

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



CONTENEURS : LA PAUSE DANS LA GUERRE COMMERCIALE DÉGÈLE L'ACTIVITÉ

La réduction des droits de douane entre les États-Unis et la Chine a provisoirement relancé les commandes sur l'axe Asie-US, et donc l'activité de transport maritime conteneurisé. Mais le manque de visibilité reste perturbant pour le secteur.

Les faits marquants du mois

Apaisement provisoire dans la guerre commerciale Chine/États-Unis

Les États-Unis et la Chine ont annoncé le 12 mai la conclusion d'un accord permettant une pause de 90 jours dans leur guerre commerciale. En réponse aux droits de douane prohibitifs de 145% imposés par les États-Unis sur les importations chinoises, la Chine avait riposté en appliquant des droits de douane additionnels de 125% sur les produits américains. Depuis le 14 mai, ces montants sont respectivement retombés à 30% et 10%. L'Union européenne bénéficie également d'une pause jusqu'au 9 juillet 2025, durant laquelle le montant des droits de douane additionnels se limite à 10% (certains produits étant exemptés, notamment ceux qui font l'objet d'un droit additionnel sectoriel).

Avant cet accord, l'attentisme prévalait : les droits de douane additionnels atteignaient de telles proportions que le commerce était quasiment paralysé. Depuis l'accord du 12 mai, on assiste à l'inverse à un rush des commandes qu'il va falloir charger au plus vite compte tenu du contexte incertain au-delà des 90 jours de pause. Les compagnies maritimes ont réinjecté des capacités et augmenté les tarifs sur le transpacifique.

Le retour des congestions portuaires

En Europe, les phénomènes de congestion portuaire ne s'expliquent pas par une surchauffe de l'activité mais plutôt par une baisse des cadences de travail liée à des grèves plus ou moins perlées. Par ailleurs, le lancement des nouvelles alliances maritimes depuis le mois de février induit une période d'adaptation. Il n'est pas toujours simple de reconfigurer le travail portuaire sur les quais et quelques conflits sont apparus avec les autorités portuaires et les exploitants de terminaux autour des fenêtres d'opération des navires.

Aux États-Unis, la Chine représente environ 35% des volumes importés dans les ports de Los Angeles et Long Beach. Suite à la pause de 90 jours sur les droits de douane, un véritable tsunami de conteneurs est attendu à partir de mi-juin. Un délestage ponctuel vers la Côte Est via le canal de Panama, comme ce fut le cas durant le boom postpandémique, n'est pas à exclure.

L'anticipation de la taxe sur les navires construits en Chine

L'US Trade Representative (USTR) a présenté en avril les contours de la future taxe sur les navires construits en Chine ou opérés par les entreprises chinoises, qui doit entrer en vigueur le 14 octobre. Le texte initial a été assez sensiblement édulcoré, après un accueil très défavorable de la part des compagnies maritimes, ce qui est était évidemment attendu, mais aussi de l'ensemble des protagonistes du commerce international, à commencer par les chargeurs américains. L'opposition s'est exprimée discrètement, mais semble-t-il assez efficacement. La surcharge par conteneur devrait tourner autour de 200 USD, au lieu des 1000 USD que laissait entrevoir le projet initial.

L'impact n'est toutefois pas négligeable pour les parties prenantes :

- Les compagnies maritimes s'organisent en reformatant des services, afin de réduire autant que possible leur exposition aux nouvelles taxes. Par ailleurs, elles commencent à préparer leurs clients à la perspective de cette nouvelle surcharge.
- Les chargeurs américains (principalement les retailers à l'import et l'agro-alimentaire à l'export) font pression via la représentation nationale et les lobbies, car ils ont compris qu'ils devront au final assumer le surcoût, au détriment de leur compétitivité.

Des promotions pour repasser par Suez

Les autorités égyptiennes multiplient les opérations de communication vis-à-vis des compagnies maritimes conteneurisées, qui sont le segment du marché maritime le plus rémunérateur pour elles. Mi-mai, elles ont annoncé un rabais ponctuel de 15% sur le coût du passage par le canal de Suez pour les grands porte-conteneurs. Quelques navires sont repassés par le canal, mais ce retour reste timide et non généralisé. Il faut dire que la situation reste fragile, des attaques contre les systèmes de navigation GPS des navires ayant été signalées.

Escalade militaire en Baltique autour de la « flotte fantôme »

La situation en mer Baltique a un impact direct assez limité sur le marché du transport maritime conteneurisé, compte tenu des volumes relativement faibles qui transitent dans cette zone, essentiellement par feeder. En revanche, son importance navale est cruciale. Il s'agit notamment d'une zone incontournable pour la flotte fantôme russe, qui représente environ 10% de la flotte totale des pétroliers en activité dans le monde selon certains experts. Or des interrogations sécuritaires se posent pour ces transports effectués complètement en dehors des normes internationales. Les navires sont anciens, peu ou mal entretenus, parfois pas assurés et constituent de réels dangers pour la navigation. Le 20 mai, le Conseil de l'Union européenne a adopté un 17^e train de sanctions à l'encontre de la Russie qui cible notamment cette flotte fantôme russe.

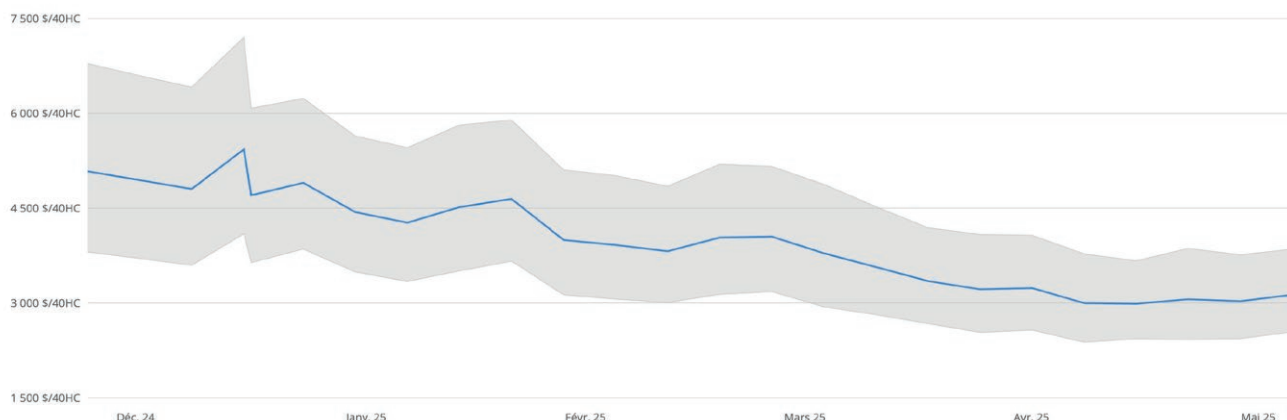
“ Les navires sont anciens, peu ou mal entretenus, parfois pas assurés et constituent de réels dangers pour la navigation ”

Les prix

Asie-Europe

Shanghai - Le Havre

☒ Basse - Haute
 ☐ Min - Max



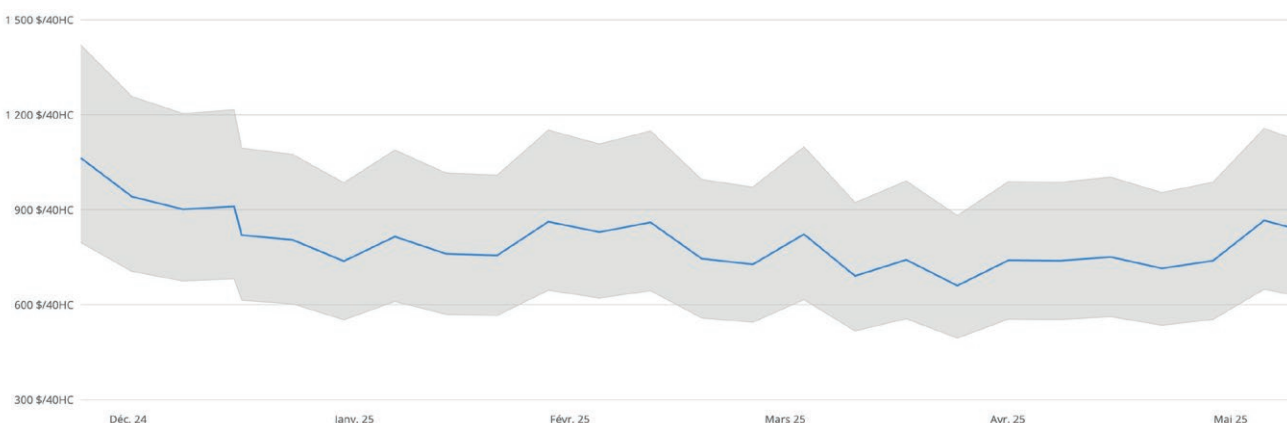
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Sur l'axe Asie-Europe, on note de gros efforts de la part de l'ensemble des Alliances pour maintenir une certaine discipline, avec des recours massifs aux annulations de départs de navires qui ont pour effet de maintenir les taux de fret moyens légèrement au-dessus des coûts de revient. Les réglages sont assez fins et le marché tient, tant que le retour massif des opérations via le canal de Suez reste un horizon lointain et incertain.

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

☒ Basse - Haute
 ☐ Min - Max

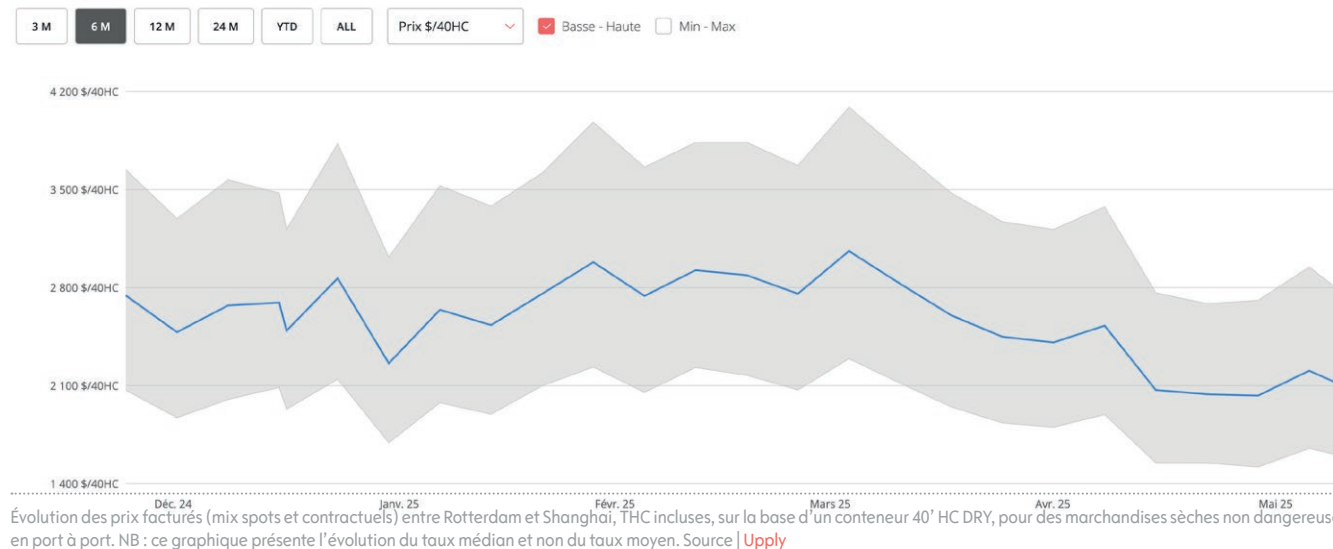


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuse en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Sur l'axe Europe-Asie, les taux de fret sont toujours aussi faibles en dry, où les conteneurs pleins restent en compétition avec les conteneurs vides, mis à part pour quelques marchés de niche. Sur le marché reefer, en revanche, les progressions continuent en valeur et en volume à un rythme soutenu, ce type d'équipement étant toujours aussi demandé par les exportateurs européens, surtout depuis la récente reprise des exportations de viande porcine européenne vers la Chine, alors que le contentieux autour des voitures électriques chinoises en Europe fait moins de bruit.

Transatlantique

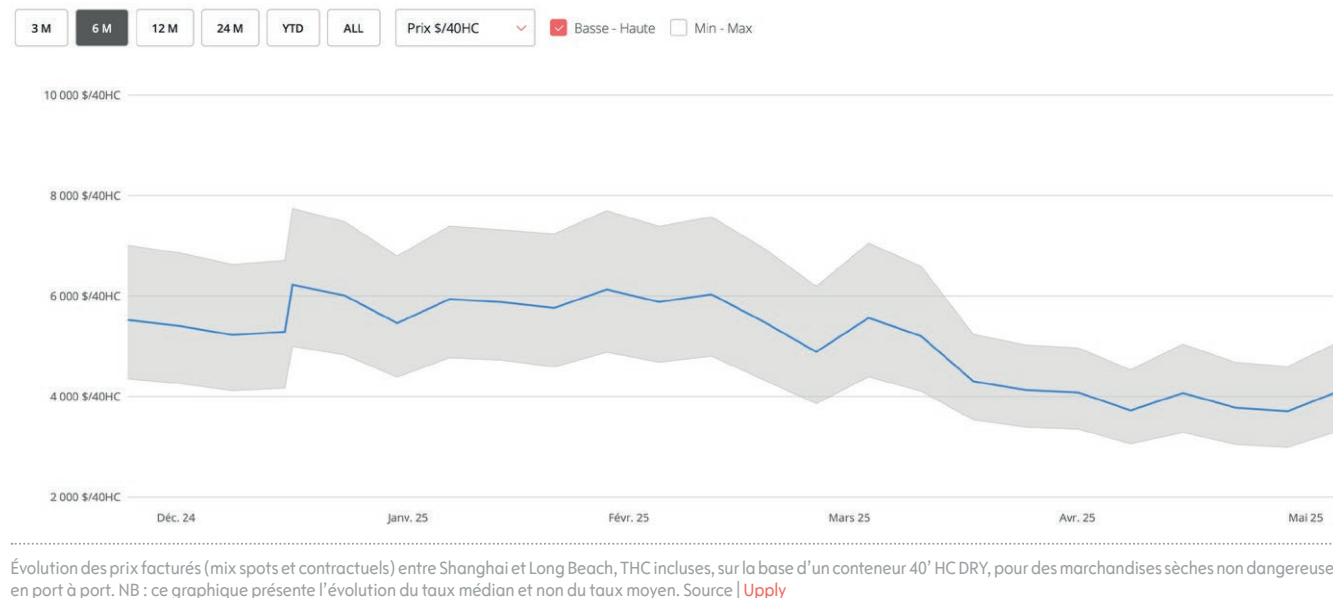
Anvers - New York



Le printemps correspond traditionnellement à une saison molle sur le transatlantique. Avec la résurgence de la guerre commerciale, on aurait pu s'attendre cette année à un rebond de l'activité. En effet, si aucun accord n'est trouvé entre les États-Unis et l'Europe, les droits de douane additionnels devraient être de nouveau appliqués à compter de juillet. Pourtant, contrairement à ce qui se passe sur le Transpacifique, cette perspective n'a pas déclenché de boom des commandes. Les importateurs américains semblent plus confiants dans la perspective d'un accord entre les deux grandes économies occidentales.

Transpacifique

Shanghai - Long Beach



Le marché transpacifique des taux de fret marque un rebond « technique » en fin de mois lié à la détente provisoire sur les droits de douane américains, qui a provoqué un dégel momentané des commandes. Les importateurs s'empressent de restocker voir de surstocker préventivement, comme cela s'était déjà produit l'hiver dernier en anticipation de la relance annoncée de la guerre commerciale après les élections américaines.

Les services

Le taux de fiabilité des services est-ouest a augmenté de 1,7 points en glissement mensuel en avril, atteignant 58,7%. « Il s'agit du plus haut niveau depuis novembre 2023 », précise l'analyse mensuelle de Sea Intelligence, qui recense les résultats de plus de 60 armements sur 24 routes. En glissement annuel, la progression s'élève à 6,5% points. Mærsk arrive en tête avec une fiabilité de 73,4%, suivi par Hapag Lloyd avec 72,3%. Les deux fondateurs de l'alliance Gemini maintiennent le cap vers leur ambition d'atteindre une fiabilité de 90%. La troisième place revient à MSC, avec un score de 60,7%.

L'amélioration de la régularité des services n'empêche pas les armements de maintenir une stratégie d'annulation d'escales. Le consultant britannique Drewry estime le nombre d'annulations à 56 entre le 2 juin et le 6 juillet. Ce calcul est mené sur 701 services et représente donc un taux d'annulation de 8%, contre 9,5% en mai et

11,6% en avril. Par rapport aux chiffres publiés en 2024, le nombre de blank sailings se stabilise (8% en mai 2024 sur les services Est-Ouest). Dans les semaines à venir, 45% des annulations toucheront les lignes Eastbound du Transpacifique (d'Amérique du Nord vers l'Asie), 34% les service Asie-Europe et Méditerranée et 21% le Transatlantique entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Les observateurs s'attendent à une nouvelle diminution du taux d'annulation dans les prochaines semaines pour plusieurs raisons. D'une part, les deux armements composant Gemini, Mærsk et Hapag Lloyd, visent un taux de fiabilité de 97% dès le mois de juillet, ce qui devrait freiner les blank sailings. De plus, les premiers tarifs douaniers additionnels imposés par l'administration américaine entreront en vigueur cet été. Cela peut réduire les volumes vers les États-Unis et permettre aux armateurs une meilleure programmation de leurs services.

Canal de Suez

Selon Linerlytica, **CMA CGM** projette un retour via le canal de Suez pour son service Medex qui relie le sous-continent indien, le Moyen-Orient et la Méditerranée, à compter de la fin du mois de juin. L'armement adaptera sa flotte en réduisant de

10 à 7 le nombre de navires affectés à ce service. La rotation se fera entre les ports du Pirée, Malte, Gênes, Marseille, Barcelone, Djeddah, Khalifa, Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Colombo et retour par Djeddah.

Transpacifique

MSC adapte ses services en raison d'une baisse de la demande à partir du 5 mai. Les services Empire et Pelican sont suspendus. En compensation, les rotations sont modifiées sur d'autres services. Pour l'America Service, la desserte se fait désormais entre les ports de Laem Chabang, Haiphong, Vung Tau, Singapour, New York, Baltimore, Savannah, Jacksonville, Colombo et retour par Singapour. Le service Amberjack part de Yantian vers Xiamen, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo, Kingston, New-York, Baltimore, Savannah, Charleston, Kingston et retour par Busan. L'Emerald Service assure la desserte des ports de Singapour, Vung Tau, Haiphong, Yantian, Kaohsiung, Cartagène, Charleston, Savannah, Norfolk, New-York et Boston. Le Lone Star Service relie désormais Singapour,

Vung Tau, Yantian, Ningbo, Shanghai, Busan, Mobile, Houston, Tampa, Miami et Freeport.

Cosco SL et **OOCL** suspendent également le service SEA3, qui dessert les ports de Kaohsiung, Xiamen, Shenzhen et Long Beach.

Premier Alliance, regroupant HMM, ONE et Yang Ming, met en service le PS5 après de multiples reports. Le PS5 touche les ports de Qingdao, Ningbo, Long Beach, Oakland et Kobe. Des révisions sont apportées aux autres services. Le PS4 perd sa touchée de Ningbo. Il tourne entre Xiamen, Shenzhen, Kaohsiung, Keelung, Los Angeles, Keelung et Kaohsiung. Quant au PS6, il perd son escale de Qingdao. Sa nouvelle rotation se fait entre les ports de Shanghai, Ningbo, Kwangyang, Busan, Los Angeles, Oakland, Busan, Kwangyang et Incheon.

KMTC, armement d'origine coréenne, se lance sur le Transpacifique. Il rejoint le service assuré par SeaLead et T.S Lines, qui couvre les ports de Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Busan et Long Beach.

L'augmentation des volumes en prévision de la hausse des tarifs douaniers américains incite les deux armements de Gemini, **Mærsk** et **Hapag Lloyd**, à augmenter leur capacité. Ils ajoutent un service, le TP9, avec la desserte de Xiamen, Busan et Long Beach. Dans le même ordre d'idée, **CU Lines** retourne sur le Transpacifique avec un service assuré par six navires entre les ports de Shenzhen, Ningbo, Qingdao et Long Beach. Des services d'opportunité qui pourraient bien être les victimes des tarifs douaniers américains lors de leur mise en place.

Europe-Asie

Premier Alliance ajoute une escale à Felixstowe dans son service entre l'Asie et l'Europe. Elle intervient en première escale à l'import d'Asie. La nouvelle rotation est la suivante : Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Felixstowe, Rotterdam, Hamburg, Le Havre, Algésiras, Singapour et Kaohsiung.

Ocean Alliance, regroupant CMA CGM, CoscoSL et Evergreen, ajoute une escale à Balboa dans son service Tour du monde. La rotation se fait désormais entre Port Kelang, Ho Chi Minh, Xiamen, Kaohsiung, Hong-Kong, Shenzhen, Balboa, Colon, Savannah, New York, Norfolk, Baltimore et retour par le cap de Bonne-Espérance.

MSC a décidé d'annuler la connexion entre le service Swan, entre l'Asie et l'Amérique du Nord, et le service Sentosa, entre l'Asie et l'Europe. L'armement italo-suisse préfère fusionner son service Sentosa avec la rotation du Clanga entre l'Asie et le Moyen-Orient. Pour le service Swan, les rotations se font désormais entre les ports de Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Singapour, Sines, Le Havre, Rotterdam, Göteborg, Aarhus, Hambourg, Anvers, Port Kelang, Singapour et Shenzhen. Les deux services Sentosa et Clanga effectuent une rotation entre Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Singapour, Karachi, Dammam, Hamad, Bahreïn, Colombo, Port Kelang, Singapour, Ho Chi Minh, Ningbo, Shanghai, Busan, Long Beach, Oakland et Yokohama.

Mer noire

ONE étend sa desserte de la mer Noire. Il a négocié un partenariat avec Arkas pour aligner un navire sur le service Greece Black Sea Service qui dessert Le Pirée, Istanbul, Burgas, Varna et Izmit. Par ailleurs, ONE dispose d'espaces dans les services Turkey Poti Service (entre les ports de Istanbul et Poti) et le Turkey Romania Service (entre les ports

d'Istanbul et de Constanta). Ce retour en force des armements en mer Noire anticipe une éventuelle fin de conflit entre la Russie et l'Ukraine. Les opérateurs choisissent pour le moment de revenir sur ce marché avec des liaisons depuis la Turquie et la Grèce.

Méditerranée – États-Unis

Hapag Lloyd se retire du service assuré en partenariat avec Arkas et Turkon entre les ports de l'est de la Méditerranée et les États-Unis, et enlève donc le navire qu'il alignait sur ce service. Il sera remplacé par un navire d'Arkas. La rotation comprend les ports de Mersin, Istanbul, Izmit, Gemlik, Aliaga, New-York, Norfolk et Savannah.

MSC ajoute une escale dans le port de Las Palmas sur son service Méditerranée – États-Unis. La rotation se déploie désormais entre les ports de Gioia Tauro, Naples, Livourne, Gênes, New-York, Boston, Norfolk, Baltimore, Savannah, Charleston, Las Palmas, Malaga et Valence.

Inde – Pakistan

Le conflit entre l'Inde et le Pakistan à propos du Cachemire a eu des effets collatéraux sur les services maritimes. L'Inde et le Pakistan ont refusé la desserte directe des navires entre leurs deux pays. Les armements ont revu leurs liaisons pour poursuivre la desserte des deux marchés. **ONE** a modifié le TIG assuré avec Samudera et le TIP assuré avec X Press. Le premier dessert le Pakistan et le second se concentre sur l'Inde. Les nouvelles rotations se font désormais entre les ports de Singapour, Karachi, Dammam, Jebel Ali, Port Qasim, Colombo, Singapour, Laem Chabang pour le service TIG. Le service TIP touche Singapour, Port Kelang, Pipavav, Mundra, Nhava Sheva, Colombo, Singapour et Laem Chabang. De même, **CMA CGM** a annulé l'escale de Karachi pour les services Epic (depuis l'Europe), Medex (depuis la Méditerranée, Indamex (depuis les États-Unis) et AS1 (depuis l'Asie).

Le Pakistan est maintenant desservi par le Pikex (Pakistan Express). CMA CGM a ajouté une escale à Port Qasim et une touchée à Colombo, en lieu et place de Sohar. La desserte se fait désormais entre les ports de Jebel Ali, Khalifa, Karachi, Port Qasim, Colombo et Karachi.

Pour sa part, **Hapag Lloyd** ouvre une liaison directe entre Salalah, Port Qasim et Karachi avec une navette hebdomadaire. Elle vient se greffer au service PKS entre les ports de Salalah, Jebel Ali, Khalifa, Salalah, Karachi et Port Qasim, proposé par l'alliance Gemini.

De son côté, **Mærsk** change son service Mawinga depuis l'Afrique de l'Est vers le sous-continent indien. Port Qasim, au Pakistan, est désormais connecté au service PKS de l'alliance Gemini. La desserte du service Mawinga se fait entre Salalah, Mombasa, Nhava Sheva et Mundra.

Les opérations

Mouvements sociaux

Le port d'Anvers a subi un troisième mouvement social depuis le début de l'année. Les syndicats belges ont refusé les propositions du gouvernement fédéral pour réformer les retraites. Après deux jours de grève en janvier, un jour en février, une nouvelle journée d'action nationale a eu lieu le 20 mai. Elle a touché l'ensemble des industries. Du côté portuaire, les personnels en charge des écluses d'accès aux terminaux ont cessé le travail.

Le remorquage a aussi fait les frais de cette journée avec 70% de service assuré au cours de la journée du 20 mai. Pendant cette période, aucune journée de grève n'a touché les ports français.

Le plus grand port à conteneurs du Mexique, le port de Manzanillo, a également connu une grève des douaniers de 4 jours, du 12 au 16 mai, qui a entraîné des blocages, des retards et des perturbations logistiques.

Congestion portuaire

Selon le cabinet de conseil Drewry, la congestion portuaire s'est intensifiée en mai dans les principaux hubs d'Europe du Nord. Anvers, Rotterdam, Hambourg et Bremerhaven sont les ports les plus touchés, la grève ayant aggravé la situation à Anvers. Le phénomène de congestion

n'est pas circonscrit à l'Europe. Drewry signale des tendances similaires à Shenzhen, Los Angeles et New York, où le nombre de porte-conteneurs en attente en augmentation depuis la deuxième quinzaine d'avril.



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.