

# BAROMÈTRE DE PERCEPTION

DES CHARGEURS  
SUR LE TRANSPORT MARITIME

2024







## 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 2024 (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 quatrième 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 2024 se basent sur les faits de l'année 2023.

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,
- la satisfaction associée.

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 quatrième édition.





# SOMMAIRE

PROPOS LIMINAIRES	4
FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	6
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	7
ACHAT DE TRANSPORT	8
PLACES PORTUAIRES	9
TRANSPORT TERRESTRE	13
COMPAGNIES MARITIMES	15
EVOLUTION FUTURE DU TRANSPORT MARITIME	18
A PROPOS D'AUTF	22
A PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	22





## PROPOS LIMINAIRES

L'édition 2024 du baromètre de la perception des chargeurs évaluant le transport maritime sur **l'année 2023 a vu son panel évoluer significativement par rapport aux années précédentes**. Avec un nombre de participants croissant, plus de secteurs sont mieux représentés à l'import comme à l'export. Cette évolution du panel ayant une incidence sur la comparaison que nous pourrions faire par rapport à l'année précédente, **nous nous concentrerons donc plus sur l'aspect factuel des évaluations plutôt que sur leurs évolutions d'une année sur l'autre**.

En 2023, le marché du transport maritime de marchandises conteneurisées a été marqué par un **retour des taux de fret** de la plupart des routes maritimes à des niveaux pré-pandémiques. Cette chute lente mais régulière a été la suite logique d'une baisse des taux de fret déjà amorcée au dernier trimestre 2022. Ceci s'explique par une économie mondiale au ralenti. La baisse de la consommation entraîne une réduction de la demande de transport maritime, alors que, dans le même temps, la capacité des compagnies maritimes se renforce par l'arrivée des nouveaux navires commandés, dont les livraisons s'échelonnent sur plusieurs années.

**Le contexte géopolitique est une variable majeure qui met en évidence la fragilité du modèle**. Fin décembre 2023, les attaques houthies en mer Rouge, conséquence du conflit israélo-palestinien, ont contraint les compagnies maritimes à contourner le canal de Suez, déstabilisant de ce fait, en moins de 2 semaines, le marché mondial de transport maritime de marchandises conteneurisées.

2023 aura également été une année pivot pour la mutation du secteur maritime. **Les stratégies d'alliance ou de croissance des compagnies maritimes se précisent** alors que la Commission européenne déclare la fin des règles dérogatoires de consortium tels que nous l'avons connu. Nous sommes témoins de nombreux changements comme, l'annonce de la fin de l'alliance 2M, le choix d'augmenter massivement sa capacité pour MSC, la politique de croissance verticale pour CMA-CGM et Maersk, ou dernièrement l'annonce de l'alliance opérationnelle « Gemini Cooperation » entre Hapag-Lloyd et Maersk. Cette situation fait émerger de nombreuses questions.

### **Les enjeux climatiques sont également au rendez-vous.**

Alors que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE-UE) sont déjà mis en place pour les chargeurs, la commission européenne a annoncé son élargissement à l'industrie maritime à partir de 2024. Tout ceci aura forcément une **incidence sur le choix responsable des chargeurs en matière de transporteur maritime**, comme sur la nécessaire transparence des données produites. Nous pourrions d'ailleurs l'observer dans les réponses apportées dans cette édition du baromètre.

D'un autre côté, l'utilisation des ports français sera certainement impactée par ces évolutions en cours et à venir. **Alors que des mouvements sociaux ont encore marqué 2023, et contribué à la désorganisation des flux portuaires, le sujet d'un travail sur l'attractivité de ces derniers est plus que jamais à l'ordre du jour**.

Dans l'édition du baromètre maritime 2023, nous observons certains points marquants :

- nous notons une certaine **satisfaction sur la qualité de service du passage portuaire malgré les grèves**;
- nous observons une **évolution des critères de choix des compagnies maritimes et du type de contrat**;
- enfin, les **préoccupations environnementales** des chargeurs est **de plus en plus marquée**.

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

- L'évolution de la **structure du marché des compagnies maritimes, des terminaux et des commissionnaires internationaux** avec une tendance à l'intégration des services des 3 et conséquences pour les parts de marché des ports français à suivre de près ;
- L'évolution sur les **types et durées de contrat** du fait des instabilités récurrentes (mer Rouge) ;
- Enfin, le **choix des compagnies maritimes** orientés de plus en plus par les préoccupations environnementales car ces compagnies pourraient avoir des stratégies différentes de transition énergétique et de répercussion de son coût (direct et fiscalité) à leurs clients.







# FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE

---



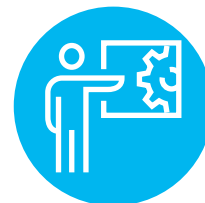
## ÉCHANTILLON

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



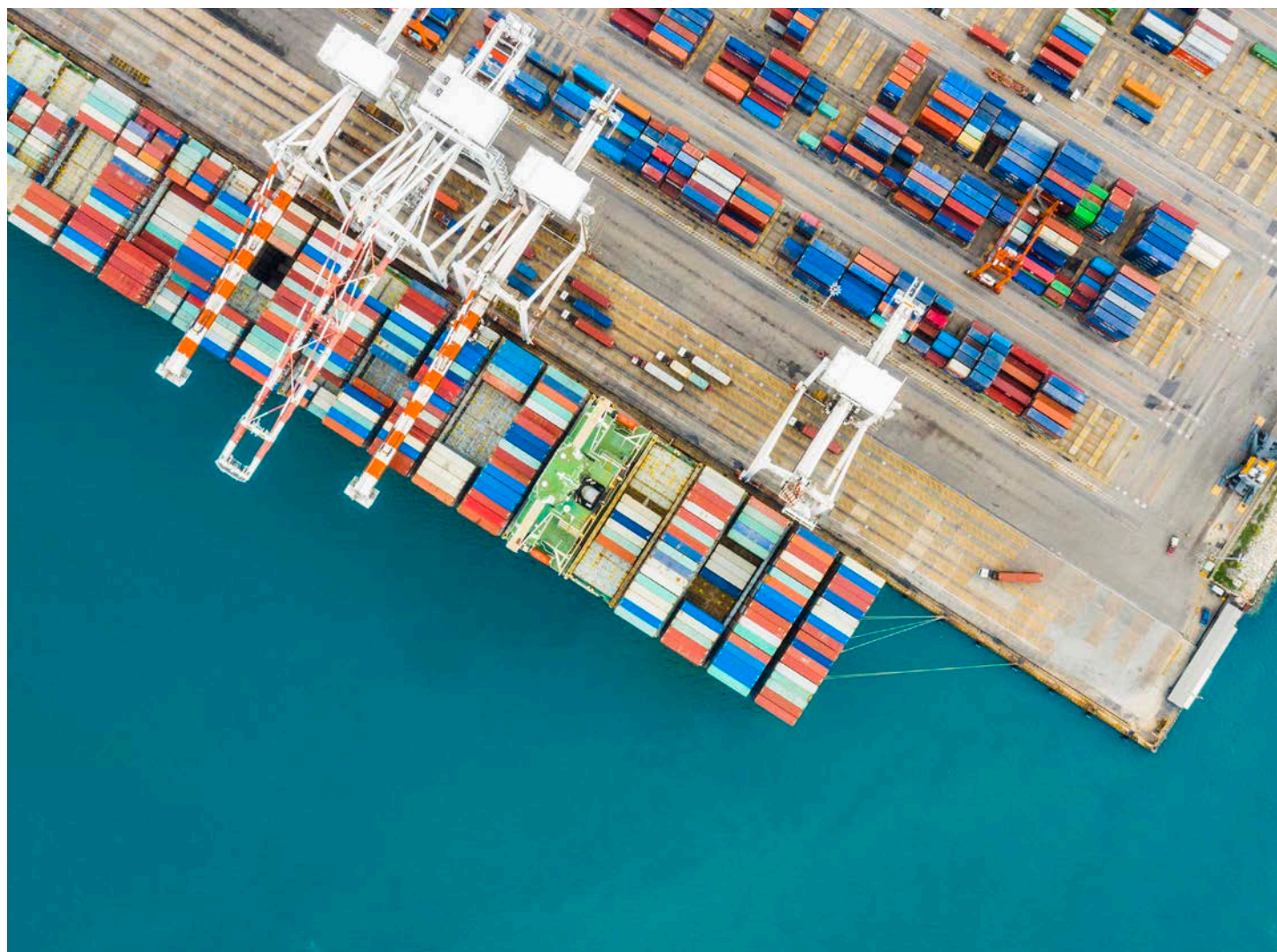
## MODE D'ADMINISTRATION

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 2023 à fin février 2024. Le précédent baromètre publié en mars 2023 portait sur les faits de 2022.



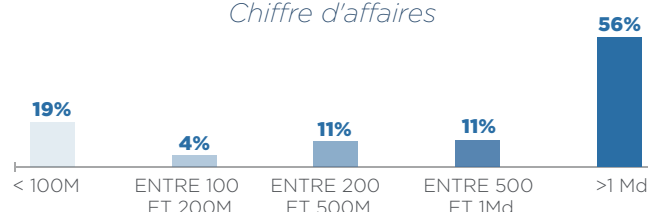


# CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

LE PANEL 2023 EST COMPOSÉ DE GRANDES SOCIÉTÉS D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION OPÉRANT PRINCIPALEMENT DANS LES SECTEURS DE L'AGROALIMENTAIRE, LA CHIMIE ET LA DISTRIBUTION

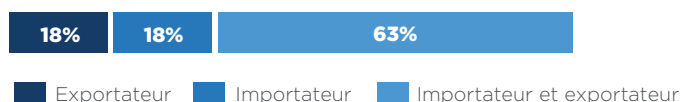
Le panel 2023 est composé de grandes sociétés d'importation et d'exportation opérant principalement dans les secteurs de **l'agroalimentaire, de la chimie et de la distribution**. Ces 3 secteurs étaient également les 3 principaux l'année précédente mais en proportion différente. Cette année le secteur de l'agroalimentaire passe en tête (26%), puis vient le secteur de la chimie constituant 24% du panel et enfin la distribution qui n'est plus en tête (contre 19% pour la chimie, 22% pour l'agroalimentaire et 44% pour la distribution en 2022). Les secteurs de l'agroalimentaire, de la chimie et de la distribution constituent à eux trois plus de la moitié du panel (67%), contre 85% en 2022.

Chiffre d'affaires



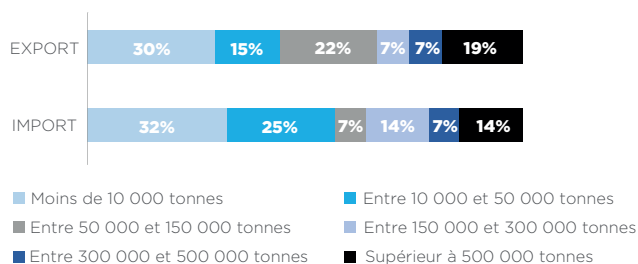
Le panel est composé d'entreprises de taille significative puisque **la moitié des répondants (56%) appartiennent à des entreprises réalisant plus de 1 milliard de chiffre d'affaires**, un nombre toutefois en baisse par rapport à l'édition précédente (78%). 11% des répondants appartiennent cette année à des entreprises réalisant entre 500 millions et 1 milliard de chiffres d'affaires contre 0% en 2022.

Fonction des chargeurs



**63% du panel est à la fois importateur et exportateur** (contre 44% sur l'édition précédente).

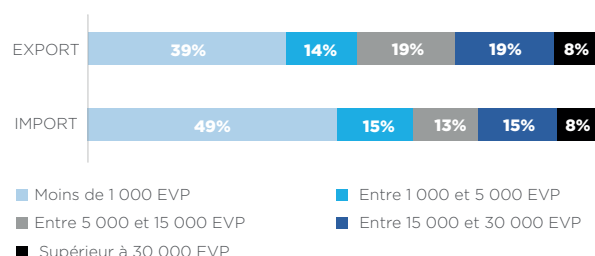
Tonnage vrac transportés par an



**57% du panel importe 50 000 tonnes de marchandises ou moins par an** (contre 85% en 2022) tandis que 14% du panel importe plus de 500 000 tonnes par an contre 4% en 2022.

**Les volumes expédiés par les chargeurs sont de plus petites quantités puisque :** 45% d'entre eux transportent moins de 50 000 tonnes de marchandises par an (contre 67% en 2022) tandis que 19% du panel transporte plus de 500 000 tonnes de marchandises par an (contre 8% en 2022).

Quantités d'EVP transportés par an



**77% du panel importe 15 000 EVP ou moins par an**, un résultat similaire à l'édition précédente (78%).

**Ils ont cependant une part moindre à l'export contrairement au panel 2022 (72% contre 93%).**

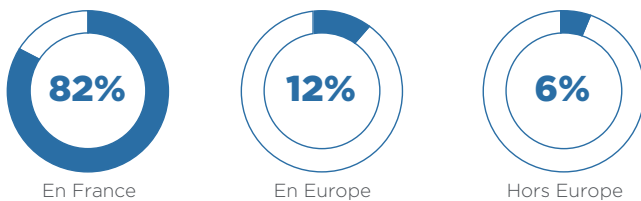
**8% du panel importent et exportent plus de 30 000 EVP par an** (contre respectivement 19% et 4% en 2022).



# 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



La majorité du panel (82%) continue à **concentrer en France son centre de décision pour l'achat de transport.**

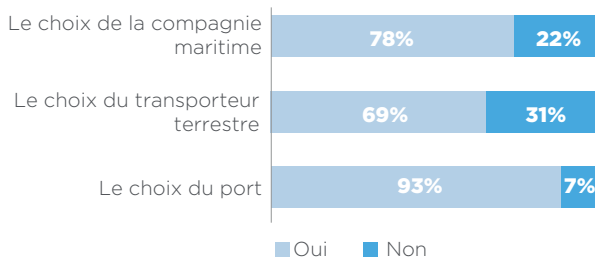
Mode d'achat de transport



**65% du panel ont une action directe ou en partie sur le mode d'achat de transport.**

**45% du panel réalise l'achat de transport en direct uniquement, une part similaire à l'édition précédente (44%).** 35% gère une partie de son transport en faisant appel à un commissionaire contre seulement 19% en 2022. Les 20% restants effectuent à la fois l'achat de transport en direct et via un commissionaire de transport, un nombre en net baisse par rapport à 2022 (-17 points).

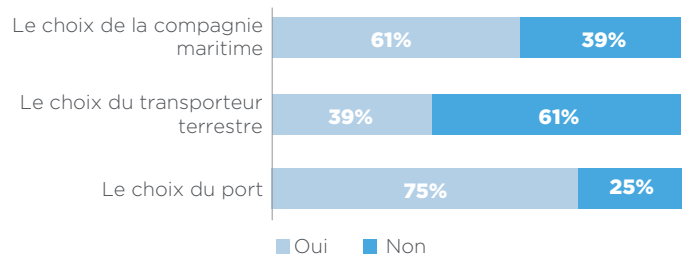
Décision sur l'achat de transport



**Le panel est principalement** décisionnaire sur le choix **1. du port (93%),** **2. de la compagnie maritime (78%),** **3. du transporteur terrestre (69% du panel).**

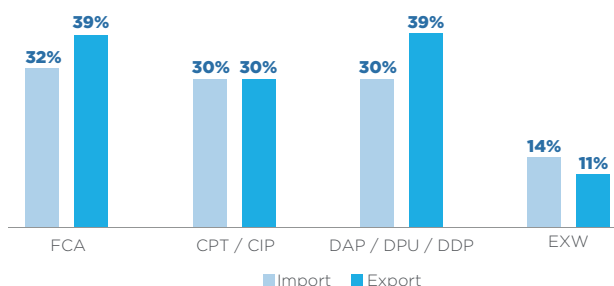
La décision sur l'achat de transport dépend d'une part de l'incoterm mais également le fait de recourir à un commissionaire de transport.

Influence / Discussion sur l'achat de transport



Lorsque les services d'un commissionaire de transport sont utilisés, **le panel a tendance à discuter voire influencer le choix du port (75%),** de la **compagnie maritime (61%)** et du **transporteur terrestre (39%).** Ainsi, l'ordre d'influence ou de discussion sur l'achat de transport est **identique à celui exprimé par le panel de 2022.**

Incoterms les plus utilisés



**Les incoterm les plus utilisés pour les importations sont "Free Carrier" ou FCA (32% contre 17% en 2022) et "Carriage Paid To/Carriage Insurance Paid" ou CPT/CIP (30%), le premier terme étant également souvent utilisé pour les exportations** par 39% du panel (contre 12% en 2022).

L'incoterm "Free on Board" est passé à 18% en import alors qu'il était utilisé fréquemment par 24% du panel en 2022.



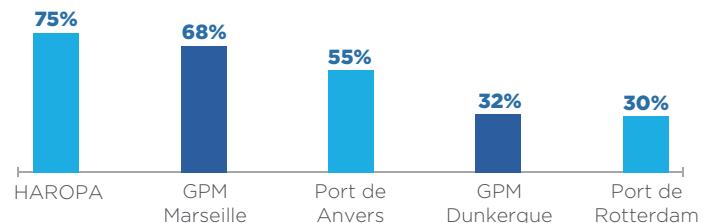
# PLACES PORTUAIRES

HAROPA, GPM DE MARSEILLE-FOS ET PORT D'ANVERS CONTINUENT À SE POSITIONNER EN TANT QU'AXES PRINCIPAUX POUR LES FLUX AU DÉPART OU À DESTINATION DE LA FRANCE

Top 5 des ports utilisés par le panel

Le panel utilise 3 principales portes d'entrée et de sortie du territoire français: HAROPA, Marseille et Anvers.

Les 5 ports les plus utilisés par le panel reste les mêmes qu'en 2022.



Top 5 pour le choix d'un port

- 1 Coûts (pré/post acheminement, du fret maritime)
- 2 Présence des compagnies maritimes
- 3 Franchise : Stationnement / gardiennage terminaux

- 4 Proximité des opérations (industriel et stock)
- 5 Risques de congestion/blocages

Les deux premiers critères de choix d'un port sont les coûts (pré/post acheminement, du fret maritime) et la présence des compagnies maritimes. Les coûts restent ainsi le premier critère pour le choix d'un port tandis que le second critère est arrivé dans le top 5 cette année. La fluidité des opérations (manutention, douanes, etc.) en disparaît. La présence des compagnies maritimes est devenue un critère primordial pour les chargeurs qui sont **demandeurs d'une offre de compagnies à la fois quantitative et qualitative.**

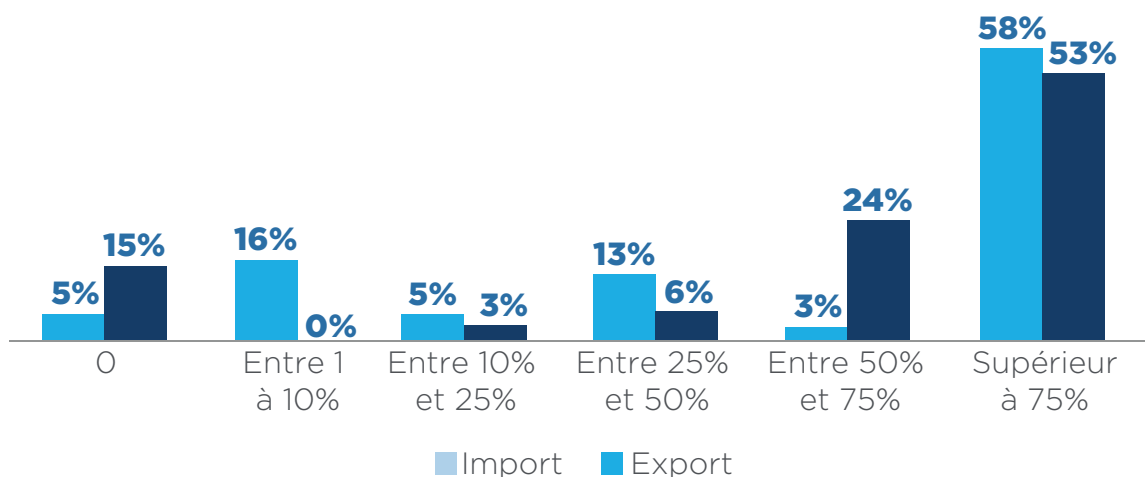
La franchise: stationnement / gardiennage terminaux est le 3e critère cette année. En effet, **les grèves de 2023 ont entraîné une facturation de dépassement de franchise aux chargeurs qui n'étaient pas responsables de ces délais supplémentaires.** Ces derniers estiment que les temps de franchise devraient être flexibles/adaptés à la situation (blocages, grèves, congestions).

Les chargeurs expriment ainsi l'importance du temps de franchise qui doit être respecté et pointent peut-être une difficulté d'engagement de la part des compagnies maritimes quant aux frais supplémentaires pouvant être facturés à la suite de grèves, blocages ou congestions.

Les risques de congestion / blocages apparaissent dans le top 5 des critères pour le choix d'un port suite aux nombreuses grèves en 2023. Un risque plus élevé entraîne des coûts plus importants pour les chargeurs, ce qui explique pourquoi ce critère est une de leurs inquiétudes principales.

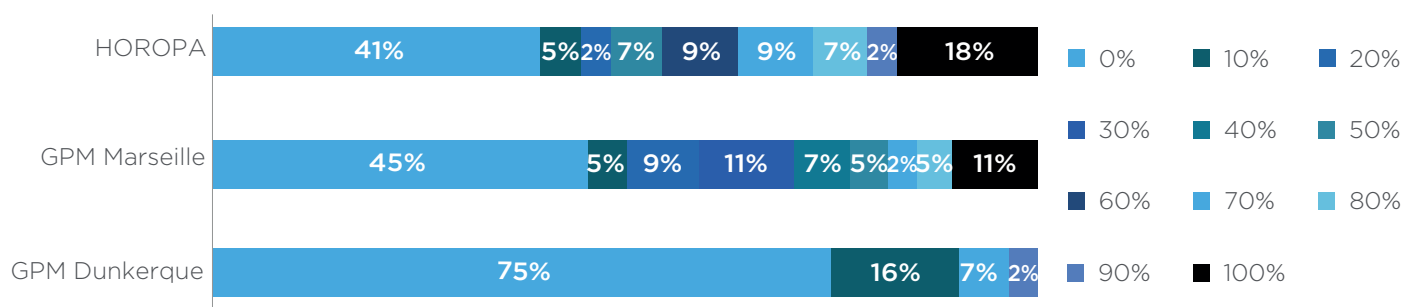


Part des volumes de marchandises passant par les ports français



**Plus de la moitié du panel fait passer plus de 75% de ses volumes de marchandises par les ports français à l'import et à l'export.** A l'import, cela peut s'expliquer par le fait que les chargeurs en question sont plus captifs et dépendant de la localisation des espaces de stockage et des marchandises, cela les oblige donc à passer par les ports français. Du côté des exportations, la réflexion des chargeurs se portent avant tout sur les ports qui répondent au mieux à leurs besoins.

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



**La majorité du panel utilise plusieurs ports pour le transport des marchandises.**

**18% du panel utilise exclusivement HAROPA pour l'importation des marchandises** contre 11% pour le GPM Marseille.

**75% du panel déclare qu'aucune marchandise n'est importée par le port de Dunkerque.** Ce dernier connaît une plus grande satisfaction des chargeurs mais est moins utilisé comparé à HAROPA et GPM Marseille.



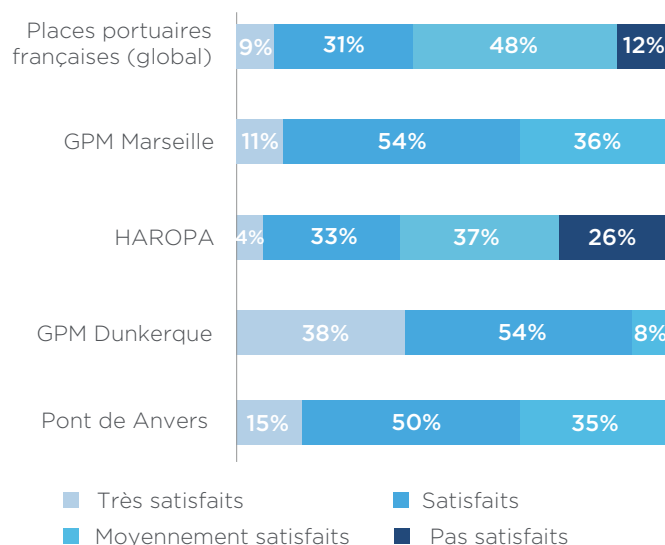
## LE NIVEAU DE SATISFACTION VIS-À-VIS DES PLACES PORTUAIRES FRANÇAISES CONNAÎT DE FORTES DISPARITÉS

**40% du panel se dit satisfait ou très satisfait des places portuaires françaises. Les nombreuses grèves et congestion au cours de l'année 2023 semblent être les principales causes de mécontentement.**

A noter que la majorité s'estime moyennement satisfaits ou satisfaits pour les différentes places portuaires.

**La place portuaire de Dunkerque enregistre le meilleur résultat parmi les ports français, avec 92% du panel se disant satisfait ou très satisfait.**

Niveau de satisfaction des places portuaires



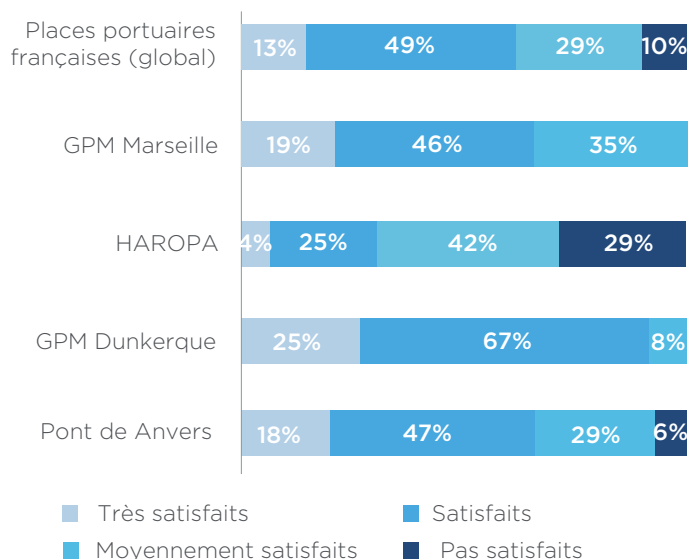
**62% du panel déclare être satisfaits voire très satisfaits de l'évolution de la qualité de service des places portuaires françaises.** Le niveau de la qualité de service reste relatif selon les ports.

Si 29% du panel sont insatisfaits de l'évolution de la qualité de service d'HAROPA, un même nombre sont satisfaits voire très satisfaits de cette place portuaire.

**GPM Dunkerque connaît la plus grande amélioration avec 92% du panel satisfaits voire très satisfaits de l'évolution de son service.**

A noter que 19% du panel sont très satisfaits de l'évolution de la qualité de service de la **place portuaire de Marseille**, soit une hausse de 11 points par rapport à 2022. **Cette évolution est très encourageante car elle se rapproche de celle de la place portuaire de Dunkerque.**

Évolution de la qualité de service des places portuaires



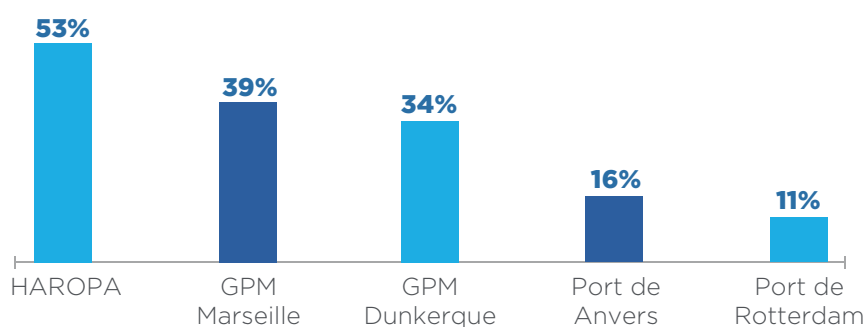


*Axes de progrès prioritaires pour les ports français*

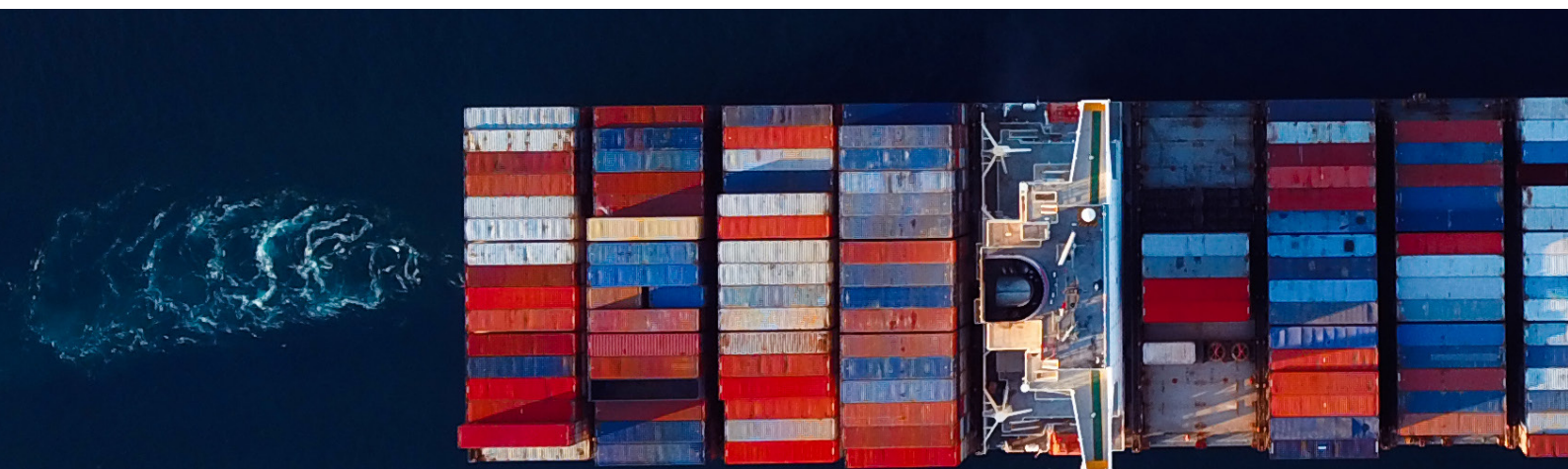
- |  |   |
|--|---|
| <b>1</b> Fluidité du passage de la marchandise | <b>4</b> Transparence du déroulement des opérations |
| <b>2</b> Offre d'escales                       | <b>5</b> Traitement des marchandises                |
| <b>3</b> Transparence des coûts                |   |

Les principaux axes de progrès des ports français sont similaires à la précédente édition avec une légère variation dans leurs classements : **la fluidité du passage de la marchandise devient l'axe le plus prioritaire comme en 2021** (contre le 2ème rang en 2022) **et l'offre d'escales devient le 2ème** (contre le 1er rang en 2022).

*Ports les plus actifs commercialement auprès des chargeurs*



Comme l'année précédente, les ports français sont ceux qui sollicitent le plus le panel interrogé (vs. Autres ports européens) pour faire transiter leurs marchandises. HAROPA reste le port qui sollicite davantage les chargeurs et les distributeurs.





# TRANSPORT TERRESTRE

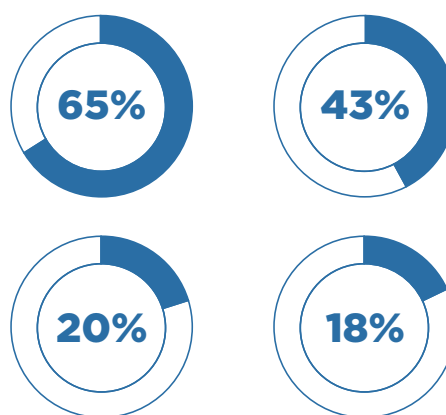
## LE TRANSPORT ROUTIER RESTE LE MODE PRINCIPAL EN PRÉ ET POST ACHEMINEMENT

*Engagements des chargeurs en matière report modal*

Les engagements des chargeurs en matière de report modal portent principalement sur le transport combiné que ce soit rail/route (65%, utilisé par la moitié par des chargeurs de l'industrie de l'agroalimentaire) ou fleuve /route (43%). Il est de 20% pour le transport ferroviaire et de 18% pour le transport fluvial.

50% des chargeurs utilisant le combiné rail/route correspond au transport de plus de 500 000 tonnes de marchandises en vrac en import et export.

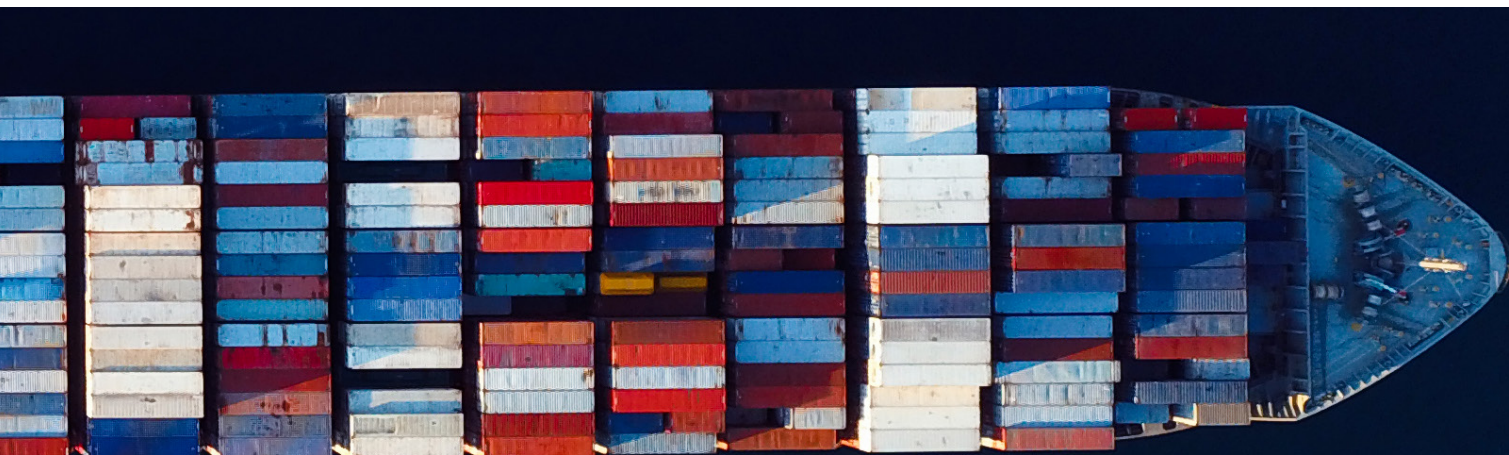
Du fait d'une logique opérationnelle, les chargeurs utilisant les conteneurs (EVP) sont plus consommateurs de combiné (rail/route et fleuve/route).



*Critères pour le choix du transport terrestre en pré et post acheminement*

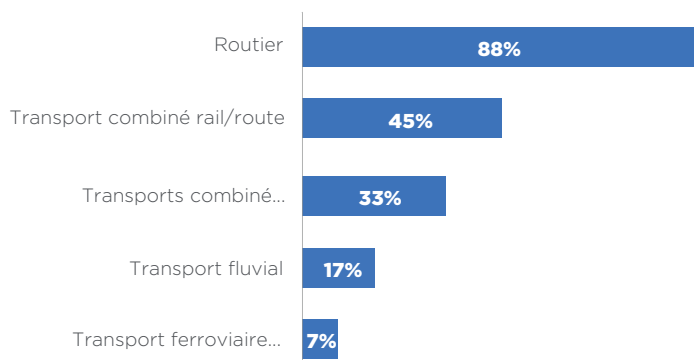
- 1 Coût
- 2 Lead Time
- 3 Enjeux environnementaux
- 4 Disponibilité des infrastructures
- 5 Sécurité

Le classement est le même que dans l'édition précédente pour le pré/post acheminement. **Les 3 critères prioritaires pour les chargeurs sont dans cet ordre : le coût, le lead time et les enjeux environnementaux.**





## Modes de transport terrestre utilisés

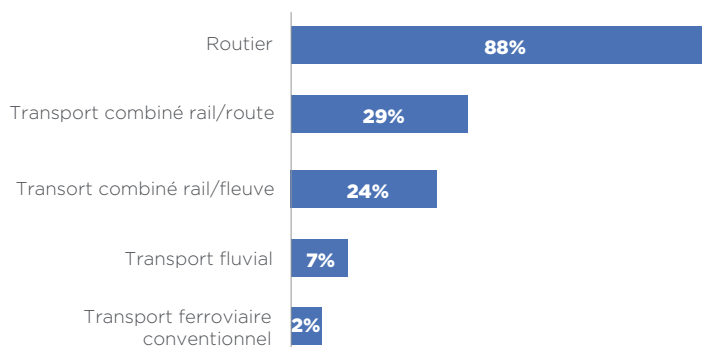
*Pré acheminement*

**La grande majorité du panel (88%) utilise le transport routier pour le pré acheminement sur le territoire français.**

Les chargeurs se sont également tournés vers d'autres modes de transports (combiné rail/route et combiné fleuve/route).

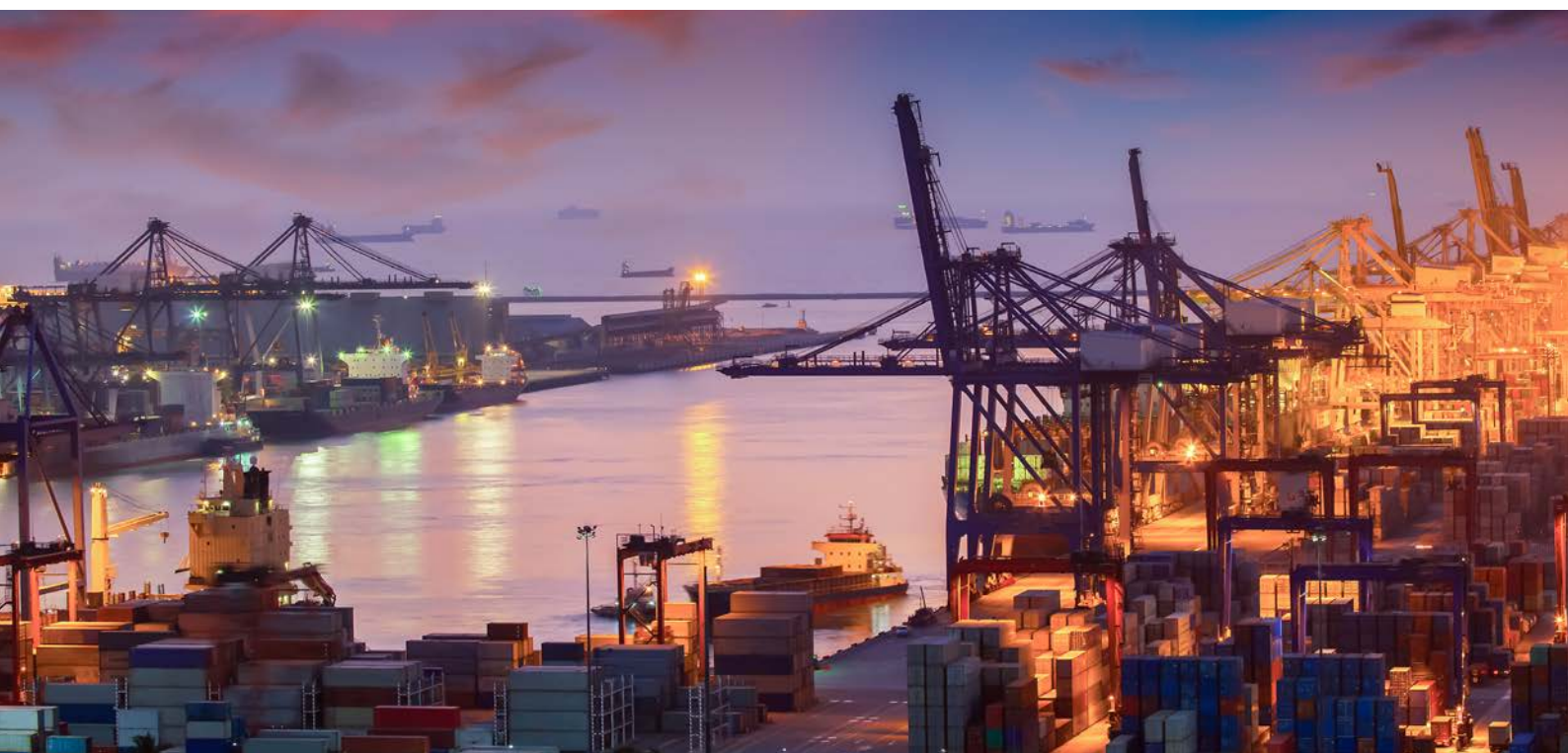
Les transports ensuite fréquemment utilisés sont en **deuxième le combiné rail/route** (45% vs 37% en 2022) et en **troisième le combiné fleuve/route** (33% vs 26% en 2022).

**Le transport fluvial et le ferroviaire conventionnel restent toujours peu utilisés en pré acheminement.**

*Post acheminement*

**Le transport routier reste le mode de post acheminement le plus important**

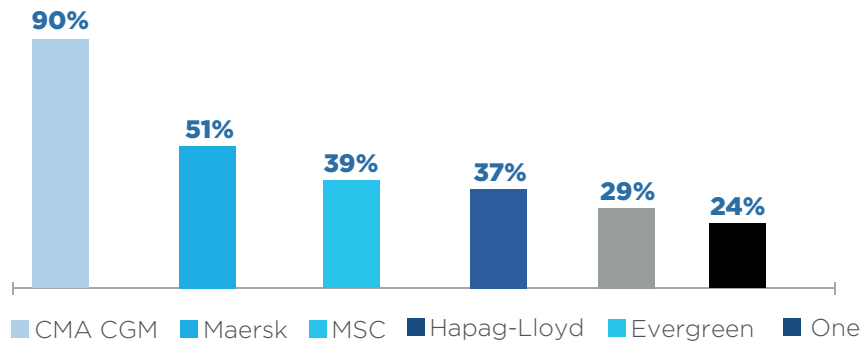
La répartition des différents modes de transports terrestre utilisés en post acheminement est identique à celle pour le pré acheminement : le **combiné rail/route** arrive en **deuxième** (29%) et le **combiné fleuve/route** arrive en **troisième** (24%).



# COMPAGNIES MARITIMES

LA PERFORMANCE DES COMPAGNIES MARITIMES S'EST DÉGRADÉE SUR UNE MAJORITÉ DE CRITÈRES

*Compagnies maritimes les plus utilisées*



**La CMA-CGM est la compagnie maritime la plus sollicitée par le panel**, comme l'an dernier, 90% du panel faisant appel à ses services.

**Maersk prend la deuxième place** (51% contre 41% en 2022), **détrônant ainsi Hapag-Lloyd** qui passe en quatrième position (37% contre 52% en 2022). On remarque toutefois que l'utilisation combinée de Hapag-Lloyd et Maersk n'est plus égale à celle de CMA CGM (88% en 2023 vs 93% en 2022). **Rappelons que la présence des compagnies maritimes est le 2e critère le plus important pour le choix d'un port à l'import.**

MSC remonte de une place par rapport à l'édition précédente et se place en troisième position (39% contre 33% en 2022).

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

- 1 Fiabilité de la réservation (booking)
- 2 Disponibilité des équipements (conteneurs)
- 3 Politique environnementale
- 4 Qualité du service client
- 5 Respect du contrat ou cotation

Les 3 critères prioritaires pour le choix de la compagnie maritime sont la **fiabilité de la réservation** (alors en 5e position en 2022), la **disponibilité des équipements** (conteneurs) (alors en 3e position en 2022) et la **politique environnementale**. Cette dernière traduit un nouvel enjeu auprès des chargeurs: celle de rendre compte de leur politique environnementale. En effet, **les chargeurs vont à présent devoir faire des choix responsables en matière de prestataires pour satisfaire à la réglementation européenne**. Dans les années à venir, il s'agira pour les chargeurs de sélectionner le prestataire le plus ou parmi les plus vertueux.

Le prix du service et le transit time disparaissent du top 5 cette année. Il devient moins prioritaire par rapport à 2022 car les prix ont significativement baissé jusqu'en novembre 2023.



Contractualisation de type SLA avec  
les compagnies maritimes

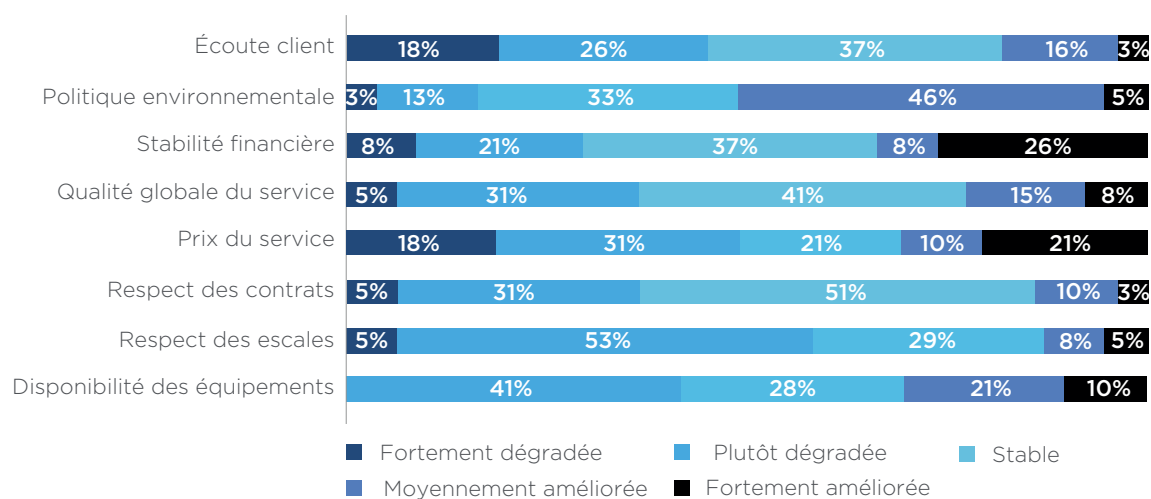
Non 73%

Oui 27%

**27% du panel déclare contracter avec les compagnies maritimes par le biais de Service Level Agreement (SLA).**

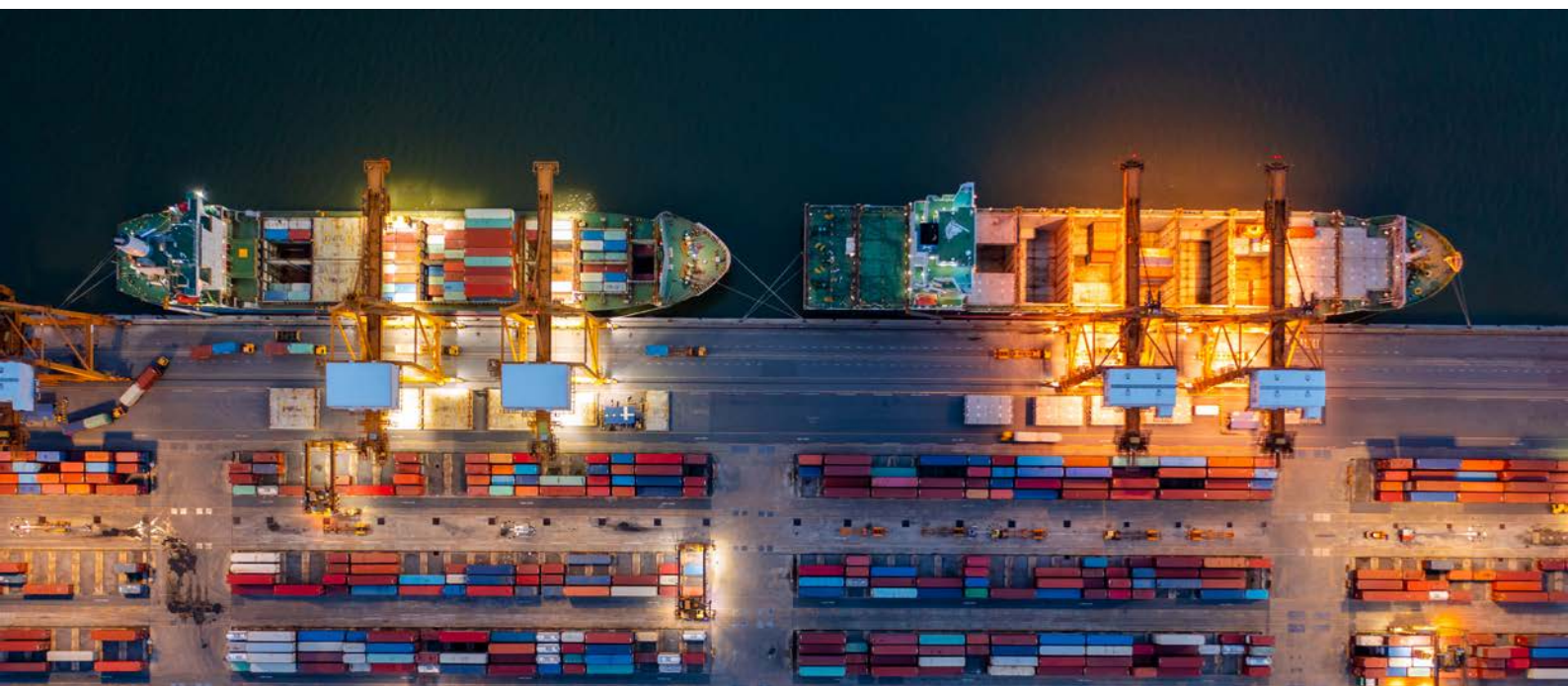
Ce type de contractualisation a dû mal à revenir suite à la crise mondiale sanitaire.

Évaluation de performance des compagnies maritimes



**Dans l'ensemble, la performance des compagnies maritimes n'est pas satisfaisante.** A l'exception de la politique environnementale, une plus grande part des chargeurs estiment que la performance des compagnies maritimes s'est plutôt, voire fortement dégradée.

Cette baisse de performance trouve probablement sa cause dans la désorganisation volontaire des flux (blank sailing) comme dans une augmentation du **non-respect de contrat à long-terme des chargeurs de la part des compagnies maritimes, répercutant peut-être de trop nombreuses surcharges, comme celles liées à la politique environnementale.**

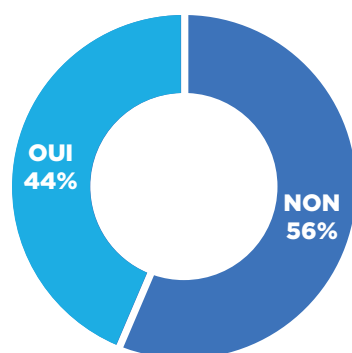


## LES CHARGEURS SONT PRÊTS À FAIRE DES EFFORTS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE

Bien que la majorité du panel ne soit pas capable de faire l'impasse sur certains critères au profit de ceux favorables à la transition environnementale (56%), 44% du panel se disent prêts à le faire.

Cela confirme une tendance vis-à-vis de l'impact environnemental du transport des marchandises qui fait écho au critère de la politique environnementale dans le top 5 des critères pour le choix d'une compagnie maritime. De plus en plus de ces compagnies maritimes font peser sur les chargeurs les frais liés au respect des normes environnementales et incite donc les chargeurs à tenir compte de cet aspect pour le transport de leurs marchandises.

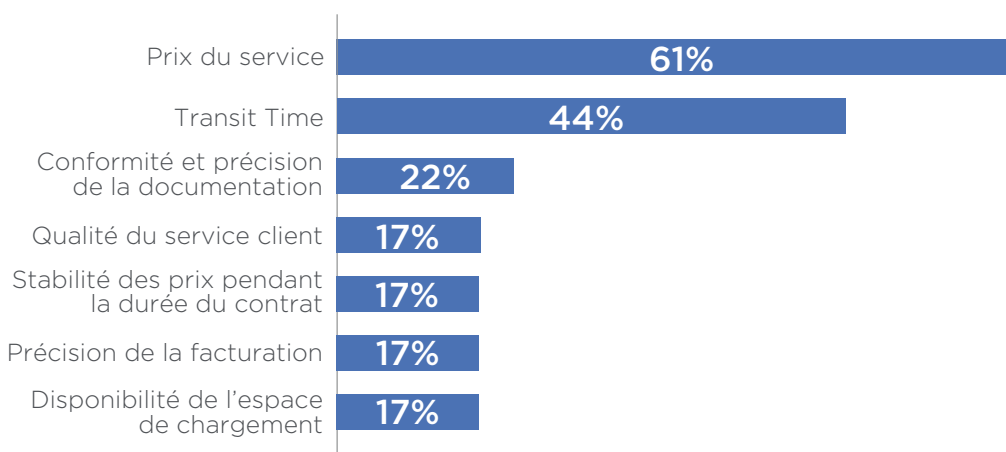
*Seriez-vous capable de faire l'impasse sur certains critères de sélection au profit de critères favorable à la transition environnementale ?*



Les trois principaux critères sur lesquels les chargeurs sont prêts à faire l'impasse en faveur de ceux pour la transition environnementale sont dans cet ordre le prix du service (61%), le transit time (44%) et la conformité et précision de la documentation (22%). Bien que le coût et le transit time soient des sujets qui restent importants pour les chargeurs, l'échéance de 2030 sur la réglementation environnementale les incitent à prendre des décisions dès maintenant des mesures en ce sens.

17% du panel sont prêts à mettre au second plan la qualité du service client, la stabilité des prix pendant la durée du contrat et la précision de la facturation et la disponibilité de l'espace de chargement.

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

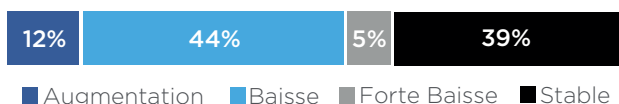




# ÉVOLUTION FUTURE DU TRANSPORT MARITIME

DES VOLUMES ET DES BUDGETS EN BAISSÉ MAIS UNE QUALITÉ DE SERVICE QUI CORRESPOND MIEUX AUX ATTENTES

## Évolution de vos flux maritimes



Seuls 12% du panel a vu ses flux maritimes augmenter entre 2022 et 2023. Près de la moitié du panel (49%) déclare une baisse. Cela peut être dû notamment à la faible demande à la suite des problèmes en Mer Rouge (grèves/congestion).

Une grande partie d'entre eux (65%) a vu son budget de transport maritime baisser, probablement avec la baisse des taux de fret en 2023.

15% du panel a vu son budget de transport maritime augmenter.

## Évolution du budget de transport maritime



## Incoterms les plus utilisés



51% du panel juge que le niveau de service apporté par les compagnies maritimes est conforme voire bon.



### LES FACTEURS GÉOPOLITIQUES, LES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET LES ENJEUX RSE CONSTITUERONT DES CRITÈRES CLÉS POUR LES CHOIX DE TRANSPORT MARITIME EN 2024 ET AU-DELÀ

Top 3 des problématiques rencontrées en 2023

**1** Grèves/Blocages (ports français)

**2** Congestion des ports en France

**3** Hausse du prix de l'énergie

**Les grèves et blocages (ports français) est la première problématique à laquelle a été confronté le panel en 2023.** Viennent ensuite la congestion des ports en France et la **hausse du prix de l'énergie**. Ces problématiques viennent confirmées ce qu'ont connu les chargeurs en 2023.

#### La moitié du panel a dû trouver des alternatives pour 10% ou 30% de ses opérations en 2023

Bien que le recours à des alternatives concerne une part faible de leurs opérations, il est à noter que **l'ensemble des chargeurs cette année a dû en trouver.**

Part des opérations pour lesquelles les chargeurs ont dû trouver des alternatives en 2023



Top 3 des facteurs d'évolution pouvant le plus influencer le choix du mode maritime en 2024 et au-delà

**1** Facteurs géopolitiques

**2** Evolution du contexte énergétiques (prix de l'énergie, disponibilité de certaines énergies,...)

**3** Enjeux RSE

**41% du panel déclare que les enjeux RSE pourraient influencer le choix du mode maritime pour l'année 2024 et au-delà, en hausse** de 11 points par rapport à l'année dernière. Cependant, ce n'est plus le premier facteur d'influence cette année. En 2023, les facteurs géopolitiques (alors en 3e position en 2022) et les évolutions du contexte énergétique (même position que l'an dernier) constituent en priorité ceux qui pourraient les influencer dans le choix du mode maritime dans les années à venir, pour respectivement 76% et 56% du panel.



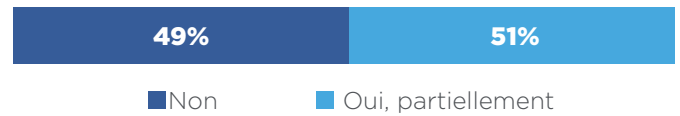
LA SITUATION ÉCOLOGIQUE, LA CRISE ÉNERGÉTIQUE ET LES GRÈVES DE 2023 ONT FORTEMENT IMPACTÉ LES CHARGEURS

Impact de la situation écologique actuelle sur les préférences de transport en pré et post acheminement



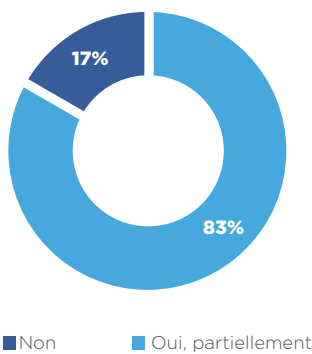
Plus de la moitié des répondants (57%) déclarent que la situation écologique actuelle les a amenés à modifier leurs choix en matière de pré et post-acheminement. Cependant, cela ne se traduit pas de manière significative par un changement sur le choix des places portuaires.

Impact de la crise énergétique sur les préférences de transport en post et pré-acheminement



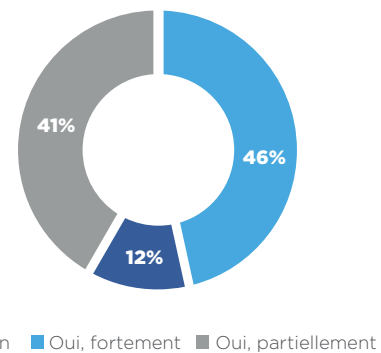
La moitié du panel (51%) déclarent que la crise énergétique les a amenés à modifier leurs choix en matière de pré et post acheminement.

Impact de la crise énergétique en matière de choix de compagnie maritime



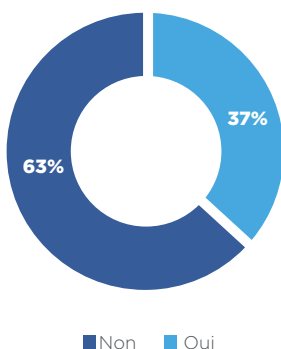
Toutefois, seuls 17% des répondant indiquent qu'ils sont amenés, dans ce contexte de crise énergétique à modifier leur choix en matière de compagnie maritime.

Modification des choix en matière de ports due aux grèves



Plus de la moitié du panel (53%) considèrent que les grèves ont entraîné une modification de leurs choix en matière de ports. Cela confirme également que les chargeurs peuvent avoir un impact sur la décision d'achat de transport comme on a pu le voir dans les questions précédentes où 93% du panel sont décisionnaire du choix du port.

Avez-vous été impacté par des frais de stationnement et des frais de D&D?



Plus de la moitié du panel (63%) a été impacté par des frais de stationnement et des frais de D&D. Cela va interroger l'attractivité future des ports français car les frais de stationnement et de D&D ont été un point de crispation chez les chargeurs. Les grèves et congestions en 2023 ont entraîné un dépassement du temps sur les terminaux et des frais supplémentaires ont été appliqués aux chargeurs.







# 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 aux transports **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.

# EUROGROUP CONSULTING

## À PROPOS

Créé en 1982, **Eurogroup Consulting est un cabinet de conseil indépendant et d'essence européenne**, spécialisé en stratégie, organisation et management.

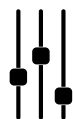
**Avec plus de 400 collaborateurs** qui interviennent sur tout le territoire en France, et une présence accrue à l'international grâce au réseau de cabinets indépendants Nextcontinent, dont il est fondateur, le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activité des secteurs privé, public et social.

Face aux défis sociaux et environnementaux qui modifient en profondeur les rapports à l'entreprise, à l'innovation et au management, 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, Défense et sécurité
- Gouvernement, territoires et institutions
- Mobilités
- Santé, social et solidarités
- Services financiers
- Utilities et autres industries

## NOS THÉMATIQUES TRANSVERSES

- Digital
- Transitions
- Excellence opérationnelle

## 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



### Optimiser

et aligner vos systèmes  
d'information



### Excellence opérationnelle :

garantir une performance  
durable



### Mettre en œuvre

vos projets réglementaires  
et de gestion des risques





Leading positive transformation



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



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



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



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

## CONTACT

**Hind LAGHMAM**

Associée

[Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com](mailto:Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com)

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