

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Avril 2024 |

upply

CONTENEURS : DES SIGNES DE TENSION SUR LES CAPACITÉS MARITIMES

Alors que le passage par le cap de Bonne-Espérance devient la routine, une certaine tension sur les capacités se fait sentir.

Des Houthis qui perdent un peu de leur puissance de frappe, des marins qui s'organisent et ne veulent plus être des cibles en mer Rouge et un pont détruit aux États-Unis qui n'a pas fini de faire du bruit : voici les principaux marqueurs de ce mois d'avril qui nous a apporté son lot maintenant quasi habituel de surprises, dans un contexte de raffermissement de la demande avec des navires annoncés pleins pour les départs de mai en provenance de l'Asie vers l'Europe.



“ Ce mois d'avril nous a apporté son lot maintenant quasi habituel de surprises ”

Les faits marquants

Les Houthis, une menace déclinante mais un spectre élargi

Alors que le nombre d'attaques de navires marchands semble baisser autour du détroit de Bab-el-Mandeb, les menaces et les intimidations sont aujourd'hui plus diffuses.

Entre une Somalie qui renoue avec une piraterie « traditionnelle », souhaitant tirer un profit de la confusion dans la zone, et des Houthis qui essayent avec des appuis iraniens de tirer des missiles de longue portée pour tenter d'atteindre des navires marchands dans l'océan indien, nous pouvons émettre des doutes sur la possibilité d'un retour rapide des trafics via le canal de Suez.

À titre personnel, j'interprète cette fuite en avant comme un chant du cygne de la menace houthie, bien que les rebelles yéménites [détiennent toujours le Galaxy Leader et son équipage](#), capturés le 19 novembre. Leur force de frappe commence à souffrir significativement des actions conjointes des forces navales américaines et européennes. À ce stade, les Houthis n'ont pas la capacité de menacer

globalement le trafic marchand Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance. D'une part, c'est trop loin pour eux. Les attaques de missiles de longue portée sont plus facilement détectables et laissent plus de temps aux marines militaires présentes sur zone pour les contrer.

D'autre part, les navires évitent de plus en plus la zone nord-ouest de l'Océan Indien en coupant au plus tôt vers le sud. Certains navires en sortie de Colombo et de la côte Ouest de l'Inde doivent cependant se méfier et naviguer vers le sud avant de repartir vers l'ouest pour longer les côtes est-africaines, afin de minimiser les risques d'attaques.

Il n'en reste pas moins que nous arrivons maintenant à un semestre de perturbations en mer Rouge, ce qui, d'un point de vue économique, ne relève plus d'un épiphénomène ou d'une variable ponctuelle. On sait désormais que ce paramètre affectera l'exercice fiscal en cours et que les prévisions initiales pour 2024 sont largement erronées.

Des marins qui refusent de plus en plus de naviguer dans la zone

Le 12 mars dernier, l'International Bargaining Forum (IBF), qui regroupe les représentants des employeurs et des salariés du transport maritime, a décidé à l'unanimité de désigner la mer Rouge et le golfe d'Aden comme des zones de guerre, alors qu'elles étaient jusqu'à présent considérées comme zones à haut risque, « afin de souligner la gravité de la situation sur place », indique [un communiqué titré « Seafarers lives matter »](#).

Cette décision a été prise à l'unanimité par le Warlike Operations Area Committee de l'IBF, après l'attaque du navire *True Confidence* qui a coûté la vie à trois marins. Elle permet notamment aux marins d'obtenir des compensations salariales s'ils naviguent dans la zone, mais aussi le cas échéant de refuser d'entrer dans cette zone de guerre sans être pénalisés.

Un soulagement pour les marins car aujourd'hui, une majorité des équipages de porte-conteneurs ne considèrent pas qu'une escorte militaire soit une protection suffisante. Alors que les primes de risque payées pour passer dans la zone « chaude » peuvent aller de quelques dollars à un doublement ponctuel de salaire (le salaire mensuel moyen d'un marin sur un porte-conteneur est d'environ 800 USD), beaucoup font valoir désormais leur droit de retrait.

Indépendamment des lignes de conduite propres à chaque compagnie, nous avons annoncé que deux paramètres seraient à prendre en compte dans cette crise : la position des compagnies d'assurance et celle des marins. Sans vouloir être caricatural, il semblerait qu'aujourd'hui, sur ce sujet, les assureurs soient plus ouverts à la négociation que les équipages !

Un nouveau front dans le détroit d'Ormuz

Alors que la tension s'installe dans la durée autour de la mer Rouge et du golfe d'Aden, avec un élargissement de la menace aux côtes somaliennes voire à la pointe nord-ouest de l'océan Indien, un nouveau front s'ouvre du côté du détroit d'Ormuz depuis la prise du MSC *Aries* par les Gardiens de la révolution iraniens.

Si cette action a touché un porte-conteneurs, le détroit d'Ormuz est surtout stratégique pour le trafic du pétrole, avec environ 20% des hydrocarbures consommés dans le monde qui transitent par cette voie. Une tension dans la zone peut donc engendrer une spéculation à la hausse sur les produits pétroliers. Le risque est avéré, même si pour l'instant, les marchés restent calmes. Il est vrai que les niveaux de stocks sont bons, et que

les États-Unis sont capables de mobiliser de fortes capacités de production. Par ailleurs, l'Iran n'a pas intérêt à condamner l'itinéraire de sortie naturel de ses produits pétroliers et les pays du Golfe sont dans une forme de modération alors que l'on observe que de son côté, la Chine achète de plus en plus son pétrole en Russie.

La physionomie des échanges pétroliers évolue, le rapport de force aussi, et pour une fois plutôt en faveur des Occidentaux dans la dynamique actuelle. Cela ne veut pas dire que les prix pétroliers ne vont pas continuer d'augmenter structurellement en 2024, mais un nouveau choc pétrolier brutal reste peu probable à ce stade, même dans l'hypothèse d'une fermeture ponctuelle du détroit d'Ormuz.

De nouvelles investigations sur l'accident du pont de Baltimore

Comme prévu, l'effondrement du pont Francis Scott Key de Baltimore, malgré les perturbations qu'il engendre, n'a pas fait bouger fondamentalement le marché des taux de fret régionaux. L'activité s'est reportée sur les ports voisins, à l'exception du charbon et d'une partie du trafic automobile. L'ouverture du chenal provisoire permet par ailleurs la circulation de 80% des navires. Mi-mai, le navire Dali doit en principe être dégagé de la pile du pont qu'il a percutée. Cette opération à risques sera déterminante pour pouvoir poursuivre la réouverture progressive du port.

La surprise est plutôt venue de l'annonce de l'ouverture d'une enquête criminelle par le FBI, qui veut déterminer si l'équipage a appareillé en sachant que le navire avait de graves problèmes de systèmes. La ville de Baltimore a également inténué une action en justice contre le propriétaire et l'exploitant du navire, Grace Ocean Pte Ltd et Synergy Marine Group, pour obtenir des dommages et intérêts. Elle accuse les sociétés de négligence dans l'exploitation du navire, et affirme que l'effondrement du pont a entraîné l'arrêt du moteur économique de la ville.

Par ailleurs, le navire s'est déclaré tardivement en avarie commune, ce qui signifie que la marchandise se trouvant à bord devient financièrement solidaire du sinistre. Cela risque de coûter très cher aux chargeurs qui avaient de la marchandise à bord non couverte a minima par une garantie « FAP sauf ». La note globale du sinistre promet d'être colossale puisqu'elle est évaluée à presque 4 milliards de dollars.

Si la justice arrive à établir que le navire n'était pas techniquement en état de naviguer au moment où il a quitté le quai, cela pourrait mener vers de nouvelles jurisprudences maritimes peut-être moins favorables aux intérêts du navire à l'avenir, ce qui pourrait pénaliser plus largement les très grandes unités.

Compte tenu de la puissance d'investigation des firmes d'avocats et des compagnies d'assurance aux États-Unis, mais aussi de leur pugnacité, l'affaire promet d'être longue.

Les prix

Pour bien comprendre la dynamique tarifaire d'avril, il convient d'intégrer trois paramètres.

- Le leader du marché, MSC, donne un signal fort de restauration tarifaire sur ses taux FAK pour mai entre l'Asie et l'Europe. Il s'agit d'un véritable effet d'annonce, car le marché sait très bien que les gros chargeurs ont déjà négocié des taux plus bas pour le deuxième trimestre. Mais l'impact de la nouvelle peut susciter un certain mimétisme de la part des autres compagnies, qui vont donc aussi repositionner un curseur de taux FAK autour de USD 4000/40' sur un trajet Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance.
- Une fois que le leader du marché a donné le la aux autres compétiteurs, chacun regarde ses comptes d'exploitation et positionne des taux moyens au-dessus de ses seuils de rentabilité, soit au-dessus des 2800-3000 USD/40' fatidiques sur un trajet Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance. C'est ce que l'on appelle la « carrier discipline », c'est-à-dire un ajustement qui résulte de l'observation des fondamentaux du marché et non d'une entente.

- Le dernier paramètre concerne la tension sur les capacités. Une communication habile et si possible simultanée, mêlant annonces de navires pleins pour les départs de mai en Asie et réduction voire suppression des blank sailings, laisse entrevoir des difficultés à pouvoir charger rapidement en Asie pour les chargeurs européens. Les compagnies peuvent évoquer aussi un risque de raréfaction de conteneurs vides disponibles en Asie.

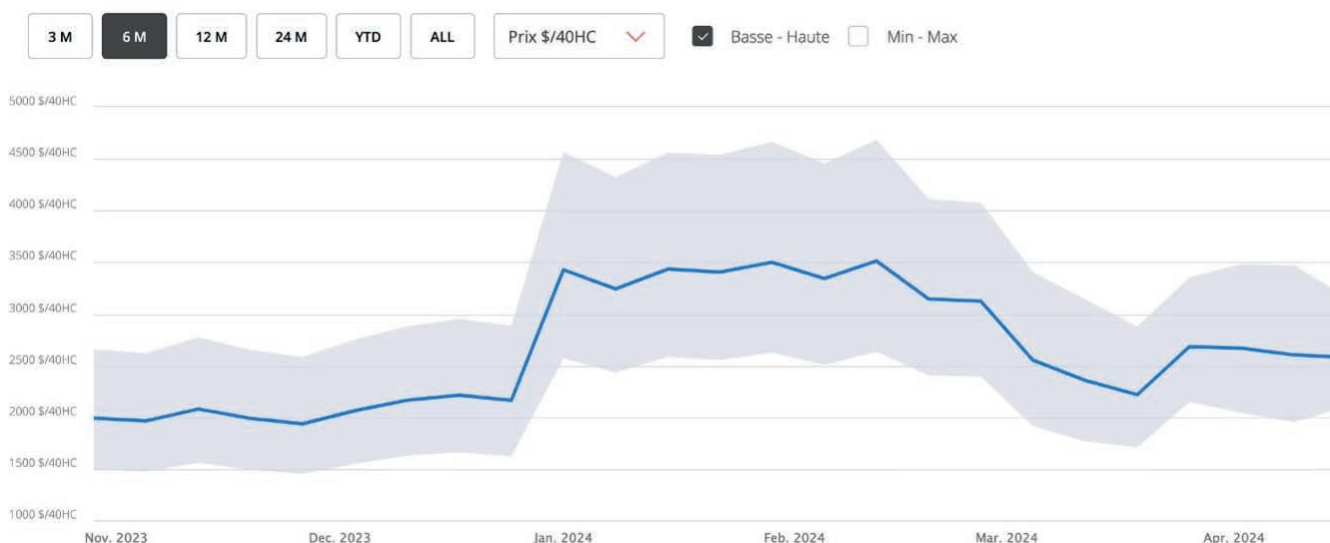
En combinant ces trois paramètres, on obtient le cocktail de remontée des taux au-dessus des seuils d'exploitation que la majorité du marché attendait après les « errements » du 4^e trimestre 2023.

“ Un ajustement qui résulte de l'observation des fondamentaux du marché et non d'une entente ”

Asie-Europe

Sur l'Asie-Europe, les taux se repositionnent donc légèrement au-dessus des seuils de rentabilité. La chute est enrayée et une remontée des taux va s'amorcer.

Shanghai - Le Havre

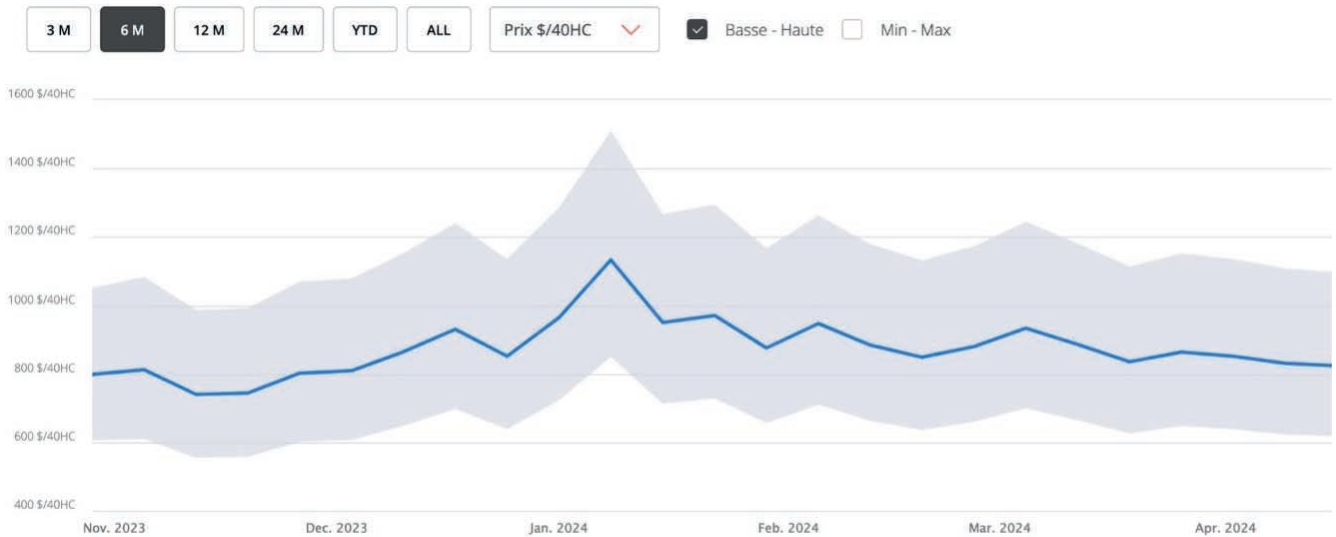


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source | [Upply](#)

Europe-Asie

Sur l'Europe-Asie, les taux restent faibles mais prennent a minima en compte la route rallongée et ses surcoûts, même si la logique de « better than empty » demeure.

Rotterdam - Shanghai

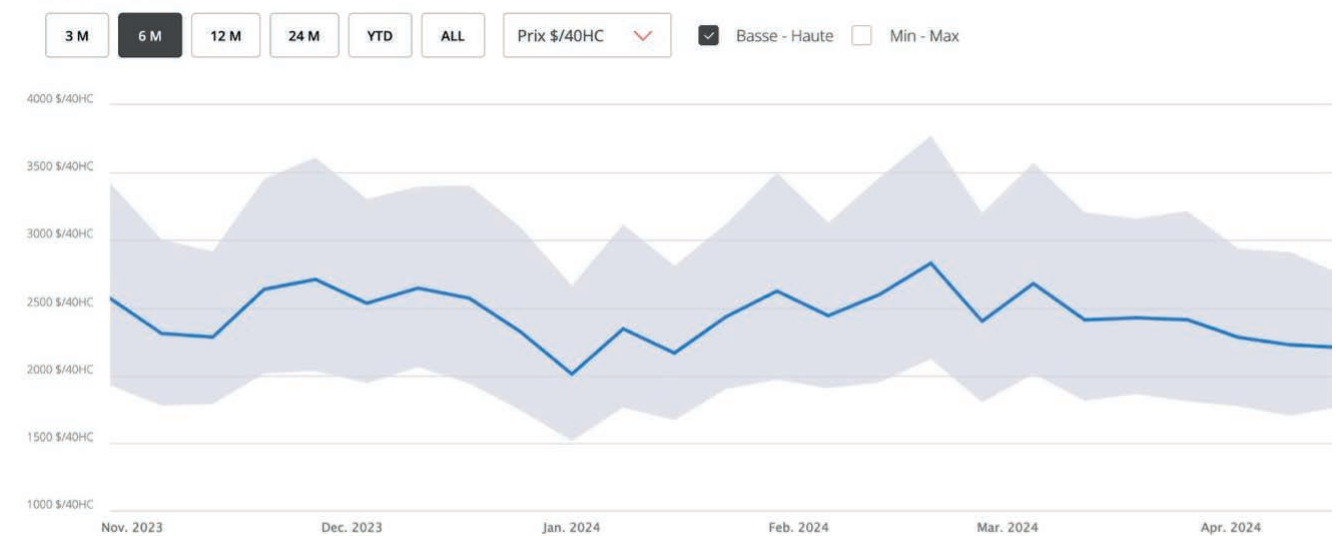


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source | [Upply](#)

Europe-USA

Sur le transatlantique Westbound, la conjonction d'une faible demande et de beaucoup d'offre fait souffrir le secteur en matière de taux de fret.

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

Sur le Transpacifique Eastbound, les prix s'assagissent. La demande est forte, mais il y a aussi beaucoup d'offre en face. Les niveaux de rémunération sont très corrects pour les opérateurs, depuis déjà un certain temps, ce qui est très bénéfique financièrement pour les compagnies les plus présentes sur ce marché. On note également une qualité de service et une vitesse qui s'améliorent sur cette route, non impactée directement par les tensions géopolitiques du Moyen-Orient. Le débat sur les surtaxes à l'importation des produits chinois aux États-Unis va peut-être calmer les ardeurs.

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](#)

“ On note une qualité de service et une vitesse qui s'améliorent sur cette route ”

Les services

Au cours du premier trimestre 2024, la fiabilité globale des services maritime de ligne conteneurisée est restée très dégradée. À la crise de la mer Rouge, engendrant des déroutements massifs par le cap de Bonne-Espérance sont venus s'ajouter les restrictions du canal de Panama et les effets de l'effondrement du pont de Baltimore. Selon Sea Intelligence, les chiffres de février et de mars 2024 montrent des signes d'amélioration, même si l'on reste loin des scores pré-pandémiques.

Entre le 29 avril et le 2 juin, 47 annulations sont prévues sur les 643 voyages analysés par le consultant britannique Drewry sur les routes est-ouest (Europe-Asie, Transatlantique et Transpacifique). Cela représente 7% des voyages, contre 8,5% en avril. Ces annulations interviennent, à hauteur de 49%, sur des services opérant en Transpacifique depuis les États-Unis vers l'Asie. Viennent ensuite les liaisons entre l'Asie et l'Europe (34% des annulations), puis le Transatlantique (11%). Ces proportions restent sensiblement identiques d'un mois sur l'autre. OCEAN Alliance annonce 16 annulations, suivi par THE Alliance et 2M avec respectivement 12 et 5 annulations. Les 14 blank sailings restants émanent d'armements n'opérant pas dans des alliances.

Inde-Europe

Mærsk annonce une amélioration de son service entre l'Inde et l'Europe. Depuis le mois d'avril, le service ME2 inclut de nouvelles escales dans les ports de Rotterdam, Felixstowe et Bremerhaven. Ainsi, la nouvelle rotation du ME2 touche les ports de Tanger Med, Algésiras, Rotterdam,

Felixstowe, Bremerhaven, Tanger Med, Salalah, Jebel Ali, Mundra, Nhava Sheva et retour à Tanger Med. L'armateur ne précise pas si les navires emprunteront la route par Suez ou par le cap de Bonne-Espérance.

Méditerranée-mer Noire

Le groupe CMA CGM étend son service WEMED 2, entre Malte et l'Afrique du Nord vers la Grèce, indique Alphaliner. Le groupe a réalisé la première escale dans le port du Pirée le 17 avril. Ce service qui reliait, à l'origine, Mersin, Beyrouth, Alexandrie et Alger s'est vu retirer les escales en Turquie et au Liban. Devenu un service entre l'Égypte, Malte et Alger, ce service touche désormais les ports d'Alexandrie, Port Saïd, Le Pirée, Marsaxlokk, Alger et retour à Alexandrie.

La situation en mer Noire semble se normaliser. Selon Dynamar, le commissionnaire turc Sea Pioneer Denizcilik a démarré une rotation entre le port de Constanta et celui d'Odessa avec un navire de 370 EVP. Jusqu'à présent, les conteneurs destinés au port d'Odessa empruntaient la voie fluviale du Danube.

Dans le même temps, MSC modifie son service entre Gioia Tauro et la mer Noire, refondu avec celui qui assure la rotation entre la Turquie et l'Afrique du Nord, précise Alphaliner. Une réorganisation qui permet à MSC d'offrir un service depuis la Géorgie vers l'Afrique du Nord (Alger et Casablanca), le Portugal (Sines) et Valence. La rotation de ce service touche les ports de Tekirdag, Derince, Nemrut, Marsaxlokk, Alger, Casablanca, Sines, Valence, Gioia Tauro, Bourgas, Batumi et retour à Tekirdag.

“ La situation en mer Noire semble se normaliser ”

Mer Rouge

Selon Alphaliner, MSC commence un nouveau service entre l'Asie et la mer Rouge. Il dessert les ports de Singapour, Colombo, Djibouti, Salalah et Colombo.

Dynaliner signale pour sa part que Sea Legend, une filiale de Transfar Shipping, bras maritime de Alibaba, démarre ses rotations entre l'Asie et la mer Rouge. Les navires touchent les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Aden, Djibouti, Djeddah, Sokhna, Hodeïda et retour à Qingdao.

Ocean Alliance modifie le service ANP opéré par Evergreen pour le compte de l'alliance entre l'Asie et la mer Rouge, en ajoutant les ports de Nagoya, Ho Chi Minh et Dammam et en retirant l'escale de Laem Chabang en Thaïlande. Ainsi, la nouvelle rotation de ce service touche les ports de Kaoshiung, Shenzhen, Shanghai, Ningbo, Tacoma, Vancouver, Tokyo, Nagoya, Osaka, Shanghai, Ningbo, Kaoshiung, Shenzhen, Port Kelang, Dammam, Umm Qasr, Dubaï, Port Kelang, Laem Chabang et Ho Chi Minh.

Asie-États-Unis côte Est

Les promesses faites le mois dernier par les armements de THE Alliance pour un étoffement des liaisons entre l'Asie et la côte Est des États-Unis n'ont pas pu être tenues. Les armateurs invoquent la situation compliquée en mer Rouge. Le service EC4 demeure donc suspendu. Les navires affectés à ces rotations sont positionnés sur d'autres services. THE Alliance continue donc de desservir la côte Est des États-Unis depuis l'Asie avec les deux services EC1 et EC5. Pour compenser l'absence du EC4, l'alliance ajoute des escales dans certains services. Ainsi, sur le EC1, les navires touchent désormais Xiamen entre Kaoshiung et Yantian et empruntent le

canal de Panama pour rejoindre New-York, Norfolk, Savannah et revenir par Manzanillo. Quant au service EC2, il comprend une escale supplémentaire dans le port de Yantian, entre Qingdao et Ningbo. Le service EC5 pour sa part touche les ports de Laem Chabang, Cai Mep, Singapour, Colombo, passe le cap de Bonne-Espérance. Il effectue ensuite une boucle Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Jacksonville, Charleston, New-York, Halifax, puis emprunte la route par le cap de Bonne-Espérance pour desservir Jebel Ali (sous réserve que la situation le permette, prévient Hapag Lloyd), avant de rejoindre la rotation par Singapour.

Transpacifique

Hede Shipping, qui avait annoncé l'ouverture d'une liaison sur le Transpacifique ([voir notre baromètre publié en avril 2024](#)), a donné des précisions sur son futur service. Il est prévu que la rotation soit assurée par quatre navires de 1800 à 4300 EVP entre Shanghai et Los Angeles avec une fréquence hebdomadaire.

HMM a négocié des espaces sur le service AP1 de ONE et Wan Hai. Les navires tournent entre Hai Phong, Ho Chi Minh, Shenzhen, Xiamen, Taipei, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland et retour par Shenzhen. Dans le même temps, le service TPN d'Evergreen cesse.

D'un autre côté, HMM et SM Line échangent des espaces sur les services PSX et CPX. Cet échange concerne 300 EVP par voyage. Le service PSX escale dans les ports de Busan, Kwangyang, Incheon, Shanghai, Kwangyang, Busan, Los Angeles, Oakland et retour à Busan. Le service CPX dessert Busan, Kwangyang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Busan, Long Beach, Portland et retour à Busan.

Asie-Amérique centrale

MSC inaugure une nouvelle rotation entre les ports chinois et le Mexique. Les navires toucheront les ports de Qingdao, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo, Lazaro Cardenas et retour à Qingdao. Cette rotation vient en complément des services

Andes, Aztec et Santana de l'armement qui touchent les ports de la région. Le port de Manzanillo est parfois utilisé comme une alternative aux ports californiens quand ces derniers souffrent de congestion.

Asie-Amérique du Sud

Le groupe CMA CGM refond ses services entre l'Asie et l'Amérique du Sud, côte Est. Les deux services actuels, SEAS 1 et SEAS 2 sont revus pour une desserte plus large des ports de la région. Désormais, le service SEAS1 se concentre sur l'Argentine et l'Uruguay. Il démarre le 10 mai. Il desservira les ports de Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Rio de Janeiro, Santos, Navegantes, Montevideo, Buenos Aires, Paranagua, Santos, Singapour et Hong Kong.

Le service SEAS 2 est plus axé sur la desserte du Brésil. Le premier navire quittera le port de Tianjin le 5 mai pour rejoindre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapour, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Itapoa, Navegantes, Santos, Colombo, Singapour et Hong Kong. La particularité de ce service est de desservir deux ports en Chine du Nord.

Canal de Panama

L'assouplissement des restrictions imposées par l'Autorité du canal de Panama ouvre de nouvelles capacités de passage. Mærsk a décidé d'emprunter cette voie maritime pour son service OC1, qui était jusqu'à présent coupé en deux rotations. La première partait de Balboa vers la Nouvelle Zélande et l'Australie. La seconde touchait Manzanillo, Philadelphie et Charleston sur la région atlantique.

La nouvelle rotation de ce service, qui doit démarrer le 7 mai, part de Philadelphie pour rejoindre Charleston, le canal de Panama puis Balboa, Tauranga, Sydney, Melbourne, Port Chalmers, Tauranga et retour par le canal de Panama vers Manzanillo, Cristobal et Carthagène.

“ L’assouplissement des restrictions imposées par l’Autorité du canal de Panama ouvre de nouvelles capacités de passage ”

Les opérations

Port de Baltimore

La collision entre le navire Dali et le pont Francis Scott Key, dans le port de Baltimore, laisse encore des traces. Trois chenaux temporaires de 20, 14 et 11 pieds de profondeur sont actuellement utilisés. Pour plusieurs armements, ce dispositif permet de réaliser des transferts par barge depuis le port extérieur vers les terminaux intérieurs. En effet, l'avancée des travaux ne permet pas d'escaler dans le port avec les navires déployés sur la côte Est des États-Unis. MSC continue pour sa part de décharger les conteneurs prévus pour Baltimore dans les ports voisins, notamment New York pour les services Empire et Emerald.

Le port a annoncé que le chenal d'accès limité de Fort McHenry, d'une profondeur de 45 pieds (environ 14 mètres) devrait être ouvert « le 10 mai ou aux alentours de cette date, ou vers le 10 mai, après l'enlèvement prévu du navire Dali », prioritairement pour les navires commerciaux. « Les navires à fort tirant d'eau utilisant ce chenal devront être accompagnés d'un pilote du Maryland et d'une escorte de deux remorqueurs ».

Détroit d'Ormuz

La situation dans le détroit d'Ormuz est surveillée de près par les compagnies maritimes et par l'ensemble des opérateurs de la chaîne logistique, suite à la saisie du MSC *Aries* (voir p.4). La fermeture de ce détroit aurait en effet un impact sur les ports du Golfe Persique, qui se retrouvent donc sous la menace d'un arrêt de trafic et d'un déroutement vers d'autres hubs. Le principal concerné par une telle mesure serait le port de Dubaï.

De plus, cela signifierait qu'un certain nombre de conteneurs seraient déroutés vers des hubs plus sûrs comme Khor Fakkan, Sohar ou Salalah. Cependant, ces ports sont dans la « zone de tir » des Houthis. Le détroit d'Ormuz assure aujourd'hui son rôle, mais avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête.

“ Cela signifierait qu’un certain nombre de conteneurs seraient déroutés vers des hubs plus sûrs ”



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.