

BAROMÈTRE MENSUEL

# DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Janvier 2025 |

upply

# LES TAUX DE FRET MARITIME AMORCENT UN DÉCROCHAGE EN JANVIER

**Les taux de fret maritime ont commencé à baisser sur la plupart des grands axes en janvier, à l'approche du Nouvel An chinois. Le déploiement des nouvelles alliances interviendra dans un environnement périlleux.**

De novembre à mi-janvier, les compagnies maritimes ont déployé une stratégie très efficace pour leur santé financière. En raison des nombreuses annulations d'escales, le pic de demande de fin d'année s'est, comme prévu, heurté à une offre contenue. C'était le scénario écrit et annoncé par MSC, qui a brusquement restauré le marché des taux FAK à l'automne, le reste des opérateurs lui emboîtant peu ou prou le pas. Cette technique leur a permis de surperformer durant les derniers mois de l'année calendaire 2024, dans une sorte de « rally de fin d'année » digne du monde de la finance.

Mais la situation a commencé à basculer en janvier. La demande, qui avait été stimulée les mois précédents par l'approche des fêtes de fin d'année, synonyme de consommation accrue, mais aussi par la perspective des droits de douane additionnels sur les exportations vers les États-Unis, s'est désormais étiolée. D'autre part, le Nouvel An chinois est célébré cette année assez tôt, à partir du 29 janvier, ce qui signifie que les usines chinoises ont commencé à fermer à partir de mi-janvier. La production ne reviendra à la normale que vers la mi-février. Un moment qui coïncidera quasiment avec la mise en place effective des nouveaux services issus de [la recomposition des alliances maritimes](#), prévue à compter du 25 février.

“ Le pic de demande de fin d'année s'est, comme prévu, heurté à une offre contenue ”



# Les faits marquants

## Le marché spot en baisse

La demande s'étant tassée plus que prévue en sortie d'Asie dès mi-janvier, le marché spot a corrigé assez clairement à la baisse, et l'on trouve déjà des taux FAK pour février sous les 3000 USD/40' sur l'axe Asie-Europe du Nord via le cap de Bonne-Espérance. Il s'agit d'un niveau bas voire très bas, alors que se profile le lever de rideau des nouvelles alliances maritimes.

## Des négociations annuelles qui jouent les prolongations

Les contrats annuels peinent à être signés. [Dans notre livre blanc dédié aux appels d'offres 2024-2025](#), nous avons préconisé une option « late bird » côté chargeur dès le mois d'octobre dernier. Force est de constater que c'est ce qui se passe. Il est en effet très difficile pour un chargeur de conclure les négociations en cours sans savoir si la mer Rouge va rouvrir et comment les différents services des nouvelles alliances vont performer. Et comme parallèlement, le marché spot est redevenu budgétairement acceptable, cela ne favorise pas la conclusion des contrats annuels.

## Une hypothèse vite démentie de réouverture massive de la mer Rouge

Après plus de 15 mois de conflit, un accord de cessez-le-feu entre Israël et le Hamas est entré en vigueur le 19 janvier 2025. Le lendemain, les houthistes yéménites ont fait savoir que si cet accord était respecté, ils limiteraient leurs attaques aux seuls bateaux liés à Israël en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. Autre signe de détente, ils ont libéré l'équipage du Galaxy Leader, capturé le 19 novembre 2023.

Une possible désescalade en mer Rouge a immédiatement été évoquée, avec à la clef un passage à nouveau massif des porte-conteneurs via le canal de Suez. Mais les compagnies maritimes privilégient la prudence. MSC, dans une annonce au marché aussi rare que remarquée, a clairement fait savoir à ses clients (et par conséquent également à ses concurrents) qu'elle continuerait à faire le « grand tour ». Les autres grandes compagnies sont globalement sur la même ligne, CMA CGM indiquant

cependant que « des ajustements peuvent être faits au cas par cas en fonction de la sécurité et des conditions opérationnelles ».

Derrière ces annonces prudentes des compagnies, il est surtout question d'éviter un crash de marché. L'objectif est de préparer les esprits à l'idée qu'un éventuel retour via le canal de Suez prendra du temps, car il faudra recalculer progressivement les services et éviter une catastrophe en matière de congestion des ports européens. La vérité est que les compagnies maritimes auraient beaucoup trop à perdre à repasser par Suez maintenant. Sur cette question, le rôle des assureurs sera décisif. Le jour où la mer Rouge ne sera plus considérée comme zone de guerre par les instances internationales et que par conséquent, les primes d'assurance pour risques de guerre exigées pour le transit via cette zone se normaliseront, il sera difficile de tenir cette position. Ces primes ont déjà commencé à diminuer.

## Pas de grève dans les ports de la côte Est des États-Unis

Le 15 décembre 2024, le président élu Donald Trump a pris fait et cause pour les dockers de la côte Est et du golfe du Mexique, dans le conflit qui opposait leur syndicat, l'International Longshoremen's Association (ILA), aux entreprises de manutention représentées par l'USMX (United States Maritime Alliance). Un soutien de poids qui a permis la conclusion d'un accord entre les deux parties le 8 janvier, évitant ainsi la grève prévue à partir du 15 janvier. L'affaire est entendue, les compagnies maritimes étrangères payeront et feront ce qu'on leur demande. Le débat sur l'automatisation des terminaux n'est pas enterré, mais son leadership change de main : ce sont les dockers qui vont expliquer aux propriétaires ce qu'il faut automatiser, comment, et quand. Le ton de la nouvelle doxa maritime du président Trump est annoncé : contenir voire faire reculer les intérêts chinois impactant les États-Unis partout où cela est possible (y compris en dehors de ses frontières) et rappeler aux compagnies maritimes étrangères (c'est-à-dire quasiment tous les navires qui desservent le pays) la chance immense qu'elles ont de pouvoir accéder au marché américain.

## Une nouvelle politique américaine pour la marine marchande

Dans la nouvelle administration Trump, le poste de ministre des Transports a été confié à Sean Duffy, ancien élu républicain au congrès. La Commission fédérale maritime américaine (FMC), agence en charge de garantir « un transport maritime international compétitif et fiable qui soutienne l'économie américaine et protège le public des pratiques déloyales et trompeuses », a également changé de patron. Lou Sola, qui avait été nommé commissaire à la FMC lors de la précédente mandature de Donald Trump, succède à Daniel Maffei à la présidence. Ce dernier conserve son poste de commissaire.

Dans une interview accordée à CNBC sur le dossier du canal de Panama, Lou Sola ébauche les grandes lignes d'une politique de maritime marchande très clairement offensive en réaction aux avancées jugées « hostiles » des intérêts chinois, dans, et aux portes des États-Unis. Le ton est très souverainiste et l'on note également une certaine continuité avec la précédente administration, qui avait commencé à contenir les ambitions chinoises aux États-Unis en surveillant de plus près l'activité des entreprises contrôlées par des intérêts chinois et impliquées dans le commerce sino-américain. Sur les questions maritimes, il y a donc une vision trans-partisane qui préconise une approche assez dure vis-à-vis de la Chine. La nouvelle administration s'inscrit dans la continuité, en allant simplement plus loin sur les effets d'annonce pour l'instant.

## Les débuts de la nouvelle guerre commerciale

Donald Trump, qui est officiellement devenu le 20 janvier le 47<sup>e</sup> président des États-Unis, n'a par ailleurs pas tardé à mettre ses menaces à exécution en matière de guerre commerciale. Il a signé le 1<sup>er</sup> février un décret qui prévoyait 25 % de droits de douane sur les produits provenant du Canada (à l'exception des hydrocarbures, taxés à 10 %) et du Mexique. Le président a également annoncé 10 % de droits de douane supplémentaires à ceux déjà existants sur les produits chinois. Une chose est sûre, les tarifs douaniers seront clairement utilisés comme une arme de dissuasion destinée à inciter les pays à négocier.

Le Mexique et le Canada ont d'ailleurs obtenu un premier sursis d'un mois sur les droits de douane qui devaient s'appliquer à compter du 4 février, en échange d'un engagement à négocier un accord sur les questions de sécurité et de commerce.

## La riposte chinoise

La Chine est longtemps restée relativement silencieuse et en tout cas très modérée dans ses réactions aux déclarations de Donald Trump. Mais dès lors que la menace a été mise à exécution, la riposte ne s'est par faite attendre. Le ministère des Finances chinois a annoncé le 4 février l'application de droits de douane supplémentaires de 15 % sur les importations de charbon et de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance des États-Unis, et de 10 % sur les importations de pétrole brut, les machines agricoles, les véhicules de grosse cylindrée et les camionnettes, a ajouté le ministère des finances chinois. Ces mesures devraient entrer en vigueur le 10 février. Le ministère du commerce chinois a par ailleurs annoncé avoir déposé plainte devant le mécanisme de règlement des différends de l'Organisation mondiale commerce (OMC) à la suite de la hausse des droits de douane sur les produits chinois.

Par ailleurs, la Chine a annoncé un certain nombre de mesures visant des entreprises américaines. D'une part, elle a lancé une enquête antitrust contre Google. D'autre part, les sociétés américaines PVH Group et Illumina Inc. ont été ajoutées à sa liste « d'entités non fiables », ce qui les expose à des restrictions ou à des sanctions. PVH est une société d'habillement qui possède des marques telles que Tommy Hilfiger et Calvin Klein. Illumina est une société de biotechnologie spécialisée dans le séquençage génomique qui s'est récemment associée à Nvidia dans le domaine des technologies d'intelligence artificielle liées à la santé. Le ministre du commerce chinois n'a pas précisé ce qui leur est reproché, indique [The Guardian](#).

**“ La Chine a annoncé un certain nombre de mesures visant des entreprises américaines ”**

# Les prix

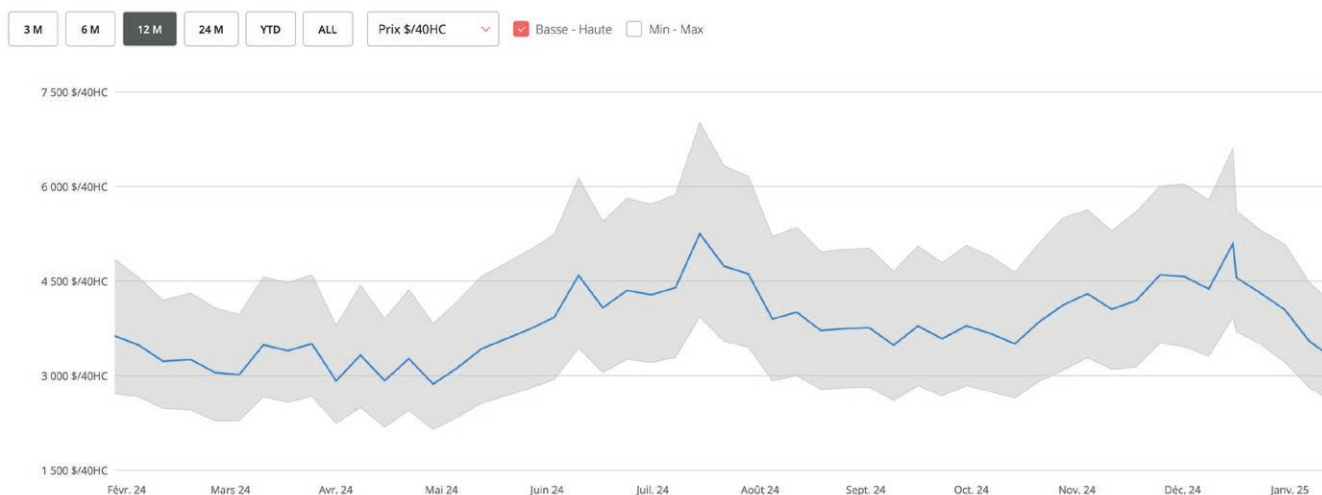
En sortie de Chine, le repli des taux de fret est général, aussi bien vers l'Europe que vers les États-Unis, avec toutefois une chute plus rapide sur l'Asie-Europe.

Sur le transatlantique, le petit rebond correspondant à la période précédant les fêtes de fin d'année n'a pas été très vigoureux cette année, et il est suivi par une nouvelle érosion assez nette des taux de fret.

En dehors de ces grands corridors, les prix sont relativement stables, ou subissent en tout cas une baisse moins importante. Le marché mentionne quelques hausses en entrée et sortie d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

## Asie-Europe

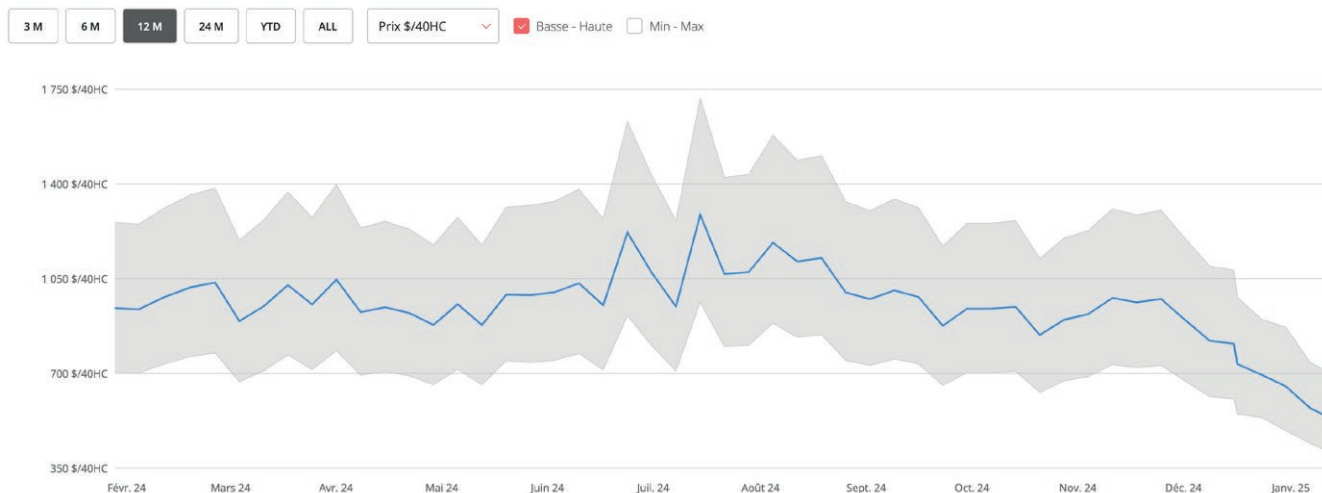
### Shanghai - Le Havre



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

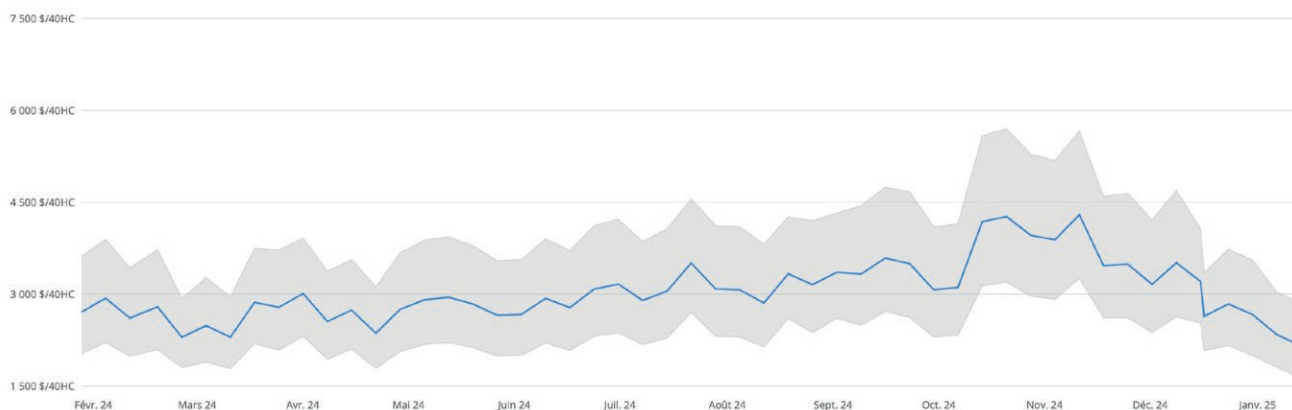


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

## Transatlantique

### Anvers - New York

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

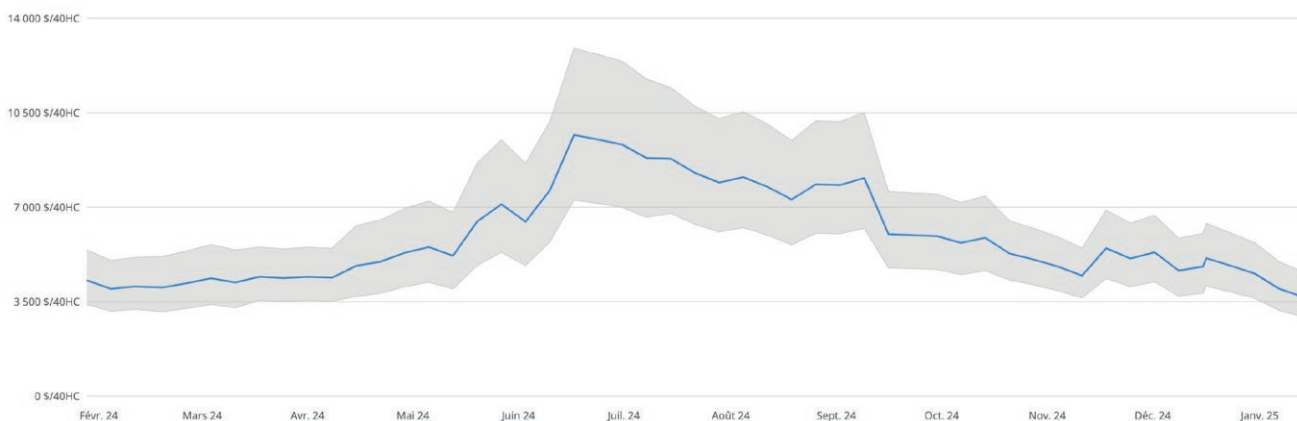


Port-to-port rates (spot and contract combined) billed for direct sailings from Antwerp to New York, THC included, for a 40' HC DRY container carrying dry, non-dangerous goods. NB: diagram shows median not average rates. Source | [Upply](#)

## Transpacifique

### Shanghai - Long Beach

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 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 | [Upply](#)

## Les services

La fiabilité des services s'est dégradée en décembre. Le rapport mensuel de Sea Intelligence fait état d'une contraction de 0,9 points en glissement mensuel et de 3 points en glissement annuel à 53,8 %. Sur l'année 2024, la métronomisation des services laisse à désirer, avec un taux de fiabilité qui a oscillé entre 50 % et 55 % au cours des 12 derniers mois. La situation est plus satisfaisante du côté des retards. Le retard moyen des navires est de 5,28 jours en décembre 2024, ce qui constitue le niveau le plus bas depuis juillet 2024.

L'analyse par armement atteste de la baisse de régularité des services. Seul Mærsk passe la barre des 60 % en décembre 2024. Cinq armements se situent dans une fourchette allant de 50 % à 55 % : MSC, ZIM, CMA CGM, Evergreen et HMM. Le dernier du classement est Wan Hai avec une fiabilité de 47,4 %.

Ce classement doit cependant être pris avec nuance. Depuis le début du mois de janvier, les armements repositionnent leurs navires en fonction des nouvelles alliances. Cela peut expliquer le score modeste de Hapag-Lloyd, qui atteint péniblement la barre des 48 %. Les deux membres de la future alliance Gemini, Mærsk et Hapag Lloyd, visent un objectif de 90 % de fiabilité sur les services est-ouest (hors services des feeders).

“ Depuis le début du mois de janvier, les armements repositionnent leurs navires en fonction des nouvelles alliances ”

## Alliances

**Ocean Alliance** (CMA CGM, CoscoSL/OOCL et Yang Ming) annonce le déploiement de son Day 9 Product. Il s'agit des services opérés par les armements sur les routes Est-Ouest. Ce programme prévoit sept services entre l'Asie et l'Europe, quatre entre l'Asie et la Méditerranée, 22 sur le Transpacifique dont 14 avec la côte ouest des États-Unis et huit avec la côte est, trois services transatlantiques (assurés en coopération avec ONE) et trois services entre l'Asie et le Moyen-Orient.

À cela s'ajoutent deux services entre l'Asie et la mer Rouge. Mais en raison des conditions actuelles dans le détroit de Bab-el-Mandeb, ces services sont suspendus. CMA CGM communique sur 37 services assurés par cette alliance, tandis que ses partenaires font état de 41 services. La différence tient à la participation limitée de CMA CGM. L'armement français ne participe pas à tous les services de ce Day 9 Product.

## Asie-Europe

Selon le consultant néerlandais Dynamar, **Kawa Shipping** et **Zhejiang Seaport Logistics Group** ouvriront un service entre Ningbo et Wilhelmshaven au mois de juin.

Il sera commercialisé sous l'acronyme CEX (China Europe Express) et sera assuré via le canal de Suez. Une première rotation test a été effectuée avec un navire de 2500 EVP.

## Transatlantique

Après HMM, CoscoSL et OOCL, c'est au tour de **Yang Ming** de disposer de slots sur les navires du service AL5 assuré par CMA CGM et ONE. Ce service touche

les ports de Southampton, Le Havre, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Miami, Cartagène, Balboa, Los Angeles, Oakland, Balboa et Caucedo.

## Inde-Méditerranée

**Arkas** et **Turkon** ouvrent un service entre l'Inde et la Méditerranée, l'India Med Service. Il sera assuré par quatre navires de 2500 EVP à 2800 EVP.

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

## Inde-Europe

Le service Epic, assuré conjointement par **CMA CGM** et **CoscoSL**, change de port en Allemagne au profit de Hambourg et au détriment de Bremerhaven. Ce service touchera désormais les ports de Khalifa,

Jebel Ali, Karachi, Nhava Sheva, Mundra, Tanger, Southampton, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Dunkerque, Le Havre et Algésiras.

## Europe-Afrique du Nord

La filiale de Cosco, **Diamond Line**, ouvre une liaison entre le terminal de Valence et l'Algérie. Commercialisé sous le nom de NAS (North Africa Spain), ce service déploie un seul navire de

1300 EVP qui fera escale à Alger, Skikda et/ou Oran selon aliment.

## Transpacifique

La **Premier Alliance** a enfin obtenu le feu vert de la FMC. Cet accord, qui entre en vigueur le 9 février, autorise HMM, ONE et Yang Ming à déployer conjointement des navires sur les trafics entre les États-Unis et l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe.

Yang Ming disposera d'espaces sur les navires du service AP1 opéré par les armements de la Premier Alliance et Wan Hai. Il dessert Hai Phong, Ho Chi Minh, Shenzhen, Xiamen, Taipei, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland et Shenzhen.

Avec l'entrée en service de l'**Alliance Gemini**, Mærsk met un terme à son service TPX entre l'Asie et la côte ouest des États-Unis. La desserte des ports du service TPX sera assurée par les rotations de Gemini. Quant à l'escale de Dutch Harbor, en Alaska, elle sera réalisée au travers du service entre Tacoma et Yokohama. Cette rotation touche aussi les ports de Qingdao, Shanghai et Busan.

Les changements d'alliances rebattent les cartes pour les armements disposant de slots. Ainsi, SM Line disposait d'espaces sur le service PSX de THE Alliance. Le départ d'Hapag-Lloyd change les choses. Désormais SM Line affrète des slots sur le service de la Premier Alliance, PS6. Il touche les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kwangyang, Busan, Los Angeles, Oakland, Busan, Kwangyang et Incheon.

“ **La Premier Alliance a enfin obtenu le feu vert de la FMC** ”



# Les opérations

## Grèves dans les ports en France et à Anvers .....

Les mouvements sociaux dans les ports français tendent à s'intensifier. Les revendications portent sur la réforme des retraites. Au mois de janvier, le principal syndicat des dockers, la FNPD CGT, a appelé à des arrêts de travail de quatre heures entre 10h et 16h. Ces mouvements se sont déroulés les 7, 9, 13, 15, 17, 21, 23, 27, 29 et 31 janvier. Les 30 et 31 janvier, le syndicat a appelé à un mouvement « ports morts ».

Des arrêts de quatre heures par jour sont également prévus en février, les 4, 6, 10, 12, 14, 18, 20, 24 et 28. De plus, un mouvement de 48 heures « ports morts » est prévu les 26 et 27 février.

Plusieurs organisations professionnelles, la FNTR pour les transporteurs routiers, l'AUTF pour les chargeurs et TLF pour les commissionnaires, s'inquiètent de ces mouvements à répétition. Ils craignent un détournement de trafic vers les ports d'Europe du Nord.

Des débrayages sont également intervenus à Anvers. Le 13 janvier, plusieurs organisations syndicales ont appelé à la grève, là aussi contre un projet de réforme des retraites. Outre les dockers, les pilotes et les remorqueurs ont suivi le mouvement. Plusieurs escales ont été annulées pour être reportées sur le port de Rotterdam. Ce dernier subirait une congestion liée aux grèves du Havre et d'Anvers.

**“ Les mouvements sociaux dans les ports français tendent à s'intensifier ”**

## Vietnam .....

La société en charge du port de Hai Phong, au Vietnam, a créé une co-entreprise avec la filiale manutention de MSC, TIL, pour gérer les quais 3 et

4 du port de Hai Phong. Ces deux quais s'étendent sur 750 m et seront équipés de six portiques et 24 RTG.

## Mexique .....

MSC reprend la concession du terminal IPM d'Altamira, au Mexique. Actuellement opéré par Infraestructura Portuaria Mexicana, une filiale

du groupe Pinfra (spécialisé dans la gestion d'infrastructures au Mexique), le terminal d'Altamira dispose d'un quai de 905 m.



## 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.