



Ports et corridors

L'actualité du transport maritime et de la logistique portuaire



CORRIDORS ET LOGISTIQUE

Automobile : ECG publie une étude sur l'offre maritime du transport roulier

📅 4 avril 2025 👤 Hervé Deiss

Une étude publiée au mois de mars par European Car Group (ECG) dresse un panorama de la flotte des navires rouliers.

La flotte mondiale des **navires rouliers** évolue comme dans les autres segments du transport maritime. L'étude menée par **European Car Group (ECG)** démontre que l'offre de navires rouliers demeure faible. Ainsi, selon Esa Jokioinen, directeur marketing de **Deltamarin**, les navires opérant dans le transport d'engins roulants peuvent se classer en quatre catégories :

- Les feeders avec une capacité de 1 000 à 3 000 CEU (Car Equivalent Units, soit l'espace occupé par une voiture) ;
- Les Medium Size de 3 000 CEU à 5 000 CEU ;
- Les Large avec une capacité de 5 000 à 8 000 CEU ;
- Et les XL d'une capacité supérieure à 8 000 CEU.

Une concentration sur les navires de plus grande taille

Le marché tend à se concentrer sur les navires de plus grande taille, explique le responsable de Deltamarin. Cela tient à une stratégie de réduction de coûts par unité transportée. Pour cela, ils se tournent plus aisément vers des navires de grande taille. De plus, les unités plus petites datent. Or, ces **navires** ne peuvent répondre aux exigences réglementaires en matière de réduction d'émissions. Enfin, la percée chinoise dans le secteur de l'automobile change les paramètres de ce marché.

Pas de navires de 11 000 CEU attendus

Dans ce marché, l'arrivée de navires de 11 000 CEU interroge. Selon le directeur marketing de Deltamarin, des navires de cette taille ne sont pas réalistes. D'une part, les navires les plus longs actuellement construits ne dépassent pas 200 m. En effet, ils doivent s'adapter aux capacités des **ports japonais** qui limitent la longueur. « Le plus grand navire que nous ayons dessiné avec une longueur inférieure à 200 m dispose d'une capacité de 9 100 CEU. » Cependant, sur le papier, des navires de plus grande taille sont réalisables mais, il appartient au marché de pouvoir les rentabiliser.

75 navires attendus pour 2025 et 2026

Le flotte des navires rouliers est aujourd'hui en renaissance. En effet, en 2020, les commandes de ces navires est tombé au plus bas avec neuf navires de commandés. Dans le même temps, 30 unités ont rejoint les [chantiers de démolition](#). Dès 2022, le marché a subi une pénurie de capacité. Les **armateurs** sont alors retournés dans les chantiers pour commander de nouvelles unités. En 2024, 49 navires sont en commande. Et 2025 et 2026 verra l'arrivée de 125 nouveaux navires. Des commandes pour des navires de plus grande capacité. En 2025, la taille moyenne des navires sera d'environ 9 000 CEU. En 2019, elle était de 3 700 CEU. Ainsi, en 2025 et 2026, la flotte de rouliers augmentera sa capacité d'environ 1,05 M CEU.

Un marché avec une capacité de 4,65 M CEU

Le marché actuel des navires rouliers est estimé aux environs de 4,65 M CEU pour 850 navires PCTC (**Pure Car and Truck Carrier**). Dans son analyse de marché, ECG interroge les principaux opérateurs sur leurs commandes à venir. Il ressort de ces entretiens que les opérateurs intègrent désormais la dimension écologique pour leurs nouveaux navires. Ainsi, [Grimaldi](#) a commandé 17 navires de 9 000 CEU en 2022 et 2023. Des unités qui disposent d'une motorisation hybride fioul/ammoniaque. Les dirigeants du groupe italien assurent que ces navires viendront en complément de ceux actuellement en flotte. Il n'est pas prévu de retirer de la flotte des unités. Les premiers sont attendus sur le marché en 2026 et 2027.

Pas de retrait de flotte systématique

De son côté [UECC](#) attend deux unités de 4 500 CEU. Assurant principalement des services de short sea en Europe, UECC analysera le marché, lors de la réception, pour décider du retrait de navires. Pour sa part, Neptune Lines attend quatre navires de 4 200 CEU. Des unités qui viendront pour répondre à la croissance de la demande. Il n'est pas prévu de retrait de flotte des navires de Neptune. Suardiaz s'inscrit dans la même tendance. Le groupe espagnol a commandé deux navires. Il a acheté une unité sur le marché de l'occasion. Des navires qui feront leur apparition sur le marché au cours de l'année. Ils ont une capacité de 5 500 CEU. [Ces navires entraîneront le retrait d'un navire](#). Au final, la flotte de Suardiaz grandira de deux unités.

Le ferry entre dans le marché

Outre les principaux opérateurs, les armements opérant dans le ferry ouvrent leur capacité au marché de la voiture. Ainsi, DFDS ouvre des lignes pour ce marché au départ de Cuxhaven, Gand, Göteborg, Immingham et [Dunkerque](#). En moyenne, chaque ferry dispose d'une capacité de 500 voitures en plus des ensembles routiers. En 2023, le groupe a transporté 400 000 voitures neuves.

Les constructeurs automobiles chinois développent une flotte

Parallèlement aux armements traditionnels, de **nouveaux acteurs chinois** s'imposent sur le marché. C'est le cas de BYD, constructeur automobile qui est en tré sur le marché avec des liaisons sur l'Europe. Le groupe dispose de quatre navires de 7 000 CEU. Il attend pour deux nouvelles unités de 9 000 CEU pour 2025. Chery, l'autre constructeur chinois, a créé une compagnie maritime, Anhui Hangrui International RoRo Transportation Company. Elle possède trois navires de 7 000 CEU. Quant au groupe **Cosco**, opérant sur ce marché depuis de nombreuses années, il continue sa croissance avec 24 navires de commandés, dont huit ont été livrés. Les 16 autres entreront en flotte en 2026. Des unités de 7 000 à 8 000 CEU de capacité. Enfin, les armements japonais et coréens, comme NYK, MOL, K Line et Hyundai/Glovis investissent aussi dans de nouvelles unités.

La procrastination du retour à la route par la mer Rouge

La crise de la mer Rouge reste présente à l'esprit des opérateurs de **navires rouliers**. Effectivement, la prise d'otage à bord du Galaxy Leader en novembre 2023 reste présente dans les esprits. Le retour à la route par Suez n'est pas encore admis. Ainsi, Nikos Paterakis, directeur des opérations, Neptune Lines, considère que la « normalisation n'est pas complète malgré les accords de cessez-le-feu. » Et il ajoute, « compte tenu de l'incertitude, il est important que toutes les parties prenantes restent vigilantes, flexibles et capables de s'adapter à des changements rapides de la situation. » Même son de cloche chez Suardiaz qui se projette dans un retour des **routes par Suez**. « Il faudra moins de navires pour maintenir la même fréquence si les voyages entre l'Asie et l'Europe se raccourcissent », souligne Marcos Duato, directeur général de Suardiaz Shipping Lines. Enfin, le cabinet de consultant Esgian n'attend pas un retour à la normale avant le troisième ou le quatrième trimestre 2025. Et il conclut, « il y a également une motivation commerciale évidente derrière la procrastination du retour à la route conventionnelle par Suez et la mer Rouge. »

← Conteneurs : le marché est suspendu aux décisions de la Maison blanche

Royaume-Uni : les trafics des ports déclinent →

 Vous pourrez aussi aimer

Automobile : l'urgence de la simplification de la réglementation européenne

📅 25 mars 2025

Logistique automobile : l'indice des coûts augmente à fin juin

📅 21 octobre 2025

European Car Group : dans un marché changeant, les logisticiens automobiles se penchent sur la décarbonation

📅 6 novembre 2024

[Qui sommes nous ?](#)

[Sites partenaires](#)

Mer et marine

IPSE

Dynamar

Port Atlantique La Rochelle

Haropa

Soget

Dunkerque Port

Port de Sète sud de France

Flux Africa

[Nous contacter](#)

[Mentions légales](#)



Copyright © 2025 [Ports et corridors](#). Tous droits réservés.
Theme [ColorMag](#) par ThemeGrill. Propulsé par [WordPress](#).