



ESPAGNE

L'offensive des
investisseurs étrangers
dans le transport
de marchandises



MARS 2025

upply

SOMMAIRE

1. LA PRISE DE CONTRÔLE PROGRESSIVE DE LA MANUTENTION PORTUAIRE ESPAGNOLE P.3

- APM Terminals présent dans les trois principaux ports espagnols
- MSC : un hub stratégique à Valence
- Hutchison : l'ancrage à Barcelone
- Hanjin Shipping puis HMM à Algésiras
- Cosco : le débarquement d'un géant chinois
- CMA CGM : présence dans quatre ports
- Les stratégies des autres opérateurs
- Une transformation majeure

2. FRET FERROVIAIRE : LES INVESTISSEURS ÉTRANGERS MODIFIENT LA DONNE P.11

- L'entrée de nouveaux investisseurs
- Des stratégies offensives
- La percée de MSC
- Les stratégies des autres opérateurs

3. TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : UNE PRÉDILECTION POUR LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE P.17

- Un processus de concentration bien avancé
- Trois opérations majeures
- Les transporteurs routiers français en bonne position

CONCLUSION P.22

L'OFFENSIVE DES INVESTISSEURS ÉTRANGERS DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ESPAGNOL

Le secteur du transport de marchandises en Espagne suscite un intérêt des investisseurs étrangers qui s'est intensifié au cours des deux dernières années. Cette dynamique contribue à une internationalisation du secteur et à une intégration accélérée de l'économie espagnole dans les flux d'échanges internationaux.

Durant la période 2023-2024, l'Espagne a bénéficié d'un flux significatif d'investissements directs étrangers, estimé à près de 3% du PIB en moyenne annuelle, soit plus du double de ce qu'ont reçu les autres grandes économies européennes. Ces capitaux, qui proviennent principalement des autres pays de l'Union européenne et du Royaume-Uni, contribuent de manière décisive à l'investissement national.

Le secteur des transports ne figure pas parmi les principaux destinataires des flux enregistrés ces deux dernières années. Cependant, en se projetant sur une période plus large en examinant les projets réalisés, **on constate une réelle dynamique de l'investissement étranger dans le secteur des transports**, qui est peu analysée et commentée hors d'Espagne.

L'ampleur de cette offensive est inégale selon les segments. La présence étrangère est particulièrement marquée dans la manutention portuaire, avec une prise de contrôle de la quasi-totalité des terminaux à conteneurs et, dans une moindre mesure, dans le fret ferroviaire où les opérateurs dits "alternatifs", essentiellement à capitaux étrangers, représentent désormais la majorité de l'activité. Dans le transport routier de marchandises (TRM), la situation est particulière, avec une accélération récente des fusions et rachats d'entreprises qui concerne principalement le segment du transport sous température dirigée.

1. LA PRISE DE CONTRÔLE PROGRESSIVE DE LA MANUTENTION PORTUAIRE ESPAGNOLE

Au début des années 90, la manutention de conteneurs dans les ports espagnols était réalisée majoritairement par des sociétés à capitaux espagnols. L'entrée des opérateurs étrangers, principalement détenus par des groupes également actifs dans le transport maritime, s'est réalisée de manière progressive, sous forme d'implantations ex nihilo ou de rachats.

APM Terminals présent dans les trois principaux ports espagnols

L'implantation de la filiale du géant danois Maersk s'est faite en deux grandes étapes :

- En février 1986, l'entreprise a commencé par un démarrage modeste dans le port d'Algésiras avec 2 portiques et 78 salariés, via sa filiale APM Terminals Algeciras. L'opérateur danois avait alors fait figure de pionnier en matière d'investissement étranger dans la manutention de conteneurs en Espagne. Au fil des années, cette présence s'est renforcée. APM Terminals Algeciras exploite actuellement un des principaux terminaux en Méditerranée (67 hectares, 2 km de linéaires de quai, 19 portiques STS et une capacité de 4,3 MEVP). **C'est grâce à l'opérateur danois que le port andalou a pu émerger et devenir le leader du trafic de conteneurs en Méditerranée**, avant d'être dépassé à partir de 2020 par le port marocain de Tanger Med.
- En 2015, APM Terminals a inauguré un nouveau chapitre de sa présence en Espagne en rachetant Grup Marítim TCB au groupe espagnol Pérez y Cia, présent dans les ports de Barcelone, Castellón, Gijón, Valence, Santa Cruz (La Palma), Santa Cruz (Tenerife) ainsi que dans d'autres ports en Turquie et en Amérique latine, soit un investissement global de 1 Md€. En janvier 2024, APM Terminals Castellón a été cédé au groupe émirati AD Ports pour un montant de 10 M€.

Parmi tous les investisseurs étrangers dans la manutention de conteneurs en Espagne, **APM Terminals est le seul à être présent dans les trois principaux ports à conteneurs espagnols**, tous situés sur la côte méditerranéenne : Algésiras, Barcelone et Valence. De plus, il dispose d'une présence sur la façade maritime nord de l'Espagne grâce au terminal de Gijón. Au total, il dispose ainsi d'une capacité de traitement de 7 millions d'EVP (MEVP).

MSC : un hub stratégique à Valence

Depuis 2004, MSC détient la concession d'un terminal à conteneurs dans le port de Valence (35 hectares ; 774 mètres de linéaires de quai ; capacité : 2,1 MEVP), opérationnel depuis 2006. Mais sa dimension est insuffisante pour réceptionner les navires de MSC, alors que **Valence est le hub stratégique du groupe en Méditerranée occidentale**.

En mai 2019, MSC a présenté une offre pour le 4^e terminal à conteneurs du port de Valence (137 hectares ; 1,97 km de linéaire de quai ; capacité : 5 MEVP), via sa filiale TiL. L'adjudication a eu lieu en septembre 2024. Le projet représente un investissement de 1,1 Md€ pour TiL. L'Autorité portuaire de Valence (APV) prévoit quant à elle 656 M€ pour les travaux d'infrastructure, qui ont démarré au 4^e trimestre 2024. La capacité totale du port de Valence devrait ainsi passer de 7,5 à 12,5 MEVP.

Dans l'archipel des Canaries, MSC était devenu en septembre 2005, via TiL, l'actionnaire majoritaire (55%) de la société Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA), qui exploite le principal terminal à conteneurs du port de Las Palmas. En octobre 2017, le groupe Noatum a cédé les 45% restants et, depuis cette date, MSC est seul maître à bord. L'armateur a confirmé en 2019 [un plan ambitieux d'investissements](#).

Hutchison : l'ancrage à Barcelone

En mai 2006, le manutentionnaire hongkongais Hutchison Ports Holding (HPH), associé au groupe catalan Mestre, déjà présent dans la manutention, a obtenu la concession pour la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Barcelone. En 2011, HPH a racheté la participation du groupe Mestre et le terminal, baptisé Barcelona Europe South Terminal (BEST), a été inauguré officiellement le 27 septembre 2012.

Cette installation (70 hectares, 1,5 km de linéaire de quai, 13 portiques super post-panamax, capacité : 2,75 MEVP) a été le 2^e terminal semi-automatisé à voir le jour en Méditerranée, après celui de TTIA à Algésiras. Il a bénéficié depuis d'une série d'investissements. **Il concentre la majorité du trafic de conteneurs dans le port catalan** et bénéficie d'une excellente réputation en Espagne grâce à sa productivité.

Le 4 mars 2025, un communiqué de presse a annoncé [la cession de 80% des actions du groupe HPH dans 43 ports dans le monde à un consortium constitué par le fonds d'investissement BlackRock et TiL, filiale de MSC](#). Cette liste inclut BEST dans le port de Barcelone. Cette annonce revêt une importance majeure : **MSC va prendre le contrôle du principal terminal à conteneurs du port de Barcelone** qui vient s'ajouter au terminal de Valence. Le numéro un mondial du shipping, qui vient par ailleurs de s'implanter dans le nouveau port marocain de Nador, conforte ainsi sa présence dans la manutention portuaire en Méditerranée occidentale, une zone où il était peu présent jusqu'ici.

Hanjin Shipping puis HMM à Algésiras

En 2008, la compagnie maritime sud-coréenne Hanjin Shipping a obtenu la concession pour la construction du 2^e terminal à conteneurs d'Isla Verde Exterior dans le port d'Algésiras [via la société Total Terminal International Algeciras S.A. \(TTIA\)](#). Le terminal est opérationnel depuis 2010.

En 2017, après la faillite d'Hanjin Shipping, la société exploitante a été rachetée à 100% par un autre acteur sud-coréen : Hyundai Merchant Marine (HMM). **Cette participation a été ramenée à 50% du capital + 1 action en mars 2021, à la suite de l'entrée au capital du groupe français CMA CGM associé au fonds DIF Capital Partners.** Le groupe sud-coréen conserve sa position d'actionnaire majoritaire.

Le terminal a une superficie de 30 ha et dispose de deux linéaires de quai : nord (550 mètres, non opérationnelle) et est (850 mètres). Il offre une capacité de 1,6 MEVP et a été le premier terminal semi-automatisé installé en Méditerranée. Le terrain adjacent, situé au sud du terminal, permet une extension, qui, malgré les efforts répétés de l'Autorité portuaire de la baie d'Algésiras (APBA), ne s'est pas concrétisée à ce jour. Cependant, en janvier 2025, le président de l'APBA, Gerardo Landaluce, a fait part de [l'intérêt conjoint de HMM et de CMA CGM pour ce projet](#), qui pourrait prendre la forme d'un doublement de la capacité actuelle.

Cosco : le débarquement d'un géant chinois

Après avoir racheté le port grec du Pirée en 2016, Cosco a réussi à prendre pied dans la manutention portuaire espagnole en 2017. Le groupe chinois a acquis, via sa filiale Cosco Shipping Ports (CSP), une participation majoritaire de 51% dans le capital de la société Noatum Ports Holdings (NPH), opérateur de deux terminaux (CSP Iberian Valencia Terminal à Valence, capacité : 4,1 MEVP ; et CSP Iberian Bilbao Terminal à Bilbao : 950 000 EVP), de deux ports secs (Conterail à Madrid et Noatum Rail Terminal Zaragoza à Saragosse), et de deux sociétés de transport ferroviaire de marchandises. NPH a été rebaptisée Cosco Shipping Ports (Spain) Terminals. **Le groupe Cosco a engagé un programme d'investissement de 165 M€ pour la période 2023-2027, dont 120 M€ à Valence et 45 M€ à Bilbao.** L'objectif est d'augmenter la capacité, de décarboner les terminaux et d'accroître l'efficacité opérationnelle.

La stratégie du groupe Cosco en Espagne n'est pas tant guidée par une volonté de domination de la part de la République populaire de Chine (RPC) que par le souhait d'améliorer la compétitivité des terminaux espagnols, dans une logique qui semble être jusqu'ici de nature commerciale. L'investissement du Hongkongais HPH à Barcelone s'inscrit dans une logique identique.

CMA CGM : présence dans quatre ports

L'implantation du groupe maritime français a été réalisée en trois étapes :

- Depuis 2017, Boluda Corporación Marítima (BCM) gère, conjointement avec le groupe français CMA CGM (50/50), le terminal à conteneurs du port fluvial de Séville : Terminal Marítima del Guadalquivir (TMG). Cette installation a une capacité modeste de 300 000 EVP (trafic 2023 : 143 000 EVP), mais dispose d'une connexion ferroviaire de qualité.
- En mars 2021, **CMA CGM a fait son entrée dans le port d'Algésiras en prenant une participation minoritaire dans le capital de TTIA.** L'investissement a été réalisé via la société Isla Verde Algeciras Terminal Holding (IVATH), dont les actionnaires étaient CMA CGM, via CMA Terminals Espagne (51%), et DIF Capital Partners (49%). IVATH détient 50% des actions moins 1 de TTIA. En juillet 2024, le fonds CVC a acquis DIF Capital Partners, devenant ainsi le nouveau partenaire du groupe hexagonal.
- La principale opération est intervenue en juin 2023. Le groupe Cosco a donné son feu vert à la cession de la participation de 49% de TPIH Iberia dans Cosco Shipping Ports (Spain) Terminals à CMA CGM. L'investissement a atteint 281,6 M€, selon les comptes annuels de CMA Terminals Espagne. Le groupe chinois opère les deux terminaux à conteneurs de Valence (CSP Iberian Valencia Terminal) et de Bilbao (CSP Iberian Bilbao Terminal). Cet investissement de CMA CGM a été perçu comme un renforcement de la collaboration entre CMA CGM et Cosco.

Les stratégies des autres opérateurs

En 2015, **Yilport Holding**, filiale du groupe turc Yildirim, avait racheté la société TERTIR, filiale du groupe de construction portugais Mota-Engil et pris le contrôle de 10 terminaux portuaires, dont sept situés au Portugal et deux en Espagne, dans les ports de Ferrol en Galice (Ferrol Container Terminal) et de Cadix (Concasa). En 2018, l'opérateur turc a par ailleurs obtenu la concession du terminal à conteneurs du port de Huelva en Andalousie où il a réalisé une série d'investissements.

En 2008, **DP World** et l'armateur israélien **ZIM** ont concrétisé leur entrée dans le port de Tarragone via l'acquisition de 60 % et 40 % du capital de Contarsa Sociedad Estiba, la société exploitante du terminal à conteneurs. Cet investissement avait été perçu à l'époque par l'autorité portuaire comme un moyen de diversification du trafic, composé majoritairement de vracs. Cependant, l'activité n'a pas réellement décollé et, en 2023, l'opérateur dubaïote a [abandonné la concession](#).

D'autres grands groupes sont absents d'Espagne. Du côté des compagnies maritimes, **c'est principalement le groupe allemand Hapag-Lloyd qui manque aujourd'hui à l'appel**, bien qu'il n'ait pas caché son intérêt pour un investissement dans un port espagnol dans le cadre de sa stratégie mondiale d'accroissement de sa présence dans la manutention portuaire. Parmi les manutentionnaires, le Singapourien PSA a préféré le Portugal avec un investissement dans un important terminal à conteneurs dans le port de Sines (capacité : 2,7 MEVP). Le philippin ICTSI, peu présent en Europe, ne s'est jamais intéressé à l'Espagne.

Une transformation majeure

Au cours des vingt dernières années, la cartographie des acteurs dans la manutention de conteneurs a donc profondément évolué. **Contrôlée majoritairement par des capitaux espagnols jusqu'en 2005, la manutention est désormais entre les mains des compagnies étrangères**, et même de manière exclusive (100%) dans les quatre principaux ports du pays : Algésiras, Barcelone, Bilbao et Valence. Un seul groupe espagnol exploite des terminaux dans plusieurs ports, Boluda Corporación Marítima, présent dans huit ports espagnols, dont cinq dans l'archipel des Canaries.

Parmi les investisseurs étrangers, on trouve deux types d'acteurs et des stratégies différentes :

- **Les compagnies maritimes étrangères** ont appliqué la stratégie classique d'investissement dans la manutention portuaire. Le contrôle des terminaux est un élément clé pour garantir et contrôler l'accès aux quais mais aussi pour déployer les stratégies "porte à porte". Ces compagnies ont effectué aussi au cours de la période des investissements dans la logistique, la commission de transport et le transport ferroviaire. **Les commissionnaires de transport espagnols dénoncent d'ailleurs une "ingérence abusive"** des compagnies maritimes dans leur activité.
- **Les groupes spécialisés dans la manutention** ont tendance à se concentrer sur leur cœur de métier. HPH a réussi son implantation à Barcelone où il occupe une position de leader et développe également une présence à terre via sa filiale de transport ferroviaire Synergy, qui assure des services vers l'hinterland espagnol du port de Barcelone et le sud de la France. Mais il ne prétend pas se substituer aux commissionnaires de transport et coopère avec eux ainsi qu'avec les sociétés de transport routier de marchandises. AD Ports dispose, via Noatum, de terminaux à conteneurs dans plusieurs ports (Carthagène, Castellón, La Corogne et Málaga) mais n'a pas déployé une stratégie agressive dans le "porte-à-porte".

L'offensive des investisseurs étrangers s'est également manifestée dans l'activité hors conteneurs, que nous ne traitons pas dans cet article.

2. FRET FERROVIAIRE : LES INVESTISSEURS ÉTRANGERS MODIFIENT LA DONNE

L'ouverture à la concurrence imposée par la législation européenne a joué un rôle clé dans la transformation du transport ferroviaire de marchandises en Espagne. Avec l'entrée en vigueur de la Loi du secteur ferroviaire (LSF), le 1er janvier 2005, l'opérateur historique, la Renfe, a perdu son monopole, et a été scindé en deux entités : Renfe Operadora, entreprise publique dédiée au transport de voyageurs et de marchandises, et ADIF (Administrateur des infrastructures ferroviaires), entreprise publique chargée de la construction et de la maintenance des lignes et des gares ainsi que de la gestion du trafic. ADIF est également responsable de l'attribution des sillons aux entreprises. Dans le cadre de sa réorganisation, Renfe Operadora a été structurée en cinq sociétés commerciales publiques depuis le 1er janvier 2014, dont Renfe Mercancías pour le fret ferroviaire.

L'entrée de nouveaux investisseurs

Des sociétés privées se sont immédiatement intéressées au transport ferroviaire de marchandises espagnol. Mais ces acteurs alternatifs ont dû investir dans les équipements, recruter et former du personnel et obtenir les autorisations nécessaires. Le coup d'envoi de la libéralisation a réellement été donné le 15 février 2007 : la société Construrail, une association de Continental Rail (51%), filiale du groupe de construction et de services ACS, et de l'opérateur public (49%), a fait circuler le premier convoi de conteneurs entre le port de Valence et le port sec de Madrid, situé à Coslada.

Si, dans un premier temps, ce sont des acteurs privés espagnols qui ont concurrencé l'opérateur historique, la situation a évolué au fil des années, avec l'arrivée des opérateurs ferroviaires publics européens (Deutsche Bahn et SNCF). Ensuite **la montée en puissance des compagnies maritimes dans la manutention a donné une nouvelle impulsion, dans la mesure où le ferroviaire concentre environ la moitié des pré- et post-acheminements portuaires.**

Les principales étapes ont été les suivantes :

- La **Deutsche Bahn** a fait figure de pionnier en prenant le contrôle en 2007 de la société ferroviaire espagnole Transfesa Logistics, un vieil acteur du marché doté d'une solide réputation. En 2010, la DB a racheté la participation détenue par la SNCF (20%), s'octroyant ainsi 100% du capital.
- En 2015, à l'occasion du rachat de Grup Marítim TCB, **APM Terminals** a hérité de la filiale de transport ferroviaire TCB Railway et de TCV Railway Transport. Les deux sociétés ont été fusionnées et intégrées dans APM Terminals Spain Railway.
- En 2015 toujours, la compagnie maritime **MSC** a racheté la filiale fret de l'opérateur public portugais CP Carga, dans le cadre d'un processus de privatisation. En mai 2016, une nouvelle société a été créée, Medway, opérant dans l'ensemble de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) mais également dans d'autres pays d'Europe. En Espagne, l'activité a démarré en janvier 2018 et la société n'a cessé de renforcer sa présence.
- En 2017, lors du rachat de 51% des actions de la société Noatum Ports Holding (NPH), **Cosco Shipping Ports** (CSP) a hérité des participations de NPH dans deux sociétés de transport ferroviaire de marchandises : Logitren, une société créée en 2007 et détentrice d'une licence de traction ferroviaire qui a été rebaptisée CSP Logitren, et Iberian Rail Services, rebaptisée CSP Iberian Rail Services.
- En 2018, **SNCF Logistics** a renforcé ses positions en Espagne en rachetant la totalité du capital de COMSA Rail Transport, rebaptisée Captrain España. La branche transport et logistique de la SNCF détenait déjà, depuis 2013, 25 % des parts de cette société qui est le principal opérateur privé et le principal rival de Renfe Mercancías, la filiale de fret de l'opérateur historique. En 2022, le rachat de la compagnie portugaise Takargo a permis d'élargir encore la présence du groupe français dans la péninsule ibérique.

- En 2018 également, BEST, la filiale de **Hutchison Ports** qui opère le principal terminal à conteneurs du port de Barcelone, a présenté officiellement la société Hutchison Logistics Synergy. Cette nouvelle société est en charge du déploiement de services intermodaux entre le terminal à conteneurs et plusieurs destinations en Espagne et dans le sud de la France.
- En juillet 2021, **le groupe CMA CGM** a annoncé l'acquisition de Continental Rail, via sa filiale CMA CGM Inland Services (CCIS), son entité dédiée au développement de solutions de transport terrestre, pour un montant de 25 M€. En 2023, CMA CGM a aussi acquis une présence indirecte au capital de deux autres sociétés ferroviaires lors de son entrée au capital de Cosco Shipping Ports (Spain).

Des stratégies offensives

L'entrée des investisseurs étrangers dans le secteur ferroviaire a contribué de manière décisive à renforcer le poids des opérateurs alternatifs. En 2023, leur trafic a atteint 5,1 milliards de tonnes-kilomètres (tkm), en croissance de 3,1%, tandis que celui de Renfe Mercancías a régressé de 20,5% à 4,4 milliards de tkm. **Pour la première fois, la part de marché de ces opérateurs est devenue majoritaire (53,7%),** au détriment de l'entreprise publique, et le phénomène s'est accéléré en 2024 (61,5% au 3^e trimestre de 2024).

Évolution du trafic ferroviaire de marchandises (en millions de tonnes-kilomètres)								
Entreprise	2023	Variation	T1 2024	Variation	T2 2024	Variation	T3 2024	Variation
Renfe Mercancías	4 419,5	-20,5 %	1 072	-12,3 %	1 072	-7,3 %	867	-13,8 %
Captrain España	1 768,5	-2,6 %	489	+10,9 %	507	+13,7 %	473	+15,4 %
Continental Rail	1 326,1	+14,9 %	298	-5,1 %	349	-3,6 %	339	+2,4 %
Medway	596,0	+40,9 %	161	+15,8 %	199	+20,6 %	219	+56,4 %
Transfesa	617,4	-20,4 %	124	-21,0 %	nd	nd	123	-22,6 %
Autres	802,3	+1,4 %	180	-1,1 %	338	+11,2 %	234	+15,3 %
Total	9 529,8	-9,4 %	2 324	-5,4 %	2 465	-1,0 %	2 255	+0,3 %

Source : Commission nationale des marchés et de la concurrence (CNMC). Les variations sont exprimées par rapport à la même période de l'année antérieure. ND : non disponible.

Comme dans la manutention de conteneurs, la présence des sociétés à capitaux espagnols s'est littéralement évaporée. Pour autant, à **la différence du secteur portuaire, ces investisseurs sont de nature différente et leurs stratégies ne sont pas homogènes.**

Les compagnies maritimes sont soucieuses d'être présentes dans la logistique terrestre et de développer des stratégies "porte à porte". [Le communiqué publié par CMA CGM à l'occasion de l'acquisition de Continental Rail](#) est de ce point de vue très explicite : *"Cette entrée dans l'activité ferroviaire en Espagne renforce les activités transport et logistique du groupe, lui permettant d'offrir à sa clientèle une gamme de solutions (...) complémentaire de ses services maritimes long-cours et à courte distance"*. Continental Rail opère quasi exclusivement dans le segment du transport multimodal et les pré/post acheminements portuaires.

La percée de MSC

Les initiatives déployées par le groupe MSC illustrent l'importance du ferroviaire dans sa stratégie de développement sur le territoire espagnol, bien au-delà de sa présence dans le port de Valence. La stratégie est particulièrement offensive :

- **Medway** a engagé un plan d'investissement ambitieux de 93 millions d'euros, avec notamment la mise en service de 16 locomotives électriques Euro 6000. Au début de 2025, Medway disposait de 33 locomotives, dont 15 en propre et 18 en location auprès d'Alpha Trains et de Renfe AMF.
- En avril 2023, Medway a gagné le contrat de gestion de trois terminaux en Estrémadure espagnole (Badajoz, Mérida et Navalmoral).
- Medway a aussi obtenu le contrat pour la traction de la première autoroute ferroviaire en territoire espagnol, entre le port de Valence et le terminal d'Abroñigal, près de la capitale espagnole. Le premier train a roulé en juillet 2024. Les inondations ont interrompu le service mais [celui-ci a redémarré le 18 décembre 2024.](#)

- Enfin, l'initiative la plus ambitieuse concerne le partenariat avec l'opérateur public. Pour faire face au déclin quasiment structurel de sa filiale de fret, Renfe Operadora a engagé un processus de recherche d'un "partenaire stratégique" en 2022. En septembre 2023, des discussions avec la société Medlog, filiale du groupe MSC, ont été engagées, sans être finalisées à ce jour. La coopération entre ces deux acteurs semble cependant bien partie. En décembre 2024, un consortium constitué par Renfe Mercancías et Medlog, a gagné l'appel d'offres pour un contrat de grande ampleur : l'exploitation du futur terminal ferroviaire de Vicálvaro, près de Madrid, un projet ambitieux représentant un investissement global de plus de 400 M€.

Cette stratégie audacieuse commence à porter ses fruits. Le trafic de Medway a progressé de 40,9% en 2023 à 596 M tkm, et les chiffres disponibles pour 2024 montrent que cette dynamique s'est poursuivie.

Les stratégies des autres opérateurs

Même si la stratégie est moins offensive, les autres opérateurs renforcent également leur présence :

- **Captrain España**, n°2 du marché, a décidé de renforcer sa capacité de traction. La filiale de la SNCF a passé commande auprès de la filiale espagnole de Stadler de 8 locomotives Euro 6000, dont 5 à écartement standard et 3 à écartement ibérique. L'année 2024 a été caractérisée par une nette reprise du trafic (+15,4% au 3^e trimestre de 2024 en glissement annuel).
- **Continental Rail**, filiale de CMA CGM et 2^e acteur privé après Captrain España, n'est pas en reste. L'armateur français a lancé en 2023 un programme d'investissements de 72 M€ afin d'accroître le parc de locomotives (31 actuellement, dont 26 en régime de location). Cette filiale ferroviaire permet de déployer une véritable stratégie de développement du transport multimodal avec des services de transport de conteneurs depuis/vers les ports d'Algésiras, Barcelone et Valence. La société cherche maintenant à renforcer les liaisons internationales et vient de lancer une nouvelle ligne Madrid-Lisbonne.

- En 2023, **Transfesa Logistics** commencé à exploiter des trains à l'écartement UIC, grâce à l'acquisition de 5 locomotives Euro 6000. Le premier train a concerné des véhicules finis depuis Perpignan jusqu'au port de Barcelone sur la voie à écartement international. Pour franchir cette étape importante de son histoire, Transfesa Logistics a également obtenu une extension du certificat de sécurité qui lui permet de circuler sur le tronçon frontalier de Perpignan à Figueras à l'écartement UIC.
- **CSP Logitren** affiche également des ambitions dans le fret ferroviaire. En 2022, la compagnie a annoncé la commande de deux nouvelles locomotives Euro 4001 au fabricant Stadler. La première a été livrée en décembre 2024 et la seconde est attendue en 2025.

Conséquence de cette situation, Renfe Mercancías a perdu progressivement ses clients sur l'axe à écartement UIC au point de ne plus assurer aucune traction au début de l'année 2025. Ce sont Transfesa Logistics et Captrain Espana, deux filiales de groupes étrangers, qui assurent la traction des convois.



3. TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : UNE PRÉDILECTION POUR LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE

Le transport routier de marchandises (TRM) est également dans le radar des investisseurs étrangers mais de manière différente. La forte atomisation (109 561 entreprises en 2023) et la présence écrasante de PME, en font un secteur très différent de la manutention portuaire et du fret ferroviaire, et cela conditionne l'attitude des investisseurs étrangers.

Un processus de concentration bien avancé

Depuis plusieurs années, **le TRM espagnol fait l'objet d'un processus de concentration, quasi exclusivement sous la forme de rachats d'entreprises**, et le phénomène s'est accéléré au cours de la période récente. Le cabinet ALBIA IMAP, spécialisé dans les fusions-acquisitions (M&A) dans le middle market, a enregistré 56 opérations dans le transport et la logistique en 2024 contre 47 en 2023 et 32 en 2022. Le TRM, avec 33 opérations en 2024, représente 59% du total.

Selon une étude de ce cabinet, **21% seulement des opérations ont été réalisées par des investisseurs étrangers.** Autre caractéristique : **l'entrée des fonds d'investissement**, un phénomène qui est apparu après le Covid et concernait 21% des opérations en 2024.

La présence des investisseurs étrangers est **plus significative dans le secteur du TRM sous température dirigée.** Selon les données communiquées à Upply par le cabinet ALBIA IMAP, 44 opérations de M&A ont été concrétisées dans ce secteur pendant la période 2019-2024, principalement dans le TRM.

L'analyse des opérations réalisées montre :

- Une nette accélération à partir de 2021.
- Une prédominance des rapprochements entre entreprises espagnoles : 68% des opérations (30 sur 44) ont été réalisées par des acteurs nationaux.
- L'apparition des fonds d'investissement comme acteurs majeurs depuis 2021. On les retrouve dans 32% des opérations avec une prédominance des fonds espagnols.

Les opérations de fusions-acquisitions dans le transport et la logistique du froid							
	Investisseurs espagnols			Investisseurs étrangers			TOTAL
	Entreprises	Financiers	Total	Entreprises	Financiers	Total	
2019	1	0	1	1	0	1	2
2020	3	0	3	1	0	1	4
2021	4	1	5	1	2	3	8
2022	2	2	4	5	2	7	11
2023	6	2	8	0	0	0	8
2024	4	5	9	2	0	2	11
TOTAL	20	10	30	10	4	14	44

Source : ALBIA IMAP

Comment expliquer un tel phénomène ? Selon le cabinet ALBIA IMAP, la pandémie du Covid-19 a donné une visibilité accrue au transport routier, notamment au secteur du froid. **Les fonds d'investissement ont perçu un potentiel de croissance dans certaines entreprises cibles et ont estimé qu'un accompagnement pouvait les aider à se transformer** (digitalisation, renouvellement de flottes, décarbonation, etc.) afin de concrétiser leurs opportunités de développement.

Compte tenu des difficultés générales du TRM espagnol (pénuries de conducteurs, faiblesse des marges, forte concurrence, hausse des coûts d'exploitation, etc.), les fonds d'investissement, comme les autres investisseurs, ont adopté **une approche très sélective**, qui les a conduits à des analyses très fines de leurs cibles.

Trois opérations majeures

Trois grandes opérations ont été réalisées par des fonds d'investissement étrangers :

- En septembre 2021, le groupe portugais Zolve a annoncé **le rachat de Logifrio Gestion Logistica**, un opérateur logistique espagnol. Celui-ci avait réalisé un CA de 20 M€ en 2021 et disposait d'une flotte de plus de 600 véhicules et d'une capacité de stockage de 700 000 m³. L'opération a permis de créer un opérateur du froid offrant une gamme complète de services en Espagne et au Portugal.
- Dans le cadre de son offensive en Europe, le groupe américain Lineage Logistics, le plus grand exploitant d'entrepôts réfrigérés au monde, qui est contrôlé par le fonds d'investissements Bay Grove, a fait de la péninsule une de ses cibles privilégiées. En mai 2021, il a racheté deux exploitants d'entrepôts frigorifiques : **Frigoríficos de Navarra (Frinavarra) et un entrepôt appartenant à la société Frioastur**. En septembre 2022, il a bouclé l'acquisition du n°3 espagnol du transport frigorifique, le groupe familial Fuentes, qui dispose d'un parc de plus de 500 véhicules. En 2023, la société a été rebaptisée Lineage Spain Transportation.
- En mars 2022, le fonds américain Apollo Global a annoncé une prise de participation de 49 % du capital du leader incontesté du transport routier sous température dirigée, **Primafrio**, dans le cadre d'une transaction qui valorise le groupe familial à environ 1,5 milliard d'euros. La Commission européenne a donné son feu vert à l'opération en juin 2022.

Les transporteurs routiers français en bonne position

Dans le secteur du TRM sous température dirigée, plusieurs opérateurs français ont renforcé leur présence en Espagne :

- En 2023, le transporteur mayennais **Delanchy** a officialisé sa prise de participation dans l'entreprise espagnole Indo. Ce rapprochement de deux entreprises leaders dans les produits de la mer permet à la société française de continuer à développer son réseau européen. Implanté à Orio et à Ondarroa dans le Pays Basque espagnol, Indo opère dans toute la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal). Un partenariat de plusieurs années a conduit au rapprochement entre les deux sociétés.
- Le groupe **STEF** fait figure de pionnier puisqu'il a commencé à s'implanter en Espagne en 1989. Sa stratégie a été axée sur le rachat d'acteurs locaux. En mars 2012, il a racheté la société Friomerk et sa filiale Euromerk, devenant ainsi propriétaire d'un entrepôt frigorifique de 75 000 m³ implanté à proximité du port de Valence, en Espagne. À l'époque, le groupe avait clairement affiché ses ambitions : *"déployer l'ensemble de ses services en logistique et en transport dans toutes les grandes villes de la péninsule Ibérique"*. En 2017, le groupe français a acquis les Transports Badosa, basés dans la province de Gérone (Catalogne) puis en 2022, la société Enaboy Castilla, en Castille-et-León, et la société TTC Logística Frigorífica basée en Galice (40 véhicules et trois plateformes à La Corogne, Vigo et Léon). L'expansion s'est poursuivie en 2024 par le rachat du groupe Centeno (1 entrepôt à Valladolid et une flotte de 16 véhicules), puis de la société madrilène Montfrisa (32 M€ de CA en 2022). Cette dernière dispose d'une flotte de 65 véhicules et de plateformes à Madrid, Valence, Barcelone et Pontevedra, pour une capacité cumulée de stockage de 60 000 palettes.

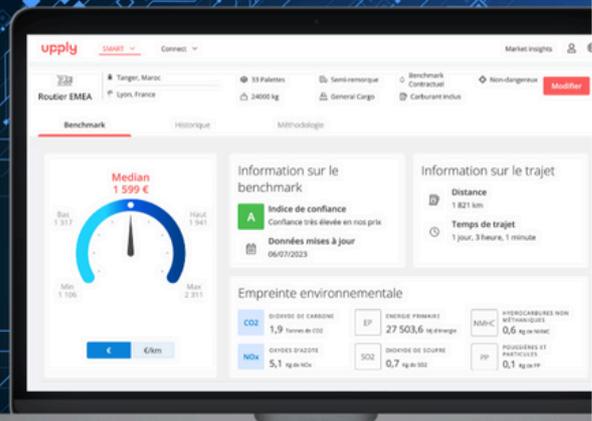
- **Olano** mène aussi depuis plusieurs années une stratégie active d'acquisition de PME espagnoles. Le groupe français a d'abord racheté en 2020 Transportes Oteiza, basé à Pampelune, et le Portugais Kartel. En 2022, il a renforcé sa présence dans la péninsule en acquérant la société galicienne Devesa Express, spécialisée dans le transport de produits de la mer (une trentaine de camions, et un CA de 14 M€ en 2021), avant de mettre la main sur une pépite, Caudete Logistics, basée à Caudete dans la région de Castille et La Manche (CA : 20 M€ ; 140 véhicules). Enfin en 2024, deux nouvelles PME sont entrées dans le giron du groupe tricolore : Transnoita, basée dans la région de Murcie (CA : 12 M€ ; 60 véhicules) et Filardi (CA : 12,5 M€ ; 70 véhicules dont 45 frigorifiques).

SMART by upply

Benchmarkez vos prix de transport de fret

& suivez leurs évolutions en routier, maritime & aérien dans le monde entier

DÉCOUVREZ SMART



CONCLUSION

L'analyse des différentes opérations d'investissements menées par des opérateurs étrangers met en évidence plusieurs traits communs. On constate d'abord qu'il s'agit dans la majorité des cas de rachats de sociétés existantes, une solution qui permet de prendre pied sur le marché espagnol en disposant immédiatement d'un outil de travail opérationnel, d'un management local et d'un personnel formé, ainsi que d'une clientèle. L'analyse des opérations réalisées montre cependant que les investisseurs ont agi de manière très sélective, privilégiant des entreprises performantes, généralement de grande taille. L'acquisition n'est en général qu'un premier pas : les opérateurs étrangers poursuivent ensuite les investissements, parfois de façon massive. La manutention de conteneurs ou le transport ferroviaire en sont de bonnes illustrations. De véritables stratégies sur le moyen et long terme ont été mises en place.

Ces investissements ont permis aux opérateurs internationaux de tirer parti des opportunités offertes par le marché espagnol. Par ailleurs, les filiales espagnoles des groupes étrangers ont été intégrées dans des stratégies internationales, contribuant ainsi à la poursuite du processus d'internationalisation de l'économie espagnole. Par là même, ces investissements ont permis de rehausser la place de l'Espagne dans les flux de transport internationaux. Sans ces investissements, l'Espagne n'aurait pas pu, par exemple, se hisser au deuxième rang du trafic de conteneurs en Europe après les Pays-Bas.

AUTEUR

Daniel Solano

Daniel Solano est journaliste économique. Basé en Espagne, il est spécialisé des questions de commerce international et de transports.



© Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite sous quelque forme matérielle que ce soit, y compris par photocopie ou par stockage électronique, sans l'autorisation écrite préalable d'Upply. Ce rapport est basé sur des informations factuelles obtenues auprès de plusieurs sources publiques. Bien que tous les efforts soient faits pour assurer l'exactitude des informations, Upply décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage causé par la prise en compte des informations contenues dans ce rapport. Les opinions exprimées ici sont celles de l'auteur à la date de publication et sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

Crédit photo : Getty Images, Port de Valence, Port de Barcelone