

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



LES TAUX DE FRET MARITIMES ONT REPRIS QUELQUES COULEURS EN DÉCEMBRE

La demande un peu plus soutenue, combinée à la prudence des compagnies maritimes en matière de retour via le canal de Suez, a permis de remuscler le marché des taux spot Asie-Europe en décembre.

En décembre, les compagnies maritimes ont réussi à stabiliser les taux transpacifiques et à faire nettement remonter le « panier moyen » sur l'axe Asie-Europe. Ce mouvement devrait hisser les résultats financiers du 4^e trimestre légèrement au-dessus du consensus qui était attendu après la dégradation constatée durant le trimestre précédent par la majorité des grandes compagnies.

Quatre facteurs clés de tension expliquent ce rebond de marché en fin d'année.

- Une demande soutenue, notamment par une politique d'exportation agressive de la Chine vers l'Europe, dans un contexte de blank sailings massifs
- La fin de validité des taux de fret 'NAC quarterly' du Q4 chez les grands NVOCC
- Un retour via Suez qui s'annonce beaucoup plus lent et moins massif qu'attendu à court terme par le marché en octobre et novembre.
- Une « guerre aux pétroliers » ciblant maintenant ouvertement les flottes fantômes bien au-delà de la Mer Noire.

Les faits marquants

Retour des navires via le canal de Suez

Certes, le canal de Suez n'a pas retrouvé le niveau de fréquentation qu'il connaissait avant l'attaque du *Galaxy Leader*, en novembre 2023. « *Au cours de la première semaine de 2026, les transits par le canal de Suez étaient encore inférieurs d'environ 60% à ceux de la même semaine en 2023, avant que ne commencent les détournements généralisés autour du cap de Bonne-Espérance* », selon Niels Rasmussen, analyste en chef du transport maritime chez BIMCO. Cependant, le trafic connaît une progression sensible et atteint son plus haut niveau depuis le début des attaques menées par les rebelles houthis.

Le navire *ONE Henry Hudson* se déclare en avarie commune

En novembre, le *ONE Henry Hudson*, un porte-conteneurs de 8 212 EVP, avait pris feu alors qu'il se trouvait à quai dans le port de Long Beach. La compagnie japonaise ONE, affrèteur du *ONE Henry Hudson*, a annoncé le 1^{er} décembre

Le canal revoit notamment passer des porte-conteneurs. Pour la première fois depuis deux ans, le *CMA CGM Jacques Saadé*, un navire de 23000 EVP, a transité par la mer Rouge en décembre dans le sens Europe-Asie, essentiellement chargé de conteneurs vides. Bien qu'il ait coupé son AIS pour le transit en mer Rouge, cela reste une illustration marquante du regain d'intérêt des compagnies, avec l'appui manifeste de l'Autorité du canal de Suez (SCA).

que le propriétaire du navire, son compatriote Fukujin Kisin, avait déclaré l'avarie commune. Les détenteurs de la marchandise qui était à bord vont donc participer aux frais nécessaires pour remettre le navire en état de navigabilité.

Menaces de rétorsion américaines contre l'Espagne

En novembre 2024, l'Espagne avait refusé l'accès à ses ports à trois navires battant pavillon américain — *Maersk Denver*, *Maersk Nysted* et *Maersk Seletar* — tous exploités par Maersk Line Limited dans le cadre du programme de sécurité maritime de l'administration maritime américaine (Maritime Security Program, MSP), relevant de la Maritime Administration (MARAD). Ces navires étaient soupçonnés d'acheminer du matériel militaire pour Israël. La Commission maritime fédérale américaine (FMC) avait alors déclenché des investigations le mois suivant, estimant que ces pratiques pourraient « créer des conditions défavorables au commerce maritime extérieur des États-Unis ».

Dans un communiqué du 19 décembre 2025, la FMC a indiqué qu'elle poursuivait ses investigations et envisageait toute une série de mesures de rétorsion, notamment des restrictions sur les cargaisons, le refus d'entrée aux navires battant pavillon espagnol ou l'imposition d'amendes pouvant atteindre 2,3 millions de dollars par voyage aux navires battant pavillon espagnol.

Flambée des prix de l'affrètement sur le segment 1000-5000 EVP

Le marché de l'affrètement de porte-conteneurs fait preuve d'une grande résilience malgré les turbulences. On constate notamment une demande vigoureuse sur le segment des navires de 1000 à 5000 EVP, ce qui fait flamber les prix d'affrètement. Ce phénomène résonne avec la stratégie des compagnies maritimes asiatiques et occidentales, qui étoffent leurs services intra-asiatiques et indo-pacifiques à un rythme soutenu.

Globalement, moins de 1% de la flotte conteneurisée était inutilisée en 2025. La livraison de nouveaux navires, combinée à la faiblesse traditionnelle de la demande au premier trimestre, pourrait entraîner une légère augmentation de l'inactivité des navires dans les mois à venir.

Succession de très fortes dépressions hivernales en Atlantique Nord

De très fortes dépressions hivernales se succèdent en Atlantique Nord, perturbant les services maritimes. Ce phénomène météo est habituel en

cette saison, mais il tend à se renforcer année après année en raison du dérèglement climatique.

Un porte-conteneur chinois équipé de missiles balistiques

La Chine a laissé fuiter la photo d'un [porte-conteneur marchand équipé de missiles balistiques](#). Le pays montre ainsi qu'il avance sur des technologies de conversion de navires marchands en navires pouvant constituer d'importantes plates-formes de tir sans toucher à leur structure. Rien ne ressemble

plus à un porte-conteneur qu'un autre porte-conteneur. Dans la guerre hybride actuelle, avec la miniaturisation des armements et son camouflage « naturel », ce type de navires bon marché ainsi équipé peut constituer une force de frappe inquiétante et rapidement mobilisable.

Tensions accrues en mer Noire et en mer Baltique

Depuis presque trois ans, les trafics marchands russes et ukrainiens ont été relativement épargnés par les deux cobelligérants. Mais l'escalade dans la « guerre aux pétroliers » actuelle pourrait marquer la fin de ce fragile pacte de non-agression tacite, ce qui accroît mécaniquement la tension sur la flotte de commerce conventionnelle.

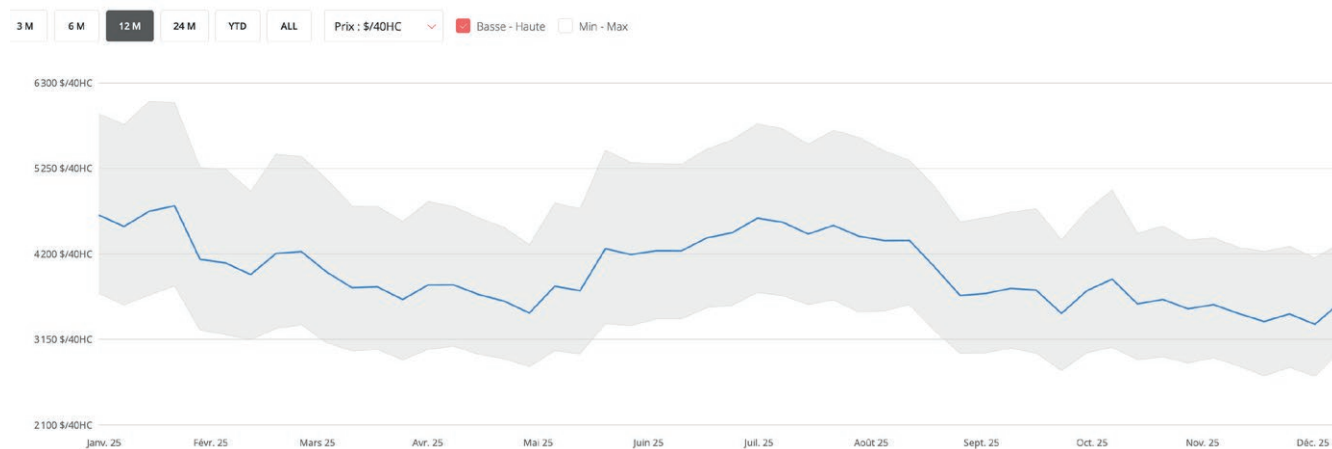
En mer Baltique, les suspicions d'atteintes aux câbles sous-marins occidentaux se multiplient. En décembre, la police finlandaise a [saisi un navire en provenance de Russie](#), soupçonné d'avoir endommagé un câble reliant Helsinki à l'Estonie à travers le golfe de Finlande.

Les prix

Asie-Europe

La demande soutenue, la politique de blank sailings et la relative discipline tarifaire des compagnies ont permis une remontée nette des taux spot en décembre, ce qui rejaille sur notre index composé d'un mix de prix spot et contractuels.

Shanghai - Le Havre

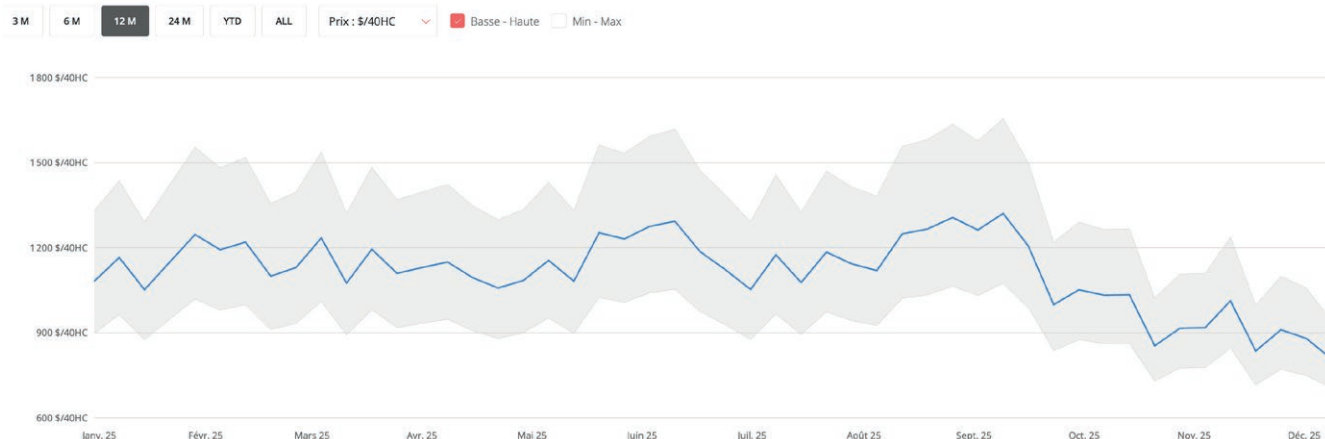


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

Europe-Asie

Le marché Europe-Asie reste englué dans les difficultés, témoignant d'une très faible demande.

Rotterdam - Shanghai

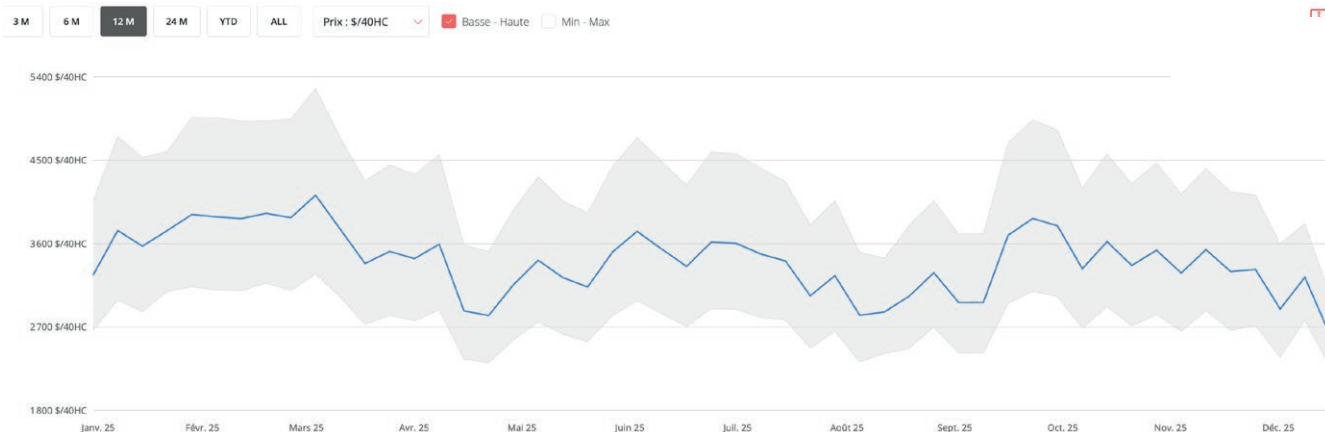


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

Transatlantique

Ce marché, qui avait plutôt bien résisté en 2025, semble maintenant déséquilibré par une injection trop importante de capacité, émanant notamment de MSC, ce qui fait baisser les taux de fret de façon sensible.

Anvers - New York

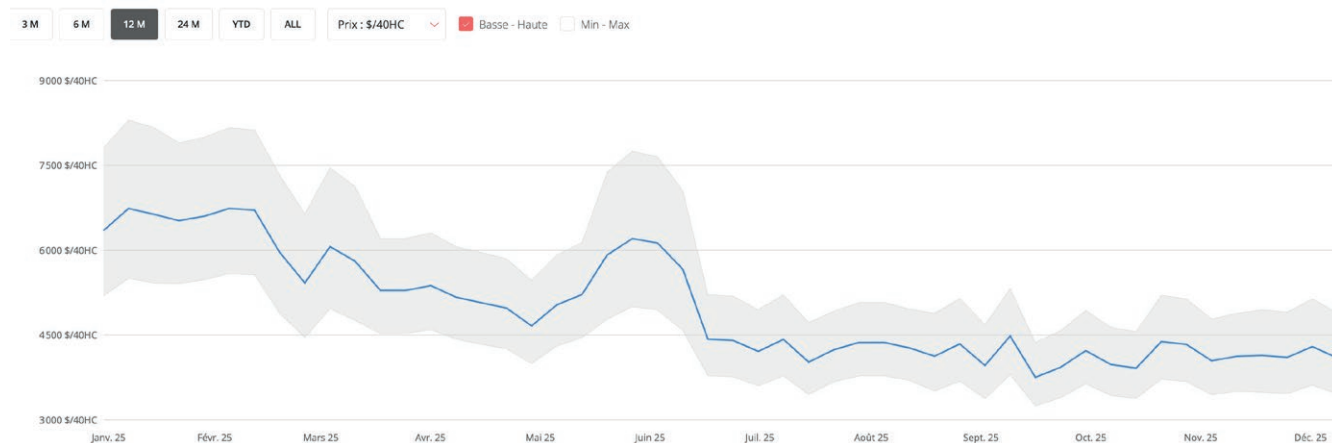


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source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

Transpacifique

En raison d'un ré-équibrage de l'offre et de la demande, les taux spot sont remontés en fin d'année, autour de 3000 USD le 40'. L'indice des prix spot+contractuels montre une stabilisation à un niveau assez bas.

Shanghai - Long Beach



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC incluse et THC Destination exclue, 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 | [Upply](#)

Les services

Selon Sea Intelligence, la fiabilité des services maritimes réguliers a progressé de 2,8 points en novembre pour atteindre 64,1%, renouant avec les niveaux de mai et septembre. En glissement annuel, la régularité des services augmente de 9,5 points. On reste cependant loin des chiffres de juin et juillet 2020, quand la fiabilité des services tangentait les 80%. Les retards des navires marquent un recul de 0,16 jours en glissement mensuel et de 0,54 en glissement annuel, à 4,88 jours.

C'est Mærsk qui a affiché la meilleure régularité en novembre, avec un taux de 78,1% (+4 pts m/m), suivi par son partenaire dans l'alliance Gemini, Hapag Lloyd. L'armement allemand assure une régularité de ses services à hauteur de 77,1%, soit trois points de plus que le mois précédent. Trois armements se situent ensuite dans une fourchette de 60% à 70% et huit autres entre 50% et 60%. L'armement israélien ZIM se place en dernière position avec un taux de 52,8%.

L'analyse par alliance montre la performance de Gemini, regroupant Mærsk et Hapag Lloyd, qui assure une fiabilité de 88,6%, devant MSC autour de 75%. Le score est en baisse pour MSC qui obtenait 80,5% avec Mærsk au sein de l'alliance 2M. Premier Alliance et Ocean Alliance sont à la traîne, avec un score respectif de 55% et 61,1%.

La politique de blank sailings se poursuit. Drewry annonce 35 blank sailings du 5 janvier au 6 février, soit environ 5% des liaisons Est-Ouest, indique le consultant britannique. Les annulations se concentrent sur le Transpacifique, qui représente 51% des blanks sailings, contre 34% pour les liaisons entre l'Asie-Europe du Nord et l'Asie-Méditerranée. Le Transatlantique demeure le moins touché avec 14%.

Le programme de 2026 de Premier Alliance (HMM, ONE, Yang Ming)

ONE a dévoilé les services qui seront déployés à partir d'avril sur les routes transpacifique et Asie-Europe. Au total, 33 liaisons relieront les différents continents. ONE prévoit neuf services depuis **l'Asie sur le sud-ouest du Pacifique**, trois services entre **l'Asie et le nord-ouest du Pacifique**, et cinq services entre **l'Asie et la côte Est de l'Amérique du Nord**.

Sur la route **Europe-Asie**, sept services relieront les deux continents, **en empruntant tous la route via le cap de Bonne Espérance entre l'océan Indien et l'Europe** :

- > FE1 : Laem Chabang, Cai Mep, Singapour, Rotterdam, Hambourg, Singapour
- > FP2 : Pusan, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapour, Southampton, Rotterdam, Southampton, Singapour, Laem Chabang, Cai Mep et Yantian
- > FE3 : Qingdao, Ningbo, Yantian, Singapour, Algésiras, Felixstowe, Hambourg et Anvers
- > FE4 : Shanghai, Pusan, Rotterdam, Hambourg et Le Havre
- > FE5 : Qingdao, Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapour, Le Havre, Hambourg, Rotterdam, Anvers, Le Havre, Singapour
- > FE6 : Pusan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, Singapour, Felixstowe, Anvers, Hambourg, Felixstowe, Port Klang, Singapour, Shekou)
- > IOX (Indian Ocean Express) : Karachi, Hazira, Mundra, Nhava Sheva, Colombo, Southampton, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Karachi

Les liaisons entre **l'Asie et la Méditerranée** sont assurées par six services :

- > MD1 : Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapour, Damiette, Le Pirée, Istanbul, Izmit, Mersin, Damiette, Singapour
- > MS2 : Pusan, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shekou, Singapour, Tanger, Valence, Barcelone, Gênes, La Spezia, Fos, Singapour, Laem Chabang, Cai Mep et Yantian
- > MD3 : Dalian, Xingang, Pusan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapour, Izmit, Istamboul, Mersin, Damiette, Singapour et Xiamen
- > MD4 : Pusan, Ningbo, Shanghai, Nansha, Yantian, Singapour, Gioia Tauro, Gênes, La Spezia, Fos, Barcelone, Valence
- > MD5 : Valence, Barcelone, Gioia Tauro, Singapour, Shanghai, Qingdao, Pusan, Ningbo, Xiamen et Yantian
- > IOM (Indian Ocean Mediterranean) : Nhava Sheva, Karachi, Mundra, Algésiras, Valence, Barcelone, Gênes, Le Pirée, Algésiras, Karachi et Mundra

Enfin, entre l'Asie et le Moyen-Orient, ONE aligne trois services : le AG1 (Dalian, Xingang, Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shekou, Singapour, Jebel Ali, Dammam, Jubail, Hamad, Abu Dhabi, Jebel Ali, Sohar, Singapour et Pusan), le AG2 (Pusan, Qingdao, Xiamen, Dachan Bay, Port Klang, Jebel Ali, Dammam et Bahreïn) et le AG3 (Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapour, Jebel Ali, Sohar et Port Klang).

Transpacifique

Les vacances du Nouvel An chinois et la baisse d'activité consécutive en Asie amènent **Mærsk** à annuler des services entre l'Asie et les côtes Ouest et Est de l'Amérique du Nord, du 13 février au 3 avril. Entre l'Asie et la côte Ouest des États-Unis, les annulations concernent les services TP8 du 17 février, TP6 et TP1 du 26 février et le TP5 du 28 février. Entre la côte Ouest des États-Unis et l'Asie, les services TP8 du 18 mars, les TP 6 et TP5 du 22 mars et le TP1 du 24 mars sont annulés.

Depuis l'Asie vers la côte Est des États-Unis, les services TP11 du 13 février, 20 février et 27 février sont annulés. En sens opposé, de la côte Est des États-Unis vers l'Asie, les TP11 du 26 mars, du 2 avril et du 9 avril ne seront pas assurés.

HMM (Hyundai Merchant Marine) annonce des modifications sur ses services EC1, EC2 et EC3 entre l'Asie et l'Amérique du Nord. L'armement ajoute une escale à Cai Mep sur le service EC2, mais retire la touchée à Xiamen et Manzanillo. Le service assure aussi une escale à Halifax et Singapour. La nouvelle rotation se fait, depuis le 22 décembre, entre les ports de Cai Mep, Yantian, Ningbo, Shanghai, Pusan, Manzanillo, Savannah, Charleston, Norfolk, Halifax et Singapour.

Une escale à Manzanillo est en revanche ajoutée au service EC1 depuis le 27 décembre. La rotation se fait entre Kaohsiung, Yantian, Shanghai, Ningbo, Pusan, New York, Norfolk, Savannah, Manzanillo, Rodman, Pusan. Quant au service EC3, il ne dessert plus Halifax dans le sens westbound. La nouvelle rotation relie les ports de Laem Chabang, Cai Mep, Singapour, Colombo, Halifax, New York, Jacksonville, Savannah, Charleston, Norfolk, New York et Singapour.

Asie – Europe

Mærsk ajuste aussi ses services entre l'Asie et l'Europe pendant le Nouvel An chinois. L'armement prévoit cinq annulations au départ d'Asie. Elles visent le AE11 du 16 février, le AE12 du 20 février, le AE3 du 21 février, le AE15 du 25 février et le AE2 du 27 février.

À partir du 24 janvier, **Hapag Lloyd** revoit les touchées de son service IOS (Indian Ocean Service), en ajoutant le port de Wilhelmshaven. Désormais, les navires touchent les ports de Jebel Ali, Mundra, Nhava Sheva, Salalah, Tanger, Rotterdam, Wilhelmshaven, Hambourg, London Gateway, Tanger, Salalah et Jebel Ali.

Transatlantique

Mærsk renforce ses services entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Une escale à Saint John est ajoutée sur le service TA2 tandis que l'escale de Baltimore est remplacée par Philadelphie sur le TA3. Depuis le 29 décembre, le service TA2 touche ainsi les ports de Anvers, Southampton, Rotterdam, Hambourg, Saint John, Charleston, Savannah et Norfolk. De son côté, le TA3 est assuré, depuis le 3 janvier, entre les ports de Southampton, Rotterdam, Hambourg, Wilhelmshaven, Newark, Norfolk, Philadelphie et Saint John.

MSC élargit son service Canada Express en ajoutant une escale à Bilbao. Depuis le 22 décembre, la nouvelle rotation se fait entre les ports de Malaga, Sines, Vigo, Gijón, Bilbao, Felixstowe, Anvers, Le Havre, Montréal et Halifax.

Mer Rouge

One démarre le 16 janvier un service depuis l'Asie, commercialisé sous le nom de Red Sea China Service.

Il relie les ports de Shanghai, Qingdao, Nansha, Shekou, Djeddah, Sokhna, Aqaba et Djeddah.

Europe - Méditerranée

Hapag Lloyd revoit son service EME entre l'Europe du Nord et la Méditerranée. À compter du 18 janvier, London Gateway est remplacé par Tilbury.

La nouvelle rotation relie Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven, Anvers et Port-Saïd.

Asie – Amérique Latine et Caraïbes

CMA CGM annonce une amélioration des services M2X et ACSA1 entre l'Asie et l'Amérique centrale. Le service M2X bénéficie d'une escale à Ensenada (Mexique) entre les ports de Lazaro Cardenas et Yokohama à compter du 5 janvier. La nouvelle rotation se fait donc entre les ports de Shekou, Ningbo, Shanghai, Tianjin, Xingang, Qingdao, Busan, Manzanillo, Lazaro Cardenas, Ensenada et Yokohama. Le service ACSA1 se voit ajouter une touchée au port de Buenaventura. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Posorja, Buenaventura, Chancay, Callao, San Antonio, Posorja et Yokohama. Le démarrage de cette boucle intervient le 23 février.

Par ailleurs, dans le cadre du renforcement de la fiabilité de son service et pour améliorer la couverture portuaire dans la région des Caraïbes, **CMA CGM revoit partiellement son service PEX2**. L'armement ajoute une escale au Vietnam et au Mexique. Ainsi, la nouvelle liaison se fera entre les ports de Vung Tau, Shekou, Hong Kong, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Pusan, Manzanillo, Balboa, Manzanillo (Panama), Cartagène, Kingston et Caucedo. Cette rotation est opérationnelle depuis le 27 décembre mais se fait en deux phases. Jusqu'au 18 février, les deux escales de Vung Tau et de Manzanillo au Mexique sont intégrées, tout en maintenant une touchée dans le port de Singapour. Ensuite, Singapour ne sera plus desservi dans le cadre de ce service.

Europe – Amérique Latine et Caraïbes

MSC développe la desserte de l'Amérique du Sud en ajoutant une escale à Bilbao dans son service Europe, Caraïbes, Amérique Latine. La rotation se fait désormais entre les ports de Londres,

Rotterdam, Anvers, Bilbao, Las Palmas, Caucedo, Cartagène, Cristobal, Rodman, Callao, San Antonio, Coronel et Valparaiso.

Amérique du Nord – Océanie

CMA CGM ouvre un service entre la côte Est des États-Unis et les ports de l'Océanie. Commercialisé sous le nom de KEA, il vient en complément du service PAD (Panama Direct), qui relie l'Europe du Nord aux ports de Nouvelle-Calédonie, Tahiti, Nouvelle-Zélande et Australie, via les ports de la côte Est des États-Unis. Le service KEA démarre en février pour les liaisons Northbound et mars en Southbound. La rotation se fait entre les ports de Philadelphie, Charleston, Balboa, Tauranga, Sydney, Melbourne, Port Chalmers, Tauranga, Manzanillo, Cartagène, Philadelphie et retour à Charleston.

Par ailleurs, **Mærsk** et CMA CGM ont conclu un accord d'espaces. CMA CGM disposera d'espaces sur les navires de Mærsk qui assurent la rotation en intra-Océanie, entre Tauranga, Sydney, Melbourne et Port Chalmers.

Canal de Suez

Le retour des liaisons Asie-Europe par le canal de Suez se fait prudemment. Mærsk a testé un passage par le détroit de Bab el Mandeb et le canal de Suez le 18 décembre avec le *Mærsk Sebarok*, qui s'est déroulé sans encombre. « Cela ne signifie pas un retour massif par cette route », a précisé l'armement, indiquant vouloir analyser la situation quotidiennement avant un retour plus important des liaisons Asie-Europe par ce corridor. D'autres passages sont prévus dans les prochaines semaines. De son côté, CMA CGM a déjà réalisé plusieurs essais. Le service Indamex doit reprendre la route de Suez dès le 14 janvier ainsi que le Med 2.

MSC ainsi que les autres armements comme Cosco, HMM, ONE restent également prudents. Selon certaines sources, l'armement de Genève analyse la situation sans faire d'annonces fermes pour un retour par Suez dans les prochaines semaines.

Dans une communication, l'autorité du canal de Suez a fait savoir qu'elle table sur un retour à la normale au début du second semestre 2026.

Les opérations

Le processus de cession des terminaux de Hutchison Ports s'enraye

La cession des ports du groupe hongkongais Hutchison Ports au consortium BlackRock/Til-MSK prend une tournure géopolitique. En décembre, la Commission européenne a décidé d'ouvrir une enquête. Elle estime que cette cession pourrait créer une position dominante dans le port de Barcelone. Les textes européens lui accordent un délai jusqu'au 30 avril pour réaliser cette enquête et rendre ses conclusions. Par ailleurs, le gouvernement chinois ne voit toujours pas d'un bon œil cette cession. [Selon un article Wall Street Journal](#), Pékin menace de bloquer la vente si le groupe Cosco n'obtient pas une majorité des parts de Hutchison Ports. En conséquence, selon le Financial Times, Black Rock et MSC envisagent de [reconsidérer leur participation](#). Enfin, l'entrée en lice des candidats comme APM Terminals, CMA CGM et Port of Singapore Authority (PSA) vient encore plus compliquer le dossier. Bref, les nuages s'accumulent autour de ce projet.

Le Maroc transforme son agence portuaire en SA

Le Maroc a annoncé en décembre son intention de transformer l'ANP (Agence nationale portuaire) en société anonyme. Ce mouvement vise à améliorer les performances des ports sous l'autorité de cet organisme. L'ANP gère notamment les ports de Casablanca, Jorf Lasfar, Agadir et Dakhla.



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upplly

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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.