

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juin 2025 | 

upply

LES TAUX DE FRET MARITIMES ONT PEU RÉAGI AUX TENSIONS INTERNATIONALES

Les actions militaires au Moyen-Orient ont peu déstabilisé le marché des taux de fret maritime conteneurisé au mois de juin. Les professionnels ont fait preuve d'un grand sang-froid, malgré une instabilité omniprésente.

Les faits marquants du mois

Les frappes israélo-américaines en Iran

L'attaque israélo-américaine sur l'Iran n'a pas fondamentalement déstabilisé la physionomie des échanges maritimes conteneurisés au mois de juin. Le marché est resté solide, avec des variations limitées par rapport à l'intensification du conflit, tant sur les prix du pétrole qu'au niveau des taux de fret.

Cet événement va en revanche avoir une conséquence importante sur les opérations, car il éloigne la perspective d'un retour massif des navires par le canal de Suez, qui était programmé pour le deuxième semestre dans les budgets des compagnies maritimes. Désormais, ce retour massif n'est pas opérationnellement envisageable avant le 4^e trimestre, sachant que cela se fera nécessairement de façon progressive.

En s'inscrivant dans la durée, l'option du contournement via le cap de Bonne-Espérance est en passe de devenir en quelque sorte une nouvelle norme, et ce n'est pas une mauvaise nouvelle

pour les compagnies maritimes, qui peuvent ainsi maintenir un équilibre économique qui leur est globalement favorable. L'intérêt est facile à comprendre : le contournement via le cap de Bonne-Espérance mobilise une capacité qui varie entre 7 et 10% de la capacité totale opérationnelle entre l'Asie et l'Europe. Cela permet aux compagnies d'absorber relativement en douceur le trop plein de capacité induit par l'arrivée des nouveaux navires massivement commandés durant la période post-pandémique, grâce aux bénéfices engrangés.

Après la pandémie de Covid-19 et les attaques des Houthis en mer Rouge, un nouvel événement exogène s'invite donc dans le transport maritime conteneurisé pour soutenir la santé financière des compagnies. L'opération israélo-américaine sur l'Iran devrait en effet indirectement sécuriser une année 2025 plus rentable que prévu pour les prestataires de services maritimes, qu'il s'agisse des compagnies ou des Nvocc.

Les chargeurs prescripteurs du passage par le cap de Bonne-Espérance

Les primes d'assurance marchandises appliquées aux navires transitant via le canal de Suez dissuadent de toute façon les chargeurs d'emprunter de nouveau la mer Rouge. Fait nouveau, certains chargeurs exigent désormais dans les réservations une navigation via le cap de Bonne-Espérance, afin de ne pas se voir appliquer de surprimes sur leurs assurances marchandises.

Un risque limité sur le détroit d'Ormuz

Au lendemain des frappes sur l'Iran, les prix du pétrole ont grimpé, avant de redescendre rapidement. La crainte d'une fermeture du détroit d'Ormuz s'est en effet estompée, même si elle n'est pas écartée. En termes stratégique et financier, les pays membres des BRICS, et notamment la Chine, ont un intérêt évident à ce que le détroit reste ouvert. Si fermeture il devait y avoir, elle serait plus probablement le fruit d'une initiative israélienne ou américaine. Par rapport aux années 70 et 90, le détroit d'Ormuz est proportionnellement un peu moins déterminant, dans la mesure où il ne représenterait plus aujourd'hui que 17 à 20% du transit pétrolier planétaire, dans des échanges faiblement en lien avec les économies occidentales, affirment certaines sources. Comme les marchés pétroliers le démontrent, avec une détente sur les prix en fin de mois, il n'y a pas de menace immédiate sur les approvisionnements. Il existe aujourd'hui de nombreux « plans b » activables sur les questions du sourcing et du raffinage. Les stocks sont également élevés en occident.

Soyons clair, un baril sous les 60 USD n'est pas viable pour nombre de producteurs. Cette politique a l'avantage de frapper la Russie au porte-monnaie et de garantir une paix sociale à la pompe dans les pays occidentaux, mais elle n'est pas tenable sur le long terme. Des points d'équilibre autour de 80 USD le baril sembleraient plus acceptables par une majorité des acteurs du marché.

Multipliation des attaques des systèmes électroniques des navires

Le Bureau des opérations commerciales maritimes britanniques (United Kingdom Maritime Trade Operations, UKMTO) a émis un bulletin d'alerte le 16 juin concernant [la multiplication des interférences électroniques dans le golfe Persique et dans le détroit d'Ormuz](#). Des incidents du même type ont été rapportés en mer Rouge au mois de mai.

Cette guerre hybride se traduit par des actions de brouillage (jamming), qui consistent à émettre des signaux électroniques qui perturbent ou bloquent les systèmes de navigation par satellite. L'hypothèse d'un brouillage a ainsi été avancée pour expliquer [l'échouement du MSC Antonia](#). Par ailleurs, plus récemment, des actions consistant à leurrer les systèmes (spoofing) ont également été constatées. Elles consistent à tromper les récepteurs GPS en leur envoyant de faux signaux, indiquant une position géographique erronée, d'où un risque de désorientation des navires avec une quasi prise de contrôle des trajectoires à distance.

Premier bilan de Gemini

Nous avons maintenant suffisamment de recul pour tirer un premier bilan de l'alliance Gemini, lancée en février dernier par Maersk et Hapag Lloyd. Force est de constater que l'exigence et la rigueur opérationnelle payent. Gemini tient ses promesses en matière de qualité de service, avec plus de 90% de fiabilité.

Autre constat intéressant : c'est l'ensemble du marché qui progresse, à des degrés divers, en matière de qualité de service, montrant que Gemini et son approche opérationnelle différenciante via ses hubs and spokes contrôlés suscite une concurrence bénéfique pour les chargeurs.

“ Force est de constater que l'exigence et la rigueur opérationnelle payent ”

Négociations commerciales Chine-US

Washington et Pékin avaient conclu en mai à Genève un accord préliminaire visant à suspendre la majorité des droits de douane mutuels sur les marchandises pendant 90 jours et à assouplir certaines mesures restrictives. Un nouveau round de négociations s'est ensuite tenu à Londres mi-juin, permettant d'aboutir à la signature d'un accord-cadre le 26 juin. La Chine aurait accepté d'approuver les demandes d'exportation d'articles soumis aux règles de contrôle des exportations, en particulier les terres rares, tandis que les États-Unis annuleraient en conséquence une série de mesures restrictives existantes imposées contre Pékin. La Chine a confirmé la signature de ce complément d'accord. Cependant, tous les détails n'ont pas filtré, et il est encore trop tôt pour connaître le niveau des droits de douane qui sera effectivement appliqué à partir du 9 juillet, date fixée pour la fin de la trêve.

Cosco s'invite dans le dossier Hutchison Ports

En avril dernier, Pékin était intervenu pour bloquer le projet de cession des terminaux non-Chinois de Hutchison Ports à un consortium associant le fonds d'investissement américain BlackRock et une filiale du groupe MSC, Terminal Investment Limited (TiL). Un projet initié pour satisfaire les attentes exprimées par le président américain Donald Trump, qui déplorait une mainmise chinoise sur le canal de Panama, via le contrôle des terminaux situés à chaque extrémité, Balboa et Cristobal.

En juin, des sources proches du dossier ont indiqué que Cosco était désormais en pourparlers pour faire partie du consortium, ce qui confirme l'importance que l'État chinois accorde à ce dossier. L'issue est à ce stade très incertaine. Si elle échoue, l'administration Trump n'aura pas atteint ses objectifs de contrôle sur le canal, ce qui risque d'être lourd de conséquences.

“ Cosco serait désormais en pourparlers pour faire partie du consortium ”

Départ du président de la FMC

Le président de la Commission maritime fédérale américaine, Louis E. Sola, a quitté son poste le 30 juin 2025. Il avait été nommé commissaire à la FMC en 2018 lors du premier mandat de Donald Trump, puis nommé président en janvier 2025, quelques jours après le début du deuxième mandat. Ce départ est donc une surprise. Le profil du successeur, dont la nomination doit être validée par le Sénat américain, sera scruté avec attention.

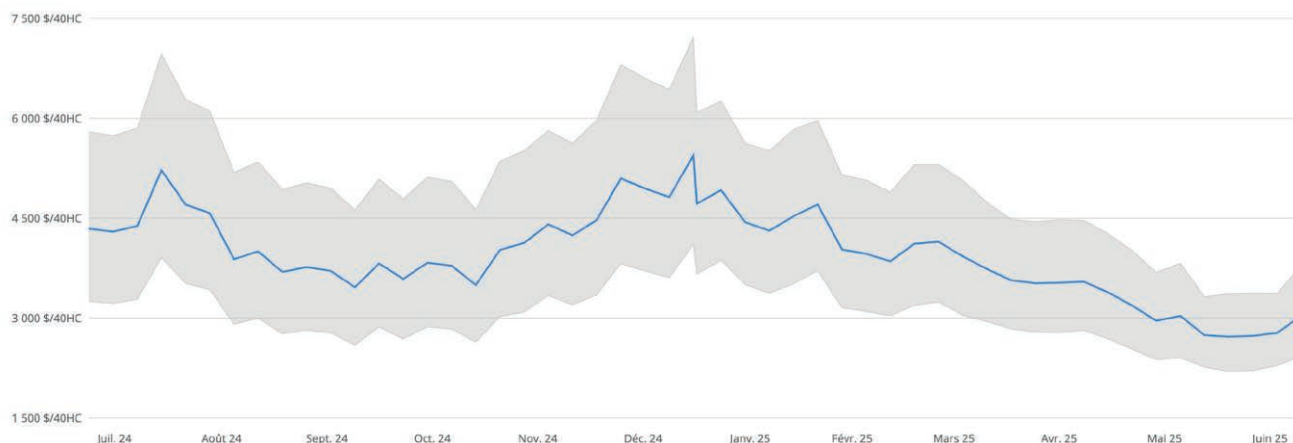
“ Ce départ est donc une surprise ”

Les prix

Asie-Europe

Shanghai - Le Havre

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



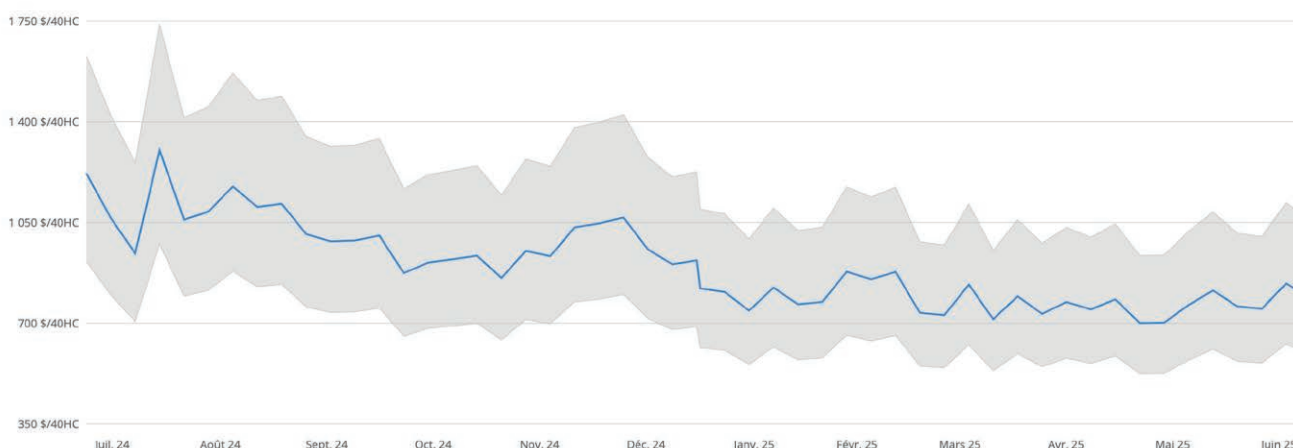
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Sur l'axe Asie-Europe, qui s'était érodé les mois précédents, le marché remonte légèrement. L'offre est contenue, voire légèrement en retrait par rapport à la demande sur le West Med depuis l'Asie.

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

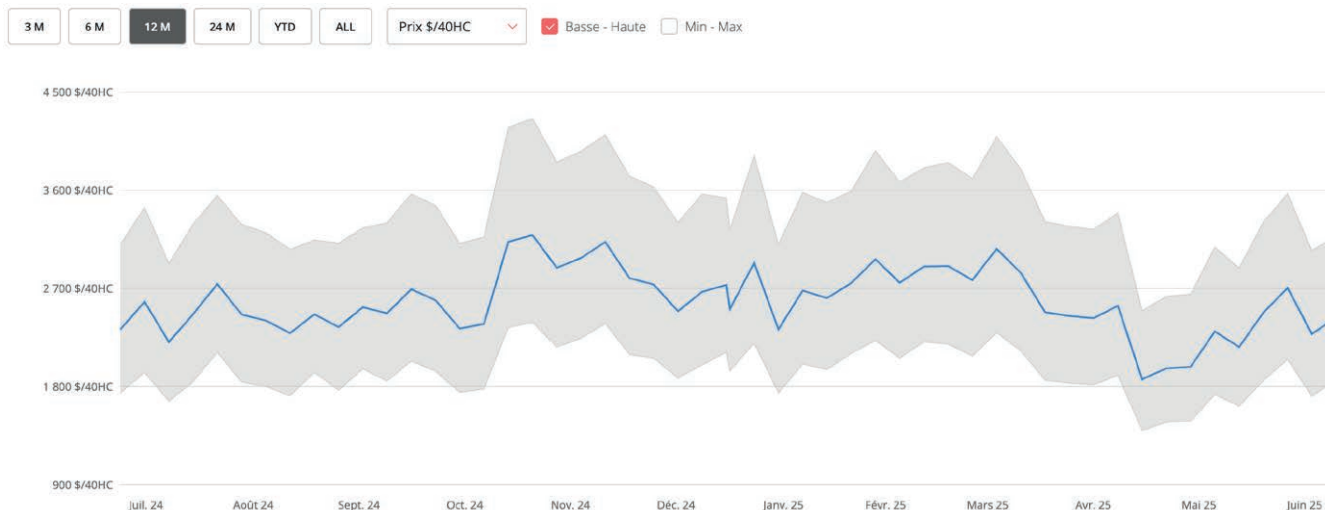
3 M 6 M **12 M** 24 M YTD ALL Prix \$/40HC ☒ Basse - Haute ☐ Min - Max



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 médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Transatlantique

Anvers - New York

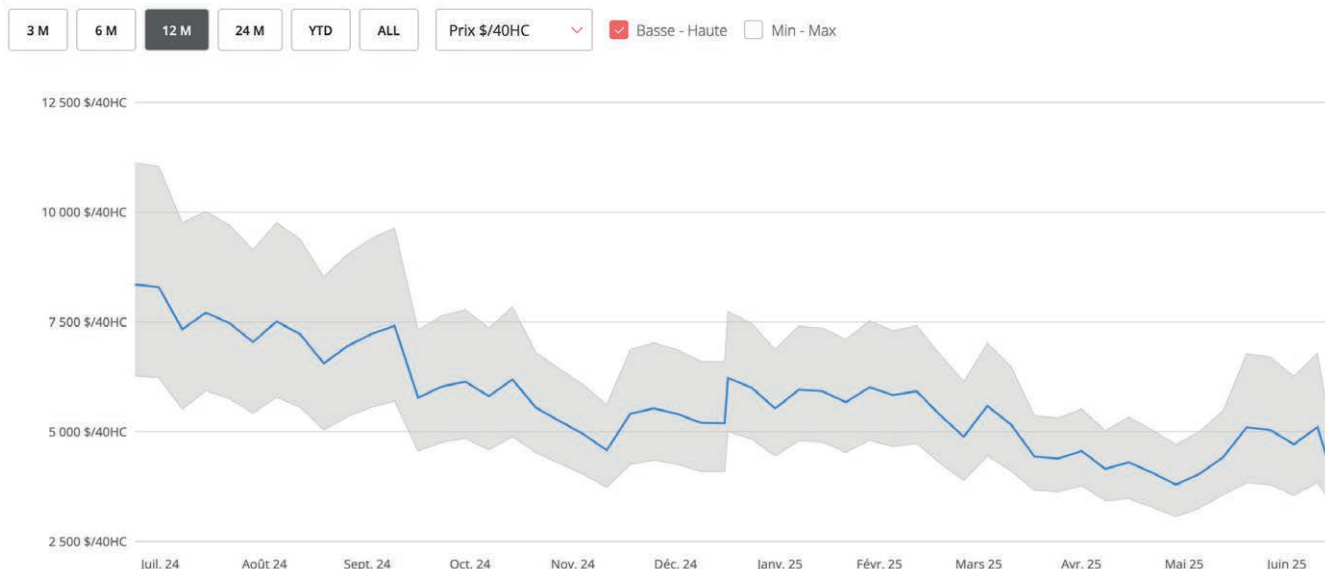


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Le marché transatlantique a connu une petite poussée des tarifs au début de la trêve commerciale US-EU, mais le soufflé est rapidement retombé. Vers la fin du mois de juin, on constate une petite remontée qui demande toutefois à être confirmée. Elle peut s'expliquer par l'approche de la date butoir de la trêve, fixée au 9 juillet.

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 médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Sur le transpacifique, les compagnies ont injecté brutalement beaucoup de capacités, face à une forte demande alimentée par la crainte d'une nouvelle hausse de droits de douane américains avec la Chine. Mais l'offre est désormais trop abondante, ce qui s'est traduit en fin de mois par une chute des taux de fret. Le marché spot commence à descendre sous les taux contractuels, ce qui n'est jamais très bon signe pour les compagnies. Le transpacifique ne sera vraisemblablement pas la machine à cash des compagnies maritimes en 2025, alors qu'il l'avait été pratiquement toute l'année 2024.

Les services

Le mois de mai confirme la progression l'amélioration de la fiabilité des services de lignes régulières. Selon Sea Intelligence, 66% des navires alignés sur les routes analysées ont été ponctuels.

Il n'en demeure pas moins que les armements maintiennent une stratégie de « blank sailing ». Dans sa dernière analyse mensuelle, le consultant britannique Drewry recense 48 annulations sur 713 voyages entre le 30 juin et le 3 août, soit un taux de 6,7%. Le Transpacifique depuis les États-Unis vers l'Asie est le plus touché puisqu'il représente 46% de ces annulations. Les lignes au départ d'Asie vers l'Europe et la Méditerranée suivent, avec 38%.

Enfin, les rotations transatlantiques entre l'Europe et l'Amérique du Nord représentent 16% des annulations.

Drewry indique que 93% des voyages sont assurés selon les horaires annoncés. Les deux alliances Ocean et Premier affichent des taux d'annulations supérieurs à la moyenne. MSC, Gemini et les armements en dehors de ces alliances ont des taux d'annulation inférieurs à 5%.

Inde – États-Unis

MSC a décidé de fusionner les deux services Sentosa et Clanga. Pour assurer un service entre le sous-continent indien et la côte ouest des États-Unis, les navires du service Chinook desservent désormais les trois régions. Ils effectueront une

rotation entre Dammam, Hamad, Cai Mep, Hai Phong, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Seattle, Vancouver, Prince Rupert et retour par Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Singapour et Nhava Sheva.

Asie – côte Est des États-Unis

La mise en place des tarifs douaniers américains a incité les armateurs à réduire la voilure entre l'Asie et les États-Unis. **MSC** et **ZIM** réactivent le service commercialisé sous le nom de Empire par MSC et opéré en partenariat avec ZIM. Il relie les ports de Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, New-York, Norfolk, Baltimore, Jacksonville et Balboa.

Premier Alliance (regroupant HMM, ONE et Yang Ming) retire l'escale de Wilmington sur sa rotation. Désormais, les navires touchent les ports de Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Colon, Savannah, Charleston, Jacksonville, Colon, Savannah, Charleston, Jacksonville, Colon et Busan.

Europe – Sous-continent Indien

L'escale de Port Qasim est abandonnée dans le service de **MSC** entre l'Europe du Nord et le sous-continent indien. Ainsi, dans le sous-continent

indien, les navires touchent les ports de Colombo, Nhava Sheva, Hazira et Mundra.

Méditerranée – Mer Rouge

Changement dans le service de **MSC** entre la Méditerranée et la mer Rouge : le port d'Alexandrie est remplacé par celui d'Abu Qir. La rotation se

réalise désormais entre les ports de Gioia Tauro, Malte, Abu Qir, King Abdullah, Djeddah, Aqaba, Port Saïd, Damiette, Tekirdag, Valence et Barcelone.

Asie – Sous-continent indien

Le service assuré conjointement par **CoscoSL** et **OOCL** entre l'Asie et le sous-continent indien se réajuste. Les touchées de Shanghai, Ningbo et Shenzhen sont annulées.

Désormais, le service relie les ports de Guangzhou, Hai Phong, Yangpu, Singapour, Karachi, Mundra, Nhava Sheva et Colombo.

Asie – Europe

Le service Albatros de **MSC** fait l'objet d'une refonte. Les ports de Busan, Tanjung Pelepas et Ulsan en Asie, ceux de Aarhus, Göteborg, Rotterdam, Wilhelmsen en Europe et celui de Tanger en Afrique sont retirés. Selon le consultant Dynamar, cette révision du service est liée à la fin de l'alliance 2M avec Mærsk, ces ports étant associés à l'armement danois.

En contrepartie, de nouvelles escales sont ajoutées : Cai Mep, Kwangyang, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Gdansk et Londres. La rotation se fait désormais entre Tianjin, Dalian, Kwangyang, Ningbo, Shanghai, Yantian, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Londres, Bremerhaven, Gdansk, Bremerhaven, Felixstowe, Singapour, Ho Chi Minh, et Shanghai.

Asie – Méditerranée

ZIM ajoute une escale à Aliaga au service ZMP à partir du 8 août, suite au retrait de la touchée dans le port de Valence. La rotation se fait désormais

entre les ports de Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Da Chan, Cai Mep, Ashdod, Haïfa, Mersin, Aliaga, Derince et Istanbul.

Transpacifique

Les deux armements de Gemini, **Hapag Lloyd** et **Mærsk**, étendent leur couverture en Asie. Le service WC1 dessert désormais Nansha et le service WC2 intègre une escale dans le port de Tianjin.

Emirates Shipping Line entre sur le marché du Transpacifique. La compagnie ouvre le 22 juillet une rotation quinzomadaire entre Ho Chi Minh, Shekou, et Seattle.

Transatlantique

Le service Victory Bridge de **CMA CGM** escale désormais à Zeebrugge au lieu d'Anvers. Une décision liée à la congestion portuaire. La rotation se fait entre Southampton, Rotterdam, Zeebrugge, Bremerhaven, Veracruz, Altamira, Houston et Nouvelle Orléans.

Hapag Lloyd suspend les escales à Montréal. En raison d'un incident technique survenu sur le navire Livorno Express, et faute d'autres navires disponibles rapidement, les départs des 7 juin et 16 juin d'Anvers et Liverpool ont en effet été annulés.

Méditerranée

L'armement **SeaLead** ajoute un service entre intra-méditerranéen entre l'Italie et la Turquie. Le service touchera les ports de Gemlik, Izmit, Istanbul, Aliaga,

Salerne, La Spezia, et Gênes. Le premier départ a eu lieu le 25 juin.

Les opérations

Fiabilité des ports

Sea Intelligence a entrepris de mesurer la fiabilité de 202 ports au cours des 14 dernières années.

Pour évaluer de façon plus précise la ponctualité, Sea Intelligence attribue plus de points à la fiabilité réalisée en 2025 qu'en 2012. « D'après notre expérience, les résultats récents sont plus révélateurs des performances futures. » De plus, le consultant prend en compte le nombre d'escales réalisées dans les ports. En effet, plus le nombre d'escales est important, plus le risque de manque de fiabilité augmente. Le classement place en tête de liste les ports d'Amérique du Sud et du Centre. Ainsi, Santa Marta, en Colombie, occupe la première place avec un taux de fiabilité de 94,5%. Les quatre premiers de ce classement se répartissent entre la Colombie, le Pérou, l'Équateur et le Costa Rica. Suivent ensuite les deux ports caribéens français, Fort-de-France en Martinique, et Pointe-à-Pitre en Guadeloupe. Les deux ports français affichent des scores respectifs de 86,0% et 85,3%.

Le premier port du continent européen se classe en sixième place. Le port néerlandais de Flessingue atteint 85,2% de fiabilité. Dunkerque figure dans le Top 20 : en 18^e position avec 80,3%, il se place derrière le port de Cagliari. Tilbury occupe la 15^e place.

Cette méthode de calcul relègue les principaux ports conteneurisés mondiaux, en particulier ceux de Chine, d'Europe du Nord et d'Amérique du Nord, en bas du classement. Ils accueillent un grand nombre d'escales par semaine, avec des retards plus conséquents. Toucher des ports moins fréquentés est donc un gage de régularité. Cependant, ces ports ont aussi un marché plus restreint. Enfin, le classement prend en considération la fiabilité des escales. Or, leur régularité dépend en grande partie de la stratégie des armateurs.

Congestion portuaire en Europe du Nord

Anvers et Rotterdam souffrent toujours de congestion, ce qui a conduit plusieurs compagnies

maritimes à annuler des escales dans ces ports au mois de juin.

Basses eaux

Les premières alertes de basses eaux sur le Rhin sont lancées. Les températures élevées de ce mois de juin réduisent le niveau du fleuve. Les restrictions de navigation amènent les entreprises à diminuer leur capacité de chargement de 50% au-delà de Duisbourg et ce jusqu'à Bâle. Selon une dépêche de Reuters, les armements fluviaux réussissent à aligner plus de barges pour répondre à la demande. En 2022, lors de la dernière canicule, la baisse du niveau des eaux du Rhin avait entraîné une congestion dans les ports de Rotterdam et d'Anvers. Une situation qui pourrait se répéter dans les prochaines semaines. Les capacités ferroviaires ne permettent pas d'absorber un report modal du fleuve vers le rail.

Par ailleurs, plusieurs compagnies maritimes ont annoncé l'instauration de surcharges « basses eaux » (low water surcharge) cet été pour les expéditions vers Montréal, en raison de la baisse des niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent.



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upplly

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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.