

BAROMÈTRE MENSUEL

**DU TRANSPORT
MARITIME
CONTENEURISÉ**



Juillet 2025 | 

upply

TAUX DE FRET MARITIME : LES MOTEURS DE LA RENTABILITÉ SONT EN PANNE

Dans un contexte de demande morose, les taux de fret dans le transport maritime de conteneurs baissent ou au mieux se stabilisent selon les marchés. Les segments les plus rentables sont touchés.

Les faits marquants du mois

Reprise des attaques en mer Rouge

Après une période d'accalmie, les attaques des Houthis contre des navires commerciaux ont repris violemment au mois de juillet, avec deux navires coulés et au moins quatre membres d'équipage tués. Cette résurgence des attaques éloigne la perspective d'un retour du trafic conteneurisé via le canal de Suez au deuxième semestre. Les surprimes pour risques de guerre pour traverser le détroit de Bab-el Mandeb s'envolent à nouveau.

“ Les surprimes pour risques de guerre pour traverser le détroit de Bab-el Mandeb s'envolent à nouveau ”

Cette situation n'a pourtant pas empêché des navires du constructeur automobile BYD d'emprunter sans encombre cet itinéraire. Le 15 juillet, le navire roulier BYD X'IAN est passé par le canal de Suez à l'occasion de son voyage inaugural entre Singapour et l'Italie et quelques jours auparavant, le 27 juin, le BYD HEFEI avait fait de même. « Nous prévoyons que le tonnage des navires rouliers transitant par le canal augmentera d'au moins 20% au second semestre 2025 par rapport au premier semestre », a déclaré l'Amiral Ossama Rabiee, président-directeur général de l'Autorité du canal de Suez. Un mouvement qui conduit les observateurs à s'interroger sur les garanties obtenues par la compagnie chinoise pour faire transiter des marchandises d'aussi grande valeur, alors que les attaques reprenaient.

Demande morose

Le 27 juillet 2025, les États-Unis et l'Union européenne ont conclu un accord commercial. Les États-Unis vont appliquer un droit de douane de 15% à la grande majorité des exportations de l'UE. L'accord comporte encore bien des zones d'ombre, mais les exportateurs et importateurs espèrent disposer enfin d'un cadre un peu plus stable pour gérer leurs relations commerciales.

Si le feuilleton des droits de douane a pu soutenir la demande au premier semestre, par un effet d'anticipation des commandes, force est de constater que de façon structurelle, les volumes conteneurisés Est/Ouest risquent de faiblir sur le transpacifique et de stagner avec l'Europe. La croissance des échanges conteneurisés est aujourd'hui clairement orientée sur l'intra-Asie et l'Indo-Pacifique. Cette stagnation des volumes n'est pas à considérer comme un décrochage mais comme un plateau haut que le marché semble avoir atteint pour ce qui concerne les échanges conteneurisés transocéaniques.

Alerte sur le transport de véhicules électriques

La compagnie américaine Matson a annoncé qu'elle refusait désormais jusqu'à nouvel avis le transport des voitures électriques et hybrides rechargeables, en raison de la classification de leurs batteries lithium-ion comme matières dangereuses. Cette nouvelle, passée un petit peu sous les radars, illustre le casse-tête auquel font face les compagnies maritimes sur ce marché. D'un côté, elles peuvent difficilement passer à côté de ce segment en forte croissance, mais d'un autre côté, la sinistralité liée au transport de ces produits ne cesse d'augmenter, dans des proportions aujourd'hui préoccupantes pour les assureurs. Alors que l'Organisation maritime internationale (OMI) reste pour l'instant bien silencieuse sur ce dossier, les assureurs vont certainement durcir leurs positions.

“ Les assureurs vont certainement durcir leurs positions ”

Effets de la politique américaine de « renaissance maritime »

Pour l'instant, les ambitions de l'administration Trump pour « restaurer la suprématie maritime américaine » produisent des effets modérés. Les opérateurs donnent des gages, tout en restant prudents. CMA CGM s'est ainsi [attiré les bonnes grâces de l'administration américaine](#) en décidant de passer sous pavillon américain le CMA CGM Phoenix. La perspective de l'introduction d'une taxe sur les navires construits en Chine ou opérés par des entreprises chinoises lorsqu'ils escales aux États-Unis fait aussi bouger les lignes. Selon un rapport de l'institut de recherche économique de la Banque coréenne de développement, [cité par Maritime Executive](#), les chantiers navals coréens ont enregistré un premier semestre dynamique, en particulier dans le secteur du conteneur. La Chine domine encore largement le marché, mais la Corée bénéficie incontestablement de la politique américaine. Le Japon, en revanche, ne tire pas son épingle du jeu.

Résurgence de la double identité civile et militaire du transport maritime

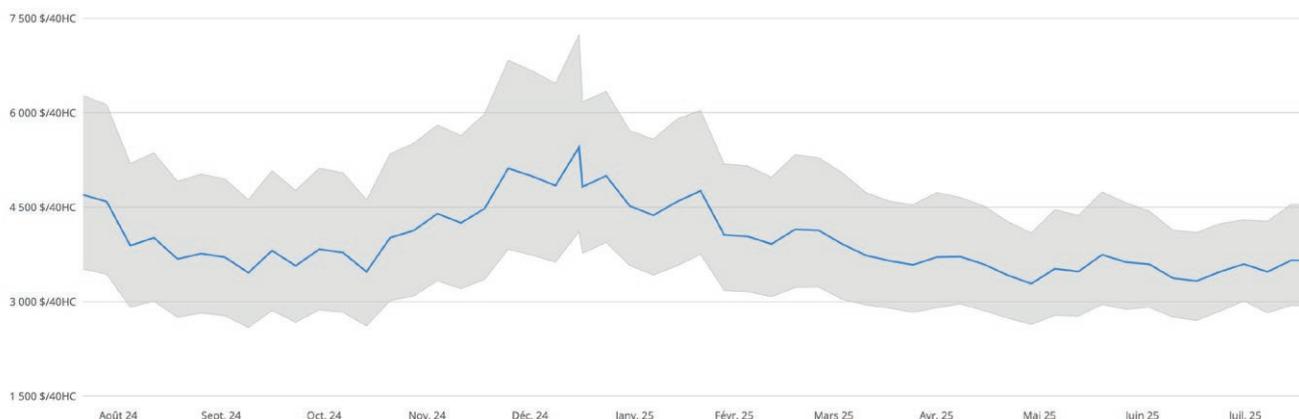
Alors que des décennies de paix en Europe avaient abouti à scinder assez nettement les activités civiles et militaires dans la chaîne de transport maritime, le contexte de plus en plus conflictuel rebat les cartes. Dans une interview accordée début juillet au Financial Times, Boudewijn Siemons, CEO de l'autorité portuaire de Rotterdam, a annoncé que le port avait réservé des places pour les navires transportant des cargaisons militaires et élaboré des plans pour rediriger le trafic commercial en cas de guerre, précisant que Rotterdam coordonnait ses opérations avec son voisin Anvers. Comme nous le soulignons depuis maintenant plusieurs années, le contrôle des flottes marchandes est plus que jamais un enjeu de souveraineté, mais les impacts des évolutions géopolitiques sur l'organisation maritime et portuaire vont bien au-delà. Les grands ports de commerce redeviennent également des cibles, avec la question de leur défense comme corollaire assez évident.

Les prix

Asie-Europe

Shanghai - Le Havre

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



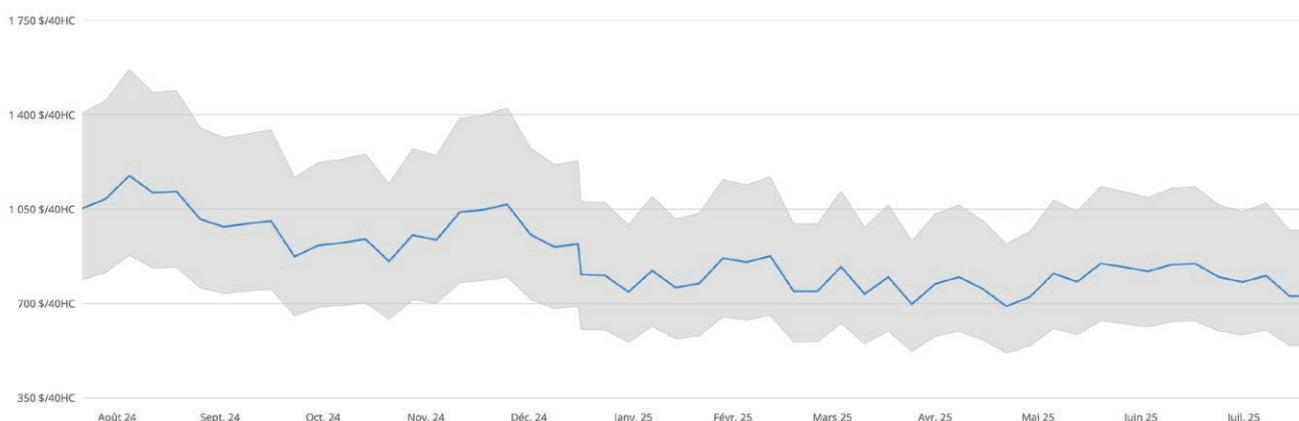
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Sur l'axe Asie-Europe, le maintien du passage des navires par la route du cap de Bonne-Espérance ne suffit plus à alimenter la tension sur le marché. Les tentatives de restauration des taux de fret patinent dans un contexte de début de « haute saison » estivale qui pour l'instant déçoit sur les prévisions de volume. La concurrence entre les compagnies maritimes est bien réelle et féroce pour remplir les navires, qui peinent à partir pleins d'Asie.

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

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



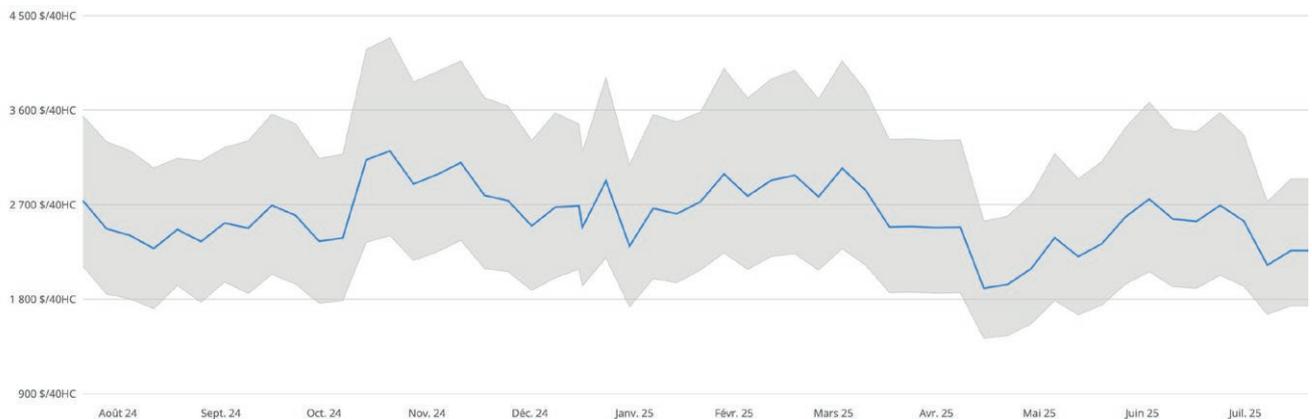
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Sur l'axe Europe-Asie, les taux de fret dry ne décollent pas et les volumes pleins déçoivent globalement, ce qui n'est pas le cas en reefer. Sur le dry, le marché des taux export reste en concurrence avec le vide, dans une logique dite de « better than empty ».

Transatlantique

Anvers - New York

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



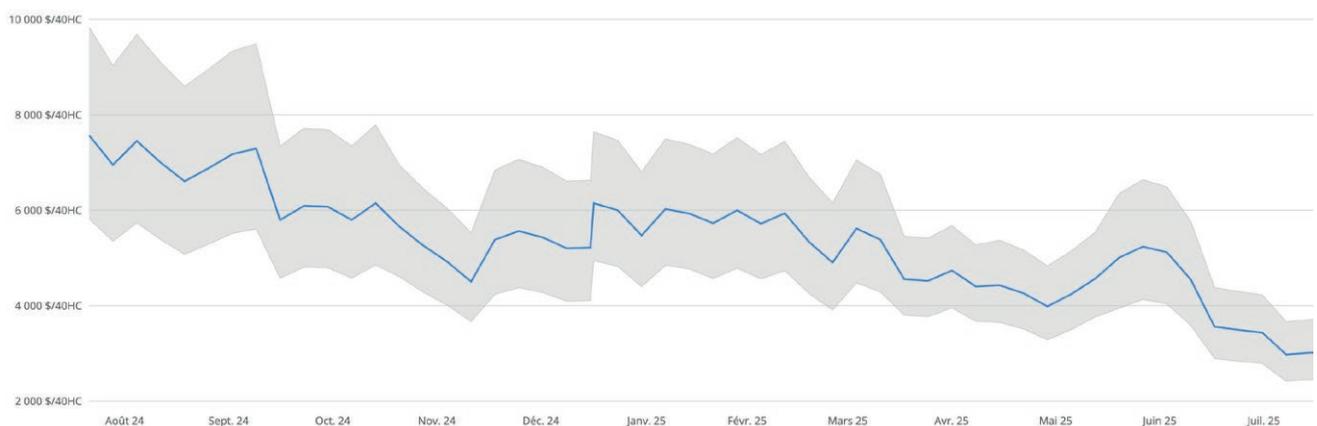
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Le Transatlantique se montre très résilient. Le marché s'est déjà mieux porté mais il se stabilise, et semble finalement tenir assez peu compte des annonces concernant les droits de douane.

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

Le marché de taux de fret spot continue de s'effriter sur le corridor Transpacifique, évoluant désormais sous le seuil des 3000 USD le 40' et s'installant à des niveaux inférieurs aux taux spots Asie-Europe. Les compagnies voient avec effroi une des composantes clé de leur rentabilité de 2024 s'envoler, ce qui n'est pas de très bon augure pour le deuxième semestre.

Les services

La fiabilité continue à progresser dans le monde de la ligne régulière conteneurisée. [Selon l'étude mensuelle de Sea Intelligence](#), le taux de fiabilité des armateurs a augmenté de 1,6 points au mois de juin par rapport au mois de mai, atteignant ainsi 67,4%. En juin, l'alliance Gemini, qui regroupe Mærsk et Hapag Lloyd, prend la tête du peloton avec 90%, suivi de MSC (75%). Sea Intelligence rappelle que le taux de fiabilité se mesure sur les navires-mères. Cette précision a toute son importance puisque Gemini base sa stratégie sur la desserte de quelques ports par continent et le déploiement de services de feeding pour les autres ports.

[Une étude de Drewry](#) fait état de résultats légèrement inférieurs pour l'alliance Gemini, avec une fiabilité de 89% sur le transpacifique et les liaisons Asie-Europe, et de 87% sur le transatlantique. Néanmoins, six mois après la mise en place des services, on peut considérer que l'alliance Gemini est en passe de tenir sa promesse fondatrice, qui consistait à garantir aux clients un taux de fiabilité de 90%, alors que ce même taux se situait aux alentours de 60% pour les deux armements en février.

Par ailleurs, l'étude de Drewry montre que les deux autres alliances affichent des scores bien plus médiocres. Premier Alliance affiche un taux de fiabilité de 44% sur le Transpacifique et de 19% sur les lignes Asie-Europe. Ocean Alliance obtient pour sa part un score de 33% sur le Transpacifique et de 38% sur l'Asie-Europe.

Ces chiffres expliquent le maintien des blank sailings par les armements. Entre le 28 juillet et le 31 août, Drewry a identifié 48 services annulés sur les 713 annoncés, soit 7% d'annulations. Des annulations qui concernent 50% des liaisons transpacifiques, 33% des services Asie-Europe et Méditerranée et, 17% pour le Transatlantique.

Transatlantique

CMA CGM ajoute un navire sur le service Victory Bridge à compter du 2 août, le OOCL Vera Cruz. L'objectif est d'améliorer la fiabilité des liaisons transatlantiques. Le Victory Bridge touche les ports de Southampton, Rotterdam, Zeebrugge, Bremerhaven, Veracruz, Altamira, Houston et Nouvelle Orléans.

OOCL modifie la desserte européenne du service AT3, suite à l'entrée en service d'un nouveau navire, le MH Perseus. La rotation en Europe se fait désormais entre Rotterdam, Zeebrugge, Bremerhaven et Southampton.

Asie - Europe

Le service AE5 de **Maersk** intègre à partir du 25 août deux escales dans les ports de Aarhus et Göteborg. La nouvelle rotation se fera entre Qingdao, Yantian, Tanjung Pelepas, Londres, Hambourg, Bremerhaven, Aarhus, Göteborg, Rotterdam et retour par Tanjung Pelepas. Des changements que l'armement justifie par la situation de congestion

portuaire en Europe. Pour éviter des retards dans la desserte des marchés européens, Mærsk mise sur le port d'Aarhus au Danemark. L'objectif est de déployer des feeders vers les ports où le risque de perturbation est plus élevé. Ce changement concerne aussi le service NE4 de **Hapag Lloyd**, affecté par les modifications d'escale.

Asie - Europe (suite)

MSC remet en service ses trois services Swan, Britannia et Lion entre l'Europe et l'Asie, avec des adaptations, indique le consultant néerlandais Dynamar. Sur le service Swan, l'escale du port d'Anvers est remplacée par Felixstowe. La nouvelle rotation se fait entre Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Singapour, Sines, Le Havre, Rotterdam, Göteborg, Aarhus, Hambourg, Felixstowe, Port Kelang, Singapour et retour à Shenzhen. Sur le service Britannia, les escales de Ningbo, Anvers et Mundra sont remplacés par des

touchées à Guangzhou et Colombo. La rotation se fait désormais entre Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Colombo, Felixstowe, Gdansk, Klaipeda, Gdynia, Londres, Las Palmas, Colombo et Singapour. Enfin, le service Lion ne disposera plus d'escales à Busan, Guangzhou et Londres. La rotation se fait désormais entre Qingdao, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour, Zeebrugge, Anvers, Hambourg, Rotterdam, Le Havre, Abu Dhabi, Jebel Ali, Singapour et Shenzhen.

Méditerranée - États-Unis

MSC ajuste le service entre la Méditerranée et les États-Unis à compter du mois de septembre dans un souci de garantir la fiabilité des horaires. Les escales du port d'Algésiras sont remplacées par une touchée

à Malaga. La nouvelle rotation se fera entre Aliaga, Tekirdag, Le Pirée, Iskenderun, Haïfa, Marseille-Fos, Barcelone, Valence, Malaga, Sines, New-York, Philadelphie, Norfolk, Charleston et Savannah.

Méditerranée - Inde

Unifeeder lance un service entre le sous-continent indien et la Méditerranée à compter du 5 juillet.

La rotation, de 42 jours, se fait entre les ports de Istanbul, Izmit, Mersin, Port Saïd, Aqaba, Djeddah, Nhava Sheva, Mundra, Djeddah, Aqaba, Port Saïd, Alexandrie et retour à Istanbul.

Intra-Europe

CMA CGM a étendu la couverture de son service ISX (Irish Sea Express) avec l'ajout d'une touchée au port de Zeebrugge. Désormais la rotation se fera entre Zeebrugge, Anvers, Dunkerque, Liverpool, Dublin, Belfast et Greenock. L'escale de Zeebrugge permet une connexion avec le service Victory Bridge sur le golfe du Mexique.

Mærsk revoit la rotation de son service Canada Express Service. Les dates de départ sont aussi modifiées. Désormais les navires touchent les ports dans l'ordre suivant : Anvers, Bremerhaven, Rotterdam, Montréal et Halifax.

Europe - Amérique centrale

Mærsk réorganise la desserte des pays du golfe du Mexique. L'armement danois crée un service entre l'Europe, le golfe du Mexique et les Caraïbes. Commercialisé sous le nom de CAX, il desservira à partir de la fin du mois de septembre Anvers, Southampton, Hambourg, Bremerhaven, Newark, Manzanillo (Panama), Puerto Antioquia, Puerto Moin et retour par Manzanillo. Ce nouveau service remplacera les deux services CRX et COEX.

La desserte de l'Amérique du Sud est modifiée pour le service CLX. Le dernier port de desserte sera désormais Santa Marta Magdalena. Le port de Southampton joue le rôle de premier port en Europe. Quant aux touchées de Rotterdam et Anvers, elles sont inversées. Désormais le port néerlandais est touché après Southampton et Anvers en dernier port européen. Enfin, les deux ports mexicains de Veracruz et d'Altamira seront desservis par une rotation dédiée sur le service TA4 depuis l'Europe du Nord.

Transpacifique

ONE revoit les rotations des services EC2 et EC3. L'armement annule les escales à Jacksonville (entre Charleston et Manzanillo) jusqu'à nouvel ordre. La nouvelle rotation se fait entre Xiamen, Yantian, Ningbo, Shanghai, Pusan, Manzanillo, Savannah, Charleston, Manzanillo et Pusan. Pour sa part, le service EC3 intègre une touchée dans le port de Jacksonville. La nouvelle rotation est en place depuis le 2 août. Elle se fait entre les ports de Laem Chabang, Cai Mep, Singapour, Colombo, Halifax, New-York, Jacksonville, Savannah, Charleston, Norfolk, New-York, Halifax et Singapour.

La situation du marché du Transpacifique incite **MSC** à modifier ses rotations entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ainsi, le service Pearl est temporairement suspendu. Pour maintenir la desserte des marchés, les escales sont reportées sur les deux services Orient et Sentosa. Leurs rotations s'en trouvent modifiées. Une touchée à Haiphong est ajoutée au service Orient et une touchée à Xiamen sur le service Sentosa.

Hapag Lloyd annonce le retrait de l'escale à Ensenada en sens westbound sur son service TPM. La nouvelle rotation touche les ports de Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Yokohama, Ensenada, Manzanillo, Puerto Quetzal, Buenaventura et Guayaquil.

Chine - Inde

Evergreen a démarré un nouveau service entre la Chine et l'Inde depuis le 7 juillet, le CIX8. Les quatre navires affectés à cette rotation escalent dans les

ports de Qingdao, Xiamen, Nansha, Da Chan Bay, Port Klang, Colombo, Nhava Sheva et Mundra.

Les opérations

Congestion portuaire

L'armement HMM a dressé un bilan de la situation en Europe. Les perturbations persistent notamment dans les ports de Rotterdam, Hambourg, Anvers et Zeebrugge, principalement en raison d'un déficit

de main d'œuvre. Au sud, le port de Gênes est également touché, ainsi que Valence en Espagne. En revanche, tous les signaux sont au vert pour les ports français du Havre et de Marseille-Fos.

Rachat des ports de CK Hutchison

En mars dernier, 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. Mais la Chine a immédiatement fait connaître son opposition au projet, et la période des négociations exclusives a expiré le 27 juillet, sans qu'aucune transaction n'ait été conclue.

Le 28 juillet, CK Hutchison a déclaré être en pourparlers avec un consortium intéressé par son activité portuaire, évaluée à 22,8 milliards de dollars, afin d'ajouter un « investisseur stratégique majeur » chinois à l'offre, après que Pékin a annoncé l'ouverture d'une enquête sur cette transaction.



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.