

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Avril 2025 |

upply

CONTENEURS : LE FLÉCHISSEMENT DES TAUX DE FRET RESTE CONTENU EN AVRIL

Globalement, le marché du transport maritime conteneurisé a réussi à garder la tête à peu près froide en avril, notamment grâce à la riposte millimétrée de la Chine dans le cadre de la guerre commerciale relancée par Donald Trump.

Les faits marquants du mois

Droits de douane : une polarisation sur la relation sino-américaine

Le président américain Donald Trump occupe l'espace médiatique en soufflant le chaud et le froid sur les relations internationales, sans résultats tangibles sur les sujets géopolitiques.

Sur le plan économique, en revanche, la guerre commerciale, mais encore plus l'incertitude créée par ses soubresauts, produisent leurs premiers effets sur les chaînes logistiques. La Chine a réfuté les propos de Donald Trump faisant état d'avancées dans les négociations autour des droits de douane, les qualifiant ironiquement de « fake news ». Elle a également montré sa détermination en refusant de prendre livraison d'avions commandés auprès de Boeing. Les échanges commerciaux entre les États-Unis et la Chine ont donc été sérieusement entravés, or ils pèsent très lourd dans le commerce transpacifique.

La trêve annoncée à partir du 14 mai pourrait relancer un peu la machine, après un premier trimestre boosté par l'anticipation des commandes avec l'introduction de droits de douane massifs entre la Chine et les États-Unis, mais beaucoup d'incertitudes subsistent. Il est trop tôt pour savoir si des pays satellites de la Chine pourront tirer leur

épingle du jeu dans le commerce avec les États-Unis en devenant une alternative en termes de source d'approvisionnement, mais compte tenu du poids de la Chine, cela semble en tout état de cause impossible à court terme.

La fin du mois d'avril a été marquée par une nette accalmie de l'activité pour les tractionnaires portuaires routiers américains dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, et le temps passé par les conteneurs dans les terminaux sous douane des ports américains risque de continuer à augmenter. En effet, beaucoup d'importateurs peuvent avoir la tentation de retenir un peu les expéditions, n'osant pas encore dévoiler le renchérissement des marchandises induit par les droits de douane additionnels.

Concernant les relations commerciales avec le reste du monde, les droits de douane additionnels de 10% ont été acceptés dans une atmosphère de quasi-soulagement, l'attention se focalisant sur la « pause » de 90 jours accordée par l'administration Trump avant l'introduction éventuelle de droits de douane dits réciproques.

Premières indications concernant les « taxes sur les navires chinois »

En février, Donald Trump avait dévoilé son intention de taxer les navires construits en Chine ou opérés par les entreprises chinoises. On en sait désormais davantage sur le dispositif proposé, qui va bien au-delà d'une simple taxe sur les navires chinois puisqu'il entend « lutter contre les actes, politiques et pratiques déraisonnables de la Chine visant à dominer les secteurs maritime, logistique et de la construction navale », selon les termes de l'US Trade Representative (USTR). Après un an d'une enquête qui a démarré sous l'administration Biden, l'USTR a annoncé le 17 avril les mesures envisagées, les parties concernées étant invitées à faire part de leurs commentaires avant le 8 mai 2025.

L'administration américaine du commerce propose notamment les taxes suivantes, qui devraient être introduites à l'issue d'une période de transition de 180 jours, c'est-à-dire à compter du 14 octobre 2025 :

- **Une taxe sur les services de transport maritime des opérateurs et armateurs chinois** : cette redevance, calculée sur la base du tonnage net du navire, serait imposée à tout navire exploité par un opérateur chinois ou appartenant à une entité chinoise. La taxe sera fixée à 0 dollar pour les 180 premiers jours, puis à 50 dollars par tonne de jauge nette, et augmentera progressivement au cours des trois années suivantes. La taxe pourra atteindre 1 000 000 USD.
- **Une taxe sur les services de transport maritime assurés par des opérateurs utilisant des navires construits en Chine** : cette redevance sera calculée sur la base du montant le plus élevé entre (i) une redevance calculée sur le tonnage net du navire ou (ii) une redevance calculée par conteneur. La redevance sera fixée à 0 dollar pour les 180 premiers jours, puis augmentera progressivement au cours des trois années suivantes et pourra atteindre 1 500 000 USD. Certains navires construits en Chine n'y seront toutefois pas soumis. D'autre part, le texte précise qu'un exploitant de navire pourra bénéficier d'une exonération de redevance pendant trois ans maximum s'il commande et prend livraison d'un navire de taille équivalente construit aux États-Unis.

Dans les deux cas, les taxes seront facturées par rotation ou série d'escales dans les ports américains, et au maximum cinq fois par an pour un même navire. Au départ, le projet prévoyait une taxation par escale, mais les protestations des professionnels ont été entendues sur ce point.

Par ailleurs, l'USTR suggère l'application de droits de douane supplémentaires sur les grues STS, et sur certains équipements de manutention provenant de Chine, comme les conteneurs et certains châssis.

Les aménagements d'ores et déjà apportés au texte par l'USTR devraient permettre de ramener le surcoût au conteneur à environ 300 USD/40', contre une fourchette de 1000 à 2000 USD par conteneur estimée initialement par les opérateurs. À ce stade, les compagnies maritimes qui pourraient échapper à ces taxes grâce à l'exploitation d'une flotte n'incluant aucun navire chinois ne sont pas légion, et surtout, elles ne sont pas à même de couvrir l'ensemble du marché. C'est le cas, par exemple, de Wan Hai sur le Transpacifique.

Mais si le projet de taxation se met effectivement en place, les grandes compagnies maritimes pourraient envisager de ressusciter de vieilles entités juridiques dormantes, tant l'exonération de taxes constituera un avantage concurrentiel pour desservir le marché américain. Cela suppose d'obtenir les autorisations ad hoc de la Commission maritime fédérale américaine, qui veillera certainement au grain. Mais une chose est sûre : même si les coûts supplémentaires seront au final répercutés sur le consommateur, il semble inenvisageable que les grandes compagnies n'explorent pas toutes les pistes possibles pour minimiser l'impact du dispositif envisagé par l'USTR.

En attendant, certaines compagnies envoient des signaux pour montrer leur volonté de coopérer. [Après les 20 milliards d'investissements dévoilés par CMA CGM](#), le Japonais Mitsui O.S.K. Lines (MOL) a annoncé [l'ouverture d'un bureau à Washington](#) via sa filiale américaine MOL (Americas) LLC.

Situation en mer Rouge

Il est désormais acquis que le retour massif du trafic conteneurisé par la mer Rouge ne se fera pas au premier semestre 2025. Mais la situation pourrait évoluer. Le 6 mai, le président Donald Trump a annoncé que les États-Unis allaient cesser de bombarder les Houthis au Yémen, affirmant que ces derniers avaient accepté de ne plus attaquer les navires américains en mer Rouge. À l'issue de cette déclaration, le sultanat d'Oman a déclaré avoir négocié cet accord de cessez-le-feu. Un accord dont se sont félicités le Qatar et le Koweït dans des déclarations séparées, « exprimant leur espoir que cette mesure permette de garantir la liberté de navigation », indique [Reuters](#).

Il faudra cependant encore attendre pour que les conditions opérationnelles permettant un retour massif des navires marchands par la mer Rouge soient réunies, mais c'est la première fois depuis plusieurs mois qu'une telle hypothèse prend corps.

Finalisation de l'acquisition de DB Schenker par DSV

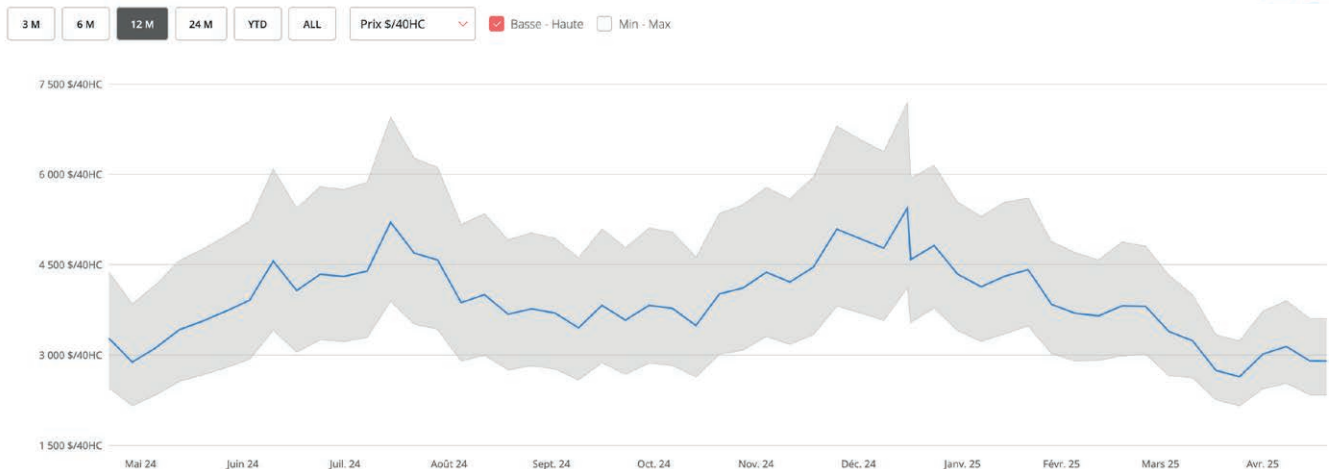
Les considérations géopolitiques occupent aujourd'hui tellement le devant de la scène qu'on en oublierait presque la vie des entreprises. Une opération majeure a pourtant été finalisée le 30 avril dans le transport international : l'acquisition de DB Schenker par DSV. Ce rapprochement donne naissance à un nouveau n°1 de la commission de transport maritime, devant Kuehne+Nagel et DHL Global Forwarding.

Les prix

Face à une demande désorientée, la majorité des grandes compagnies maritimes cherchent à conserver de la tension sur le marché, en recourant à des annulations de services y compris de manière imprévue (ce qui est nouveau), principalement sur le transpacifique. Seule l'alliance Gemini tient globalement ses promesses de régularité pour l'instant.

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 médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Les taux se maintiennent dans un tunnel entre 2500 et 3000 USD le 40' via le cap de Bonne-Espérance, ce qui laisse encore un petit peu de marge aux opérateurs mais celle-ci tend à s'éroder. En effet, les chaînes logistiques se sont adaptées au rallongement des routes, et le mouvement de panique qui a fait dans un premier temps monter les prix est passé. Le reformatage des Alliances maritimes en février 2025 et l'offre pléthorique ont aussi contribué à orienter les prix à la baisse, malgré une demande qui résiste plutôt mieux que prévu.

Alors où en est aujourd'hui le seuil d'équilibre d'exploitation ? Plusieurs paramètres inflationnistes persistent, en particulier liés aux coûts de manutention portuaire, au verdissement des flottes ou encore aux investissements en sûreté-sécurité.

Nous estimons que ces surcoûts, par rapport à notre estimation de 1000 US\$/FEU faite il y a 15 mois, tournent aujourd'hui autour de 300 à 400 USD par 40'. Parallèlement, la rationalisation des services via le cap de Bonne-Espérance dans la durée a permis de faire baisser les surcoûts par rapport au passage par Suez. Alors que le différentiel était de l'ordre de 1000 US\$/40' début 2024, il est plutôt de 600 à 700 US\$ aujourd'hui. Ainsi, l'équilibre d'exploitation via la route du cap de Bonne-Espérance tourne désormais autour d'un pivot de 2000- 2100 US\$ / 40' hors THC, selon nos estimations. Sur le marché aval, les taux de fret pratiqués n'en sont plus très loin. Les compagnies sont à la limite de la rentabilité sur cette route, et risquent un grand plongeon dans le cas d'un retour massif via le canal de Suez.

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

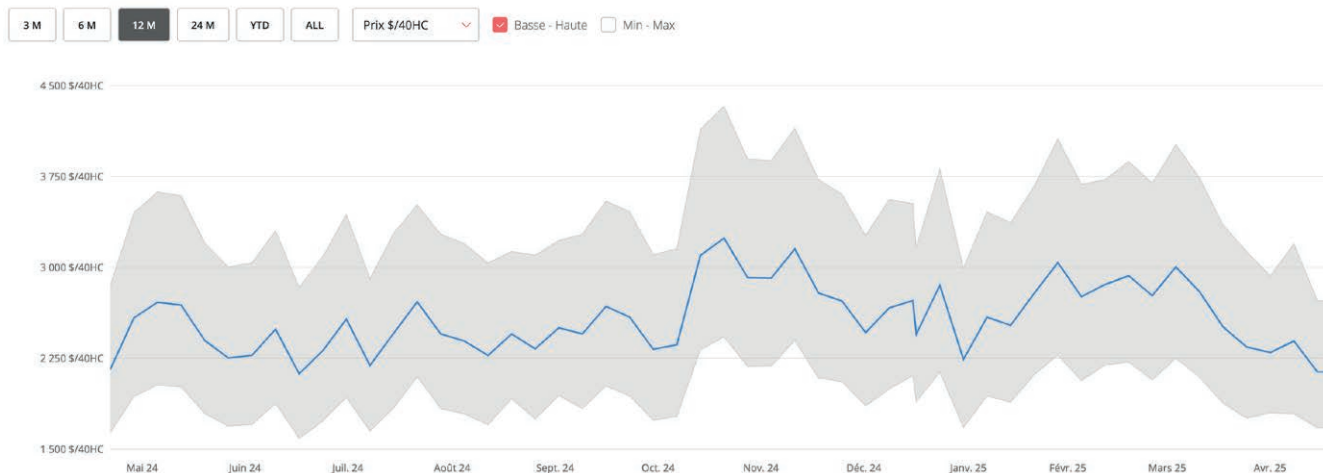


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuse en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Les taux pour un conteneur dry n'ont jamais été si faibles dans un passé récent. Heureusement pour les opérateurs, le reefer soutient un petit peu le marché.

Transatlantique

Anvers - New York



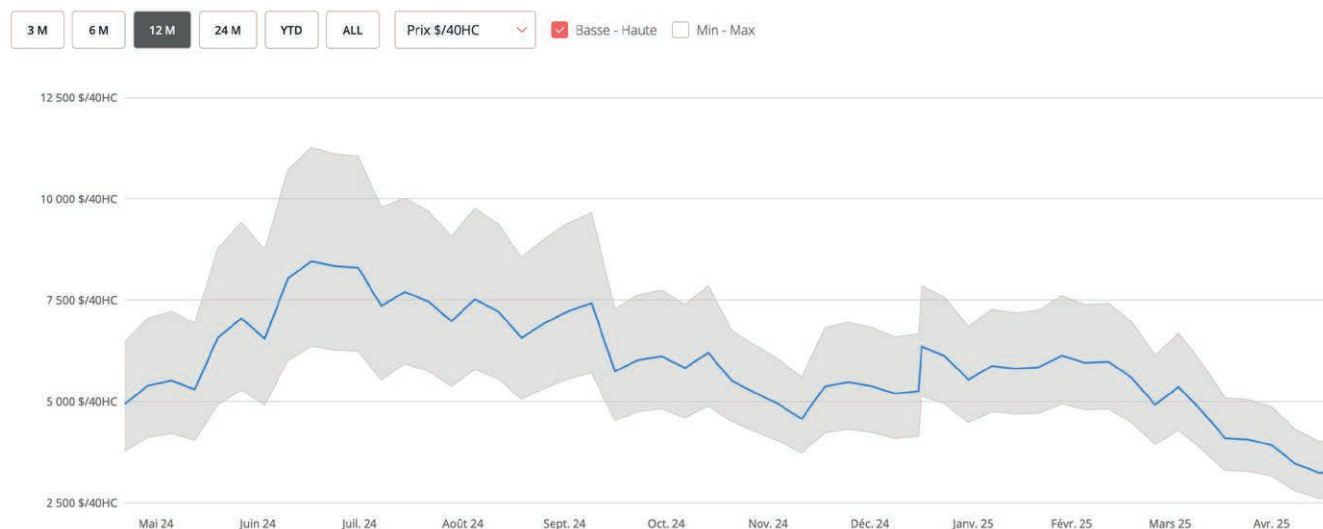
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Pour l'instant, le marché se maintient, grâce à la période de transition de 90 jours concernant l'éventuelle instauration de droits de douane dits réciproques avec l'Union européenne. Les taux de fret se tassent légèrement, mais le mouvement est freiné des chargements anticipant la saison

haute transatlantique au cas où des accords commerciaux ne seraient pas trouvés à l'issue de la trêve de 90 jours. Hapag Lloyd a été le premier sur à annoncer des surcharges « peak season » applicables dès la mi-mai vers le Canada et le Mexique et à partir de fin mai vers les États-Unis.

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](#)

Le fléchissement des taux de fret reste contenu à ce stade, mais cela ne devrait pas durer car le marché croule sous les annulations ou les reports de

réservations. Un retournement de situation dans la guerre commerciale sino-américaine pourrait cependant changer la donne.

Les services

La stratégie armatoriale des « blank sailings » se poursuit et s'accroît. Sur les 713 voyages identifiés par Drewry, 83 départs sont annulés sur les trois premières semaines du mois de mai soit un taux de 11,6%, contre 68 en avril (environ 9,5%). Cette tendance s'explique notamment par la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, la baisse de la demande se répercutant sur les services. Les annulations concernent en premier lieu le Transpacifique au départ d'Asie puisqu'elles représentent 53% du total, suivies par les liaisons entre l'Asie et l'Europe et l'Asie et la Méditerranée (29%). Le Transatlantique depuis l'Amérique du Nord ferme la marche avec 18%.

La fiabilité des services s'améliore pour le deuxième mois consécutif, indique Sea Intelligence dans son analyse mensuelle. En mars, le taux de fiabilité des services est-ouest gagne 3 points pour s'établir à 57,5%. Pour le cabinet de consultant, ce niveau n'a pas été atteint depuis novembre 2023, c'est-à-dire avant les attaques des Houthis contre les navires dans le détroit de Bab-el-Mandeb. Ainsi, même si les compagnies maintiennent les routes via le cap de Bonne-Espérance, elles ont retrouvé un niveau de fiabilité des services équivalent à celui qui était assuré via le canal de Suez. Mærsk détient le record de fiabilité en mars avec un taux de 66,9%, suivi par Hapag Lloyd (64,3%) et MSC (61,9%).

Tour du monde

Le service de **CMA CGM** et **Cosco** sur le tour du monde annule sa touchée de Kaoshiung. Il dessert désormais les ports de Singapour, Shenzhen,

Compte tenu de la mise en place des nouvelles alliances en février, Sea Intelligence a appliqué une nouvelle méthodologie transitoire pour mesurer les performances des services, tout en soulignant qu'il faudra attendre le déploiement complet, en juillet 2025, pour évaluer réellement la fiabilité.

Gemini, qui regroupe Mærsk et Hapag Lloyd, montre un taux de fiabilité de 90,3% et tient donc sa promesse des 90%, tandis que MSC affiche un taux de 75,8%. Les nouveaux services, réalisés seul ou en coopération, améliorent leur fiabilité depuis le début de l'année. Premier Alliance et Ocean Alliance réalisent des scores plus faibles avec respectivement 53,2% et 54,9%.

Ces chiffres montrent que les nouveaux services présentent a priori une meilleure fiabilité. Cependant, cette mesure a été réalisée sur le mois de mars. Elle ne prend pas en compte les effets des nouveaux tarifs douaniers annoncés par l'administration Trump, qui ont eu conduit à de nombreuses annulations de départ en avril. Par ailleurs, il faudra voir si les efforts au démarrage se confirment sur le long terme.

Hong Kong, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Manzanillo (Mexique), Balboa, Colon, Cartagène, Kingston, Caucedo et retour à Singapour.

Europe - Asie

Ocean Alliance (regroupant CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) retire l'escale de Xiamen sur le service opéré par Evergreen (CES). Elle sera remplacée par une touchée dans le port de Guangzhou. Désormais la rotation de ce service se fera entre Tianjin, Ningbo, Shanghai Guangzhou Nansha), Shenzhen (Yantian), Singapour, Colombo, Anvers, Hambourg, Rotterdam et Port Kelang.

MSC ajoute une escale dans les ports de Göteborg et d'Aarhus sur son service Swan Sentosa entre l'Europe, l'Asie et la côte ouest des États-Unis.

Une pierre dans le jardin du groupe Mærsk puisque le terminal à conteneurs du port danois d'Aarhus est actuellement concédé au groupe APM Terminals. Or, MSC n'a jamais caché ses ambitions de s'implanter dans ce port. La nouvelle rotation de ce service se fera entre Sines, Le Havre, Rotterdam, Göteborg, Aarhus, Hambourg, Anvers, Port Kelang, Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Busan, Long Beach Oakland, Yokohama, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Singapour et retour à Sines.

Méditerranée - Asie

Tailwind Shipping, armement opérant pour le groupe Lidl, étend son service entre l'Asie et la Méditerranée au hub de Port Kelang.

Les navires touchent Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Colombo, Port Kelang, Barcelone et Koper.

Méditerranée - Inde

X Press rejoint **Arkas** et **Turkon** sur leur service entre la Méditerranée et l'Inde. L'armement de Singapour disposera d'espaces sur ce service qui

dessert Istanbul, Izmit, Mersin, Aqaba, Djeddah, Nhava Sheva, Mundra et retour par Aqaba et Alexandrie.

Transpacifique

Les annonces de la nouvelle administration Trump ont un impact important sur le Transpacifique, avec à la fois des reports ou annulations, et des reconfigurations pour tenir compte d'une éventuelle diversification du sourcing vers d'autres pays d'Asie du Sud-Est.

Premier Alliance (Hyundai, ONE et Yang Ming) a retardé la mise en place de son service PN4 (Pacific North 4), qui doit toucher les ports de Ningbo, Shanghai, Vancouver et Tacoma. Ce service devait démarrer en mai, mais les armements ne donnent désormais plus de date. Premier Alliance a aussi retardé son PN5.

ZIM a suspendu son service Central China Express, qui relie Shanghai et Ningbo à Los Angeles. Par ailleurs, il étend son service eCommerce sur Hai Phong. Celui-ci touche désormais les ports de Ho Chi Minh, Hai Phong, Shenzhen et Los Angeles.

Hapag Lloyd fait état d'une baisse de 30% de la demande pour les services entre l'Asie et les États-Unis. Toutefois, les approvisionnements depuis le Vietnam, le Cambodge et la Thaïlande progressent fortement en raison de tarifs douaniers moins importants que pour la Chine. L'armement a décidé

de ne pas annuler de services mais d'assurer les rotations avec des navires plus petits pour conserver une rentabilité.

MSC réunit en un seul service les deux services Pearl et Shikra, indique Alphaliner. Le premier relie l'Extrême-Orient et la côte ouest des États-Unis. Le second assure la desserte de l'Inde depuis l'Asie. Désormais, un seul service reliera les trois régions sous le nom de Pearl-Shikra. Il touchera les ports de Ho Chi Minh, Hai Phong, Guangzhou, Hong Kong, Shenzhen, Xiamen, Long Beach, Oakland, Busan, Tianjin, Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Nhava Sheva, Karachi, Mundra, Vizhinjam et retour à Ho Chi Minh. MSC annule par ailleurs son service Orient, qui avait la particularité de desservir Portland en direct depuis l'Asie.

Enfin, **Ocean Alliance** annule son service PSX. Opéré par Cosco et OOCL, ce service n'a réalisé que trois rotations, indique le consultant Dynamar.

Transatlantique

En mai, le service AT2/TAE2 assuré par **ONE** et **Evergreen**, dans lequel CMA CGM, Cosco, OOCL et Yang Ming disposent d'espaces, déplace l'escale de Rotterdam vers Southampton. Le nouvel itinéraire relie les ports du Havre, Southampton, Anvers, Bremerhaven, Charleston et Savannah.

Par ailleurs, **CMA CGM** et **ONE** annoncent éviter également le port de Rotterdam sur leur service entre l'Europe et la côte Ouest des États-Unis. Le port néerlandais est aussi remplacé par celui de Southampton. Les navires touchent Southampton, Le Havre, Hambourg, Anvers, Miami, Cartagène, Balboa, Los Angeles, Oakland, Balboa et Caucedo.

Europe - Inde

Premier Alliance (ONE, Hyundai et Yang Ming) remplace son escale de Londres par une touchée à Southampton sur la rotation entre l'Europe et l'Inde.

Désormais, le service touche les ports de Southampton, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Karachi, Hazira, Mundra, Nhava Sheva et Colombo.

Asie - Inde

Le service assuré par CMA CGM, Emirates Shipping, Global Feeder Shipping, KMTTC et RCL entre l'Asie du Sud-Est, l'Inde et le Moyen-Orient est fermé. Mais à l'inverse, Bengal Tiger, Evergreen, RCL et Wan Hai ouvrent un service entre l'Asie du Sud-Est et l'Inde.

Il desservira les ports de Port Kelang, Singapour, Ho Chi Minh, Laem Chabang, Singapour, Port Kelang, Chennai et Visakhapatnam. ONE disposera d'espaces sur les navires. Cela permet de maintenir une offre depuis l'Asie vers l'Inde.

Les opérations

Congestion portuaire

Selon le baromètre maritime DHL de mai 2025, la congestion est importante dans les principaux ports européens, en particulier à Rotterdam, Anvers ou Hambourg, « en grande partie en raison des changements dans les alliances mondiales de transporteurs ». La guerre commerciale a également perturbé les opérations en induisant à court terme une augmentation des volumes de fret.

“ La congestion est importante dans les principaux ports européens ”

Dans le port néerlandais, la congestion date de plusieurs semaines. Les syndicats ont mené une journée de grève en février dans le terminal de Hutchison. En mars, ce sont les opérations des terminaux d'APM Terminals qui ont été perturbées par des mouvements sociaux. L'accord entre les syndicats et l'organisation patronale n'a toujours pas été validé, indique Nieuwsblad Transport, et des mouvements sporadiques perturbent toujours l'activité. En moyenne, le temps d'attente devant les terminaux de Rotterdam s'élève aujourd'hui à environ sept jours. Par ailleurs, au sud de l'Europe, les ports de la péninsule ibérique ont été perturbés par les conditions météorologiques. Enfin, en Asie du Sud et en Chine, des paramètres météorologiques ont également affecté les opérations.



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upplly

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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.