

Baromètre mensuel du transport maritime conteneurisé



FÉVRIER 2024

upply

Conteneurs : les compagnies maritimes sauvent leur premier trimestre

La montée des taux de fret Asie-Europe se calme, tandis que le transpacifique reste orienté à la hausse. La crise en mer Rouge pèse particulièrement sur le marché méditerranéen.

Alors qu'une très grande majorité de porte-conteneurs continuent de faire le tour par le Cap de Bonne-Espérance pour éviter les attaques en mer Rouge, le mois de février démontre globalement **une étonnante capacité d'adaptation du marché**. L'épisode du Covid a manifestement conduit à élaborer des plans qui permettent d'améliorer la résilience globale des entreprises. Les blocages redoutés dans les ports européens en février n'ont pas eu lieu. Il est vrai que les volumes à traiter se sont révélés plutôt modestes pour la saison dite "haute".

S'il n'y a pas eu de disruption totale du marché, il serait très exagéré d'en conclure que tout va bien. **La situation actuelle est compliquée à gérer pour les compagnies maritimes d'un point de vue opérationnel** pour maintenir la qualité de service. Elle engendre aussi une dégradation de leur bilan carbone. Selon Constante Dijkstra, spécialiste du secteur maritime pour l'association Transports & Environment [interrogée par Novethic](#), un navire augmente ses émissions de CO2 de 45% en passant par le cap de Bonne-Espérance.

La crise est encore plus pénalisante pour les chargeurs qui, dans leur grande majorité, avaient suivi un consensus de marché sage en matière de prévisions budgétaires, tablant pour 2024 sur des niveaux de taux de fret Asie-Europe du Nord entre 1500 et 1800 USD/40'. **Aujourd'hui, les prix oscillent plutôt autour de 3500-4000 USD en moyenne**, avec des marges de discussions supplémentaires en faveur des chargeurs pour les marchandises sous contrat, même si ces derniers ont été suspendus.

Les faits marquants

- **L'intérêt des contrats, malgré leurs limites**

Les chargeurs qui étaient volontairement restés au tarif spot, dans la foulée d'un marché 2023 qui leur a été extrêmement profitable, boivent une très "grosse tasse" depuis mi-novembre 2023. **Premier enseignement donc, du spot sous le prix du contrat, c'est comme des taux négatifs en finance, ça ne peut pas durer très longtemps.** C'est une anomalie de marché et le retour de manivelle est toujours brutal. [Dans notre analyse de marché annuelle sur les appels d'offres 2023-2024](#), publiée le 4 octobre c'est-à-dire avant les perturbations en mer Rouge, Upply invitait d'ailleurs les chargeurs à "se positionner de façon précoce dans la saison des appels d'offres".

Certes, la portée des contrats est limitée en maritime. Entre le chargeur qui n'arrive pas à faire des prévisions fiables de chargement et la compagnie qui ne parvient pas à fournir les conteneurs vides ou les espaces convenus sur les premiers navires, il y a toujours matière à friction dans l'exécution. Mais **mieux vaut un contrat un "peu bancal" que pas de contrat du tout.**

- **Des supply chains résilientes**

Les chaînes logistiques ont remarquablement bien encaissé le délai d'une semaine à dix jours supplémentaires pour desservir l'Europe du Nord. Quelques difficultés ont été constatées dans la pharmacie ou l'automobile, mais la catastrophe redoutée n'a pas eu lieu.

- **Un effet d'aubaine pour juguler la surcapacité**

Au début de l'automne 2023, les compagnies maritimes voyaient arriver avec une certaine inquiétude pour 2024-2025 une vague de nouvelles capacités, dans un contexte tarifaire déjà dégradé. Elles profitent aujourd'hui d'un effet d'aubaine inattendu avec cette crise en mer Rouge, cherchant maintenant des navires pour combler les trous dans les rotations rallongées.

Une rotation Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance, à 14 nœuds en croisière (soit un peu plus que ce qui se pratiquait via Suez), demande 7% de capacité supplémentaire sur la base d'un cadencement hebdomadaire des escales par port et par service, selon les estimations d'AXS Marine. Or en 2024-2025, la capacité supplémentaire attendue par le marché est de l'ordre de 10%.

Le marché de l'affrètement reprend ainsi des couleurs. Certaines sorties de chantier qui avaient été freinées sont maintenant de nouveau accélérées et des mises au rebut qui avaient été anticipées sont maintenant retardées.

Cependant, le déroutement via le cap de Bonne-Espérance reste une mesure provisoire, même si ce provisoire se prolonge sans doute plus que prévu initialement et risque maintenant de déborder sur le deuxième trimestre. **Un retour massif et rapide par le canal de Suez replongerait le marché dans la situation dans laquelle il se trouvait début novembre**, car les volumes actuels sont loin de pouvoir nourrir la machine dans un mode de fonctionnement qui reviendrait à la normale.

- **Une bouffée d'air inespérée pour les finances des compagnies**

Alors que les grandes compagnies maritimes ont enregistré lors du T4 2023 des résultats financiers soit dans le rouge, soit à peine à l'équilibre pour les meilleures, **le facteur exogène des attaques menées par les Houthis a engendré une hausse des taux de fret qui amène les niveaux de prix au conteneur au-dessus des coûts de revient pour les compagnies.** Le premier trimestre 2024 est sauvé !

Les Houthis ont donc permis aux compagnies depuis début décembre de travailler à nouveau au-dessus de leurs seuils de rentabilité, alors que ces dernières se projetaient pour 2024 vers les abysses. Quand on y réfléchit, cette situation n'est quand même pas très rationnelle dans une industrie aussi importante, stratégiquement et économiquement.

- **Un ressenti très différent entre la Méditerranée et le Nord Continent**

Les remontées que je peux avoir du terrain à Marseille et au Havre montrent que la situation est très différente entre la Méditerranée et le Nord Continent.

Le conflit en mer Rouge, pour le marché méditerranéen, est synonyme de double peine : le déroutement par le Cap de Bonne-Espérance, ajouté au passage de Gibraltar, signifie des délais supplémentaires de 18 à 20 jours pour les destinations West Med et de 25 à 30 jours pour le East Med. Ce sont des écarts colossaux, et surtout, **le marché méditerranéen perd ainsi son attractivité de service "rapide" en provenance d'Asie par rapport au Nord Continent.**

Si la situation actuelle perdure, le gros risque pour la Méditerranée est que les navires mères, afin d'accélérer leurs rotations, ne rentrent plus réellement en Méditerranée et utilisent Algésiras et Tanger Med pour transborder, avant de repartir directement pour l'Asie. Le processus est d'ailleurs déjà en cours (voir p.9). Un coup dur pour Port Saïd, mais également pour Le Pirée, Gioia Tauro et Malte, ainsi que pour les ports de l'ouest Méditerranée, qui perdraient ainsi leurs escales directes si ce scénario se généralise.

Au Havre, pour l'instant, mais le constat vaut aussi pour Anvers et Rotterdam, les acteurs de la place portuaire semblent savourer une trêve un peu inespérée. La remontée des taux de fret fait que les affaires sont bien meilleures que prévu du côté des commissionnaires de transport et des compagnies maritimes. Les scénarios noirs qui se tramaient autour des restructurations des agences sont mis en veilleuse, et les dockers havrais ont même levé leur préavis de grève sur le mois de février, en contrepartie d'un engagement de l'État à discuter notamment de la question des retraites en mars.

En réalité, de façon plus structurelle, **la France voit revenir le spectre du "déclassement portuaire" par le biais d'un phénomène de feederisation.** La volumétrie des hinterlands permettra-t-elle au Havre et à Fos-sur-Mer de prétendre durablement au statut de ports directs ? C'est une vieille crainte et une vieille question.

Déjà, la future coopération Gemini entre Maersk et Hapag-Lloyd semble bien partie pour avoir des conséquences défavorables pour les ports français... Il ne faudrait pas que la crise suscitée par les attaques des Houthis vienne en rajouter. Les clients risquent de trouver un peu limité le choix entre MSC et CMA CGM !

- **Une conjoncture économique incertaine**

Le prétexte du risque de dérapage de l'inflation sur les prix de détail en raison du renchérissement des taux de fret fait mouche. Cela fait peser un risque de report de la baisse des taux directeurs par les banques centrales. **L'impact sera sans doute moindre pour l'économie américaine.** Celle-ci se porte relativement bien, comme en témoignent les importations de Chine qui ont repris de l'ampleur début 2024, si l'on en croit les performances des ports de la côte Ouest. **En revanche, les marchés européens auraient bien besoin de politiques de relance pour redynamiser la demande,** et donc d'une détente sur les taux de crédit. **L'économie chinoise, enfin, suscite des inquiétudes.** La croissance économique de la Chine devrait ralentir à 4,6% en 2024, puis à 4,5% en 2025, montre [une enquête de Reuters auprès d'économistes](#). Le gouvernement chinois devrait poursuivre la politique de soutien budgétaire mise en place en 2023 pour faire face aux faiblesses de la demande.

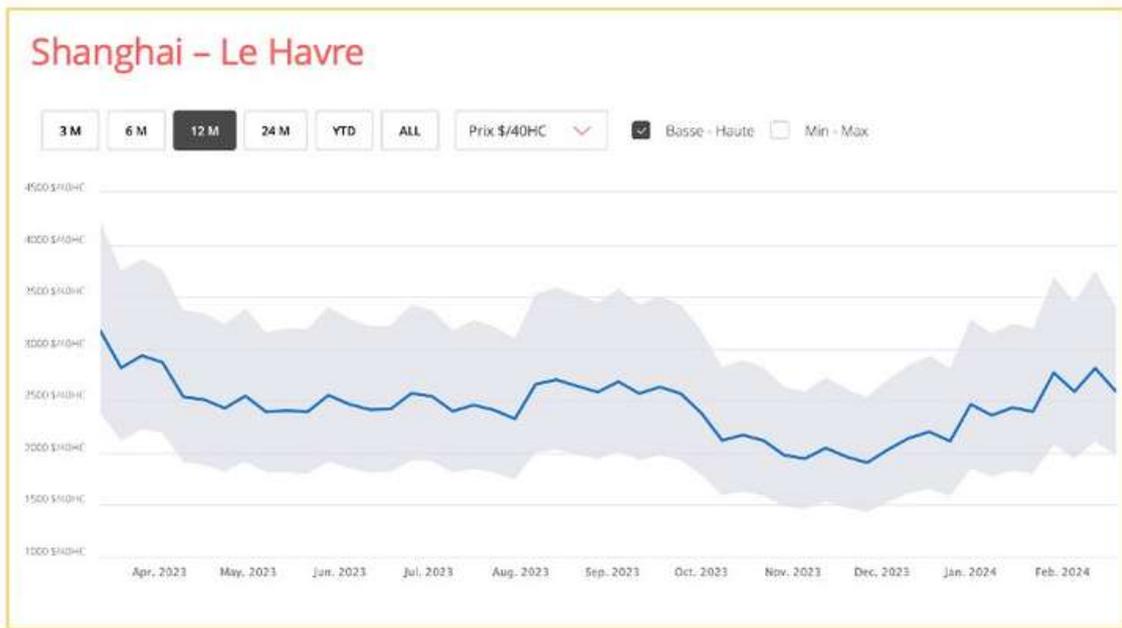
1/ Les prix

On constate un petit refroidissement sur les liaisons Asie-Europe. Le passage par le cap de Bonne-Espérance devient une sorte de "new normal", et par ailleurs, on ne constate pas pour l'instant de forte reprise des volumes après le Nouvel An chinois.

Le marché transatlantique, que l'on a connu plus rémunérateur, est affecté quant à lui par un excès de capacité et des guerres tarifaires larvées.

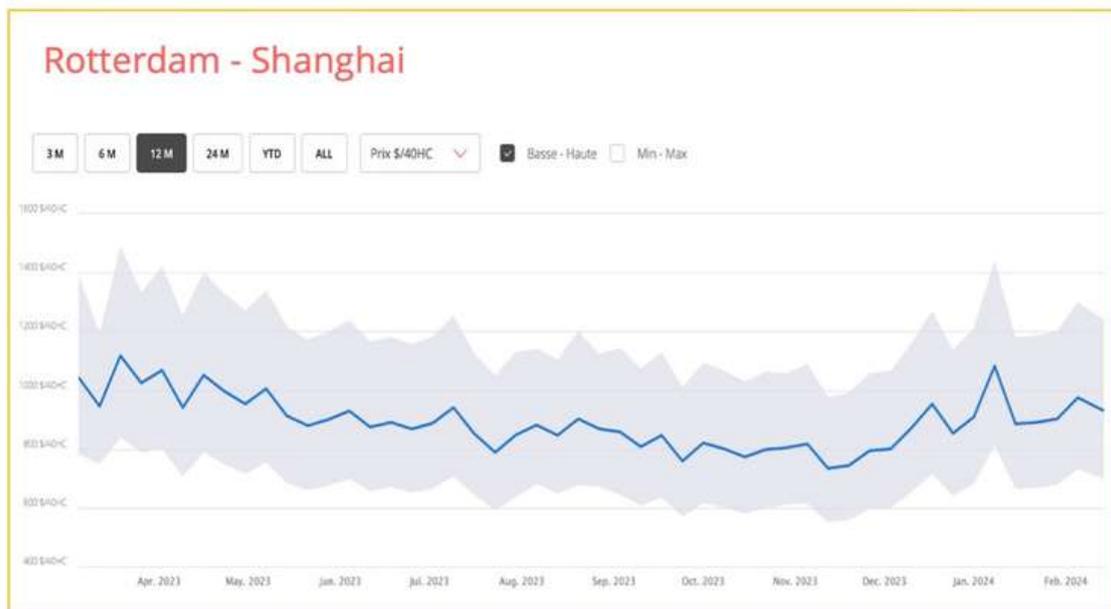
Le marché transpacifique, enfin, confirme une très belle résistance, avec juste ce qu'il faut d'ajustement capacitaire pour accompagner la hausse des volumes, en même temps qu'une progression légère des taux de fret. C'est le marché qui gagne beaucoup d'argent en février, loin des aléas de la mer Rouge.

- **Asie-Europe**



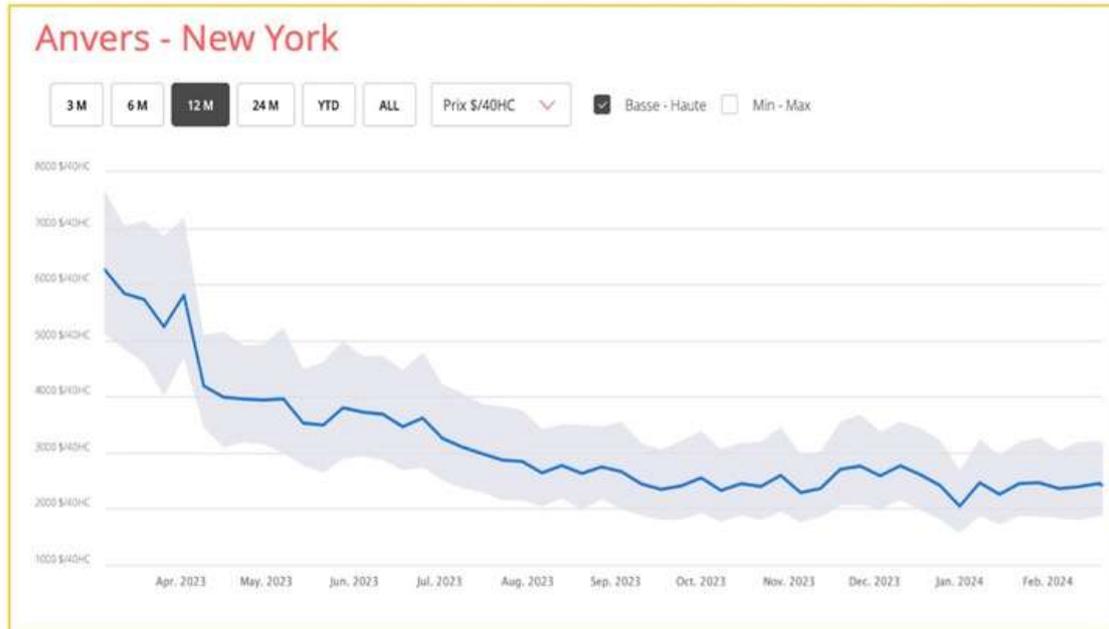
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source : [Upply](#).

- **Europe-Asie**



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



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



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](#).

2/ Services

La fin des congés du Nouvel An lunaire en Asie et les attaques persistantes des Houthis contre les navires qui empruntent le détroit de Bab el Mandeb ont affecté les services réguliers en ce début 2024.

Dans son rapport du 2 mars, Sea Intelligence constate **une dégradation de la fiabilité des services**, qui perd 5,1% au mois de janvier comparativement à décembre et 0,4% en glissement annuel. Pour le consultant maritime, la crise qui sévit en mer Rouge aggrave la situation. Le mois de janvier 2024 affiche la fiabilité la plus faible depuis septembre 2022. De plus, avec le déroutement des navires par le cap de Bonne-Espérance, **le retard moyen dans l'arrivée des navires passe de 0,59 jours en décembre à 6,01 jours en janvier**.

Parmi les 13 armateurs observés par Sea Intelligence, le groupe CMA CGM prend la première place du podium avec une fiabilité de 54,7% (contre plus de 60% en décembre). Wan Hai, Evergreen, OOCL et Cosco parviennent aussi à se maintenir au-dessus de la barre des 50%, mais la majorité des armements, dont MSC, Mærsk, ZIM et Hapag Lloyd évoluent entre 40% et 50% de fiabilité. Yang Ming ferme le classement avec 42,2%. Les chiffres montrent qu'en janvier, aucun armement n'a su faire progresser sa fiabilité.

Cette dégradation s'explique par les déroutements de navires en raison de la crise en mer Rouge d'une part, et de la sécheresse du canal de Panama d'autre part. Il reste qu'en janvier, l'écart entre l'armement le plus fiable (CMA CGM) et le moins fiable (Yang Ming) n'a jamais été aussi serré au cours des trois dernières années.

Mer Rouge

La mer Rouge reste encore peu fréquentée. L'attaque contre le Rubymar, le 24 février, a fait prendre conscience aux armements que les Houthis sont capables de couler un navire, alors même que des forces militaires européennes et américaines patrouillent et assurent des escortes. Les armements réévaluent quotidiennement la situation pour décider de l'itinéraire que prendra un navire. Dans ces conditions, **Hapag Lloyd** annonce l'arrêt du service AR1 entre l'Asie et la mer Rouge.

CMA CGM annonce pour sa part reprendre le transit par la mer Rouge au cas par cas. “La situation est examinée de près pour chaque navire avant le transit, les choix d'itinéraire ne peuvent donc pas être anticipés ou communiqués”, indique une notice sur le site de l'armement. Selon les informations dont nous disposons actuellement, la décision de l'armement marseillais reste isolée. Ses concurrents maintiennent le déroutement par le cap de Bonne-Espérance. Cependant, cette décision n'est pas sans conséquences. Les assureurs indiquent des primes d'assurance oscillant entre 0,6% et 1% de la valeur assurée du navire pour les risques de guerre.

Méditerranée-mer Rouge

La situation en mer Rouge favorise le retour des services papillons, qui consistent à diviser un service en deux pour contourner une région en crise. Face aux risques dans le détroit de Bab-el-Mandeb, les armements remettent en place des services entre la Méditerranée et la mer Rouge sans descendre jusqu'au détroit. Dynamar recense plusieurs services à venir. **Mærsk** va créer un service entre Port Saïd, Djeddah, King Abdullah, Port Saïd, Barcelone, Tanger Med, Algésiras et Vado Ligure. Un second service touchera les ports de Tanger Med, Port Saïd, Djeddah, et retour par Port Saïd. De son côté, **MSC** aligne quatre navires entre Barcelone, Gioia Tauro, Mersin, Djeddah, King Abdullah et Port Saïd. **Hapag Lloyd** a créé pour sa part avec trois navires une rotation entre Tanger Med, Damiette, Djeddah et retour par Damiette. Enfin, **le groupe CMA CGM** lance un service Red Sea Express entre les hubs méditerranéens et la mer Rouge. Il touche les ports de Tanger Med, Algésiras, Malte, Alexandrie, Damiette, Aqaba et Djeddah.

MSC a également modifié la rotation de son service Dragon entre la Méditerranée et l'Asie. Désormais, les navires empruntent la route par le cap de Bonne-Espérance. L'armement a donc retiré les escales de King Abdullah, Ashdod et Abu Dhabi, et ajouté une touchée à Sines. La nouvelle rotation dessert les ports de Dalian, Pusan, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapour, Gioia Tauro, Gênes, La Spezia, Marseille, Barcelone, Valence, Sines et retour par Mundra, Nhava Sheva, Colombo et Singapour. Dans le même ordre d'idée, l'Indus Express entre le Moyen-Orient, l'Inde et les États-Unis a supprimé les escales de Haïfa, Sines et Houston. Colombo joue désormais un rôle de hub dans ce service.

La nouvelle rotation se fait entre Abu Dhabi, Dubaï, Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, Colombo, New-York, Savannah, Charleston et Freeport.

Medkon Lines et **Turkon Lines** se sont pour leur part associées pour assurer un service entre la Turquie et les ports de la mer Rouge. Il desservira les ports d'Iskenderun, Mersin, Djeddah et Aqaba. Hapag Lloyd dispose de slots sur ce service.

Mer Noire

Depuis le début des hostilités sur le sol ukrainien, les ports ukrainiens de la mer Noire sont utilisés à des fins d'exportation de céréales. Odessa, Yuzni et Chornomorsk reçoivent régulièrement des navires pour charger des céréales. Au total, plus de 10 Mt ont été exportées depuis juillet 2023, date de la fin des corridors humanitaires. Cependant, l'Ukraine veut revenir sur la scène de la conteneurisation, indique le consultant néerlandais, Dynamar. Selon le ministre ukrainien des infrastructures interrogé par le journal ukrainien *Ukrainska Pravda*, deux navires chargent actuellement dans les ports ukrainiens pour ensuite rejoindre Constanta.

Les ports d'Odessa et de Yuzni font l'objet d'attaques régulières de missiles par les Russes. Les installations portuaires seraient fortement endommagées. Pour assurer l'approvisionnement de l'Ukraine, les autorités utilisent donc le port roumain de Constanta et acheminent ensuite par camion les conteneurs sur le sol ukrainien. Le retour des ports ukrainiens dans la conteneurisation permettra un meilleur approvisionnement mais les défis de sécurisation sont importants. Comment réagiront les forces militaires russes si ces flux prennent de l'ampleur ? Pour rappel, une flotte militaire russe est stationnée au large des ports ukrainiens sans empêcher les liaisons de vraciers avec les ports de l'Union européenne.

Dans le même temps, après deux ans de conflit entre l'Ukraine et la Russie, des armateurs opèrent un retour en mer Noire, à l'image de **Arkas** et de **Medkon**. Des liaisons avec le port géorgien de Poti sont assurées malgré les risques liés aux mines déposées par les Russes.

Europe-Caraïbes

CMA CGM refond son service entre la Méditerranée et les Caraïbes. À partir de la fin du mois mars, l'armement alignera un neuvième navire, avec pour objectif une amélioration de la qualité et de la fiabilité. De plus, CMA CGM ajoute une nouvelle escale à ce service dans le sens Méditerranée-Caraïbes. Elle interviendra à Tanger Med après le dernier port méditerranéen, Valence. Ensuite les navires rejoignent directement Fort-de-France.

Transatlantique

Mærsk invoque la congestion portuaire en Europe et en Amérique du Nord pour réajuster son service TA5. Le MSC Rachele voit son escale à Gioia Tauro annulée le 9 mars dans le sens westbound (Europe-Amérique du Nord). Sa prochaine escale dans le port est prévue le 16 mars. Dans le même temps, le même navire annule son escale à Newark le 1er avril. Il reprend cette escale le 8 avril.

Europe – Golfe Persique

Le groupe **Mærsk** ajoute un service entre l'Europe et le golfe Persique, le ME8, qui effectue sa rotation depuis le 14 février par le cap de Bonne-Espérance. Il dessert les ports de Jebel Ali, Doha, Dammam, Al Jubail, Jebel Ali, Abu Dhabi, Duqm, Salalah, Tanger Med, Port Saïd, Barcelone, Tanger Med, Algésiras et retour à Salalah. Mærsk utilise les ports de Tanger Med et de Port Saïd pour les dessertes en Méditerranée. Les touchées de Salalah et Jebel Ali servent de hub dans le golfe Persique. Ce service vient en complément des deux services ME6 et ME7, entre l'Inde et l'Europe, qui ont été suspendus.

Transpacifique

ONE lance un nouveau service dans le Pacifique pour répondre à la demande américaine en provenance d'Asie. Ce service, commercialisé sous le nom de AP1, démarrera en avril ou mai, indique l'armement. Il touchera les ports de Haiphong, Cai Mep, Shekou, Xiamen, Taipei, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland, et retour par Shekou et Haiphong. Selon Dynamar, ce service sera assuré conjointement avec Wan Hai.

Ce dernier aligne cinq des sept navires de ce service. Le AP1 devrait venir en remplacement du service assuré seul par Wan Hai, le AA3, indique le consultant néerlandais.

MSC maintient sa stratégie des blank sailings pour “recoller” au plus près de ses horaires de service. Le Northern Jaguar, du service America, annule ainsi une rotation entre l’Asie et l’Amérique du Nord pendant la semaine du 4 mars, tout comme le Maersk Shivling pour la semaine du 26 février. MSC s’ajuste aussi en raison des restrictions de passage du canal de Panama. Le Conti Makalu du service Pelican a été annulé pendant la semaine du 12 février.

The Alliance a décidé pour sa part de revenir dans le canal de Panama au mois de mars pour son service entre l’Asie et la côte Est des États-Unis. Le service a quitté la route par le canal de Panama dès les premiers signes de sécheresse à l’automne pour préférer la route par le canal de Suez. Mais avec les attaques des Houthis, les armements décident finalement de reprendre l’itinéraire d’origine. La rotation de ce service se fera entre Qingdao, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Pusan, Carthagène, Savannah, Charleston, Wilmington, Norfolk et retour par Pusan.

Méditerranée-États-Unis

Dans le cadre du service entre la Turquie, la Grèce et la côte Est des États-Unis, **MSC** annonce l’ajout d’escales dans les ports de Haïfa, Norfolk et Baltimore. Dans le même temps, celles de Barcelone, Valence et Halifax sont supprimées. Finalement, le service assure une rotation entre Tekirdag, Izmit, Aliaga, Le Pirée, Mersin, Haïfa, Salerne, Sines, Boston, New-York, Philadelphie, Norfolk, Baltimore, Savannah, Port Everglades, Freeport et retour en Turquie.

Méditerranée-Moyen-Orient

Le Megem, service assuré par **CMA CGM, Cosco et Hapag Lloyd** entre le Moyen-Orient et la Méditerranée est suspendu en raison de la crise en mer Rouge. Ce service assurait une rotation entre Dubaï, Hamad, Dammam, Jubail, Dubaï, Djeddah, Port Saïd, Tripoli, Mersin, Le Pirée, Istanbul, Izmit, Aliaga, Iskenderun, Damiette et Djeddah. L’arrêt de ce service a motivé Hapag Lloyd à prendre des espaces sur le service de Medkon Lines et Turkon Lines qui touche certains ports de Méditerranée.

Alliance

Les membres de l'Ocean Alliance, CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen ont annoncé le 27 février le renouvellement de leur accord pour une période de cinq ans, maintenant ainsi l'existence d'Ocean Alliance jusqu'en 2032. En effet, cette alliance créée en 2017 est renouvelée par bail de cinq ans, et l'actuel accord arrive à échéance en 2027. Le Memorandum of Understanding signé le 27 février prévoit uniquement la prolongation de l'accord. Aucune mention sur les services déployés n'a encore filtré.

3/ Les opérations

- *Terminaux*

Hambourg : le Sénat de Hambourg a donné son feu vert à l'entrée de MSC dans le capital de HHLA à hauteur de 49,9%. Il s'agit d'une première étape avant la validation définitive. Le Parlement de la cité hanséatique et les autorités de la concurrence ne se sont pas encore exprimées. Pour mémoire, HHLA a cédé 20% de son terminal de Hambourg, Tollerort, au groupe chinois Cosco. Ces différentes cessions interviennent alors que le manutentionnaire allemand annonce une diminution de 7,5% de ses volumes en 2023.

Dar es Salaam : le terminal à conteneurs de Dar es Salaam, en Tanzanie, va revenir à East Africa Gateway, une joint-venture entre Adani Ports et Abu Dhabi Ports. Cette structure a obtenu l'accord du gouvernement tanzanien de reprendre le TICTS (Tanzania International Container Terminal Services), qui opère les postes 8 à 11 du terminal. TICTS était auparavant entre les mains du groupe philippin Ictsi avant de passer à Adani, par un contrat de gestion.

Taipeh : la division manutention de Evergreen Marine Corporation a acheté 5,84% de Taipei Port Container Terminal Corporation. Cette société gère les postes 3 à 6 du terminal à conteneurs de Taipei. Désormais, Evergreen détient 33,69% de cette société aux côtés de Wan Hai et Yang Ming. Selon le consultant Dynamar, les fonds pour acheter cette participation viennent pour moitié des fonds propres d'Evergreen. Pour rappel, Cosco Ports a tenté, il y a plusieurs années, d'entrer dans les ports taiwanais, sans succès.

Port Saint John : le port canadien de Saint John, situé à l'embouchure du fleuve Saint Jean, sur la côte atlantique, s'engage dans une phase d'expansion. Le West Side Container Terminal, opéré par DP World est concerné. Il prévoit la construction d'un quai de 345 m de long pour passer sa capacité de 125 000 EVP à 325 000 EVP, voire 600 000 EVP d'ici la fin de la décennie. De plus, le chenal d'accès sera porté de 8,4 m à 9,4 m et élargi de 150 m à 168 m.

- **Point sur le canal de Panama**

Les dernières nouvelles du niveau de l'eau dans le Lac Gatun, qui permet d'alimenter le canal de Panama, sont assez pessimistes pour les scénarios à court terme d'exploitation de l'infrastructure. L'autorité du Canal de Panama a annoncé le passage à 18 navires par jour contre 24 aujourd'hui à compter du 15 mars.

Si la situation perdure, l'accès risque encore de se durcir et les coûts de passage de se renchérir. Les autorités du Canal invitent maintenant les navires à une pré-réservation obligatoire de leur créneau de passage. Les navires qui se présentent à l'entrée sans créneau réservé sont en principe refoulés (jusqu'ici ils n'étaient que mis en attente comme non prioritaires au passage). **Ce durcissement des règles d'exploitation, lié à la nécessité d'approvisionner en eau potable la population, ne laisse pas présager un retour à la normale à brève échéance.**

AUTEUR



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.

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