

BAROMÈTRE MENSUEL

**DU TRANSPORT
MARITIME
CONTENEURISÉ**



Septembre 2025 | 

upply

LES TAUX DE FRET MARITIME RESTENT DANGEREUSEMENT BAS

Les compagnies maritimes devraient pouvoir assurer leur rentabilité en 2025 grâce au premier semestre. Mais l'heure est aux économies compte tenu du niveau actuel des taux de fret sur les grands axes Est-Ouest.

En cette période de rentrée, les compagnies maritimes, mais aussi les NVOCC, adoptent une stratégie défensive. Le marché contractuel permet de lisser un peu la descente des taux de fret maritime sur le marché spot, mais l'érosion des chiffres d'affaires facturés est bien là, et les coûts fixes continuent d'augmenter. Les marges opérationnelles des compagnies passent sous la barre des 10% pour une majorité d'entre elles, ce qui n'était pas arrivé depuis la période pré-covid. Sur les lignes les moins compétitives, certaines flirtent même avec les seuils de rentabilité.

L'équation financière est aujourd'hui très délicate, voire insoluble : l'idéal, pour les compagnies, serait de parvenir à une légère remontée des taux de fret

tout en repassant par le canal de Suez afin de faire sérieusement baisser les coûts fixes ramenés à la cellule. Sauf qu'un retour massif par le canal de Suez, indépendamment du fait qu'il reste à ce jour très hypothétique (le danger reste bien réel, comme l'a montré [l'attaque contre le navire néerlandais Minervagracht](#)), aurait pour conséquence de faire baisser encore un peu plus les prix.

Ce climat conduit à une certaine morosité chez les opérateurs qui, en plus de ces facteurs de marché, doivent composer avec la mise en place prochaine de la nouvelle taxe américaine sur les navires et opérateurs chinois et avec le plein impact des droits de douane additionnels sur les volumes disponibles, tout en continuant à décarboner.

Les faits marquants du mois

Une demande calme

La Golden Week en Chine se déroule cette année du 1^{er} au 8 octobre. Durant cette période, les usines sont en partie fermées, ce qui suscite habituellement un afflux de commandes dans les semaines qui précèdent. Mais cette année, on ne constate pas cet emballement pré Golden Week : les importateurs ont anticipé massivement leurs commandes au premier semestre pour échapper au maximum aux droits de douane.

“ Les importateurs ont anticipé leurs commandes au premier semestre ”

Plein effet des droits de douane

Les droits de douane additionnels aux États-Unis vont maintenant commencer à entrer pleinement en vigueur, même si des nouveautés de dernière minute ne sont jamais à exclure. Dans ce contexte instable, les risques de sous-déclaration sur les factures commerciales dans le calcul des assiettes des droits de douane sont élevés. Des contrôles accrus des douanes américaines à l'entrée sont attendus, avec des impacts sur les délais de mise à la consommation des marchandises et une exposition accrue aux frais de détention et surestaries dans les ports américains. Pour les chargeurs européens, c'est le moment de révéifier les clauses des contrats commerciaux en matière d'exposition aux risques sur les terminaux américains.

Les avertissements du président de CMA CGM

Le président et CEO de CMA CGM, a été auditionné le 17 septembre par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. L'occasion de faire passer quelques messages à des députés qui ont gardé en mémoire les « super-profits » post Covid, mais n'ont pas forcément réalisé que le vent tourne vite dans cette industrie.

Rodolphe Saadé a d'abord réaffirmé que l'abrogation du régime fiscal de taxe au tonnage serait dangereuse si elle ne concernait que la France, dans la mesure où tous les grands concurrents mondiaux de CMA CGM bénéficient d'un dispositif similaire. Cette évidence progresse dans les esprits de la représentation nationale, à quelques exceptions près. Le président de CMA CGM a par ailleurs fait comprendre que la contribution exceptionnelle de 500 millions d'euros acquittée en 2024 à l'issue d'un très bel exercice fiscal, ne l'engageait en rien pour 2025, qui sera une année financièrement beaucoup plus délicate avec l'érosion accélérée des marges depuis le début de l'été.

Lors de son audition, le président de CMA CGM s'est en revanche dit prêt à étudier une participation financière à la force de protection Aspides en mer Rouge si la situation perdure.

Préparation à la nouvelle taxe sur les navires aux États-Unis

À compter du 14 octobre, les États-Unis devraient commencer à appliquer leur nouvelle réglementation consistant à taxer les opérateurs maritimes et armateurs chinois, ainsi que les opérateurs de transport maritime utilisant des navires construits en Chine. À ce stade, la plupart des compagnies maritimes ont annoncé qu'elles n'appliqueraient pas de surcharge pour couvrir les frais liés à l'USTR 301, malgré les surcoûts. Signalons au passage que cette réglementation risque de pénaliser fortement les exportations agro-alimentaires américaines : les valeurs dans les conteneurs étant faibles, l'effet des surcoûts fixes par conteneur est beaucoup plus impactant à l'export que sur des conteneurs imports renfermant un fret beaucoup plus riche. L'administration Trump risque ainsi de pénaliser un secteur marchand hors services qui est l'un des plus contributifs de sa balance commerciale.

Projet de cession des terminaux de CK Hutchison

Le projet de cession de terminaux dans 43 ports, dont deux aux extrémités du canal de Panama, ne se concrétisera pas en 2025, a fait savoir le groupe CK Hutchison lors d'une réunion d'analystes qui a suivi la publication de ses résultats intermédiaires au mois d'août. Après l'échec de la cession au consortium composé de Blackrock et TIL-MSK, sous la pression de Pékin, CK Hutchison cherche à élargir son tour de table. « Nous sommes entrés dans une nouvelle phase de notre accord, qui comprend des discussions avec un investisseur stratégique chinois majeur », a rappelé la direction du groupe. Le nom de Cosco est régulièrement avancé. CMA CGM a également fait savoir fin juillet qu'il était intéressé par le rachat de certains terminaux. Une chose est sûre, la tentative « d'offrir » rapidement le contrôle de Panama au président Trump a pour l'instant échoué. Premier round : Chine 1, USA 0. Le deuxième round ne manquera sûrement pas de sel.

Les États-Unis ciblent l'accord cadre Net Zéro de l'OMI

En avril dernier, l'Organisation maritime internationale a approuvé un projet de règlement, baptisé « cadre Net-zero », qui doit établir une nouvelle norme en matière de carburant pour les navires et un mécanisme de tarification des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Ces mesures doivent être formellement adoptées en octobre, pour une entrée en vigueur en 2027. Mais la nouvelle administration américaine a décidé de [partir en guerre contre cet accord](#), refusant de rejoindre le reste du monde dans un effort conjoint de décarbonation du secteur.

Accident de déchargement à Long Beach

Un accident rarissime est intervenu le 9 septembre dernier. Alors qu'il était à quai au port de Long Beach, le ZIM Mississippi a perdu près d'une centaine de conteneurs. Les images de ces piles de conteneurs désarimés chancelant sur leur pontée étaient impressionnantes. Les premières constatations orientent les causes de l'accident vers une mauvaise communication entre le bord et le quai dans le séquençage des opérations du navire.

Véhicules électriques : l'alerte des assureurs maritimes

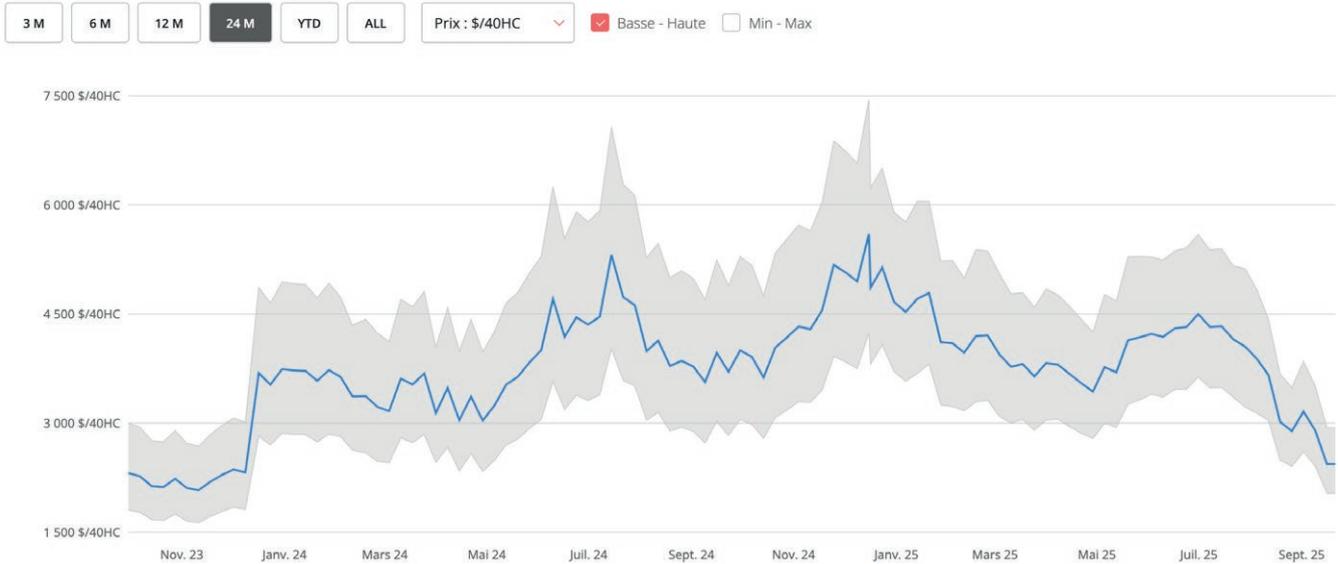
Les assureurs maritimes sonnent l'alerte. Les incendies à bord des navires, les dommages et les pertes causés par les véhicules électriques, ainsi que les incidents géopolitiques ont entraîné une hausse des demandes d'indemnisation au titre de la protection et de l'indemnisation (P&I). Selon Lockton, la plus grande société de courtage d'assurance au monde, basée à Londres, les demandes d'indemnisation pour l'année d'assurance 2024/25 ont atteint un niveau record en dix ans, à 3,1 milliards de dollars, soit une augmentation massive de 25 % par rapport à l'année précédente et 16 % au-dessus de la moyenne sur cinq ans.

Cette sinistralité spécifique va commencer à peser également lourdement sur les coûts des transporteurs maritimes conteneurisés via des augmentations tarifaires inévitables. Attention pour les compagnies, ces coûts spécifiques sont difficiles à répercuter sur la marchandise.

Les prix

Asie-Europe

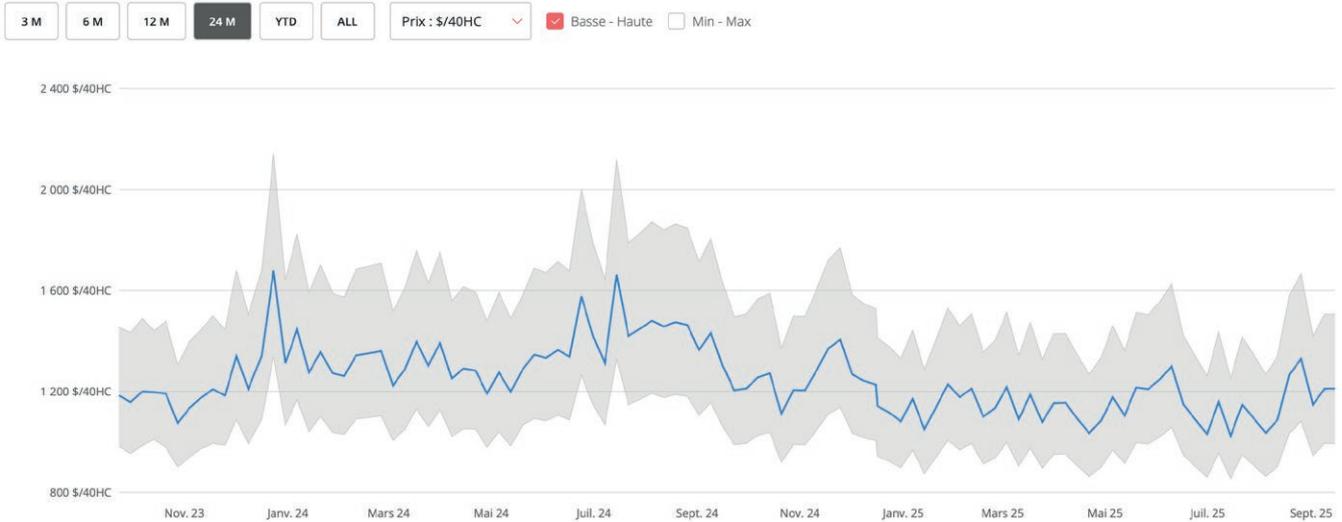
Shanghai - Le Havre



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

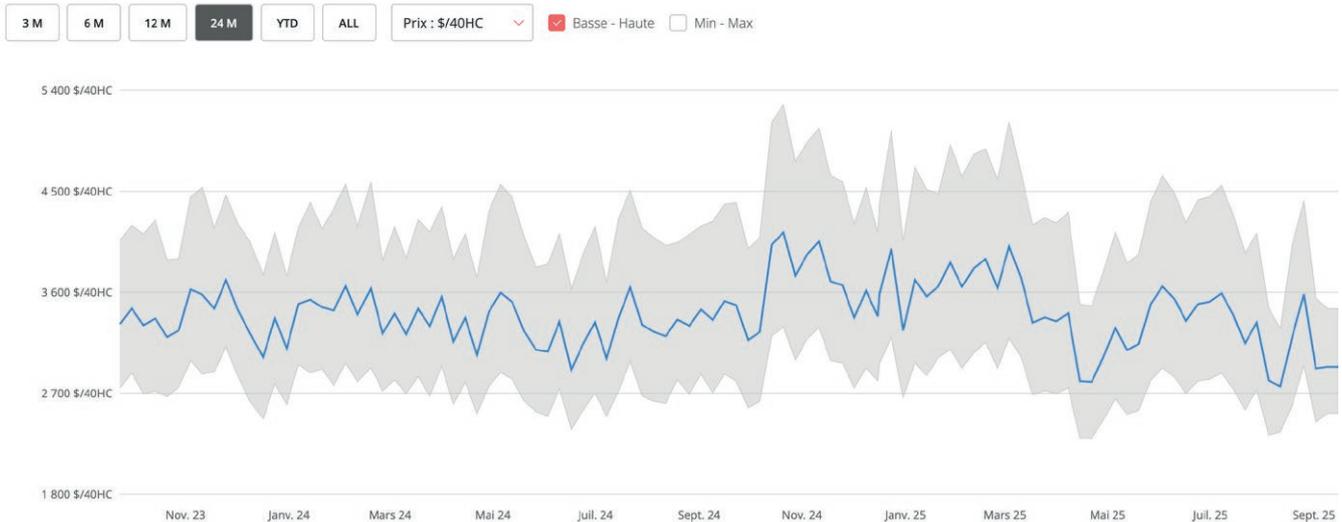
Rotterdam - Shanghai



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 | [Uapply](#)

Les taux de fret atteignent des seuils que l'on peut qualifier de déraisonnables. Sur certains axes, les compagnies maritimes commencent à travailler à perte, renouant avec un phénomène qu'elles n'ont que trop bien connu depuis la fin des conférences maritimes en 2008.

Sur l'axe Asie-Europe, opérer via le cap de Bonne-Espérance sur des bases tarifaires similaires à celles de la fin de l'année 2023 via le canal de Suez n'est pas tenable sur le long terme, alors qu'il faut maintenant majorer les coûts via le cap d'au moins 1000 USD par conteneur (sans parler de l'inflation sur les coûts fixes d'exploitation depuis 2023). Facteur aggravant, les compagnies ne peuvent plus compter sur le Transpacifique pour compenser puisque les taux de fret y sont aussi en forte baisse. Et la situation ne devrait guère s'améliorer dans les semaines qui viennent puisqu'une baisse des volumes de 10% est attendue à l'entrée aux États-Unis au dernier trimestre 2025. Quand un grand trade Est-Ouest ne peut pas en compenser un autre, c'est un drame. Certes, le transatlantique est à peu près stable, mais ce marché est trop petit pour compenser, et il va perdre aussi ponctuellement 10% de volumes avec les droits de douane additionnels.

L'évolution se révèle plus favorable dans la région indo-pacifique : les opérateurs asiatiques sont aujourd'hui plus pro-actifs et plus présents dans cette zone que les compagnies européennes pour rafler le gros de la croissance. L'équation devient très compliquée, avec les nouveaux navires qui continuent d'arriver.

L'évolution dans les semaines à venir dépendra beaucoup de la stratégie de MSC, qui, fort de la maîtrise de 21% des capacités mondiales, est en position de donner le ton sur le marché. La compagnie italo-suisse va-t-elle chercher à conquérir des parts de marchés avant Noël ou bien s'estimer momentanément repue ? Il est possible que ses grands clients commissionnaires de transport exercent une certaine pression pour obtenir une remontée des taux, car leurs comptes d'exploitation commencent aussi à se dégrader significativement dans ce marché baissier.

Les services

La fiabilité des services s'est améliorée durant l'été, avec presque deux tiers des navires qui ont respecté leurs schedules. Selon l'étude mensuelle de Sea intelligence, le taux de fiabilité s'élève en effet à 65,3% pour le mois d'août, soit une hausse de 0,1 point par rapport à juillet et de 12,7 points en glissement annuel). Un chiffre reste néanmoins préoccupant : le délai moyen de retard d'un navire continue de croître pour atteindre 4,8 jours.

L'analyse détaillée place Mærsk au premier rang des armements les plus fiables avec 76,4% des navires respectant leurs horaires, suivi par Hapag Lloyd (72,4%). Les deux armements, réunis au sein de l'alliance Gemini, font de cette ponctualité leur argument de vente. Il reste que ces évaluations concernent uniquement les services Est-Ouest. Les services de feeders de Gemini pour desservir ses grands hubs ne sont pas intégrés dans le calcul de la fiabilité. Dans la suite du classement, six compagnies maritimes se rangent dans une fourchette de fiabilité comprise entre 60% et 70% et 5 autres entre 50% et 60%. Wan Hai ferme la marche avec 53,3% de fiabilité.

Parmi les différentes alliances, Gemini arrive donc logiquement en tête avec une fiabilité de 89,9% pour les services déployés depuis la refonte des alliances en février, devant MSC (79%). Ocean Alliance, dont les services sont restés identiques, affiche 66,9%. Quant à la Premier Alliance, sa fiabilité se limite à 55,4%.

En Chine, la Golden Week, qui a lieu cette année la première semaine d'octobre, se traduit par la fermeture de nombreuses usines et la mise au ralenti de l'économie. Pour faire face à une demande plus faible, les armateurs ont annulé des rotations. Selon les relevés de Sea Intelligence, les blank sailings se sont accélérés au cours des dernières semaines de septembre : les compagnies maritimes ont retiré 544 000 EVP supplémentaires. Le cabinet de consultants Drewry estime que ces retraits de capacité représentent 8% de la capacité totale qui devait être déployée sur les routes Est-Ouest entre le 6 octobre et le 9 novembre, à savoir 57 services. Le mouvement est particulièrement marqué sur les routes transpacifiques qui concentrent 51% des annulations, contre 32% pour les services entre l'Asie, l'Europe et la Méditerranée et 18% pour le Transatlantique entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Transpacifique

Les trois armements composant la **Premier Alliance**, à savoir **HMM**, **ONE** et **Yang Ming**, se redéployent. Le service PS5 est arrêté. L'escale de Qingdao est ajoutée au service PS6 et celle de Ningbo est reportée sur le service PS4. Dans le même temps, le service FP2 de la Premier Alliance ajoute une escale à Busan. Désormais il touche Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Hai Phong, Shenzhen, Busan, Vancouver, Tacoma, Tokyo, Kobe, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Singapour, puis il rejoint l'Europe avant de revenir à Singapour. Enfin, le service EC2 entre l'Asie et la côte Est des États-Unis ajoute une escale à Norfolk.

Gemini met fin à son service WC6/TP9. Ajouté en mai en raison d'une demande croissante entre les ports de Xiamen, Busan et Long Beach, il fait les frais de la baisse actuelle.

Le service Pearl River, proposé par **Ocean Alliance**, démarre en novembre une touchée dans le port de Kaoshiung. La nouvelle rotation se fera entre les ports de Hai Phong, Xiamen, Guangzhou, Shenzhen, Los Angeles et Kaoshiung.

Hede Shipping met un terme à son service sur le transpacifique, le HDS2. Néanmoins, la compagnie assure une liaison avec le port de Huanghua par un feeder sur Shanghai pour connecter avec le service HDS1 entre Shanghai et Los Angeles.

Asie-Europe

ZIM ajoute une escale à Port Saïd à son service ZIM Mediterranean Premium. Les navires touchent les ports de Valence, Barcelone, Gênes, Ashdod, Haïfa, Port Saïd avant de rejoindre Shenzhen, Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen et Ho Chi Minh.

Par ailleurs, l'interdiction pour les navires israéliens d'escaler dans les ports turcs en raison de la situation dans la bande de Gaza a des conséquences pour les services de ZIM. Le service assuré entre l'Asie et l'Europe a retiré les escales dans les ports turcs.

Europe – Sous-continent Indien

MSC retourne au Pakistan. Après l'annulation d'escales dans ce pays en raison du conflit avec l'Inde, l'armement basé à Genève annonce une escale à Port Qasim.

Le service IPAK dessert désormais les ports de Felixstowe, Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven, Anvers, Le Havre, London (Gateway), Port Louis, La Réunion, Colombo, Nhava Sheva, Hazira, Mundra et Karachi.

Transatlantique

Ocean Alliance, regroupant **CMA CGM**, **CoscoSL/ OOCL** et **Evergreen** fait son retour à Anvers pour son service Victory Bridge. Les armements ont quitté en juin l'escale du port belge pour lui préférer Zeebrugge.

Une décision motivée par l'engorgement des quais d'Anvers. Devant l'amélioration de la situation, l'escale à Anvers, entre les ports de Rotterdam et de Bremerhaven, fait son retour.

Asie – Sous-continent indien

SITC se développe sur la liaison entre l'Asie et le Sous-continent indien. Après avoir créé le Far East India Express (FIE), l'armement chinois réorganise ses dessertes, selon Alphaliner. Ainsi, les deux services FIE3 et FIE2 sont arrêtés. Ce dernier service était assuré en partenariat avec Jin Jiang Shipping, OOCL et Sinokor. Par ailleurs, la desserte de Tianjin, Yangon et Port Kelang sont retirés du service CBX2.

Il touche désormais les ports de Incheon, Qingdao, Shanghai, Ho Chi Minh, Chittagong, Port Kelang, Ho Chi Minh et Xiamen. Enfin, les ports de Batam et Belawan sont ajoutés au service CMX, en lieu et place de Qingdao. Ainsi le service dessert Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Batam, Yangon, Belawan et Kuantan.

Dans le même ordre d'idée, le service FAL3 fait son retour à Tanger. L'escale dans le port marocain se fait sur une fréquence bi-hebdomadaire avec Zeebrugge. Ainsi, une semaine sur deux, les navires touchent Tanger Med et une semaine ils desservent Zeebrugge.

Route arctique

L'armement russe **Aurora Line** lance un service entre Saint-Pétersbourg et la Chine avec un navire de 2 100 EVP. Il dessert les ports de Shanghai, Shandong, Ningbo, Taicang et Guangzhou. Il s'agit du premier armement russe à s'aventurer dans les eaux arctiques avec une fréquence mensuelle.

Cette route assure un temps de transport de 30 jours quand il faut entre 60 et 74 jours pour relier l'Europe et l'Asie par la route traditionnelle de Suez ou du cap de Bonne-Espérance. L'annonce d'Aurora Line intervient après le passage d'un navire chinois entre la Chine et Arkhangelsk en août.

Les opérations

Canal de Panama

L'autorité du canal de Panama a annoncé le lancement de « NetZero Slot », une initiative octroyant des avantages aux navires les moins polluants. Les demandes sont ouvertes depuis le 3 octobre pour les passages s'effectuant dans la semaine du 3 au 8 novembre, soit un mois plus tard. Les navires concernés disposeront notamment d'une garantie de passage et d'une flexibilité pour modifier leur passage.

Pour être éligibles, les navires doivent disposer d'une motorisation hybride. Ils doivent pouvoir afficher une émission inférieure à 75mg CO₂. Cela concerne les navires pouvant naviguer au méthanol vert, ammoniac vert, bio-GNL ou bio-GPL. La priorité de passage sera accordée aux navires chargés. Les navires les plus importants passeront en priorité.



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.