

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Septembre 2024 |

upply

TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS : LES CHARGEURS CHANGENT DE LOGIQUE

Les chargeurs ont dans une certaine mesure appris à contourner la tension artificielle sur le marché du transport maritime conteneurisé. Les taux de fret ne flambent plus, malgré la persistance des tensions géopolitiques.

La route du Cap de Bonne-Espérance, régression majeure s'il en est sur le plan de l'économie maritime, est presque acceptée désormais comme une sorte de mal nécessaire et « d'espace tampon », qui a permis aux compagnies maritimes d'injecter de nouvelles capacités en douceur. Mais alors que cette situation dure depuis près d'un an, l'effet de surprise s'estompe. Cette nouvelle route devient la norme tandis que la capacité continue d'arriver, pesant sur les taux de fret.

« Une sorte de mal nécessaire »



Les faits marquants

Évolution de la demande

Les volumes transpacifiques restent solides, comme en témoignent les résultats des ports au premier semestre. Selon les statistiques préliminaires, la tendance favorable s'est maintenue tout l'été. Elle s'explique par le dynamisme de la demande, mais aussi par une anticipation des commandes. Cela est dû en partie à l'instauration de droits de douane additionnels sur certains produits en provenance de Chine à compter du 27 septembre. D'autre part, le climat social s'est envenimé entre les entreprises de manutention et les ouvriers portuaires des ports de la côte Est et du golfe du Mexique, autour de la négociation du prochain contrat-cadre régissant les relations entre les entreprises de manutention et leurs employés. Au fil des jours, l'hypothèse d'une grève à compter du 1^{er} octobre est devenue de plus en plus probable, ce qui a également poussé à anticiper les commandes. Le mouvement social a bien eu lieu, mais un accord provisoire a été conclu le 3 octobre, mettant un terme à la paralysie des ports.

En revanche, sur l'axe Asie-Europe, les volumes sont toujours décevants, à l'image des performances de l'économie européenne. Selon les dernières estimations de la Banque mondiale, la zone Euro devrait enregistrer une progression du produit intérieur brut (PIB) de seulement 0,7% en 2024, contre +2,5% pour les États-Unis.

Enfin, le trafic en intra-Asie et dans la région indo-pacifique en général continue à se structurer et à croître, ce qui favorise le développement de l'activité de transport maritime dans cette zone.

“ Sur l'axe Asie-Europe, les volumes sont toujours décevants, à l'image des performances de l'économie européenne ”

Aggravation du conflit au Moyen-Orient

Le conflit au Moyen-Orient n'est pas du tout en phase d'apaisement, bien au contraire. La guerre à Gaza se poursuit et s'étend puisqu'Israël a mené des frappes aériennes au Liban. Le dirigeant des rebelles yéménites houthis, Abdel Malik Al-Houthi, a fait savoir qu'il « n'hésiterait pas » à soutenir le Hezbollah. Par conséquent, les perturbations du

trafic maritime en mer Rouge subsistent, même si le nombre d'attaques des Houthis est en baisse. Les primes d'assurance pour risque de guerre s'envolent jusqu'à 2% de la valeur du navire pour un passage par le détroit de Bab-el Mandeb, malgré cette diminution.

Multiplication des aléas climatiques

La navigation hivernale en hémisphère Sud a démontré que le passage par le cap de Bonne-Espérance n'est pas de tout repos, avec plusieurs conteneurs perdus en mer.

Par ailleurs, le réchauffement des océans multiplie typhons et trombes marines. Début septembre, le typhon Yagi a fait 329 morts ou disparus au Vietnam et près de 2000 blessés. Il a également causé de lourds dégâts et perturbé les chaînes logistiques.

Durant la deuxième quinzaine de septembre, la Chine a quant à elle été touchée par deux cyclones qui ont perturbé les opérations dans les ports de Shanghai et Ningbo. Aux États-Unis, l'ouragan Helene a engendré également des difficultés dans les ports du sud de la côte Est.

Consolidation dans la commission de transport

Le mois de septembre a été marqué par une opération d'evergure dans la commission de transport maritime : l'annonce du rachat de DB Schenker par DSV. Sous réserve de clôture définitive des négociations et d'accord des autorités de régulation, cette opération donnera naissance au numéro 1 mondial de la commission de transport international. En 2023, le chiffre d'affaires cumulé

de DSV et DB Schenker dans la commission de transport maritime s'élevait à 11,9 milliards de dollars, pour un volume de 4,9 millions d'EVP, ce qui place donc potentiellement la nouvelle entité devant Kuehne+Nagel (11,1 Md\$ de CA pour 4,4 M EVP en 2023). La concentration de la demande est à considérer sur le même pied que la concentration de l'offre.

Les prix

Méthode Kaizen, zéro stock, lean management, etc. : les piliers sur lesquels reposait la logistique depuis les années 80-90 se sont effondrés brutalement, ébranlés par la première lame du Covid, puis par la deuxième que constitue la résurgence du conflit au Moyen-Orient. Les chargeurs s'éloignent de ces fondamentaux basés sur une amélioration perpétuelle des délais et une baisse des coûts, pour au contraire reconstituer massivement des stocks et diversifier les sources d'approvisionnements stratégiques et les fournisseurs. La logique est devenue la suivante : avoir trois mois de visibilité sur les stocks, dont si possible deux supportés par les fournisseurs, au lieu de seulement une semaine.

La prestation offerte actuellement par l'ensemble des compagnies maritimes est globalement inconstante et médiocre (voir p.7). Il n'y a pas si longtemps, les chargeurs seraient montés au créneau pour réclamer une accélération de la vitesse des navires et une régularité permettant de cadencer les approvisionnements en maîtrisant les délais de transit. Mais dans la nouvelle logique, la notion de transit time nautique gagne en élasticité. Si la commande a un voire deux mois de retard pour des raisons opérationnelles quelconques (manque de conteneurs vides, blank sailing, retard inexplicable ou omission de port prévu, etc.), ce n'est finalement pas si grave puisque le risque de rupture a été repoussé.

Cette nouvelle donne modifie significativement les relations entre compagnies et chargeurs en matière de négociations tarifaires. Nombre de clients ne se font plus avoir au petit jeu de la tension artificielle sur les marchés. Ils vont au contraire mieux utiliser leur temps et leur argent à trouver d'autres solutions qui vont leur permettre de ne pas subir ce nouvel état de fait que les compagnies leur présentent comme le cadre du jeu. Les chargeurs sont partis jouer en dehors du cadre, et les compagnies n'ont peut-être pas encore tout à fait intégré ce nouveau paradigme. Les chargeurs ont changé, vraiment changé, car ils ne veulent plus être en position de subir.

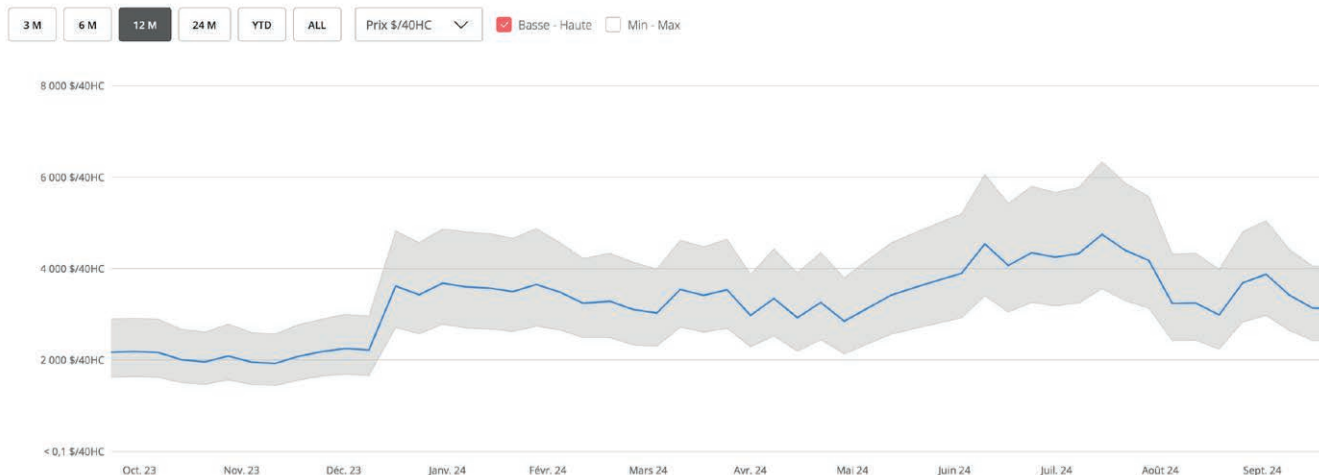
Cet état d'esprit pèse sur les tarifs de fret. Les chargeurs sont prêts à signer des contrats dont ils connaissent le peu de valeur, mais certainement pas pour des montants 2 à 3 fois supérieurs à ce qu'ils ont payé la saison dernière, et ce quelles que soient les évolutions des coûts d'exploitation des compagnies maritimes entre l'Asie et l'Europe.

Les constats du mois d'août restent toujours valables. En septembre, on constate une érosion des taux de fret sur le marché spot et une augmentation sur le marché contractuel. Cela conduit à un resserrement de l'écart, avec des taux médians qui se retrouvent sous pression.

L'érosion concerne presque tous les marchés alimentés par les nouvelles capacités qui se profilent au gré des annonces des programmes des nouvelles alliances ([voir p.8](#)).

Asie-Europe

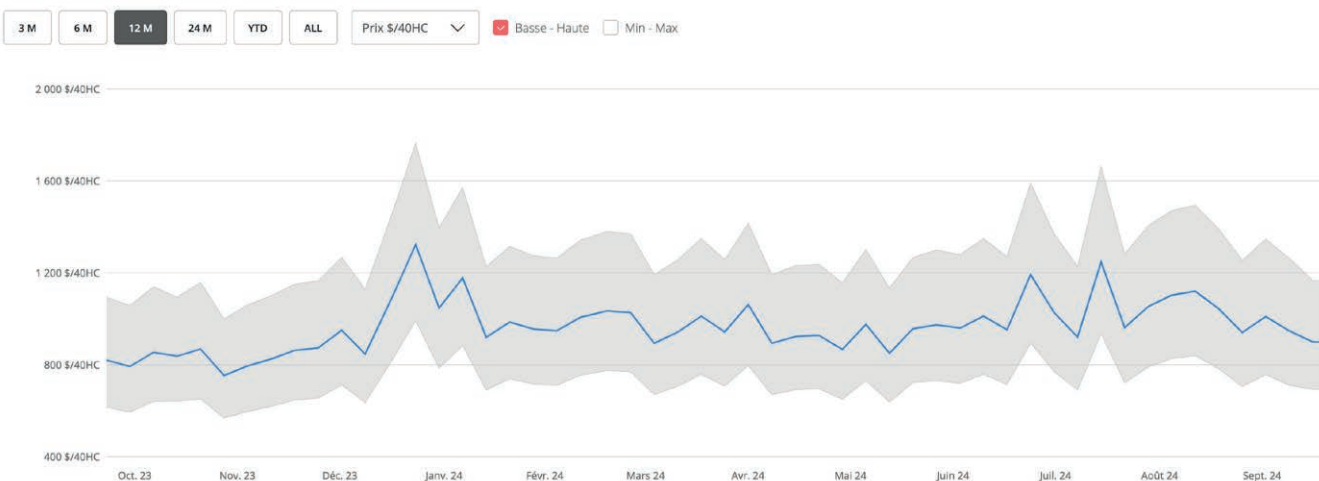
Shanghai - Le Havre



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](#)

Europe-Asie

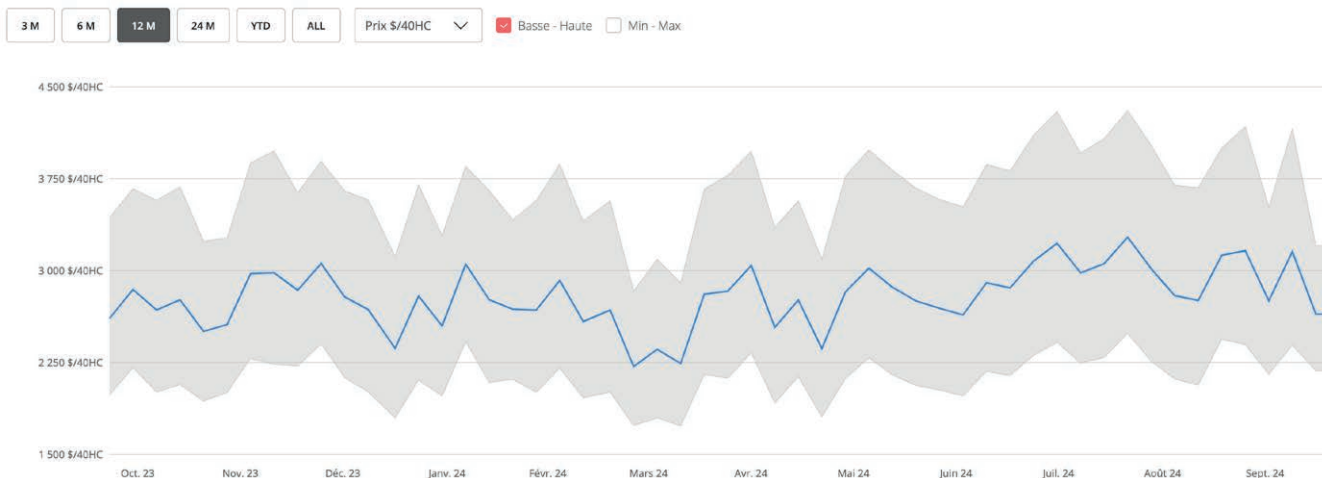
Rotterdam - Shanghai



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

Europe-USA

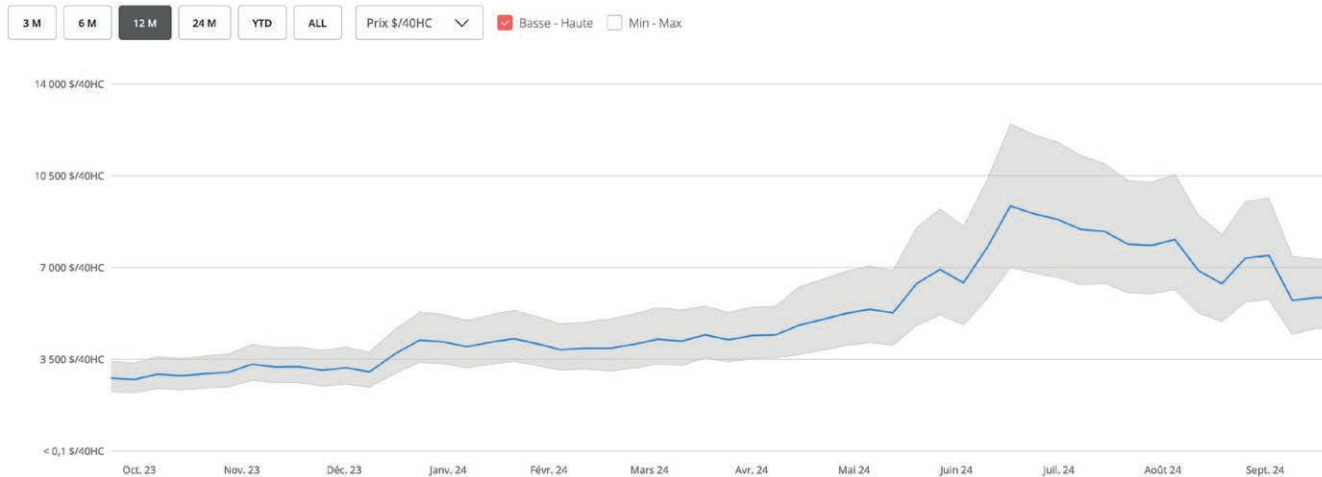
Anvers - New York



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](#)

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](#)

Les services

La fiabilité des services mesurée par Sea Intelligence s'améliore légèrement. En août 2024, le taux de fiabilité s'élève à 52,8%, en progression de 0,7 point par rapport au mois de juillet, mais en baisse de 10 points par rapport à août 2023.

On peut y voir le verre à moitié plein ou à moitié vide. Pour les optimistes, la fiabilité des services se stabilise en 2024. « Une stabilité qui donne aux chargeurs une idée relativement précise de ce à quoi ils peuvent s'attendre pour les prochains mois », indique Alan Murphy, p-dg de Sea Intelligence. Mais les pessimistes soulignent plutôt qu'avec 52,8% de fiabilité, le chargeur n'a qu'une chance sur deux de voir son conteneur arriver en temps et en heure.

Le retard moyen constaté au mois d'août s'établit quant à lui à 5,28 jours, soit 0,03 jour de plus par rapport au mois de juillet, mais 0,62 jour de plus par rapport à août 2023.

L'analyse par transporteur montre une baisse généralisée de la fiabilité. Huit armements dépassent encore le seuil des 50%, sur les 13 suivis par Sea Intelligence. Mærsk occupe la première place avec un taux de 54,7%, mais le score se contracte puisqu'il atteignait 70% en août 2023. Hapag Lloyd est en 2^e position avec 54,3% (contre 56% en août 2023), et OOCL complète le podium avec un taux de 54%.

En août, plusieurs compagnies ont vu leur taux de fiabilité se réduire fortement. Outre Mærsk, le groupe CMA CGM dépasse de peu 50% quand il atteignait environ 65% en août 2023. Il en est de même pour MSC, qui s'affichait comme armement le plus fiable en août 2023 à plus de 70% et qui tombe à 52% en août 2024. En bas du tableau, PIL ferme la marche avec une fiabilité à 37,2%, en baisse de presque 20 points par rapport à l'année dernière. Seuls deux compagnies maritimes voient leur fiabilité s'améliorer en août en glissement annuel. Il s'agit de HMM, qui dépasse désormais la barre des 50%, et de Yang Ming, qui progresse d'environ cinq points à 50%.

À cette baisse de fiabilité vient s'ajouter l'annulation de services. Sur le mois d'octobre, le consultant britannique Drewry annonce 100 annulations sur les 693 services prévus entre la semaine 40 (du 30 septembre au 6 octobre) et la semaine 44 (du 28 octobre au 3 novembre), soit un taux d'annulation de 14%. Les « blank sailings » restent un des paramètres de la stratégie des armements.

63% des annulations concernent le Transpacifique eastbound (d'Asie vers l'Amérique du Nord), 23% les liaisons Europe-Asie et Asie-Med et 14% le Transatlantique westbound (d'Europe vers l'Amérique du Nord). La répartition par grande alliance maritime indique que 23 annulations concernent The Alliance, contre 22 pour Ocean Alliance et 13 pour l'alliance 2M. Les services des compagnies n'entrant pas dans ces alliances totaliseront 42 annulations.

Europe-Asie

Face à la congestion portuaire prévalant dans le port de Felixstowe, MSC ajoute une touchée au London Gateway sur son service Europe-Asie Swan-Sentosa. Cette escale interviendra en premier et dernier port en Europe. Felixstowe demeure annoncé dans la rotation en entrée d'Europe après London Gateway.

Transit Line double la capacité de son service entre l'Extrême-Orient, la Turquie et Saint-Petersbourg. L'armateur ajoute un second navire de 2000 EVP. La fréquence se fera désormais à raison d'un départ tous les 40 jours. Transit Line assure des lignes entre les pays d'Asie, notamment Vietnam, Thaïlande, Chine et Taïwan vers la Turquie et la Russie (Saint-Petersbourg et Vladivostok).

Asie-Europe-États-Unis

MSC ajoute une escale dans les ports de Ningbo et de Caucedo dans son service Liberty entre l'Asie, l'Europe et la côte Est des États-Unis. Pour assurer la fréquence, l'armement ajoute un navire qui porte le nombre d'unités à 12. L'escale de Ningbo intervient après Shanghai et avant Busan. Celle de Caucedo intervient après Busan et avant Miami.

L'Alliance 2M revoit son service AE6/Lion entre l'Asie et l'Europe. Les ports d'Anvers et de Rotterdam sont retirés de la rotation pour se concentrer sur Le Havre. La nouvelle rotation touche les ports de Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Tanjung Pelepas, Sines, Le Havre, Anvers, Felixstowe, Algésiras, Singapour et Laem Chabang.

Transatlantique

MSC ajoute une deuxième rotation entre l'Europe et le Canada, selon le journal Flows. Après le Montréal Express, l'armateur ajoute le Canada Express qui relie London Gateway, Anvers, Zeebrugge, Le Havre avec Montréal et Halifax.

Transpacifique

The Alliance ajoute, fin novembre, une touchée dans le port mexicain de Manzanillo dans son service entre l'Asie et la côte est des États-Unis par le canal de Panama. Désormais, la rotation se fait entre Busan, Qingdao, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo, Lazaro Cardenas, Cartagène, Savannah, Charleston, Wilmington, Norfolk et retour par Cartagène.

Asie-Mer Rouge

Selon Alphaliner, Sidra Line étend son service depuis l'Asie vers la mer Rouge en rejoignant OVP Shipping. L'armement turc prend des slots sur le CRM reliant Ningbo, Guangzhou, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou sur Sokhna, Djeddah et Djibouti. De plus, il achète des slots sur le service SAR de Sea Express Lines entre Port Klang et Djeddah.

Naissance de la Premier Alliance

Le départ de Hapag Lloyd de The Alliance en février 2025, pour rejoindre Mærsk dans Gemini, redistribue les cartes. Les trois autres armements de The Alliance, à savoir HMM, ONE et Yang Ming ont créé une nouvelle alliance baptisée Premier Alliance. Les trois compagnies annoncent un nouveau catalogue de services sur les liaisons est-ouest, à savoir sept services entre l'Asie et l'Europe et quatre de l'Asie vers la Méditerranée. Sur le Transpacifique, Premier Alliance déploiera 11 services. Depuis l'Asie vers la côte Est des États-Unis, les trois armateurs disposeront de quatre services.

La nouveauté de cette alliance est d'étendre son champ d'action. Désormais, elle intègre aussi les liaisons entre l'Asie et le sous-continent indien avec trois services, ainsi que depuis l'Asie vers le sous-continent indien et la mer Rouge avec un service. Les lignes transatlantiques ne sont pas encore arrêtées.

Alliances : MSC ne fait pas cavalier seul

La redistribution des cartes entre les alliances laissera MSC opérer seul les services est-ouest. À partir de février 2025, MSC alignera sept services entre l'Asie et l'Europe, 6 depuis la Méditerranée vers l'Extrême-Orient et 10 sur le Transpacifique, dont quatre vers la côte Ouest des États-Unis et six vers la côte Est. Enfin, en Transatlantique, MSC offrira 11 services.

Le détail des services est donné selon deux configurations en fonction de la possibilité d'emprunter le canal de Suez ou de devoir continuer à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Les dessertes des ports dépendront de la situation à partir de février 2025.

MSC reprend son autonomie mais ne sera pas véritablement seul. L'armateur a négocié avec Premier Alliance des échanges de slots sur certains services. Ainsi, MSC et Premier Alliance coopéreront sur cinq services entre l'Europe et l'Asie et sur quatre services de l'Asie vers la Méditerranée. Enfin, MSC et ZIM ont signé un accord de trois ans pour partager des espaces sur six services entre l'Asie et l'Amérique du Nord côte Ouest et côte Est.

Les opérations

Grève dans les ports US

Les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique ont subi leur premier mouvement de grève, après 47 ans de paix sociale, du 1^{er} au 3 octobre. L'International Longshoremen's Association (ILA), syndicat représentant les dockers, et l'US Maritime Alliance (USMX), organisation regroupant les entreprises de manutention portuaire, avaient entamé des négociations au mois de mai autour de l'accord-cadre qui doit régir les relations sociales pour les six prochaines années. Mais les deux parties ne sont pas parvenues à s'entendre avant le 30 septembre, date à laquelle expirait le précédent accord cadre. Les négociations ont échoué sur deux points majeurs : les augmentations de salaire

et l'automatisation des terminaux. La menace d'un mouvement social par les dockers à partir du 1^{er} octobre a donc finalement été mise à exécution dans tous les ports de la côte est des États-Unis et du golfe du Mexique.

Les ports canadiens ont également été touchés par un mouvement de grève, au même moment. Pour le syndicat des dockers, il s'agissait de porter des revendications salariales, mais aussi de montrer sa solidarité avec son homologue américain. « La revendication profonde de ce mouvement a visé avant tout à éviter de voir des navires se détourner des États-Unis pour rejoindre les ports canadiens », nous a confié un responsable canadien.

Retour à la table des négociations

La crainte des nouvelles perturbations majeures dans le transport maritime a suscité de vives réactions aux États-Unis jusque dans les plus hautes sphères. Le président Biden a refusé d'invoquer la loi Taft-Hartley pour obliger les parties prenantes à revenir à la table des négociations. Mais en coulisses, les pressions ont probablement été fortes pour que la grève ne s'éternise pas.

Dès le 3 octobre, l'ILA et l'USMX ont conclu un accord préliminaire qui a mis un terme immédiat au mouvement social. Les dockers ont notamment obtenu une augmentation des rémunérations de 61,5% sur six ans.

Par ailleurs, les deux parties ont accepté de proroger l'accord-cadre actuel, qui prenait fin le 30 septembre, jusqu'au 15 janvier 2025. Ce délai doit être mis à profit pour négocier les autres volets de l'accord, et notamment l'automatisation des ports.

Perturbations opérationnelles

Le 3 octobre au matin, soit, deux jours après le début du mouvement, la file d'attente devant les ports de la côte Est s'allongeait. Les autorités américaines ont décompté 43 navires en attente de chargement et de déchargement. Outre l'aspect financiers sur l'économie nord-américaine (un jour de grève représente entre 4 et 5 Md\$ de pertes pour l'économie nationale), ce mouvement a généré des perturbations importantes pour les chaînes d'approvisionnement. Selon les commissionnaires, un jour de grève dans les ports des États-Unis se résorbe en cinq jours. Ainsi, les trois jours de mouvement social auront un impact pendant les 15 prochains jours. Halloween et les fêtes de fin d'année sont sauvées.

Les États-Unis, à quelques semaines de l'élection présidentielle, ont évité le pire. La fin de la grève

est évidemment une bonne nouvelle pour les différentes parties prenantes, et pour l'économie américaine en général. Mais tout n'est pas réglé, et une épée de Damoclès subsiste au-dessus de la tête des chargeurs et des opérateurs de transport maritime tant que l'accord-cadre complet n'aura pas été signé. La puissante Fédération américaine du retail (National Retail Federation, NRF) ne s'y trompe pas : « Il est essentiel que l'International Longshoremen's Association et la United States Maritime Alliance travaillent rapidement et en toute bonne foi à la conclusion d'un accord équitable et définitif avant l'expiration de la prolongation. Plus vite ils parviendront à un accord, mieux ce sera pour toutes les familles américaines », souligne-t-elle dans un communiqué.



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.