

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Mars 2026 |



upply

LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ SUSPENDU À LA CRISE D'ORMUZ

—

La crise du détroit d'Ormuz frappe de plein fouet l'économie maritime planétaire. Après un moment de sidération, la chaîne logistique maritime tente de s'adapter.

L'opération militaire lancée par les États-Unis et Israël le 28 février dernier n'a rien de la « petite excursion » évoquée par le président Donald Trump. Les Gardiens de la Révolution iraniens ont d'abord riposté en ordonnant aux navires commerciaux de cesser d'emprunter le détroit d'Ormuz. Ils ont ensuite commencé à mener des attaques dans les pays voisins, ciblant des intérêts américains et certaines infrastructures stratégiques. Cette extension du conflit à l'ensemble de la région produit des effets à l'échelle mondiale, et dans de nombreux secteurs d'activité, car elle engendre un renchérissement des prix de l'énergie et des pénuries de certaines marchandises.

UN TRAFIC MARITIME PAS TOUT À FAIT À L'ARRÊT

Le détroit d'Ormuz a beau être un « point chaud » identifié de longue date dans l'histoire maritime, son quasi-blocage entraîne en effet une déstabilisation profonde de l'économie. Les marchés de l'énergie sont les plus touchés, comme cela avait été le cas lors de la guerre dite « des pétroliers », entre 1984 et 1988, lors du conflit Iran-Irak. Durant cette longue période, plus de 400 tankers avaient subi des attaques diverses.

Dans le conflit actuel, les lignes sont plus floues. Les capacités énergétiques des pays du pourtour du golfe Persique sont des cibles, mais les belligérants, de part et d'autre, ont montré durant le premier mois du conflit une volonté de préserver des capacités de production, même en mode dégradé. Alors que le prix du pétrole, notamment, s'envole, les États-Unis et Israël ont évidemment intérêt à essayer de calmer les marchés internationaux. Et dans la sphère des BRICS, il est important aussi de ne pas dégrader excessivement les approvisionnements chinois et indiens d'origine iranienne.

Autant le trafic était quasiment paralysé au début du mois de mars, autant un système de passage « sécurisé » via les eaux territoriales iraniennes s'est mis en place ensuite pour les nations dites « non hostiles ». Ce sont principalement des cargaisons de pétrole, diesel et gaz à destination de l'Inde et de la Chine qui en ont profité. Le système s'organise avec un checkpoint contre remise de codes au passage de l'île iranienne de Larak. Certaines sources font état de la mise en place d'un système de péage (à 2 millions de dollars dans au moins un cas), même si la pratique de faire payer le passage ne semble pas systématique.

Entre le 12 mars et le 3 avril, une centaine de navires ont emprunté le détroit d'Ormuz, dont 36 vraquiers, une vingtaine de pétroliers, une quinzaine de méthaniers et 11 porte-conteneurs, selon les données de Marine Traffic.

Enfin, le 7 avril, un accord de cessez-le-feu de deux semaines a été conclu entre l'Iran et les États-Unis, en échange d'une réouverture du détroit d'Ormuz. Une trêve fragile qui ne signifie par un retour rapide à la normale, loin s'en faut, mais qui devrait au moins permettre de venir en aide aux marins et de laisser passer les navires immobilisés depuis plus d'un mois.

LES PREMIERS IMPACTS DE LA PERTURBATION DES FLUX

L'impact humain

- Selon les décomptes pour l'instant imprécis, une dizaine de marins de la marine marchande ont perdu la vie depuis le début du conflit, dans des attaques contre leurs navires.
- Par ailleurs, alors que 3200 navires sont impactés par la crise de près ou de loin, environ 800 navires de commerce sont réellement bloqués, dont environ 130 porte-conteneurs, majoritairement de petite et moyenne taille. Selon les chiffres de l'OMI, environ 20 000 marins civils sont ainsi coincés, confrontés au rationnement en eau, en nourriture, en carburant, ainsi qu'à l'angoisse permanente que leurs navires soient pris pour cible.
- À terre, l'impact humanitaire concerne aussi les populations des pays du golfe Persique, dont l'approvisionnement est compliqué. La circulation des conteneurs alimentaires en température dirigée est toujours en grande partie figée, ce qui engendrera d'ailleurs des pertes importantes à anticiper sur l'intégrité des marchandises concernées.

L'impact opérationnel sur le transport maritime

La situation actuelle dans la zone élargie du golfe Persique impose de nouvelles contraintes opérationnelles.

- La plupart des compagnies maritimes de lignes conteneurisées ont annoncé une réorganisation de leurs services. L'allongement des trajets en mer et les congestions portuaires associées impactent très sensiblement les temps de transit. Il faut compter environ 6 jours de plus aujourd'hui pour effectuer un voyage Asie-Europe, comparé à fin 2025.
 - Ces relations ralenties ont aussi un impact sur le repositionnement des conteneurs vides en Asie, engendrant des tensions sur les équipements disponibles.
 - La tonne de combustible VLSFO, dont le prix était relativement stable ces derniers mois autour de 550 à 650 USD, a vu ses cours franchir la barre des 1000 USD sous l'effet de la crise. Les compagnies maritimes s'organisent en mettant en place des « emergency fuel surcharges », en complément des classiques « bunker surcharges » déjà intégrées dans les taux de fret sur l'ensemble des routes.
 - Par ailleurs, les capacités de bunkering pour les navires en Asie se raréfient. Maersk a par exemple annoncé qu'il envisageait des avitaillements internes en bord à bord en Asie sur la base de pleins faits en Europe. Même si, en temps normal, le nombre d'EVP qui passent par Ormuz ne représente que 2 à 4% du total des EVP pleins acheminés dans le monde par les grandes compagnies conteneurisées, les effets de contagion sont forts, avec des surcharges qui se répercutent sur l'ensemble des routes maritimes.
 - Les assureurs (P&I Clubs) ont été pris de court par la situation en début de mois. Depuis, le marché londonien s'est organisé, notamment sous la pression des États-Unis qui proposent un fond assurantiel alternatif piloté par l'État [via l'assureur US Chubb](#). D'après nos informations, le taux de surprime s'élèverait autour de 2,0% de la valeur navire et marchandise (contre 0,15% en temps normal). Cela dit, même si des solutions assurantielles existent, les navires et leurs équipages ne se risquent pas pour autant dans la partie internationale du détroit d'Ormuz.
 - Après une période d'observation, les grandes compagnies réouvrent des services pour desservir les pays du Golfe en mettant en place des ponts terrestres, principalement via Djeddah. Ces options, même si elles ont le mérite d'exister, constituent un mode d'exploitation dégradé et lent, et ne concernent que des marchandises sèches. Les capacités sont limitées et les prix à la boîte élevés.
 - L'hypothèse d'un retour massif du trafic via le canal de Suez au premier semestre 2026 s'est désormais évaporée. La route via le cap de Bonne-Espérance se densifie encore plus, mais avec des vitesses commerciales plus lentes pour économiser le carburant.
- Tous ces éléments font qu'à ce stade, un surcoût d'environ 600 à 800 USD/40' est à considérer. De l'Inde à la Chine en passant par les États-Unis ou la Corée, les autorités de plusieurs pays ont fait savoir qu'elles seraient très attentives à l'évolution des prix, afin de s'assurer que les compagnies maritimes conteneurisées ne profitent pas de la situation pour augmenter leurs tarifs de façon disproportionnée par rapport au poids réel de la crise dans leurs comptes.**

L'impact sur les différents secteurs

- Le conflit touche en premier lieu le pétrole, mais il a aussi **un impact significatif sur le gaz**. En effet, des installations gazières ont été ciblées au Qatar. Or 20 % du gaz naturel liquéfié (GNL) mondial transite par le détroit d'Ormuz, principalement en provenance de cet émirat. L'Europe n'est pas directement exposée car le Qatar ne représente que 4 % environ de ses importations totales de gaz. Les États-Unis sont devenus le principal fournisseur de GNL de l'UE (près de 58 %), les importations en provenance des États-Unis ayant triplé entre 2021 et 2025. « Mais les acheteurs asiatiques, dont près du tiers des importations de GNL provient du Golfe, sont désormais en concurrence avec les acheteurs européens pour les cargaisons flexibles », souligne une analyse du Grand Continent, rappelant que « l'approvisionnement en gaz de l'Union est également plus contraint par la suppression progressive du GNL russe d'ici 2027 ».
- Enfin, le conflit a des répercussions directes également sur les engrais et l'aluminium, en raison d'atteintes aux capacités de production et d'acheminement, ainsi que sur l'automobile car un nombre important de car carriers restent à l'ancre dans le golfe Persique. La pénurie d'engrais risque d'affecter durement la production agricole dans les prochains mois. Le chef de l'ONU, Antonio Guterres, a proposé le 27 mars d'élaborer un dispositif pour faciliter le commerce des engrais, sur le modèle de l'initiative de la mer Noire mise en place pour les céréales en Ukraine.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

La polarisation sur le Moyen-Orient ne doit pas faire oublier d'autres faits marquants impactant les trafics conteneurisés planétaires.

Canal de Panama

Alors que Maersk et MSC se sont respectivement vu attribuer la gestion opérationnelle temporaire des terminaux de Balboa et Cristóbal par la justice panaméenne, CK Hutchison et l'État chinois réagissent. CK Hutchison attaque l'État panaméen pour spoliation et annulation irrégulière du contrat de manutention auprès des instances internationales d'arbitrage, évaluant son préjudice de 2 milliards de dollars.

L'État chinois, de son côté, met le pavillon panaméen sous pression. Les autorités chinoises chargées du contrôle par l'État du port ont multiplié les immobilisations de navires sous pavillon panaméen. Certaines compagnies s'empressent donc de changer de pavillon, ce qui est un coup dur pour l'économie panaméenne. Par ailleurs, le 9 mars, le ministère chinois des Transports a convoqué Maersk et MSC au sujet de leurs opérations de transport maritime international. Rien n'a filtré du contenu des échanges, mais cette initiative est à elle seule révélatrice d'un regain de tension.

ZIM : Maersk n'a pas totalement renoncé

Selon le quotidien économique israélien Calcalist, Maersk préparerait un plan d'urgence pour se positionner à nouveau sur le rachat de ZIM, en cas d'échec de la vente à Hapag Lloyd. Ce projet

annoncé mi-février nécessite l'approbation de nombreuses autorités. La clôture est attendue pour la fin de l'année.

Les résultats 2025 des principales compagnies maritimes

La saison de la publication des comptes des compagnies maritimes, pour celles qui le font, touche à sa fin. La majorité des acteurs du marché publient pour 2025 des résultats en baisse, tout en limitant la casse par rapport à une année 2024 qui avait été « boostée » par la remontée des prix suscitée par les attaques de Houthis en mer Rouge. Les leaders du secteur ont souffert, mais ont réussi à ne pas plonger dans le rouge sur l'ensemble de l'exercice, malgré un déficit au 4^e trimestre pour certains d'entre eux.

Les opérateurs les plus orientés sur la zone indo-pacifique affichent les plus belles performances, à l'instar de Wan Hai. Autre aspect peu évoqué de la situation financière des compagnies en 2025 : la survalorisation bienvenue de leurs actifs, principalement des navires, mêmes anciens, le marché du démantèlement restant toujours très faible à ce stade.

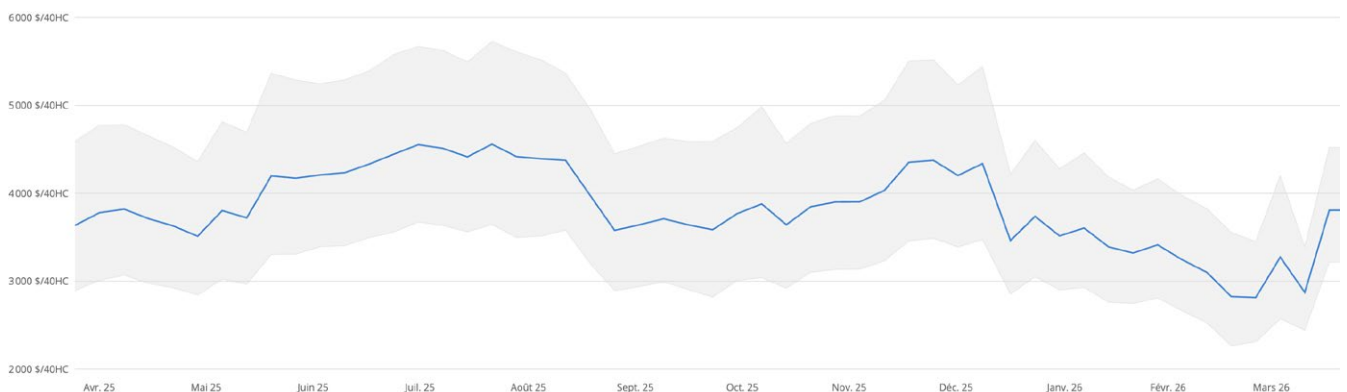
LES PRIX

L'instauration de surcharges conjoncturelles liées au conflit iranien commence à produire des effets sur les taux de fret facturés, avec plus ou moins d'ampleur selon les routes.

ASIE-EUROPE.....

Shanghai - Le Havre

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

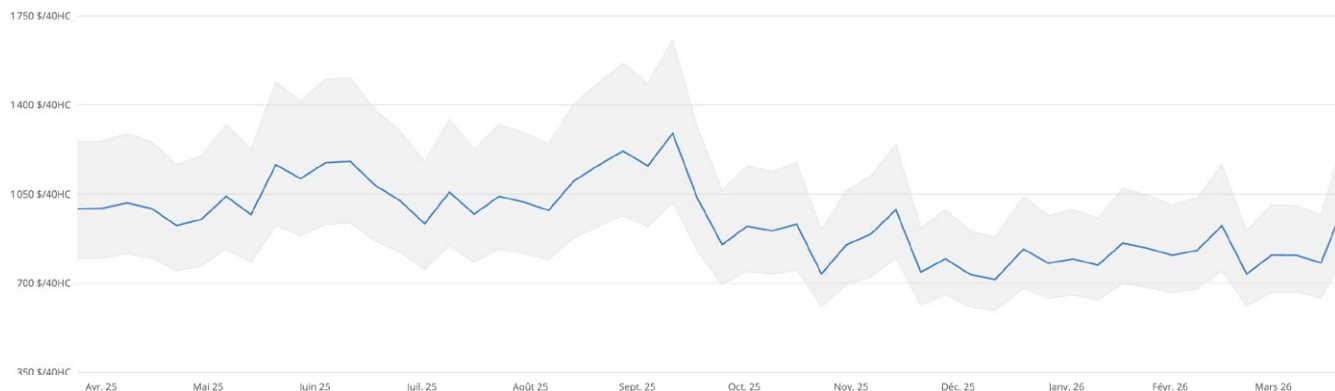


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

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

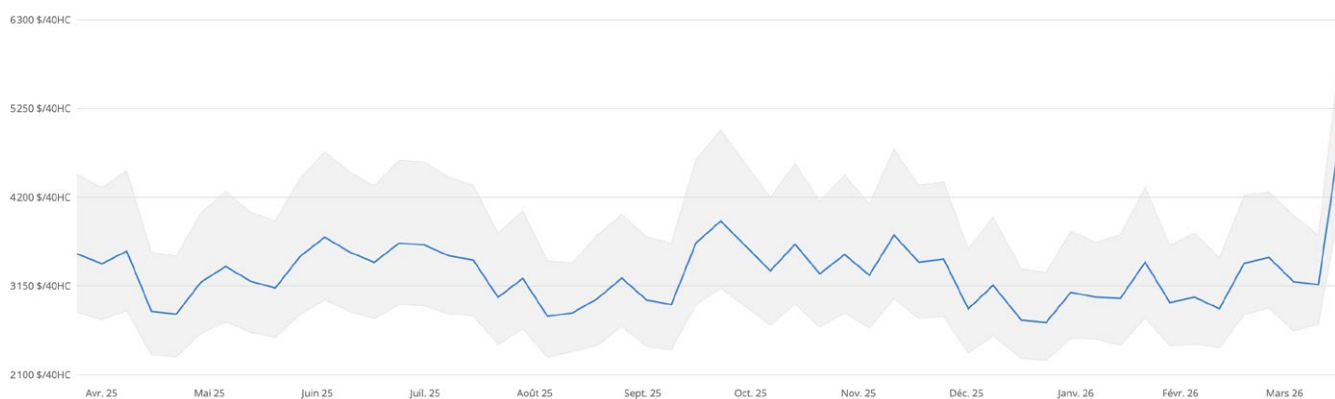


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

TRANSATLANTIQUE.....

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 | [Upply](#)

TRANSPACIFIQUE.....

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 | [Uapply](#)

LES SERVICES

Malgré la crise au Moyen-Orient et les conséquences pour les compagnies maritimes, les annulations d'escale s'annoncent moins élevées en ce mois d'avril. Selon Drewry, le taux d'annulation s'élève à 7%, avec 46 annulations programmées entre le 6 avril et le 10 mai, contre 9% le mois précédent. Autrement dit, 93% des services seront assurés normalement ». Les liaisons Asie-Europe/Med totalisent 43% des annulations, soit une vingtaine, contre 41% pour le Transpacifique d'Asie vers les États-Unis (19 blank sailings). Sur le Transatlantique, 7 annulations sont prévues. L'alliance Gemini, entre Mærsk et Hapag-Lloyd, apparaît la plus vertueuse. Selon Drewry, les deux armements n'annoncent aucune annulation.

Du côté de la fiabilité des services, les analyses menées par Sea Intelligence montrent une aggravation de la situation en février avec un taux de 59%, soit le plus bas niveau depuis avril 2025. Néanmoins, en glissement annuel, cela représente une progression de cinq points. La baisse de la fiabilité entraîne une augmentation du retard moyen qui s'établit à 5,49 jours, soit 0,16 jour de plus qu'en janvier.

Hapag-Lloyd s'arroge la palme de la fiabilité avec un taux de 67,4%. Cinq compagnies se trouvent dans une fourchette de 60% à 65%, et six entre 50 et 60%. La lanterne rouge revient à Wan Hai avec un taux de 47,9%. Ainsi, l'armement taïwanais assure une arrivée en temps et en heure pour moins d'un service sur deux.

L'analyse par alliance offre une première place à l'alliance Gemini avec 79,1% de fiabilité, contre 68,9% pour Ocean Alliance et 58,4% pour Premier Alliance. Enfin, le score de MSC s'élève à 63,7%.

MOYEN-ORIENT

Le développement du conflit entre les États-Unis et l'Irak oblige les armateurs à trouver des solutions pour rejoindre les marchés de la côte sud du golfe Persique.

- **Mærsk** et **Hapag-Lloyd**, les deux armements de Gemini proposent de rejoindre le port de Djeddah dans le cadre du service AE19. Il dessert les ports de Tianjin, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, Djeddah et Singapour. Il doit aussi desservir la Méditerranée, sans autre précision à ce stade.
- **MSC** fait de même en ouvrant les deux services Jade et Dragon aux ports de King Abdullah et Djeddah en Arabie Saoudite. Ces deux ports permettent ensuite de rallier les marchés de Riyad, Jubail, Bahreïn, Koweït, Hamad et Jebel Ali. Pour la desserte de l'Irak, MSC propose de rejoindre le pays via une escale à Mersin (Turquie) de ses services Tiger et Phoenix.

- De son côté, **CMA CGM** a ouvert une liaison vers l'Irak par le Phoenician Express. Les boîtes sont déchargées à Mersin pour ensuite rejoindre Dohuk, Ervil et Suleimaniya. De plus, l'armement a décidé de réactiver son service entre les hubs de Malte et de Port Saïd vers Aqaba et Djeddah. Depuis ces deux ports, l'armement assure des liaisons routières vers l'Irak, le Koweït et l'Arabie Saoudite.
- Enfin, selon une information publiée par Dynamar le 27 mars, **Cosco** accepte des boîtes pour le Qatar, l'Arabie Saoudite, les Émirats Arabes Unis, le Koweït et l'Irak. Elles sont déchargées dans les ports de Khor Fakkan et Fujairah, puis transportées par voie routière jusqu'au port de Khalifa pour être distribuées par feeder.

ASIE-EUROPE

En avril, **Gemini** change une partie des dessertes de ses services entre l'Asie et l'Europe. Le NE2 ajoute une escale à Anvers, tandis que le NE3 s'étend à Aarhus, Göteborg, Southampton et Shenzhen. Les escales de Ningbo et Algésiras sont retirées et viennent s'ajouter au service NE4. Sur les liaisons Asie-Méditerranée, Gemini cesse ses escales à Port Saïd pour ajouter soit Algésiras soit Damiette sur les services SE1 et SE3.

Premier Alliance (HMM, ONE et Yang Ming) ajoute une touchée à Algésiras dans son service FE1 entre l'Asie et l'Europe. Sur le service FP3, la seconde escale à Southampton est remplacée par une touchée à Hai Phong.

TRANSPACIFIQUE

À compter du mois de mai, **APL**, filiale de CMA CGM, assure une touchée au Japon dans le cadre de son service EX1, assuré par des navires sous pavillon américain. Une escale qui se fait au détriment de Shanghai. **Ocean Alliance** (CMA CGM, Cosco/SL, OOCL et Evergreen) étend son service Pearl, qui opère en Transpacifique vers le sous-continent indien.

Cette extension se fait en connectant le service Asie-Inde de CMA CGM, AS1. Par ailleurs, dans le cadre de son service Columbus, Ocean Alliance annonce le retrait de l'escale de Kaoshiung, au profit de Kwangyang. **Premier Alliance** cesse ses escales à Xiamen pour son service PN1. Il dessert désormais Kaoshiung, Ningbo, Nagoya, Tokyo, Tacoma, Vancouver, Tokyo, Kobe et Nagoya.

TRANSATLANTIQUE

Arkas et **Turkon** ajoutent une escale à Iskenderun dans le cadre de leur service entre la Méditerranée et les États-Unis. La rotation se fait désormais

entre Mersin, Iskenderun, Istanbul, Izmit, Gemlik, Aliaga, New-York, Norfolk et Savannah.



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, **Upply 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'Upply. 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, Upply 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.