



ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



upply

CONTENEURS : 2026 COMMENCE MAL POUR LES COMPAGNIES MARITIMES

Les taux de fret spot repartent à la baisse depuis mi-janvier, l'offre pré Nouvel An chinois excédant finalement une demande pourtant soutenue. Pour les compagnies, les recettes au conteneur baissent, alors que leurs coûts d'exploitation restent haussiers.

#LES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Augmentation des surcharges liées à la transition énergétique

Les compagnies maritimes ont annoncé de fortes augmentations des surcharges ETS, qui sont censées couvrir les coûts liés à deux réglementations européennes : le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (EU ETS) et le règlement FuelEU Maritime (FuelEU). Elles justifient tout d'abord les augmentations par la montée en puissance du dispositif EU ETS. En effet, à partir de 2026, les compagnies maritimes doivent comptabiliser 100% de leurs émissions, contre 70% en 2025 et 40% en 2024. De plus, le champ d'application est élargi pour inclure le méthane et le protoxyde d'azote, en plus du CO₂. D'autre part, les compagnies mettent en avant une augmentation des coûts liée à la mise en conformité avec le règlement FuelEU, en raison de l'évolution des prix des biocarburants. Cela se traduit par une surcharge moyenne d'environ 170 USD par 40' dry et 250 USD par 40' Reefer de l'Asie vers l'Europe du Nord pour le 1^{er} trimestre 2026.

Ces surcharges sont réévaluées trimestriellement par les compagnies en fonction de l'évolution du prix de la tonne de carbone. La question de leur intégration dans les taux de fret ou d'une facturation séparée n'est pas définitivement tranchée, ce qui suscite quelques errements. Une simplification serait souhaitable car plus personne ne s'y retrouve dans les modes de calcul trop complexes, ce qui ouvre la porte à des doutes sur la sincérité des montants facturés, surtout lorsqu'ils sont intégrés dans les taux de frets proposés à la clientèle. Pour une grande majorité de chargeurs, l'augmentation des surcharges ETS est aujourd'hui compensée par la baisse des taux de fret, mais le marché demande néanmoins plus de clarté.

Le Canal de Suez toujours largement boudé

Les passages de navires par le canal de Suez restent globalement inférieurs de 60% à leur niveau de 2023, et -86% pour le segment des porte-conteneurs. Les compagnies maritimes restent encore très prudentes. D'un côté, Maersk a annoncé que le service MECL, qui relie le Moyen-Orient et l'Inde à la côte est des États-Unis, allait désormais emprunter le canal de Suez, mais essentiellement avec des navires Maersk Ltd de petite taille sous pavillon américain, ce qui induit une protection militaire ad hoc mais aussi un « droit de réponse » dissuasif en cas d'attaque. Le 3 février, Mærsk et Hapag Lloyd, regroupés dans Gemini, ont aussi annoncé le retour par le canal de Suez de l'ensemble du service IMX. « Tous les transits seront assurés avec une assistance navale », précisent les deux partenaires. Un appel d'air qui pourrait s'étendre ultérieurement aux services SE1 et SE3, qui assurent des rotations entre l'Asie et la Méditerranée. Cependant, la situation reste fragile. Dans le même temps, CMA CGM, pourtant à l'initiative du premier retour d'un navire de plus de 20 000 EVP en mer Rouge depuis deux ans, a temporisé en annonçant que ses grands services Asie-Europe FAL1 et FAL3 continueront pour l'instant à faire le tour via le cap de Bonne-Espérance.

Panama : la concession de CK Hutchison invalidée

La Cour suprême du Panama a invalidé la concession accordée au groupe hongkongais CK Hutchison pour les ports de Balboa et Cristobal, jugeant leur renouvellement automatique unconstitutional. Un nouveau rebondissement dans le feuilleton de la maîtrise des ports situés aux deux extrémités du canal, relancé en janvier sous la pression de Donald Trump qui souhaite sortir la Chine de cette infrastructure stratégique. En mars 2025, CK Hutchison avait accepté de céder le contrôle des deux ports à un consortium composé du fonds américain BlackRock et de TiL, filiale de MSC. Mais le projet a été contré par les autorités chinoises. Suite à la décision de la Cour suprême de Panama, Pékin a de nouveau réagi, avertissant que « la partie chinoise prendra toutes les mesures nécessaires pour préserver résolument les droits et intérêts légitimes des entreprises chinoises ». CK Hutchison, de son côté, a annoncé qu'il entreprendrait toutes les démarches auprès des juridictions arbitrales internationales pour faire annuler cette décision.

Alors que l'on pouvait attendre un pivot autour du Nouvel An chinois sur la question du retour des navires via le canal de Suez, cette échéance semble maintenant s'éloigner plutôt vers le mois d'avril, dans le meilleur des cas. Le regain de tension entre les États-Unis et l'Iran, à la fin du mois de janvier, a d'ailleurs réduit cette probabilité, les Houthis ayant déclaré qu'ils étaient prêts à s'en prendre à nouveau au navires marchands en cas d'attaque américaine. Cette menace n'est pas prise à la légère. Ce n'est pas forcément une mauvaise nouvelle pour les compagnies car la prolongation du passage « forcé » par le cap de Bonne-Espérance continue de jouer son rôle d'amortisseur capacitaire, et donc de mesure anti-effondrement des taux de fret.

Interrogations autour de l'avenir de Zim.....

Fin 2024, Idan Ofer s'est retiré du capital de la compagnie israélienne ZIM Capital, cédant ses parts au plus haut. Depuis, le marché du transport maritime s'est retourné, et ZIM, qui est plus un opérateur qu'un armateur au sens juridique du terme (seulement 14 navires en propre sur une flotte de 116 navires opérés, la différence concernant des navires affrétés), peine à encaisser financièrement les turbulences.

ZIM est donc en recherche de nouveaux actionnaires, mais la communication autour de son projet est assez confuse. Après que ZIM a éconduit publiquement l'offre de Hapag Lloyd et que MSC a par ailleurs nié son intérêt pour une entrée au capital, la compagnie israélienne semble naviguer en zone dangereuse, avec un carnet de commande (18 navires) supérieur à sa flotte contrôlée en propre (14 navires). À moins que l'allié américain ne profite de l'occasion pour voler à son secours et se constituer ainsi un outil de marine marchande à bon compte et de façon accélérée, l'avenir de l'opérateur questionne, dans une année qui s'annonce financièrement difficile pour le secteur. Contrairement aux compagnies du Top 5, Zim ne rentre pas dans la catégorie des acteurs « too big to fail ».

Lutte contre les flottes fantômes

Le 3 janvier, les États-Unis ont mené une opération militaire au Venezuela. Au-delà de la capture médiatique du président Maduro, cette opération a eu pour effet d'accélérer le tempo dans les sanctions occidentales contre les flottes fantômes sur tous les océans, qu'elles soient vénézuélienne, russe ou iranienne.

Le fait que cette conflictualité dépasse désormais largement une mer fermée comme la mer Noire va obligatoirement avoir des effets de bord sur l'activité du transport de conteneurs. Les actions occidentales, au large du Venezuela, en Baltique, aux confins de l'Atlantique Nord, en Méditerranée et au large des côtes africaines vont dans le sens d'un élargissement géographique des opérations de contrôle et de neutralisation des navires en défaut de pavillon, d'inspections de certification, et parfois même d'assurance.

Jusqu'à présent, l'évolution des prix a donné raison à AXS Marine, qui pointe dans ses analyses de marché une forme de décorrélation entre les tensions autour de la flotte fantôme et la situation du trafic conteneurisé. Cependant, nous estimons que les tensions en mer pourraient avoir un petit effet inflationniste en 2026, en matière d'assurance mais aussi potentiellement sur le prix des carburants maritimes (MABUX).

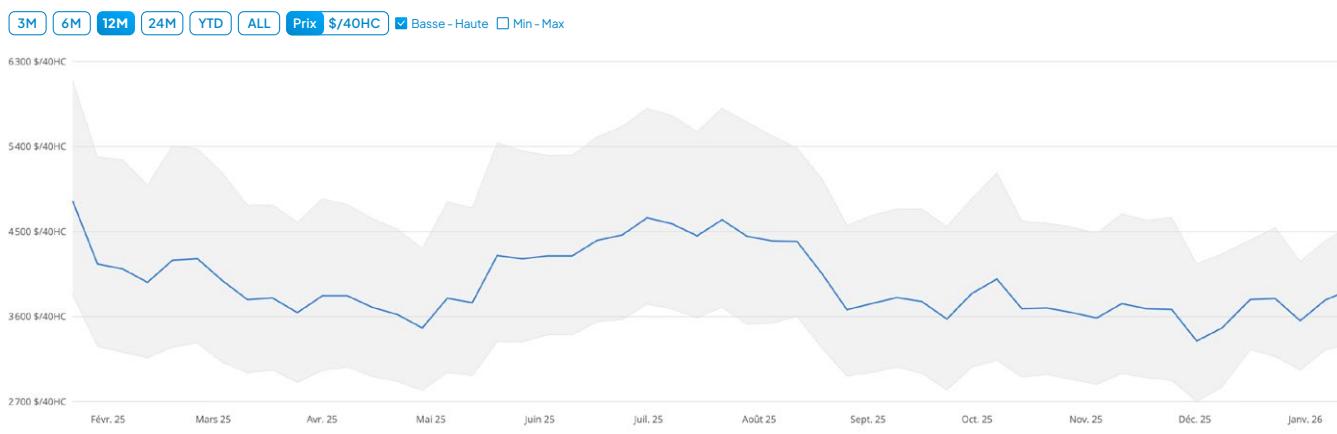
LES PRIX

Maintenir un « pont de marché » haussier pendant la période de négociation des appels d'offres annuels jusqu'au Nouvel An chinois était clairement la stratégie partagée par une majorité des compagnies maritimes. Celle-ci a d'ailleurs assez bien fonctionné pendant quelques semaines, mais la tentation de rouvrir trop d'espace semble avoir été fatale.

ASIE-EUROPE

Les indicateurs de référence enregistrent tous un décrochage des conditions spot depuis la moitié du mois de janvier, de 7 à 12% selon les sources. La base de données Upoly, qui inclut un mix de prix spot et contractuels, montre une courbe assez plate depuis le mois de novembre.

Shanghai - Le Havre

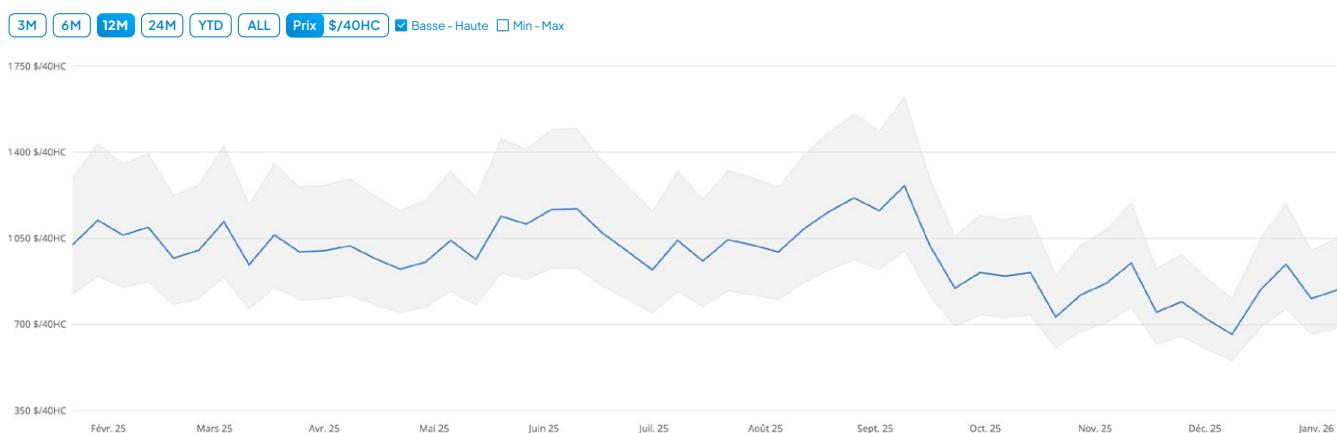


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

EUROPE-ASIE

Le marché reste toujours aussi déprimé, avec parfois des taux spot pour les 40'dry à destination de la Chine qui ne couvrent pas les THC européennes.

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 | [Upoly](#)

TRANSATLANTIQUE

La baisse des taux amorcée en décembre sur cet axe se poursuit en janvier, dans un engrenage surcapacitaire mené par MSC qui fait souffrir au premier chef l'alliance Gemini. Les menaces régulières des États-Unis concernant l'introduction de droits de douane additionnels en cas de politique européenne déplaisant au président Donald Trump instaurent un climat qui fragilise encore un peu plus un marché déjà ébranlé par les tarifs actuels et l'euro fort.

Anvers - New York

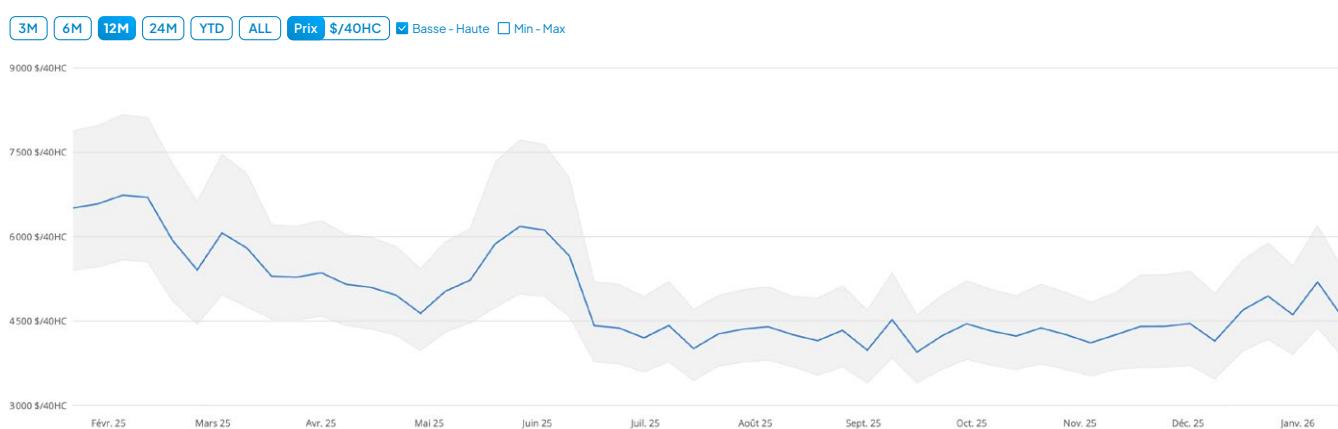


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.
Source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

TRANSPACIFIQUE

En janvier, les taux spot transpacifiques ont également enregistré des baisses sensibles, de l'ordre de 6 à 8%. L'évolution reflétée par la base de données Upplay, s'est-à-dire en intégrant également des prix contractuels, montre également un repli.

Shanghai - Long Beach

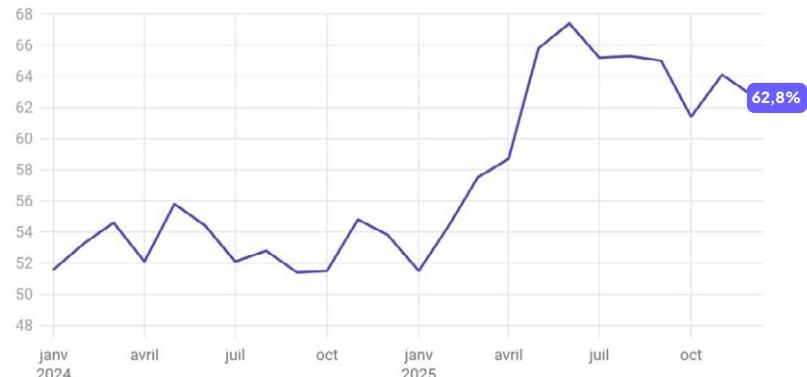


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

LES SERVICES

La fiabilité des services s'est dégradée au mois de décembre. Elle s'élève à 62,8%, perdant 1,2 point par rapport au mois précédent. Il s'agit du deuxième mois le plus faible depuis mai 2025. En revanche, l'amélioration reste significative en glissement annuel, puisque la fiabilité des services calculée par Sea Intelligence s'élevait à 54% en décembre 2024. Parallèlement, le retard moyen par navire se replie de 0,04 jours à 5,04 jours. En décembre 2024, le retard moyen par navire était inférieur de 0,29 jour.

Taux de fiabilité des services conteneurisés



Source | Sea Intelligence | [Upply](#)

Dans le détail, Mærsk se classe au premier rang des armements les plus fiables avec 76,7% au mois de décembre, suivi par son partenaire dans l'alliance Gemini, Hapag Lloyd, qui affiche un score de 75,2%. MSC et Hyundai suivent avec une fiabilité comprise entre 60% et 70%. Les huit autres armements analysés se situent dans une fourchette de 50% à 60%, tandis que le dernier de la liste, Wan Hai, est sous la moyenne avec 47,8%.

Globalement, les chiffres de 2025 sont donc en amélioration par rapport à 2024, mais sans retrouver les niveaux pré-pandémiques, quand les compagnies maritimes affichaient en moyenne des taux supérieurs à 80%. Les compagnies peinent à retrouver une fiabilité suffisante pour se prévaloir de services réguliers. Pour les prochains mois, un retour de certains services par Suez pourrait améliorer le score. Mais il faudrait que ce retour par la route égyptienne s'inscrive dans la durée pour pouvoir retrouver une véritable métronomisation des services.

Le Nouvel An lunaire, qui débute le 17 février en Chine, implique notamment une fermeture des usines en Chine et donc une activité maritime réduite. Pour faire face à ce ralentissement, les compagnies maritimes prévoient d'annuler des escales. Le cabinet de consultants Drewry estime à 103 le nombre d'annulations sur les 704 services déployés en février, dont 59% concernent des services transpacifiques depuis l'Asie vers les États-Unis, tandis que 33% ciblent les liaisons entre l'Asie, l'Europe et la Méditerranée. Enfin, 8% des annulations concernent les rotations entre l'Europe et les États-Unis. Selon Drewry, malgré les annulations de service, la capacité totale des lignes Est-Ouest augmente de 12% par rapport à l'année dernière. Par conséquent, les taux de fret subissent une pression à la baisse.

ALLIANCES

Le programme de services d'**Ocean Alliance** pour 2026 prendra effet en avril. Le Day 10 Product prévoit 41 services hebdomadaires et une flotte de 394 navires pour une capacité de 5,3 MEVP et 520 ports desservis. Ce Day 10 Product envisage deux options : l'une par le canal de Suez, l'autre par le cap de Bonne-Espérance.

Le catalogue de services comprend sept liaisons Asie-Nord Europe, quatre entre l'Asie et la Méditerranée, huit entre l'Asie et la côte Est des États-Unis, 14 en Transpacifique, trois depuis l'Asie vers le Moyen-Orient, trois d'Europe du Nord vers la côte Est des États-Unis et deux entre l'Asie et la mer Rouge. Ce dernier service est toutefois suspendu jusqu'à nouvel ordre, indiquent les compagnies membres de l'alliance.

ASIE-EUROPE

Ocean Alliance, regroupant CMA CGM, Cosco/SL, OOCL et Evergreen, ajoute une escale à Djeddah dans le sens Eastbound à son service FAL 1. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Southampton, Dunkerque, Gdansk, Göteborg, Le Havre, Southampton, Djeddah, Port Kelang, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour et retour par Tanger. La route n'est pas précisée, mais les temps de transports suggèrent que la liaison Asie-Europe se fera par le sud de l'Afrique quand celle d'Europe vers l'Asie empruntera le canal de Suez.

MSC apporte des changements à deux services. Il ajoute tout d'abord Trieste à son service tour du monde Dragon, qui dessert ainsi Busan, Ningbo, Shanghai, Nansha, Yantian, Singapour, Trieste, Gioia Tauro, Gênes, La Spezia, Sines, New-York, Boston, Norfolk, Charleston, Freeport, Grand Bahamas et retour à Busan. Par ailleurs, MSC intègre une touchée à Marseille au service Jade, entre l'Asie et la Méditerranée. La rotation se fera donc entre Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, Singapour, Valence, Barcelone, Marseille, Gioia Tauro et Singapour.

ASIE-MÉDITERRANÉE

Le service BEX2 de **CMA CGM** est étendu au port turc de Mersin. La rotation se fait entre les ports de Beyrouth, Alexandrie, Tripoli, Rijeka, Koper, Trieste, Mersin, Alexandrie, Djeddah, Port Kelang, Ningbo, Busan, Shanghai, Shenzhen et Singapour.

Le service est assuré avec une traversée par le canal de Suez.

SOUS-CONTINENT INDIEN-EUROPE

MSC retire l'escale de Sines dans son service Himalaya Express, tant depuis l'Europe du Nord que de la Méditerranée. Ainsi, le leg Europe-Inde dessert désormais Felixstowe, Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven, Anvers, Le Havre, Londres, Port Louis, Port Réunion, Colombo, Nhava Sheva, Hazira, Mundra et Karachi.

La rotation depuis la Méditerranée dessert Valence, Barcelone, Tekirdag, Gioia Tauro, La Spezia, Valence, Malaga, Jebel Ali, Khalifa, Hamad, Dammam, Jubail, Khalifa, Nhava Sheva, Mundra et Vizhinjam.

TRANSATLANTIQUE

Le VSA entre **CMA CGM**, **Cosco/SL**, **OOCL** et **ONE** retire le port de Salerne du service Amerigo à compter du mois de février, et remplace cette touchée par Marseille. L'escale de Salerne sera désormais intégrée au service TUX. La rotation se fait désormais entre les ports d'İskenderun, Istanbul, Le Pirée, Salerne, New-York, Norfolk et Savannah pour le service TUX, et Algésiras, La Spezia, Gênes, Marseille, Valence, Algésiras, Halifax, New-York, Norfolk, Savannah et Miami pour le service Amerigo.

MSC retire l'escale de Malaga dans son service Med Canadian, qui relie la Méditerranée au Canada. La nouvelle rotation se fera entre Gioia Tauro, Salerne, Livourne, Gênes, Valence, Sines, Halifax et Montréal.

TRANSPACIFIQUE

À compter du mois de mars, **l'alliance Gemini**, qui réunit **Mærsk** et **Hapag Lloyd**, remplace l'escale du port de Guangzhou par celle de Laem Chabang sur le TP6. La rotation se fait entre Laem Chabang, Ho Chi Minh, Shenzhen, Los Angeles et Shenzhen.

Ocean Alliance retire l'escale de Tacoma dans le service HTW. Elle est remplacée par une touchée à Oakland. La rotation dessert Port Kelang, Ho Chi Minh, Taipei, Kaoshiung, Shenzhen, Los Angeles, Oakland et Kaoshiung.

CMA CGM retire l'escale de Kwangyang de son service Eagle Express, qui effectue désormais la route suivante : Hai Phong, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Honolulu, Dutch Harbor et Busan. Assuré par des navires sans pavillon américain, ce service peut charger des marchandises dans le cadre du Jones Act.

ONE ajoute une touchée dans le port de Haiphong sur son service FP2, assuré dans le cadre de la Premier Alliance. La rotation concernera les ports de Singapour, Laem Chabang, Cai Mep, Haiphong, Yantian, Busan, Tacoma, Vancouver, Busan, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo et Yantian.

LES OPÉRATIONS

CMA CGM s'allie à Stonepeak pour les investissements portuaires

Le groupe CMACGM et la société d'investissement américaine Stonepeak ont créé une joint-venture portuaire, United Ports LLC. Ils détiennent respectivement 75% et 25% du capital de cette société de droit américain. CMA CGM apporte dans la corbeille un portefeuille de 10 terminaux portuaires qu'elle opère à travers le monde : Fenix Marine Services à Los Angeles (États-Unis), les terminaux Port Liberty à New York et Bayonne (États-Unis), les terminaux de Santos (Brésil), CSP Valencia et CSP Bilbao (Espagne), Terminal Marítima del Guadalquivir (Espagne), TTI Algeciras (Espagne), Nhava Sheva Freeport Terminal (Inde), le terminal CMA CGM de Kaohsiung (Taïwan), ainsi que Gemalink à Cai Mep (Vietnam).

De son côté Stonepeak a investi 2,4 milliards de dollars pour acquérir 25% des parts du capital. « Les \$2,4 milliards issus de la transaction seront réinvestis par CMA CGM pour accélérer la croissance de ses activités cœur de métier et développer les capacités de sa chaîne logistique », [indique CMA CGM dans un communiqué.](#)

Route arctique

Après Cosco, c'est au tour de la Corée du Sud de regarder avec intérêt la route arctique. Le ministère des Océans et des Pêches annonce un premier essai avec un navire de 3000 EVP entre Busan et Rotterdam cette année. Le navire devra faire appel à des navires brise-glace pour l'accompagner et surtout obtenir la permission des autorités russes.

Aucune information n'a filtré sur l'identité de la compagnie susceptible d'assurer cette liaison. Plusieurs compagnies du Top 5 mondial ont en revanche réitéré leur volonté de ne pas emprunter cette route.



Auteur

Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upplay

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, **Upplay** **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.

upplay