

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



LES TAUX DE FRET MARITIME SOUTENUS PAR UNE DEMANDE DE PRÉCAUTION

Après une correction à la baisse en janvier, les taux de fret maritime se sont plutôt stabilisés en février, la demande étant soutenue par la perspective des droits de douane additionnels aux États-Unis.

Le canal de Suez, enjeu clé de 2025

À l'occasion de la publication des (brillants) résultats annuels 2024, Vincent Clerc, CEO de Maersk, s'est montré très prudent sur un retour massif et rapide du trafic via le canal de Suez. Il ne l'écarte pas dans le courant du 2^e semestre 2025, mais souligne qu'il s'agit d'une bascule lourde, chère et complexe à gérer.

Un risque de « stop&go »

Outre le risque de congestion dans les ports européens en cas de bascule brutale du trafic, mis en avant de façon récurrente, les opérateurs invoquent désormais le niveau d'incertitude pour justifier leur frilosité. Repasser par le canal de Suez, au risque de devoir faire machine arrière pour des raisons sécuritaires et assurancielles, est un scénario de « stop&go » auquel aucune compagnie ne souhaite s'exposer, car beaucoup trop complexe à gérer en matière d'organisation des services.

Malgré les appels répétés de l'Autorité du canal de Suez en faveur d'un grand retour du trafic, la situation est encore beaucoup trop instable pour permettre une normalisation de la route maritime via le canal de Suez. Seuls quelques passages au cas par cas ont lieu, sous protection militaire.

Des enjeux financiers colossaux

La position de Maersk fait écho à celle de MSC, qui a fait savoir par email à ses clients le 21 janvier qu'elle continuerait à emprunter la route du cap de Bonne-Espérance jusqu'à nouvel avis. CMA CGM a également indiqué dans un communiqué du 25 janvier qu'elle continuerait « pour l'instant à donner la priorité à des itinéraires alternatifs, y compris un recours important au passage par le Cap de Bonne-Espérance ».

Nul doute que les autorités de la concurrence vont surveiller de près l'évolution de ce dossier, et les communications sur le sujet. Pour les compagnies maritimes, les enjeux financiers sont colossaux. Alors que les taux de fret Asie /Europe via le cap de Bonne-Espérance sont déjà orientés à la baisse, se situant autour d'un pivot de 3000 USD/40' dry, un retour par le canal de Suez devrait encore tirer les prix vers le bas. Point n'est besoin pour les compagnies de précipiter une guerre commerciale qui frémit déjà.

L'alliance Gemini est attendue au tournant sur ses engagements de performance en matière de qualité de service, basés sur sa nouvelle approche « hub and spokes ». Or si le système peut performer dans un environnement stabilisé, il souffrirait en revanche beaucoup d'un scénario « stop&go ».

En cas d'instabilité de route, le chargeur est plus rassuré (ou moins inquiet) de savoir son conteneur à bord d'un navire qui ne transborde pas, quitte à subir des retards, auxquels il est maintenant habitué, sur des services directs.

Les autres faits marquants du mois

Une demande toujours dynamique

Il est encore trop tôt pour connaître les chiffres de février mais en janvier, le port de Shanghai a battu un record en traitant plus de 5 millions d'EVP. Cela s'explique en partie par une croissance persistante des flux intra-asiatiques. Mais le trafic a surtout été dopé par une forte demande des États-Unis, où les importateurs se sont empressés de passer des commandes avant l'introduction de droits de douane additionnels promise par le nouveau président Donald Trump. Le port de Los Angeles a battu un record historique vieux de 117 ans, en traitant 924 245 EVP (+8,1% en glissement annuel). Le phénomène est encore plus impressionnant pour le port de Long Beach, qui affiche une croissance de 41,4% en glissement annuel, à 952 733 EVP. « Le port de Long Beach a commencé la nouvelle année avec le mois de janvier le plus fort jamais enregistré et le deuxième mois le plus chargé de son histoire, en grande partie grâce aux retailers qui ont fait venir leurs marchandises avant l'entrée en vigueur des droits de douane prévus sur les marchandises en provenance de Chine, du Mexique et du Canada », détaille un communiqué.

“ Le port de Los Angeles a battu un record historique vieux de 117 ans ”

Accalmie en mer Rouge

Aucune nouvelle attaque n'a été signalée depuis l'entrée en vigueur du cessez-le-feu dans la bande de Gaza, même si les rebelles houthis ont indiqué qu'ils continueraient à cibler les navires liés aux intérêts israéliens et menacé de reprendre leurs activités si la trêve entre Israël et le Hamas s'interrompait. La désescalade est donc réelle et palpable en Mer Rouge depuis la libération de l'équipage du Galaxy Leader. Lancée pour protéger les navires contre les attaques des Houthis, l'opération militaire Aspides a néanmoins été prolongée d'un an par le conseil de l'Union européenne, c'est-à-dire jusqu'au 28 février 2026. D'autre part, [de nouvelles missions lui ont été assignées](#). Elle devra « être en mesure de collecter des informations, en plus des données nécessaires pour protéger les navires, sur le trafic d'armes et les flottes fantômes en vue de les partager avec les États membres, la Commission européenne, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime [ONUDC], l'organisation internationale de la police criminelle [INTERPOL], l'Agence de l'UE pour la coopération des services répressifs [EUROPOL] et l'Organisation maritime internationale [OMI] ».

Feu vert de la FMC pour Premier Alliance

La Commission maritime fédérale américaine a donné son [feu vert au lancement des services de Premier Alliance sur les États-Unis](#), quelques jours seulement avant le début des opérations. Heureusement, les services conjoints de HMM, ONE et Yang Ming étaient déjà formatés, mais ce délai dans le traitement du dossier n'est pas très cordial vis-à-vis de compagnies émanant de pays asiatiques historiquement alliés.

Menace de taxe aux États-Unis sur les navires chinois

Suite à une investigation lancée sous l'administration Biden, qui a conclu à « l'existence d'actes, politiques et pratiques de la Chine visant à dominer les secteurs du transport maritime, de la logistique et de la construction navale », l'administration américaine du Commerce (USTR, United States Trade Representative) vient de [proposer des mesures de taxation](#) qui ont fait l'effet d'un coup de tonnerre. Le document prévoit des frais pouvant atteindre 1,5 million de dollars par escale portuaire américaine pour les navires construits en Chine et 500 000 dollars pour un opérateur de navires comptant ne serait-ce qu'un seul navire construit en Chine dans sa flotte, ou en commande auprès d'un chantier naval chinois. Une taxe de 1 million de dollars par escale serait par ailleurs imposée aux exploitants de navires basés en Chine, y compris Cosco. L'USTR tiendra une audience publique sur les mesures proposées le 24 mars 2025, qui incluent également des dispositions pour favoriser le transport de marchandises américaines par des navires américains.

Alors simple effet d'annonce ou vraie menace ? Une chose est sûre, de telles mesures seraient de nature à créer des distorsions de concurrence entre les opérateurs maritimes et à renchérir des coûts de transport. Elles feraient probablement l'objet de nombreuses demandes de dérogations. La compagnie américaine Matson, par exemple, compte elle-même dans sa flotte des porte-conteneurs fabriqués en Chine.

Regain de commandes pour les chantiers navals coréens

À l'heure où la Chine est désignée comme le principal adversaire des États-Unis, les propositions de l'USTR apparaissent aussi comme un soutien indirect aux chantiers navals sud-coréens et japonais, dans un moment où les États-Unis vont chercher à reconstituer leur marine civile et militaire.

Mais il semblerait que le marché ait devancé ces annonces, et que l'on se situe surtout dans une stratégie de diversification de la part des opérateurs, soucieux de réduire leur dépendance à un seul pays fournisseur. En janvier, un regain de commandes auprès des chantiers naval coréens a été constaté, avant même que les mesures de l'USTR ne soient annoncées. Même CMA CGM adopte cette approche, [avec une commande de 12 porte-conteneurs de 18 000 TEU auprès de HD Hyundai Heavy Industries](#) dévoilée en janvier, tout en restant fidèle pour d'autres commandes aux chantiers chinois. Selon le consultant spécialisé Clarksons, le succès coréen récompense un positionnement stratégique centré sur les navires de forte valeur et technologiquement avancés, en particulier dans le secteur du GNL. Cependant, les chantiers chinois ne restent pas inactifs dans ce domaine et ciblent également le marché de la propulsion bas carbone pour les années qui viennent. Les chantiers navals doivent continuer à innover en sortant de nouveaux navires intégrant des ruptures technologiques. Pour l'instant, les chantiers japonais, comme IHI par exemple, ne profitent pas du mouvement de diversification.

Les prix

Les annonces d'augmentations générales des tarifs (GRI, General Rate Increase) fleurissent pour le mois de mars, mais elles ne pourront se concrétiser sur le marché que si l'offre se contracte à nouveau. Or nous sommes en plein lancement de nouveaux services avec des unités plus grosses, dans le cadre du déploiement des nouvelles alliances.

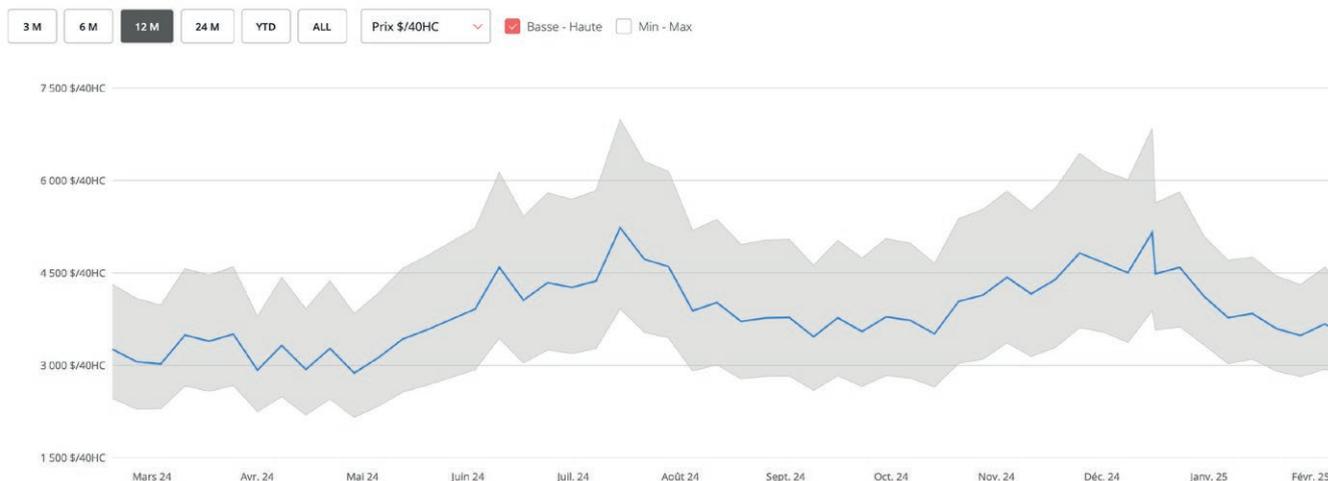
Sur l'Asie-Europe, via le cap de Bonne-Espérance, l'offre et la demande se rencontrent pour l'instant de façon assez fluide, avec des volumes en très légère progression, même s'ils croissent moins vite que les capacités. En Europe, on sent un timide frémissement au niveau des commandes dans le retail, timide, qui constitue plutôt une bonne surprise du côté des compagnies malgré sa faible ampleur.

Les GRI sont aussi là pour inciter les grands chargeurs directs à clôturer enfin les négociations annuelles qui ont tendance à s'éterniser cette année. Attention, les chargeurs ont tout intérêt à intégrer une clause de revoyure obligatoire du contrat, en cas de retour massif de nouveau sécurisé via le canal de Suez. Bien évidemment, c'est le principal point qui retarde aujourd'hui la conclusion des contrats.

À l'image du transport aérien et ferroviaire de passagers, le transport maritime conteneurisé est désormais converti au pricing dynamique. La grille de tarifs FAK mensuelle existe toujours et sert de ligne directrice, mais il est aujourd'hui indispensable d'utiliser les outils digitaux des compagnies pour obtenir le meilleur tarif au meilleur moment.

Asie-Europe

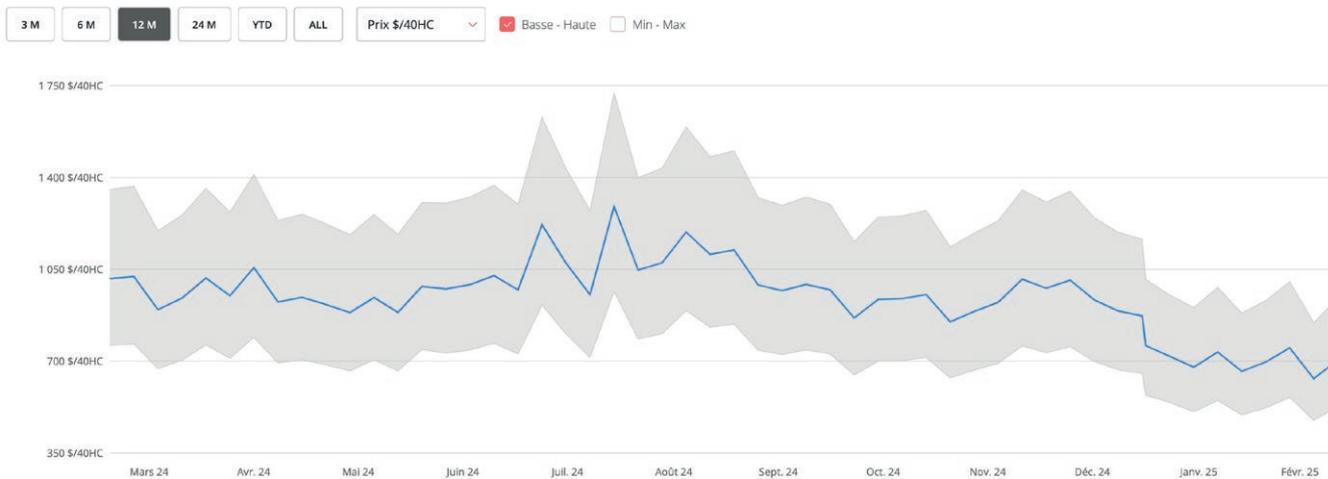
Shanghai - Le Havre



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 | [Uapply](#)

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

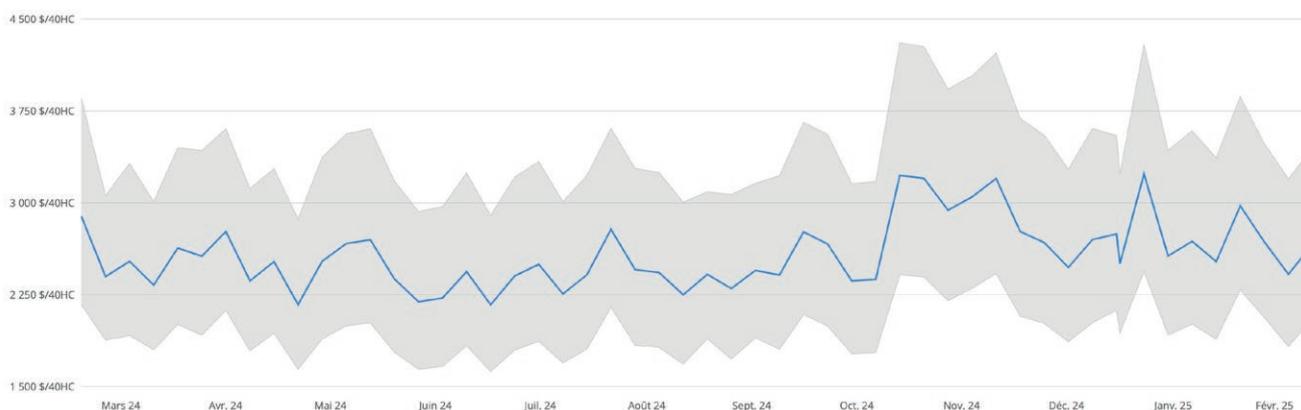


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Transatlantique

Anvers - New York

Prix \$/40HC Basse - Haute Min - Max

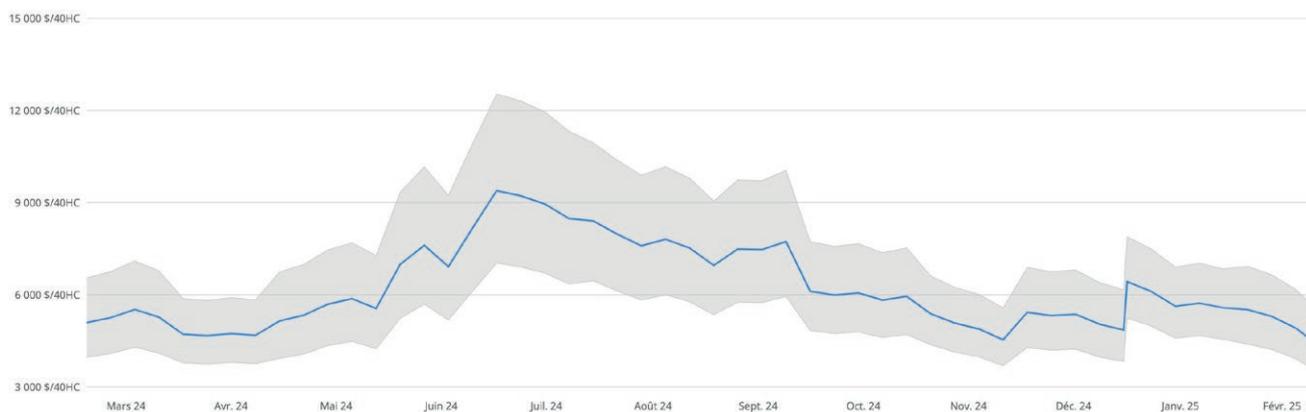


Port-to-port rates (spot and contract combined) billed for direct sailings from Antwerp to New York, THC included, for a 40' HC DRY container carrying dry, non-dangerous goods. NB: diagram shows median not average rates. Source | [Uapply](#)

Transpacifique

Shanghai - Long Beach

Prix \$/40HC Basse - Haute Min - Max



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

Après une année 2024 au cours de laquelle le taux de fiabilité s'est échelonné entre 50% et 55%, le mois de janvier se cale sur des niveaux similaires avec un résultat de 51,5%. « Nous sommes au même niveau qu'en janvier 2024 », indique Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence, dans l'analyse publiée par le consultant spécialisé le 26 février. En revanche, la fiabilité rétrograde de 2,1% par rapport à décembre 2024.

Le retard des navires se réduit très légèrement de 0,01 jour, passant à 5,32 jours. « Il s'agit du plus faible niveau de retard depuis juillet 2024, note Alan Murphy. Ainsi, avant même que les nouvelles alliances se mettent en place avec leurs promesses d'une meilleure régularité, la métronomisation semble être sur la voie du retour.

Cette amélioration générale de la fiabilité reste malgré tout limitée à certains opérateurs. Sur les 13 armements analysés par Sea Intelligence, sept progressent mais six voient leur fiabilité baisser. Les progressions sont à mettre au crédit de Mærsk, PIL, Hapag Lloyd, HMM, MSC, ZIM et Yang Ming. Du côté des baisses se retrouvent Evergreen, Wan Hai, CMA CGM, Cosco, ONE, OOCL. Mærsk occupe la première place avec un taux de fiabilité des services Est-Ouest à 55%, contre environ 46% en janvier 2024.

Sur les 13 armements analysés par Sea Intelligence, sept se situent dans la fourchette comprise entre 50% et 55%. Il s'agit de Maersk, PIL, Evergreen, Wan Hai (en nette progression), Hapag Lloyd, HMM et MSC. En bas du classement mensuel se retrouve Yang Minget OOCL avec 46,6% de fiabilité.

Méditerranée - États-Unis

SeaLead, armement basé à Singapour, démarre un nouveau service entre la Méditerranée et les États-Unis côte Est à partir du 29 mars. Le Medus relie le Maroc, la Turquie aux ports de l'est des États-Unis (Mersin, Istanbul, Gebze, Aliaga, Casablanca, New-York et Norfolk).

MSC repense la desserte des ports de la côte Est des États-Unis après la fin de son alliance 2M avec Mærsk. Le service Medusec dessert désormais les ports de Malaga, Valence, Gioia Tauro, Naples, Livourne, Gênes, New-York, Boston, Norfolk, Baltimore, Savannah et Charleston. Il ne touche plus les ports de Barcelone et de Sines, désormais reliés avec la côte Est des États-Unis par le service Emusa (Tekirdag, Izmit, Aliaga, Le Pirée, Haïfa, Marseille, Barcelone, Valence, Sines, New-York, Boston, Philadelphie, Norfolk, Savannah et Charleston).

Méditerranée

Medkon Line réorganise ses services en Méditerranée. L'ouverture du service EMX (East Med Express) relie les ports turcs à ceux d'Israël. Il dessert les ports de Mersin, Iskenderun, Ashdod et Haïfa. Le service MIA, quant à lui, se concentre sur l'Égypte. Il dessert Iskenderun, Mersin, Beyrouth, Damiette, Alexandrie et retour par Mersin.

CMA CGM revoit la desserte des ports algériens. L'armement marseillais a décidé de retirer les ports de Djen Djen et Annaba de son service TMX2. Il

compense ce retrait par l'ajout de ports italiens. La nouvelle desserte de ce service sera désormais Aliaga, Gemlik, Izmit, Istanbul, Malte, Salerne, Naples, Livourne, La Spezia, Marseille, Malte et Augusta. Pour maintenir sa présence en Algérie, CMA CGM ouvre une liaison sur Djen Djen avec le service Euronaf qui dessert Malte, Barcelone et Djen Djen. Quant au port d'Annaba, il sera desservi au départ de l'Égypte dans le cadre du service Egal entre Alexandrie, Le Pirée, Thessalonique, Malte et Annaba.

Mer Noire

L'accord Gemini entre Mærsk et Hapag Lloyd a eu raison de la coopération entre Arkas et Hapag Lloyd sur le service WBS (West Med Black Sea). **Hapag Lloyd** ouvre un service sur la Méditerranée, le Cross Med Express, qui dessert Istanbul, Izmit, Gemlik, Tanger, Casablanca et Barcelone. Par ailleurs, pour conserver une rotation avec Constanta, en

mer Noire, l'armateur allemand dispose d'espaces sur les navires Mærsk du service BSX (Black Sea Express) qui relie Port Saïd, Istanbul, et Constanta. L'interface entre les deux services se fera dans le port d'Istanbul. Selon nos informations, **Arkas** conserve un service en propre entre Le Pirée, et des ports de mer Noire.

Mer Rouge – Inde

SeaLead ouvre un service entre les ports de l'Inde et ceux de la mer Rouge. Le Resin relie Nhava

Sheva, Jeddah et Sokhna avec trois navires de 2000 EVP.

Europe – Inde

Gemini abandonne la desserte de Bremerhaven sur sa rotation entre l'Inde et l'Europe. La touchée allemande est remplacée par Hambourg.

Le service IEX relie désormais les ports de Rotterdam, Londres, Hambourg, Tanger, Colombo, Chennai, Colombo et Algésiras.

Inde - États-Unis

Selon Dynamar, **APL**, l'opérateur de CMA CGM sous pavillon américain, et **Mærsk Line Limited**, filiale de Mærsk aux États-Unis, ont négocié un accord. Il prévoit que Mærsk prendra des espaces sur le service transpacifique de APL. Le consultant néerlandais cite le nombre de 80 EVP dans le sens eastbound et de 130 EVP dans le sens westbound. Pour sa part, APL dispose de 80 EVP en eastbound et 20 en westbound sur le service MECL entre l'Inde

et les États-Unis. Ce dernier service, partiellement doté de navires sous pavillon américain, modifie sa rotation en abandonnant la desserte d'Algésiras et ajoutant celle de Mundra. La nouvelle rotation se fera entre les ports de Jebel Ali, Mundra, Pipavav, Nhava Sheva, Salaalah, New-York, Charleston, Savannah, Houston, Norfolk, New-York, Tanger et Salaalah.

Les opérations

Mouvements sociaux dans les ports français

La situation sociale dans les ports français se durcit en mars. D'une part, le principal syndicat des ouvriers dockers et des salariés portuaires, la FNPD CGT, annonce plusieurs mouvements. Il appelle à quatre heures d'arrêt de travail entre 10h et 16h les 4, 6, 10, 12, 14, 24, 26 et 28 mars, ainsi qu'à un arrêt de travail de 72 heures du 18 mars au 20 mars. Le 18 mars, une action « ports morts » est prévue. Le syndicat souhaite des réponses

du gouvernement concernant l'application de la réforme des retraites aux dockers.

La CNTPA, affiliée à la CFDT, menace de rejoindre le mouvement. Ce syndicat précise qu'il attend aussi des réponses sur la question de l'amiante dans les ports. Outre sa présence importante à Dunkerque, la CNTPA dispose d'une représentativité élevée dans les ports ultramarins.

TiL reprend les ports de Hutchison

L'opération est grandiose. [Dans un communiqué publié le 4 mars](#), Hutchison Ports indique entrer en négociation exclusive pendant 145 jours avec un consortium formé par le fonds d'investissement américain BlackRock et Terminal Investment Limited (TiL), filiale du groupe MSC, pour la cession de la quasi-totalité de ses ports. Le gestionnaire d'actifs BlackRock n'est entré dans le secteur de la gestion d'infrastructure qu'en octobre dernier, [via l'acquisition de Global Infrastructure Partner \(GIP\)](#), actionnaire de TiL à hauteur de 20%.

La cession prévue comprend deux volets :

- L'acquisition des 90% détenus par Hutchison Ports Holding dans la société Panama Ports Company. Celle-ci est concessionnaire des terminaux de Balboa et de Cristobal, à chaque extrémité du canal de Panama. Les 10% restants appartiennent au groupe singapourien PSA (Port of Singapore Authority).
- L'acquisition de la participation de CK Hutchison dans des filiales et sociétés associées. Selon le communiqué de la société basée à Hong Kong, cette cession concerne 199 postes à quai dans 43 ports répartis dans 23 pays.

Les participations de Hutchison dans les ports chinois, au travers de sa filiale HPH Trust, ne sont en revanche pas intégrées dans la vente. Cette dernière dispose de concessions au terminal Kwai Tsing de Hong Kong, à Yantian, Huizhou, Jiangmen, Nanhai, dans le terminal Beilun de Ningbo, les terminaux Mingdong, Pudong de Shanghai et le terminal de Xiamen.

Cette opération, d'un montant de 22,8 milliards de dollars, est en négociation depuis plusieurs semaines. Les pressions de Donald Trump semblent avoir été déterminantes : le président américain a dénoncé à plusieurs reprises la mainmise des opérateurs chinois dans les ports panaméens de Cristobal et Balboa, et même affirmé sa volonté de remettre la main sur le canal de Panama.

Dans l'hypothèse où l'opération aboutirait, TiL deviendrait le premier groupe mondial de manutention portuaire. Après la reprise des actifs du groupe Bolloré en Afrique, la filiale de MSC, premier armement mondial, confirme sa stratégie de devenir le premier groupe présent sur tous les maillons de la chaîne de la logistique portuaire. Pour rappel, MSC a repris 49% de la société de remorquage espagnole Boluda Towage, une société présente en Europe, en Afrique, en Amérique et en Asie.

“ L'opération est grandiose ”



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.