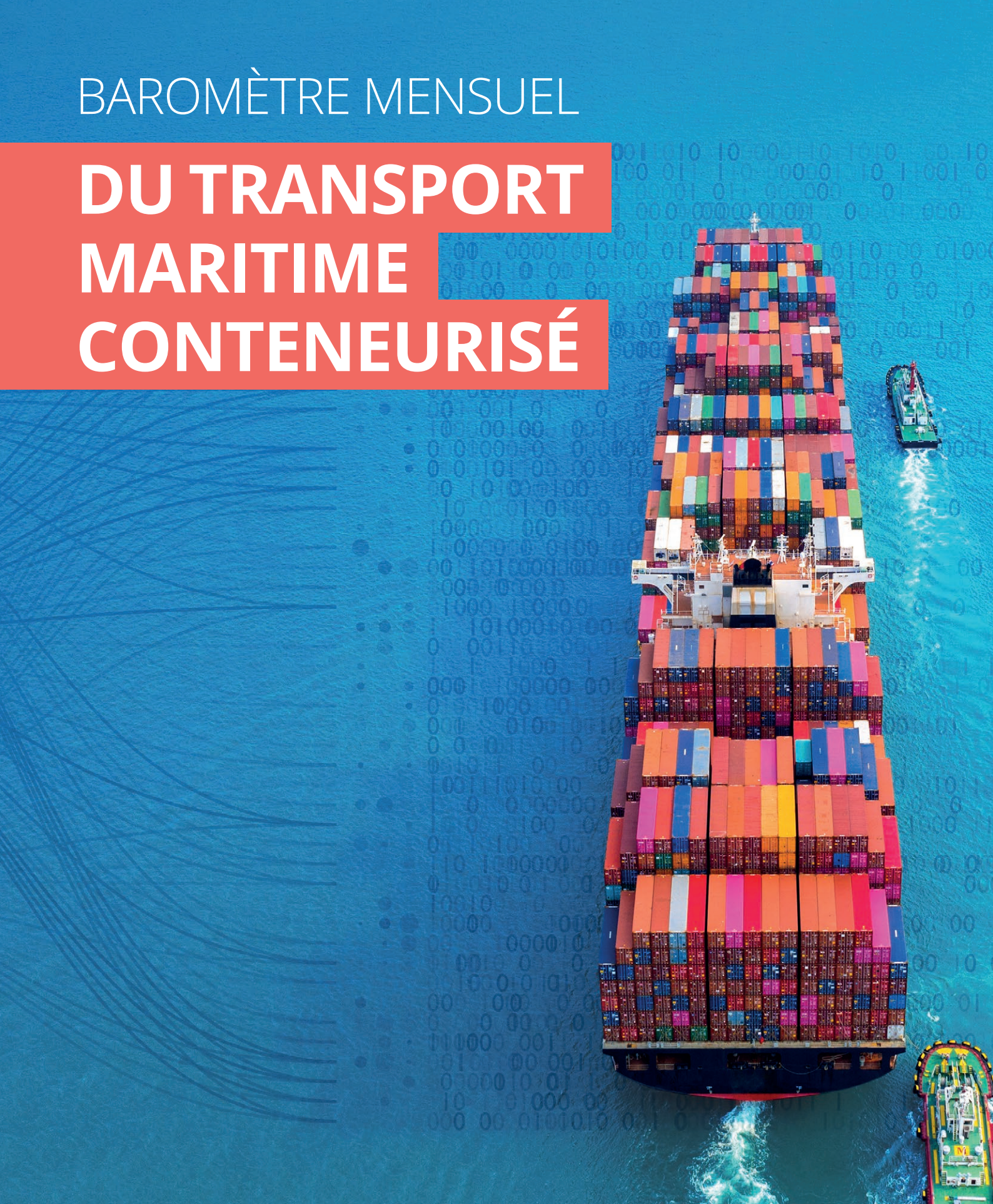


BAROMÈTRE MENSUEL

# DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Mars 2024 |

upply

# CONTENEURS : UNE SITUATION DURABLEMENT PERTURBÉE EN MER ROUGE

**Les perturbations persistent en mer Rouge, mais cela n'a pas empêché une accalmie des taux de fret entre l'Asie et l'Europe.**

Invité à s'exprimer lors de la conférence [« 50 nuances de risques : quelles stratégies adopter à l'ère des incertitudes ? »](#), qui se déroulait le 19 mars au SITL 2024, Thierry Blein, Directeur de la gestion des risques Supply Chain du groupe Renault a résumé d'une formule choc et très parlante la situation actuelle : « on est certain que le monde chaotique que nous connaissons depuis 3 ou 4 ans avec l'enchaînement de plusieurs méga-crisis va durer encore longtemps. C'est ce qu'on appelle chez Renault le New Never Normal ». Un contexte auquel le groupe automobile français s'est adapté en prenant 3 décisions majeures : le rattachement de la supply chain à la direction générale de l'entreprise, la création du poste de Supply Chain Risk Manager et la réalisation d'investissements massifs dans la digitalisation et l'intelligence artificielle.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le secteur du transport maritime conteneurisé s'inscrit pleinement dans cette nouvelle réalité faite de crises et d'incertitudes. Dernier exemple en date : la résurgence du conflit au Proche-Orient, et plus encore ses conséquences sur le marché des taux de fret maritime suite au déclenchement consécutif des attaques des Houthis en mer Rouge. Alors que se profilait un scénario de taux bas plombés par une demande molle, un paramètre brutal et inattendu est venu changer la donne à la fin du dernier trimestre 2023 et au premier trimestre 2024.

**“ L'enchaînement des méga-crisis va durer encore longtemps ”**

# Les faits marquants

## Fin de la surchauffe des taux de fret .....

Ce mois de mars vient donc couronner un premier trimestre aussi positif qu'inattendu en matière de résultats financiers pour les compagnies maritimes, mais aussi pour les grands commissionnaires de transport internationaux. Une embellie inespérée, car la publication des comptes des grandes compagnies, notamment, avait mis en évidence une nette dégradation au 4<sup>e</sup> trimestre 2023, même si les bénéfices engrangés en début d'année ont permis de sauver la rentabilité de l'exercice.

Fin mars, le soufflé tarifaire retombe, alors que le passage par la route des caps, et notamment par le cap de Bonne-Espérance, devient le fonctionnement normal des opérations dans le contexte géopolitique qui persiste.

## De nouvelles conditions de transport à intégrer .....

Ce « new normal » implique des voyages plus longs, mais aussi avec moins de ruptures. Le passage par le Cap de Bonne-Espérance induit aussi des conditions de navigation climatiquement beaucoup plus variées compte tenu des bascules d'hémisphères à répétition, et ce paramètre est à prendre en compte à plusieurs niveaux :

- Au niveau de la gestion des équipages, compte tenu de l'impact sur les conditions de travail.
- Au niveau des machines, qui doivent maintenant fonctionner dans des conditions de température et d'hygrométrie plus variables.
- Au niveau de la protection des marchandises transportées en conteneur dry, en fonction de la sensibilité de ces marchandises au risque de condensation. Pour certaines marchandises, les chargeurs ont intérêt à repenser l'emballage des expéditions pour faire face aux variations de température et d'hygrométrie.

Les changements de route, s'ils s'installent dans la durée, vont avoir un impact allant au-delà de l'augmentation des taux de fret, de l'allongement des délais d'acheminement et de l'accroissement de la consommation de carburant des navires. Pour l'instant, ces aspects sont encore mal connus car le retour d'expérience est encore limité, mais les points cités ci-dessus se sont pas à négliger.

**“ Les changements de route vont avoir un impact allant au-delà de l'augmentation des taux de fret ”**

## Une situation toujours trouble en mer Rouge .....

En réponse aux attaques des Houthis, les puissances occidentales ont déployé des moyens militaires. Mais la partie de bras de fer engagée pour rétablir la circulation normale des navires dans la zone n'est pas encore gagnée.

D'autre part, la situation est plus complexe que les communications officielles ne le laissent entendre. Selon Bloomberg, la Chine et la Russie auraient conclu mi-mars avec les Houthis un accord [garantissant la sécurité de leurs navires](#) passant par la mer Rouge et le golfe d'Aden. Néanmoins, quelques jours plus tard, un pétrolier chinois a été touché par des tirs de missile. Erreur de cible, peut-être, mais qui sème néanmoins le doute.

Cette situation instable est un casse-tête pour les compagnies maritimes, qui réaffirment haut et fort la priorité donnée à la sécurité des équipages. Elles tentent donc de trouver des solutions alternatives en s'appuyant sur des partenaires locaux pour satisfaire les clients dont la marchandise ne peut supporter le long détour par le cap de Bonne-Espérance sur le long terme. CMA CGM a ainsi noué un partenariat avec Folk Maritime ([voir p.9](#)).

Par ailleurs, on constate dans cette zone une résurgence de la piraterie somalienne. Deux membres de gangs somaliens ont déclaré à l'agence Reuters qu'ils profitaient de la distraction offerte par les frappes des Houthis, à plusieurs centaines de milles nautiques au nord, pour [se relancer dans la piraterie après une période d'inactivité de près de dix ans](#).

## Les prix

Face au déclin des taux de fret Asie-Europe du Nord, alors mêmes que les navires parcourent des distances plus longues via le cap de Bonne-Espérance, la crainte de retrouver des coûts d'exploitation supérieurs aux prix de vente a ressurgi. Les compagnies ont réagi en publiant de nouveaux taux FAK réévalués pour le mois d'avril.

Concrètement, avec un taux de fret moyen aux alentours de 3000 USD/40' fin mars sur l'axe Asie-Europe du Nord, alors que le pivot de rentabilité moyen pour une compagnie tourne autour de 2800 USD/ 40', on comprend aisément que le petit matelas de sécurité des compagnies a fondu en quelques semaines. Les équilibres financiers se présentent donc comme très précaires pour le T2 pour les compagnies, d'autant que l'allongement des rotations limite leur capacité à traiter plus de volumes, quand bien même ceux-ci seraient au rendez-vous.

Une petite réaction à la hausse semble apparaître début avril. L'attitude du n°1, MSC, sera déterminante pour la suite : choisira-t-il de poursuivre une stratégie de conquête de parts de marché pour faire souffrir ses concurrents directs, en particulier dans

la perspective de l'alliance Gemini, ou calmera-t-il le jeu pour préserver un certain seuil de rentabilité ? Réponse dans quelques semaines !

Si l'on élargit le spectre au-delà du trade Asie-Europe, le tableau est un peu moins dramatique, surtout pour les opérateurs qui continuent de dégager de belles rentabilités sans contraintes particulières sur le transpacifique. Le transport maritime conteneurisé de courte et moyenne distance se porte bien également en Asie, en Europe et avec les États du golfe persique. Ce climat global permet d'envisager [une année 2024 globalement rentable pour les compagnies maritimes](#).

En revanche, les trafics Nord-Sud ne sont pas très rémunérateurs actuellement, en raison d'une demande trop molle.

**“ Les équilibres financiers se présentent donc comme très précaires pour le T2 ”**

## Asie-Europe

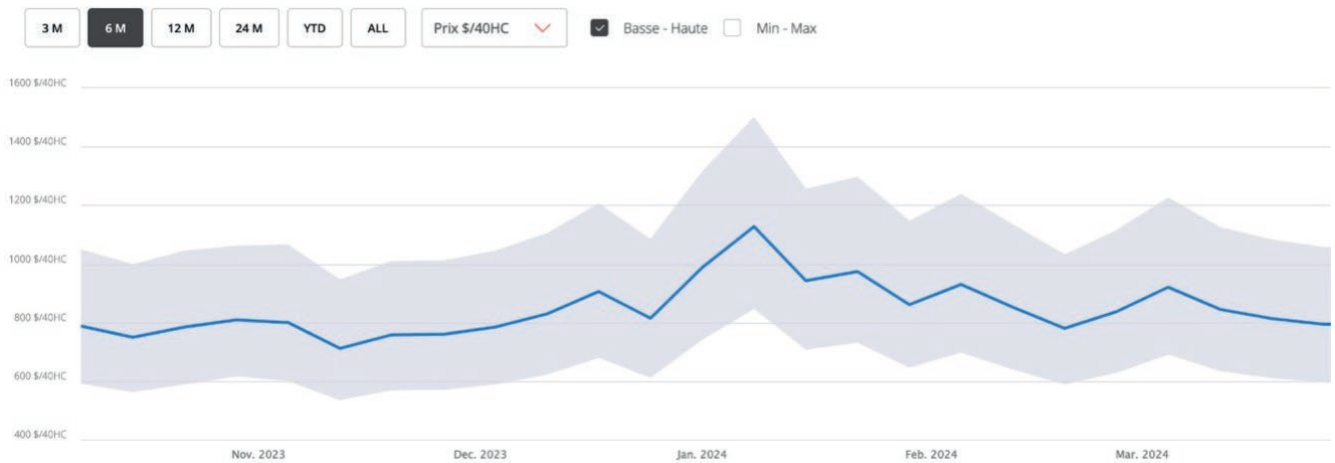
### Shanghai - Le Havre



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. Source | [Upply](#)

## Europe-Asie

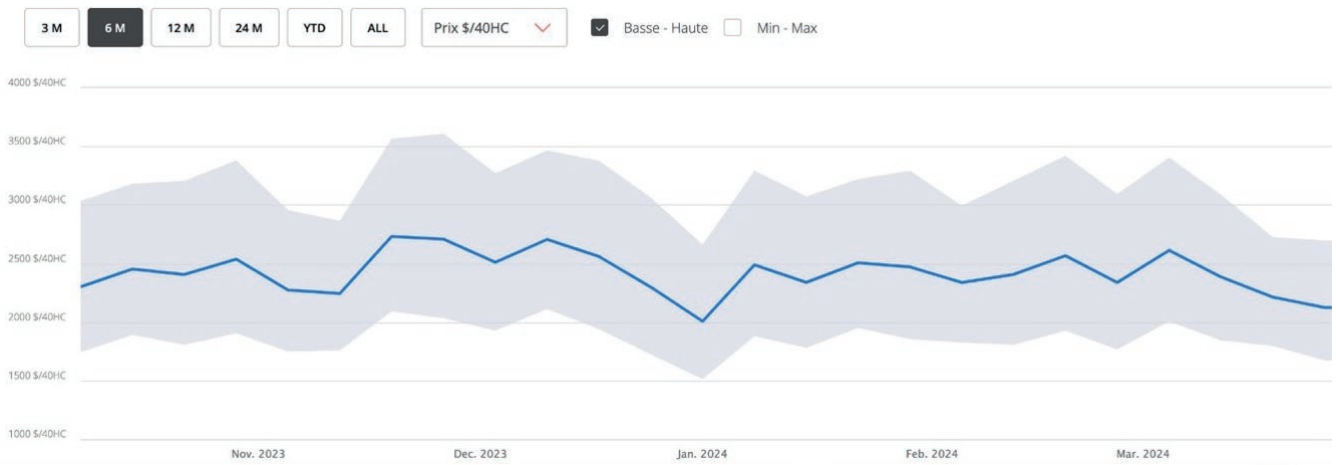
### Rotterdam - Shanghai



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. Source | [Upply](#)

## Europe-USA

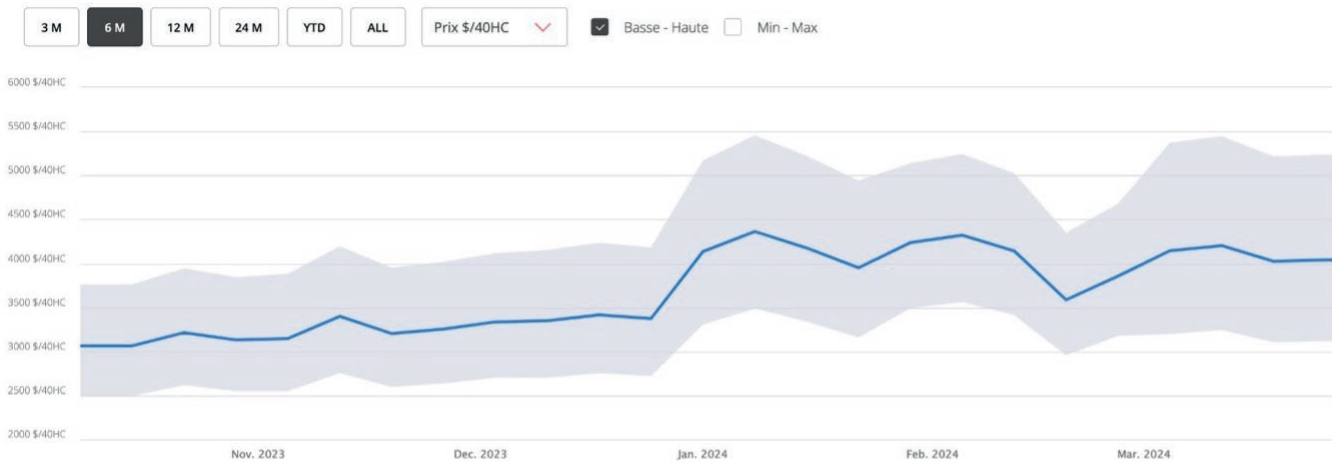
### Anvers - New York



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. Source | [Upply](#)

## 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. Source | [Upply](#)

# Les services

Le consultant britannique Drewry annonce de nouveaux « blank sailings » pour le mois d'avril. Entre le 1<sup>er</sup> avril et le 5 mai, 48 services ne seront pas assurés. Un chiffre relativement faible puisqu'il ne concerne que 640 voyages. Le Transpacifique concentre 46% des annulations (entre les États-Unis et l'Asie, dans le sens eastbound), contre 33% pour l'axe Asie-Europe (Europe du Nord et Méditerranée) et 21% pour le Transatlantique. The Alliance prévoit l'annulation de 14 voyages, Ocean Alliance 13 et 2M en annonce 6. Enfin, 15 annulations concernent des services assurés par des armements n'appartenant à aucune de ces alliances.

## Est-Ouest

Après avoir annoncé le renouvellement de Ocean Alliance pour une durée de cinq ans, les quatre compagnies membres, CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen et OOCL, ont communiqué sur le lancement d'un nouveau programme à compter du mois d'avril, le « DAY 8 Product ». Au total, 35 services cumulant 4,5 MEVP de capacité sont déployés sur les principales liaisons est-ouest. « Dans un contexte de perturbations des chaînes d'approvisionnement, lié à l'instabilité de la situation en mer Rouge et la nécessité de router les navires par le cap de Bonne-Espérance, les partenaires de Ocean Alliance renforcent leur coordination et adaptent les rotations du DAY 8 Product pour maintenir le même niveau d'exigence qui fait la force d'OCEAN Alliance en termes de visibilité, de fiabilité et de ponctualité », indiquent les armements.

Avec un total de 321 navires, ce programme prévoit six services entre l'Asie et l'Europe du Nord, quatre depuis l'Asie vers la Méditerranée et vingt sur le Transpacifique, dont huit entre l'Asie et les ports de la côte Est des États-Unis et douze vers la côte Ouest et le Canada. Sur le Transatlantique, deux services relieront l'Europe aux ports de la côte Est de l'Amérique du Nord. Enfin, trois services relieront les ports d'Asie à ceux du golfe Persique.

Ocean Alliance rappelle que les deux services entre l'Asie et la mer Rouge demeurent annulés en raison des perturbations.

## Transatlantique

MSC refond son service entre l'Europe du Nord, la côte Est des États-Unis et l'Équateur. Dans le contexte d'une demande en croissance, MSC annonce l'ajout d'une escale dans le port de Hambourg. Les navires toucheront le port allemand sur le leg entre l'Europe et la côte Est. Ainsi, les navires touchent désormais Paita, Cristobal, Moin, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Klaipeda, Gdynia, Göteborg, Hambourg, Anvers, Felixstowe, Le Havre, Boston, New-York, Philadelphie, Norfolk, Jacksonville, Freeport, Rodman, Guayaquil, Puerto Bolivar et Guayaquil. Cet ajout confirme l'intérêt que MSC porte à Hambourg après la reprise d'une partie du capital du manutentionnaire HHLA.

Par ailleurs, une semaine avant l'accident du Dali dans le port de Baltimore ([voir p.10](#)), Mærsk a annoncé des changements dans les rotations du service TA6 sur le Transatlantique. Le voyage au départ de Gioia Tauro le 27 mars a été annulé tout comme celui partant de Vera Cruz le 28 avril. Les autres navires de ce service voient leur rotation réajustée pour coller aux horaires prévus. Selon l'armement, « plusieurs facteurs externes, notamment des congestions de terminaux, créent des perturbations ». Alors, si avant même la collision du Dali, les ports de la côte Est enregistrent des embouteillages, les détournements occasionnés par l'accident ne vont pas arranger la situation. Des armateurs proposent à leurs clients de dérouter les conteneurs encore plus au sud, vers le golfe du Mexique, pour que ceux-ci soient ensuite acheminés par voie ferroviaire.

## Mer Noire

L'armement russe Fesco développe son service entre la mer Noire et l'Inde. L'armement propose désormais des liaisons vers les ports de Kolkata (Calcutta), Tuticorin et Chennai par transbordement dans le port de Mundra.

Un nouvel armement turc se lance par ailleurs dans des liaisons en mer Noire. ULD Shipping déploie un service entre Istanbul et Novorossiysk avec des navires de 700 EVP. Il touche les ports d'Izmit, Istanbul, Novorossiysk et retour à Izmit.

## Transpacifique

The Alliance, regroupant Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming, annonce le retour de son service PN3 entre l'Asie et la côte Ouest des États-Unis et de l'EC4 qui dessert la côte Est. Le premier dessert les ports de Hong Kong, Haiphong, Shenzhen (Yantian), Shanghai, Busan, Vancouver, Tacoma, Busan, Kaohsiung et retour à Hong Kong. Pour la côte Est, les navires touchent les ports de Kaohsiung, Xiamen, Shenzhen (Yantian), Ho Chi Minh, Singapour, Norfolk, Savannah, Charleston, New-York, Singapour et retour à Kaohsiung.

En prévision de la fin de son alliance avec MSC, Maersk lance un nouveau service vers la côte Est des États-Unis avec des navires de 4500 EVP. Commercialisé sous le nom de TP20, il dessert Qingdao, Shanghai, Shenzhen, New-York, Baltimore, Houston et retour à Qingdao. L'annonce de ce service est intervenue avant les événements de Baltimore. Il paraît évident que les navires ne feront pas escale dans ce port dans l'immédiat.

La compagnie chinoise Hede Shipping étend son réseau. Opérant des services entre la Chine, la Corée et le Japon, l'armement annonce l'ouverture, début avril, de rotations entre Shanghai et Los Angeles avec des navires de 4250 EVP.

ONE a pour sa part présenté l'organisation de ses services transpacifiques qui sera mise en place à partir du mois de février 2025, dans le cadre de The Alliance avec HMM et Yang Ming. ONE anticipe ainsi le départ de Hapag Lloyd, qui déploiera alors [la coopération Gemini avec Maersk](#). « Ainsi, la fin de la participation d'Hapag Lloyd aura peu d'impact sur les services de ONE après le nouvel an lunaire de 2025 », souligne Jeremy Nixon, le CEO de la compagnie japonaise. ONE proposera 16 services au départ d'Asie, tant vers la côte Ouest que la côte Est des États-Unis. Vers les ports du sud de la côte Ouest, ONE alignera huit services : les FP1, PS3, PS4, PS6, PS7, PS8, AP1 et AHX (service sur Hawaï). À noter, que le FP1 est un service en provenance d'Europe qui est étendu jusqu'aux ports de la côte Ouest. Quant au PS3, il part d'Inde avec la desserte des ports de Nhava Sheva, Pipavav et Colombo. Les services à destination du nord de la côte Ouest sont au nombre de trois : les PN1, PN2 et PN3. Ils relient les ports d'Asie à Tacoma et Vancouver. Enfin, cinq services sont mobilisés pour la desserte des ports de la côte Est : les EC1, EC2, EC5, EC6 et Win.

**“ ONE a présenté l'organisation des services transpacifiques qui seront mise en place à partir de février 2025 dans le cadre de The Alliance ”**



## Mer Rouge

Depuis le début du mois d'avril, CMA CGM propose un service entre le port de Djeddah et les ports de Sokhna, Aqaba et Yanbu, en partenariat avec l'armement saoudien Folk Maritime. Pour l'armement français, ce service « permettra l'expansion des capacités logistiques dans le nord de la Mer Rouge et le renforcement de la position stratégique croissante de l'Arabie saoudite en tant que hub logistique mondial ». Opéré à l'aide de deux navires, ce service a réalisé sa première rotation le 9 avril.

Les événements en mer Rouge incitent les armements à [remettre en place des services papillons](#). L'idée est de proposer des liaisons entre l'Asie et l'océan Indien puis d'autres entre le nord de la mer Rouge et l'Europe. Dans ce contexte, les négociations vont bon train entre les armements pour obtenir des slots à bord des navires opérant l'un ou l'autre de ces legs. Ainsi, Emirates Shipping a obtenu des espaces à bord des navires de CU Lines entre l'Asie et la mer Rouge. Ce service demeure l'un des rares à emprunter le détroit de Bab el-Mandeb pour remonter vers des ports de mer Rouge. Dans le même ordre d'idée, CU Lines a obtenu des espaces sur le service entre l'Extrême-Orient et le Moyen-Orient de Emirates Shipping. Au départ de Busan, ce service assure des escales dans les ports de Xiamen, Guangzhou, Shenzhen, Port Kelang, Dubaï et Dammam.

Hapag Lloyd annonce pour sa part une amélioration de son service entre l'Europe et la mer Rouge, le Jeddah Express. Il prévoit d'ajouter une escale à Valence entre celle d'Anvers et celle de Damiette.

Enfin, après avoir suspendu ses réservations de conteneurs vers Port Soudan, Mærsk annonce la reprise du service. Jusqu'à présent Mærsk n'acceptait les bookings qu'au départ d'Europe, en raison des événements dans la région de Bab el-Mandeb. Mais à compter du mois d'avril, Mærsk reprend des réservations depuis l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique. Les marchandises depuis l'Asie vers Port Soudan empruntent la route par le cap de Bonne-Espérance avant de rejoindre le port soudanais par la Méditerranée, le canal de Suez et la mer Rouge.

“ Les événements en mer Rouge incitent les armements à remettre en place des services papillons ”

## Inde

ONE revoit les escales des services entre les États-Unis et l'Inde. Ainsi, à compter du mois de mai, la desserte de l'Inde ne passe plus par la Méditerranée et la mer Rouge. Les escales dans les ports de Damiette, Algésiras et Djeddah sont annulées.

Les navires assurent le service en empruntant la route par le cap de Bonne-Espérance. La nouvelle rotation touche les ports de Karachi, Hazira, Nhava Sheva, Mundra, New-York, Savannah, Jacksonville, Charleston, Norfolk et retour à Karachi.

## Haïti

La situation chaotique en Haïti amène les armements à revoir la desserte de l'île. Mærsk ne prend aucune réservation depuis ou vers Haïti, tout comme CMA CGM. Dans une lettre à ses clients, l'armement français indique que « compte tenu de la dégradation sécuritaire à Port-au-Prince (Haïti),

CMA CGM a décidé de stopper tous les bookings au terminal de Lafiteau jusqu'à nouvel ordre. CMA CGM n'est plus en mesure d'accepter les réservations pour les ports de Port-au-Prince et de Lafiteau. » Cependant, l'armement français rappelle qu'il maintient ses escales à Cap Haïtien.

# Les opérations

## Port de Baltimore

Le 26 mars dernier, le pont de Baltimore s'est effondré après avoir été heurté par un porte-conteneurs, le Dali. En conséquence, le trafic maritime de et vers le port a été suspendu jusqu'à nouvel ordre. Le 3 avril, l'autorité portuaire et les garde-côtes américains ont annoncé l'ouverture d'un premier chenal d'accès, mais qui ne permet pas encore la reprise de l'exploitation. En raison de sa faible largeur, il est avant tout réservé aux navires de déblaiement. Des conteneurs et des navires sont donc toujours bloqués dans le port.

Les armements se sont adaptés à la situation en dérivant les navires vers les ports voisins comme New-York New Jersey ou Norfolk. CMA CGM a par ailleurs annoncé la mise en place d'un plan d'urgence conformément à la clause 10 des conditions générales de connaissance. L'armateur indique que, « sauf indication contraire », les conteneurs actuellement stockés dans le port de Baltimore demeureront sur le terminal jusqu'à la réouverture du port. Par ailleurs, le port n'acceptant plus les conteneurs à l'export depuis le 26 mars, des solutions alternatives doivent être envisagées. Mais CMA CGM prévient que « dans les deux cas, les frais de réacheminement vers un autre port de chargement sont à la charge de l'expéditeur ».

Globalement, l'impact sur le trafic conteneurisé reste limité à l'échelle des États-Unis. Le port de Baltimore réalise un trafic d'environ 1,1 MEVP par an. Sur la côte Est, [la principale porte d'entrée est incontestablement le port de New-York](#), qui absorbe environ 59% du trafic conteneurisé, indique Drewry, contre 25% pour Norfolk (Virginia Ports). Le port de Baltimore représente environ 9% du trafic de la côte Est.

En revanche, le port de Baltimore occupe le 2<sup>e</sup> rang des ports rouliers aux États-Unis. L'industrie automobile aura donc des défis supply chain à relever, car le déroutement des trafics d'automobiles n'est pas aussi facile que celui des conteneurs.

“ **Le trafic maritime de et vers le port a été suspendu jusqu'à nouvel ordre** ”

## Canal de Panama

Compte tenu du niveau actuel et prévu du lac Gatun, qui alimente le Canal de Panama, l'autorité gestionnaire du canal a annoncé mi-mars une

légère augmentation du nombre de passages [pour certaines catégories de navires](#).

## Afrique du Sud

L'Afrique du Sud demeure un des derniers pays de la région sub-saharienne à vouloir conserver la manutention de ses ports au sein d'une entreprise d'État, Transnet. Cependant, en 2023, devant l'ampleur des chantiers à entreprendre et pour pouvoir prétendre à des prêts de la part des bailleurs internationaux, Transnet a décidé d'ouvrir

à des partenaires internationaux la construction d'un nouveau terminal dans le port de Durban. Après avoir « reçu de nombreuses offres », indique la presse régionale, Transnet a décidé de confier la concession de ce Durban Container Terminal 2 au groupe philippin Ictsi, pour une durée de 25 ans.



## 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.