

BILAN 2024

du transport maritime de conteneurs



DÉCEMBRE 2024

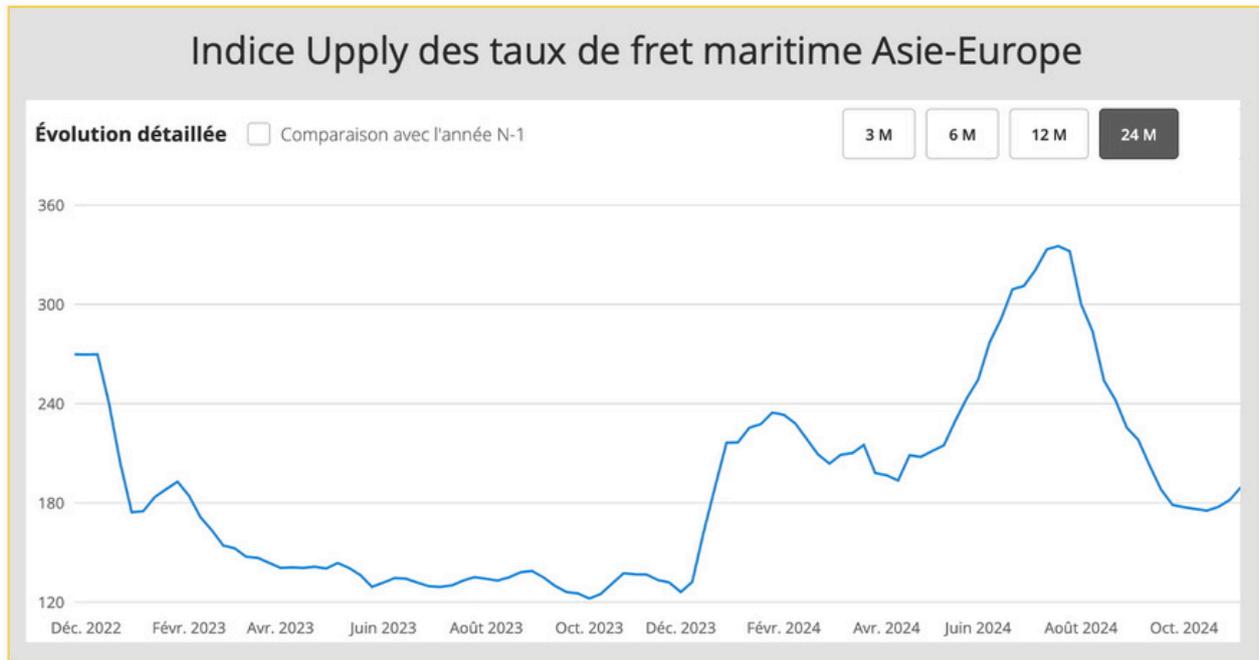
upply

Le bilan du transport maritime de conteneurs en 2024

2024 a été marquée par les perturbations en mer Rouge, qui auront sauvé les résultats financiers des compagnies maritimes, et plombé les efforts environnementaux. Retour sur cette année 2024 en 10 points clés.

L'année 2024 s'annonçait mal pour les compagnies maritimes. **Dans leurs premiers cadrages budgétaires, elles prévoyaient des résultats financiers en forte baisse**, alors que le marché des taux de fret Asie-Europe s'enfonçait sous les 4 chiffres en octobre 2023. **Mais un événement géopolitique est venu changer radicalement la donne.** Après les attaques menées par le Hamas le 7 octobre 2023, Israël a engagé une riposte virulente. Quelques semaines plus tard, le 17 novembre 2023, des rebelles houthis du Yémen ont procédé à la capture spectaculaire du navire roulier *Galaxy Leader*, affirmant agir "en solidarité" avec le Hamas. Un événement qui a marqué le début d'une inversion de tendance spectaculaire.

Les attaques des rebelles houthis contre des navires de commerce se sont multipliées en mer Rouge, ce qui a conduit les compagnies maritimes, en particulier dans le secteur de la ligne maritime conteneurisée, à **dérouter massivement leurs navires par le cap de Bonne-Espérance**. Cette situation n'était évidemment ni anticipée ni souhaitée par les compagnies. Mais elle a bien eu **un effet salvateur sur la restauration de leurs finances, après une année 2023 globalement morose**. Force est de constater que trois ans après le Covid, un événement dramatique a, une nouvelle fois, créé une tension de marché exogène qui a profité aux transporteurs. Les résultats de ONE, dont l'exercice fiscal court du 1er avril au 31 mars, en ont fourni une démonstration éclatante. Alors qu'elle était partie pour un exercice 2023-2024 dans le rouge, la compagnie japonaise a finalement dégagé des bénéfices grâce aux résultats du premier trimestre 2024, en raison de la forte remontée des taux de fret durant cette période.



Source : Uply Freight Index

Il convient toutefois de rappeler que dans le même temps, les coûts d'exploitation des compagnies maritimes se sont envolés.

SMART by upply

Benchmarkez vos prix de transport de fret & suivez leurs évolutions en routier, maritime & aérien dans le monde entier

[Benchmarker mes prix](#)

Benchmark

Route: Tanger, Maroc → Lyon, France

Quantité: 33 Palettes, 24000 kg

Service: Semi-remorque, General Cargo

Indice de confiance: **A** (Confiance très élevée en nos prix)

Données mises à jour: 06/07/2023

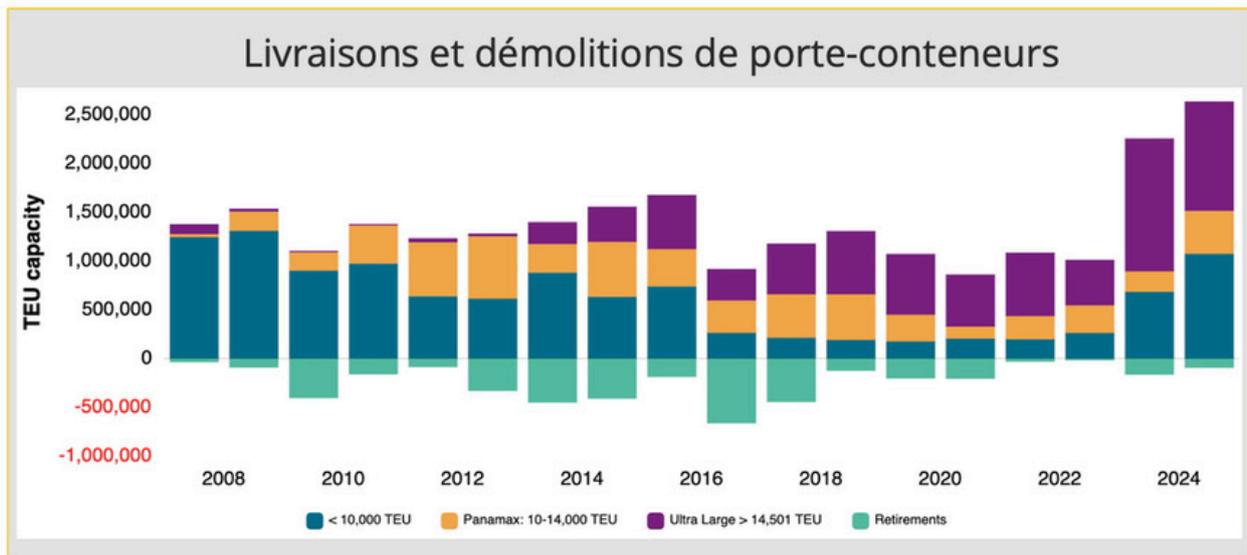
Empreinte environnementale:

CO2	1,9 tonnes/ETC	EP	27 503,6 kg/ETC	NOx	0,1 kg/ETC
SO2	0,7 kg/ETC	PM10	0,5 kg/ETC	PM2,5	0,1 kg/ETC

1. Une intégration en douceur des nouvelles capacités

Le passage quasi systématique et contraint des porte-conteneurs par la route du cap de Bonne-Espérance, dont on redécouvre au passage la brutalité de navigation hivernale, a été un coup de pouce du destin inespéré pour les compagnies, car **il est intervenu au meilleur moment pour amortir l'arrivée des nouvelles capacités** commandées dans l'euphorie post covid.

En gros, l'année 2024 s'est soldée par une hausse de la demande aux alentours de +7%, pour des capacités en augmentation de 3% en tenant compte de l'allongement de la route. Dans le même temps, 2024 a été marquée par un des taux de mise au rebut de navires parmi les plus faibles de l'histoire récente.



Source : [Sea-web](#), [S&P Global - Journal of Commerce](#)

2. Des taux de fret au-delà des espérances

Le Transpacifique a su rester un marché équilibré, actif et rémunérateur tout au long de 2024, avec un effet d'aubaine pour les compagnies en fin d'année. Alors que les taux avaient tendance à s'effriter au dernier trimestre sur ce trade, après les records battus par les ports de la côte ouest-américaine, l'annonce de l'instauration de droits de douane additionnels par la future administration Trump a suscité un sursaut de commandes anticipées. Cela a permis de continuer à contenir l'érosion des taux de fret pour la fin d'année.

Sur l'Asie-Europe, l'histoire est différente. Les porte-conteneurs géants se révèlent définitivement difficiles à remplir. Les compagnies ont dû composer tout au long de l'année avec une demande européenne devenue assez atone. On n'a pas vu de réel sursaut lié à la Golden Week ni d'emballlement sur les commandes de réassort, car les niveaux de stock étaient globalement confortables. La faiblesse de la demande se reflète d'ailleurs dans les résultats des acteurs du retail européen, qui sont plusieurs à connaître de sérieuses difficultés financières.

Le rallongement des routes a permis d'instaurer **une tension suffisante sur le marché pour maintenir des taux de fret assez élevés durant une bonne partie de l'année.** Un certain effritement a été constaté depuis le mois de septembre, alors que le passage par la route du cap de Bonne-Espérance devenait une nouvelle norme désormais intégrée dans les schémas logistiques et que la demande restait faible. Cependant, un rebond que nous estimons ponctuel est intervenu en fin d'année.

3. L'environnement au second plan

2024 devait être une année de promesses tenues en matière de contrôle des émissions, avec des premiers progrès mesurables grâce à l'emploi plus massif de carburants plus vertueux et à l'inclusion du transport maritime le Système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE), plus connu sous l'acronyme anglais ETS (Emissions Trading System), à compter du 1er janvier 2024. Mais patatras, en lieu et place d'une amélioration, **le bilan carbone moyen d'un conteneur de 40' sur l'axe Asie-Europe s'est dégradé de 20 à 40% en moyenne par rapport à 2023, en raison de l'allongement des routes**. C'est évidemment un non-sens absolu, alors que la question climatique sort du champs politique pour devenir sociétale, chaque individu en percevant désormais les effets, mais aussi économique, avec des sinistres climatiques dont les dégâts se chiffrent en milliards.

4. Des instances internationales timides

Face aux attaques des Houthis en mer Rouge, et à leurs lourds impacts économiques et environnementaux, **les réactions des grandes institutions internationales sont restées assez modérées, et en tout cas inefficaces**.

Le 10 janvier 2024, **le Conseil de sécurité de l'ONU** a adopté une résolution dans laquelle il exigeait que les Houthis mettent fin à leurs attaques contre les navires de commerce en mer Rouge. Cette résolution affirmait que "l'exercice des droits et libertés de navigation" devait être "respecté conformément au droit international", ce qui n'a pas empêché les attaques de se poursuivre. Une nouvelle résolution de juin 2024 n'a guère eu plus de succès. **L'Organisation maritime internationale (OMI)** a dénoncé en mai 2024, six mois après la capture du Galaxy Leader et de son équipage, "des attaques illégales et injustifiables", appelant à "un dialogue pacifique et à la diplomatie pour résoudre la crise". Enfin, **l'Organisation mondiale du commerce (OMC)**, souvent prompt à dénoncer les entraves à la liberté des échanges, s'est montrée particulièrement discrète.

L'inaction internationale face à la situation de quasi-privatisation de la mer Rouge est frappante. Les grandes institutions internationales, dont la gouvernance tend à se désoccidentaliser, ne souhaitent clairement pas s'immiscer dans un conflit israélo-palestinien élargi.

5. Une protection mais des surcoûts d'assurance

Lancée par l'Union européenne le 19 février 2024 pour protéger le trafic maritime en mer Rouge, **l'opération Aspides a permis jusqu'ici de protéger plus de 250 navires de commerce**, indiquait le 3 novembre 2024 dans un communiqué [le ministère français des Armées](#). Sur la trentaine de bateaux de commerce transitant quotidiennement dans la zone, entre 10% et 15% demandent une protection. Ces derniers "sont souvent la propriété ou affrétés par des compagnies européennes", ajoutait le ministère, citant l'amiral Jean-Marc Bordier, commandant en second de l'opération.

Certains observateurs étrangers du marché se sont d'ailleurs émus d'une possible distorsion de concurrence, dans la mesure où **le déploiement de ces moyens pouvait donner un avantage à certaines compagnies**, quand d'autres étaient contraintes de faire le grand tour par le cap de Bonne-Espérance, avec ce que cela signifie en termes d'alourdissement des coûts d'exploitation. La question est complexe et sensible, car autant il peut être légitime de vouloir montrer que l'on est en capacité de réagir face à des attaques hostiles injustifiées, autant il peut paraître également injuste que l'ensemble du trafic ne puisse pas bénéficier d'une telle protection.

Derrière ce point se cache un autre problème. Durant la première moitié de 2024, **les grandes compagnies d'assurance ont privilégié une approche mutualiste de la question de l'assurance des marchandises face à la menace houthie**. En résumé, le passage par la mer Rouge ou par le cap étant décidé en dernière minute, la marchandise payait dans tous les cas une surprime couvrant le passage potentiel par la mer Rouge. Ceux qui sont passés par la route "sûre", c'est-à-dire via le cap de Bonne-Espérance, ont donc payé pour ceux qui ont pris des risques plus ou moins consentis.

Aujourd'hui, l'approche a changé. Pour les grands navires, les compagnies d'assurance imposent aux armements de faire le grand tour.

Mis à part de très petits porte-conteneurs, plus personne n'emprunte le détroit de Bab-el-Mandeb dans la famille des navires conteneurisés marchands civils en deep sea. On peut regretter cette semi-victoire des Houthis, qui restent une menace après un an de conflit. Mais d'un autre côté, pour mener des actions plus décisives, il aurait fallu que nous soyons en guerre, que les navires marchands empruntant la mer Rouge soient réquisitionnés officiellement par les États et que les marchandises à bord soient garanties par l'État ou bien voyagent à leurs risques et périls. On peut se réjouir d'avoir évité ce scénario du pire.

6. La marine marchande, élément de la souveraineté

L'Asie, en particulier la Chine, fait aujourd'hui la course en tête en termes de flotte de commerce, devant une Europe également assez bien dotée. Avec un contrôle sur moins de 1% de la flotte mondiale de commerce, les États-Unis réalisent en revanche avec effroi, toutes tendances politiques confondues, que leur marine marchande est bien mal en point.

Depuis le début des années 90, les États-Unis n'ont cessé de désinvestir le secteur par le biais de la politique suivante : misant sur l'écrasante domination économique du pays et l'attractivité de son marché, les administrations successives ont fait le pari de laisser reposer sur le reste du monde les efforts et les frais de connectivité, selon les règles d'acceptabilité fixées par les États-Unis. La Commission fédérale maritime veille en effet au grain pour déterminer qui a le droit de venir ou pas faire des affaires sur le territoire américain.

Pendant 30 ans, sur fonds de développement de la mondialisation, **cette idée assez pertinente a plutôt bien fonctionné. Mais elle ne résiste pas à la mutation actuelle du contexte géopolitique**, avec la réapparition d'une logique de blocs. Alors que la situation internationale se tend, les États-Unis se retrouvent fort dépourvus lorsqu'ils constatent leur faiblesse dans ce domaine stratégique pour la souveraineté. Ils n'ont presque plus de navires, ceux qu'ils ont sont trop vieux et rencontrent des problèmes de fiabilité.

L'alliance Gemini, annoncée par Maersk et Hapag-Lloyd en février 2024 pour une entrée en vigueur opérationnelle en février 2025, est une forme de réponse des deux meilleurs amis maritimes des États-Unis. Elle va fournir une base de moyens, mais cela reste insuffisant et transitoire. Pour rester dans la course demain, les États-Unis n'ont pas d'autre choix que de remonter un pôle maritime consistant, de la R&D à la construction en passant par l'exploitation. Une flotte est un élément clé de la souveraineté, un thème cher à l'administration Trump qui s'apprête à prendre les commandes.

7. Des ports en pleine mutation

Année après année, les ports chinois confirment un peu plus leur domination et leur progression, même si les statistiques officielles sont parfois sujettes à caution. Si les grands flux internationaux restent la base du trafic de ces établissements ultra-automatisés, on constate que les échanges intra-asiatiques soutiennent également la croissance.

En 2024, comme le montrent les chiffres du premier semestre, **les ports américains ont bénéficié de la bonne santé de l'économie américaine**, toujours soutenue par une consommation dynamique. Cependant, les crispations autour de l'automatisation des terminaux à conteneurs ont conduit à **la première grève depuis 1977 dans les ports de la côte Est et du golfe du Mexique**. Le mouvement n'a duré que 3 jours. Les parties ont trouvé un accord sur le chapitre des augmentations de salaires. Mais le mouvement n'est que suspendu. Employeurs et dockers ont jusqu'au 15 janvier pour trouver un terrain d'entente sur le volet beaucoup plus épineux de l'automatisation.

L'avenir est aux portiqueurs qui officient dans un bureau, à distance, pilotant des portiques depuis leurs ordinateurs tandis que les conteneurs se déplacent sur les terminaux sans intervention humaine. Le mouvement déclenché par l'International Longshoremen's Association (ILA), le syndicat des dockers des ports de la côte Est, montre qu'**une certaine résistance s'organise face aux menaces sur l'emploi, mais le combat semble perdu d'avance tant le processus d'automatisation avance déjà à grands pas à l'échelle mondiale.**

Cependant, dans cette mécanique bien huilée, le métier de dockers reste indispensable. L'hiver, de nuit, dans le vent et la neige, il faudra toujours quelqu'un pour monter sur une pontée en 6è hauteur pour élinguer des boîtes, et cette fonction-là n'est pas près d'être automatisée ! De nouveaux compromis sont donc nécessaires.

8. Des incertitudes techniques pénalisantes pour la transition énergétique

Le secteur patine toujours en matière de solutions technologiques pour rendre le transport maritime écologiquement plus vertueux. GNL, e-méthane, ammoniac : à ce stade, aucune solution ne s'est véritablement imposée. GNL et e-méthane progressent. Quant à l'ammoniac, il s'agit possiblement d'une solution plus durable, mais encore en phase de test. En attendant, il n'est pas simple pour les ports de savoir quelle filière privilégier pour se positionner sur le soutage. Or ces investissements lourds doivent être programmés.

En rupture avec le moteur à explosion, il existe une solution idéale pour allier vitesse, puissance et bilan carbone : **la propulsion nucléaire.** 2024 a marqué l'émergence de projets plus concrets dans ce domaine, avec notamment un projet chinois de méga porte-conteneur nucléaire. Si ce dernier aboutit, on pourrait assister à la véritable émergence d'un nouveau modèle auquel l'Occident doit se préparer s'il ne veut pas perdre une nouvelle bataille technologique.

9. DSV-DB Schenker, n°1 de la commission de transport

2024 a été marquée par l'annonce du rachat du groupe allemand DB Schenker, filiale de la Deutsche Bahn, par le Danois DSV. **Cette opération, qui devrait être effective à l'été 2025, donnera naissance au plus grand groupe de commission de transport international de la planète.**

Dans le secteur du transport maritime conteneurisé, ces dernières années ont été dominées par Kuehne + Nagel et DHL. Tous deux avaient atteint une taille critique qui les rendaient incontournables pour les chargeurs lors des grands appels d'offres et incontournables pour les compagnies maritimes comme clients VIP permettant d'assurer des volumes importants. DSV occupait jusqu'à présent la 3^e place, qu'il avait conquise en assez peu de temps par le biais d'opérations de croissance externe, avec notamment le rachat en 2019 de Panalpina, gros acteur du fret aérien mais aussi de la commission de transport maritime. DB Schenker pointait en 4^e position.

Sur le papier, et [sur la base des résultats financiers 2023](#), le cumul des volumes de DSV et de DB Schenker fera du groupe **le nouveau n°1 de la commission de transport maritime**. Nul doute qu'il sera particulièrement courtisé par les compagnies maritimes de la planète. Les commissionnaires de transport restent aujourd'hui les premiers clients des compagnies maritimes et pèsent environ 50% des volumes en moyenne. Pour MSC, cette part peut même atteindre 60 à 70% tandis que chez Maersk, avec une politique plus orientée vers les chargeurs directs, cette part tourne plutôt autour de 30% à 40%.

Cette hyper concentration des volumes disponibles chez un nombre sans cesse moins nombreux de grand commissionnaire de transport pèse à l'évidence grandement sur le marché de l'achat du fret. Aucune compagnie du top 10 ne peut aujourd'hui s'offrir le luxe d'ignorer un des grands commissionnaires du top 5. C'est la raison pour laquelle certaines consultations tarifaires donnent parfois des résultats surprenants pour les chargeurs, qui obtiennent de meilleurs tarifs via des grands commissionnaires de transport qu'en consultant les compagnies directement.

10. Les mers sous tension

Mer Rouge, mer Noire, mer de Chine : trois zones clés du commerce maritime mondial se retrouvent aujourd'hui simultanément sous forte tension :

- Depuis un an, la mer Rouge est sous le feu des attaques des rebelles houthis, ce qui détourne une bonne partie du trafic conteneurisé.
- La mer Noire est une zone de guerre depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine.
- En mer de Chine, les tensions sont récurrentes depuis plusieurs années. En 2024, des épisodes virulents ont notamment opposé la Chine et les Philippines. À cela s'ajoute évidemment les menaces de plus en plus précises de la Chine sur Taiwan.

Malgré cet ensemble chaotique, le commerce international a réussi jusqu'à présent à s'adapter. Comme nous l'avons vu, le transport maritime conteneurisé parvient même dans une certaine mesure à en tirer parti. **La grande question est de savoir si le secteur a besoin de cette tension exogène pour continuer à être rentable sur la durée.** Il n'est pas incohérent de penser que si ces trois sources de tensions disparaissaient brutalement, la situation deviendrait subitement beaucoup plus inconfortable pour les compagnies tant les capacités actuelles et à venir semblent décalées par rapport au niveau de la demande du moment. L'économie américaine présente encore des perspectives de croissance très positives pour 2025, mais l'Europe reste dramatiquement en panne.

AUTEUR



Jérôme De Ricqlès
Expert maritime chez Upply

upply

© 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.

Crédit photo : Getty Images, Canva