

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



CONTENEURS : ALERTE SÉRIEUSE SUR LES MARGES DES COMPAGNIES MARITIMES

Les compagnies maritimes ont tenté de faire remonter les taux de fret sur les dernières semaines de l'année, mais la suspension des taxes sur les navires aux États-Unis et en Chine a douché les espoirs.

Les faits marquants

Suppression des taxes additionnelles sur les navires

Les taxes sur les navires chinois ou détenus par des intérêts chinois escalant aux États-Unis, qui étaient entrées en vigueur le 14 octobre, ont été suspendues pour un an à compter du 10 novembre 2025. Les mesures similaires appliquées par la Chine aux navires américains escalant sur son territoire sont également suspendues. Cette décision découle de l'accord commercial et économique conclu entre le président Trump et son homologue chinois Xi Jinping lors de leur rencontre du 30 octobre. Les droits de douane américains de 100% sur les grues portuaires et les châssis intermodaux pour camions sont également suspendus, ainsi que les sanctions chinoises contre cinq filiales américaines du constructeur sud-coréen Hanwha Ocean.

Ces mesures avaient été prises au vu des conclusions de l'enquête lancée sous l'administration Biden portant sur « les actions menées par la Chine pour dominer les secteurs maritime, logistique et de la construction navale ». Le Bureau du représentant américain au commerce précise que durant cette phase de suspension des mesures de rétorsion, les États-Unis poursuivront leurs efforts nationaux et leurs discussions avec leurs principaux alliés et partenaires en vue de revitaliser la construction navale américaine.

Cette suspension est un gros soulagement pour ZIM et MSC principalement. Très exposées sur le Transpacifique, ces deux compagnies maritimes risquaient de devoir payer de lourdes taxes des deux côtés, aux États-Unis et en Chine. Cependant, c'est aussi une bonne nouvelle pour les Chinois Cosco et OOCL, qui auraient payé un lourd tribut aux États-Unis mais dont certains navires affrétés auraient aussi été mécaniquement taxés... en Chine. Un comble !

La réouverture du canal de Suez, épée de Damoclès des compagnies

L'hypothèse d'un retour progressif des navires par la mer Rouge et le canal de Suez sur l'axe Asie-Europe gagne du terrain chaque semaine. Après le passage remarqué de deux grands navires de CMA CGM, le *Benjamin Franklin* et le *Jules Verne*, Maersk et Hapag Lloyd ont à leur tour fait savoir qu'ils étudiaient l'opportunité d'un retour des transits via Suez. Les deux partenaires de l'alliance Gemini ont souligné dans un communiqué que lorsque les conditions seront réunies, ils coordonneront leurs efforts avec leurs clients respectifs et les principales parties prenantes afin que le transfert du service via le cap de Bonne-Espérance vers le service via Suez se fasse avec un minimum de perturbations pour les chaînes d'approvisionnement. Aucune date n'a été fixée.

Globalement, seuls quelques services ou quelques navires tests sont attendus pour le début de l'année 2026. D'un point de vue économique, d'abord, les compagnies veulent éviter à tout prix une bascule brutale qui mettrait sur le marché des capacités additionnelles que nous estimons à environ 10%, dans un contexte de taux de fret déjà très dégradés. Le scénario d'un retour progressif prend aussi en compte des impératifs de sécurité. Mieux vaut tester la route avant de s'engager massivement dans un retour qui promet d'être opérationnellement assez complexe. Les assureurs, en tout cas, semblent prêts à jouer le jeu, en couvrant à nouveau les risques pour les marchandises, mais sous conditions. Le rapport risque à prime évolue lui-aussi en faveur d'un retour progressif via Suez.

Risque de crash sur les taux de fret

Les compagnies maritimes ne seront pas seulement confrontées à un défi opérationnel. Elles devront surtout tenter d'éviter un crash des taux de fret. Les chargeurs refuseront mécaniquement le surcoût facturé pour les routes via le cap de Bonne-Espérance dans les appels d'offre annuels actuels.

Au début de la crise provoquée par les attaques des Houthis, nous avons évalué le différentiel entre la route via Le Cap et la route via Suez à environ 1000 US\$/40'. Deux ans plus tard, grâce à la rationalisation des services, le delta est tombé à environ 600 US\$/ 40'. Si l'on retranche ce montant des niveaux actuels des taux de fret, on atteint des seuils en-deçà des 1000 US\$/40', insupportables dans la durée pour les compagnies maritimes.

Dégradation des résultats financiers des compagnies

Les résultats financiers publiés par les compagnies maritimes pour le 3^e trimestre confirment une tendance clairement baissière dans l'activité de ligne maritime conteneurisée. Les trois grandes compagnies européennes accusent une chute du chiffre d'affaires en glissement annuel sur cette période, tandis que l'EBITDA est quasiment divisé par deux.

La tendance est la même pour le n°4 mondial, Cosco, qui enregistre une chute de ses revenus de 23,5% au 3^e trimestre par rapport à la même période de 2024, malgré des volumes en hausse de 5%. ONE et Yang Ming font aussi état d'une dégradation des comptes.

Résultats des principales compagnies européennes dans l'activité de ligne maritime conteneurisée

	T1 2025	Variation (%)	T2 2025	Variation (%)	T3 2025	Variation (%)	9M2025	Variation (%)
Chiffre d'affaires (M US\$)								
Maersk	8 910	11,2%	8 572	2,4%	9 177	-17,4%	26 659	-3%
CMA CGM	8 758	11,5%	8 164	-1,4%	8 964	-17,4%	25 886	-4,1%
Hapag Lloyd	5 220	15,3%	5 166	7,8%	5 357	-5,5%	15 743	5%
EBITDA (M US\$)								
Maersk	1 908	99,1%	1 448	2,6%	1 787	-55,3%	5 188	-19,4%
CMA CGM	2 581	30%	1 581	-19,9%	2 228	-48,8%	6 340	-23,4%
Hapag Lloyd	1 014	21,4%	777	-21,6%	836	-47,1%	2 627	-22,9%
Volumes (milliers d'EVP)								
Maersk	5 862	0,1%	6 460	4,2%	6 794	7%	19 116	3,8%
CMA CGM	5 850	4,3%	5 970	-0,1%	6 170	2,2%	17 990	2%
Hapag Lloyd	3 305	8,8%	3 440	12,4%	3 425	6,1%	10 170	-9,1%

* Évolution en %

Graphique: Anne Kerriou pour Upfly • Source: Publications financières des compagnies maritimes • Créé avec Datawrapper

Fidèle à ses habitudes, le n°1 mondial, MSC, ne publie pas ses comptes, mais il est évident qu'il n'est pas épargné par la chute des taux de fret. Alors que la compagnie italo-suisse devrait franchir rapidement la barre des 1000 navires en ligne, la suspension des taxes réciproques sino-américaines est néanmoins une très bonne nouvelle pour elle.

Alerte sur les échanges agro-alimentaires français

En septembre 2025, les échanges agro-alimentaires de la France ont accusé un déficit de 123 millions d'euros. Cette évolution résulte d'une hausse marquée des importations (+ 610 millions d'euros), supérieure à celle des exportations (+ 413 millions).

Le report de la validation du « Cadre Net Zéro » de l'Organisation maritime internationale (OMI), sous la pression américaine, est aussi un ballon d'oxygène financier inespéré, qui pourrait donner envie au leader de marché de repasser à l'offensive pour remplir ses navires.

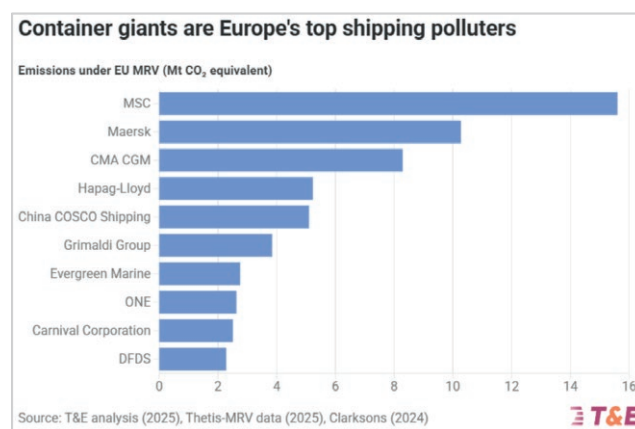
Cette tendance inquiète, car le secteur agro-alimentaire est un secteur traditionnellement excédentaire pour le commerce extérieur français. Sur 12 mois à fin septembre, la balance commerciale de ce secteur reste positive (+789 M€), mais en baisse de 87%. Les exportations de vins et spiritueux ont reculé, principalement à destination des États-Unis.

Record des émissions de gaz à effet de serre en 2024

Selon un rapport publié le 7 novembre par l'organisation Transport&Environment, les émissions du transport maritime dans l'UE ont atteint en 2024 leur plus haut niveau depuis que l'UE a introduit la déclaration obligatoire en 2018. Une hausse de 13% a été enregistrée malgré le recul du commerce maritime en volume.

Le déroutement des navires par le cap de Bonne-Espérance pour éviter les perturbations de la mer Rouge semble être le facteur d'explication essentiel de cette tendance. « Les porte-conteneurs ont été les principaux responsables de l'augmentation des émissions, avec une hausse de 46%. Cela s'explique probablement par une augmentation de 18% de la distance moyenne parcourue et une augmentation moyenne de 3% de la vitesse opérationnelle, ainsi que par une augmentation du nombre de navires nécessaires pour desservir des itinéraires plus longs.

Les émissions du transport maritime sont très sensibles à la vitesse opérationnelle, car chaque augmentation de 1% de la vitesse peut entraîner une augmentation de 3% des émissions », précise l'étude. MSC est pointé du doigt dans le rapport comme étant un des contributeurs majeurs.



Le nucléaire au secours de la décarbonation

L'Europe en général et la France en particulier ont annoncé des initiatives visant à explorer le potentiel de la propulsion nucléaire dans la stratégie de décarbonation du transport maritime, [emboitant ainsi le pas aux grandes nations de la construction navale](#). En France, Armateurs de France, le Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN) et le Groupement des Industriels Français de l'Énergie Nucléaire (GIFEN) ont signé fin octobre une déclaration d'intention industrielle posant les bases d'une coopération entre les filières maritime et nucléaire.

À l'échelle européenne, quelques jours plus tard, une trentaine d'entreprises européennes des secteurs nucléaire et maritime, notamment françaises, ont signé une déclaration de coopération. L'objectif est de promouvoir une initiative européenne visant à « faire progresser l'utilisation sûre et durable des technologies nucléaires pour la décarbonation maritime ». La déclaration souligne notamment le potentiel des petits réacteurs modulaires (SMR).

Les prix

En octobre, les compagnies espéraient encore une petite remontée des taux de fret pour les dernières semaines de l'année. Pour y parvenir, toutes les alliances avaient en priorité actionné le levier classique des annulations de voyages. Mais un autre facteur devait donner un petit coup de pouce supplémentaire : la riposte de la Chine aux taxes américaines sur les navires. Début octobre, la Chine a en effet fait savoir qu'elle allait elle-aussi taxer chaque navire sous pavillon américain ou détenu à minima par 25% d'intérêts américains escalant dans ses ports, avec un préavis de seulement deux semaines. Cette annonce a eu brièvement pour effet de suralimenter la tension sur les capacités, d'une part parce que le délai de préavis ne permettait pas d'anticiper et d'autre part parce que calculer le pourcentage détenu par des intérêts américains supposait des calculs au cas par cas fastidieux, longs et complexes.

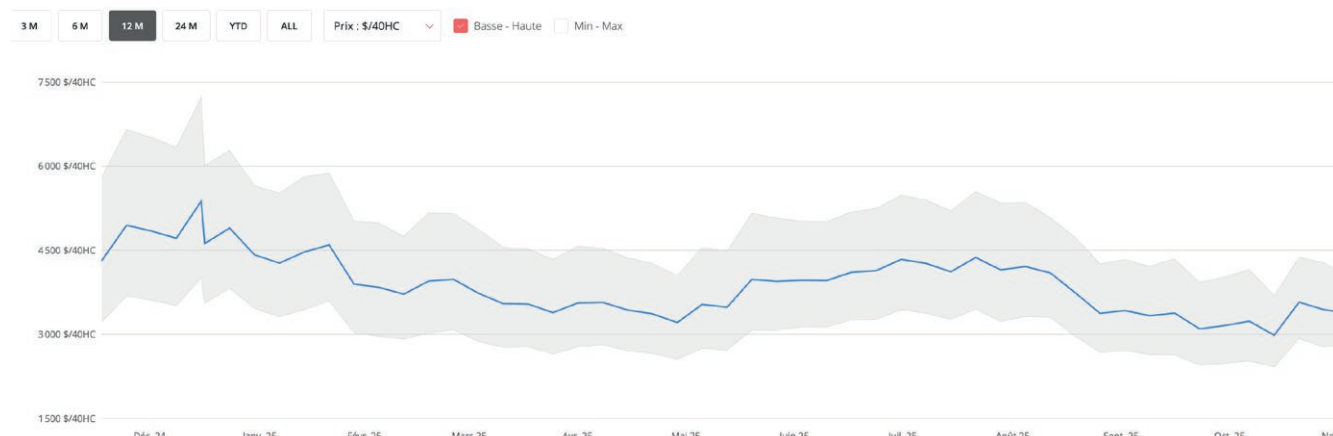
Certains navires ont préféré faire demi-tour, et d'autres ont été contraints d'attendre en rade avant de savoir à quelle sauce ils allaient être mangés. Cette confusion a alimenté la congestion devant les ports chinois, ce qui a limité mécaniquement les capacités d'exportation et favorisé la remontée des taux en sortie de Chine.

La suspension pour un an des taxes réciproques sur les navires a fait brutalement retomber le soufflé. La Chine a immédiatement retrouvé de la fluidité dans ses exportations.

Asie-Europe

Alors que les taux FAK mensuels publiés par les compagnies affichent des hausses importantes pour novembre et décembre, l'essentiel des volumes se traite aujourd'hui via les grands commissionnaires de transport, en-dessous du pivot de 2000 USD/ 40' depuis les grands ports chinois vers les grands ports du range Nord Europe, soit un niveau bien inférieur au taux médian issu des prix facturés spot et contractuels.

Shanghai - Le Havre



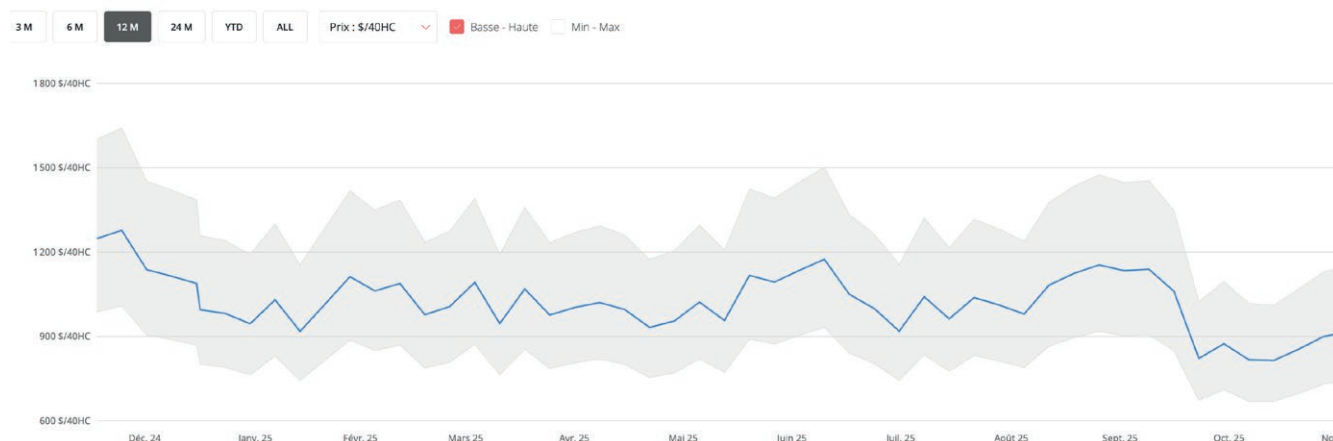
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine inclus et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

Europe-Asie

Dans le même temps, le faible marché export dry Europe-Chine a chuté sous les seuils dits « better than empty » sur le marché spot. Des taux de fret à 50 USD le 40' dry « gate in free out » ont même été repérés, autrement dit un niveau dérisoire quand on sait que la THC européenne pour le chargement est facturée habituellement au prix public moyen de 220 €.

Le compte ne peut pas y être pour les compagnies qui perdent de l'argent à ces niveaux de prix via la route du Cap pour chaque rotation de navire, même si les volumes Asie-Europe (en incluant l'Inde) devraient continuer de croître de 5 à 6% cette année, ce qui est nettement plus que le consensus attendu.

Rotterdam - Shanghai

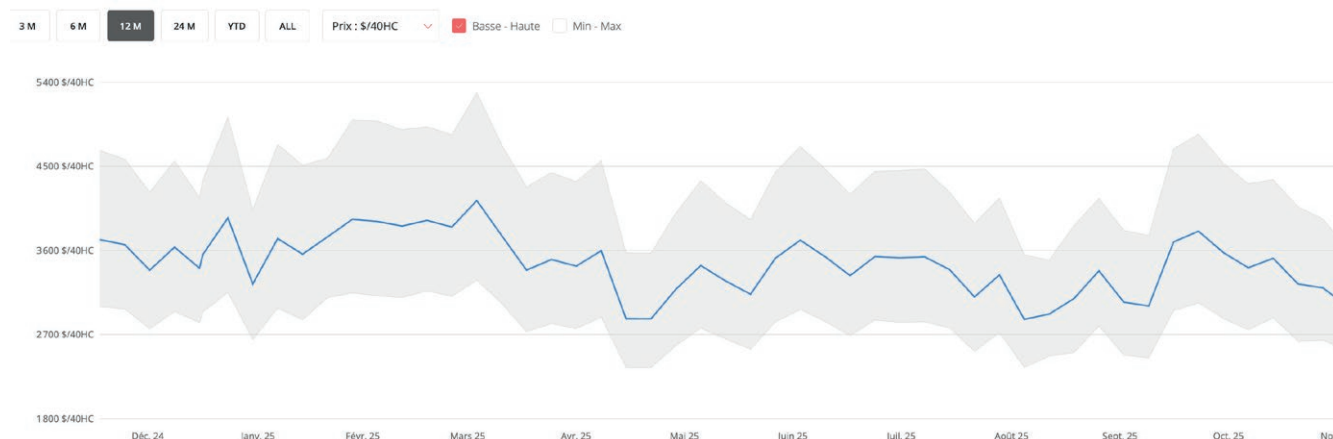


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

Transatlantique

Malgré la mise en place des nouveaux droits de douane américains, le marché transatlantique westbound ne s'est pas écroulé en volume. Il a même progressé de 1%, allant à l'encontre des prévisions des analystes. Un point de vigilance mérite toutefois d'être mentionné : sur ce trade qui est relativement stable, MSC a introduit beaucoup de capacités sur la fin d'année, ce qui va mettre de la pression sur les taux de fret et gêner Gemini, CMA CGM et ONE au premier chef.

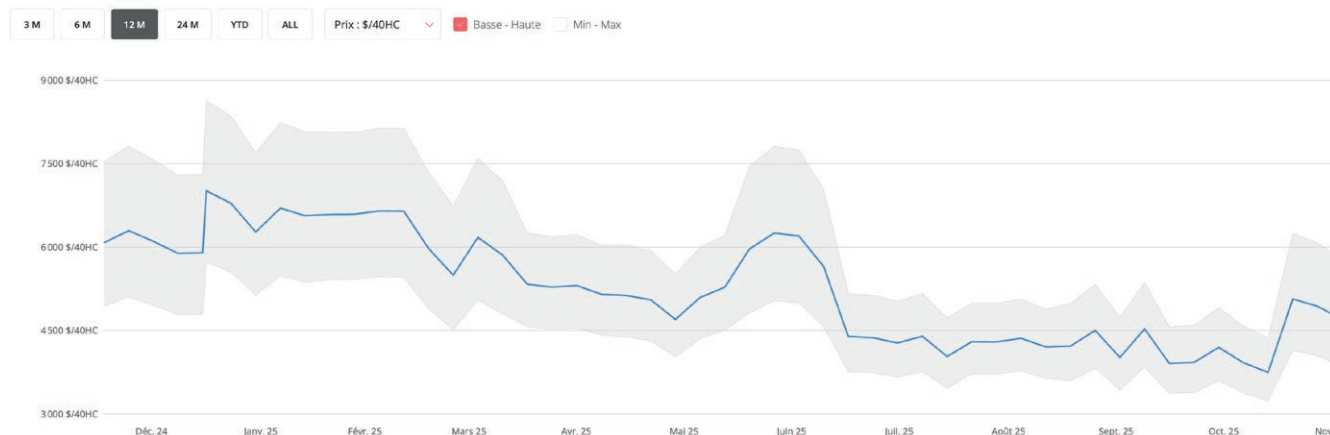
Anvers - New York



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. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

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. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Les services

Les compagnies maritimes poursuivent les ajustements de leurs services. Entre le 1er décembre 2025 et le 4 janvier 2026, Drewry recense 56 annulations sur les 719 liaisons initialement prévues, soit un ratio de 8%, stable par rapport aux mois de novembre et d'octobre. Sous un angle optimiste, on peut aussi noter que 92% des services se dérouleront donc dans les termes initialement prévus en décembre. Les liaisons transpacifiques représentent 48% des annulations, contre 25% pour les lignes Asie-Europe et 27% pour les liaisons au départ d'Europe vers les États-Unis.

Selon le consultant britannique, les annulations de décembre aboutiront à établir la hausse des capacités supplémentaires à 7%, ce qui limite l'éventualité d'un redressement des taux de fret à court terme. À cela s'ajoute la situation en mer Rouge.

Le retour à des services par le canal de Suez peut avoir un effet perturbateur important. « Tout changement, qu'il soit progressif ou complet, aura un impact sur les flux et les horaires des navires, selon la manière dont les transporteurs choisiront de gérer la transition », précise Drewry.

Ces prévisions tombent après un mois d'octobre dégradé en termes de qualité de service. Selon le cabinet Sea Intelligence, le taux de fiabilité sur les services Est-Ouest, après trois mois de stabilité, a perdu 3,5 points en octobre par rapport à septembre, s'établissant ainsi à 61,4%. En glissement annuel, le taux de fiabilité s'améliore toutefois de 11,1 points. Concernant les retards des navires à l'arrivée, la moyenne s'élève à 4,98 jours, soit 0,04 jours de plus qu'en septembre et 0,87 jours de plus qu'en octobre 2024.

Mærsk conserve sa place d'armateur le plus fiable, avec un taux de 74,1%, suivi par son partenaire de l'alliance Gemini Hapag Lloyd, qui affiche 69,6%. Sur la troisième marche du podium figure MSC avec 65,9%. Parmi les dix autres armements analysés par Sea Intelligence, 9 se situent dans une fourchette entre 50% et 60% de fiabilité. La dernière place revient au Singapourien PIL avec 44,9%.

Sea Intelligence présente la fiabilité des alliances selon deux bases de calcul. Il prend en compte les arrivées des navires sur les services déployés depuis la refonte des alliances en février 2025 (All Arrivals) et sur les services des précédentes alliances (Trade Arrivals). Les données pour Gemini montrent que la fiabilité des services en All Arrivals atteint 88,6% contre 86% pour les Trade Arrivals. Une différence qui démontre de la progression dans le nouveau partenariat avec Hapag Lloyd.

À l'inverse, MSC voit sa fiabilité régresser. Dans le calcul des services actuels, l'armement suisse affiche une fiabilité de 77,5% contre 80,5% pour les services de sa précédente alliance. La Premier Alliance se situe dans la même veine que Gemini. Les mesures sur les services déployés depuis février indiquent une fiabilité à 64,6% contre 54,6% pour les services antérieurs. Quant à la fiabilité d'Ocean Alliance, elle s'établit à 65%.

Transatlantique

Mærsk annonce la mise en place de blank sailings sur les liaisons transatlantiques en raison des conditions météorologiques. « Ces conditions dégradent la fiabilité des services chaque année. » Le service TA1 et le Canada Express subiront plusieurs annulations. Entre janvier et avril 2026, l'armement reviendra à la desserte normale de ces services progressivement.

Méditerranée – États-Unis

Le service **Medus** de SeaLead, qui avait démarré en mars, est suspendu. Sur une fréquence quinzomadaire, ce service touchait Mersin, Istanbul, Gebze, Aliaga, Casablanca, New-York et Norfolk.

Europe – Asie

Tailwind Shipping, armement appartenant au distributeur allemand Lidl, ajoute une escale à Port Kelang dans son service Panda Express, selon Alphaliner. Désormais la rotation se fait entre Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Port Kelang, Barcelone, Koper et Port Kelang.

Evergreen revoit ses dessertes sur les deux services CES et CEM (entre l'Asie, l'Europe et la Méditerranée), assurés dans le cadre de l'Ocean Alliance. À partir de mi-décembre, les escales de Port Kelang sont remplacées par des touchées à Singapour. Les navires escalent désormais à Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Rotterdam, Felixstowe, Hambourg, Rotterdam, Colombo et Kaoshiung pour le service CEM. Le service CES dessert Tianjin, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour, Anvers, Hambourg, Rotterdam et Singapour.

Europe – Océanie

Marfret ajuste son service entre l'Europe et l'Océanie. Le Panama Direct Line, assuré en partenariat avec CMA CGM, ne touche plus le port de Zeebrugge. Un ajustement qui se fait chaque année, selon le consultant néerlandais Dynamar. La rotation est la suivante : Rotterdam, Dunkerque, Le Havre, New-York, Savannah, Kingston, Papeete, Nouméa, Brisbane, Sydney, Melbourne, Tauranga, Cartagène, Savannah, et Philadelphie.

Mer Noire

ZIM relance son service sur la mer Noire, le Levant Black Sea Express (LBX). Dans sa nouvelle version, la rotation se fait entre les ports de Ashdod, Haïfa, Constanta, Yuzhny (Ukraine) et Le Pirée.

Transpacifique

Mærsk ajuste les dessertes du service TP11 entre l'Asie et la côte Est des États-Unis. L'escale de Savannah précédera celle de Charleston. Le service dessert les ports dans l'ordre suivant : Haiphong, Ningbo, Shanghai, Lazaro Cardenas, Savannah, Charleston, New York et Singapore. L'armement danois continue par ailleurs d'ajuster son service TP7. Depuis le mois d'octobre les escales de ce service à Ningbo sont annulées. Les conteneurs destinés à ce port sont déchargés à Busan pour être transférés par feeder depuis Busan sur Ningbo.

Asie – Afrique

MSC améliore la rotation de son service Iroko en ajoutant une touchée dans le port du Cap en Afrique du Sud. Cette escale démarre le 11 décembre. Ce service dessert Ningbo, Nansha, Singapour, Pointe Noire, Cotonou, Apapa, Tin Can (Lagos), Onne, Lobito, Le Cap, Singapour et Xiamen.

Inde – Moyen-Orient

ONE lance un nouveau service, commercialisé sous le nom IG4 (India – Gulf Service). Il relie les ports de Hamad, Dammam, Abu Dhabi, Mundra, Nhava Sheva, Abu Dhabi, Hamad et Dammam.

États-Unis – Sous-continent Indien

ONE lance un nouveau service, commercialisé sous le nom IG4 (India – Gulf Service). Il relie les ports de ONE ajoute une escale à Jebel Ali sur son service entre la côte Est des États-Unis et le sous-continent Indien. Désormais la rotation se fera entre New-York, Norfolk, Savannah, Jacksonville, Charleston, Jebel Ali, Hazira, Nhava Sheva et Colombo.

Inde

L'Inde a créé un armement national parallèlement à la Shipping Corporation of India. Le nouveau-né, **Bharat Container Shipping Line (BCSL)**, table sur une flotte de 51 navires. La compagnie est créée en partenariat public-privé avec le Maritime Development Fund, qui apporte 6,9 Md\$.

Asie – mer Rouge

Trois armements créent un service entre l'Asie et la mer Rouge, Global Feeder Shipping, Regional Container Line (RCL) et TS Lines. Le consultant Dynamar précise qu'Evergreen interviendra comme chargeur sur ce service assuré par des navires de 3000 EVP. Il desservira les ports de Shanghai, Qingdao, Guangzhou, Shenzhen, Djeddah, Sokhna, Aqaba et Djeddah.

Les opérations

Belgique : **mouvements sociaux dans les transports**

Du 24 au 26 novembre, les principaux syndicats belges des transports ont appelé à des mouvements sociaux. Ils s'opposent aux projets de réforme des conditions de rémunération des chômeurs et des conditions de retraite. L'impact de ces mouvements est large. Outre les opérations portuaires, les services de pilotage et de remorquage ainsi que les dessertes ferroviaires peuvent être touchées.

Pologne : **un projet dans le port de Swinoujscie**

La Pologne annonce un projet de nouveau port à Swinoujscie, en Poméranie. Ce projet comprend un terminal de 70 à 75 hectares avec 1300 m de quai linéaires avec un tirant d'eau de 17 m. Il pourra recevoir deux navires de 400 m et un de 250 m simultanément. Il disposera d'une capacité de 2 MEVP. Deme et QTerminals ont remporté la concession de ce terminal, qui est attendu pour 2028.

CMA CGM prend 20% du capital d'Eurogate

CMA Terminals prend 20% du capital du manutentionnaire allemand Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH). Selon les deux parties, cette opération doit se concrétiser dans les premiers mois de 2026. Le CTH d'Eurogate dispose d'une capacité actuelle de 4 MEVP. En tant que nouvel actionnaire, CMA CGM participera au projet d'extension Ouest qui doit porter la capacité à 6 millions d'EVP. Cet investissement permet au groupe français de prendre une position pour la desserte future de la Russie. En effet, avant le conflit avec l'Ukraine, une partie majoritaire des flux passait par Hambourg et Gdansk.

Algérie : **un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Skikda**

Le port algérien de Skikda développe un nouveau terminal de 240 000 EVP de capacité. Il disposera d'un quai de 323 m linéaire et d'une zone de stockage de 15 hectares, avec un tirant d'eau de 15,4 m. Il doit entrer en opération en 2027, indique l'autorité portuaire. Ces installations porteront la capacité totale du port à 600 000 EVP.

Mali

La dégradation de la situation politique et sécuritaire au Mali a incité les armements à revoir leurs dessertes vers ce pays. Des groupes armés ont imposé de nouvelles taxes à l'import et instauré un blocus autour de la capitale, Bamako. Le groupe CMA CGM a annulé l'acheminement de conteneurs depuis les ports maritimes vers le pays. Après des négociations avec les différents groupes, l'armement a finalement repris la route de Bamako. MSC a pour sa part annoncé la suspension temporaire de ses services vers le Mali et n'accepte plus de réservations. Une mesure qui comprend les conteneurs qui sont destinés à tous les ports de la région comme Abidjan, Dakar, Tema, Lomé et les corridors depuis Conakry.



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.