

BAROMÈTRE MENSUEL

# DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Novembre 2024 | 

upply

# CONTENEURS :

## UN PETIT RÉPIT DE FIN D'ANNÉE POUR LES COMPAGNIES

**La perspective de renchérissement des droits de douane oriente ponctuellement à la hausse les taux de fret maritime vers les États-Unis. Sur l'axe Asie-Europe, les fondamentaux restent inquiétants.**

### Les faits marquants

- **Des négociations tendues**

Le sentiment qui prédomine en novembre, c'est que le marché se caractérise de nouveau par une approche de court terme de part et d'autre de l'échiquier du transport maritime conteneurisé, dans un contexte de taux de fret en baisse. D'un côté, les compagnies essaient de positionner leurs prix à des pivots supérieurs à leurs coûts. De l'autre côté, le top 5 des grands commissionnaires de transport planétaires, en pleine préparation budgétaire, vise des niveaux de marge au dossier ambitieux, via des politiques d'achat ultra-agressives favorisées par le rapport de force plutôt en leur faveur actuellement. La période de négociation des contrats de long terme avec les chargeurs directs (BCO) est partie pour s'éterniser cette année.

- **Un record de blank sailings sur l'Asie-Europe**

Les annulations d'escale sont attendues à un niveau record jusqu'au Nouvel An chinois, qui démarre le 29 janvier en 2025. Pour les compagnies, c'est finalement la seule arme défensive qui a prouvé son efficacité pour contenir l'offre. Cependant, le déclin des volumes en 2024 sur la route Asie-Europe, combiné à une très forte inflation des coûts d'exploitation, prépare des résultats certes en progression par rapport à 2023 mais décevants, avec notamment une érosion de la marge opérationnelle à la cellule.

Par ailleurs, [la préparation du déploiement des nouvelles alliances au 1<sup>er</sup> février 2025](#) engendre une désorganisation supplémentaire des services et une contraction de l'offre.

## • Une recomposition des Alliances qui favorise les acheteurs

Dans le cadre de cette recomposition des alliances, les compagnies savent d'ores et déjà qu'il va falloir « attirer le chaland » et trouver des offres différenciantes pour espérer surperformer dans un marché dont on sait déjà qu'il sera difficile pour les compagnies, car une fois de plus surcapacitaire. Le reformatage en cours va aiguillonner la concurrence. Maersk annonce déjà des assouplissements dans sa politique tarifaire sur le marché spot début décembre.

## • Changement d'actionnariat chez ZIM : le canari dans la mine ?

L'entrepreneur israélien Idan Ofer, actionnaire de référence de la compagnie ZIM via Kenon Holdings, a annoncé fin novembre sa sortie du capital, quelques mois après avoir déjà vendu une grande partie de ses actions. Cette opération intervient après [un spectaculaire redressement financier en 2024](#), après une année 2023 catastrophique. Dans son histoire récente, ZIM est sans doute la compagnie de lignes maritimes conteneurisées qui est la plus gérée comme une société financière. La décision de Idan Ofer est évidemment une excellente opération pour lui, au meilleur moment. Mais l'on peut aussi l'interpréter comme un signe annonciateur d'un cycle baissier pour le transport maritime conteneurisé.

## • Les menaces de Donald Trump

Le mois de novembre a été émaillé par les annonces du nouveau président élu des États-Unis concernant le futur alourdissement des droits de douane pour les marchandises entrant sur le territoire américain. Pendant sa campagne électorale, Donald Trump avait annoncé ses intentions : des droits de douanes additionnels allant [de 10 à 20% pour l'ensemble des imports d'origine européenne et de 60% sur les imports d'origine chinoise](#).

Mais une deuxième salve a été tirée depuis : le président élu menace d'appliquer des droits de douane supplémentaires de 25% sur tous les produits en provenance du Mexique et du Canada. Il semble ainsi vouloir renégocier avant la clause de revoyure de 2026 l'accord de libre-échange US-Mexique-Canada (USMCA) conclu en 2020 durant son premier mandat. Dans le viseur, on retrouve clairement les investissements directs chinois au Mexique, en particulier dans le secteur automobile

et plus précisément le projet d'implantation du constructeur BYD. Conséquence pour le transport maritime conteneurisé : la réorientation des flux vers le Mexique pour contourner les sanctions contre la Chine sera plus surveillée que prévu, et cela pourrait donner un coup de frein au nearshoring. Donald Trump souhaite clairement conserver le Mexique et dans une moindre mesure le Canada comme des réservoirs de main d'œuvre dans un cadre de variable d'ajustement de sa stratégie de réindustrialisation. Il n'est pas question pour lui que ces deux pays deviennent des porte-avions chinois amarrés aux frontières terrestres du pays. Avant même de passer à l'acte, Donald Trump a réussi à ouvrir des brèches. Justin Trudeau annonce des discussions directes avec l'administration Trump sans le Mexique pour trouver des compromis, forcément nécessaires.

## • Les prix des hydrocarbures se détendent

Bonne nouvelle pour les compagnies maritimes, dans un contexte d'augmentation globale des coûts : les prix des hydrocarbures, eux, sont plutôt orientés à la baisse, malgré les tensions au Moyen-Orient. En effet, ces tensions sont contrebalancées par la puissance de production des États-Unis, qui réduit la capacité d'influence des pays de l'OPEP+, et par une morosité persistante de l'économie chinoise qui amoindrit la demande. Le prix du carburant donnera peut-être une petite marge supplémentaire aux compagnies pour baisser leurs prix si nécessaire, pour celles qui font en ce moment de bons achats à terme. La donne sur l'évolution des prix du carburant pourrait changer si les sanctions se durcissent contre la « flotte fantôme » de la Russie.

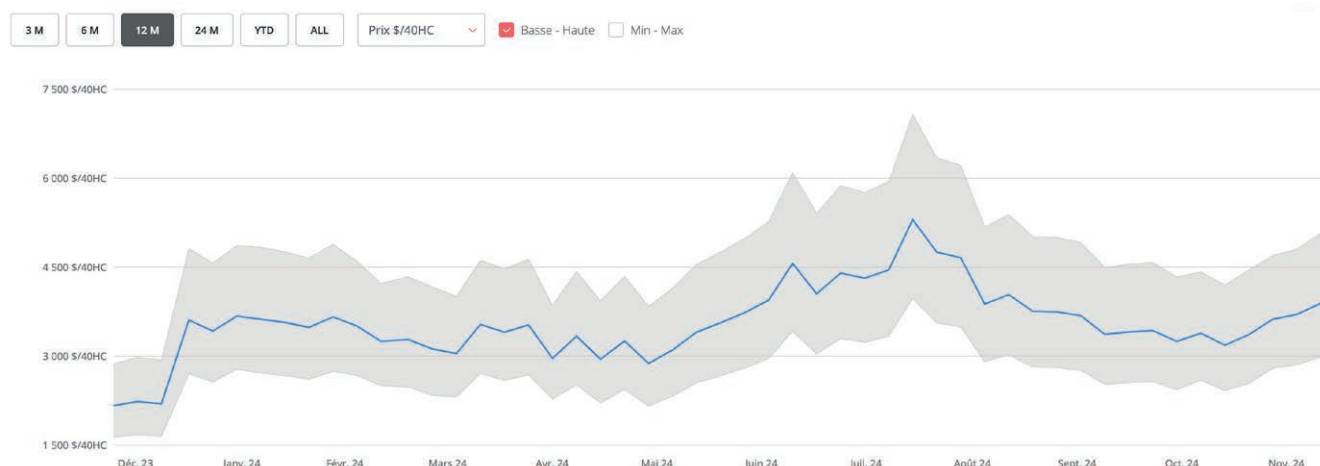
## • Décarbonation

Les deux grands groupes italiens MSC et ENI ont annoncé la signature d'un accord-cadre pour accélérer la recherche de carburants alternatifs plus vertueux. Alors que MSC était montré du doigt pour les avantages concurrentiels associés à une « scrubberisation » massive de sa flotte, cette annonce marque un tournant. En France, CMA CGM et Total Énergies collaborent depuis 2017.

# Les prix

## Asie-Europe

### Shanghai - Le Havre



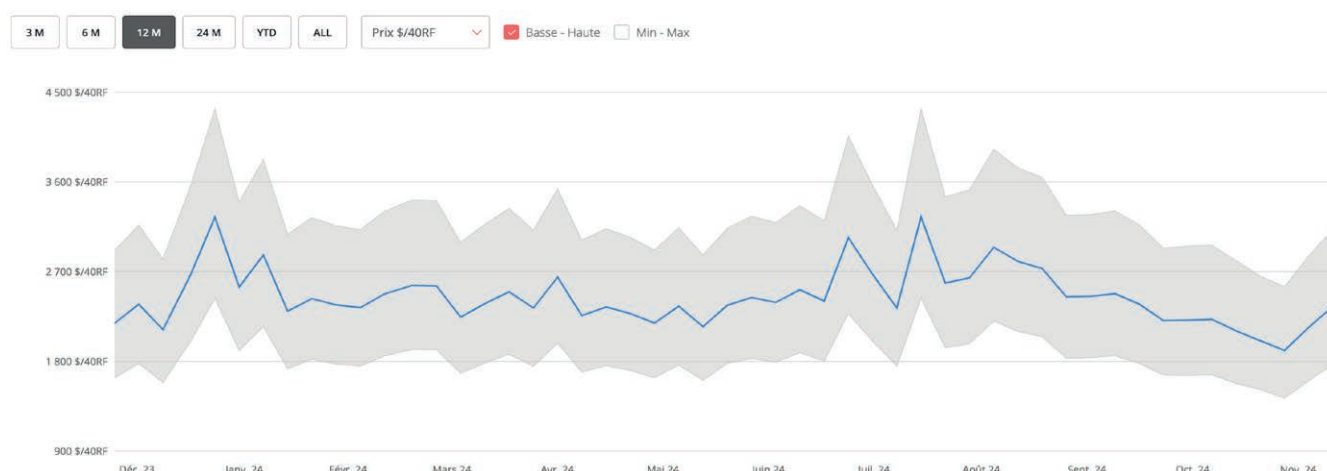
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

En novembre, dans la continuité du mois précédent, les compagnies ont dû développer des efforts surhumains pour stopper l'érosion tarifaire sur l'axe Asie-Europe. À défaut d'avoir pu restaurer le marché au niveau qu'elles souhaitent, elles ont au moins réussi pour l'instant à endiguer la baisse. MSC a ouvert la voie, mais il faudra voir combien de temps cela va durer.

L'espoir des compagnies repose maintenant sur un sursaut de réservations avant les festivités du Nouvel An chinois. Cette période induit traditionnellement un ralentissement de l'activité des usines que les importateurs anticipent.

## Europe-Asie

### Rotterdam - Shanghai

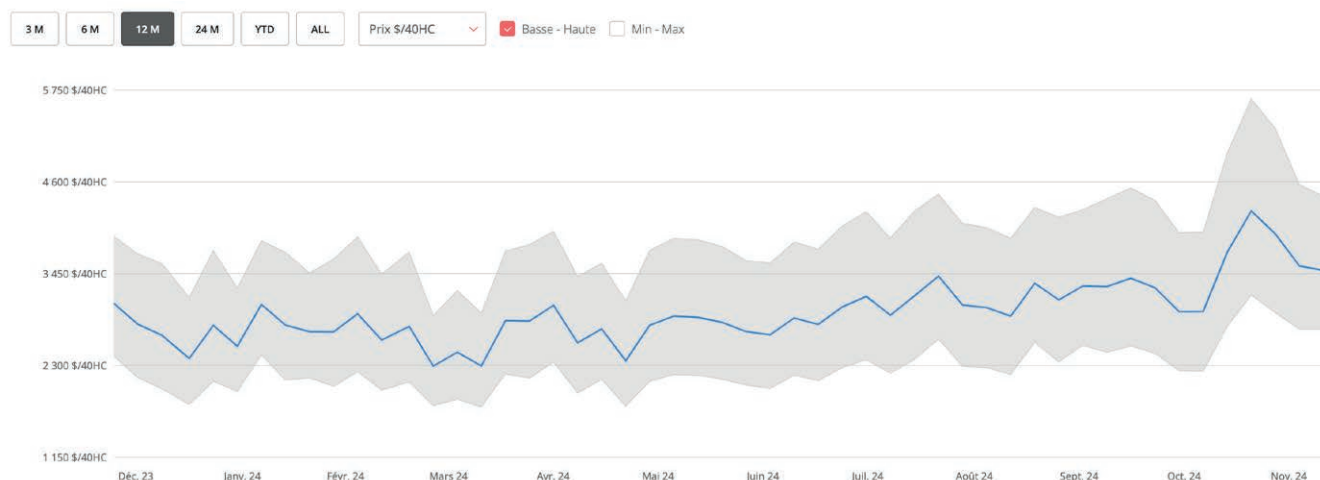


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC Reefer en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

L'évolution de la courbe des prix sur l'axe Asie-Europe montre une légère remontée sur le marché reefer, qui a sa propre dynamique, le leg dominant étant le Eastbound pour cette typologie de fret conteneurisé.

## Europe-USA

### Anvers - New York

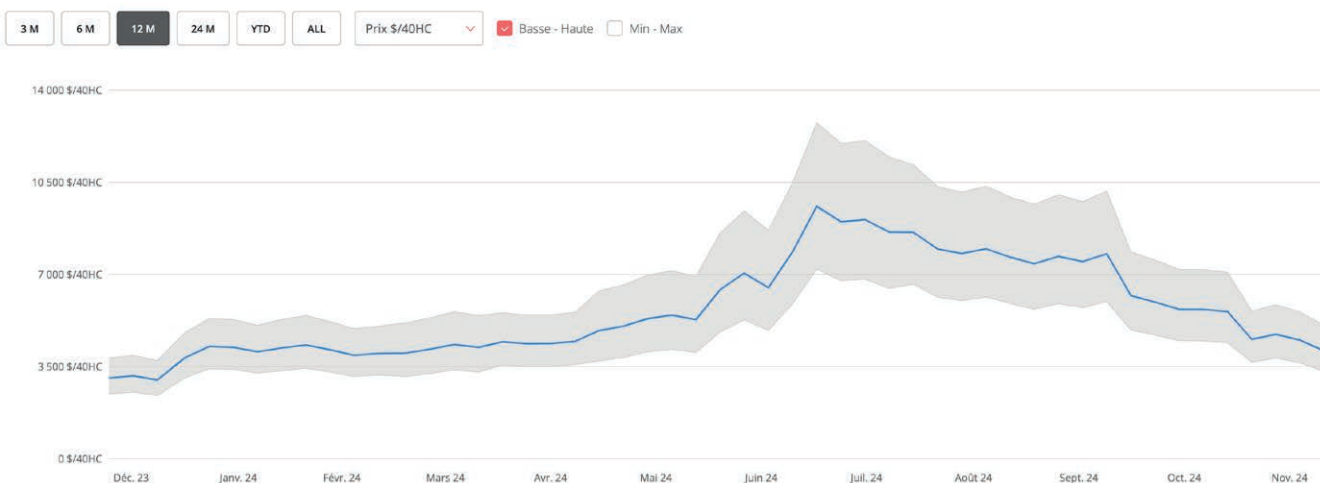


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Après une petite surchauffe, probablement liée à la grève des dockers des ports de la côte Est des États-Unis au mois d'octobre qui a perturbé les opérations, le marché transatlantique est reparti à la baisse en novembre. La perspective de la hausse des droits de douane, couplée à la menace d'une nouvelle grève des dockers autour des questions d'automatisation des terminaux à compter du 15 janvier ([voir p.8](#)), devrait remettre une certaine tension sur le marché et soutenir les taux de fret fin 2024 et début 2025.

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

Sur cet axe moins perturbé et dopé par une forte demande, les compagnies ont gagné beaucoup d'argent en 2024. Les taux de fret s'érodent, mais de façon assez progressive. Cependant, les annonces de droits de douane additionnels sur les importations en provenance de Chine devraient provoquer un rush de commandes anticipées, qui, ajouté à l'approche du Nouvel An chinois, pourrait doper provisoirement les taux de fret. Par ailleurs, les perspectives de l'économie américaine restent favorables pour 2025, et un effondrement des taux reste peu probable à l'issue de cette période, sauf guerre commerciale majeure.

# Les services

Après une période de baisse quasi continue de mai à septembre, le taux de fiabilité des services de lignes maritimes régulières regagne 0,9 point en octobre en glissement mensuel, pour s'établir à 51,5%. Ce taux est évidemment très bas. Cependant, sa faible volatilité « permet aux chargeurs de pouvoir anticiper la situation pour les prochains mois », indique Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence.

Mærsk affiche le meilleur résultat avec un taux de 57,9%, suivi par MSC à 52% et CMA CGM autour du pivot des 50%. Les dix autres compagnies oscillent entre 40% et 50%, à l'exception de PIL, lanterne rouge avec un taux de fiabilité de 37,2%. Sur les 13 compagnies suivies, huit affichent une progression en octobre par rapport à septembre. Ces chiffres représentent une forte dégradation en glissement annuel. En octobre 2023, la majorité des armements affichaient des taux entre 60% et 70% et Mærsk dépassait les 70% de quelques centièmes.

## Europe-Asie

**CMA CGM** annonce pour début 2025 des changements sur ses deux services FAL 1 et FAL 3, deux loops intégrés dans l'Ocean Alliance. Il s'agit de l'ajout de Busan sur les deux services et du remplacement d'Algésiras par Tanger Med. De plus, Dunkerque et Southampton ne seront plus touchés par le FAL 1 mais par le FAL 3.

Avant même le démarrage des opérations prévues en février 2025, l'alliance **Gemini** apporte des modifications entre l'Europe et l'Asie. Sur les trois services NE2/AE1, NE3/AE3 et NE4/AE4, le port de Felixstowe, annoncé lors de la constitution de l'alliance, est remplacé par London Gateway. Ce changement signifie aussi que le port de l'Est de l'Angleterre sort peu à peu des schedules des armements. De plus, **Hapag Lloyd** va remanier son service CGX (China Germany Express). A partir de début janvier, deux nouvelles escales chinoises, à Shanghai et Ningbo, seront ajoutées, tandis qu'en Europe, une escale à Anvers sera supprimée et des escales à Rotterdam et Southampton seront introduites.

Sea Intelligence a également créé un index [pour mesurer le taux de fiabilité au cours des neuf premiers mois de l'année](#). Mærsk arrive en tête du classement devant ZIM, puis CMA CGM, MSC et PIL qui complète le quinté de tête. ONE se situe en bas du classement.

La fiabilité des services demeure un vrai sujet de préoccupation. Rolf Habben Jansen, CEO de Hapag Lloyd, a déclaré lors d'un entretien avec ses clients le 3 décembre que le système de hub and spokes déployé par la future alliance Gemini visait précisément à remédier à ce déficit de fiabilité.

“ La fiabilité des services demeure un vrai sujet de préoccupation ”

La rotation portuaire sera donc la suivante : Yangshan-Ningbo-Yantian-Singapour-Tema-Southampton-Rotterdam-Wilhelmshaven.

**OVP Shipping** ajoute Nankin à son service entre la Chine et l'Europe. Ce service se scinde en deux legs différents, un vers la mer Noire et l'autre vers la mer Baltique. Ainsi, la rotation se fait désormais entre Nankin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Port Kelang et Novorossiysk sur une semaine et Saint-Pétersbourg sur la semaine suivante.

**Fesco** modifie son service entre la Chine et la mer Noire. Désormais, le service touche directement Novorossiysk. Un navire de 1700 EVP relie, tous les deux mois, Guangzhou, Rizhao, Ningbo, Shanghai et Novorossiysk.

## Transpacifique

Le service EXX de **CMA CGM** cesse son escale à Dutch Harbor, en Alaska, et à Busan. Une modification prévue pour le mois de février 2025. Ces changements permettent d'économiser un navire pour passer de sept unités à six. Le service touche désormais Kwangyang, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland et Honolulu (tous les 15 jours).

**Evergreen** a négocié des espaces sur les navires de CMA CGM assurant la liaison entre la Chine et le Mexique, le WSA5. Il touche les ports de Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Busan, Manzanillo et Lazaro Cardenas. Un accord qui permet d'assurer l'acheminement de marchandises au Mexique avant l'entrée en vigueur des taxes annoncées par le futur locataire de la Maison blanche, Donald Trump.

Suite à sa coopération annoncée avec MSC à partir du mois de février, **ZIM** annonce des modifications de ses schedules sur le transpacifique. Le service ZXB (Asie - côte Est des États-Unis) verra l'entrée de Boston dans sa rotation en lieu et place de Baltimore.

Ce dernier sera désormais intégré dans le service Z7S de ZIM. Dans ce même service, le port de Colombo accueillera une escale sur le retour. Ainsi, la rotation se fera entre Singapour, Laem Chabang, Yantian, Ho Chi Minh, Singapour, New-York, Baltimore, Norfolk et Colombo. Enfin, le service ZGX intègre une escale dans le port de Busan en dernier port d'Asie avant de partir pour le canal de Panama.

**MSC** change les escales de Lazaro Cardenas par des touchées dans le port mexicain de Manzanillo sur son service California Express en westbound. Lazaro Cardenas sera toujours desservi dans le sens eastbound. La nouvelle rotation se fera entre Gioia Tauro, Civitavecchia, Marseille, La Spezia, Barcelone, Valence, Sines, Balboa, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lazaro Cardenas, Balboa et Cristobal.

## Transatlantique

**Hapag Lloyd** cesse sa coopération avec **Atlantic Container Line**, armement appartenant au groupe Grimaldi. Cet accord entre les deux armements remonte aux années 80, indique Dynamar. Sans que cela ne soit précisé, les changements d'alliance

pour le mois de février semblent avoir motivé cette décision. Le service concerné dessert les ports de Hambourg, Anvers, Liverpool, Halifax, Newark, Baltimore, Norfolk, Halifax et Liverpool.

## Méditerranée-États-Unis

**MSC** annonce un changement pour son service entre la Méditerranée et les États-Unis, Med Canadian Service. Le port de Naples est abandonné sur cette rotation pour être remplacé par celui de Salerne.

La rotation se fait désormais entre Gioia Tauro, Salerne, Livourne, Gênes, Valence, Sines, Halifax et Montréal.



**NB : à partir du mois de février, la recomposition des alliances va conduire à une transformation profonde des services que vous pouvez retrouver dans notre étude dédiée.**

# Les opérations

## États-Unis

Les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique sont toujours sous la menace d'un mouvement social à partir du 15 janvier 2025. D'ici là, des négociations sont prévues entre les dockers de l'ILA (International Longshoremen's Association) et les employeurs représentés par l'USMX, conformément à l'accord qui, début octobre, a permis de suspendre le conflit après seulement trois jours de grève.

Les négociations sur le prochain contrat-cadre de six ans ont repris en novembre, mais elles semblent, à ce stade, assez mal engagées, la pierre d'achoppement restant l'automatisation des terminaux. « Au centre de cette impasse se trouve la volonté des employeurs d'étendre l'utilisation des grues à portique semi-automatiques montées sur rails. L'ILA n'est pas opposée au progrès, à l'innovation ou à la modernisation, mais nous ne pouvons pas soutenir une technologie qui met en péril les emplois, menace la sécurité nationale et met en danger l'avenir de la main-d'œuvre », martèle l'ILA dans un communiqué le 2 décembre.

« L'USMX ne cherche pas, et n'a jamais cherché, à supprimer des emplois (...). Mais nous ne pouvons pas risquer de faire régresser le secteur en imposant des restrictions inapplicables à la mise en œuvre de technologies modernes déjà utilisées - et autorisées par le contrat-cadre existant - qui ne serviraient qu'à diminuer l'efficacité des ports, réduire la capacité existante, empêcher l'augmentation des volumes de fret, et bloquer la poursuite de la croissance des emplois et des salaires », rétorque l'USMX. La partie patronale défend la nécessité d'automatiser davantage les opérations portuaires pour développer l'activité. « En raison du manque de nouveaux terrains disponibles dans la plupart des ports, le seul moyen pour les ports américains de la côte est et du golfe du Mexique est de densifier les terminaux, ce qui permet de traiter davantage de marchandises dans les installations existantes », estime l'USMX.

Ces prises de position à l'issue des premières négociations promettent des discussions âpres dans les prochaines semaines.

## France

En France aussi, le risque social est important. La CGT Ports et Docks avait appelé à la grève, à raison de 2 jours en décembre et 10 en janvier. Il était prévu quatre heures d'arrêt de travail dans une plage horaire de 10 à 16 h à chaque fois. Par ailleurs, à partir du 1<sup>er</sup> janvier, les heures supplémentaires et les shifts exceptionnels ne devaient plus être assurés.

Le mouvement a finalement été repoussé et la menace plane désormais sur février. Les revendications portent sur les modalités d'application de la réforme des retraites aux ouvriers dockers et travailleurs portuaires. Dans le contexte politique français particulièrement instable, la situation peut évoluer rapidement.



## 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.