

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Mai 2024 |

upply

CONTENEURS : UNE BULLE PRÊTE À ÉCLATER

Les taux de fret maritime ont encore grimpé au mois de mai, davantage en raison du contexte géopolitique que d'une surchauffe de la demande. Le renversement de tendance pourrait être brutal, tant la surcapacité menace.

Les grandes compagnies maritimes de transport conteneurisé ont gagné de l'argent au premier trimestre grâce à une remontée des taux de fret. Dans la première moitié du deuxième trimestre, la situation est restée tendue pour les chargeurs, confrontés non seulement à une hausse des prix mais aussi à des difficultés d'accès aux capacités sur certaines routes, comme sur l'axe Asie-Europe.

Cette bulle pourrait pourtant éclater assez rapidement. Certes, le contexte géopolitique est toujours instable. Les Houthis annoncent pouvoir frapper théoriquement en Méditerranée et en Océan Indien, ce qui maintient la pression sur le marché. De plus, les attaques empêchent toujours le rétablissement d'un passage massif des navires porte-conteneurs par le canal de Suez. Par ailleurs, la situation reste sous tension dans le détroit d'Ormuz. Le porte-conteneurs MSC Aries, saisi en avril dernier par les autorités iraniennes, est toujours retenu à l'heure où nous écrivons.

Mais parallèlement, d'un point de vue opérationnel, la résurgence du phénomène de surcapacité semble inéluctable. Il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions budgétaires, mais le climat et la conjoncture annoncent des changements à plus ou moins brève échéance. La surcapacité éclatera, avec des effets probablement dévastateurs.

Essayons de lister ensemble les paramètres qui pourraient faire basculer le marché dans un sens ou dans l'autre.

“ La surcapacité éclatera, avec des effets probablement dévastateurs ”

Les faits marquants

L'état du marché Asie-Europe du Nord jusqu'à fin juin

- Chez les grands chargeurs clients directs des compagnies, les contrats BCO annuels ont été réévalués autour de 3500 USD/40', principalement à cause des surcharges pour risque de guerre. L'espace est difficile à trouver, mais pas pour les clients « VIP » dont les contrats sont globalement honorés avec les grandes compagnies.
- Chez les plus petits expéditeurs, il est quasiment impossible de prétendre aujourd'hui embarquer sans déboursier 5000 USD/40', et plutôt 6000 USD en juin.
- Chez les grands commissionnaires, les taux de fret « NAC Quarterly » ou « NAC Basket » selon les appellations, se situent autour de 4200 USD/40', avec une validité à fin juin. Mais sur ce marché, on observe un accès aux capacités très tendu pour tout le monde.

“ On observe un accès aux capacités très tendu pour tout le monde ”

Des chargeurs qui veulent garder le contrôle

La formule consacrée dit que « le marché à toujours raison », mais actuellement, la spéculation est jugée excessive par une majorité des acteurs du marché, et le scénario de la période Covid et des taux de fret à 5 chiffres ne devrait pas se répéter. Les chargeurs importateurs doivent effectivement reconstituer des stocks, mais ils ne le feront pas n'importe comment, ni à n'importe quel prix.

Ils vont activer d'autres leviers, comme différer les commandes ou davantage s'approvisionner auprès de fournisseurs plus proches des lieux de consommation. Cette démarche de « nearshoring » est d'ailleurs clairement amorcée.

Le spectre de la surcapacité

Les compagnies, si elles jouent l'emballage de marché, risquent de subir un effet boomerang particulièrement violent au 2^e semestre, et elles sont parfaitement conscientes de cette situation. L'apaisement du contexte géopolitique est une affaire complexe, mais toutes les grandes économies en ont aujourd'hui besoin, à commencer par la Chine qui, malgré sa stratégie revendiquée de non-ingérence, a commencé à envoyer des signaux. Elle a notamment demandé [l'arrêt des attaques contre les navires civils](#).

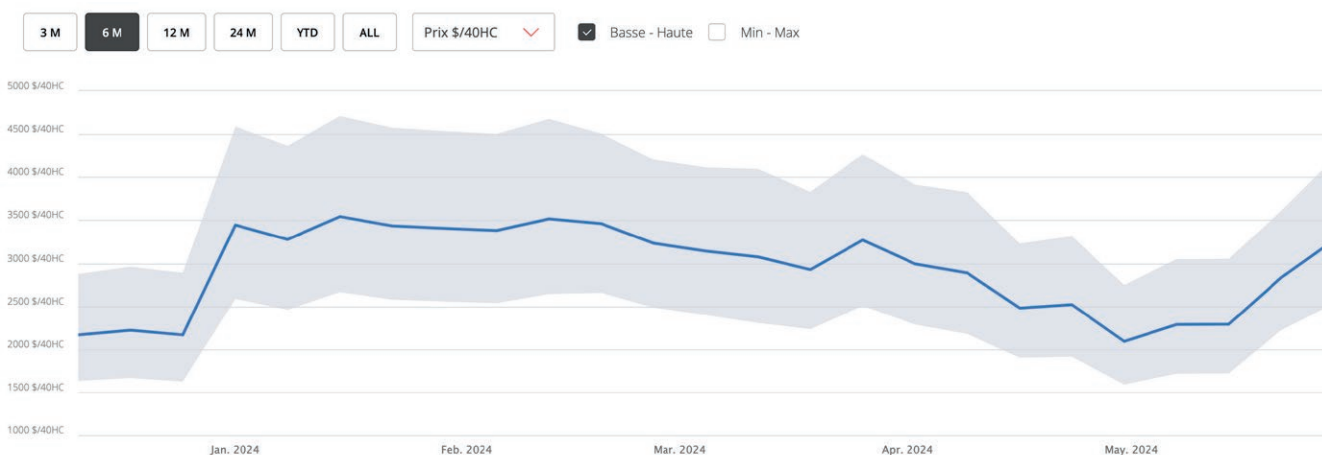
Si le contexte géopolitique s'apaise et que la nécessité de passer par le cap de Bonne-Espérance disparaît, les taux de fret pourraient tomber très rapidement sous les 4 chiffres entre la Chine et l'Europe du Nord.

Les prix

Grâce à une gestion fine des capacités, des compagnies maritimes a réussi à maintenir une certaine tension, que l'on estime relativement artificielle mais qui produit néanmoins ses effets sur les taux de fret.

Asie-Europe

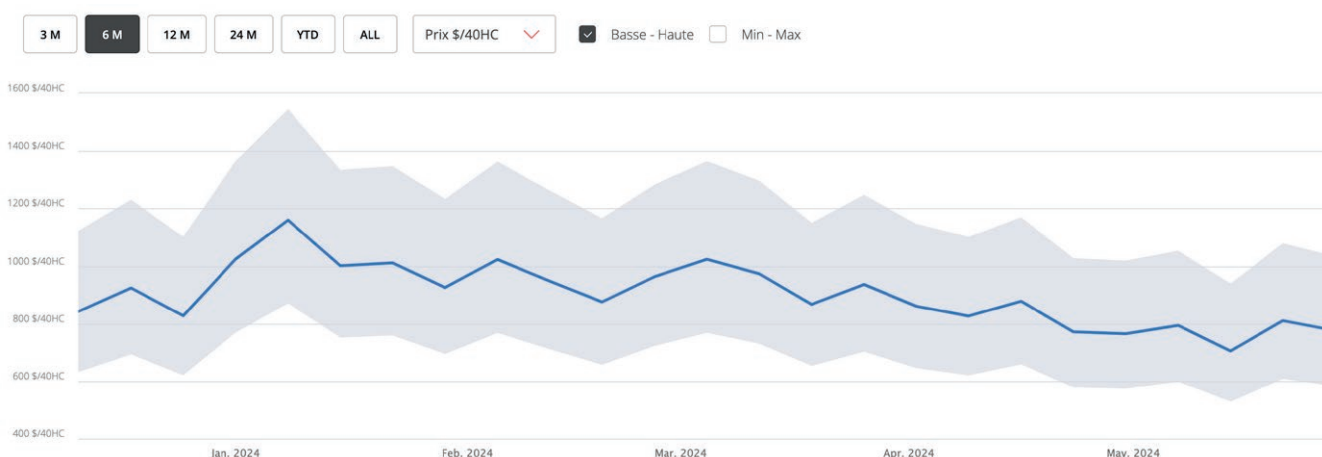
Shanghai - Le Havre



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

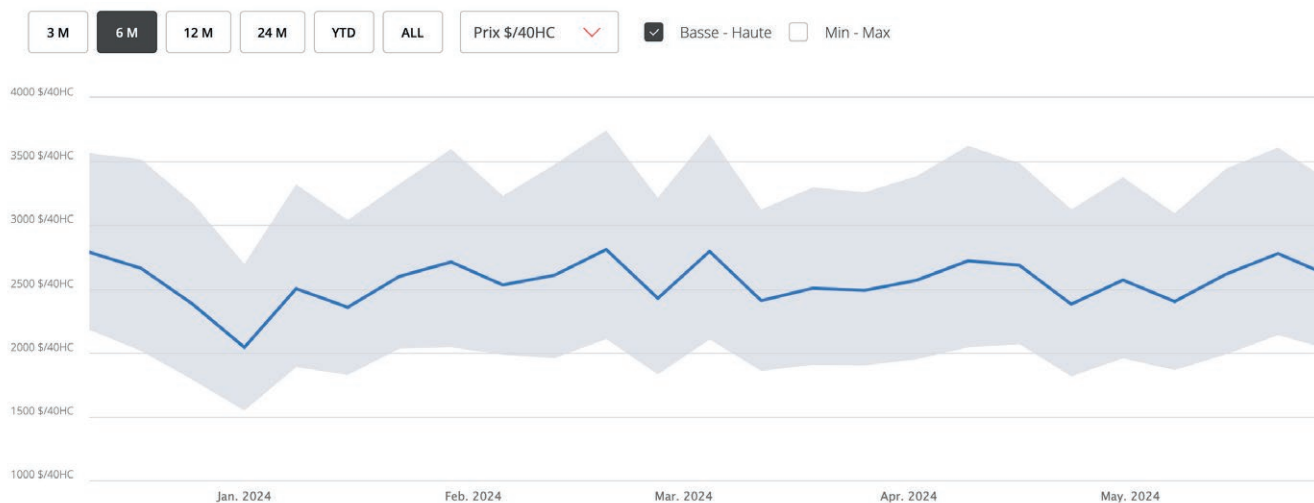
Rotterdam - Shanghai



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

La fiabilité des services s'est érodée en avril, se repliant de 2,5 points en glissement mensuel et de 12,1 points en glissement annuel, selon les données de Sea Intelligence. Après trois mois d'amélioration, les services sont supérieurs de 0,6 points seulement au niveau de janvier 2024. À l'inverse, la situation s'améliore en matière de retard des navires. En moyenne, le délai se situe aujourd'hui à 4,74 jours, soit 0,31 jours de moins qu'en mars. Un chiffre qui se rapproche des niveaux bas d'avant la pandémie. En glissement annuel, le retard moyen des navires augmente de 0,4 jours.

L'analyse détaillée par armement montre la bonne performance de Wan Hai, qui obtient le taux de fiabilité de plus élevé en avril avec 59%, suivi par Evergreen (53,2%). Hapag Lloyd, CMA CGM, Yang Ming et Mærsk parviennent aussi à se maintenir au-dessus de la barre des 50%. En revanche, Cosco, OOCL, MSC et ONE voient leur fiabilité s'effondrer comparativement à l'année dernière, avec des taux compris entre 30% et 40%. La plus forte baisse revient à ZIM, dont la fiabilité perd 11,9 points pour se situer à environ 42%.

Selon une étude réalisée par Sea Intelligence, le temps de transport entre l'Asie et la Méditerranée a augmenté de 39% au premier trimestre 2024, par rapport à une base de référence allant de juillet à décembre 2023. Dans le même temps, les liaisons Asie-Europe du Nord ont vu leur temps de transport s'allonger de 15%.

Asie-Europe

Face aux perturbations et congestions des services entre l'Asie et l'Europe, **Mærsk** réajuste son service AE7. Le départ prévu au cours de la semaine du 3 juin est retardé au 9 juin depuis Ningbo. Quant au départ prévu la semaine du 10 juin, il est retardé au 16 juin. Par ailleurs, le groupe danois annonce l'annulation de deux rotations entre l'Asie et l'Europe, celle du service AE11 prévue la semaine du 17 juin et celle du service AE15 annulée la semaine du 24 juin. La première reprendra le 1^{er} juillet et la seconde le 2 juillet au départ de

Busan. Ces annulations sont liées à la congestion portuaire dans les ports d'Asie et de Méditerranée, indique l'armement.

Les rotations les plus touchées par l'allongement des délais d'acheminement sont celles entre l'Asie et la Méditerranée orientale (+60%), puis les lignes desservant la Méditerranée centrale (+30% environ). Les liaisons sur l'Europe du Nord restent moins touchées (15% en moyenne), tout comme celles entre l'Asie et la mer Baltique (+7%).

Ces chiffres doivent être pris avec des pincettes. Les armements ont revu leurs rotations depuis le début de l'année pour s'adapter. Des ports ont été ajoutés aux rotations et d'autres enlevés. Néanmoins, ils donnent un ordre d'idée des effets du déroutement lié aux attaques des Houthis.

“ Les rotations les plus touchées par l'allongement des délais d'acheminement sont celles entre l'Asie et la Méditerranée orientale ”

Busan. Ces annulations sont liées à la congestion portuaire dans les ports d'Asie et de Méditerranée, indique l'armement.

MSC revoit son service Swan entre l'Europe et l'Asie avec une nouvelle rotation à partir du 3 juin qui intègre le port de Hambourg. Désormais les navires touchent les ports de Ningbo, Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Felixstowe, Anvers, Hambourg, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Bremerhaven, Anvers et retour par Singapour.

Hapag Lloyd lance un service entre l'Asie et l'Europe du Nord, le CGX, avec une escale en Afrique. Il démarre le 16 juin au départ d'Europe et le 23 juillet depuis l'Asie. Le service touche les ports de Yantian, Singapour, Tema, Wilhelmshaven et Anvers. Les ports de Singapour, Tema et Anvers assurent une fonction de hub vers les destinations voisines. Par ailleurs, Hapag Lloyd revoit les touchées de son service FE9 en sortie d'Europe. Le port de Singapour est retiré pour être remplacé par Port Kelang. Ainsi, la nouvelle rotation se fait entre Rotterdam, Southampton, Anvers, Le Havre, Port Kelang, Qingdao, Shanghai, Ningbo et Yantian.

Ocean Alliance (CMA CGM, CoscoSL/OOCL et Evergreen) annule l'escale à Dunkerque du service FAL1 pour la transférer sur le FAL3. Ainsi, la nouvelle rotation du FAL1 se fait entre Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour, Le Havre, Hambourg, Gdansk, Rotterdam, Algésiras et Port Kelang. Quant au FAL3, il se voit retirer une escale à Singapour dans le sens Eastbound. Sa nouvelle rotation se fait entre les ports de Dunkerque, Rotterdam, Southampton, Anvers, Le Havre, Port Kelang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen et Singapour.

Asie-Méditerranée

ZIM cesse son escale dans le port de Colombo sur son service ZMP entre l'Asie et la Méditerranée, ce qui permet à l'armement d'ajouter en revanche une escale dans le port de Valence. La nouvelle rotation relie les ports de Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Ho Chi Minh, Valence, Haïfa, Ashdod, Mersin, Izmit, Istanbul, Shenzhen et Xiamen.

L'armement **Ellerman City Liners** annonce deux départs entre l'Asie et l'Europe avec des navires de 2500 EVP. Le premier se fera dans le courant du mois de juin et le deuxième en juillet. Il est encore trop tôt pour savoir si Ellerman City Liners annonce, au travers de ces deux rotations, un véritable retour sur cette route.

Ocean Alliance retire Port Saïd des escales de son service Phoenician Express entre l'Asie et la Méditerranée. En compensation, les ports de Beyrouth et de Tripoli sont ajoutés à la rotation. De plus, ce service repasse par le canal de Suez et la mer Rouge, annonce le consultant Dynamar. La nouvelle rotation se fait entre Alexandrie, Beyrouth, Tripoli, Koper, Trieste, Rijeka, Alexandrie, Djeddah, Port Kelang, Shenzhen, Shanghai, Ningbo, Busan, Shenzhen et Singapour. Par ailleurs, les escales de Gênes et de Beyrouth sont supprimées du service MEX (Asie-Méditerranée), ainsi que la seconde escale dans le port de Malte.

Mer Noire

Hapag Lloyd a démarré une liaison fluviale en avril 2023 pour continuer à assurer la desserte de l'Ukraine. Face à son taux de remplissage important,

l'armement propose depuis le 27 mai des départs de navires de Tchernomorsk vers Constanta tous les 5 jours.

Inde-Moyen-Orient – Afrique

Le groupe **CMA CGM** renforce ses liaisons entre l'Inde, le Moyen-Orient et l'Afrique en modifiant les rotations de ses quatre services. Sur le service Midas 1, une escale est ajoutée dans le port sud-africain de Coega, entre Le Cap et Jebel Ali. La rotation se fera donc entre Jebel Ali, Mundra, Nhava Sheva, Pointe Noire, Tema, Apapa, Le Cap, Coega et retour à Jebel Ali. Le service Midas 2 n'aura qu'une seule escale sur le continent africain, Durban, après l'arrêt de l'escale de Port Réunion, reprise par un autre service. La rotation se fera entre Jebel Ali, Mundra, Nhava Sheva, Durban et retour à Jebel Ali.

Ensuite, le service HAX sera désormais remplacé par le Karibu. Il dessert Jebel Ali, Mombasa, Port Réunion, Mombasa, Mogadiscio et retour à Jebel Ali. Enfin, le service Noura voit sa rotation améliorée avec des temps de transport plus courts. Il dessert désormais les ports de Jebel Ali, Mogadiscio, Mombasa, Beira, Nacala, Port Victoria et retour à Jebel Ali.

Asie-Inde-Moyen-Orient

Le groupe **CMA CGM** assure un nouveau service entre l'Asie, l'Inde et le Moyen-Orient depuis le 16 mai. Commercialisé sous le nom de VGI, il se compose de deux rotations. Le premier loop dessert Laem Chabang, Singapour, Port Kelang, Nhava

Sheva, Jebel Ali, Dammam, Nhava Sheva, Port Kelang et Vung Tau. Le second part de Vung Tau pour relier Djakarta, Port Kelang, Mundra, Jebel Ali, Dammam, Mundra, Port Kelang et Laem Chabang.

Asie-États-Unis côte Est

Mærsk suspend son service TP20 entre l'Asie et la côte Est des États-Unis en raison des effets de bord de la crise en mer Rouge qui engendrent des retards. Le dernier voyage de ce service se fera, au départ d'Asie, le 13 juin. En sens inverse, le dernier départ est prévu le 17 juillet depuis le port de Newark. Maersk a par ailleurs annulé le départ de Xiamen prévu le 3 juin sur le service TP16 entre l'Asie et la côte Est des États-Unis. Dans le sens inverse, sur ce même service, le départ du 14 juillet depuis le port de Savannah est aussi annulé.

Ocean Alliance retire les escales de Laem Chabang et Singapour sur le service Chesapeake Bay, mais ajoute Port Kelang. Le service escale désormais dans les ports de Port Kelang, Hai Phong, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Yokohama, Norfolk, Savannah, Charleston et Miami.

Haïti : reprise des escales dans le port de Latifeau

Le groupe **CMA CGM** a remis en place depuis le 30 mai une touchée à Latifeau, après avoir suspendu pendant quelques semaines les escales dans le port haïtien en raison de la situation sociale locale. Le port est desservi en transbordement à Kingston. Concernant la desserte de l'île des Caraïbes, le groupe CMA CGM continue ses escales à Cap Haïtien mais ne prend pas de bookings pour Port-au-Prince.

De son côté, **Mærsk** annonce une reprise des escales à Port-au-Prince à compter du 1^{er} juillet. Les bookings sont de nouveau ouverts avec une surcharge en raison des risques politiques dans le pays.

Evergreen suit le mouvement en ouvrant des escales à Port-au-Prince sur son service entre Colon, Kingston et Port au Prince.

Transatlantique

En raison des perturbations logistiques et des congestions portuaires, **Mærsk** revoit ses rotations entre l'Europe et les États-Unis. L'escale du TA6 à Gioia Tauro du 17 juin est annulée. Elle est remplacée par celle du 20 juin. Dans le sens Eastbound, l'escale de Veracruz du 22 juillet est annulée pour être avancée au 16 juillet.

ONE annule pour sa part l'escale de Miami de son service AL6, assuré dans le cadre de The Alliance. Ce service part de Livourne le 2 juin.

Enfin, **ACL**, filiale du groupe Grimaldi, a négocié des espaces sur les navires de BG Freight Line pour améliorer sa desserte transatlantique et toucher l'Irlande. Les conteneurs à destination de l'Irlande sont transbordés dans le port de Liverpool pour être chargés sur les navires de BG Freight, qui desservent Dublin et Belfast.

Transpacifique

Avec la remise en route du service PN3, **The Alliance** (Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming) revoit les dessertes du PN2 en enlevant des touchées. Ainsi, Shanghai, Busan, Kaoshiung, Hong Kong et Hai Phong sont retirés. La nouvelle rotation du PN2 se fait entre les ports de Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Shenzhen, Tacoma, Vancouver, Tokyo, Kobe et retour à Singapour.

Ocean Alliance annonce l'arrêt des escales à Tacoma sur le service opéré par Evergreen, HTW. L'objectif est de concentrer cette rotation sur les ports de Los Angeles et de Oakland. De plus, une

escale est ajoutée dans les ports de Laem Chabang et de Ho Chi Minh sur le service ECX1/SAX. Pour ajuster les rotations, les opérateurs ont décidé d'annuler les escales dans le port de Colon. La nouvelle rotation se fait entre Laem Chabang, Ho Chi Minh, Hong Kong, Xiamen, Shanghai, New-York, Savannah et Charleston.

Du côté de **MSC**, le service Sentosa, entre l'Asie et les États-Unis est annulé la semaine du 27 mai.

Port de Baltimore

Les opérations de désengagement du Dali, encastré dans le pont Francis Scott Key, continuent. Un premier chenal d'accès au port de Baltimore est ouvert aux navires commerciaux, permettant aux navires avec un tirant d'eau de 13,5 m d'accéder au port. Dans ce contexte, le groupe **Mærsk** a décidé d'inscrire de nouveau le port de la côte Est dans ses rotations. Sur le Transpacifique, le service TP12

repréend les exportations au départ de Baltimore le 17 juin et les importations vers Baltimore le 13 juillet. Les services transatlantiques TA2 et TA5 reprendront quant à eux leurs escales à Baltimore les 12 et 20 juin à l'import et les 6 et 14 juin à l'export. De son côté, **MSC** remet en place des escales à Baltimore pour les services entre les États-Unis et la côte est d'Amérique du Sud à compter du 1^{er} juillet.

Asie - Amérique du Sud

Plusieurs armements ont décidé de se retirer de Puerto Coronel, au Chili. La décision est liée aux nombreux mouvements sociaux dans le port. Ainsi, selon Dynamar, Hapag Lloyd, HMM, MSC et

ONE retirent cette escale de leurs services pour lui préférer le port de San Vicente, situé 35 km plus au nord.

Les opérations

Mouvements sociaux dans les ports français

Le principal syndicat des ouvriers dockers, la FNPD CGT, annonce une série de mouvements sociaux dans les ports français au mois de juin. La FNPD CGT a déposé un préavis de grève qui prévoit la suppression des heures supplémentaires et des shifts exceptionnels. De plus, elle appelle à un arrêt de travail de quatre heures entre 10h et 16h. Ces actions se dérouleront les 4 juin, 6 juin, 12 juin, 14 juin, 18 juin, 20 juin, 24 juin, 26 juin et 28 juin.

À ces actions s'ajoutent des arrêts de travail de 24 heures les 7 juin, 13 juin, 21 juin et 25 juin, et en particulier une opération « Ports Morts » le 7 juin. Le syndicat prévient que le mouvement pourrait s'intensifier en juillet si les négociations avec le gouvernement n'avancent pas.

Congestion portuaire

La congestion portuaire fait son grand retour, en particulier en Asie. « Si les goulets d'étranglement se sont résorbés dans le deuxième port le plus fréquenté, Singapour, la pression s'est déplacée vers Port Klang et Tanjung Pelepas en Malaisie.

Les temps d'attente ont également augmenté dans toutes les principales régions portuaires chinoises, Shanghai et Qingdao connaissant les retards les plus importants », signale la société Linerlytica dans une synthèse publiée début juin.

Bonnes nouvelles à Panama

L'autorité du canal de Panama a annoncé le 30 mai qu'elle augmentait le tirant d'eau maximum autorisé à 13,7 m, deux semaines avant la date initialement prévue (15 juin). Une bonne nouvelle pour le monde maritime. Par ailleurs, dans les nouvelles écluses, les transits quotidiens sont passés de 7 à 8 depuis le 1^{er} juin.

Avec la hausse du nombre de transits accordés dans les écluses Panamax depuis le 26 mai, le nombre de passages autorisés par jour est désormais de 32.

Fluvial : hautes eaux sur le Rhin

Mærsk annonce la suspension de ses services fluviaux sur le Rhin en raison des hautes eaux à compter du 1^{er} juin. Les conteneurs qui devaient emprunter ces services seront acheminés par voie routière ou ferroviaire. Mais l'armement alerte les

chargeurs sur la capacité réduite de ces modes de transport par rapport au fluvial. Certains conteneurs pourraient subir des retards dans la livraison.



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.