

Porte-conteneurs : l'accostage brutal des géants des mers

Encore bénéficiaires en 2023, les grands armateurs risquent de perdre de l'argent en 2024. Début novembre, l'allemand Hapag-Lloyd et le français CMA CGM ont publié des résultats trimestriels en très forte baisse par rapport au troisième trimestre 2022.

Par [Jean-Michel Bezat](#)

Publié le 10 novembre 2023 à 17h47, modifié le 13 novembre 2023 à 08h30



Un porte-conteneurs de la CMA CGM, dans l'estuaire de l'Elbe, à Cuxhaven (Allemagne), le 15 juillet 2023. FOCKE STRANGMANN / AFP

Une discipline de fer sur les coûts opérationnels, des annulations de services (*blank sailing*) et d'escales, parfois d'importantes réductions d'effectifs : après des années 2021 et 2022 aux profits mirobolants, l'accostage des compagnies de porte-conteneurs est brutal. Elles utilisent désormais tous les moyens pour affronter la tempête qui s'annonce, victimes d'un effondrement des taux de fret, les prix facturés à leurs clients de l'industrie et de la grande distribution.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Le « Laura-Maersk », premier navire au biométhane et symbole de la complexe transition maritime](#)

A une semaine d'intervalle, le danois Maersk, l'allemand Hapag-Lloyd et le français CMA CGM ont publié des résultats trimestriels en très forte baisse par rapport au troisième trimestre 2022. Il en est sans doute de même pour l'italo-suisse [MSC, numéro un du secteur](#), qui ne publie pas ses comptes.

Troisième armateur mondial, CMA CGM a annoncé, vendredi 10 novembre, un chiffre d'affaires en recul de 42,6 % à 11,4 milliards de dollars (10,7 milliards d'euros) et un résultat net de 388 millions de dollars, alors qu'il avait atteint 7 milliards de dollars un an plus tôt. « *La normalisation du secteur se poursuit, avec des conditions de marché*

que nous connaissions avant la pandémie [de Covid-19] », a commenté son PDG, Rodolphe Saadé. L'atonie de l'économie devrait, selon lui, continuer à « peser sur notre industrie dans la période à venir », même si les volumes transportés restent « solides ».

« Une demande modérée »

Pour sa part, le géant danois Maersk affiche un résultat de 521 millions de dollars entre juillet et septembre, dix-sept fois moins qu'un an auparavant, et un chiffre d'affaires en baisse de 47 % (à 12,1 milliards). Dans la foulée, il a annoncé la suppression de 3 500 emplois d'ici à 2024, portant le total à dix mille sur un an et ramenant ses effectifs à cent mille postes. « Notre secteur est confronté à une demande modérée, des prix qui reviennent à leurs niveaux habituels et une pression inflationniste sur notre base de coûts », a commenté son PDG, Vincent Clerc. Quant à l'allemand Hapag-Lloyd, numéro cinq mondial, il a gagné 264 millions de dollars au troisième trimestre, ramenant son bénéfice à 3,2 milliards sur les neuf premiers mois de l'année, loin des 13,8 milliards de 2022.

Lire aussi le récit : Article réservé à nos abonnés [L'irrésistible ascension de CMA CGM dans le transport et la logistique](#)

Les chiffres avaient grimpé jusqu'au ciel en 2021-2022, et les transporteurs avaient réalisé quelque 300 milliards de profits sur cette période – du jamais-vu dans leur histoire. Depuis près d'un an, ils plongent dans les abysses. Les taux de fret spot ne couvrent plus le coût du transport des « boîtes », admet le patron d'Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen. Les chargeurs, comme Ikea, Walmart, Carrefour ou Apple, sont désormais en position de force pour négocier et obtenir des armateurs de meilleurs tarifs contractuels, ce qui était la règle jusqu'en 2019, avant la crise sanitaire.

La chute de ces taux de fret va se poursuivre, prévient Simon Heaney, l'un des analystes chevronnés du cabinet londonien Drewry. Il estime qu'ils reculeront de 60 % en 2023 et encore de 33 % en 2024. Si cette année s'achève sur un bilan globalement positif (20 milliards de dollars), les armateurs essuieront une perte de l'ordre de 15 milliards l'an prochain. Et la tempête risque de se poursuivre les deux années suivantes, les compagnies ne voyant pas leurs prix remonter fortement à un horizon de trois ans. L'alliance 2M associant MSC et Maersk a supprimé d'ici à début décembre une des cinq rotations hebdomadaires Asie-Europe du Nord. Tous les armateurs font de même, du japonais One au coréen HMM.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Rodolphe Saadé, la révolution de l'héritier](#)

La contraction du commerce mondial, illustrée par la baisse de 6,4 % des exportations chinoises sur un an, n'explique pas tout. Les déstockages aux Etats-Unis vont peser sur les volumes transportés. La réduction en 2024 d'un tiers des navires empruntant le canal de Panama, pour cause de sécheresse, aggravera la situation, assure le patron d'Hapag-Lloyd. Et l'arrivée de nouvelles capacités en 2023 (+ 9 %) se heurtera à une hausse de seulement 3,3 % du commerce de marchandises, selon l'Organisation mondiale du commerce.

D'après le cabinet Alphaliner, la flotte restée à quai représentait déjà 1,2 million de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) début octobre, soit 318 porte-conteneurs

(4,3 % des capacités), d'abord pour des raisons techniques (60 %), mais aussi par manque d'activité (40 %).

Moins endettés et plus diversifiés

« *Je ne pense pas que la situation soit aussi grave qu'en 2008 et 2009* », tempérait le 20 octobre M. Habben Jansen [dans l'hebdomadaire Welt am Sonntag](#). A l'époque, 12 % de l'armada de porte-conteneurs – moins importante qu'aujourd'hui – étaient bloqués dans les ports. Reste que les transporteurs sont entrés dans une période de délicate « gestion de la capacité », qu'ils ont eux-mêmes contribué à augmenter. Très soutenues en 2021 et 2022, les commandes aux chantiers navals chinois et sud-coréens ont continué depuis le début de l'année, note Alphaliner.

A première vue, la situation rappelle l'exubérance des années 2000, brutalement douchée par la crise financière de 2008-2009, qui avait menacé la survie de plusieurs compagnies et poussé à une consolidation du secteur. Mais les commandes représentaient alors 55 % de la flotte mondiale, contre 30 % aujourd'hui. Alphaliner explique ces achats par les énormes liquidités des compagnies et, « *plus important encore* », par l'obligation de verdir leur flotte, responsable de 3 % des émissions de CO₂. Le cabinet note ainsi que les navires au méthanol représentent 52 % des capacités commandées en 2023, ceux qui fonctionnent au GNL 31 %. Pour s'alléger, les armateurs vont aussi réduire la location de navires et envoyer à la casse de vieux navires : 1 200 porte-conteneurs ont dépassé les 20 ans.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Les grands armateurs MSC, Maersk et CMA CGM à la conquête de l'Afrique](#)

Si l'horizon des armateurs s'assombrit, ils sont aussi moins endettés et plus diversifiés sur la chaîne du transport-logistique que lors des crises précédentes. C'est le cas de CMA CGM. Outre les navires à propulsion bas carbone, le géant marseillais a acquis des entreprises de logistique ; il doit notamment procéder au *closing* du rachat pour 5 milliards de Bolloré Logistics début 2024, la plus grosse opération de son histoire.

Il s'est aussi renforcé dans les terminaux portuaires stratégiques sur les côtes ouest (Los Angeles-Long Beach) et est (New York-New Jersey) des Etats-Unis, le premier marché du monde. La logistique à terre, qui n'est pas entièrement arrimée au transport maritime, est moins cyclique que le *shipping*. Le groupe, désendetté, a encore gagné 3,8 milliards de dollars sur les neuf premiers mois de l'année. Autant dire que ses capacités d'investissement restent importantes. M. Saadé ne s'interdit pas de faire de nouvelles acquisitions.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [En Grèce, dans la banlieue d'Athènes, le lent redémarrage des chantiers navals d'Eleusis](#)

Jean-Michel Bezat