

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Février 2026 |



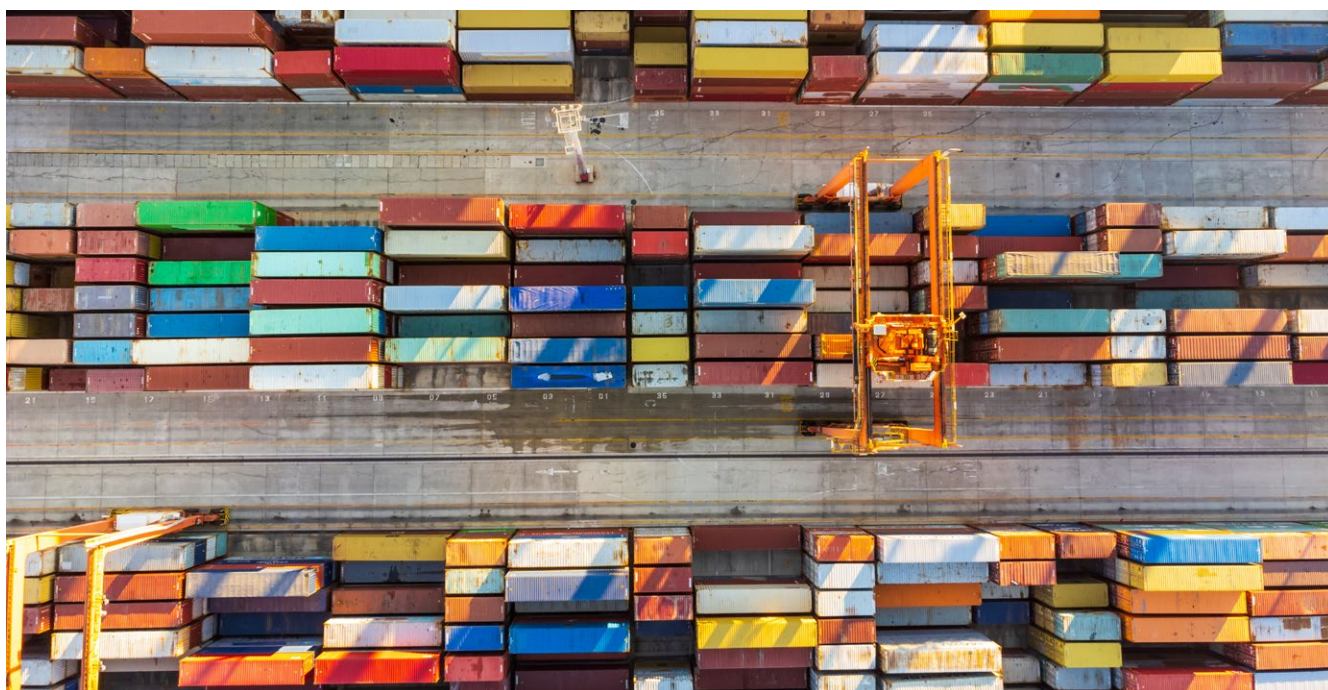
upply

CONTENEURS : UN HIVER TOUJOURS AUSSI DÉPRIMANT POUR LES COMPAGNIES

Les compagnies maritimes ont une nouvelle fois constaté une baisse des taux spots en février, malgré des annulations de départ massives. Le conflit en Iran aura un effet majeur au cours des prochaines semaines.

Dans la lignée du mois de janvier, les compagnies maritimes ont connu un mois de février morose qui n'a pas permis d'endiguer les taux de fret. Mais un événement susceptible de modifier la donne est intervenu au dernier jour du mois : les frappes militaires des États-Unis et d'Israël contre l'Iran.

Il est encore trop tôt pour évaluer la durée potentielle de ce conflit et des perturbations qu'il engendre, mais il est évident qu'il aura un impact important sur les chaînes logistiques et les prix de transport au premier semestre.



L'IMPACT DES FRAPPES MILITAIRES AU MOYEN-ORIENT

Le 28 février, les États-Unis et Israël ont lancé une opération militaire contre l'Iran, baptisée « Roaring Lion » du côté israélien et « Epic Fury » du côté américain. L'Iran a riposté par des tirs de missiles visant notamment des bases américaines. Les Gardiens de la Révolution ont par ailleurs ordonné aux navires commerciaux de cesser d'emprunter le détroit d'Ormuz, une route maritime stratégique par laquelle transite environ 25% du pétrole à l'échelle mondiale. Le détroit n'est pas fermé à proprement parler, mais les assureurs refusent de couvrir les risques auxquels s'exposent les compagnies qui navigueraient dans la zone. Par conséquent, la plupart font le choix d'interrompre l'activité.

- En premier lieu, ce conflit a donc un impact opérationnel immédiat. Toutes les grandes compagnies maritimes ont annoncé **une suspension des transits** via le détroit d'Ormuz et le canal de Suez ([voir p.9](#)), ainsi qu'une suspension des réservations vers les pays du golfe Persique.
- Ce conflit induit également **un triple impact financier pour la marchandise**.
 1. Tout d'abord, les compagnies ont annoncé **l'instauration de surcharges**.
 2. D'autre part, les compagnies d'assurance ont annoncé **une augmentation des primes**, aussi bien pour les marchandises que pour les navires, voire des annulations de couverture. Cela implique des coûts supplémentaires importants.
 3. Enfin, la situation dans le détroit d'Ormuz affecte directement les exportations de pétrole, notamment à destination de la Chine. Même si des alternatives existent, **les prix du pétrole devraient donc augmenter fortement**, ce qui aura un impact sur les coûts du transport.

La situation en mer Rouge

En début d'année, les grandes compagnies maritimes mondiales évoquaient toutes la perspective d'un retour progressif des navires par le canal de Suez courant 2026, avec des premiers tests effectués ces trois derniers mois, après que les Houthis ont annoncé qu'ils cessaient leurs attaques contre les navires marchands. La résurgence du conflit au Moyen-Orient change évidemment radicalement la donne. Alors qu'elles étaient déjà très timides, les compagnies maritimes font machine arrière, compte tenu des primes d'assurance qui repartent à la hausse.

Avant même les frappes sur l'Iran, la zone restait considérée comme dangereuse, comme en témoigne [la décision du Conseil européen sur l'opération Aspides](#) annoncée le 23 février. Le Conseil européen a décidé de proroger jusqu'au 28 février 2027 cette opération lancée en février 2024 pour protéger les navires en mer Rouge et préserver la liberté de navigation.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Un marché toujours baissier avant les attaques du 28 février

Le mois de février a été marqué par une longue litanie de baisses des taux spots sur les grands corridors est-ouest, malgré un programme record annoncé de blank sailings, dont le début coïncidera avec le redémarrage des usines en Chine après les festivités du Nouvel An lunaire. On peut donc s'attendre à un bras de fer entre les expéditeurs

et les compagnies maritimes pour trouver de l'espace en sortie d'Asie dans un contexte d'offre restreinte. Toutes les compagnies avaient déjà annoncé pour mars des augmentations générales des taux de fret (GRI, General Rate Increase). La situation au Moyen-Orient devrait appuyer cette tendance.

Impact potentiel de la révision des droits de douane américains

Par une décision rendue publique le 20 février 2026, la Cour Suprême a invalidé une partie des droits de douane américains décidés par Donald Trump en 2025. Elle a en effet estimé que le recours à l'*International Emergency Economic Powers Act* (IEEPA) pour imposer ces mesures tarifaires n'était pas légal. Le président américain a immédiatement riposté en annonçant l'instauration de nouveaux tarifs sur une autre base juridique, la section 122 du Trade Act de 1974, qui l'autorise à imposer des droits de douane allant jusqu'à 15 % pendant une durée maximale de 150 jours. L'utilisation de cette législation laisse également les juristes assez perplexes. Mais au-delà des questions juridiques, essayons de voir les conséquences potentielles pour les opérateurs du commerce international, dans cette nouvelle période de grand flou.

- Selon l'analyse de [Global Trade Alert](#), la Chine, l'Inde, le Vietnam, le Brésil et l'Indonésie sortent gagnants de la nouvelle situation douanière américaine. Ces pays auraient tous vu leurs droits de douane effectifs baisser de plus de dix points de pourcentage. Les importateurs américains pourraient donc être tentés de se tourner en dernière minute vers d'anciens fournisseurs historiques éconduits lors des dernières négociations contractuelles. Même modeste et provisoire, si une relance de la demande américaine se confirme, les compagnies maritimes pourraient être tentées de réinstaurer à court terme une certaine tension sur les capacités pour sécuriser des remontées de taux spots et élever ainsi la référence de base pour les négociations contractuelles en cours.

- À ce stade, le Royaume-Uni sort en revanche perdant, en raison d'un alourdissement des droits de douane, tandis que la situation reste sensiblement inchangée pour l'Union européenne. Les nouveaux tarifs américains, par ailleurs susceptibles de changements, ne devraient donc pas avoir d'impact majeur sur le commerce transatlantique.
- La décision de la Cour Suprême ouvre par ailleurs la porte à des réclamations de la part des entreprises qui se sont acquittées de droits de douane désormais reconnus comme illégaux. Le montant s'élèverait à environ 175 milliards de dollars. Toutefois, les actions en justice risquent d'être longues et tortueuses, et les entreprises se montrent plutôt prudentes : les plus gros importateurs américains n'ont pour l'instant pas porté plainte. Certains partenaires commerciaux des entreprises américaines, qui ont eux aussi fait des efforts sur leurs prix de vente pour absorber une part de l'impact des droits de douanes, pourraient également demander leur « part du gâteau », à supposer que le jeu en vaille la chandelle face au coût des procédures en justice et aux éventuelles mesures de rétorsion que pourrait imaginer l'administration Trump.

Le rachat de ZIM par Hapag-Lloyd

Hapag Lloyd a annoncé le 16 février 2025 la signature d'un accord portant sur l'acquisition de 100% du capital de ZIM, pour un montant de plus de 4 milliards de dollars. Sous réserve d'approbation par l'assemblée générale des actionnaires de ZIM ainsi que par les ministères israéliens et les autorités antitrust de différentes juridictions, la transaction devrait être conclue fin 2026. Selon un communiqué de la compagnie allemande, le regroupement des activités de Hapag-Lloyd et de ZIM permettra à Hapag-Lloyd de consolider son rang de cinquième compagnie maritime mondiale de transport par conteneurs. Sur la base des chiffres de 2025, le nouvel ensemble a réalisé un volume de transport annuel de 17,2 millions d'EVP et dispose d'une flotte de plus de 400 navires.

Mais au-delà des bénéfices opérationnels mis en avant par les deux partenaires, cette opération recèle une dimension géostratégique, et le chemin vers la concrétisation du rapprochement s'annonce rude.

Publication du Plan d'action maritime américain

Les États-Unis ont publié le 13 février leur Maritime Action Plan (MAP), un plan global de revitalisation de la filière maritime américaine. « En rationalisant les processus réglementaires, en renforçant la coordination inter-institutionnelle ainsi qu'en fournissant un financement fiable à long terme et une demande pour les navires, les chantiers navals et les marins américains, les États-Unis reconstruiront leur puissance maritime à la vitesse et à l'échelle nécessaires pour relever les défis d'aujourd'hui et de demain », indique le document. Le plan repose sur 4 piliers :

1. Reconstruire les capacités et les compétences de la construction navale américaine
2. Réformer la formation de la main-d'œuvre
3. Protéger la base industrielle maritime
4. Renforcer la sécurité nationale, la sécurité économique et la résilience industrielle

Afin de financer les actions prévues, ce plan envisage une taxe applicable à tous les navires commerciaux construits à l'étranger faisant escale dans les ports américains, calculée en fonction du tonnage importé arrivant à bord du navire. Le plan prévoit une fourchette allant de 0,01 à 0,25 dollar par kilogramme, soit un rendement d'environ 66 milliards de dollars sur dix ans, le scénario le plus optimiste approchant même les 1 500 milliards de dollars, ce qui est largement supérieur aux redevances portuaires brièvement mises en place en 2025.

Nouveau patron et nouvelle structure de direction chez ONE

Jeremy Nixon, actuel CEO de la compagnie japonaise Ocean Network Express (ONE) sera remplacé le 1er juillet prochain par Till Ole Barrelet, un ancien de CMA CGM et de Emirates Shipping Lines.

ONE annonce par ailleurs la mise en place d'une nouvelle structure de direction exécutive composée du PDG et de sept représentants de toutes les divisions.

LES PRIX

Une érosion lente et régulière des taux spot a été enregistrée sur nos corridors de référence habituels, avec des signes de stabilisation en fin de mois. Nous saurons en mars si la combinaison des augmentations générales de tarifs, des blank sailings et des annonces sur les droits de douane américains muscle la demande au-delà du consensus attendu.

Le port de Long Beach a enregistré un décrochage de 10% de ses volumes en janvier en glissement annuel, ce qui n'est pas si colossal compte tenu du poids de la Chine dans les trafics conteneurisés transpacifiques.

ASIE-EUROPE.....

Le marché reste légèrement au-dessus des 2000 USD, ce qui reste faible pour un transit via la longue route du cap de Bonne-Espérance. Les compagnies préservent leurs résultats grâce au fret sous contrat de long terme à des niveaux supérieurs, mais cela ne devrait pas durer très longtemps, la saison annuelle des appels d'offres battant son plein.

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 | [Upply](#)

EUROPE-ASIE.....

Le marché export vers la Chine est toujours aussi déprimé, avec des taux faméliques sur certains types de fret comme les vieux papiers. Heureusement, le marché Reefer se porte un peu mieux.

Rotterdam - Shanghai

3M 6M **12M** 24M YTD ALL Prix \$/40HC ☒ Basse-Haute ☐ Min-Max



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 | [Upplify](#)

TRANSATLANTIQUE.....

Malgré de lourdes difficultés opérationnelles liées à la météo, avec une série de très sévères dépressions hivernales sur l'Atlantique, le marché reste surcapacitaire et baissier.

Anvers - New York

3M 6M **12M** 24M YTD ALL Prix \$/40HC ☒ Basse-Haute ☐ Min-Max



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 | [Upplify](#)

TRANSPACIFIQUE.....

Malgré des réductions importantes de départs de navires, l'offre a surpassé la demande, ce qui a conduit le marché spot sous la barre dangereuse des 2000 USD/40'.

Shanghai – Long Beach

3M 6M 12M 24M YTD ALL Prix \$/40HC ☒ Basse-Haute ☐ Min-Max



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 | [Upply](#)

LES SERVICES

Dans son analyse mensuelle, le cabinet de consultants Drewry estime à environ 9% les annulations d'escales prévues en mars, sur les 703 services observés. Cela représente 66 blanks sailings entre la semaine 10 (semaine du 2 mars) et la semaine 14 (du 30 mars), un chiffre en nette baisse par rapport au mois de janvier. Les liaisons transpacifiques représentent 52% des annulations, contre 28% pour les services transatlantiques entre l'Amérique du Nord et l'Europe et 20% pour les liaisons au départ d'Asie vers l'Europe et la Méditerranée.

Parallèlement, le cabinet Sea Intelligence relève une dégradation de la régularité des services puisque le taux de fiabilité a perdu 0,4 point en janvier, pour s'établir à 62,4%. En glissement annuel, il progresse toutefois de 11 points. Les retards de navires se détériorent aussi. Le retard moyen a augmenté de 0,07 jour par rapport au mois précédent pour atteindre 5,17 jours. Il s'agit du chiffre le plus élevé depuis février 2025, précise Sea Intelligence.

L'analyse par compagnie confirme la performance de Mærsk et Hapag Lloyd. Avec une fiabilité de 72,2%, les deux partenaires de l'alliance Gemini trustent pour le second mois consécutif la première marche du podium. Parmi les 13 compagnies recensées par Sea Intelligence, sept se situent dans une fourchette comprise entre 60% et 70% de fiabilité, et quatre entre 50% et 60%. La cuillère de bois de ce classement revient à PIL, avec une fiabilité de 50,1%.

Le détail par alliance consacre Gemini, en tête du classement avec une fiabilité de 89,5%, suivie par MSC (68,7%). Viennent ensuite Ocean Alliance avec 64% et Premier Alliance avec 59,4%. Ces chiffres ne prennent en compte que le calcul de la régularité sur les services actuels.

MER ROUGE

Le conflit au Moyen-Orient ([voir p.3](#)) a des répercussions sur l'organisation des services. Les compagnies maritimes qui avaient amorcé une reprise de la navigation via le canal de Suez renouent avec le cap de Bonne-Espérance. Les deux services de Mærsk ME11 et MECL ont été déroutés vers le sud de l'Afrique dès le 1^{er} mars, tout comme les services du groupe CMA CGM entre l'Asie et la Méditerranée.

D'autre part, la plupart des grandes compagnies n'assurent plus de transport vers la région du golfe Persique.

ALLIANCES

Premier Alliance, qui regroupe ONE, Hyundai et Yang Ming, a annoncé ses services Europe-Asie et Transpacifique pour 2026.

- Sur l'axe Europe-Asie, Premier Alliance prévoit sept services : FE1, FP2, FE3, FE4, FE5, FE6 et IOX. En Asie, ces services desservent les principaux ports, comme Shanghai, Pusan, Qingdao, Singapour et Ningbo. Ils touchent aussi le sous-continent indien avec Karachi, Nhava Sheva, Mundra et Colombo. En Europe, les ports desservis sont Rotterdam, Hambourg, Anvers, Le Havre, Felixstowe et Southampton.
- Sur le lien Asie-Méditerranée, Premier Alliance affiche six services : MD1, MS2, MD3, MD4, MD5 et IOM. Du côté asiatique sont intégrés les ports de Shanghai, Singapour, Kaoshiung, Ningbo, Yantian et Pusan. Le service IOM part d'Inde avec un départ de Nhava Sheva, Karachi et Mundra. En Méditerranée, les ports de Marseille-Fos, Damiette, Gioia Tauro, Gênes, La Spezia, Valence, Barcelone et Istanbul sont desservis. Ces rotations sont assurées avec un passage par le cap de Bonne-Espérance.

- Sur le Transpacifique, les services de Premier Alliance se répartissent entre le Nord-ouest de l'Amérique, le Sud-ouest de l'Amérique et la côte Est de l'Amérique. Sur la côte sud du Pacifique en Amérique du Nord, Premier Alliance aligne neuf services : PS1, MS2, PS3, PS4, VSE, PS6, PS7, PS8 et AHX. En Asie, ces services partent de Shanghai, Kobe, Pusan, Tokyo, Cai Mep, Keelung, Singapour et Haiphong. En Amérique, ils touchent Los Angeles, Long Beach et Oakland. Sur le nord de la côte ouest du Pacifique, Premier Alliance offre trois services : PN1, FP2 et PN3. Comme pour les précédents services, ils partent des principaux ports d'Asie vers Tacoma et Vancouver. Enfin, entre l'Asie et la côte Est des États-Unis, cinq rotations sont inscrites au catalogue : EC1, EC2, EC3, EC4 et WIN. Avec des départs des ports asiatiques comme Shanghai, Singapour, Cai Mep, Kaoshiung, Premier Alliance ouvre un service depuis l'Inde avec des touchées à Nhava Sheva, Mundra, Colombo et Jebel Ali au Moyen-Orient. Sur la côte américaine, les navires escalent dans les ports de New-York, Savannah, Charleston, Houston, Mobile, Jacksonville et Rodman.

ASIE – AFRIQUE DE L'OUEST

CMA CGM améliore ses services entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest. Les services WAX sont désormais scindés en trois rotations, les services WAX 1 et WAX 2 venant compléter le WAX 3, déjà opérationnel.

Le service WAX 1 dessert les ports de Qingdao, Ningbo, Nansha, Shekou, Singapour, Colombo, Abidjan, Lekki, Kribi, Colombo et Vung Tau. Le WAX 2 part de Qingdao pour rejoindre Ningbo, Nansha, Tanjung Pelepas, Tema, Abidjan, Pointe Noire et Tanjung Pelepas. Enfin, le WAX 3 relie Singapour, Tanjung Pelepas, Lomé, Apapa, Onne et Cotonou.

EUROPE – ASIE

En avril, l'**alliance Gemini** (Mærsk et Hapag Lloyd), revoit une partie de ses services au départ d'Asie vers l'Europe et la Méditerranée. Sur la rotation Asie-Europe, des changements sont prévus sur les services NE2, NE3 et NE4. Pour le NE2, Gemini prévoit une escale dans le port d'Anvers. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Rotterdam, Anvers, Hambourg, London Gateway, Tanger et Singapour. Pour le service NE3, les deux armements ajoutent des escales dans les ports de Göteborg et Aarhus. De plus, l'escale de Ningbo est remplacée par une touchée à Yantian. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, London Gateway, Aarhus, Göteborg, Rotterdam, Southampton et Singapour. Enfin, pour le NE4, l'ajout de Ningbo offre un lien direct depuis le port chinois vers l'Allemagne. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Qingdao, Ningbo, Tanjung Pelepas, London Gateway, Bremerhaven, Hambourg, Rotterdam, Algésiras et retour par Tanjung Pelepas.

En Méditerranée, Gemini apporte des modifications sur les services SE1 et SE3. Sur le SE1, l'alliance ajoute une touchée à Algésiras. La rotation se fait désormais entre Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, Algésiras, Koper, Rijeka, Algésiras et Singapour. Enfin, sur le SE3, Gemini ajoute une escale dans le port de Damiette. Les navires, dont la capacité est désormais de 20 000 EVP, touchent Qingdao, Kwangyang, Ningbo, Tanjung Pelepas, Port Said East, Damiette, Colombo et Singapour.

CMA CGM lance un nouveau service entre le Japon, le sud de la Chine et l'Europe.

Commercialisé sous le nom de Ocean Rise Express (OCR), il est assuré par 14 navires de 7 000 à 10 000 EVP. Le premier voyage est prévu le 2 avril. Les navires assurent la rotation entre les ports de Kobe, Nagoya, Yokohama, Xiamen, Yantian, Rotterdam, Hambourg, Southampton et Nansha. Ce service est entièrement opéré par le groupe CMA CGM. Cette initiative de CMA CGM intervient alors que la compagnie japonaise ONE a décidé d'abandonner son service direct.

Mærsk modifie la rotation de son service AE1,

intégré dans l'alliance Gemini, en ajoutant une escale à Anvers. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Londres, Tanger et Singapour.

EUROPE – AMÉRIQUE DU NORD

ONE revoit ses services entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Sur le service AT1, l'escale de Baltimore est remplacée par celles de Charleston et de Savannah. La nouvelle rotation se fait entre

les ports de Southampton, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Le Havre, New-York, Norfolk, Charleston, et Savannah. Le service AT2 est suspendu à compter du 16 mars.

INTRA-EUROPE

ONE lance l'Aegean Express, un nouveau service intra-européen qui relie l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Il dessert les ports de Felixstowe, Hambourg, Bremerhaven, Anvers, Le Pirée, Izmit, Istanbul, Gemlik et Aliaga.

LES OPÉRATIONS

Canal de Panama.....

Le 24 février, APM Terminals a repris à titre temporaire la gestion du terminal de Balboa, jusqu'à présent assurée par Hutchison Ports, pour une période pouvant aller jusqu'à 18 mois. « Pendant la phase de stabilisation, la priorité est d'assurer la continuité du centre logistique pendant qu'un nouveau système d'exploitation est installé afin de rétablir le transport de conteneurs à Balboa avec le moins de perturbations possible », indique APM Terminals [dans un communiqué](#).

Ce transfert fait suite à une décision de la Cour suprême de Panama, qui a invalidé la concession accordée au groupe hongkongais CK Hutchison pour les ports de Balboa et Cristóbal, jugeant leur renouvellement automatique inconstitutionnel. Un appel d'offres international doit être lancé pour choisir de nouveaux concessionnaires.

En attendant, afin de maintenir l'activité dans les deux terminaux, le gouvernement panaméen a décidé d'en confier la gestion à titre provisoire à deux groupes d'envergure internationale. APM Terminals, filiale du groupe Mærsk, a pris la gestion du terminal de Balboa sur la côte Pacifique, et Terminal Investment Limited, filiale de MSC, s'est vu confier la gestion du terminal de Cristobal sur la côte Atlantique.

De son côté, le concessionnaire évincé conteste la décision de la Cour suprême. Hutchison Ports a engagé une procédure d'arbitrage devant la Chambre de commerce internationale pour violation du droit.



Auteur

Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

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, **Upplify 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'Upplify. 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, Upplify 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.