

BAROMÈTRE MENSUEL

# DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



# CONTENEURS : REDRESSER LES PRIX DEVIENT UNE PRIORITÉ DES COMPAGNIES

**L'impact des droits de douane additionnels imposés par les États-Unis a maintenant commencé à se traduire dans les chiffres, tant en matière d'évolution de volumes que de taux de fret.**

La mise en application des nouveaux droits de douane américains, combinée à la fin du régime des minimis dans la même séquence, va clairement avoir un impact négatif direct sur les volumes à transporter, a minima pour les 3 mois qui viennent. Une mauvaise nouvelle pour les compagnies maritimes et les grands NVOCC.

## Les faits marquants du mois

### Focus sur le marché transatlantique

Malgré la pression exercée notamment par la France, les négociations entre l'Union européenne et les États-Unis ont abouti à un accord sur les droits de douane qui n'épargnera pas les secteurs des médicaments ou encore des vins et spiritueux : [selon le document rendu public le 21 août](#), ces produits sont soumis à un taux de 15%, comme prévu dans le cadre général, ce qui devrait faire baisser les exportations conteneurisées. Pour le marché France-États-Unis, nous estimons que les volumes pourraient provisoirement diminuer de 8 à 10%, le temps que les partenaires commerciaux impliqués (producteurs, négociants, distributeurs, etc.) arrivent à des accords réciproques de réduction de marges pour absorber la plus grosse partie des surcoûts. Le consommateur final américain devrait subir une augmentation de 2 à 5% sur les étiquettes des prix de détail, ce qui reste « doux » comparé à la menace initiale.

Faut-il alors s'attendre à un crash sur le marché des taux de fret transatlantiques ? Ce n'est pas certain. La taxe sur les navires exploités par des intérêts chinois à l'entrée aux États-Unis, si elle entre bien en vigueur en octobre comme cela est prévu, va mécaniquement contracter l'offre disponible dans des proportions vraisemblablement plus importantes que la baisse ponctuelle des volumes. Les compagnies maritimes sont actuellement en train de tout faire pour minimiser cet impact en reformatant leurs flottes touchant les États-Unis avec le moins possible de navires fabriqués en Chine.

D'autre part, il n'est pas irréaliste de penser qu'un sursaut de la demande peut intervenir en novembre-décembre sur ce marché transatlantique. Le quatrième trimestre est toujours une période dense en volumes, boostée par la demande liée aux fêtes de fin d'année et des commandes tardives gérables avec des transit time très courts (comparé à l'Asie-Europe) de 11 à 15 jours. Cet effet de saison haute, même s'il est atténué, n'a pas de raisons fondamentales de disparaître totalement à ce stade. D'autre part, le contexte actuel sur les droits de douane favorise un certain attentisme qui pourrait se traduire par une relance des commandes en fin d'année. Pour l'instant, les stocks constitués aux États-Unis au premier semestre en prévision de l'instauration des droits de douane additionnels permettent de couvrir l'essentiel de la demande, le temps que des accords commerciaux de réduction partagée de marge entre les acteurs privés soient trouvés. Mais il faudra ensuite réapprovisionner.

Attention cependant, si les compagnies maritimes et les NVOCC n'ont pas de raison de céder au catastrophisme sur cet axe, il est évident qu'ils figureront dans la liste des partenaires sollicités par les chargeurs pour contribuer à minimiser l'impact des surcoûts douaniers. Les discussions de rentrée entre chargeurs et transporteurs promettent d'être tendues.

### **Mer Rouge : les Houthis restent maîtres du jeu**

Voilà déjà presque 22 mois que les rebelles houthis du Yémen ont mené leur attaque spectaculaire contre le Galaxy Leader en mer Rouge et 20 mois que les compagnies maritimes de lignes conteneurisées ont mis en place des contournements massifs via le cap de Bonne-Espérance pour éviter la zone. Quand une situation « anormale » s'impose comme le « new normal » sur une période aussi significative, on peut considérer qu'elle devient structurelle d'un point de vue économique, malgré l'aberration financière et environnementale qu'elle représente.

La relance des attaques des Houthis durant l'été a montré que contrairement à ce qui était envisagé en début d'année, le retour au passage massif par la mer Rouge n'est toujours pas d'actualité. Et elle montre aussi que les frappes qui ont été menées par les forces américaines et israéliennes n'ont pour l'instant pas suffi à rétablir la libre circulation des navires dans cette zone.

**“ Le retour au passage massif par la mer Rouge n'est toujours pas d'actualité ”**

### **Incendie à bord du MV Marie Maersk au large des côtes africaines**

Le 13 août, un violent incendie s'est déclaré à bord du MV Marie Maersk, un navire de 19000 EVP. Il a été maîtrisé 5 jours plus tard. Le feu est parti d'un conteneur situé dans la partie avant du navire. Il sera instructif de connaître la typologie de marchandise à l'origine du sinistre, s'il est possible de la déterminer, car cet incident s'ajoute à une série préoccupante d'incendies de navires porte-conteneurs survenus ces dernières années.

### **Le trafic conteneurisé arctique en pleine saison haute**

Limité pour l'instant à des navires de 5000 EVP, le déploiement de services entre la Chine et la Russie via la route Arctique se structure un peu plus saison après saison, en doublant ses volumes d'une année sur l'autre. Russes et Chinois sont très actifs sur les techniques à mettre en place pour faire transiter des navires plus gros et plus longtemps dans des conditions de navigabilité acceptables. Le port de Gdynia-Gdansk, contrôlé par des intérêts chinois pourrait être une nouvelle porte d'entrée en Europe communautaire pour cette nouvelle route, un tiers plus courte comparée au passage par le canal de Suez et 2 fois plus courte comparée au passage par le cap de Bonne-Espérance pour des sorties Nord Chine à destination de l'Europe du Nord.

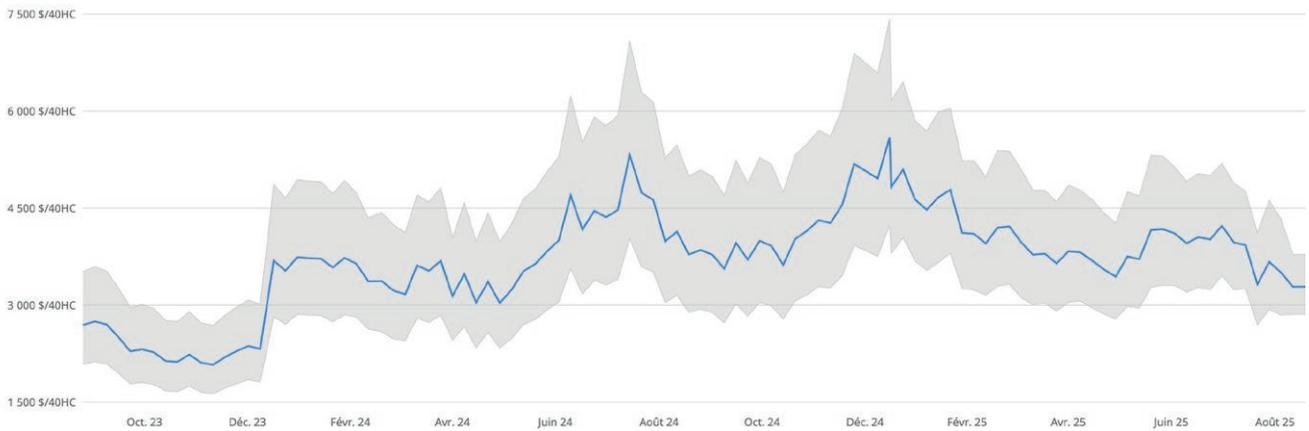
La pérennisation actuelle des flux par le Cap accélère mécaniquement l'attrait pour cette solution naissante soutenue ouvertement par l'État chinois. Pour la Russie, c'est également une option doublement positive, d'une part d'une part parce qu'elle permet de disposer d'un corridor protégé pour la flotte fantôme pétrolière et d'autre part parce qu'elle offre une nouvelle opportunité de désenclavement maritime.

# Les prix

## Asie-Europe

### Shanghai - Le Havre

Prix: \$/40HC  Basse - Haute  Min - Max

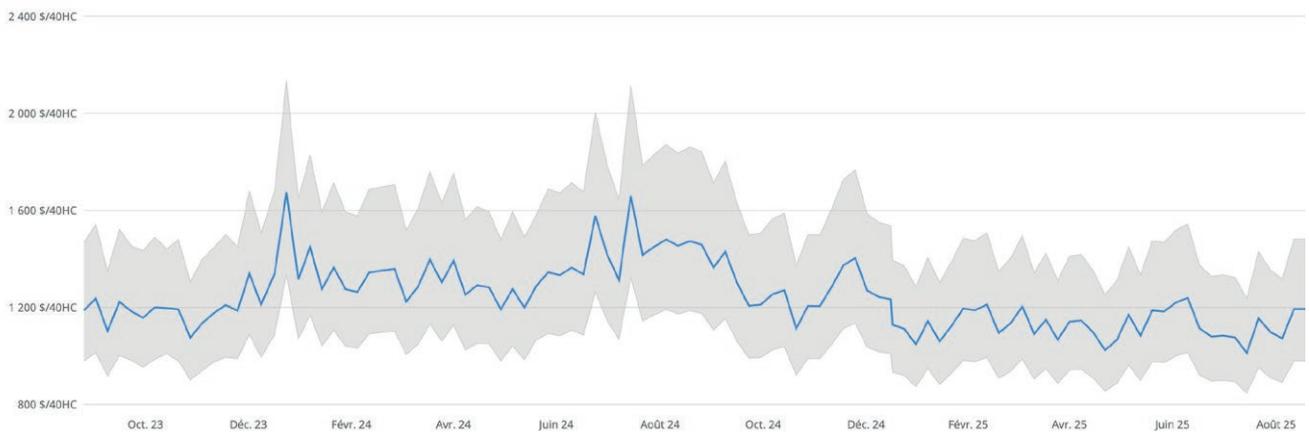


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

## Europe-Asie

### Rotterdam - Shanghai

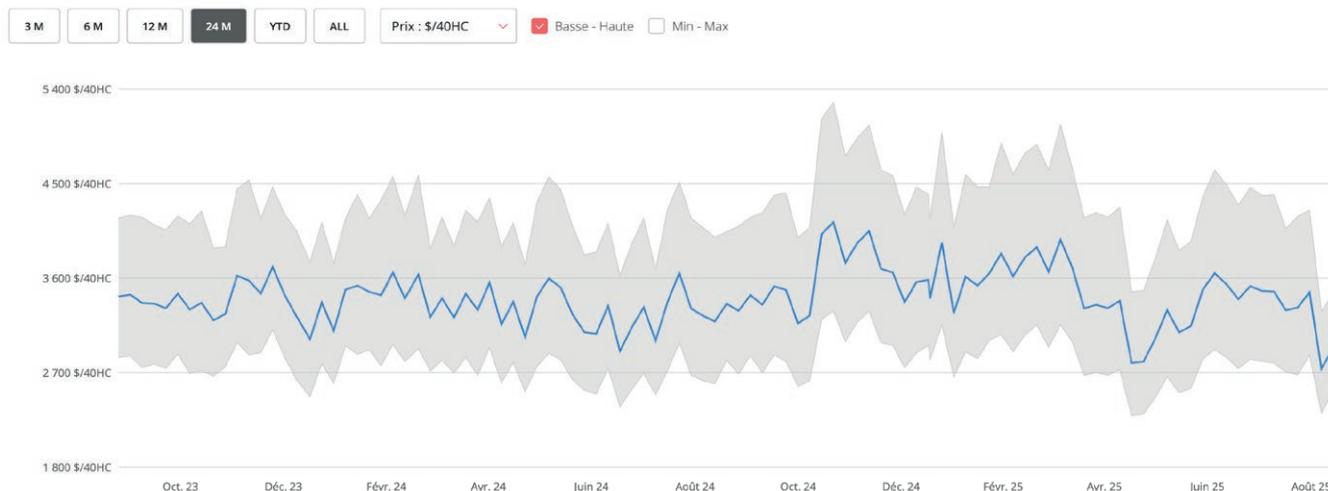
Prix: \$/40HC  Basse - Haute  Min - Max



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

## Transatlantique

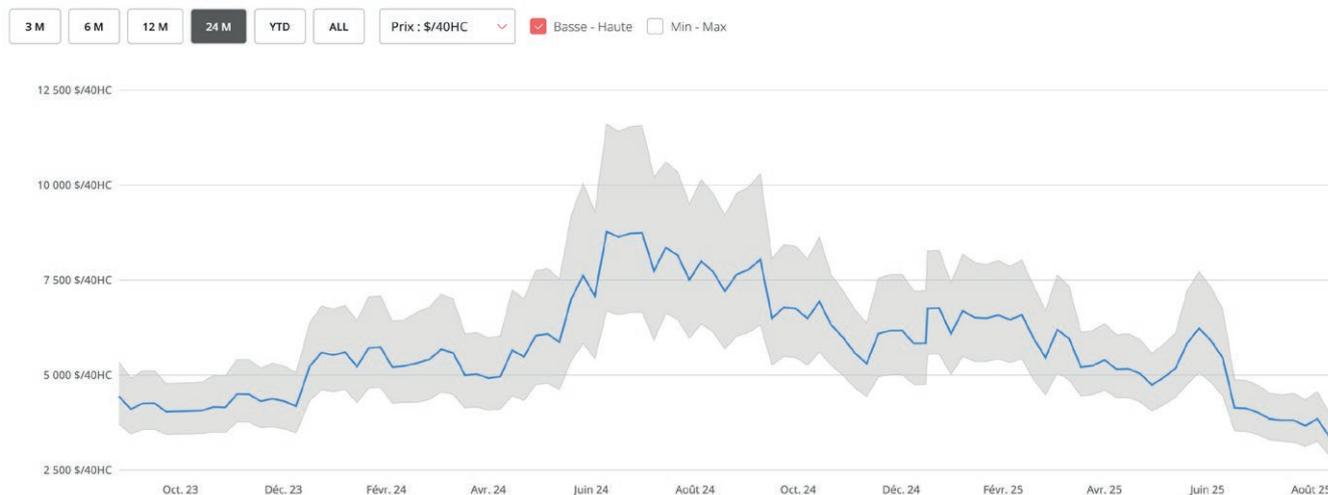
### Anvers - New York



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

## Transpacifique

### Shanghai - Long Beach



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Durant l'été, MSC et les grands commissionnaires de transport internationaux ont continué de jouer le marché à la baisse, les autres compagnies suivant le mouvement tant bien que mal.

Cependant, la chute des taux de fret a atteint des niveaux qui ont fini par faire réagir le leader du marché. Comme nous l'indiquions début 2025 en annonçant [une année faite de montagnes russes en matière de taux de fret](#), MSC, qui représente aujourd'hui plus de 20% des capacités mondiales, dispose d'une puissance qui lui permet de donner le ton. Or le 1<sup>er</sup> septembre, la compagnie a annoncé

[un ajustement de ses capacités entre l'Asie et l'Europe à compter de fin septembre](#), « en raison du ralentissement prévu de la demande pendant les vacances de la Golden Week ». Il y a fort à parier que ses homologues lui emboîteront le pas.

Il sera intéressant de voir si les grands commissionnaires accompagneront ou pas cette remontée des taux car eux aussi voient mécaniquement leurs résultats s'éroder quand les taux de frets sont bas. Tous les yeux sont tournés vers DSV-Schenker, DHL et Kuehne + Nagel, les trois poids lourds internationaux de la commission de transport maritime.

## Les services

Selon Sea Intelligence, le taux de fiabilité global des armements a décliné en juillet, pour la première fois depuis le début de l'année. Il s'établit à 65,2%, soit une baisse de 2,2 points en glissement mensuel. Cependant, il reste en hausse de 13 points en glissement annuel.

Parmi les 13 armements passés en revue, la palme de la fiabilité revient à Mærsk, avec un taux de 80,6%, suivi de Hapag Lloyd avec 74%. Six autres armements se placent dans une tranche comprise entre 60% et 70%, et les cinq derniers se situent entre 50% et 60%. HMM arrive en dernière position avec une fiabilité de 50,7%, soit une rotation sur deux qui enregistre un retard.

Sea Intelligence mesure également la fiabilité des alliances maritimes, selon une formule de calcul provisoire en attendant que les nouveaux services aient réalisé toutes leurs rotations. L'alliance Gemini (Mærsk et Hapag Lloyd) arrive en tête avec un taux de fiabilité de 92% suivie par MSC avec 76,5%. Ocean Alliance, qui n'a pas modifié ses services, parvient à un taux de fiabilité de 69,4% et Premier Alliance se contente de 54,6%.

Ces chiffres démontrent que Gemini semble réussir son pari consistant à miser sur la qualité de service. L'alliance entre Mærsk et Hapag Lloyd a basé sa stratégie sur une fiabilité supérieure à 90%, malgré la décision de desservir certains ports par feeder. Avec 92% de fiabilité, elle atteint son objectif. Toutefois, ce chiffre ne prend en compte que les liaisons Est-Ouest. Les services de feeders ne sont pas compris dans ce calcul.

Cette fiabilité se reflète aussi dans les taux d'annulation. Selon le cabinet Drewry, 43 annulations sont annoncées durant la période allant du 25 août au 28 septembre, sur un total de 723 services prévus, ce qui fait un taux d'annulation de 6%. Le Transpacifique est le plus touché puisqu'il représente 60% des annulations (16 services), suivi par les rotations entre l'Asie, l'Europe et la Méditerranée avec un taux d'annulation de 21% (9 services) et enfin le Transatlantique avec 19% (8 annulations). Pour le consultant britannique, la haute saison de l'été a réduit le nombre d'annulations malgré l'imposition de tarifs douaniers américains sur les biens chinois. Le taux d'annulation pourrait cependant augmenter dans les prochains mois, dès lors que les approvisionnements pour les fêtes de fin d'année seront terminés.

## Asie - Europe

**Premier Alliance** (ONE, HMM et Yang Ming) annonce une modification dans ses services entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord. Le service qui assurait la liaison Asie-Méditerranée-Amérique du Nord (MP2) est divisé en deux. Désormais, les armements assurent un service direct entre l'Asie et la Méditerranée, commercialisé sous le nom de MD2. Ce service dessert Pusan, Shanghai, Ningbo, Kaoshiung, Shekou, Singapour, Tanger, Valence, Barcelone, Gênes, Fos et retour par Singapour. La première rotation est prévue pour le 7 septembre. Les services entre l'Asie, l'Amérique du Nord et le golfe Persique se retrouvent dans le service GS2. Il assure une rotation de l'Asie (Singapour, Laem Chabang, Cai Mep, Pusan) vers les États-Unis (Long Beach et Oakland). Il retourne ensuite en Asie (Pusan, Dalian, Xingang, Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Kaoshiung, Shekou et Singapour) avant

de rejoindre le golfe Persique (Jebel Ali, Dammam, Jubail, Hamad, Abu Dhabi, Jebel Ali, Sohar) et retourne en Asie par Singapour.

**MSC** modifie les deux services Dragon et Albatros en une rotation tour du monde en westbound. Le service Albatros dessert désormais les ports de Tianjin, Dalian, Kwangyang, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Londres, Bremerhaven, Gdansk, Bremerhaven, New-York, Charleston et retour vers Tianjin. Le service Dragon relie les ports de Busan, Ningbo, Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Singapour, Malte, Gioia Tauro, Gênes, La Spezia, Marseille-Fos, Barcelone, Valence, Malaga, Sines, Newark, Boston, Norfolk, Charleston, Freeport et retour à Busan. Ces deux services remplacent les Neusec1 et Medusec.

## Asie - Méditerranée

Après une décennie d'absence, **Wan Hai** revient sur les liaisons Asie-Méditerranée avec un service entre Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Shenzhen, Port

Kelang, Djeddah, Aqaba, Sokhna, Alexandrie, Izmit, Sokhna, Jeddah, Port Kelang, Shenzhen et retour à Shanghai.

## Transatlantique

**MSC** ajoute une escale à Malaga à son service EMUSA. Dans le même temps, la touchée au port d'Algésiras est annulée. La nouvelle rotation se fait entre les ports d'Aliaga, Tekirdag, Le Pirée,

Iskenderun, Haïfa, Marseille-Fos, Barcelone, Valence, Malaga, Sines, New-York, Philadelphie, Norfolk, Charleston et Savannah.

## Intra-Europe

**L'Alliance Gemini** dessert désormais Le Havre via deux services depuis le détroit de Gibraltar. L'un part de Tanger pour rejoindre Algésiras, Anvers et Le Havre. L'autre part de Tanger et touche Le Havre et Anvers.

**WEC Lines** développe son réseau sur Le Havre. Pour répondre à une demande de services directs entre le continent et l'Irlande, WEC Lines ouvre un service direct entre Le Havre, Zeebrugge et Dublin, assuré par un navire de 868 EVP.

WEC Lines modifie par ailleurs ses services entre l'Europe du Nord et les Canaries. Les deux services NWC Portugal et NWC Canary Islands sont améliorés. L'ajout de navires permet de réduire les transit time entre les ports de Rotterdam, Moerdijk, Anvers, Vigo, Leixões, Setúbal et Nantes Saint-Nazaire. Le service sur les îles Canaries voit l'ajout d'une escale dans le port de Hambourg. La rotation se fait désormais entre Hambourg, Thamesport, Moerdijk, Bilbao, Vigo, Leixões, Las Palmas et Santa Cruz.



## Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

*Les chapitres « Services » et « Opérations » de ce baromètre sont réalisés en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.*



## LA PLATEFORME DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES QUI BOOSTE L'EFFICACITÉ DES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

Plateforme technologique au service des professionnels du transport de fret, **Upply conçoit et développe des solutions digitales** pour aider les professionnels de la supply chain à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur métier.

© 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.