



BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS

SUR LE TRANSPORT MARITIME

2026





INTRODUCTION

Prescripteurs sur les modes de transport utilisés, les chargeurs sont au cœur des préoccupations des acteurs du transport. Ce baromètre a pour objectif de **donner la parole aux chargeurs et d'évaluer leur perception en matière de transport fluvial et combiné.**

Le cabinet EUROGROUP CONSULTING réalise, en partenariat avec AUTF, **sa deuxième édition du baromètre de transport fluvial.**

Ces éléments **seront mis à jour d'une année sur l'autre pour définir des tendances** et proposer ainsi **une vision aux acteurs du secteur.** Les éléments d'analyse de l'édition 2024 se basent sur les données de l'année 2023.

Les propos recueillis permettent de dresser un état des lieux sur les modes privilégiés par les chargeurs pour transporter leurs marchandises, sur la lisibilité de l'offre fluvial et la satisfaction associée. De ces considérations se dégagent des **tendances d'évolution du fluvial dans les prochaines années.**

Merci aux chargeurs qui ont pris le temps de renseigner le questionnaire en ligne.

BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME



Le baromètre est actualisé d'une année sur l'autre en vue de définir des tendances, permettre de les analyser et ainsi de proposer une vision.

Les propos recueillis permettent de dresser un état des lieux - lisibilité de l'offre maritime, satisfaction associée... mais également de dégager des tendances d'évolution du maritime pour les prochaines années.

La « qualité de service dans le domaine du transport » au cœur d'un partenariat avec l'Observatoire National de la Logistique et l'Université Gustave Eiffel

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. Son ambition est de rapprocher, consolider et tirer les enseignements des données quantitatives et qualitatives relatives à la logistique produites régulièrement par les administrations publiques, par les organisations professionnelles et par les organismes scientifiques.

L'observatoire produit annuellement des tableaux de bord, qui présentent les chiffres clés et les tendances concernant le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire et fluvial et le transport maritime et aérien. S'y ajoute une analyse de la performance économique, sociale et des impacts environnementaux du transport de fret et de la logistique, ainsi que des liens entre logistique et territoire.

Alors que le sujet de la performance de la logistique et du transport est au cœur des enjeux, tant pour les politiques publiques que pour les Chargeurs, une collaboration s'est naturellement engagée entre l'AUTF et l'Université Gustave Eiffel, afin d'approfondir ce sujet et, plus particulièrement d'éclairer la notion de « qualité de service ».

Les « Baromètres de perception des Chargeurs » s'avèrent être l'outil idoine pour sonder les Chargeurs dans ce domaine.

Depuis 2024, les études sur lesquelles s'adosent les « Baromètres de perception des Chargeurs » ont été enrichies afin d'apporter des éléments permettant de comprendre les critères qui conditionnent la satisfaction des Chargeurs dans leur diversité, à l'égard des différents modes de transport.

Un questionnaire renouvelé

Une refonte complète des questionnaires a été menée avec pour objectif de proposer des livrables plus homogènes mais surtout, d'améliorer la pertinence des résultats dans la durée.

Ainsi, Eurogroup Consulting et l'AUTF ont travaillé sur l'optimisation de points clés comme la qualification des répondants, leur satisfaction vis-à-vis des modes, de la conjoncture, du marché, les enjeux et perspectives incluant notamment des répondants non utilisateurs des modes alternatifs à la route (candidats au report modal/enjeux décarbonation).

Cette refonte des études permet ainsi d'effectuer des focus différents d'année en année selon l'actualité ou selon certains sujets saillants mais également, à terme, selon certains secteurs.

L'enquête menée en décembre 2025 et janvier 2026 a permis aux donneurs d'ordres au transport de tous secteurs d'activité de donner leur vision de la conjoncture, de la qualité de service, de partager leurs enjeux prioritaires et perspectives par rapport aux questions actuelles (décarbonation / report modal, digital, résilience face aux crises...)



SOMMAIRE

ÉDITO	6
CONTEXTE 2025	8
FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	9
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	10
CONJONCTURE	13
ORGANISATION DU TRANSPORT	16
SATISFACTION & QUALITÉ DE SERVICE	19
PORTS	23
COMPAGNIES MARITIMES	26
ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR	29
PRÉ POST-ACHEMINEMENT	30
CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	31
ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE DE TRANSPORT ET BESOINS	32
LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	34
À PROPOS DE L'AUTF	35
À PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	36

ÉDITO

2025 S'EST IMPOSÉE COMME UN EXERCICE D'ÉQUILIBRE PERMANENT POUR LES CHARGEURS

UN ENVIRONNEMENT POLITIQUE ET RÉGLEMENTAIRE SOUS TENSION

La complexité de la situation internationale, l'instabilité politique française et l'inertie qu'elle engendre, la multiplication de dispositifs réglementaires complexes en France, en Europe comme à l'échelle mondiale, et les tensions géopolitiques croissantes, notamment avec les États-Unis, ont fortement pesé sur les choix stratégiques des entreprises.

Il ne s'agit plus seulement de transporter des marchandises dans les meilleures conditions et au meilleur coût, mais de naviguer dans un environnement où les cartes se redessinent en permanence.

Pour les Chargeurs, les conséquences sont directes : réorganisation des supply chains, arbitrages plus prudents en matière d'achat de transport, et évolution de l'approche des modèles massifiés.

L'incertitude a, en effet, alimenté un attentisme notable, en particulier concernant les projets de décarbonation du transport de marchandises (choix des énergies) et de report modal (transport ferroviaire et fluvial).

Les entreprises restent néanmoins actives, mais avancent avec prudence.

UNE CONJONCTURE INTERNATIONALE 2025 PLUS SOLIDE QU'ANTICIPÉ

Sous l'effet des évolutions géopolitiques — volatilité des droits de douane, sanctions économiques — et réglementaires — mécanismes d'ajustement carbone aux frontières, ETS maritime — les flux se recomposent en continu, tant au niveau du sourcing (fournisseurs) que des marchés de distribution (marché du commerce extérieur).

Face à ces évolutions permanentes, les volumes de transport maritime et aérien ont pourtant enregistré une légère progression (en 2024 et 2025), sans signe d'effondrement.

À l'échelle internationale, les chiffres ont témoigné d'une résilience des échanges.

ENTRE DÉSORGANISATION ET OPPORTUNITÉS : VERS DES CHAÎNES LOGISTIQUES PLUS RÉSILIENTES

La reconfiguration permanente des supply chains s'avère complexe et facteur d'instabilité pour les Chargeurs, mais elle ne se traduit pas par une baisse généralisée des volumes transportés à l'international.

Elle engendre assurément des perturbations et des pertes de productivité, mais pousse aussi les entreprises à développer des modèles opérationnels plus agiles et adaptables, donc plus résilients — des qualités devenues indispensables face à une volatilité durable et à des crises récurrentes.

EN FRANCE : DES SIGNAUX ENCOURAGEANTS

En 2025, les Chargeurs français évoluent dans un contexte de légère reprise économique, avec une inflation maîtrisée (qui stabilise les coûts du transport routier après plusieurs années de turbulence).

Ils surveillent l'évolution de la fiscalité liée au transport et aux énergies ainsi que les évolutions réglementaires.

Malgré un climat incertain, un contexte complexe et une retenue sur les investissements, plusieurs dynamiques encourageantes se confirment.

DES DYNAMIQUES PUBLIQUES : AMBITION FRANCE TRANSPORT - LE DOUBLE ENJEU DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DE LA DÉCARBONATION

2025 a été marquée par la conférence Ambition France Transport, destinée à identifier des pistes de financement pour régénérer des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, de plus en plus limitantes mais indispensables à un transport performant et décarboné.

Avec pour enjeu de résorber la dette grise tout en envoyant des signaux encourageants au monde économique, les travaux auxquels l'ensemble des acteurs du secteur a contribué, ont priorisé les infrastructures existantes, le fléchage des recettes autoroutières, le soutien au ferroviaire, la mobilisation de financements privés, et plus généralement tout ce qui concourt à la décarbonation du fret.

Ces travaux partagés en 2025, ont nourri un projet de Loi Cadre présenté au printemps 2026, qui, en fin de chemin parlementaire, impliquera les Chargeurs en vue de développer l'électrification du transport routier mais également d'accélérer le report modal.

DES DYNAMIQUES PRIVÉES QUI S’AFFIRMENT

On observe une implication croissante des compagnies maritimes dans le transport massifié fluvial et ferroviaire, le développement de nouvelles plateformes multimodales et logistiques (ports intérieurs, hubs fluviaux ou ferroviaires), avec des initiatives structurantes portées par des acteurs majeurs tels que CMA CGM, MSC ou Maersk.

Ces dynamiques attestent du fait qu'au-delà des incertitudes et des temporalités privées et publiques parfois différentes, le secteur du transport et de la logistique continue d'innover et de se positionner pour les défis à venir.

Dans un contexte de plus en plus imprévisible, marqué par une forte pression sur les coûts, des exigences élevées en matière de qualité de service client et un environnement international de plus en plus incertain qui les engage à renforcer leur résilience, les entreprises s'inscrivent, en cette fin d'année 2025, dans une phase d'arbitrages structurants.

Pour les Chargeurs, la performance durable repose alors sur un triptyque : efficacité opérationnelle, compétitivité et maîtrise des externalités environnementales de leurs activités, et notamment de transport.

CONTEXTE 2025 TRANSPORT MARITIME



L'année 2025 s'ouvre sur un marché du transport maritime de conteneurs profondément instable, caractérisé par des tensions géopolitiques durables, des restructurations stratégiques majeures et des déséquilibres persistants entre l'offre et la demande. La visibilité demeure réduite et la volatilité s'installe comme un élément structurel du secteur.

La situation sécuritaire en mer Rouge reste le principal facteur d'incertitude. Les déroutages massifs via le cap de Bonne-Espérance allongent significativement les temps de transit, accroissent la consommation de carburant et renchérissent les coûts opérationnels. Les taux de fret évoluent dans un environnement instable, soutenus par les perturbations logistiques mais fragilisés par la perspective d'un excès de capacité à moyen terme.

Le secteur connaît parallèlement une recomposition historique de ses alliances : fin de l'alliance 2M entre Maersk et MSC, création de la coopération Gemini de Maersk avec Hapag-Lloyd, transformation de THE Alliance en Premier Alliance. Ces évolutions traduisent la volonté des armateurs de renforcer fiabilité et qualité opérationnelle, ce qui pourrait intensifier la concurrence sur les grandes lignes Est-Ouest dans un contexte de surcapacité.

Sur le plan de l'offre, les nombreuses livraisons de porte-conteneurs alimentent une capacité excédentaire, tandis que les coûts s'alourdissent : frais portuaires, carburants, investissements environnementaux. Les marges sont sous tension et les taux spot montrent des signes d'essoufflement. Du côté de la demande, la croissance des volumes mondiaux de conteneurs se situe entre 2,5 % et 4 %, portée par l'e-commerce transfrontalier et le transport réfrigéré, avec de fortes disparités régionales.

La transition environnementale s'impose comme axe structurant de long terme, accélérant l'adoption de carburants alternatifs, l'optimisation énergétique et la digitalisation des flux. Les Chargeurs privilégient quant à eux la diversification des routes, le nearshoring et le friendshoring pour renforcer la résilience de leurs chaînes logistiques.

En France, le trafic portuaire amorce un redressement progressif notable mais encore en deçà de celui de 2019, tiré principalement par les conteneurs, malgré des disparités marquées entre segments. Les conteneurs constituent le principal moteur de la reprise, bénéficiant de la normalisation partielle des chaînes logistiques et du maintien des flux internationaux. Les vracs solides affichent une performance plus contrastée, soutenue par les importations de minerais et un redressement tardif du trafic céréalier. Les vracs liquides, en revanche, demeurent pénalisés par la baisse des importations de produits raffinés, conséquence d'une production nationale renforcée. Le trafic roulier reste structurellement fragile, fortement dépendant de la conjoncture du marché automobile.

Les grands ports français ont montré une reprise inégale mais une résilience globale, malgré un contexte géopolitique et social tendu et les perturbations liées aux mouvements sociaux.

2025 s'est ainsi affirmée comme une année charnière : ni reprise franche, ni crise ouverte, mais un entre-deux instable où la capacité d'adaptation et la robustesse opérationnelle constituent désormais des avantages compétitifs décisifs.

FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE

.....



ÉCHANTILLON

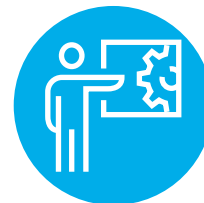
Le panel est composé de chargeurs industriels et de distributeurs utilisant le transport maritime.

À noter : Certaines questions « multi-modes » ont été posées dans le baromètre de perception des chargeurs pour les modes ferroviaire, fluvial, maritime et routier et nous ont permis de faire des comparaisons



MODE D'ADMINISTRATION

L'AUTF a adressé un questionnaire en ligne à de nombreux Chargeurs, qu'ils soient adhérents de l'association ou non, s'appuyant notamment sur la résonance de son réseau de fédérations adhérentes.



PÉRIODE D'ADMINISTRATION

La période de consultation a couru de décembre 2025 à février 2026.



CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

LES SECTEURS DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE, DU COMMERCE DE DÉTAIL ET DE L'INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE SONT PARTICULIÈREMENT REPRÉSENTÉS AU SEIN DU PANEL

100% Acteurs Français

Le panel est exclusivement composé d'acteurs Français (100%) parmi lesquels on retrouve :

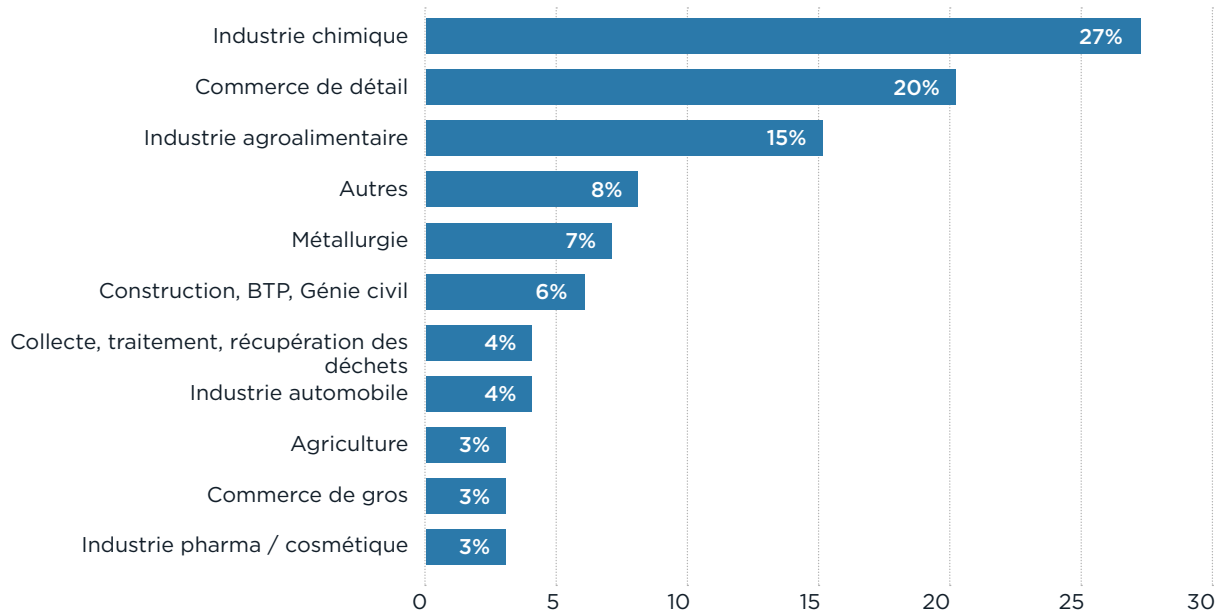
- **51% de Grande entreprise / Grands groupes** (plus de 5000 collaborateurs ou plus de 1,5 Mds€ de CA)
- **31% d'ETI** (moins de 4999 collaborateurs et moins de 1,5 Mds€ de CA)
- **18% de PME** (moins de 250 collaborateurs et moins de 50 M€ de CA)

Au sein du panel, trois secteurs sont fortement représentés - en cohérence avec les secteurs les plus utilisateurs de fret maritime :

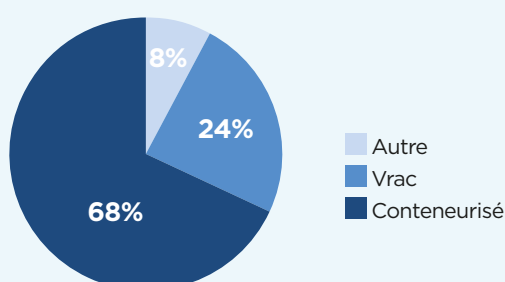
- **L'industrie chimique** avec **27%** des répondants
- **Le commerce de détail** avec **20%** des répondants
- **L'industrie agroalimentaire** avec **15%** des répondants

D'autres secteurs sont également représentés significativement au sein du panel : la métallurgie (7%), la construction / BTP / génie civil (6%), la collecte / traitement / récupération de déchets (4%), l'industrie automobile (4%), l'agriculture (3%), le commerce de gros (3%) et l'industrie pharma / cosmétique (3%), etc.

Quel secteur est le plus représentatif de l'activité de votre entreprise ?



Quels types de marchandises transportez-vous principalement ?



Les flux maritimes des répondants sont **majoritairement tournés vers l'export** :

- **73%** des répondants déclarent avoir recours au maritime pour l'Export
- **56%** des répondants déclarent avoir recours au maritime pour l'Import

Le recours au maritime pour des flux nationaux est plus limité au sein du panel (ils ne concernent que 15% des répondants)

Les flux conteneurisés sont de loin les mieux représentés dans le panel **avec 68% des réponses.**

Le vrac représente quant à lui **24% des réponses.**

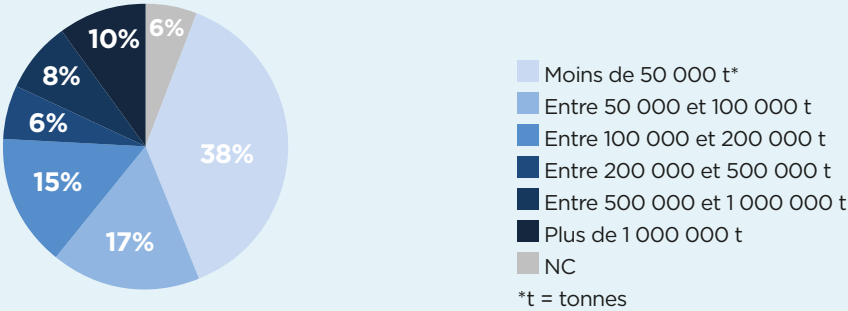
LES RÉPONDANTS SONT EN MOYENNE DE PLUS GRANDS UTILISATEURS DU MARITIME QUE DANS LE BAROMÈTRE DE L'AN PASSÉ



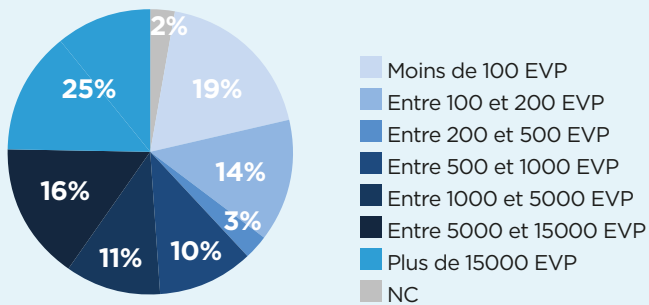
Au sein du panel :

- Plus d'un tiers des répondants (38%) transportent moins de 50 000 tonnes par an via le maritime
- Près d'un tiers des répondants (32%) transportent entre 50 000 et 200 000 tonnes par an via le maritime
- Près d'un quart des répondants (24%) transportent plus de 200 000 tonnes par an - et 10% transportent plus de 1 000 000 de tonnes par an

Quel tonnage de marchandise transportez-vous annuellement via ce mode ? Périmètre France ou au départ / à destination de la France



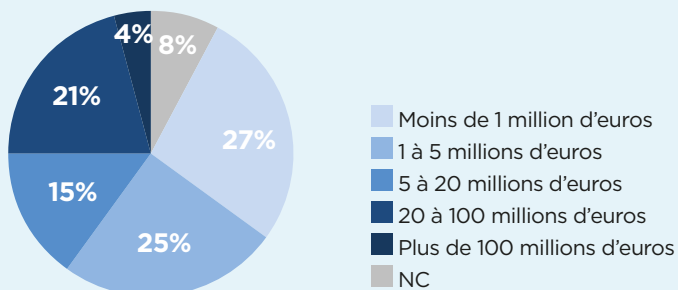
Combien de EVP transportez-vous annuellement via ce mode ?



En ce qui concerne les volumes exprimés en EVP, on peut distinguer une répartition du panel en 4 quarts ou presque :

- **19%** des répondants transportent **moins de 100 EVP par an**
- **27%** des répondants transportent **entre 100 et 1000 EVP par an (et 22% entre 500 et 1000 EVP)**
- **27%** des répondants transportent **entre 1000 et 15 000 EVP par an**
- **25%** des répondants transportent **au-delà de 15 000 EVP**

Quelle est votre dépense annuelle moyenne pour le transport de vos marchandises via ce mode ?



Les dépenses annuelles **de transport maritime de 27% des répondants** sont **inférieures à 1M€** et **un quart des répondants** estiment avoir des **dépenses annuelles comprises entre 1 et 5M€** de transport maritime. Ils sont **4%** à estimer que leurs dépenses annuelles **dépassent 100M€**.



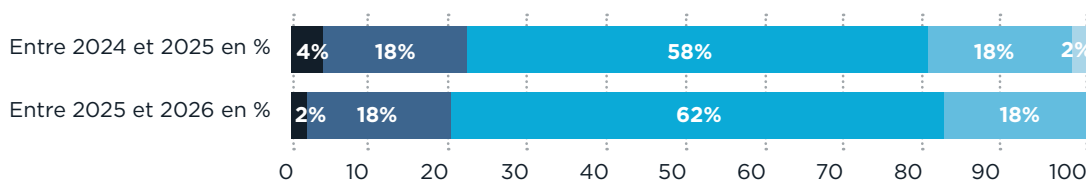
CONJONCTURE

LES PARTICIPANTS ANTICIPENT UNE CERTAINE STABILITÉ DES VOLUMES TRANSPORTÉS SUR L'EXERCICE À VENIR - MALGRÉ QUELQUES DIVERGENCES SECTORIELLES

Comment ont évolué vos volumes transportés entre l'exercice 2025 et l'exercice 2024 ?
Comment ces volumes devraient-ils évoluer entre l'exercice 2026 et l'exercice 2025 selon vous ?

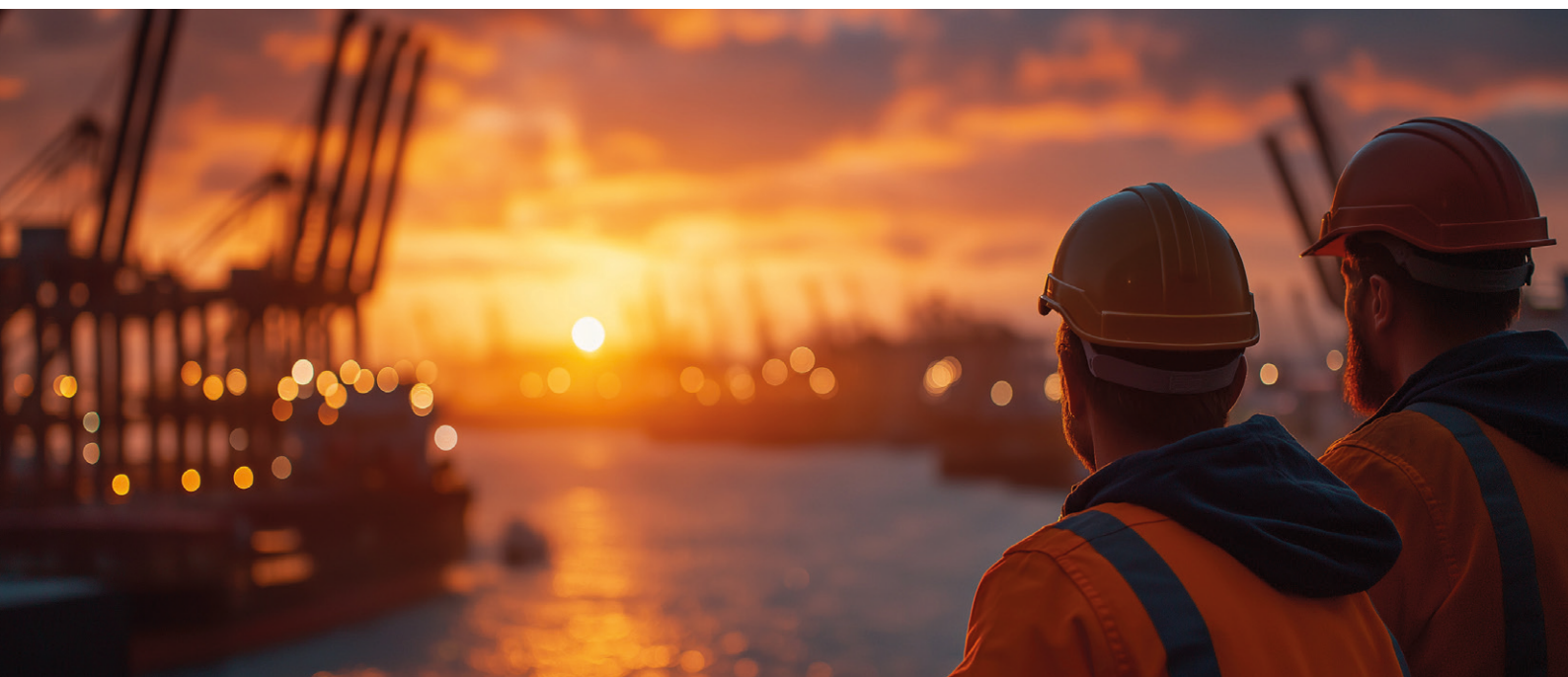
Évolution des volumes transportés - exercice 2024-2025
Évolution des volumes transportés - estimation 2025-2026

■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité ■ Faible croissance ■ Forte croissance



Le panel constate une certaine stabilité de leurs volumes transportés sur l'exercice 2025 : 58% des répondants estiment que leurs volumes transportés sont restés stables, 22% que ceux-ci sont en régression (dont 4% en forte régression) et 20% que ceux-ci sont en croissance (dont seulement 2% en forte croissance).

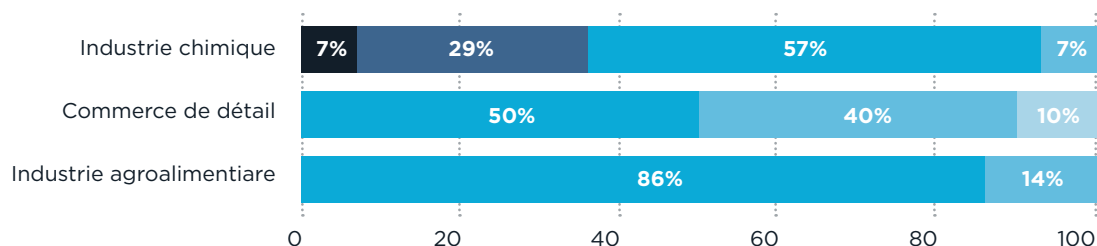
De même, les anticipations du panel pour l'exercice 2026 en ce qui concerne leurs volumes transportés semblent converger vers une certaine stabilité. Les réponses sont par ailleurs aux constats de l'exercice 2025 : 62% des répondants estiment que leurs volumes transportés resteront stables, 18% que ceux-ci seront en régression et 20% que ceux-ci seront en croissance (dont 4% qui anticipent une forte croissance, traduisant des situations « spécifiques »).



Evolution 2024-2025 vue par secteur

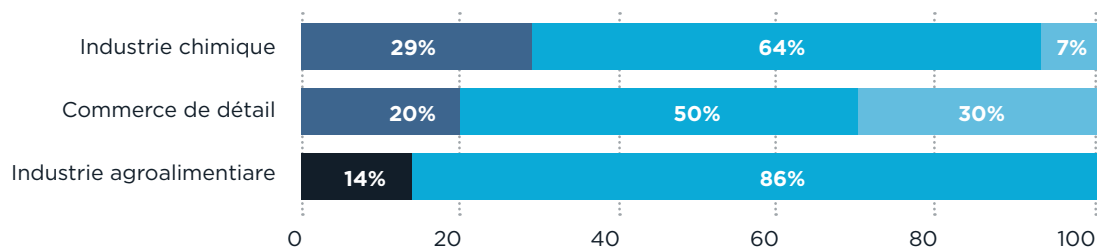
Forte régression
 Faible régression
 Stabilité

 Faible croissance
 Forte croissance

*Evolution 2025-2026 - vue par secteur*

Forte régression
 Faible régression
 Stabilité

 Faible croissance
 Forte croissance



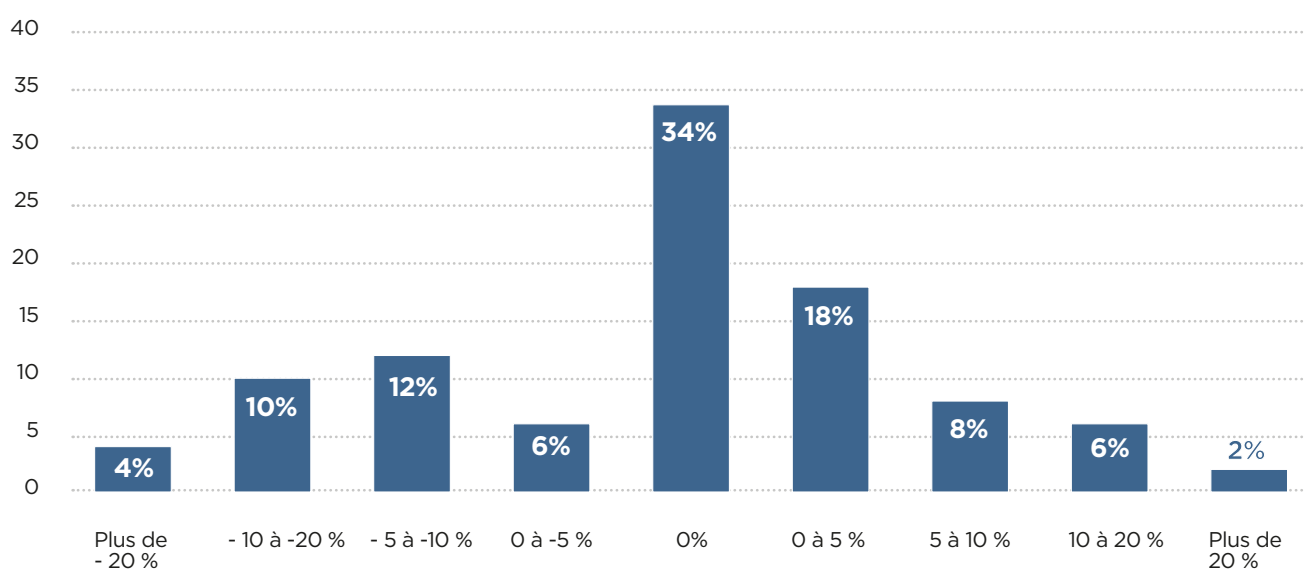
Les dynamiques diffèrent d'un secteur à l'autre, reflétant la conjoncture économique, et des spécificités d'entreprises concernant leurs flux maritimes :

- Parmi les répondants du secteur de l'Industrie chimique, on observe une surreprésentation des répondants constatant une régression des volumes transportés sur l'exercice passé et des répondants anticipant une régression des volumes transportés sur l'exercice à venir
- À l'inverse, les répondants du Commerce de détail constatent et anticipent davantage de croissance des volumes transportés que le reste du panel
- Les répondants du secteur de l'Industrie agroalimentaire ont dans leur intégralité constaté une stabilité voire une hausse de leurs volumes transportés sur l'exercice 2025 - toutefois, 14% d'entre eux anticipent une forte régression de leurs volumes transportés en 2026

LES RÉPONDANTS ONT OBSERVÉ UNE AUGMENTATION DE 2% EN MOYENNE DE LEURS PRIX DE TRANSPORT MARITIME EN 2025 - AVEC TOUTEFOIS DE FORTES DISPARITÉS



À flux comparables, comment a approximativement évolué la moyenne de vos prix de transport (y compris énergie) entre l'exercice 2025 et l'exercice 2024 ? (en %)



En abscisse : l'évolution de la moyenne des prix de transport (y compris énergie entre 2025 et 2024) constatée
En ordonnée : la proportion de répondants du panel

À flux comparables, les répondants du panel ont observé une progression moyenne des prix du transport maritime (y compris énergie) de +2,00 % sur l'exercice 2025.

Le panel est très partagé quant à ses observations :

- Un tiers (34%) du panel reporte une stabilité de ses prix de transport (à flux comparables)
- Un tiers (32%) du panel dit avoir observé des baisses de ses prix de transport (à flux comparables)
- Un tiers (34%) du panel dit avoir observé des hausses de ses prix de transport (à flux comparables)

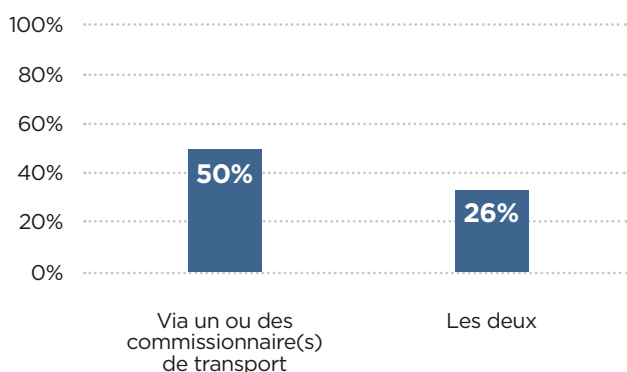
Près d'un quart des répondants disent avoir observé des variations très importantes des prix sur l'exercice 2025 :

- Ils sont près de 8% à avoir constaté des augmentations de 10% ou plus
- Ils sont près de 14% à avoir constaté des diminutions de 10% ou plus

ORGANISATION DU TRANSPORT ET PARTIES PRENANTES

PRÈS DE 3/4 DES RÉPONDANTS ONT RECOURS À DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT POUR LEUR FLUX DE TRANSPORT MARITIMES

Effectuez-vous l'achat de transport en direct ou via un commissionnaire de transport ?



Pour l'organisation de leurs flux de transport maritime:

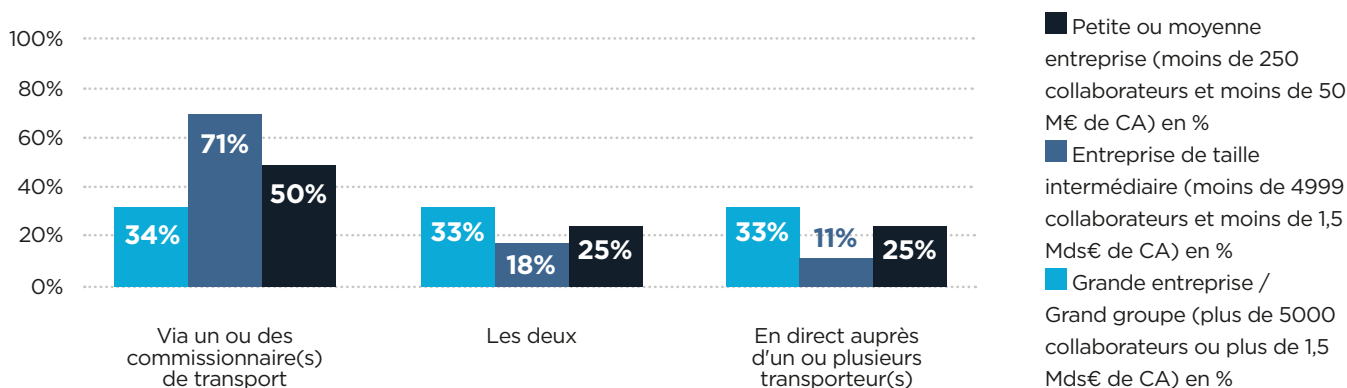
- **50%** des entreprises interrogées ont **recours à des commissionnaires de transport**
- **24%** des entreprises interrogées sont **en direct avec un ou plusieurs transporteurs**
- **26%** des entreprises interrogées **font les deux**

Le recours aux commissionnaires de transport est plus marqué dans ce baromètre que dans les deux éditions précédentes (40% l'année dernière, 35% l'année d'avant) - tandis que la proportion de répondants ayant recours à la fois aux commissionnaires et aux transporteurs est également en très légère augmentation (23% l'année dernière, 20% l'année d'avant).

Le recours aux commissionnaires est **peut-être favorisé** :

- Par l'instabilité des politiques douanières aux USA pour les flux export ?
- Par des stratégies de sourcing en évolution (en lien avec les sanctions internationales, les réglementations européennes, etc.) pour les flux import ?

Effectuez-vous l'achat de transport en direct ou via un commissionnaire de transport ? Selon la taille de l'entreprise



On remarque également que **le recours aux commissionnaires ou aux transporteurs directement varie sensiblement en fonction de la taille des entreprises** :

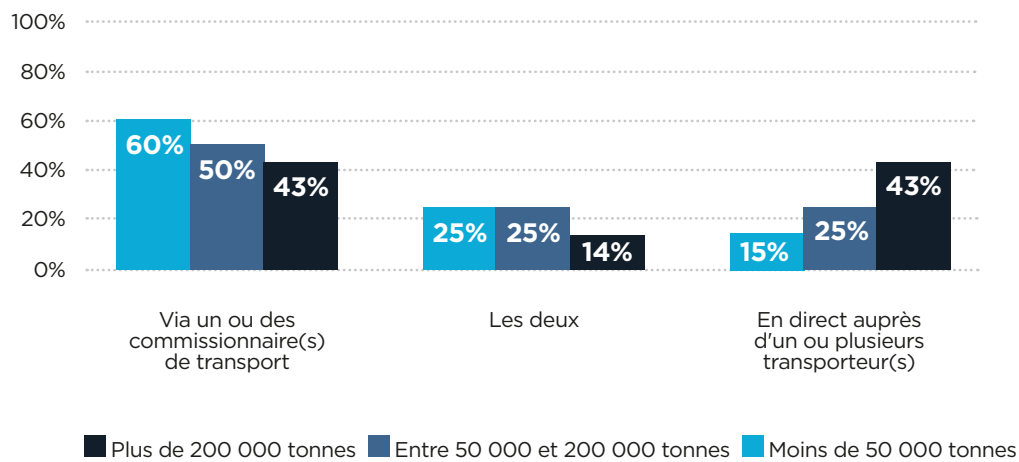
- **Les Grandes entreprises** ont recours **de façon équilibrée** aux commissionnaires, aux transporteurs directement ou au deux
- **Les Entreprises de Taille Intermédiaire et les Petites ou Moyennes Entreprises ont davantage recours aux commissionnaires de transport** uniquement (71% des ETI, 50% des PME)

Près de 25% des PME ont directement recours aux transporteurs - c'est deux fois plus que pour les ETI : ce résultat peut paraître surprenant mais s'explique par la présence de petites structures très spécialisées (et marginalement, de certaines filiales de grands groupes s'étant déclarées en tant que PME).

LES VOLUMES TRANSPORTÉS VIA LE MODE MARITIME ONT UNE INFLUENCE NOTABLE SUR LE RECOURS - OU NON - AUX COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT



*Effectuez-vous l'achat de transport en direct ou via un commissionnaire de transport ?
(Selon le volume transporté)*



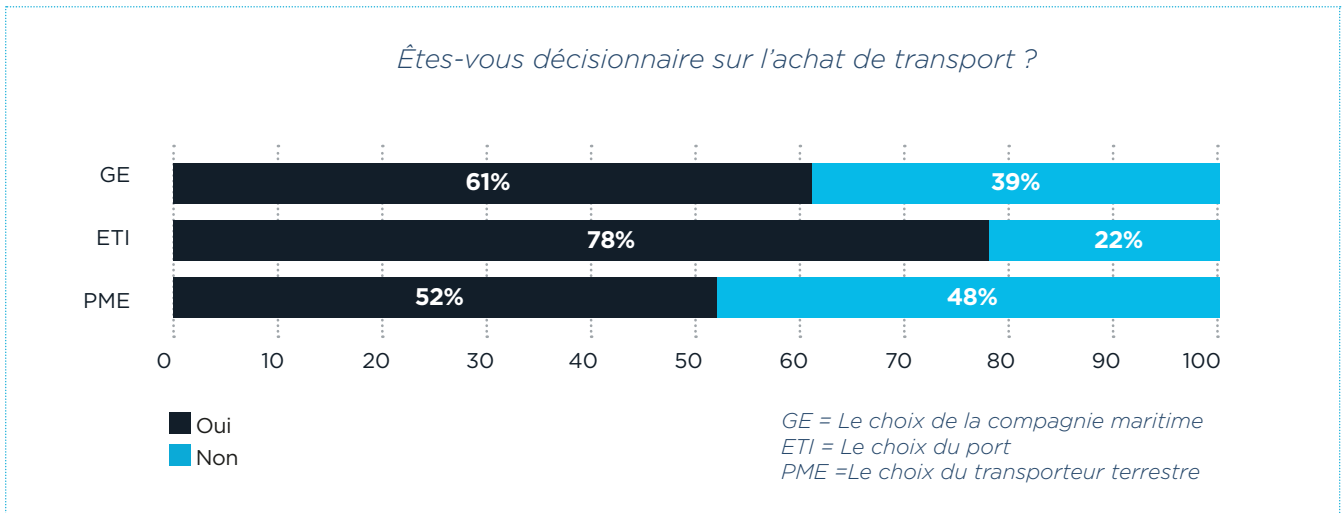
Plus que la taille des entreprises, ce sont les volumes transportés via le maritime qui influent sur le choix du **recours aux commissionnaires ou aux compagnies maritimes directement**.

- **85% des répondants dont les flux représentent annuellement moins de 50 000 tonnes ont recours aux commissionnaires de transport** (60% ont recours exclusivement aux commissionnaires, et 25% ont recours à la fois aux commissionnaires et aux transporteurs directement):
- La proportion de répondants ayant recours aux commissionnaires de transport diminue ainsi :

- à **75%** quand on considère les seuls répondants dont les flux représentent annuellement 50 000 à 200 000 tonnes (50% ont recours exclusivement aux commissionnaires)
- à **57%** quand on considère les seuls répondants dont les flux représentent annuellement plus de 200 000 tonnes (43% ont recours exclusivement aux commissionnaires)
- **A noter** : les répondants dont les flux représentent annuellement plus de 200 000 tonnes ont recours exclusivement aux commissionnaires de transport et exclusivement aux transporteurs dans les mêmes proportions

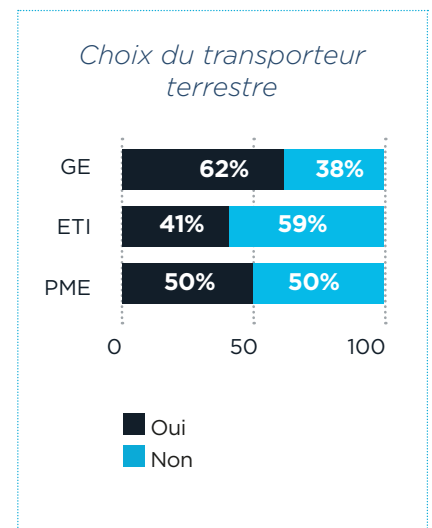
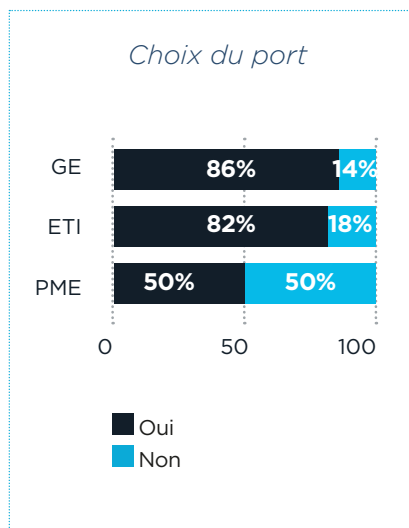
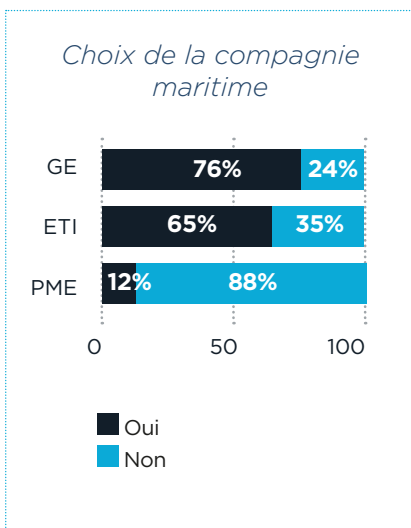


LES RÉPONDANTS DÉCLARENT ÊTRE MAJORITAIREMENT DÉCISIONNAIRES DANS LE CHOIX DU PORT ET DE LA COMPAGNIE MARITIME, CELA EST TOUTEFOIS MOINS MARQUÉ POUR LE CHOIX DU TRANSPORTEUR TERRESTRE



Le panel est principalement décisionnaire sur le choix :

- (1) **du port** (en baisse à 78% contre 82% en 2024, et 93% en 2023)
- (2) **de la compagnie maritime** (en baisse à 61% contre 79% en 2024, et 78% en 2023)
- (3) **du transporteur terrestre** (en baisse à 59% contre 69%, comme en 2024 et 2023)



La taille de l'entreprise joue sur sa capacité à être décisionnaire de la compagnie maritime, du port :

- Aussi **les Grandes Entreprises (GE)** sont décisionnaires à **86% sur le choix du port** et à **76% sur le choix de la compagnie maritime**
- En comparaison, **les Petites et Moyennes Entreprises (PME)**, elles, ne sont décisionnaires qu'à **50% sur le choix du port** et à **13% seulement sur le choix de la compagnie maritime**

Ce phénomène est néanmoins **moins marqué en ce qui concerne le choix du transporteur terrestre.**

SATISFACTION ET QUALITÉ DE SERVICE

LES CHARGEURS SALUENT LA RELATION CLIENT ET LA TRAÇABILITÉ DU MODE MARITIME, MAIS REGRETTENT LE MANQUE DE RÉACTIVITÉ DE CE MODE ET SA CAPACITÉ D'INNOVATION INSUFFISANTE

Dans chaque baromètre, quel que soit le mode de transport, les entreprises étaient interrogées sur leur perception de la qualité de service à partir d'une série de questions identiques.

L'appréciation a été convertie en une note sur 6 pour chaque critère. Les chiffres entre parenthèses indiquent le rang de chaque critère, du mieux noté (1) au moins bien noté (10).

La moyenne des notes attribuées par les répondants à la qualité de service globale du mode maritime a progressé de 0,5 point par rapport à l'an dernier (3,08 contre 2,59)

La **relation client** ressort comme le **principal point de satisfaction quant** au mode maritime – devant **la traçabilité** et **les aléas**.

- **La relation client et la traçabilité étaient également très bien classées dans le baromètre l'année dernière** (derrière le critère portant sur la compétitivité-prix – remplacé par un critère sur l'adéquation coût / niveau de service dans cette édition)
- **Les aléas** étaient pour autant repris **dans les dernières positions** par les répondants de l'année dernière : les événements géopolitiques qui avaient perturbé une partie de l'exercice 2024 – et moins l'exercice suivant – sont sans doute à l'origine de cette variation

En revanche, plusieurs dimensions plus opérationnelles, obtiennent des scores de satisfaction assez faibles, notamment :

- **La réactivité**
- **La capacité d'innovation** - qui était pourtant reprises en 5^{ème} position dans l'édition précédente du baromètre
- **Le respect des délais** – dont la note moyenne a tout de même progressé de 0,6 points par rapport à l'an passé

À noter : la note moyenne de satisfaction attribuée au mode maritime (3,08/6) est inférieure aux moyennes observées dans le baromètre routier (3,88), le baromètre ferroviaire (3,38) et le baromètre fluvial (3,77).

	Panel Maritime 2025	Panel Maritime 2024
Qualité de service globale	3,08	2,59
Relation client	3,78 (1)	3,24 (2)
Traçabilité	3,20 (2)	2,86 (3)
Aléas avant prise en charge	3,12 (3)	2,28 (8) *
Aléas lors de l'exécution	3,04 (4)	2,28 (8) *
Traitement des litiges	3,04 (4)	2,62 (5)
Régularité	2,98 (6)	2,83 (4)
Adéquation coût / niveau de service	2,94 (7)	4,03 (1) **
Respect des délais	2,68 (8)	2,07 (9)
Capacité d'innovation	2,50 (9)	2,62 (5)
Réactivité	2,40 (10)	2,34 (7)

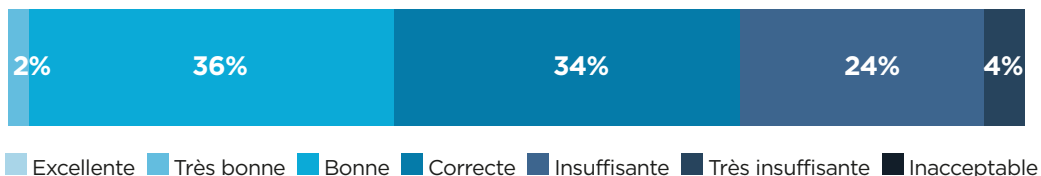
* : Dans le baromètre 2025 portant sur l'exercice 2024 les aléas sans distinction avant prise en charge et les aléas lors de l'exécution n'étaient pas distingués

** : Le critère portant sur l'adéquation entre le coût et le niveau de service rendu a été reformulé. Il remplace un critère sur la « compétitivité prix par rapport au modes comparables »

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #1/3



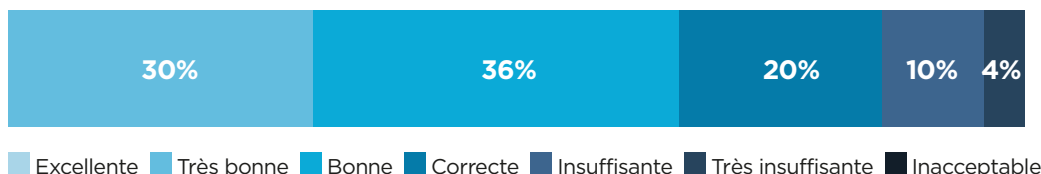
Qualité de service globale : 3,08 /6



Globalement, la qualité de service est notée à 3,08/6, un score légèrement inférieur à la moyenne (3,5/6) qui témoigne toutefois d'une satisfaction légèrement plus marquée que dans le panel de l'année précédente (la moyenne était de 2,59/6).

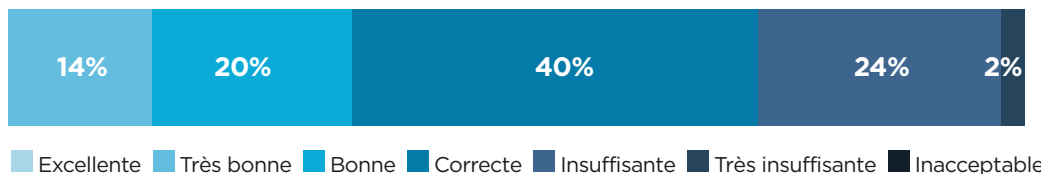
Ainsi, 38% des chargeurs interrogés s'estiment globalement satisfaits ou très satisfaits et 34% jugent la qualité de service seulement « correcte ».

Qualité de la relation client : 3,78 /6



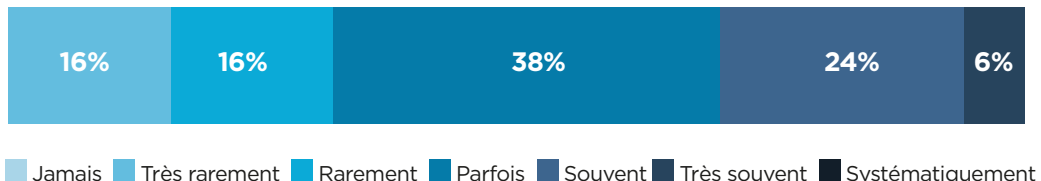
La qualité de la relation client obtient cette année encore la meilleure note moyenne avec 3,78/6 – en léger recul toutefois par rapport à l'année précédente (4,03/6). Près des deux tiers des répondants (66%) estiment que la relation client est bonne ou très bonne.

Traçabilité : 3,20 /6



La traçabilité obtient une note moyenne de 3,20/6 – en progression par rapport à l'an passé. 40 % du panel estime que la traçabilité est correcte. Ils ne sont que 26% à la décrire comme insuffisante ou très insuffisante contre 45% l'an passé !

Aléas avant prise en charge : 3,12 /6

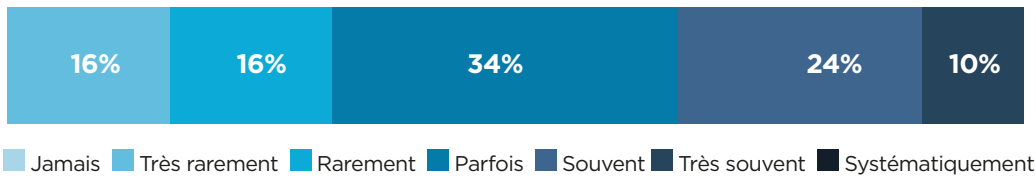


La fréquence des aléas avant prise en charge obtient une note moyenne de 3,12/6. Le panel semble très partagé concernant les aléas : près d'un tiers des répondants juge que les aléas surviennent souvent ou très souvent, près d'un tiers des répondants juge que ceux-ci surviennent parfois et enfin un dernier les juge rares ou très rares.

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #2/3

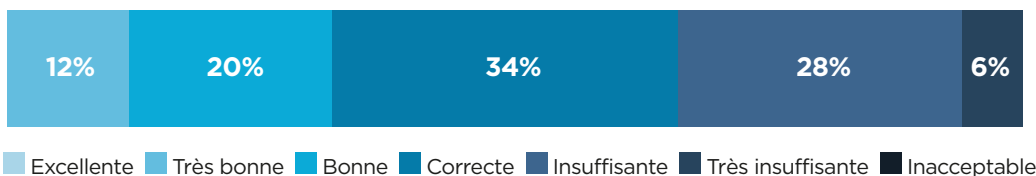


Aléas lors de l'exécution : 3,04 /6



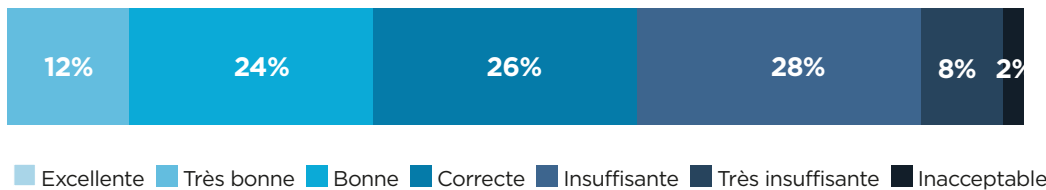
La fréquence des aléas lors de l'exécution obtient tout juste la moyenne (3,04/6). A l'image de ce qu'on observe sur les aléas lors de l'exécution du transport, le panel semble presque parfaitement partagé en trois tiers. On notera tout de même que davantage de répondants (10%) ont déclaré que ces aléas survenaient très souvent.

Traitement des litiges : 3,04 /6



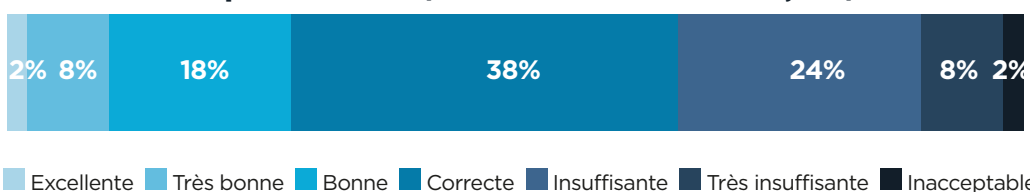
Le traitement des litiges obtient également tout juste la moyenne (3,04/6) - malgré une progression significative de plus de 0,4 points par rapport au baromètre de l'an passé. Un tiers des répondants juge le critère insuffisant ou très insuffisant cette année : ils étaient plus de la moitié dans le panel de l'an passé.

Régularité : 2,98 /6



La régularité obtient une note proche de la moyenne (2,98/6). 38% du panel la juge tout de même insuffisante, très insuffisante voire inacceptable - ils étaient 45% dans le panel de l'année dernière.

Adéquation coût / niveau de service : 2,94 /6



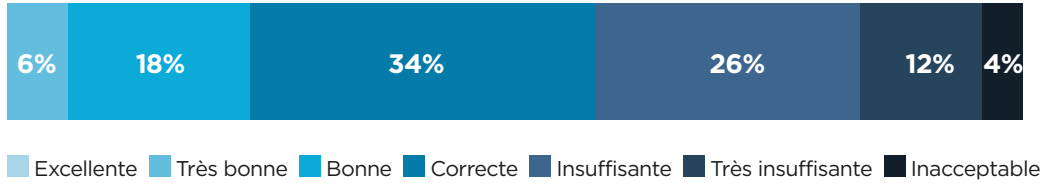
Le nouveau critère portant sur l'adéquation coût / niveau de service obtient une note de 2,94/6 - légèrement inférieure à la moyenne.

Il est à noter que celle-ci obtient une note significativement moins élevée que pour les autres modes testés dans les baromètres (ferroviaire : 3,19/6, fluvial : 3,41/6, routier : 3,61/6)

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #3/3



Respect des délais : 2,68 /6



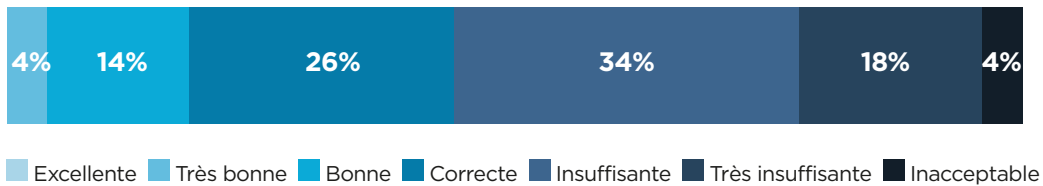
Le respect des délais obtient une moyenne de 2,68/6 - en forte progression (+0,61 points) par rapport au baromètre de l'an passé. Ainsi l'année dernière seulement 10% du panel jugeait que le respect des délais était bon (7%) ou excellent (3%) - ils sont cette année près d'un tiers à le trouver bon voire très bon.

Capacité d'innovation : 2,50 /6



La capacité d'innovation obtient une note moyenne de 2,50/6, une des notes les plus basses. Seulement 16% des répondants la juge bonne ou très bonne et plus de la moitié la juge insuffisante, très insuffisante voire inacceptable (2% seulement).

Réactivité : 2,40 /6

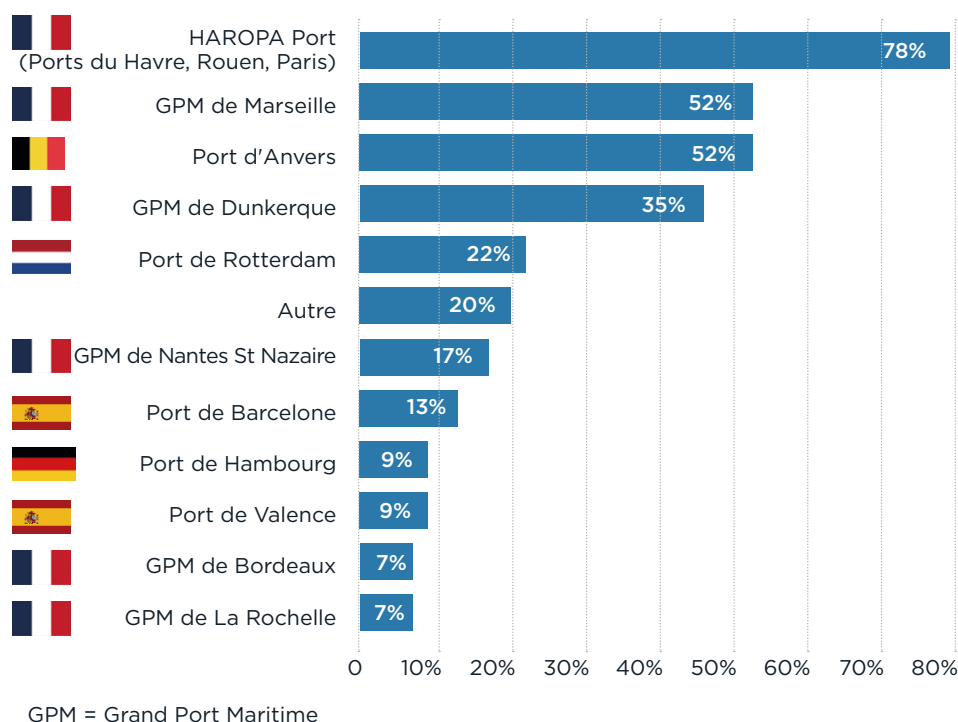


La réactivité obtient à nouveau la note moyenne la plus basse à 2,40/6 (le panel de l'année dernière lui avait attribué une note de 2,34/6) : ainsi, seulement 18% du panel la juge bonne ou très bonne, tandis que 34% du panel l'estime insuffisante, 18% très insuffisante et 4% inacceptable.

PORTS

PRÈS DE 60% DES RÉPONDANTS VOIENT UNE NETTE MAJORITÉ DE LEUR FLUX TRANSITER PAR DES PORTS FRANÇAIS - PARMIS LESQUELS NOTAMMENT HAROPA PORT, MARSEILLE-FOS ET DUNKERQUE

Quels ports utilisez-vous pour vos flux au départ ou à destination de la France ?

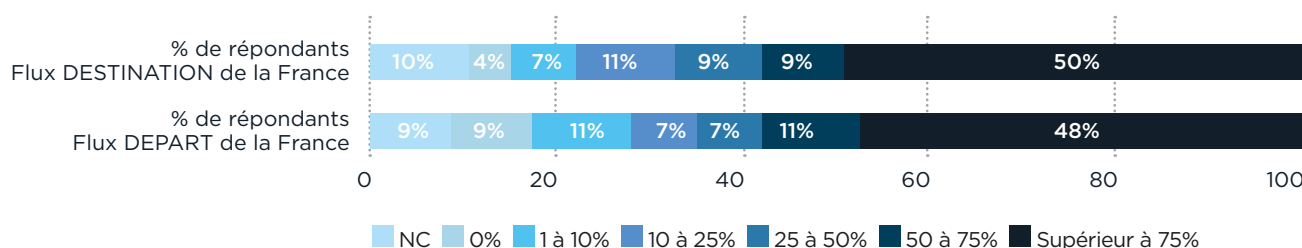


Le panel utilise 3 ports principaux pour leurs flux au départ ou à destination de la France : HAROPA, le GPM de Marseille et le Port d'Anvers. On retrouve le classement observé en 2023 contrairement à 2024 où le port de Dunkerque était en 3^{ème} place.

- Au sein du panel, HAROPA est aussi utilisé qu'en 2024 et 2023 (par 75% des chargeurs).
- Pour le port d'Anvers on retrouve un taux d'utilisation proche de celui de 2023 (55% vs 52% cette année) en baisse par rapport à 2024 (66%)
- Pour le port de Marseille, en hausse par rapport à 2024 (38%) mais pas encore au niveau des 68% observés en 2023
- Pour le port de Dunkerque, on se rapproche des 32% de 2023 mais en hausse versus les 63% en 2024

On peut également noter la montée du GPM de Nantes Saint-Nazaire à 17% en cette année 2025, devant le Port de Barcelone qui maintient son taux d'utilisation de 13% l'an dernier.

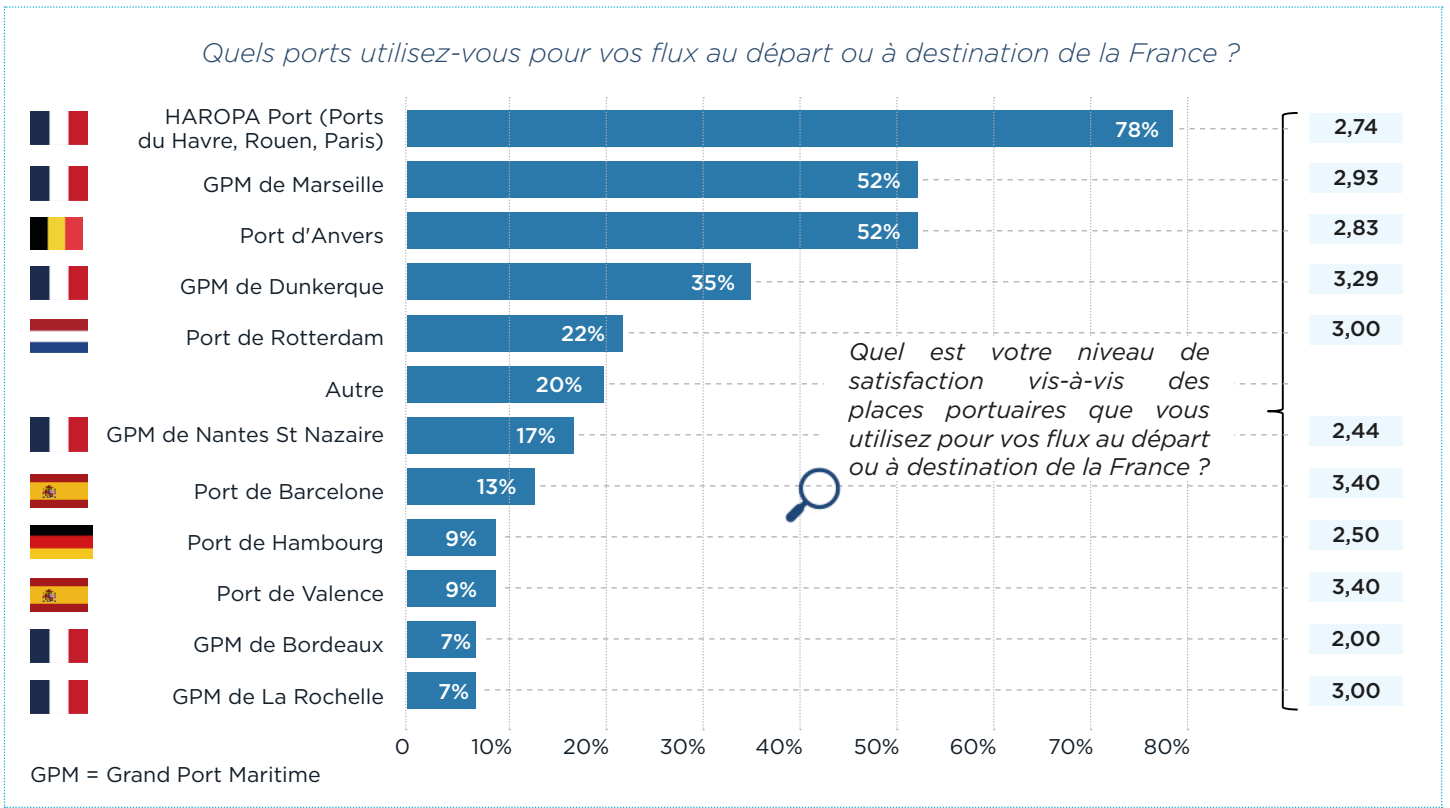
Parmi vos flux au DEPART / à DESTINATION de la France, quelle est la part de vos volumes passant par les ports français ?



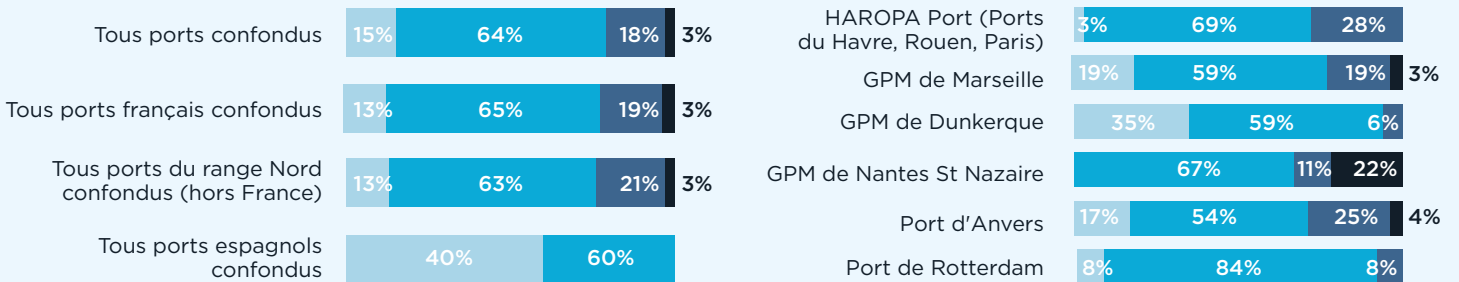
À l'importation, la moitié du panel fait passer plus de 75% de ses volumes de marchandises par les ports français, soit une baisse de 4 points par rapport à l'année précédente. En complément, 9% du panel font passer entre 50% et 75% de leurs marchandises soit une baisse de 9 points par rapport à l'année dernière. Cette année, 4% des répondants déclarent n'avoir pas du tout eu recours aux ports français à l'import alors qu'il n'y en avait aucun l'an dernier (le niveau redevient similaire à 2023 - 5%).

À l'exportation, la part de chargeurs ayant recours aux ports français pour 75% ou plus de leurs exportations est en progression de 4 points - 48% en 2025 versus 44% en 2024 mais pas au niveau des 53% en 2023. À noter : 9% du panel ne fait passer aucune marchandise par les ports français à l'export, niveau similaire au 8% en 2024, contre 15% en 2023.

LE NIVEAU DE SATISFACTION DES CHARGEURS VIS-À-VIS DES PORTS FRANÇAIS EST EN FORTE PROGRESSION : CEUX-CI SEMBLENT AVOIR AINSI RATTRAPÉ LES PORTS NON-FRANÇAIS DU RANGE NORD



■ Très satisfait ■ Satisfait ■ Moyennement satisfait ■ Pas satisfait



En 2025, **78% des répondants se déclarent satisfaits ou très satisfaits des ports français** : c'est 13 points de plus qu'en 2024, et 18 points de plus qu'en 2023.

Ce niveau de satisfaction est légèrement supérieur à la moyenne de celui des **ports du Range Nord hors France (Anvers, Rotterdam, Hambourg)** – pour lesquels on dénombre **76% de répondants satisfaits ou très satisfaits**

Le niveau de satisfaction très élevé **des ports Espagnols (100%)** est à relativiser au regard du nombre de répondants concernés moindres par rapport aux autres ports du panel

Parmi les Ports français :

- **C'est le port de La Rochelle** qui décroche la **1^{ère} place du podium** en termes de satisfaction **avec 100% d'utilisateurs** au sein du panel se déclarant **satisfaits** : ce résultat est là encore à relativiser au regard du nombre de répondants concernés
- **Le GPMD obtient le 2^{ème} meilleur score de satisfaction du panel, avec 94% des répondants concernés se déclarant soit satisfaits ou très satisfaits** - un score similaire aux 2 années précédentes. Il reste ainsi le port de référence en matière de satisfaction. On notera au passage une hausse de 15 points de la proportion de répondants très satisfaits par rapport à 2024, pour revenir aux niveaux observés en 2023 (38%)
- **HAROPA PORT** fait une **progression remarquable passant de 37% de satisfaction** (répondants satisfaits ou très satisfaits) **l'an dernier à 72% cette année - seuls 28% du panel déclare être moyennement satisfait en 2025**

LES CHOIX DES CHARGEURS EN MATIÈRE DE PORTS SONT PRINCIPALEMENT MOTIVÉS PAR DES RAISONS D'ABORD ÉCONOMIQUES, ET ENSUITE OPÉRATIONNELLES – PLUS QUE PAR « PATRIOTISME PORTUAIRE »



	Parmi la liste suivante, quels sont vos 5 critères pour le choix d'un port (classez de 1 à 5 – 1 étant le meilleur) ?	Pourcentage des répondants le classant parmi leur le Top 5	Pourcentage des répondants le classant parmi leur le Top 3
1	Coûts (pré / post acheminement, du fret maritime, des opérations (THC) , des tractions)	100%	89%
2	Risques de congestion / blocages	87%	36%
3	Franchise (stationnement / gardiennage des terminaux)	87%	31%
4	Présence des compagnies maritimes / Offre d'escales	58%	31%
5	Proximité des opérations (industriel et stock)	42%	33%
6	Fluidité des opérations (manutention, douanes, phyto / véto) et/ou au niveau de la gate du terminal (prise de rendez-vous transport routier, ...)	42%	18%
7	Offre multimodale	40%	22%
8	Port français	24%	18%
9	Facilité d'accès à l'information (transparence sur le déroulement des opérations)	18%	11%
10	Prise en compte de démarche de développement durable / écolabel portuaire	2%	2%

Le premier critère de choix d'un port au sein du panel sont les coûts (pré/post acheminement, du fret maritime), critère également placé en première position l'année dernière.

Le risque de congestion / blocages arrive en 2^{ème} position alors qu'il était en 4^{ème} place l'an dernier : ceci pourrait traduire **l'impact des quelques grèves perlées observées au début de l'exercice**. Ex-aequo, le critère de la **franchise (stationnement / gardiennage)** est également en 2^{ème} position alors qu'il était 5^{ème} l'an dernier. Ces deux critères sont également générateurs de coûts pour les chargeurs, ce qui semble indiquer une priorité donnée à la performance économique du passage portuaire.

La proximité des opérations (industriel et stock) qui était second l'an dernier se retrouve ainsi que 5^{ème} position.

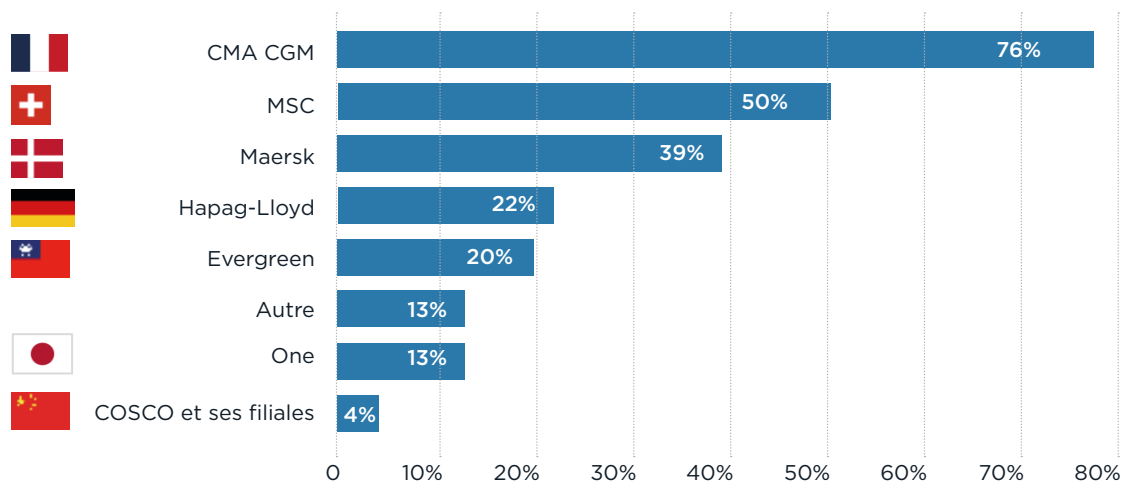
La présence des compagnies maritimes, qui occupait la troisième place l'année dernière recule d'un rang cette année.

La prise en compte des démarches de développement durable / écolabel portuaire a été reprise de façon extrêmement marginale. Peut-être plus qu'un désintérêt pour la question, ce critère pâtit peut-être d'un manque d'outils permettant d'identifier et de comparer aisément la matérialité / l'impact des démarches de développement durable des Ports.

COMPAGNIES MARITIMES

LES COMPAGNIES MARITIMES EUROPÉENNES SONT LES PLUS SOLLICITÉES
PARMI LES RÉPONDANTS ET PLUS DE TROIS QUARTS DU PANEL CLASSE CGA CGM
PARMI LES 3 COMPAGNIES AUQUEL IL A LE PLUS RECOURS

Quelles sont les 3 compagnies maritimes auxquelles vous avez le plus recours ?



Le top 4 des compagnies maritimes auquel le panel de répondants dit avoir le plus recours en 2025 est constitué de compagnies européennes :

- **CMA-CGM** qui reste la compagnie maritime la plus sollicitée par les répondants (76% y ont recours, ils étaient toutefois 90% l'an passé et en 2023)
- **MSC** qui apparaît au deuxième rang tout comme l'an passé (à 50% contre 59% en 2024)
- **Maersk** qui est reprise en troisième position (à 39%, alors qu'elle avait été placée 5ème 2024 à 28%)
- **Hapag-Lloyd** qui fait figure de quatrième (citée à 22% seulement par les répondants contre 48% et 37% en 2024 et en 2023)

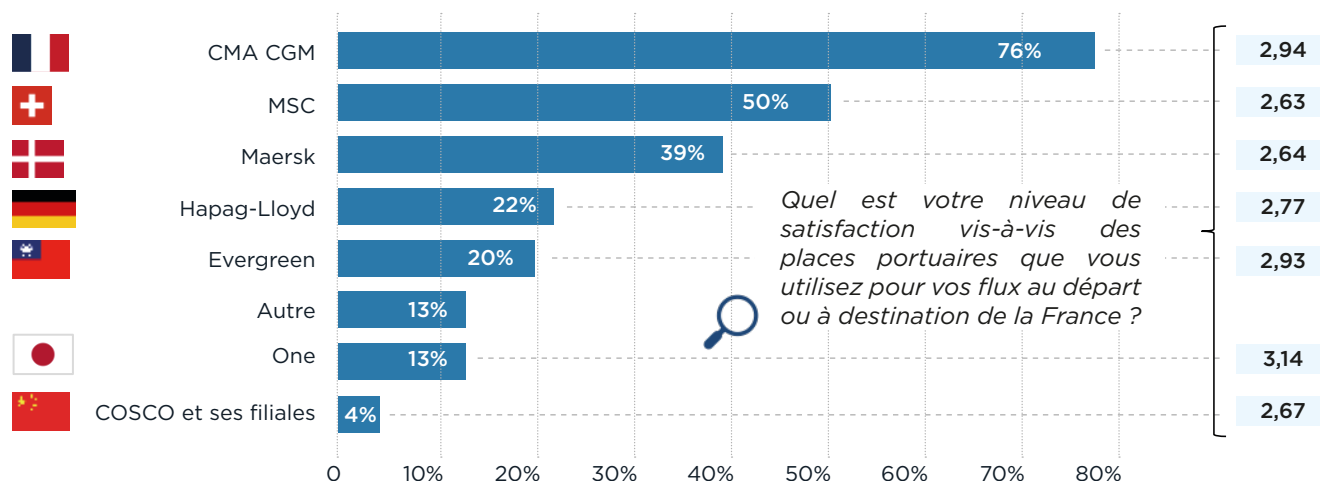
Apparaissent ensuite Evergreen, ONE et COSCO et ses filiales.



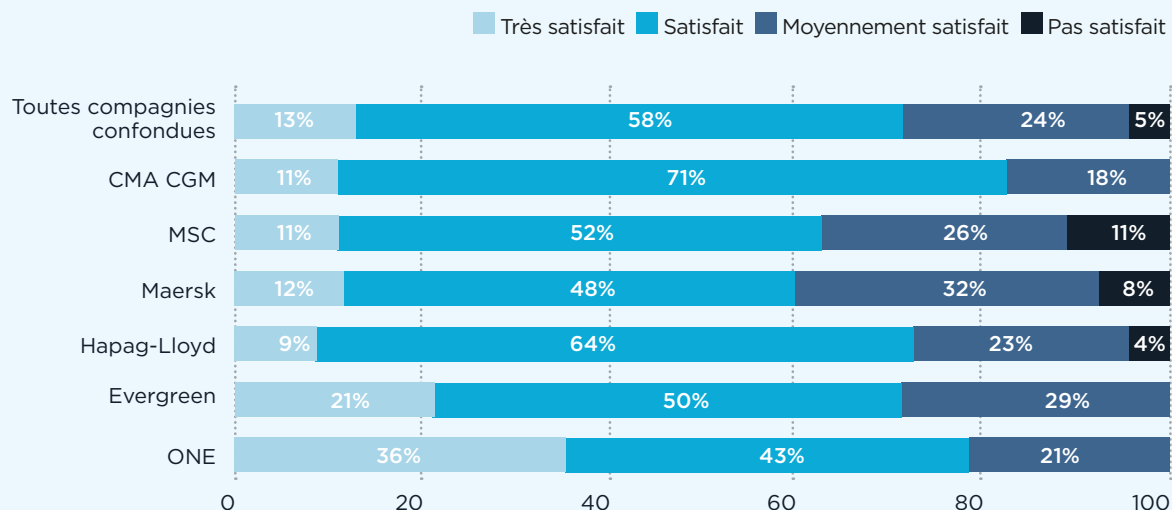
LE TAUX DE SATISFACTION VIS-À-VIS DES COMPAGNIES MARITIMES EST ÉLEVÉ AVEC PRÈS DE 71% DE RÉPONDANTS SATISFAITS OU TRÈS SATISFAITS TOUTES COMPAGNIES CONFONDUES



Quelles sont les 3 compagnies maritimes auxquelles vous avez le plus recours ?



GPM = Grand Port Maritime



Dans l'ensemble, **la performance des compagnies maritimes est jugée satisfaisante** par les répondants du panel Toutes compagnies confondues, **13% des répondants** s'estiment **très satisfaits**, **58%** s'estiment satisfaits et **24%** s'estiment moyennement satisfaits. Seulement **4%** des répondants **s'estiment insatisfaits**.

CMA CGM obtient un score de satisfaction important : aucun répondant ne s'estime **insatisfait de la compagnie**, et ils sont au total **82% à se dire satisfaits ou très satisfaits**. C'est plus que pour toutes les autres compagnies testées dans le cadre du baromètre.

Les scores de satisfaction de **MSC** et de **Maersk** sont quant à eux très comparables : **63% et 60%** des répondants s'estiment **satisfaits ou très satisfaits de leur service respectivement** - c'est un peu moins que pour **Hapag Lloyd (73%)**, ou encore **Evergreen (71%)**.

LES CHOIX DES CHARGEURS EN TERMES DE COMPAGNIES MARITIMES SONT PRINCIPALEMENT DICTÉS PAR LA DISPONIBILITÉ DE L'ESPACE DE CHARGEMENT ET DES ÉQUIPEMENTS, ET PAR LE TRANSIT TIME



Quels sont vos 5 critères pour choisir une compagnie maritime (uniquement pour les marchandises conteneurisées) ?	Pourcentage des répondants le classant parmi leur le Top 5
1 Disponibilité de l'espace de chargement	65%
2 Disponibilité des équipements (conteneurs)	62%
2 Transit Time	62%
4 Respect du contrat ou cotation	46%
5 Prix du service	43%
6 Qualité du service client	41%
7 Clarté des prix et surcharges	35%
8 Fiabilité de la réservation (booking)	30%
9 Stabilité des prix pendant la durée du contrat	19%
9 Suivi et traçabilité	19%
11 Qualité des équipements (conteneurs)	11%
12 Précision de la facturation	8%
13 Marge de négociation du contrat	0%
14 Equilibre des responsabilités dans le contrat	0%

Les 5 critères déterminant le choix de la compagnie maritime **ont relativement peu évolué** depuis le baromètre de l'an passé.

Les 3 critères prioritaires - repris par plus de 60% des répondants - restent ainsi :

- **La disponibilité de l'espace de chargement** - en 1^{ère} position comme l'an passé
- **Le transit time** - en 2^{ème} position comme l'an passé
- **La disponibilité des équipement (conteneurs)** - en 2^{ème} position ex aequo (en 3^{ème} position en 2024)

Ils sont notamment suivis de **3 critères importants** - repris par plus de 40% des répondants :

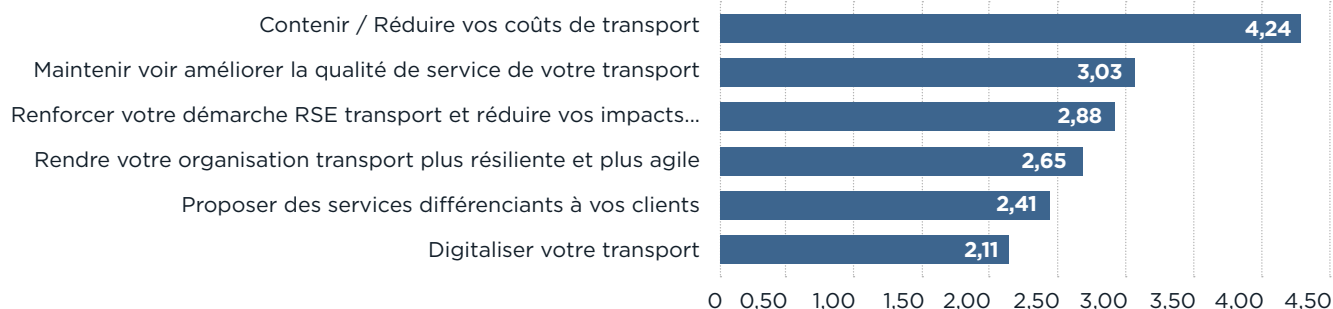
- **Le respect du contrat ou cotation**
- **Le prix du service** - qui apparaissait en 3^{ème} position l'an passé
- **La qualité de service client** - qui n'apparaissait pas dans le top 5 des critères repris par les répondants dans le baromètre 2024

On notera que la **stabilité des prix pendant la durée du contrat** - classée en cinquième position l'an passé apparaît seulement en 9^{ème} position dans les réponses du panel 2025. Cela pourrait s'expliquer par les événements en Mer rouge qui avaient bouleversé les chaînes logistiques - et qui avaient particulièrement marqué l'exercice 2024.

ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR

COÛTS, QUALITÉ DE SERVICE ET RENFORCEMENT DE LA DÉMARCHE RSE SONT LES ENJEUX PRINCIPAUX DES UTILISATEURS DU TRANSPORT MARITIME

Enjeux pour l'exercice à venir - hiérarchisation des priorités



Les enjeux les moins prioritaires pour l'exercice à venir identifiés par les répondants au baromètre maritime sont à l'image des résultats des baromètres fluvial et ferroviaire :

- La digitalisation du transport
- La proposition de services différenciants à leurs clients

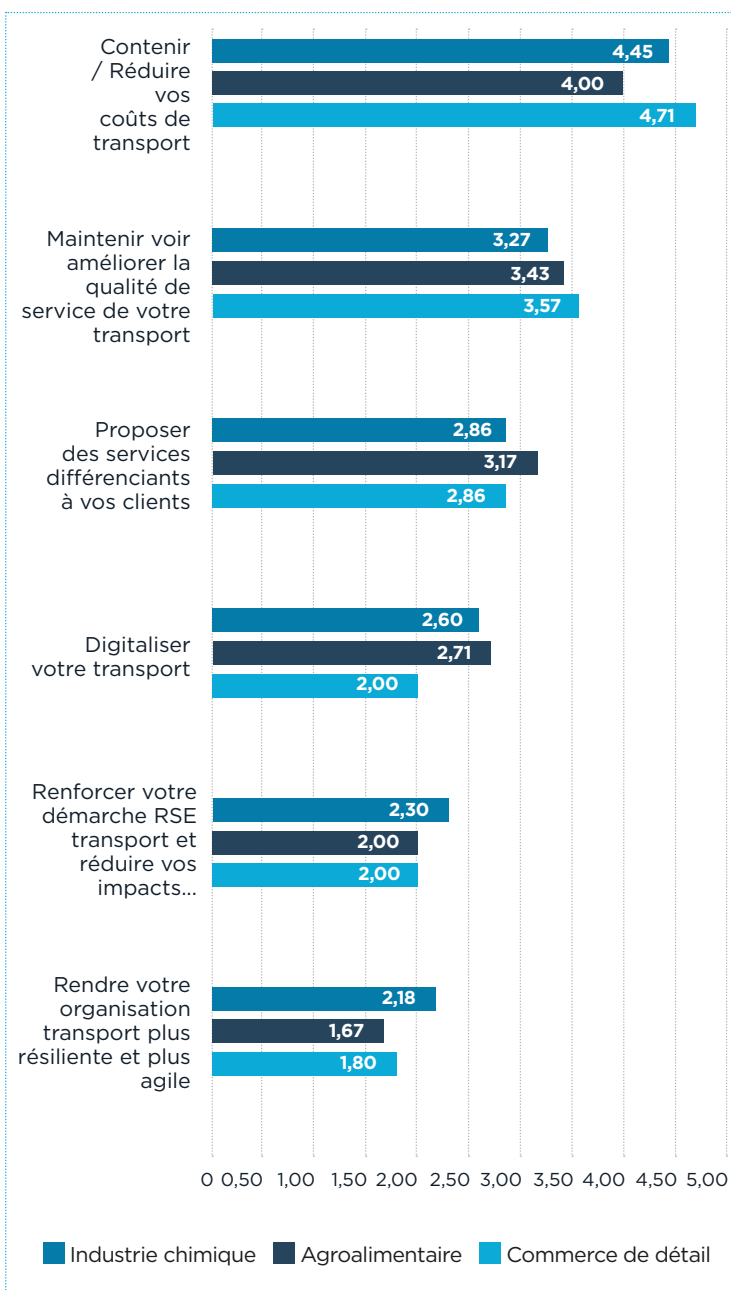
Au regard des enjeux identifiés plus fréquemment et prioritairement par les répondants, le panel semble se concentrer sur les « basiques » plutôt que de chercher à générer de la valeur pour ses clients :

- La maîtrise des coûts – encore une fois classée en 1^{ère} position
- La qualité de service

Il est à noter que le renforcement de la démarche RSE transport et la réduction des impacts environnementaux revient tout de même en 3^{ème} position – devant l'agilité et la résilience de l'organisation des transports

On observe toutefois des variations sensibles de ces enjeux selon les secteurs considérés – et notamment parmi les 3 secteurs les mieux représentés au sein du panel :

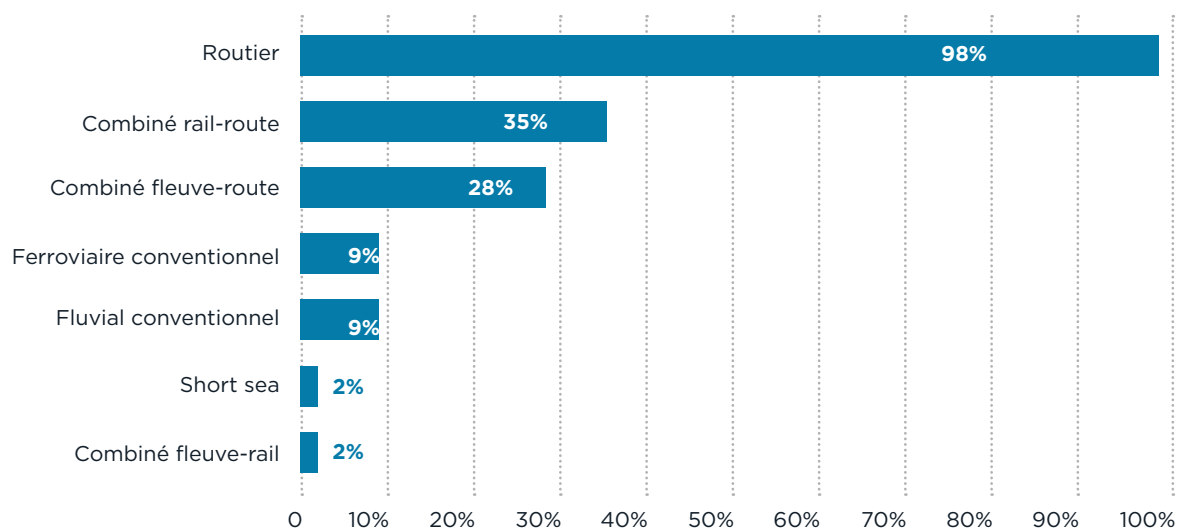
- Si la maîtrise des coûts fait consensus en 1^{ère} position pour les répondants de l'industrie chimique, du commerce de détail et de l'industrie agroalimentaire...
- Le renforcement de leur démarche RSE arrive en 2^{ème} position pour les répondants de l'industrie agroalimentaire et du commerce de détail - mais seulement en 5^{ème} position parmi les répondants de l'industrie chimique
- De fait, la qualité de service est reprise en 2^{ème} position pour les répondants de l'industrie chimique, en 3^{ème} position pour les répondants de l'industrie agroalimentaire et en 4^{ème} position pour les répondants du commerce de détail
- En clôture de leur podium, les répondants de l'industrie chimique positionnent l'offre de services différenciants à leurs clients et les répondants du commerce de détails positionnent la résilience et l'agilité de leur organisation transport



PRÉ POST-ACHEMINEMENT

POUR LEURS FLUX DE TRANSPORT EN PRÉ ET POST ACHÈMINEMENT,
MOINS DE 10% DES CHARGEURS DU MARITIME ONT RECOURS AU FERROVIAIRE
ET/OU AU FLUVIAL CONVENTIONNELS

Quel(s) mode(s) de transport terrestre utilisez-vous en pré et en post-acheminement
(sur le territoire français) ?



À noter : la question a évolué depuis l'an passé où les flux de pré et de post acheminement étaient distingués

La grande majorité du panel (98%) utilise le transport routier pour ses flux de pré et post acheminement sur le territoire français. C'est significativement plus que dans les résultats du baromètre précédent (82% en pré acheminement et 93% en post acheminement).

Le transport fluvial et le ferroviaire conventionnel restent peu utilisés en pré/post acheminement : 9% des répondants y ont recours (contre 4% pour les deux en pré acheminement, et respectivement 10% et 3% pour le fluvial et le ferroviaire en post acheminement l'an passé)

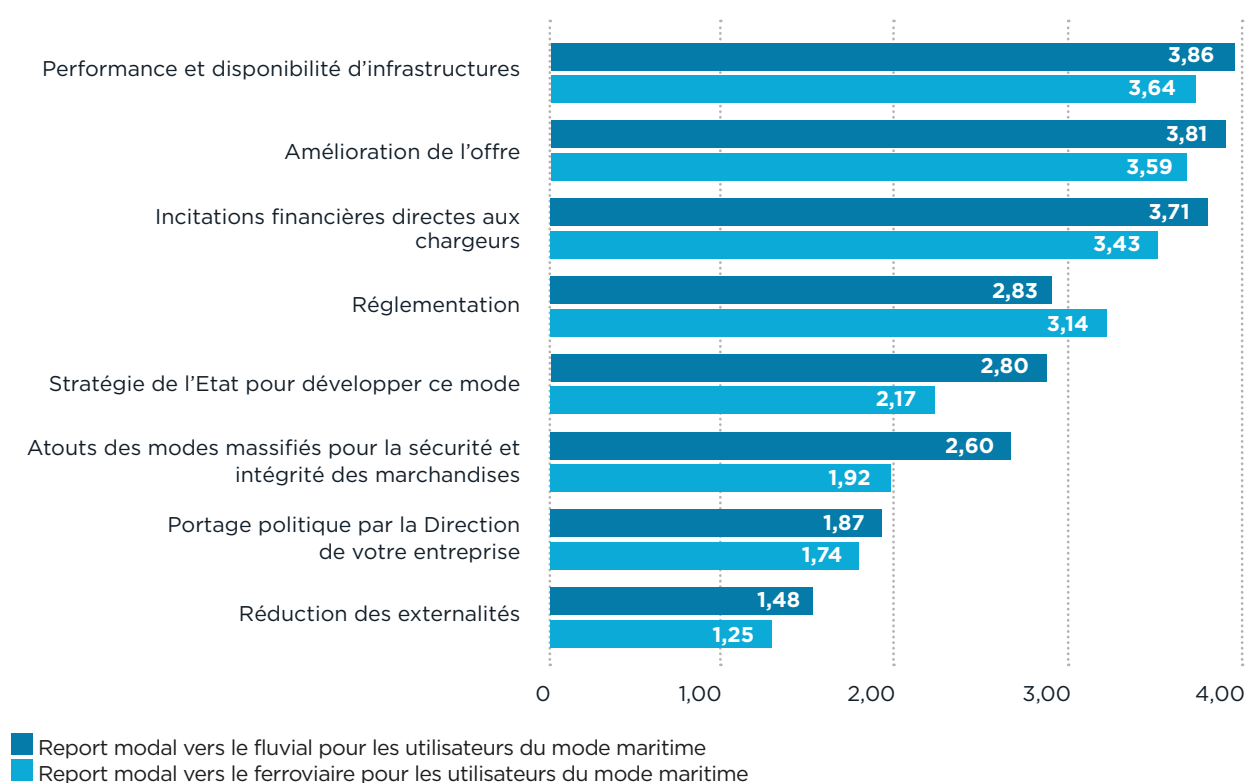
Les chargeurs se sont aussi également tournés vers **d'autres modes de transports :**

- **Le combiné rail/route à 35%** - contre 25% en pré acheminement et 41% en post acheminement l'an passé
- **Le combiné fleuve/route à 28%** - contre 14% en pré acheminement et 31% en post acheminement l'an passé

CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

PLUS QUE D'INCITATIONS FINANCIÈRES, LES CHARGEURS DU MARITIME SONT EN ATTENTE D'INFRASTRUCTURES PERFORMANTES ET D'UNE AMÉLIORATION DE L'OFFRE POUR DÉVELOPPER LE REPORT MODAL VERS LE FLUVIAL ET LE FERROVIAIRE

Classez par ordre d'importance les critères qui vous amèneraient à développer le report modal vers le fluvial et vers le ferroviaire (top 5) – Utilisateurs du mode maritime



(*) : Réglementation (ex : ETS - taxation du carbone, etc.)

Pour les répondants utilisateurs du maritime les critères qui amèneraient à développer le report modal vers le fluvial ou vers le ferroviaire convergent :

Apparaissent ainsi en priorité **les sujets de performance opérationnelle**

- Performance et disponibilité des infrastructures
- Amélioration de l'offre

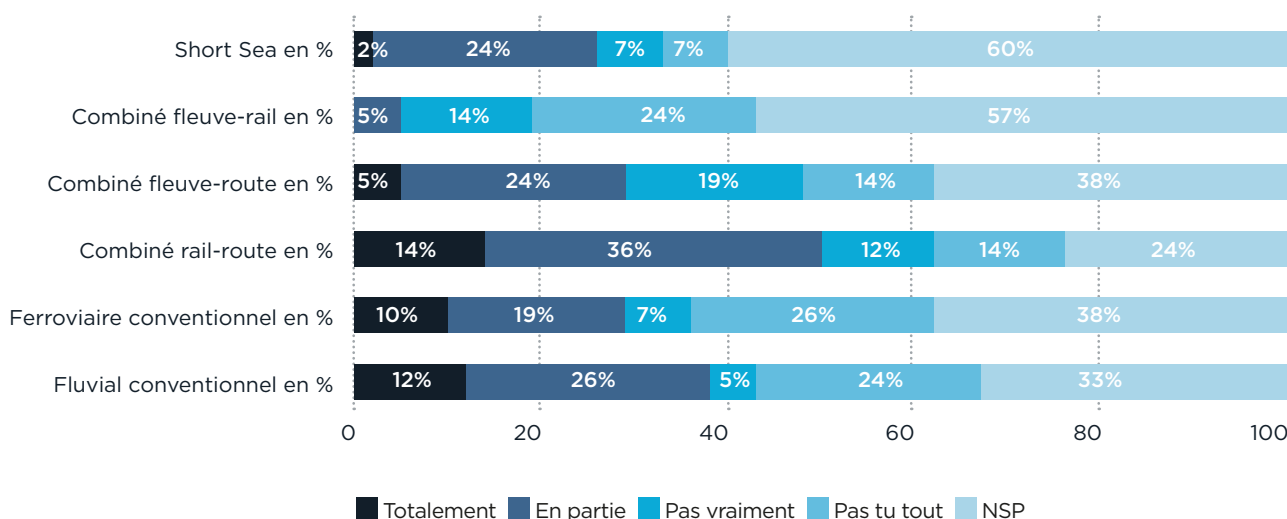
Viennent ensuite **les attentes vis-à-vis de l'Etat pour développer ce mode**

- Incitations financières directes aux chargeurs
- Réglementation
- Stratégie de l'Etat pour développer ce mode

ADÉQUATION ENTRE OFFRE ET BESOINS DE TRANSPORT

SI LE MODE FERROVIAIRE SEMBLE MIEUX CORRESPONDRE AUX BESOINS DES CHARGEURS DU MARITIME, LES RÉPONSES LAISSENT ENTREVOIR UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL VERS LES MODES MASSIFIÉS POUR LES FLUX PRÉ ET POST ACHEMINEMENT

L'offre de transport pour les modes suivants correspond-t-elle à vos besoins ?



Les utilisateurs du mode maritime semblent évaluer le **mode ferroviaire** comme **le mode massifié le plus adapté à leurs besoins** :

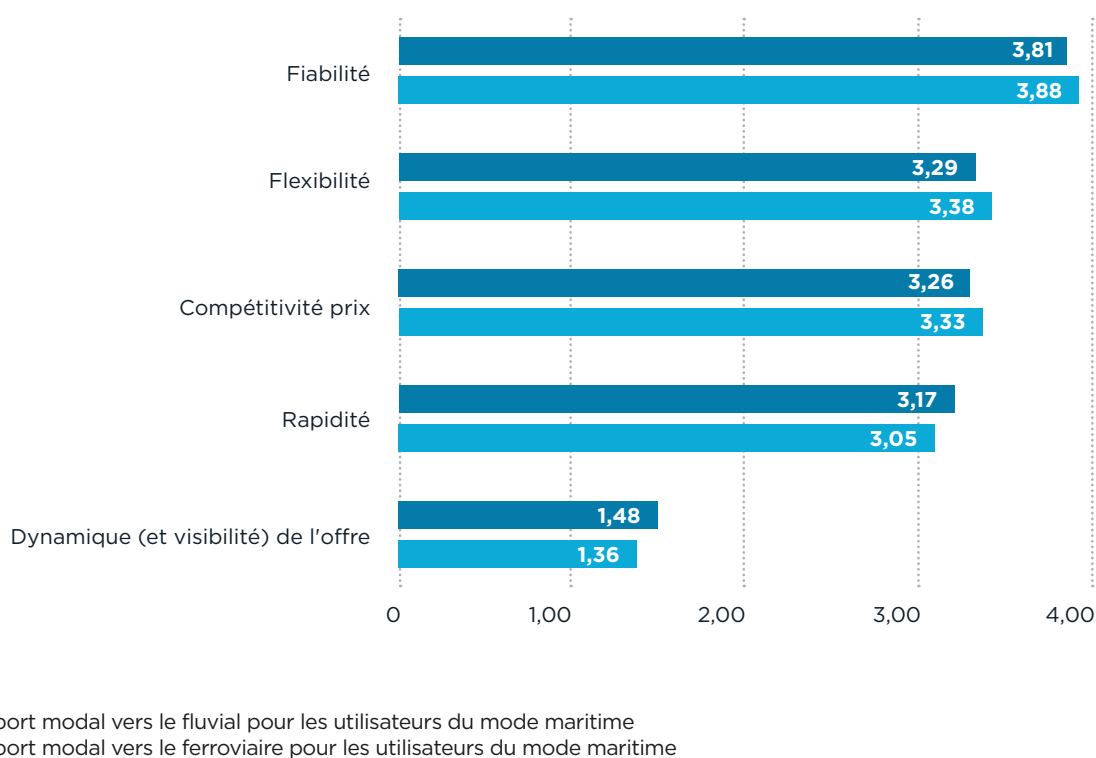
- Ainsi **50%** des répondants estiment que **le combiné rail-route correspond totalement ou partiellement** à leurs besoins
- Cette proportion est de **38%** pour **le ferroviaire conventionnel**
- En regard, **seuls 29%** des répondants estiment que **le combiné fleuve-route et le fluvial conventionnel correspondent totalement ou partiellement** à leurs besoins
- Cette proportion est de **26%** pour **le short sea**

Par ailleurs, les réponses du panel semblent indiquer **l'existence de marges de progression non-négligeables pour le report modal vers des modes massifiés** : de nombreux répondants indiquent ainsi ne pas savoir si ces modes correspondent à leurs besoins (ex : 33% et 38% respectivement pour le ferroviaire conventionnel et pour le fluvial conventionnel).

Cet enjeu est à mettre au regard de la **prédominance du recours aux commissionnaires de transport** pour les flux maritimes : ceux-ci pourraient avoir un rôle à jouer sur la progression de l'utilisation des modes massifiés pour les flux de pré et post acheminement.

POUR DÉVELOPPER LE REPORT MODAL, LES CHARGEURS DU MARITIME ATTENDENT FIABILITÉ, FLEXIBILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ-PRIX

Pouvez-vous préciser les critères relatifs à l'amélioration de l'offre qui vous pousseraient à développer le report modal vers le fluvial / ferroviaire ? - Utilisateur du mode maritime



Les critères d'amélioration de l'offre principalement cités par les utilisateurs du mode maritime pour développer le report modal vers le fluvial et le ferroviaire sont dans l'ordre :

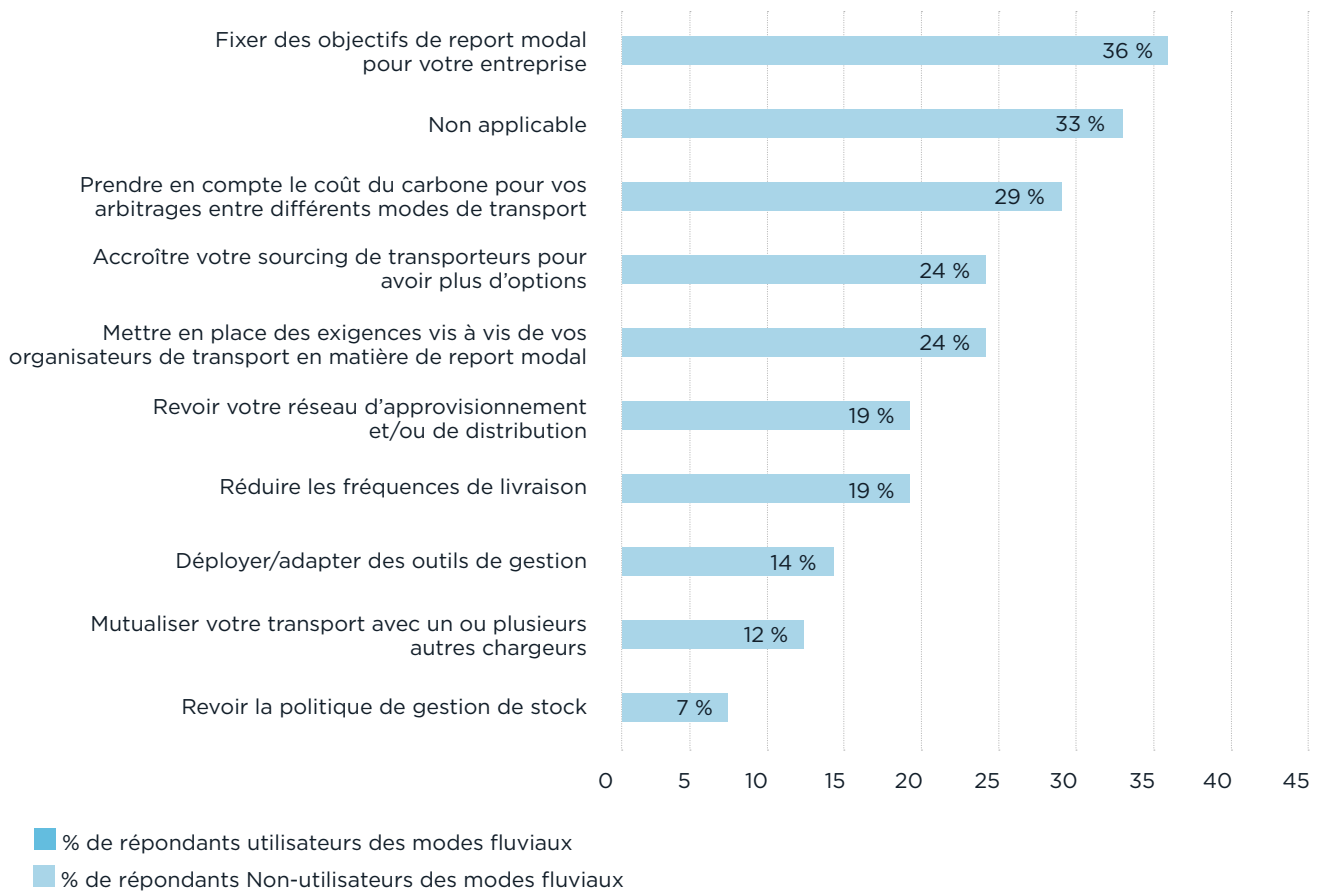
- La fiabilité
- La flexibilité
- La compétitivité prix

La rapidité apparaît également comme un critère d'amélioration important alors que la dynamique et la visibilité de l'offre fluviale ne semble pas être un sujet en soi

LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

LA PRISE EN COMPTE DU COÛT DU CARBONE APPARAÎT COMME UN LEVIER SIGNIFICATIF DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL POUR LES CHARGEURS

Quels sont les leviers que votre entreprise envisage de mettre en œuvre pour développer le report modal (le cas échéant) ? - plusieurs réponses possibles



Parmi les utilisateurs des modes maritimes, les leviers dont la mise en œuvre est envisagée afin développer le report modal sont :

- En premier lieu, **la fixation d'objectif de report modal**
- En second lieu, **la prise en compte du coût du carbone** – indiquant que 29% des répondants seraient sensibles à une dégradation de la compétitivité prix des autres modes

Viennent ensuite **d'autres leviers consistant à « déplacer » la contrainte sur les transporteurs** (accroître le sourcing de transporteurs, mettre en place des exigences vis-à-vis des organisateurs de transport, etc.)

Puis **un ensemble de leviers « internes »** dont l'activation peut pourtant apparaître lourde (la revue du réseau d'approvisionnement et/ou de distribution, la réduction des fréquences de livraison, etc.)



NOS EXPERTISES

- Réglementation et enjeux juridiques
- Evolutions des marchés
- Processus douaniers
- Transition énergétique & écologique
- Massification des transports
- Développement de la multimodalité
- Transformation numérique
- Logistique urbaine
- Emplois et compétences, formation
- RSE

OUTILS DÉDIÉS AUX CHARGEURS

- Commissions, Ateliers et Groupes de travail
- Partenariats
- Evènements et mises en relation
- Baromètres de perception des Chargeurs
- Newsletter ; Revue de presse

L'AUTF

ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET - PORTE LA VOIX DES CHARGEURS.

À PROPOS

Association professionnelle, elle représente et accompagne les entreprises industrielles, agricoles et commerciales dans leur rôle de donneurs d'ordre en matière de transport. **Couvrant tous les secteurs d'activité et tous les modes de transport**, elle œuvre à l'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes logistiques et de transport, **au service de la compétitivité des entreprises**, de leurs enjeux RSE et de l'attractivité du territoire.

L'AUTF valorise et défend les intérêts des Chargeurs en matière de transport et de douane auprès des pouvoirs publics et dans les différentes instances internationales, européennes et nationales. Face aux enjeux politiques, économiques et sociétaux liés au transport de marchandises ainsi qu'aux évolutions du secteur, elle les fédère autour d'un partage de bonnes pratiques,

d'informations et de conseils en assurant une veille réglementaire. Par ailleurs, elle les accompagne dans la réflexion et la mise en place de solutions adaptées à leurs enjeux de décarbonation et de transition énergétique.

Son expertise et sa notoriété font de l'AUTF un interlocuteur privilégié et le porte-parole des Chargeurs auprès des parties prenantes professionnelles, publiques et privées, ainsi que des médias.

En savoir davantage <https://autf.fr>

Valérie CORNET

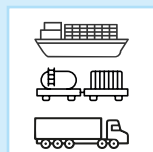
Déléguée au Pôle Continental – Transport terrestre et multimodal
valerie.cornet@autf.fr

DOMAINES D'ACTION



Transport international

Maritime – Aérien – Douane et commerce international



Transport continental

Routier – En Compte propre – Ferroviaire – Fluvial - Combiné



Logistique durable

Réduction des GES et de l'impact énergétique & environnemental



Report modal

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 SECTEURS D'ACTIVITÉS

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

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.



NOS SAVOIR-FAIRE



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



Stratégie :
maximiser l'empreinte
de votre entreprise



Piloter
vos programmes
complexes



Relation client :
conquérir, développer,
fidéliser vos clients



Réussir
votre transformation
digitale





Leading positive transformation

CONTACT

Hind LAGHMAM

Associée

Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com

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