

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Mars 2025 | 

upply

CONTENEURS : LES ANNONCES AMÉRICAINES DÉBOUSSOLENT LE MARCHÉ

La perspective d'une « double peine », à savoir des droits de douane majorés et une taxation des navires et opérateurs chinois aux États-Unis, plonge les marchés des taux de fret dans l'errance et l'attentisme.

Alors que la réouverture de la mer Rouge semble être une priorité de la Maison Blanche, la nouvelle politique maritime américaine globale continue de se dessiner. Parallèlement, la stratégie agressive des États-Unis en matière de droits de douane additionnels se confirme. Autant de paramètres qui pourraient peser lourd sur l'offre et la demande.

Revenons ensemble sur ce mois de mars bien chargé qui a commencé en fanfare avec [le TPM 2025 de Long Beach](#), un salon réunissant tous les ans le gotha international du conteneur (4200 participants de 42 pays). La nouvelle politique américaine a évidemment occupé une bonne place dans les discussions.

Les faits marquants du mois

Résultats 2024 des compagnies maritimes

Les compagnies maritimes conteneurisées annoncent globalement d'excellents résultats financiers pour 2024, nettement supérieurs aux prévisions initiales. En conduisant à une remontée des taux de fret, la crise en mer Rouge a clairement permis de sauver l'année.

2025 démarre dans des conditions plus délicates, car les opérations via le cap de Bonne-Espérance se sont désormais normalisées. Symptôme de cette nouvelle donne : MSC a sorti temporairement ses méga porte-conteneurs du trade Asie-Europe du Nord pour soutenir les taux de fret, en espérant être suivie par les autres alliances maritimes. L'armement italo-suisse a basculé cette flotte encombrante en Méditerranée.

Situation en mer Rouge

En ce début d'année, les compagnies maritimes sont régulièrement interrogées sur un éventuel rétablissement du passage des navires par le canal de Suez, et toutes se montrent très réservées. Après Maersk et MSC, Hapag-Lloyd a également fait savoir par la voix de son CEO Rolf Habben Jansen qu'un tel retour ne se ferait en tout état de cause que de manière très progressive.

Le sujet semble en tout cas revenir en tête des priorités de la nouvelle administration américaine. Au mois de mars, les États-Unis ont intensifié les frappes contre les rebelles houthis du Yémen.

Menace de taxe aux États-Unis sur les navires et opérateurs 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) a proposé une série de mesures de taxation financière visant les navires chinois escalant dans les ports américains, mais aussi les compagnies maritimes exploitant des navires chinois et les opérateurs chinois. Cette annonce, qui est intervenue quelques jours avant le début du TPM25 de Long Beach, a bien sûr largement alimenté les conversations. « Des surtaxes sur les escales dans les ports américains auraient pour effet de concentrer l'activité sur les plus grands ports et de faire grimper l'inflation sur les prix de détail, car ces frais seraient répercutés sur la marchandise », a averti Soren Toft, le CEO de MSC. D'autre part, un tel cas de figure présente un risque avéré de congestion portuaire dans les grands ports chinois, à Singapour ainsi qu'à Los Angeles et Long Beach. L'Europe ne devrait pas subir les mêmes conséquences.

Enquête de la FMC sur les goulets d'étranglement maritimes mondiaux

La Commission maritime fédérale américaine (FMC) a annoncé le lancement d'une enquête portant sur sept zones critiques pour le transport maritime mondial, dans le but d'identifier si « des réglementations, des politiques ou des pratiques y créent des conditions défavorables au transport maritime ». Les sept « goulets d'étranglement » examinés sont le passage du Nord-Est, la Manche, le détroit de Malacca, le détroit de Singapour, le détroit de Gibraltar, le canal de Panama et le canal de Suez. Si l'on retrouve dans cette liste [des points chauds bien connus](#), l'inclusion de la Manche laisse entrevoir des objectifs commerciaux en plus des objectifs sécuritaires.

Investissements de CMA CGM aux États-Unis

CMA CGM, propriétaire de la compagnie américaine American President Line (APL), a annoncé le 4 mars un investissement de 20 milliards de dollars aux États-Unis au cours des quatre prochaines

années, qui concerneront les activités de transport maritime, les services de fret aérien et la logistique. Le groupe français s'est notamment engagé à « accroître significativement sa flotte sous pavillon américain, qui passera de 10 à 30 navires. De toute évidence, CMA CGM a accepté la logique du « deal » chère à Donald Trump pour s'attirer les bonnes grâces de la Maison Blanche. La scénarisation de cet investissement, annoncé par le président Rodolphe Saadé devant une carte montrant le golfe du Mexique rebaptisé golfe d'Amérique, illustre symboliquement que le partenariat stratégique avec l'État chinois dans Ocean Alliance se paye au prix fort.

Canal de Panama : la cession des terminaux de Balboa et de Cristobal en suspens

En février, le président panaméen José Raul Mulino a annoncé officiellement le retrait de son pays du projet des routes de la Soie, ce que n'avait pas manqué de déplorer la Chine. Nouvelle étape en mars sur ce dossier de Panama mis en avant par le président Trump dès son investiture : le groupe hongkongais Hutchison Ports est entré en négociation exclusive avec un consortium formé par le fonds d'investissement américain Black Rock et Terminal Investment Limited (TiL), filiale du groupe MSC, pour la cession de la quasi-totalité de ses ports. Dans le panier se trouvent notamment les terminaux portuaires de Balboa et de Cristobal, à chaque extrémité du canal de Panama. Le président Trump a immédiatement salué cet accord comme le début de la reconquête du canal.

Mais la pilule des cessions sous contrainte des actifs stratégiques de Hutchison ne passe pas du tout à Pékin. Alors qu'une signature de la transaction avait été annoncée pour début avril, elle a finalement été ajournée ([voir p.9](#)). Dans l'hypothèse d'une concrétisation, cette transaction pourrait avoir un effet direct ou indirect significatif sur les activités de MSC en Chine. Là encore, si MSC a voulu ainsi plaire à l'administration Trump pour tenter de négocier une « carte d'immunité » aux États-Unis, non seulement il n'est pas certain que cela soit suffisant, mais en plus cela peut être dangereux pour les activités de MSC en Chine. Alors que MSC et CMA CGM semblent contraints de donner des gages, ce n'est apparemment pas le cas de leurs concurrents de Gemini, Maersk et Hapag Lloyd, ou encore des compagnies japonaises et coréennes.

Un nouveau projet de porte-conteneurs à propulsion nucléaire

L'impossibilité de s'affranchir du moteur à explosion relance [les projets de propulsion nucléaire civils](#). Le constructeur naval sud-coréen HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (HD KSOE) en apporte une nouvelle illustration. Il a présenté pour la première fois à Houston le design de son projet de porte-conteneurs à propulsion nucléaire, alimenté par un petit réacteur modulaire (SMR). L'entreprise a précisé qu'elle avait obtenu un accord de principe de l'American Bureau of Shipping pour des navires de ce type de 15 000 EVP.

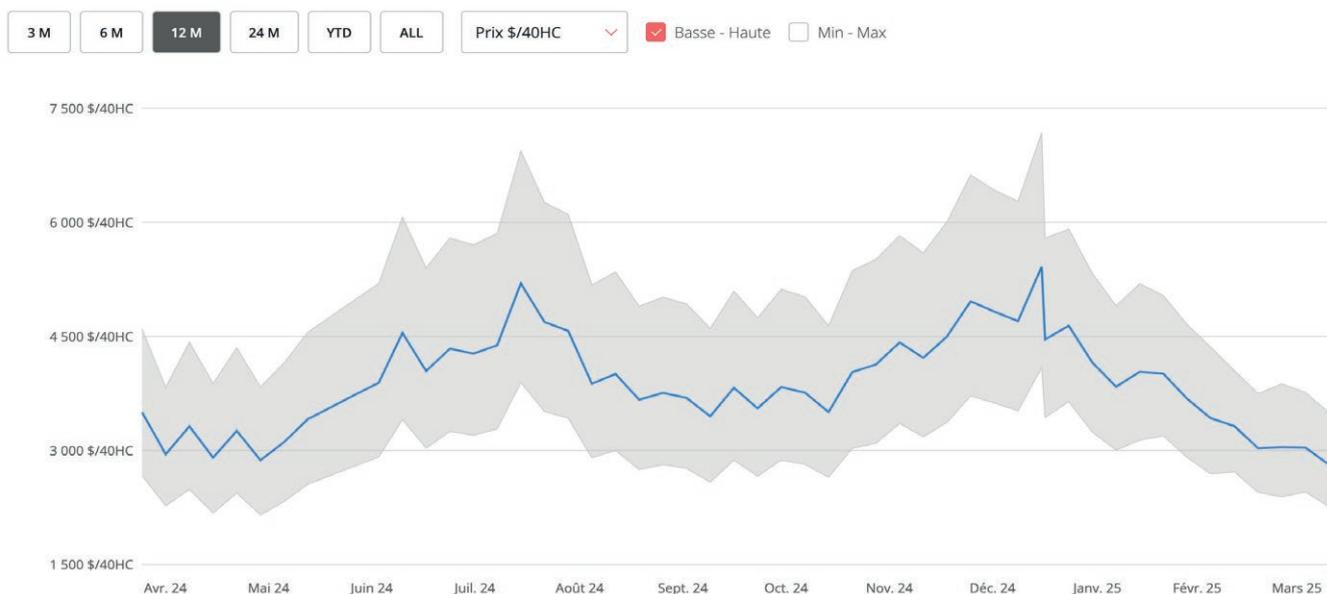
En attendant, le GNL s'impose comme carburant de transition, [malgré les réserves d'associations environnementales comme Transport & Environment](#). MSC et Maersk ont largement emboîté le pas à CMA CGM sur cette technologie qui est finalement la seule largement disponible et abordable en matière de soutage portuaire.

Les prix

Dans un pareil contexte, il faut être audacieux pour signer des contrats prévoyant des taux de fret fixes pendant un an, même s'il est maintenant admis que les contrats sans clause de revoiture ne tiendront pas dans la durée sans être réouverts, en cas de retour massif via la mer Rouge en 2025.

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](#)

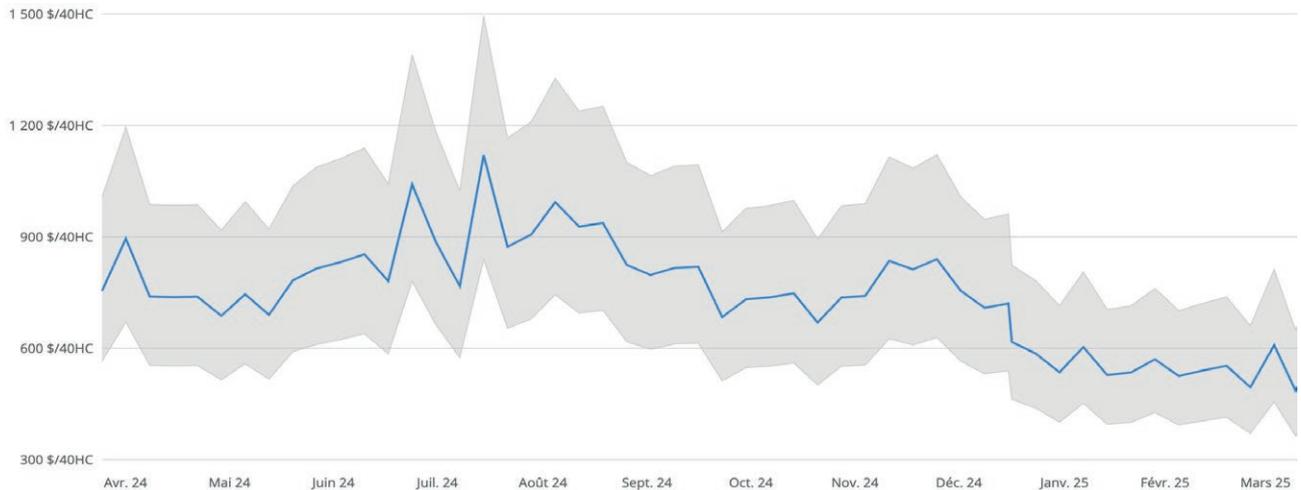
Sur l'axe **Asie-Europe**, nous constatons que les efforts de restauration du marché des taux de fret ne sont pas véritablement suivis d'effet. L'érosion tarifaire est là et les taux médians se replacent sous les 3000 USD /40' HC DRY, même avec une communication «incantatoire » en faveur d'une poursuite des opérations via la route du cap de Bonne-Espérance, avec des annulations d'escales nombreuses et avec la décision de MSC de retirer

des très grands porte-conteneurs du range Nord-Continent. Nous sommes loin des moins de 1000 USD /40' HC DRY de novembre 2023, mais le repli est significatif. Surtout que depuis novembre 2023, les coûts d'exploitation à la cellule FEU ont augmenté de 1500 USD pour les compagnies. Il ne reste plus beaucoup de marge de manœuvre, et les compagnies entrent dans une zone de danger en termes de rentabilité sur cet axe.

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

3 M 6 M **12 M** 24 M YTD ALL Prix \$/40HC 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 médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

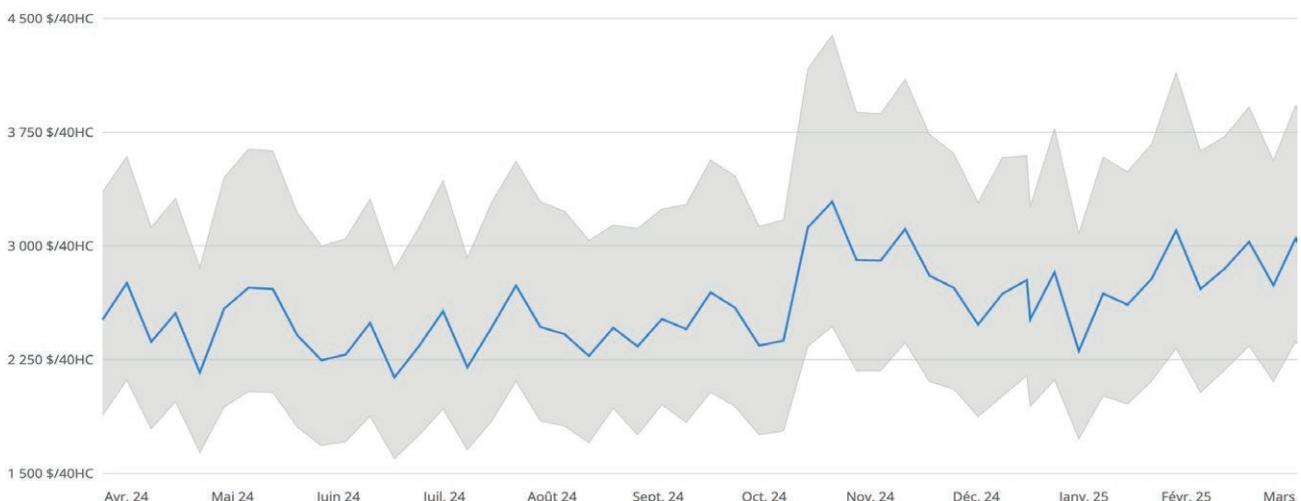
Sur l'axe **Europe-Asie**, le marché export Europe reste assez atone. L'acheminement de conteneurs pleins entre en concurrence avec les conteneurs vides. Sous un seuil d'environ 400 à 500 USD/40' dans le cas de conditions de vente Gate In Free Out (incluant

donc 220 € de THC au port de départ dans le taux de fret), il coûte moins cher à la compagnie de ne pas commercialiser et faire tourner les conteneurs vides pour saisir plus vite une meilleure rentabilité retour sur le leg dominant.

Transatlantique

Anvers - New York

3 M 6 M **12 M** 24 M YTD ALL Prix \$/40HC Basse - Haute Min - Max



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 | [Uapply](#)

Sur le **Transatlantique**, nous constatons une crispation des taux. La double annonce « droits de douane + projet de taxation des navires et opérateurs chinois » a eu un effet inflationniste sur le marché.

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 le **transpacifique** côte Ouest, les taux se contractent, mais la correction laisse encore un peu plus de marge aux opérateurs que sur l'axe Asie-Europe. Attention, beaucoup de compagnies

maritimes sont présentes sur ce trade, peut-être un peu trop pour espérer contenir la concurrence par des mesures de « carrier discipline ».

Synthèse : globalement, les rentabilités ne sont pas aussi mauvaises qu'en novembre 2023 pour les compagnies maritimes, avec des revenus environ deux fois supérieurs à ce que l'on constatait à cette date. Cependant, les coûts opérationnels ont beaucoup augmenté depuis la crise en mer Rouge. Conjuguée à des effets de rattrapage de l'inflation, la répercussion de ces charges, si la situation en mer Rouge se normalise, va peser lourd [dans les comptes d'exploitation des compagnies en 2025](#). L'effet sera d'autant plus sévère si les volumes ne sont pas au rendez-vous.

Les services

Deux phénomènes quelque peu contradictoires se dessinent en ce début de printemps. D'une part, les blank sailings restent de mise. Drewry annonce 10% d'annulations entre le 31 mars et le 4 mai. Sur les 713 voyages prévus, 68 sont supprimés. Les liaisons entre l'Asie et les États-Unis sont les plus concernées, avec 32 annulations, suivies des rotations en Transatlantique avec 19 annulations et des liaisons Europe-Asie avec 17 annulations. Pour mémoire, en avril 2024, les annulations ne concernaient que 7% des voyages.

D'autre part, on note une amélioration de la ponctualité des armateurs. Selon les derniers chiffres de Sea Intelligence, elle progresse de 3,6 points en février par rapport au mois précédent et de 1,8 point en glissement annuel, atteignant 54,9%. Il s'agit du plus haut niveau depuis mai 2024. Mærsk, MSC et Hapag Lloyd composent le podium de la ponctualité, affichant des taux respectifs de 60,2%, 57,4% et 57,3%. Des chiffres qui rassurent dans la situation actuelle mais restent éloignés de 2019, quand la fiabilité des services se situait aux environs de 90% pour les meilleurs armements.

Faut-il voir dans l'amélioration un effet des nouvelles alliances ? L'appréciation est encore difficile. Les navires déployés dans le cadre des services proposés par les nouvelles alliances ont réalisé leurs premières opérations de chargement mais n'ont pas encore bouclé la totalité de leur rotation. Sur la ligne de départ, les navires de Gemini ont réalisé un départ presque sans fautes avec 94,6% de navires à l'heure. MSC suit avec 79,6% et Premier Alliance affiche une ponctualité au départ de 60,4%. Ocean Alliance montre un résultat plus modeste de 54,1%. Cette alliance n'a pas modifié ses rotations en février, à la différence des deux autres. Elle rattrape un retard accumulé depuis plusieurs mois. Selon Sea Intelligence, la comparaison de fiabilité des alliances pourra véritablement se faire à partir du mois de juillet, quand les navires auront réalisé au moins deux rotations.

Mer Rouge

CMA CGM réduit son service sur la mer Rouge et la Méditerranée. Le Redex ne dessert plus les ports d'Iskenderun, Beyrouth et Port Saïd.

Il assure une rotation entre Tanger, Algésiras, Malte, Aqaba, Djeddah et retour par Malte.

Europe - Asie

Ocean Alliance retire l'escale de Rotterdam de son service FAL 1 pour la remplacer par une touchée dans le port britannique de Southampton. La rotation se fera donc entre les ports de Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour, Tanger, Dunkerque, Southampton, Gdansk, Le Havre, Southampton et Port Kelang.

OVP Shipping dessert Kaliningrad dans sa rotation entre la Chine et Saint-Pétersbourg, indique Dynamar. Le consultant précise que la fréquence de desserte du port de l'enclave russe n'est pas encore déterminée. À ce stade, on ne sait pas non plus si les touchées se feront sur une base régulière ou uniquement si aliment. OVP assure une rotation entre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Kaliningrad, Saint-Pétersbourg, Alexandrie et retour à Qingdao.

Méditerranée - Inde

Bengal Tiger Line étend son réseau sur la Méditerranée. Il dispose désormais de slots sur les navires d'Arkas et de Turkon sur les liaisons entre la Turquie et l'Inde. Les navires tournent entre

les ports d'Istanbul, Izmit, Aliaga, Mersin, Aqaba, Djeddah, Nhava Sheva, Mundra, Djeddah, Aqaba et Alexandrie.

Asie - Amérique

Emirates Shipping Lines s'associe avec six autres opérateurs pour lancer un service entre l'Asie et le Mexique, le Mexico Express. Les partenaires sont KMTTC, RCL, Sinokor, Sinotrans, SeaLead et TS Lines, indique Dynamar.

Chaque partenaire aligne un navire. La rotation touche Shanghai, Qingdao, Busan et Manzanillo. L'ESL Dubai effectuera le voyage inaugural. Il partira de Dubai le 30 avril.

Asie - Inde

SeaLead démarre une nouvelle rotation entre l'Asie et l'Inde avec six navires de 2500 EVP à 4000 EVP.

Elle touche les ports de Shanghai, Ningbo, Guangzhou et Nhava Sheva.

Asie - Moyen-Orient

À partir du mois de mai, **Ocean Alliance** intègre dans son offre le service d'Evergreen entre l'Asie et le Moyen-Orient. Le Asia Middle East Loop 4 relie Shanghai, Ningbo, Kaoshiung, Shenzhen, Port

Kelang, Jebel Ali, Dammam, Umm Qasr, Jebel Ali et Port Kelang.

Les opérations

Suspension des mouvements de grève dans les ports français

Le principal syndicat d'ouvriers dockers, la FNPD CGT, a annoncé le 28 mars la suspension de ses préavis de grève pour le mois d'avril. La centrale syndicale avait déposé un préavis pour quatre heures d'arrêt de travail certains jours et 72 heures d'opération « ports morts » du 2 au 4 avril. Depuis le mois de juin 2024, les ports français sont sous la menace récurrente de mouvements sociaux qui se concrétisent certains mois et sont suspendus d'autres mois. Les revendications portent sur une adaptation de la réforme des retraites en France.

Le gouvernement a accepté d'étudier une application de cette réforme aux métiers de la manutention portuaire. La balle est désormais dans le camp des partenaires sociaux. Plusieurs réunions de négociation sont prévues en avril entre les syndicats et la partie patronale.

Report de la cession des ports de CK Hutchison à l'étranger

Début mars, le groupe de Hong Kong CK Hutchison Ports, qui opère en Asie, en Amérique et en Europe, est entré en négociation exclusive pour la cession de la quasi-totalité de ses ports à un consortium formé par le fonds d'investissement Blackrock et la filiale de MSC, Terminal Investment Limited. Cette cession semblait faite sur mesure pour répondre aux insistantes pressions du président américain Donald Trump, qui souhaite voir les intérêts chinois quitter les ports à chaque extrémité du canal de Panama. En effet, CK Hutchison dispose notamment de concessions dans les ports de Balboa et Cristobal.

Le délai de négociation était fixé à 145 jours, mais une date de signature au 2 avril 2025 avait été annoncée, avant d'être reportée sine die. Selon des sources chinoises, ce report est motivé par une enquête du gouvernement chinois. Ni le consortium ni le vendeur n'ont annoncé une nouvelle date. Selon l'agence de presse Reuters, citant des sources proches du dossier, il s'agit d'un report et surtout pas d'une annulation de la vente.

“ Cette cession semblait faite sur mesure pour répondre aux insistantes pressions du président américain Donald Trump ”



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.