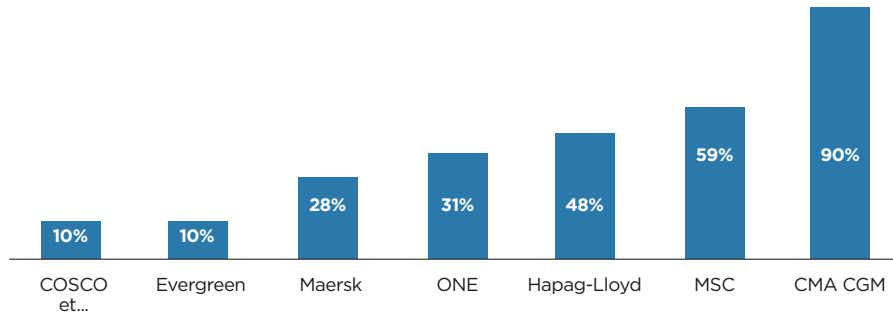
- 1 Fluidité du passage de la marchandise
- 2 Offres d'escales
- 3 Transparence des coûts
- 4 Traitement des marchandises
- 5 Transparence sur le déroulement des opérations



COMPAGNIES MARITIMES

60% DU PANEL ESTIME QUE LA QUALITÉ DE SERVICE GLOBALE
DES COMPAGNIES MARITIMES S'EST DÉGRADÉE EN 2024

Compagnies maritimes les plus utilisées



Les compagnies maritimes auquel le panel a eu le plus recours en 2024 sont :

- **La CMA-CGM** qui reste la compagnie maritime la plus sollicitée par les répondants (90% des répondants ont fait appel à ses services, comme l'année passée)
- **MSC** qui apparaît au deuxième rang (59% contre 39% en 2023, une hausse de 20 points), et qui prend la place de Maersk (qui passe en cinquième position, avec 28% contre 51% en 2023).
- **Hapag-Lloyd** qui fait figure de troisième (48% contre 37% en 2023, une hausse de 11 points)

Apparaissent ensuite **ONE** (qui prend la quatrième position, à la place d'Hapag-Lloyd l'année dernière), **Maersk** et **Evergreen** (qui passe de la cinquième à la sixième position avec 10%).

*Top 5 des critères pour le choix
d'une compagnie maritime*

1	Disponibilité de l'espace de chargement
2	Transit Time
3	Disponibilité des équipement (conteneurs) Prix du service
4	Respect du contrat ou cotation
5	Stabilité des prix pendant la durée du contrat

Les 5 critères déterminant le choix de la compagnie maritime ont significativement évolué en 2024.

Ainsi, les 2 critères prioritaires pour le choix de la compagnie maritime sont la disponibilité de l'espace de chargement (critère qui n'était pas présent l'année dernière dans le top 5) **et le transit time** (idem).

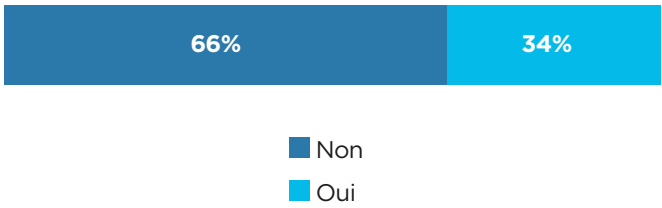
La disponibilité des équipement (conteneurs) - qui apparaissait en deuxième position en 2023 - et **le prix du service** (absent du top 5 en 2023) arrivent tous deux en troisième position.

On notera l'absence du critère politique environnementale, pourtant classé en 3ème position l'année dernière. Cela pourrait s'expliquer par les événements en Mer rouge, qui ont bouleversé les chaînes logistiques - impactant le respect des contrats long termes, générant des manques d'espace de chargement, etc

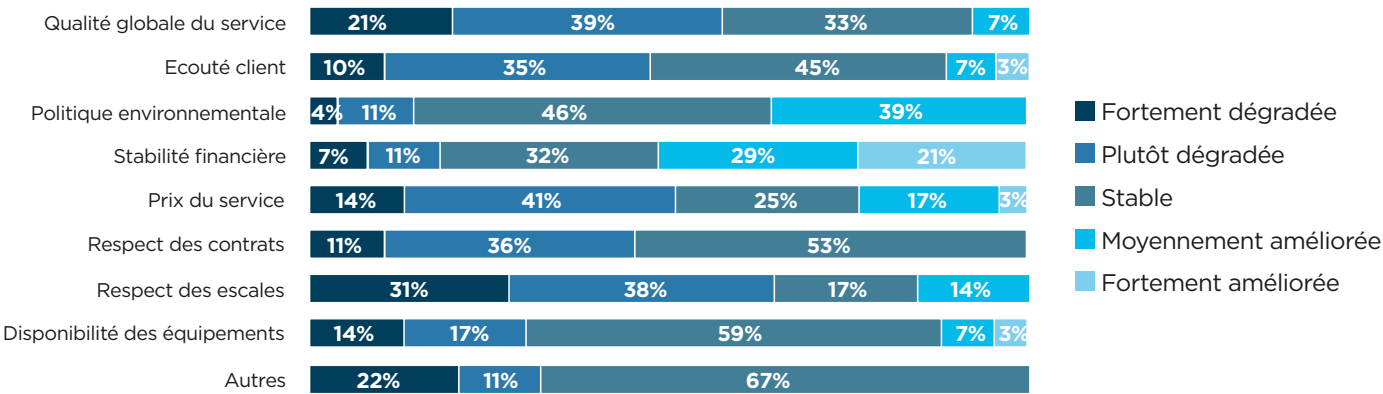
Contractualisation de type SLA avec les compagnies maritimes

Seulement 34% du panel de cette année déclare contracter avec les compagnies maritimes par le biais de Service Level Agreement (SLA).

Malgré une hausse de 7 points par rapport à l'an passé, ce type de contractualisation ne revient pas aux niveaux enregistrés avant la crise sanitaire mondiale.



Évaluation de performance des compagnies maritimes



Dans l'ensemble, la performance des compagnies maritimes n'est pas jugée satisfaisante par le panel de 2024 et semble s'être dégradée par rapport aux résultats précédents. Ainsi 60% du panel juge que la qualité globale du service s'est dégradée (contre 36% l'année dernière).

Les principaux points d'insatisfaction concernant : (1) Le respect des escales : 69% du panel estime que ce critère s'est dégradé contre 58% en 2023 (2) Le prix du service : 55% de répondants estiment que ce critère s'est dégradé (3) Le respect des contrats : 47% des répondants estiment que ce critère s'est dégradé

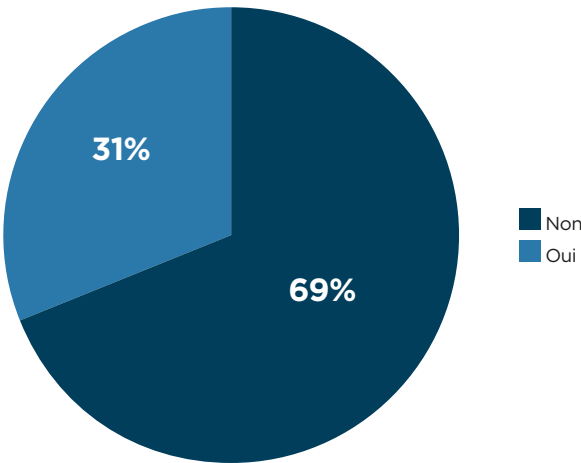
Ces points sont toutefois à mettre au regard des évènements en Mer Rouge et de leurs répercussions. On peut tout de même noter que (1) : la politique environnementale obtient des résultats encourageants (39% des répondants l'estiment en amélioration, 46% l'estiment stable) - dans un contexte de renforcement réglementation (2) : la disponibilité des équipements est restée stable pour 59% des répondants malgré les évènements (31% des répondants ont toutefois jugé qu'elle s'était dégradée)



LA PART DES CHARGEURS PRÊTS À FAIRE L'IMPASSE SUR CERTAINS CRITÈRES ÉCONOMIQUES
OU OPÉRATIONNELS AU PROFIT DE CEUX FAVORISANT LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE A REÇUÉ :
LE TRANSIT TIME APPARAÎT TOUTEFOIS COMME UNE VARIABLE D'AJUSTEMENT POSSIBLE

La part des chargeurs du panel, prêts à faire l'impasse sur certains critères au profit de ceux favorisant la transition environnementale a reculé, passant de 44% en 2023 à 31% cette année. Cette évolution s'accompagne de la disparition du critère environnemental du top 5 des critères entrant dans le choix d'une compagnie maritime.

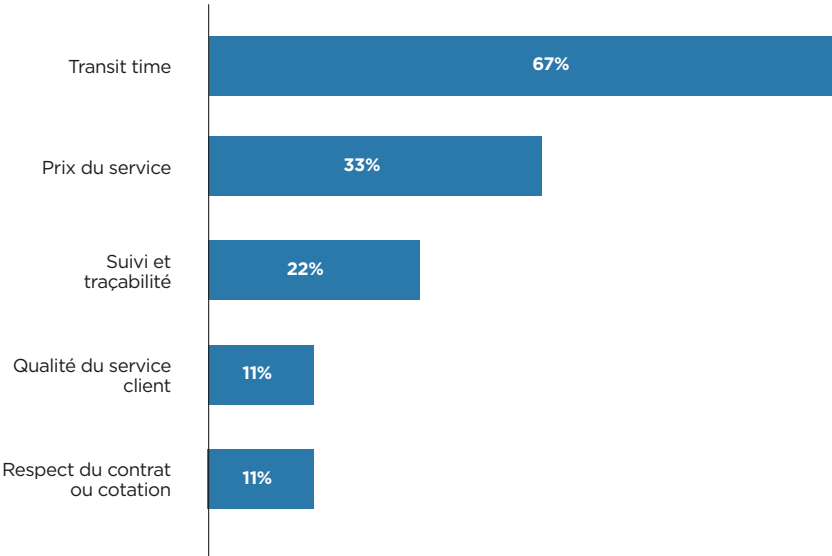
Seriez-vous capable de faire l'impasse sur certains critères au profit de ceux favorables à la transition environnementale ?



Selon le panel, les trois principaux critères sur lesquels les chargeurs sont prêts à faire l'impasse en faveur de ceux pour la transition environnementale sont le transit time (67%), le prix du service (33%) et le suivi et la traçabilité (22%). Le classement a changé par rapport à 2023, puisque c'était le prix du service puis le transit time et enfin la conformité et précision de la documentation qui occupaient le top 3.

A noter : les évènements en Mer rouge ont sans doute poussé les chargeurs à envisager plus facilement une impasse sur le transit time cette année.

Critères sur lesquels les chargeurs sont prêts à faire l'impasse en faveur de ceux pour la transition environnementale





TRANSPORT TERRESTRE

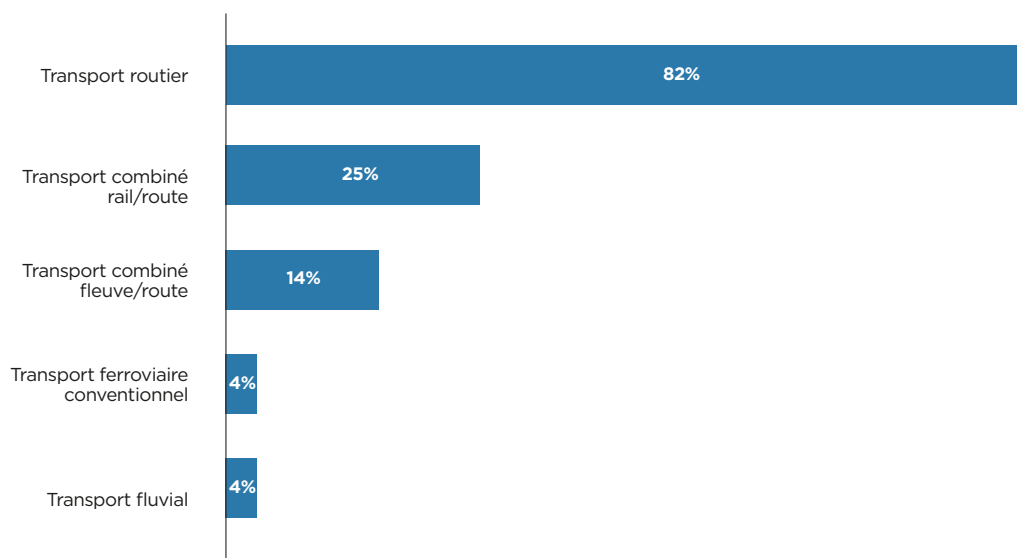
LE TRANSPORT ROUTIER EST LE MODE PRIVILÉGIÉ EN PRÉ ET POST ACHEMINEMENT

La grande majorité du panel (82%) utilise le transport routier pour le pré acheminement sur le territoire français, dans la continuité des résultats du baromètre précédent, bien que son utilisation soit à la baisse par rapport au baromètre 2023 (-6 points).

Les chargeurs se sont aussi tournés vers d'autres modes de transports : le combiné rail/route (25%) et le combiné fleuve/route (14%) – tout deux en forte baisse par rapport à l'an passé (respectivement 45% et 33% en 2023).

Le transport fluvial et le ferroviaire conventionnel restent toujours peu utilisés en pré acheminement (4% pour les deux).

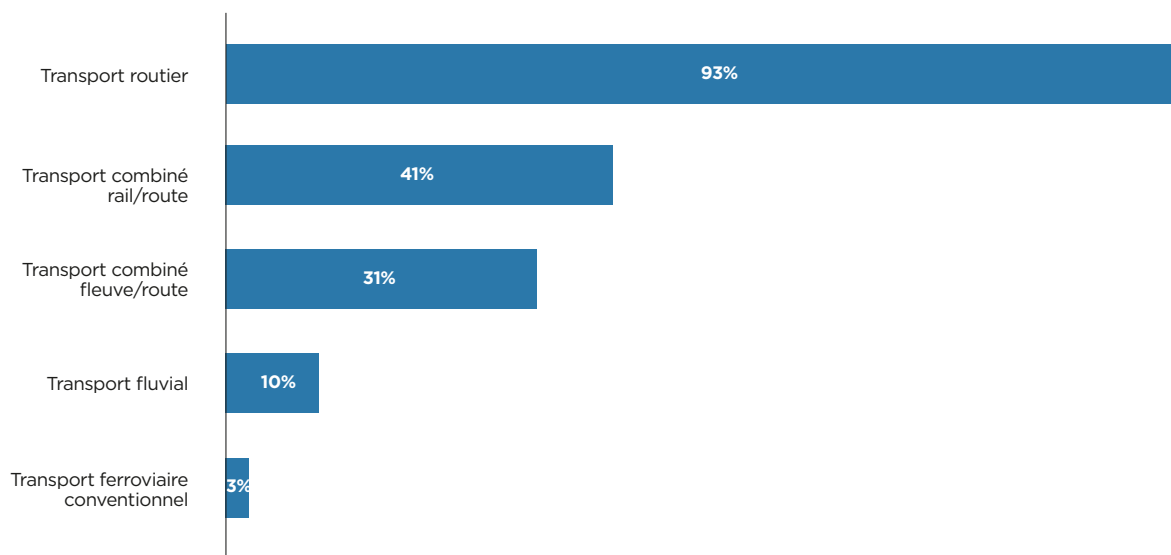
Modes de transport terrestre utilisés



Le transport routier reste le mode de post acheminement le plus important (93%) avec une hausse de 5 points en 2024.

La répartition des différents modes de transports terrestre utilisés en post acheminement est identique à celle observée pour le pré acheminement : le combiné rail/route arrive en deuxième position (41% soit une hausse de 12 points par rapport à 2023) et le combiné fleuve/route arrive en troisième position (31%).

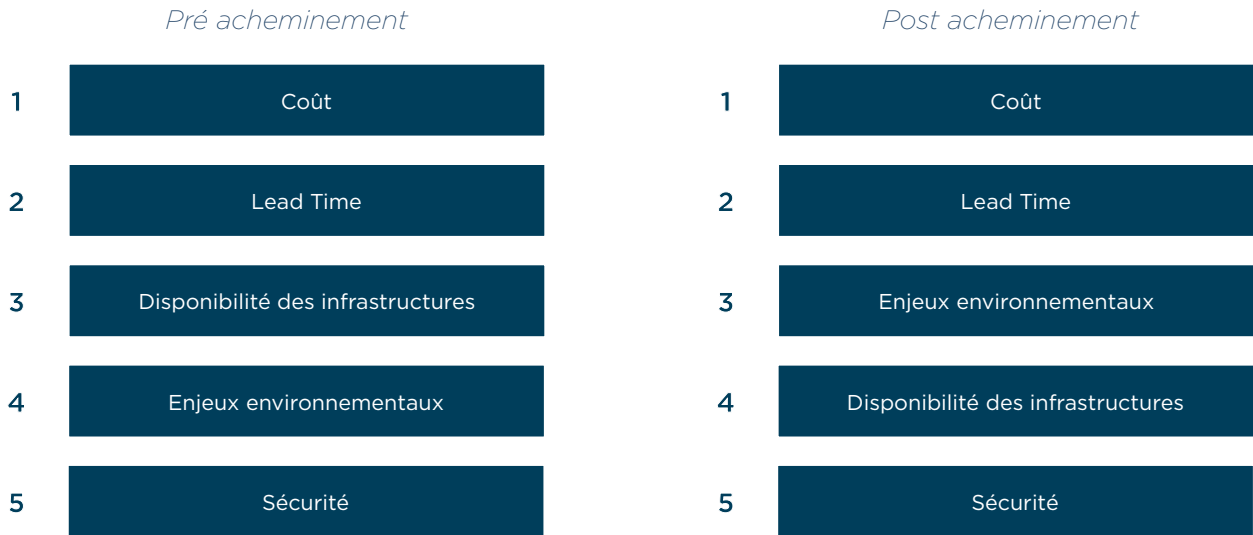
Post acheminement



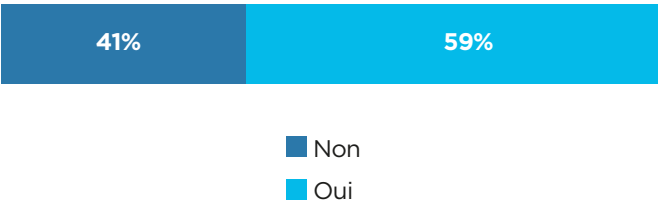
Pour le pré acheminement, les critères de choix du top 5 sont les identiques à l'édition précédente. Les 3 critères prioritaires pour les chargeurs sont dans cet ordre : **le coût, le lead time et la disponibilité des infrastructures**. L'année dernière **les enjeux environnementaux** arrivaient en troisième position : cette année ils apparaissent au quatrième rang, suivi de la Sécurité.

Pour le post acheminement, le classement n'a pas évolué depuis l'édition précédente. **Les 3 critères prioritaires pour les chargeurs sont dans cet ordre : le coût, le lead time et les enjeux environnementaux**.

Critères pour le choix du transport terrestre



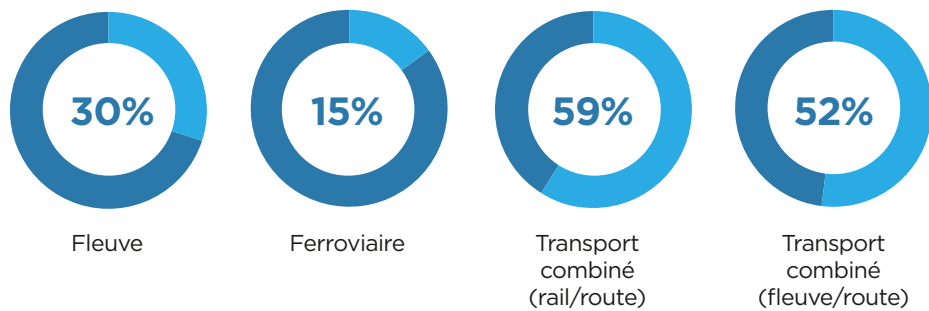
Impact de la situation écologique sur les choix en pré ou post acheminement



Plus de la moitié des répondants (59%) déclarent que la situation écologique actuelle les a amenés à modifier leurs choix en matière de pré et post-acheminement.

A noter : Même si la part du panel capable de faire l'impasse sur certains critères au profit d'autres critères favorables à la transition environnementale a baissé, la question environnementale impacte significativement les choix de pré/post acheminement.

Engagements des chargeurs en matière report modal



Les engagements des chargeurs en matière de report modal au sein du panel portent principalement sur le transport combiné que ce soit rail/route (59%) ou fleuve/route (52%), soit respectivement -6 et +9 points par rapport au baromètre précédent. Les engagements en matière de report modal s'élèvent à 15% pour le transport ferroviaire et à 30% pour le transport fluvial (soit respectivement -5 et +12 points par rapport au baromètre précédent). Assez logiquement; les chargeurs utilisant les conteneurs (EVP) sont plus consommateurs de transport combiné (rail/ route et fleuve/route).

IMPACT 2024

LA SITUATION EN MER ROUGE A PARTICULIÈREMENT IMPACTÉ LES OPÉRATIONS DES CHARGEURS EN 2024

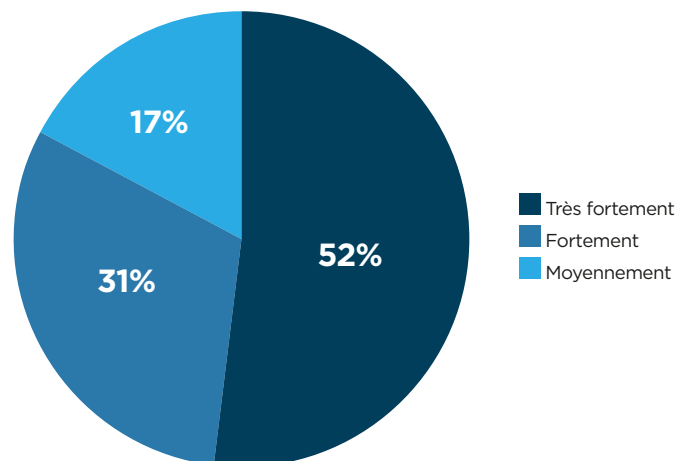
Top 3 des problématiques rencontrées en 2024

- 1 Congestion des ports en France
- 2 Grèves / blocages (ports français)
- 3 Manque d'espace à bord

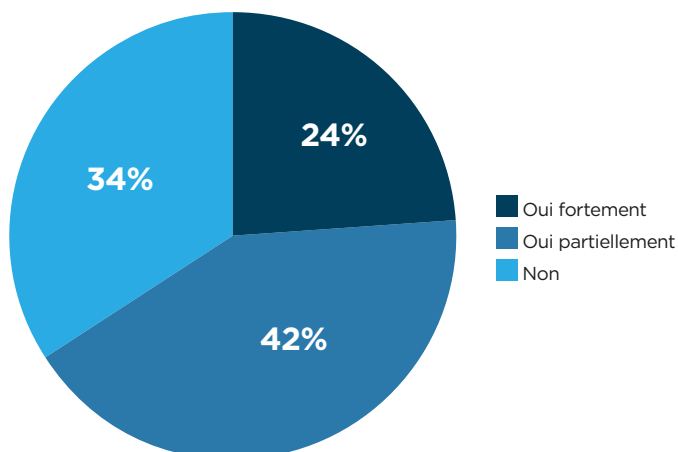
La congestion des ports en France est la première problématique à laquelle a été confronté le panel en 2024. Cela peut s'expliquer par la situation en Mer Rouge. Viennent ensuite **les grèves/ blocages des ports français**, avec des événements pourtant très localisés en 2024 mais qui menacent de s'accroître en 2025. En 2023, on retrouvait la hausse du prix de l'énergie en troisième position de ce classement : on y retrouve **le manque d'espace à bord** cette année.

83% des participants du panel estiment que la situation en Mer Rouge a très fortement ou fortement impacté leurs opérations et 17% des répondants qualifient cet impact de moyen. **L'ensemble du panel a donc répondu avoir été impacté** (aucune réponse négative).

La situation en Mer Rouge a-t-elle perturbé vos opérations ?



Est-ce que des blocages ou des congestions vous ont amenés à modifier vos choix en matière de ports ?



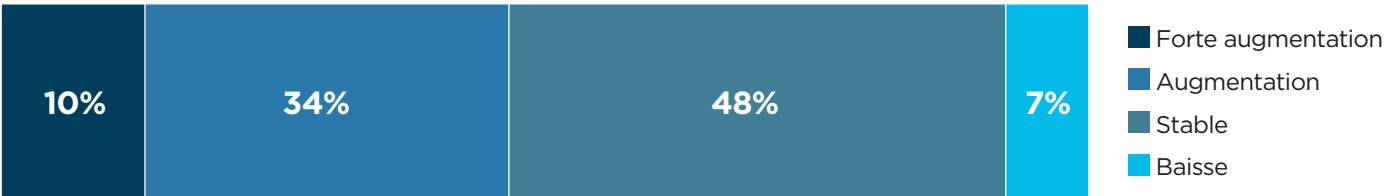
66% des répondants estiment que les blocages ou congestions les ont amenés à modifier leurs choix en matière de ports (partiellement ou fortement).

Même si l'année 2024 a connu moins de blocages que 2023, les chargeurs semblent toujours en ressentir les effets.



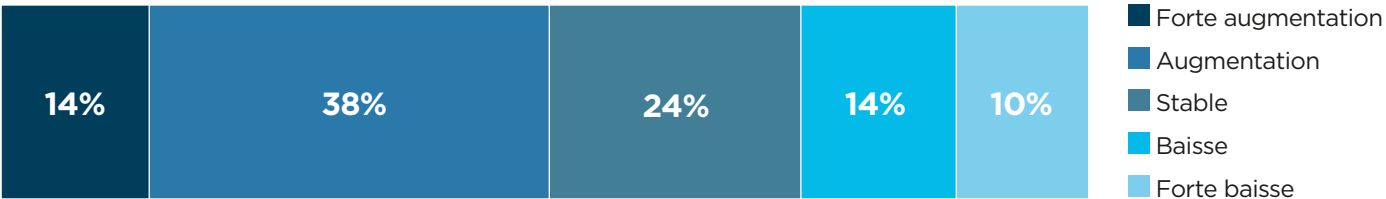
LES FLUX MARITIMES DES RÉPONDANTS ONT ÉTÉ STABLES (48%) OU EN HAUSSE (44%) SUR L'ANNÉE 2024, AVEC DES EFFETS HÉTÉROGÈNES SUR LES BUDGETS DÉDIÉS AU TRANSPORT MARITIME

Evolution des flux maritimes



44% des participants du panel estiment que leurs flux maritimes ont été en augmentation ou forte augmentation entre 2023 et 2024 (contre 12% en 2023). Presque la moitié (48%) estiment que leurs flux maritimes ont été stables cette année. Seulement 7% du panel exprime une baisse.

Evolution du budget de transport maritime



Un peu plus de la moitié du panel (52%) estime que le budget de transport maritime a augmenté en 2024.

C'est 37 points de plus qu'en 2023, où 65% du panel estimait que le budget était en baisse (contre seulement 24% en 2024). Cette hausse s'explique naturellement pour partie par l'augmentation des flux après une année 2023 où les volumes de fret avaient été particulièrement bas (baisse de la consommation, forte inflation, etc.).

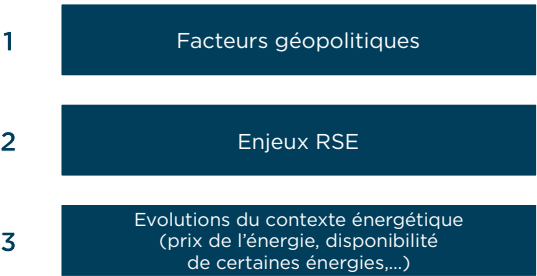
L'effet « prix » ne semble toutefois pas homogène au sein du panel : 52% du panel estime que son budget augmente, tandis que seulement 44% du panel estime que ses flux augmentent ; et 24% du panel estime que son budget a baissé voire fortement baissé tandis que 7% du panel estime que des flux sont en baisse



PROJECTION SUR 2025 ET AU DELÀ

LES FACTEURS GÉOPOLITIQUES, LES ENJEUX RSE ET LES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE CONSTITUERONT DES CRITÈRES CLÉS POUR LES CHOIX DE TRANSPORT MARITIME EN 2025 ET AU-DELÀ

Top 3 des facteurs d'évolution pouvant le plus influencer le choix du mode maritime en 2025 et au-delà

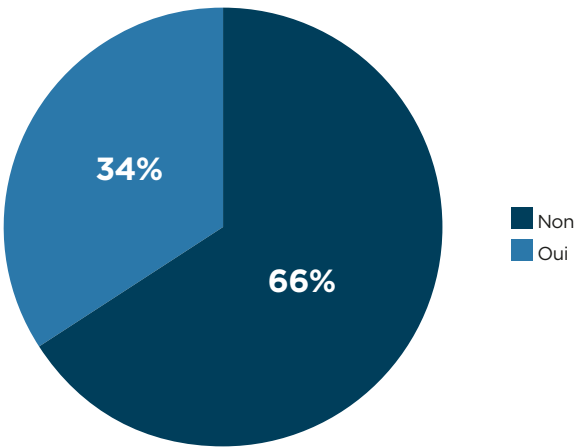


Les trois premiers facteurs d'évolution pouvant le plus influencer le choix du mode maritime à l'avenir selon le panel sont les mêmes qu'en 2023, mais apparaissent dans un ordre différent. **Les facteurs géopolitiques** occupent toujours la première place, mais **les enjeux RSE** prennent cette année la deuxième place au détriment **des évolutions du contexte énergétique**, qui apparaissent en troisième position.

A noter : la RSE devrait donc rester un critère déterminant pour les chargeurs (bien que la part de répondants capables de faire l'impasse sur certains critères au profit de critères favorables à la transition environnementale soit en recul), en lien avec les nouvelles réglementations à venir.

66% du panel considère qu'il n'y a pas eu d'évolution concernant les frais de stationnement D&D (contre 37% en 2023). Ce chiffre paraît cohérent au regard du contexte de 2024 (peu de grèves, etc.).

Evolution des frais de stationnement D&D





QUESTIONS UGE

AVEC UNE SATISFACTION GLOBALE ÉVALUÉE À 2,77/6, LE TRANSPORT MARITIME SEMBLE NE RÉPONDRE QUE PARTIELLEMENT AUX ATTENTES DES CHARGEURS

L'Université Gustave Eiffel coordonne l'observatoire national de la logistique, pour le compte de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités.

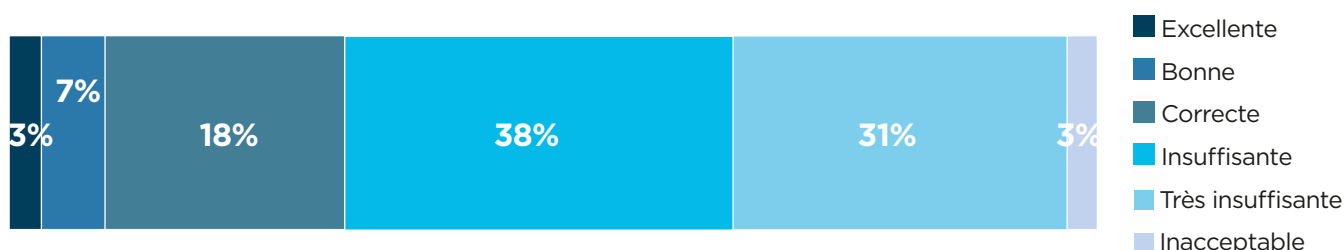
Le sujet de la performance de la logistique et du transport est au cœur des enjeux, à la fois pour les politiques publiques mais aussi pour les chargeurs. Une collaboration a ainsi été engagée avec l'AUTF, pour approfondir ce sujet et en particulier éclairer la notion de "qualité de service". Le questionnaire sur lequel s'adossent les baromètres de l'AUTF a donc été enrichi pour apporter des éléments permettant de comprendre les critères qui conditionnent la satisfaction des chargeurs, dans leur diversité, à l'égard des différents modes. En voici les résultats.

Moyenne des notes attribuées à chaque critère	2,77/6
Moyenne attribuée à la question « Qualité de service globale »	2,59/6

NOTES MOYENNES ATTRIBUÉES AUX 8 CRITÈRES	
Compétitivité coût	4,03/6
Qualité de relation client	3,24/6
Traçabilité	2,86/6
Régularité du service	2,83/6
Capacité d'innovation	2,62/6
Traitement des litiges	2,62/6
Réactivité	2,34/6
Aléas	2,28/6
Respect des délais	2,07/6

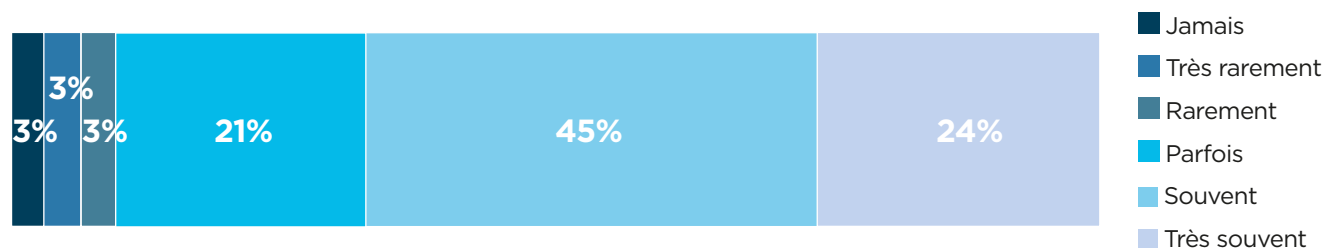
ÉVALUATION DÉTAILLÉE DES CRITÈRES DE QUALITÉ DE SERVICE

Respect des délais



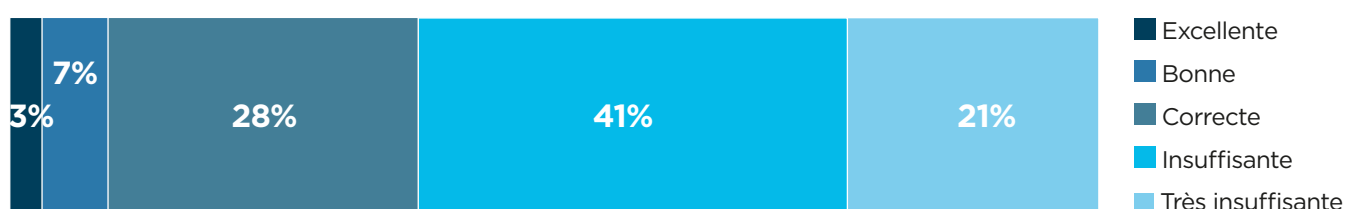
Le respect des délais a obtenu la note moyenne la plus faible parmi les critères proposés avec 2,07/6. Ainsi, la grande majorité des répondants (72%) estime que le respect des délais est insuffisant, très insuffisant ou inacceptable. Seulement 10% du panel juge quant à lui que le respect des délais bon ou excellent.

Fréquences des aléas



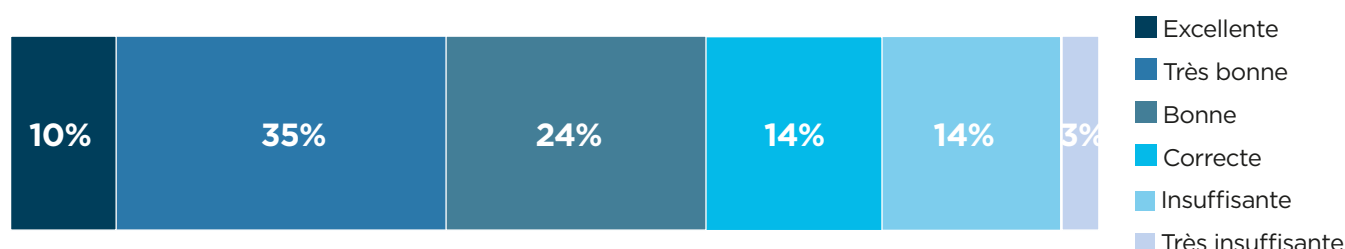
La fréquence des aléas obtient elle-aussi une note moyenne faible de 2,28/6 (c'est la deuxième note la plus faible, après le respect des délais). Ainsi 69% du panel estime qu'il rencontre très souvent ou souvent des aléas (contre 9% qui déclare n'en rencontrer que rarement, très rarement ou jamais).

Réactivité en cas de changements imprévus ou aléas



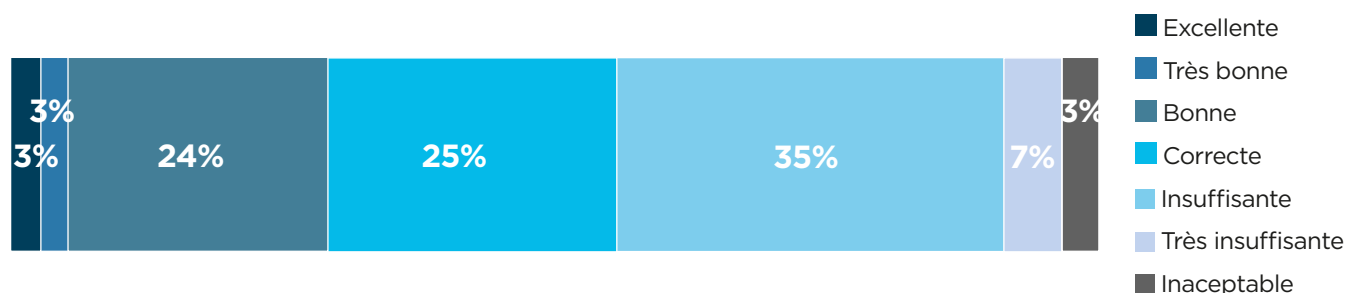
La réactivité obtient une note moyenne de 2,34/6, traduisant une perception là encore plutôt négative des chargeurs. Ainsi, 62% du panel estime que la capacité d'adaptation en cas de changements imprévus ou aléas est insuffisante voire très insuffisante. Seuls 10% des participants la jugent bonne ou excellente.

Compétitivité comparativement aux autres modes de transports pertinents



La compétitivité coût obtient une note de 4,03/6 : c'est le critère qui obtient la meilleure moyenne. Ainsi 69% du panel estime que le transport maritime est compétitif en termes de coûts (en comparaison aux autres modes de transports pertinents) avec des appréciations allant de correct à excellent. A noter : les autres modes de transports pertinents font souvent ici référence aux transports aérien et ferroviaire.

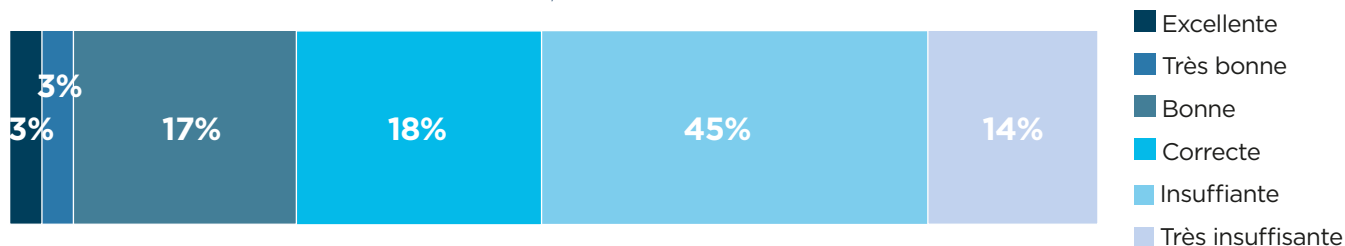
Régularité de service



La régularité de service obtient une note de 2,83/6 (un peu en-dessous de la moyenne). Les avis sont partagés parmi les répondants : 25% du panel estime que la régularité du service est correcte, 45% juge que celle-ci est insuffisante ou inacceptable et 24% la juge bonne, quand seulement 6% la juge entre très bonne et excellente.

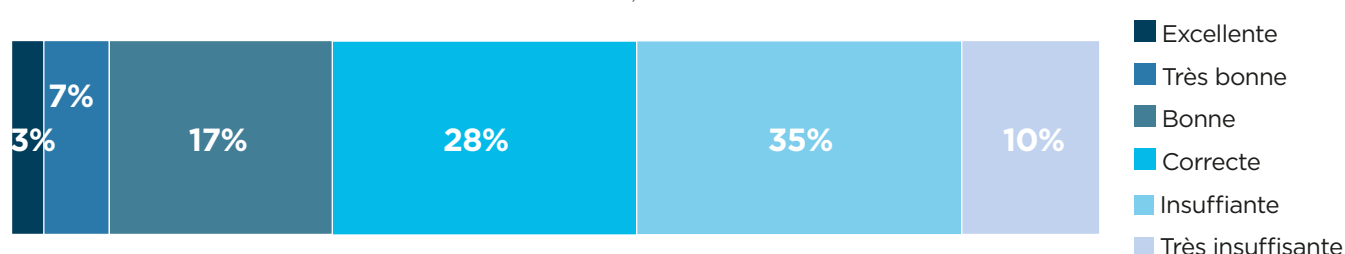
ÉVALUATION DÉTAILLÉE DES CRITÈRES DE QUALITÉ DE SERVICE

Capacité d'innovation



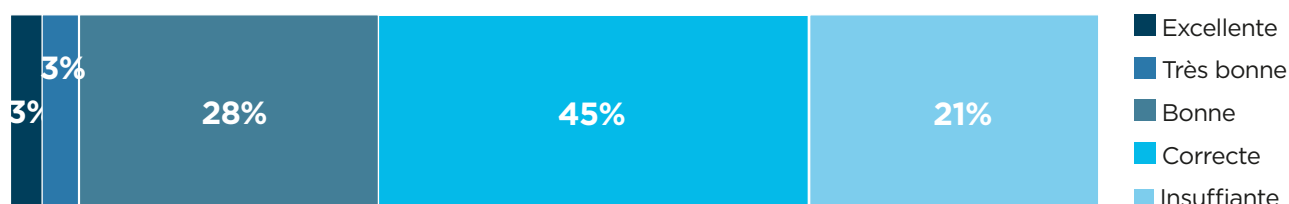
La capacité d'innovation obtient une note de 2,62/6, et témoigne d'une perception pas encore tout à fait satisfaisante de la part des chargeurs. 59% du panel juge ainsi la capacité d'innovation comme insuffisante voire très insuffisante.

Traçabilité



La traçabilité obtient une note de 2,86/6 : 45% du panel la juge encore insuffisante ou très insuffisante et 28% du panel l'estime correcte.

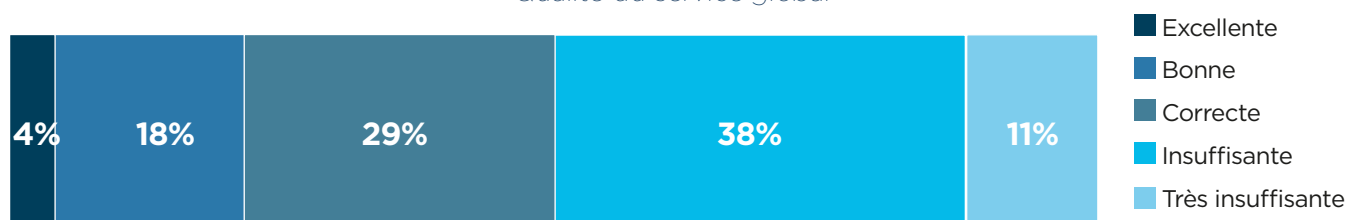
Qualité de la relation client



La qualité de la relation client obtient la deuxième meilleure note moyenne avec 3,24/6. Ainsi, 45% des chargeurs interrogés la juge correcte, 28% la jugent bonne, 3% très bonne et 3% la juge excellente.

Traitement des litiges

Le traitement des litiges obtient une note de 2,62/6, indiquant un niveau de satisfaction assez faible : 52% des participants jugent le traitement des litiges insuffisant ou très insuffisant, 24% le jugent correcte et 24% de bon à excellent.

Qualité du service global

Au global, la qualité de service est notée à 2,55/6, un score relativement faible qui reflète une certaine insatisfaction parmi les répondants. Ainsi, 49% du panel de chargeurs interrogés s'estime globalement insatisfait ou très insatisfait. 29% d'entre eux jugent toutefois la qualité de service correcte et 22% la jugent bonne ou excellente.



L'AUTF

(ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET)

À PROPOS

Association professionnelle des chargeurs, l'AUTF représente les entreprises industrielles et commerciales dans leur fonction de **donneurs d'ordre au transport dans toutes ses dimensions, incluant les opérations douanières et le commerce international**. Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

Jean-Michel GARCIA

Délégué aux Transports Internationaux

jean-michel.garcia@autf.fr

EUROGROUP CONSULTING

À PROPOS

Eurogroup Consulting est un cabinet de conseil français, 100% indépendant et spécialisé en stratégie, organisation et management. Avec 400 collaborateurs qui interviennent sur tout le territoire en France et une présence accrue à l'international (à travers le réseau de cabinets indépendants NextContinent, dont il est fondateur), le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activités des secteurs privé et public.

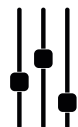
Dans un contexte d'accélération des grandes transitions, les équipes d'**Eurogroup Consulting** développent une approche qui permet d'accompagner chaque organisation vers des résultats positifs, utiles et durables.

NOS SAVOIR-FAIRE



Stratégie :

maximiser l'empreinte
de votre entreprise



Piloter

vos programmes
complexes



Relation client :

conquérir, développer,
fidéliser vos clients



Réussir

votre transformation
digitale



NOS SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Aérospatial et défense
- Énergie et utilities
- Industrie
- Mobilités
- Santé
- Protection sociale et assurance
- Secteur public
- Banque et services financiers
- Collectivités territoriales
- Automobile

MOBILITÉS

- **Autorités publiques** : conventionnements, création d'une autorité organisatrice de transport, élaboration de stratégies sectorielles.
- **Gestionnaires d'infrastructures** : étude prospective, élaboration de projet stratégique, audit organisationnel de grands établissements gestionnaire d'infrastructures, conception et déploiement d'un dispositif de pilotage et de reporting des projets d'investissements, intégration de la satisfaction client dans les pôles d'échanges.
- **Acteurs du transport public** : évolution de la politique tarifaire d'un opérateur de bus, évolution des offres de service, métiers et démarche managériale associée, politique et organisation de la relation clients à distance.
- **Logisticiens** : fiabilisation de chiffre d'affaires, création d'offres, études de marchés, amélioration de la performance opérationnelle de la supply chain, optimisation des flux.
- **Numérique** : conception d'expériences utilisateurs et de services numériques désirables, mobilisation autour des transformations numériques et conduite du changement avec de nouveaux outils numériques, intégration des approches quantitatives, de l'analyse de données massives et de l'intelligence artificielle dans la réalisation des enjeux des organisations.



Mobilisation & RH :
conquérir, développer,
fidéliser vos collaborateurs



**Excellence
opérationnelle :**
garantir une performance
durable



**Optimiser
et aligner** vos systèmes
d'information



**Mettre en œuvre
vos projets** réglementaires
et de gestion des risques



Leading positive transformation



eurogroupconsulting.com



[@EurogroupFR](https://twitter.com/EurogroupFR)



[/eurogroup-consulting-france](https://www.linkedin.com/company/eurogroup-consulting-france)



[/eurogroupconsulting](https://www.youtube.com/eurogroupconsulting)

CONTACT

Hind LAGHMAM

Associée

Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com

Tel. +33 (0)6 46 41 75 65