

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Octobre 2025 | 

upply

CONTENEURS : UN NET EFFORT DE RESTAURATION DES TAUX DE FRET

Les compagnies maritimes tentent de faire passer des augmentations de tarifs pour les deux derniers mois de l'année, tablant sur un petit rebond de la demande.

Les faits marquants

Les annonces d'augmentations générales se multiplient

La majorité des grandes compagnies maritimes s'efforcent de faire passer des hausses de prix. Les annonces d'augmentations générales (GRI, General Rate Increase) concernant les taux de fret spot FAK pour les chargements de novembre en Asie fleurissent. Cette fois-ci, MSC n'est pas en reste avec les taux FAK suivants pour une 40' HC, à compter du 1^{er} novembre : 2700 US\$ de l'Extrême-Orient vers l'Europe du Nord, 3000 US\$ vers l'East Med et 3200 US\$ vers l'Ouest Med.

Le marché se retourne-t-il durablement ? C'est peu probable. Les leviers de cette hausse sont plus conjoncturels que structurels. L'heure semble à une certaine fermeté, mais le marché n'en a clairement pas fini avec les montagnes russes tarifaires.

Pour les compagnies maritimes, l'enjeu est d'importance. Reprendre la main en novembre-décembre doit permettre d'améliorer des comptes d'exploitation qui ont souffert au 3^e et au début du 4^e trimestre. Après les chargements anticipés massifs de début d'année, l'été et la période pré-Golden Week ont été maussades. Les compagnies font le pari d'un petit regain de la demande à l'approche des fêtes de fin d'année. D'autre part, les compagnies ont tout intérêt à essayer de faire remonter les taux pour être en meilleure posture dans les négociations d'appels d'offre annuels. Mieux vaut les amorcer dans un contexte d'arrêt de la chute des taux, même si l'épée de Damoclès d'un éventuel retour massif des navires par le canal de Suez pèse de toute façon sur le climat des discussions.

**“ Le marché n'en a clairement pas fini
avec les montagnes russes tarifaires ”**

Désorganisation suite aux taxes chinoises et américaines sur les navires

Le mouvement d'augmentation des prix est apparu d'autant plus vital que les compagnies maritimes étaient confrontées à des surcoûts en partie inattendus, en raison d'une escalade entre les États-Unis et la Chine concernant l'introduction de taxes réciproques sur les navires. Coup de théâtre : ces taxes ont finalement été suspendues pour une durée d'un an, à l'issue d'une entrevue entre Donald Trump et Xi Jinping. Mais en attendant, elles ont désorganisé le marché.

Conformément à ce qui avait été annoncé en avril par l'administration américaine, les taxes sur les navires chinois ou détenus par des intérêts chinois escalant aux États-Unis sont entrées en vigueur le 14 octobre. Les opérateurs ont eu le temps de s'y préparer. En revanche, les mesures de réciprocité chinoises visant les navires américains n'ont été annoncées que le 29 septembre pour une entrée en vigueur également le 14 octobre, inquiétant à la fois par leur flou et leur immédiateté. Définir navire par navire escalant en Chine s'il était détenu capitalistiquement à plus ou moins 25% par des intérêts américains (au-delà des navires purement américains ou sous pavillon américain) n'était pas facile à établir. Les incertitudes créées par les annonces chinoises ont accru la tension sur le marché. Et pour limiter leur exposition aux nouvelles taxes, les compagnies ont décidé d'accentuer en novembre-décembre leur programme de blank sailings, qui était déjà conséquent avant même l'annonce des mesures de rétorsions chinoises. Il existe un risque de « sur-blank sailings », qui n'était initialement pas souhaité par les compagnies. Cela devrait pour effet d'alimenter la tension sur les taux, car il y aura encore moins de départs effectifs que ce qui était prévu pour contraindre le marché. Embarquer avant le 31 décembre en sortie d'Asie devient un vrai enjeu pour les chargeurs qui en ont besoin, par exemple sur un plan budgétaire. Les marchandises couvertes par des conditions tarifaires trop basses risquent d'être dépriorisées à l'embarquement dans cette séquence de fin d'année. L'annonce de la suspension des taxes va-t-elle changer la donne ? Ce n'est pas certain.

ACL menace de quitter le marché transatlantique

Atlantic Container Line (ACL), compagnie du groupe Grimaldi qui exploite un service transatlantique historique de grand renom répondant parfaitement à des exigences très spécifiques, menace de jeter l'éponge. Ce service particulier est exploité à l'aide de navires ConRo construits en Chine. Or l'administration américaine a décidé de classer ces navires dans la catégorie Ro-Ro et de les taxer sur la base du tonnage net et non du nombre d'unités à bord, ce qui alourdit considérablement la facture. ACL demande que ses navires soient reclassifiés comme porte-conteneurs, et [menace de déployer sa flotte transatlantique sur d'autres secteurs](#) si elle n'est pas entendue par l'administration américaine. Ce serait un coup dur pour de nombreux chargeurs.

OMI : report de l'adoption de la réglementation Net Zéro

[Les menaces américaines ont fonctionné.](#)

L'Organisation maritime internationale (OMI) a reporté d'un an la session extraordinaire qui devait valider le « Cadre Net Zéro » visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires. Il est probable que d'ici là, les pressions vont se poursuivre pour obtenir la refonte totale du système d'entrée des compagnies dans le marché des émissions. Ce système favorise financièrement les plus vertueuses et pénalise celles qui le sont moins avec un système de débit/crédit. Rappelons que ce projet de réglementation se rajoute et ne substitue pas au système d'échanges de quotas d'émissions européen.

Les États-Unis attaquent le projet de réglementation de l'OMI sur des arguments techniques (manque de transparence en raison de la complexité des modèles mathématiques proposés par l'OMI) et sur le fait qu'en l'absence de solution technique alternative massive et viable au moteur à explosion, la taxation serait induite faute d'options pour s'en extraire.

En attendant, les compagnies qui opèrent les flottes les moins « propres » doivent pousser un ouf de soulagement. Le marché des scrubbers open loop, qui était dans l'œil du cyclone, va également profiter de ce répit.

Évolution des cours pétroliers

Les États-Unis et l'Union européenne ont annoncé de nouvelles sanctions sévères contre la Russie. L'administration américaine prévoit le gel de tous les actifs aux États-Unis pour la compagnie d'État Rosneft et la compagnie privée Lukoil, qui représentent près de la moitié des exportations de pétrole russe, et une interdiction pour les entreprises américaines de traiter avec ces groupes. L'UE a, pour sa part, adopté un 19^e paquet de sanctions qui prévoit, entre autres, l'interdiction totale des importations de gaz russe au 1^{er} janvier 2027, ainsi que l'addition de 117 nouveaux navires à la liste de la flotte fantômes (qui en compte ainsi 557). Les mesures financières sont également renforcées. Les marchés ont réagi, spéculant sur une remontée des cours. Néanmoins l'offre abondante sur le marché limite les effets.

Vigilance sur les droits de douane

Attention à la tentation de minimiser l'impact des nouveaux droits de douane américains en faisant de fausses déclarations, via des factures commerciales minorées, le tout sous couvert « d'efforts commerciaux ». Un retailer de la côte Ouest vient d'être condamné à payer une grosse amende pour s'être adonné à cette pratique illicite. L'administration américaine est d'une extrême vigilance sur ces pratiques et le DOJ vient de renforcer ses services pour traquer les fausses déclarations de valeur des marchandises.

Appareillage du Neoliner Origin

Neoliner Origin, premier cargo roulier à voiles de la compagnie maritime basée à Nantes Neoline, a quitté le port de Saint-Nazaire le 16 octobre pour entamer son premier voyage commercial transatlantique, desservant Saint-Pierre-et-Miquelon et Baltimore. Il a notamment à son bord [des machines Manitou destinées au marché américain](#). Le navire a dû affronter la dépression Benjamin, avec à la clé une avarie mineure. Cette première traversée va permettre de précieux retours d'expérience pour progresser en matière de propulsion vélique. Car aucune simulation ne peut remplacer la confrontation avec le réel.

France : le débat budgétaire remet sur la table la taxe au tonnage

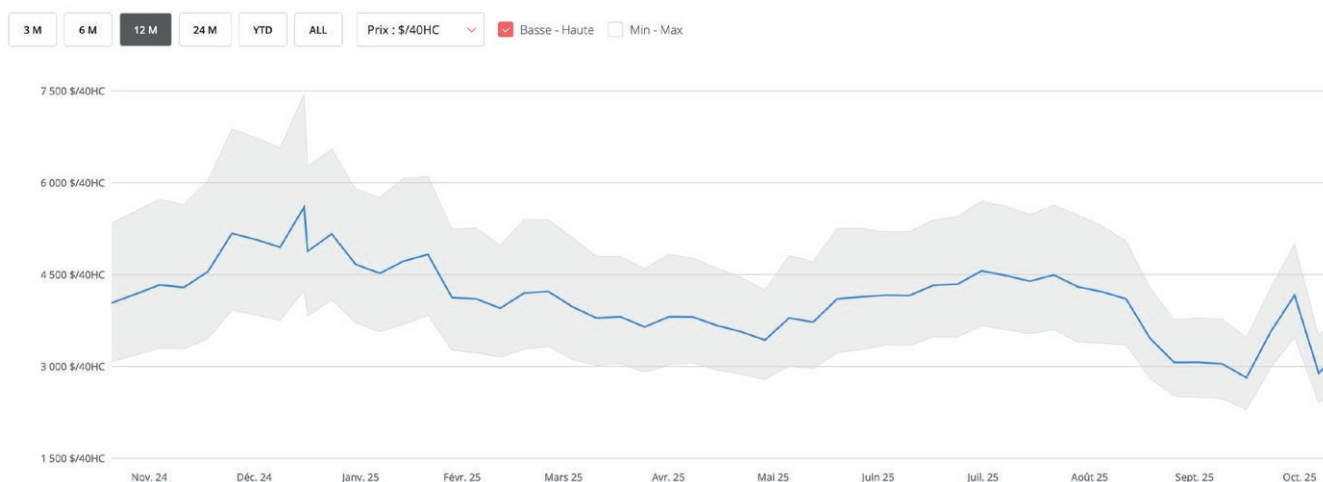
La question de la taxe au tonnage est revenue cette année dans les débats de l'Assemblée nationale sur le prochain projet de loi de Finances de la France. Le texte adopté par la commission des Finances le 26 octobre prévoit finalement le maintien de cette niche fiscale, avec un plafond à 500 M€ de bénéfices. Rodolphe Saadé, le Pdg de CMA CGM, a eu à plusieurs reprises l'occasion d'expliquer aux parlementaires les difficultés que pourraient faire naître l'abrogation de ce système dérogatoire, dans la mesure où tous ses grands concurrents en bénéficient. Il faudra attendre la fin des discussions budgétaires pour connaître l'issue définitive, mais le retour de ce débat montre que certains parlementaires ne désarment pas. Le sujet de la taxation des « super-profits » est également revenu dans les débats. CMA CGM s'était acquitté l'an dernier de façon unilatérale et non contrainte d'un montant de 500 M€. Mais lors de sa dernière audition à l'Assemblée, Rodolphe Saadé avait insisté sur le fait que les contributions exceptionnelles devaient précisément rester... exceptionnelles.

Les prix

Alors que les prix spot est en train de repasser au-dessus des prix contractuels, ce qui peut être interprété comme une forme de normalisation du marché des taux de fret après plusieurs mois d'hyper concurrence entre les compagnies, la question est de savoir si cette dynamique est durable ou si l'on assiste juste à un rebond technique. Nous verrons, mais sauf nouveau facteur exogène, les fondamentaux de l'activité restent défavorables pour les compagnies maritimes, avec une situation de surcapacité qui pourrait être significativement aggravée avec un retour des navires par le canal de Suez.

Asie-Europe

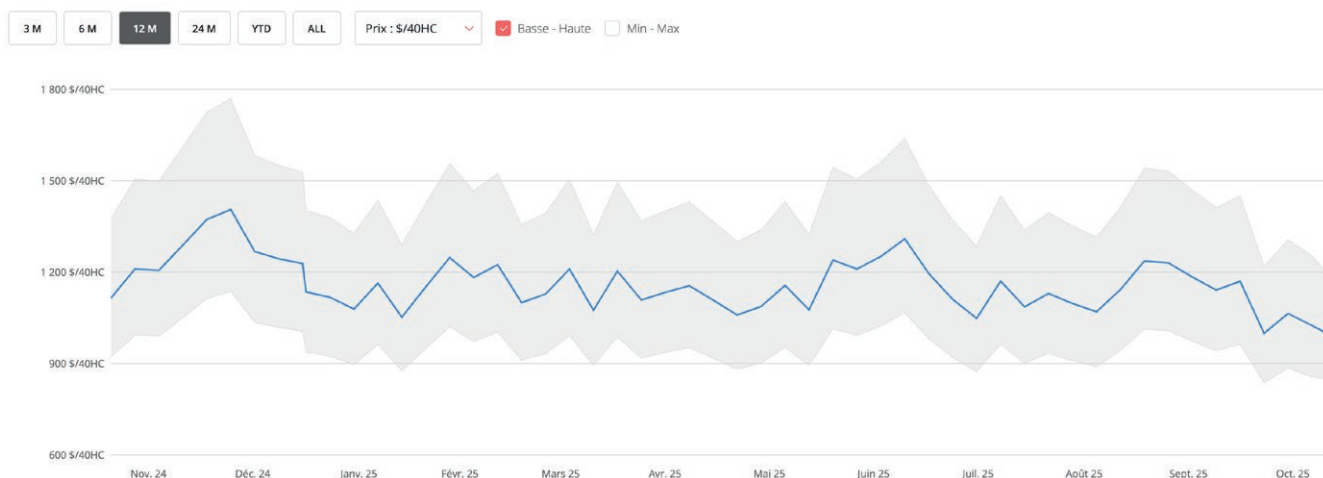
Shanghai - Le Havre



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

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

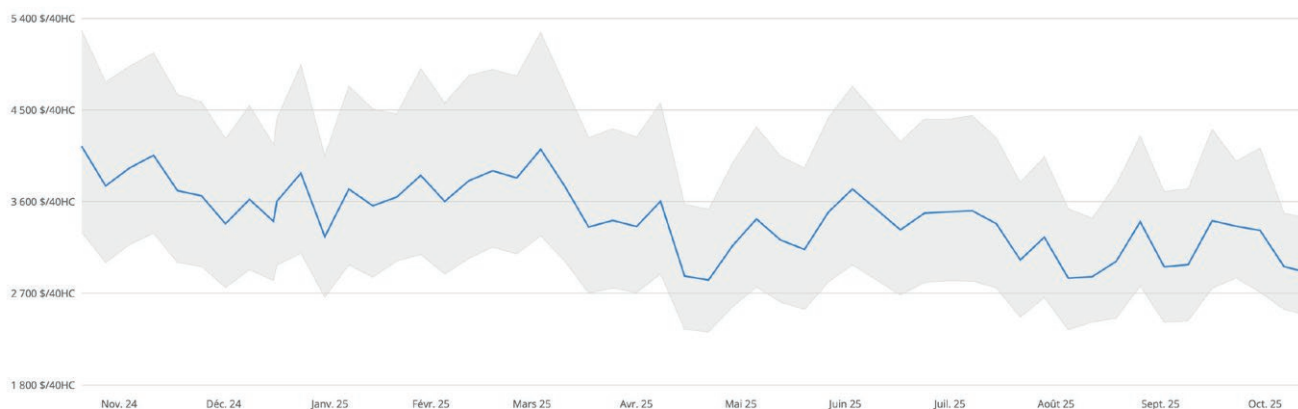


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Transatlantique

Anvers - New York

Prix : \$/40HC
☒ Basse - Haute
 ☐ Min - Max

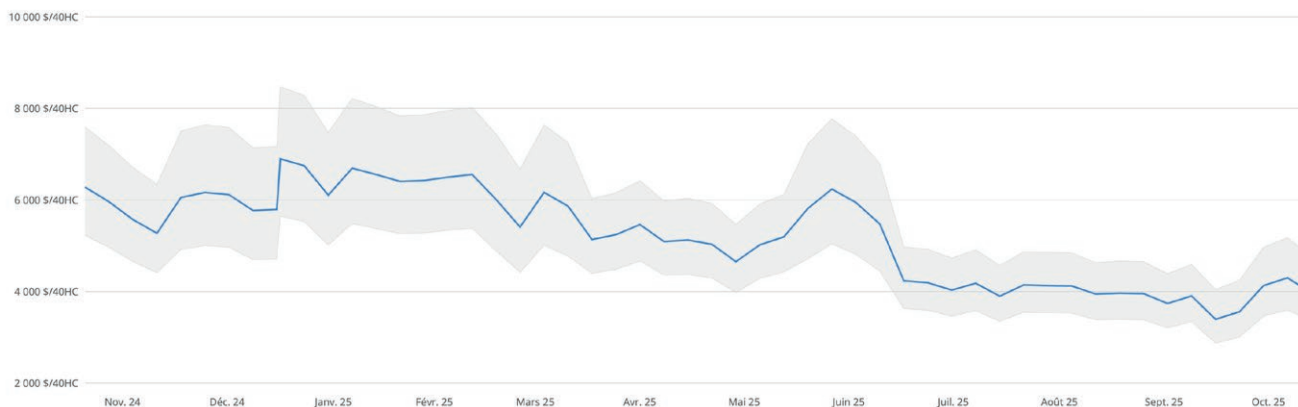


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Transpacifique

Shanghai - Long Beach

Prix : \$/40HC
☒ Basse - Haute
 ☐ Min - Max



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 | [Uapply](#)

Les services

La fiabilité des services continue sa progression en septembre. Selon l'analyse mensuelle de Sea Intelligence, elle s'améliore de 0,1 point à 65,2% par rapport au mois d'août. « Il s'agit de la seconde meilleure performance sur la période 2019-2025 », note Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence. En glissement annuel, la fiabilité des services progresse de 14,7 points. Le nombre de jours moyen de retard demeure inchangé par rapport au mois d'août à 4,88 jours.

Mærsk conserve sa place de premier de la classe avec un taux de fiabilité de 77%, suivi par Hapag Lloyd (73,6%). Les deux partenaires de l'alliance Gemini semblent être en passe de réussir leur pari d'une fiabilité proche des 90%. Cependant, ces chiffres ne concernent que les lignes est-ouest mères. Les services de feedering depuis les hubs ne sont pas intégrés. Les autres compagnies maritimes suivent la tendance générale d'amélioration. Sur les 13 observées, cinq ont un taux compris entre 60% et 70% et cinq autres sont dans une fourchette de 50% à 60%. Seul Wan Hai ne dépasse pas la barre de 50%, avec un score de 47,9%.

Sea Intelligence différencie la fiabilité des services entre les nouvelles alliances et les services des anciens regroupements. Dans ce contexte, l'alliance Gemini affiche un score de 89,1% de fiabilité de ses services mis en place depuis le mois de février. Un niveau élevé mais en-dessous du niveau de juillet et août (89,9%). Pour sa part, MSC atteint le score de 79,9% pour les services initiés en février. Un chiffre en hausse de 0,9% d'un mois à l'autre. En solo, MSC ne réussit pas à égaler son score quand elle était en coopération avec Mærsk. Quant à la Premier Alliance, elle se situe à 58,2% pour les services mis en place depuis février, soit une hausse de 2,6 points d'un mois sur l'autre. Ocean Alliance, qui n'a pas changé en février, voit sa fiabilité atteindre 68,6%.

Asie – Europe

Ocean Alliance (CMA CGM, CoscoSL et Evergreen) ajoute une escale dans le port de Göteborg sur le service FAL. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Southampton, Dunkerque, Gdansk, Göteborg, Southampton, Le Havre, Port Kelang, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour et Tanger.

MSC revoit les opérations de ses trois services entre l'Asie et l'Europe : Britannia, Lion et Swan. L'armement prévoit d'ajouter une escale à Sines et de répartir les touchées du Havre, Anvers et Rotterdam entre les différents services. La rotation du service Britannia se fait désormais entre les ports de Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Colombo, Felixstowe, Rotterdam, Zeebrugge, Anvers, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Anvers, Londres, Las Palmas, Mundra, Colombo et Singapour. Le service Lion dessert Qingdao, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour, Sines, Le Havre, Hambourg, Rotterdam, Anvers, Le Havre, Khalifa, Jebel Ali et Singapore. Enfin, le service Swan touche Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Anvers, Göteborg, Aarhus, Hambourg, Bremerhaven, Felixstowe, Port Kelang, Singapour et Shenzhen.

Asie – Méditerranée

CMA CGM ouvre une escale dans le port de Vung Tau au Vietnam dans le cadre de son service MEX1. L'armement a choisi de desservir le terminal de Gemalink, filiale du groupe.

De plus, il annonce le renforcement de la desserte du Cambodge par un service fluvial depuis Vung Tau sur la région de Phnom Penh par le Mékong.

Europe – Inde

MSC et **SCI** (Shipping Corporation of India) étendent leur service IPAK entre l'Europe et l'Inde avec une escale dans le port portugais de Sines. La nouvelle rotation se fait entre Sines, Felixstowe, Rotterdam,

Hambourg, Bremerhaven, Anvers, Le Havre, Londres, Port Louis, Port Réunion, Colombo, Nhava Sheva, Hazira, Mundra et Karachi.

Méditerranée - Inde

CMA CGM annonce l'ajout d'escales dans les ports de Beyrouth et Alexandrie sur son service Medex. La rotation couvre désormais Alexandrie, Le Pirée, Malte, Valence, Barcelone, Marseille, Gênes, Beyrouth, Djeddah, Khalifa, Jebel Ali, Karachi,

Mundra, Colombo et Djeddah. Les deux nouveaux ports d'Alexandrie et Beyrouth serviront de hubs pour la desserte de la Méditerranée orientale. Ils sont reliés avec Mersin, Lattaquié, Thessalonique et Iskenderun par des services de feeder.

Transatlantique

Le service assuré par **CMA CGM**, **CoscoSL** et **ONE** entre la Méditerranée et l'Amérique du Nord s'étend au Canada. Les armements ajoutent une escale dans le port de Halifax.

Il touche Algésiras, Salerne, La Spezia, Gênes, Valence, Algésiras, Halifax, New-York, Norfolk, Savannah et Miami.

Transpacifique

TS Lines a retiré l'unique navire aligné sur le service transpacifique, assuré en coopération avec **SeaLead** et **KMTC**, annonce Dynamar. Selon le consultant néerlandais, ce départ a pour effet de faire passer ce service d'une fréquence hebdomadaire à quinzomadaire.

Néanmoins, la question demeure de savoir TS Lines veut se retirer complètement ou devenir affréteur d'espace. Le service dessert les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Busan, Long Beach et Busan.

Asie – mer Rouge

CMA CGM annonce de nouvelles escales dans son service REX2 entre l'Asie et la mer Rouge. En effet, les navires touchent désormais les ports de Qingdao et Aqaba, avec une double escale à Djeddah.

La nouvelle rotation se fait entre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shekou, Nansha, Singapour, Djibouti, Djeddah, Sokhna, Aqaba, Jeddah et retour à Qingdao.

Asie - Afrique

MSC annonce le lancement du service Cheetah entre les hubs de Singapour et de Colombo vers le Mozambique.

Annoncé dès le mois de février, après la fin de sa coopération avec Mærsk, ce service doit encore être détaillé. Il n'est pas fait état du nombre de navires ni de leur capacité.

Europe - Caraïbes

Hapag Lloyd annonce la fin de son service entre l'Europe du Nord et les Caraïbes à compter de 2026. Ce service assure la desserte d'Anvers, Felixstowe, Hambourg, Anvers, Saint John, Philadelphie, Port Everglades, Santa Marta, Moin et Cartagène.

Pour compenser cet arrêt l'armement annonce qu'il révisera ses services dans les prochaines semaines.

Méditerranée

CMA CGM a ouvert un service conteneurisé de Sfax, en Tunisie, vers Tanger et Valence. Les deux ports de Tanger et de Valence seront utilisés à des fins de hub pour tous les conteneurs secs et reefers. Ce service sera connecté avec le Morocco Shuttle entre Tanger et Casablanca.

Messina a ouvert un service entre l'Italie et la Libye. Il dessert les ports de Salerne, La Spezia, Gênes, Misurata et Tripoli.

Russie

Le groupe **CMA CGM** annonce son retour en Russie. À compter du mois de novembre, l'armement marseillais étend son service Finland Express au port de Saint-Pétersbourg, en Russie.

Une touchée qui se fera une fois tous les 15 jours. Ce service desservira donc les ports de Bremerhaven, Hambourg, alternativement Saint-Pétersbourg et Rauma, Kotka, Helsinki et Tallin.

Route arctique

Sea Legend a réalisé sa première rotation entre la Chine et l'Europe par la route arctique. Le navire de 4900 EVP a quitté Qingdao pour rejoindre Shanghai et Ningbo avant d'emprunter cette voie vers Felixstowe, Hambourg, Gdansk et Rotterdam.

Le navire a réalisé cette liaison en 20 jours, soit deux de plus qu'initialement prévu. L'arrivée de l'hiver arctique met un terme à ces rotations. Cependant, l'armement annonce qu'il reprendra la direction de l'Arctique dès le printemps de 2026.

Les opérations

Mouvements sociaux

Au mois d'octobre, les ports du Nord ont été touchés par des mouvements sociaux, avec des grèves de dockers à Rotterdam et des grèves de pilotes à Anvers, engendrant des perturbations dans les opérations portuaires. Les mouvements ont pris fin mi-octobre.

Investissements de CMA CGM

Le groupe CMA CGM a annoncé toute une série d'investissements dans les ports au cours du mois d'octobre. Le 20, CMA CGM et le port de Koper ont signé une déclaration en vue de la création d'une coentreprise, destinée à équiper, entretenir et exploiter un site de 27 000 m² (situé hors zone de concession) dédié aux services de logistique automobile. Quatre jours plus tard, le groupe français a annoncé un accord avec Marsa Maroc pour l'exploitation du terminal à conteneurs Ouest du port Nador West Med. « Opérationnel à partir de 2027, le terminal offrira une capacité annuelle de 1,8 million d'EVP et deviendra un hub de transbordement majeur en Méditerranée, soutenant l'intégration du Maroc dans les grandes routes maritimes mondiales », précise un communiqué du groupe. À l'issue de la finalisation de cet accord, soumise à l'approbation des autorités compétentes, Marsa Maroc détiendra 51% du capital et des droits de vote de la société concessionnaire, tandis que CMA Terminals en possédera 49%. Enfin, le 28 octobre, CMA CGM a signé un protocole d'accord avec Red Sea Gateway Terminal (RSGT), opérateur national saoudien de terminaux portuaires, et le Groupe CMA CGM, « en vue de la création d'une coentreprise destinée à construire et exploiter le Terminal 4 du port de Djeddah (Jeddah Islamic Port). Cette infrastructure aura une capacité de traitement de 2,6 millions d'EVP.



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.