

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Avril 2026 |



upply

CONTENEURS : LA DEMANDE FAIBLE FREINE LA VOLATILITÉ DES TAUX DE FRET

Le blocage du détroit d'Ormuz s'enlise et pèse lourdement sur l'organisation opérationnelle et les coûts du transport conteneurisé mondial. Cependant, la hausse des taux de fret reste contenue, en raison d'une faible demande.

L'enlisement du conflit dans le Golfe Persique, marqué par le blocage du détroit d'Ormuz, devient de plus en plus insoutenable et lourd de conséquences, pour les marins, pour les chargeurs et pour une économie mondiale qui réalise que chaque jour supplémentaire va se payer de plus en plus cher.

#IMPACT DU CONFLIT AU MOYEN-ORIENT

Nous avons dépassé le stade en-deçà duquel on pouvait espérer que la situation pourrait se normaliser en quelques mois, dans une logique de rattrapage. Quoi qu'il arrive dans les prochaines semaines, les stigmates de la crise seront patents à l'échelle de l'année fiscale, dans les résultats financiers et dans les effets inflationnistes. Par ailleurs, le conflit engendre des pénuries inéluctables de produits pétroliers,

à des échéances allant de quelques semaines à quelques mois selon les produits, les économies du Golfe Persique contribuant à hauteur de 20% à la production mondiale des produits pétroliers raffinés et à hauteur de 30% à celle du carburant d'aviation.

Un détroit d'Ormuz toujours paralysé

Une bonne centaine de porte-conteneurs de toutes tailles étaient toujours bloqués au mois d'avril dans la nasse du Golfe Persique. Selon le Lloyd's List, CMA CGM serait actuellement la grande compagnie du top 10 la plus impactée par la situation avec 15 navires bloqués, dont deux 15 000 EVP.

Les tentatives d'échapper au blocus ne se sont pas révélées concluantes. Le CMA CGM Everglades a prudemment choisi de faire demi-tour après avoir essuyé des « tirs de semonce » le 18 avril.

Une décision qui se révèle pleine de sagesse à la lumière de ce qui est arrivé ensuite aux navires de MSC. Si quatre d'entre eux ont réussi à passer, deux ont été saisis par le Corps des gardiens de la révolution islamique (CGRI).

En avril, les compagnies n'ont pas pu s'appuyer sur des corridors sécurisés par des forces navales crédibles.

Un marché du reefer en panne

Pour le secteur du transport conteneurisé, les services dégradés via Djeddah et Khor Fakkan ont le mérite d'exister pour répondre aux urgences, mais moyennant un triplement des prix habituels, pas de délais garantis, et des capacités réduites. La demande vers les pays du Golfe Persique s'est toutefois contractée, en particulier sur le marché spécifique du reefer, très actif en temps normal sur les pays du Golfe. Les baisses de demande en sortie d'Europe pouvaient aller jusqu'à 80%

sur certains produits en avril. Ce marché est fortement ralenti par :

- Les suspensions de réservation pour des conteneurs reefer de la part de certaines compagnies,
- Le refus ou l'incapacité de certains clients finaux de supporter des coûts supplémentaires,
- Les couvertures assurantielles spécifiques complexes et onéreuses.

Des conséquences opérationnelles

Le port émirati de Jebel Ali, [10^e au classement mondial en termes d'EVP](#), s'efforce aujourd'hui d'apurer les retards et de gérer les flux déportés, mais les chargeurs doivent faire face à des marchandises bloquées, perdues ou en attente. Autre impact collatéral : les conteneurs vides ne sortent plus, ce qui empêche de répondre à la demande européenne en conteneurs reefer et à la demande asiatique en conteneurs dry.

Par ailleurs, les grandes difficultés opérationnelles de Jebel Ali conduisent à un report des escales en Inde ou sur la côte Est-Africaine jusqu'au Cap, avec à la clé des effets de saturation.

La nouvelle route entre l'Asie et l'Europe via le cap de Bonne-Espérance se densifie et se ralentit en même temps, sous la pression d'un carburant qui devient rare et cher. Cette évolution est symptomatique d'une économie qui respire mal. Une réouverture au moins à minima de l'artère Ormuz devient urgente pour éviter l'arrêt cardiaque.

Se parer de vertu pour réaffirmer le grand principe de la liberté de navigation paraît aujourd'hui bien décalé par rapport aux enjeux. Le Pdg de Total Énergies, Patrick Pouyanné, n'a d'ailleurs pas hésité à faire entendre une voix dissonante, [estimant qu'un péage était préférable à un blocage](#). Si la pratique iranienne est évidemment condamnable sur le fond, une certaine dose de pragmatisme ne serait sans doute pas inutile à ce stade du conflit.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Ormuz focalisant toutes les attentions, les autres sujets majeurs de la conteneurisation sont logiquement un peu écrasés par le contexte. Nous retiendrons néanmoins pour la période les informations suivantes.

La refonte du code maritime chinois au 1^{er} mai 2026

La Chine a procédé à une révision de son code maritime, et notamment de son article 295. Depuis le 1^{er} mai, les dispositions du chapitre IV du Code maritime chinois s'appliquent pour les contrats de transport international de marchandises par mer dont le port de chargement ou de déchargement se trouve sur le territoire chinois. La Chine se dote d'une nouvelle compétence juridique, alors que l'on note de sa part une crispation de plus en plus palpable autour de ce qu'elle considère comme des entraves faites à son commerce (droits de douane américains, canal de Panama, projet de loi de l'UE sur l'accélérateur industriel, etc.).

Cette mise à jour traduit un changement de paradigme de la part de la puissance chinoise pour un plus grand contrôle de son commerce maritime :

- En premier lieu, la Chine souhaite mieux encadrer les flux stratégiques qu'elle maîtrise déjà à l'international, mais également exercer un droit de regard sur les flux conteneurisés qui touchent son territoire. La dématérialisation en cours des contrats de transport (BL et FBL) est une opportunité supplémentaire pour la puissance chinoise de « s'inviter » dans les échanges mondiaux.
- Derrière le texte, il y a aussi un message autour du contrat commercial. Potentiellement, il devient alors beaucoup plus aisé pour les exportateurs chinois non plus de vendre en « FOB ports chinois » comme ils y étaient souvent contraints par la négociation commerciale mais de passer au « CIF ports de destination occidentaux » avec une préférence évidente pour des terminaux de destination contrôlés par des intérêts chinois.

À ce stade, cette révision du code maritime chinois a peu d'impact au quotidien, mais les opérateurs concernés ont tout intérêt à mettre ce point à l'agenda dans l'analyse de leurs contrats de transport et de leurs contrats commerciaux.

Les volumes Est-Ouest plafonnent au T1 2026

Les performances trimestrielles des ports de Los Angeles, Long Beach et Rotterdam illustrent un tassement de la demande occidentale au sens

large sur fond de risque d'inflation incontrôlée des prix de l'énergie et de régression de pouvoir d'achat des ménages.

Coup de chapeau à Marine Traffic

Jusqu'à présent connu des seuls initiés ou passionnés, l'outil numérique de localisation des navires Marine Traffic, racheté en 2023 par le groupe Kpler, est devenu la source incontournable des médias du monde entier pour tenter de suivre ce qui se passe dans le détroit d'Ormuz

et le Golfe Persique. Ce succès encourage d'autres initiatives de suivi satellitaires des activités maritimes permettant de construire des modèles solides d'anticipations économiques et sécuritaires, couplés à de l'IA de dernière génération.

LES PRIX

Attention aux effets d'optique ! L'appréciation des dynamiques en matière de taux de fret au mois d'avril peut paraître contrastée selon les sources, principalement en raison de l'intégration partielle ou totale des surcharges exceptionnelles liées à la crise d'Ormuz (« emergency fuel », risque de guerre, et congestion portuaire principalement). Les données Upply, basées sur des prix facturés et non sur des prix contractuels qui n'auraient pas été réindexés après le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, reflètent ce que paie réellement la marchandise.

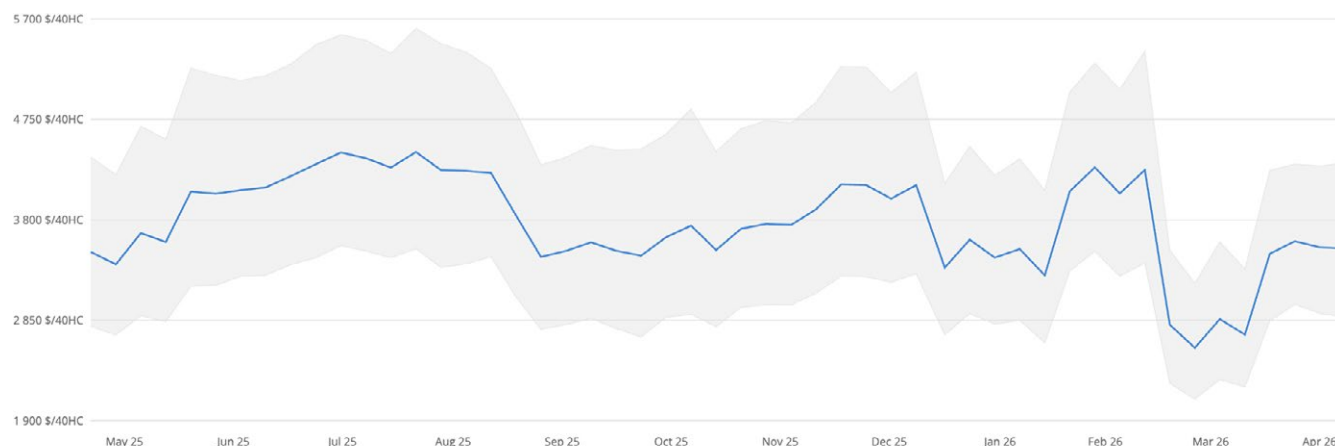
ASIE-EUROPE

Entre l'Asie et l'Europe du Nord, nous constatons un léger tassement de la demande à la fin du mois d'avril, face à une offre assez fournie et des vitesses commerciales ralenties. Les compagnies peinent globalement à faire passer leurs augmentations tarifaires, hors surcharges exceptionnelles qui sont âprement négociées. Sur le pied de facture, l'effet de ces surcharges gomme un léger tassement des taux.

De l'Asie vers la Méditerranée de l'ouest, route qui souffre du déroutement maximal via le cap de Bonne-Espérance, les prix résistent mieux, aidés par une offre plus restreinte du côté des compagnies.

Shanghai - Le Havre

3M 6M 12M 24M YTD ALL Price \$/40HC Low-High 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 | Upply

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

3M 6M 12M 24M YTD ALL Price \$/40HC Low-High 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 | [Uapply](#)

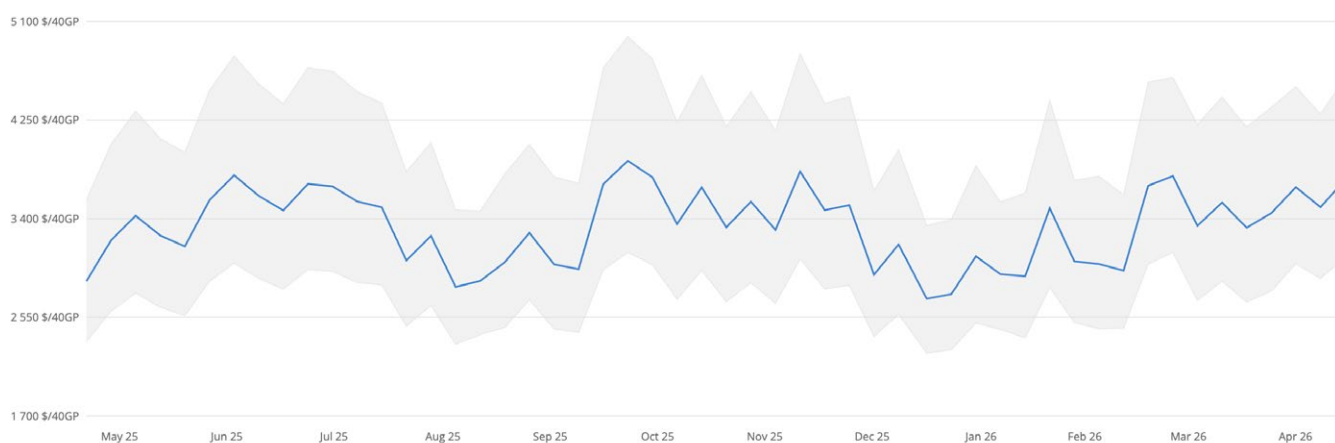
TRANSATLANTIQUE.....

Sur le Transatlantique Est-Ouest, nous observons une consolidation de la remontée des taux dans la continuité du mois de mars. CMA CGM et ONE souffrent d'ajustements de l'offre contraints par la Commission fédérale maritime américaine, ce qui profite à Gemini et MSC qui consolident leurs positions. Au fil du temps, dans les esprits,

on remarque d'ailleurs que Gemini est de plus en plus considéré comme une « marque », plutôt que comme une alliance en marketing séparé. Cette banalisation ne semble pas émouvoir outre mesure la commission de Bruxelles, en tout cas à ce stade.

Anvers - New York

3M 6M 12M 24M YTD ALL Price \$/40GP Low-High 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 | [Uapply](#)

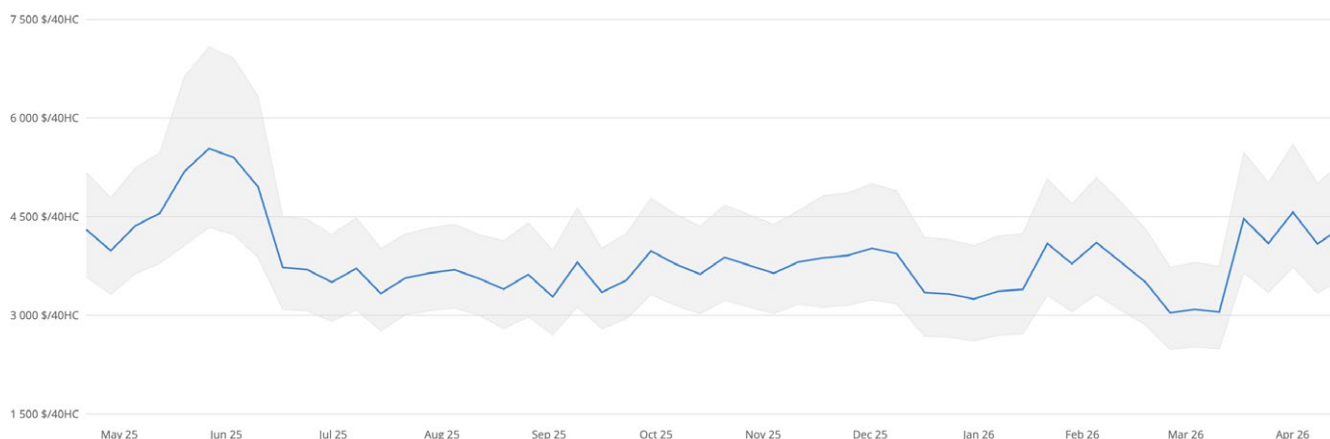
TRANSPACIFIQUE.....

Sur le Transpacifique, alors que les grands ports de la Côte Ouest restent globalement stables en volume, les compagnies semblent parvenir à faire progresser les taux au-dessus du pivot

psychologique de 2 000 USD le conteneur de 40' HC qui avait été franchi il y a peu sur le marché spot, hors effet surcharges exceptionnelles.

Shanghai – Long Beach

3M 6M 12M 24M YTD ALL Price \$/40HC Low-High 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

La fiabilité des services a progressé de 3,9 points en mars en glissement mensuel et de 5,2 points en glissement annuel, atteignant un taux de 62,2%, indique l'analyse mensuelle de Sea Intelligence. « Il s'agit du niveau le plus élevé depuis le début de l'année », précise Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence. L'amélioration de la fiabilité des services entraîne aussi une baisse du nombre de jours de retard, qui s'établit à 5,48 jours (-0,14) en moyenne sur les services observés. Cependant, comparé à mars 2025, le temps de retard moyen des services est en hausse de 0,36 jour.

- Hapag-Lloyd remporte la palme de la fiabilité en mars, avec un score de 72,3%. Il devance de quelques points son partenaire dans Gemini, Mærsk, qui atteint un niveau de 70,8%. La majorité des compagnies observées par Sea Intelligence se situent dans la tranche allant de 60% à 70%. Deux autres armements affichent une fiabilité entre 50% et 60%. Wan Hai est une nouvelle fois lanterne rouge avec un taux de 46,6% (-1,3 point par rapport à février).

- Du côté des alliances, Gemini (Mærsk/Hapag Lloyd) arrive en tête avec un score de 76,8%. Un niveau supérieur à ce que chaque armateur réalise individuellement. Néanmoins, la performance diminue de 2,3 points de pourcentage par rapport à février. Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) affiche pour sa part un taux de fiabilité de 65,9%, en repli de 3 points par rapport à février. MSC, en revanche, progresse d'un mois sur l'autre pour atteindre 65,4%. Enfin, la Premier Alliance (ONE, Hyundai Merchant Marine et Yang Ming) arrive très loin derrière, avec une fiabilité de 57,2%, en baisse de 1,2 point en glissement mensuel.

Cette fiabilité des services est le reflet de la stratégie d'annulations menée par les compagnies. Le consultant britannique Drewry estime qu'entre le 4 mai et le 7 juin, les armements opérant sur les lignes Est-Ouest annuleront encore 43 départs sur les 689 prévus initialement, soit 6%.

En avril, Drewry a dénombré 46 annulations. Ces perturbations se concentrent sur les lignes Asie-Europe et Asie-Méditerranée, qui représentent 42% des annulations, contre 40% pour les services transpacifiques d'Asie vers l'Amérique du Nord et 18% pour le Transatlantique.

GOLFE PERSIQUE.....

La situation dans le golfe Persique a peu évolué en avril. Le détroit d'Ormuz reste l'objet de menaces de la part des Gardiens de la révolution iraniens, qui demandent aux compagnies de s'annoncer et de payer un droit de passage. De son côté, la Marine américaine a bloqué toute sortie de ce détroit. De plus, dans le courant du mois d'avril, les Houthis ont tiré sur un vraquier dans le détroit de Bab-el-Mandeb. Enfin, des actes de piraterie au large de la Somalie ont été constatés. Ainsi, la zone du nord-ouest de l'océan Indien reste à haut risques.

Pour les armements, les services sont réajustés. **Mærsk** a annoncé l'arrêt de ses escales en Somalie dans le port de Berbera à compter du 20 avril. La zone reste marquée par une instabilité opérationnelle majeure, entraînant des suspensions de services et des déviations.

Néanmoins, des compagnies se risquent à reprendre le chemin du canal de Suez entre l'Asie et l'Europe. Ainsi, **CMA CGM** annonce le passage par Suez de son service Ocean Rise Express. Les dessertes sont inchangées mais le transit time est réduit. Une stratégie que l'armement français a su faire admettre par ses partenaires de l'Ocean Alliance (Cosco, OOCL et Evergreen). Le service MEX, opéré par CMA CGM entre l'Asie et la Méditerranée, renoue aussi avec la route via Suez. Une escale dans le port de Malte est ajoutée. La nouvelle rotation se fait donc entre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Nansha, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Malte, Valence, Barcelone, Marseille, Malte et Port Kelang.

ASIE-EUROPE.....

MSC revoit ses deux services Albatros et Britannia en ajoutant des escales à Xiamen, Ningbo et Port Kelang. Le service Albatros dessert Shanghai, Tianjin, Dalian, Kwangyang, Ningbo, Xiamen, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Bremerhaven, Gdansk, Klaipeda, Anvers, Felixstowe et

Singapour. Quant au service Britannia, il dessert Ningbo, Shanghai, Nansha, Shenzhen, Singapour, Colombo, Felixstowe, Rotterdam, Anvers, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Anvers, Londres, Mundra, Colombo et Port Kelang.

TRANSPACIFIQUE

Les services opérés conjointement par **MSC** et **ZIM** modifient leurs touchées. Port Everglades est ajouté et les escales de Qingdao, Norfolk, Jacksonville et Xiamen sont déployées sur les trois services concernés. Les nouvelles rotations sont désormais :

- Service Empire : Shanghai, Ningbo, Busan, New York, Baltimore, Norfolk, Port Everglades et Balboa.
- Service Amber jack : Qingdao, Ningbo, Shanghai, Busan, Colon, Cartagène, Charleston, Savannah, Jacksonville, Kingston et Busan.
- Service Emerald : Singapour, Ho Chi Minh, Hai Phong, Shenzhen, Xiamen, Kingston, Charleston, Savannah, New York et Boston.

MSC a par ailleurs modifié les dessertes des services Sentosa et Orient :

- Service Santosa : Singapour, Port Klang, Laem Chabang, Vung Tau, Haiphong, Yantian, Xiamen, Long Beach, Oakland, Busan et Ningbo.
- Service Orient : Qingdao, Ningbo, Shanghai, Busan et Long Beach.

Ocean Alliance revoit les deux services CBX et Colombus JAX en transférant des touchées d'un service à l'autre. Ainsi, les escales de Port Kelang, Ningbo, Yokohama et Miami sont retirées du service CBX pour être ajoutées au Colombus. Les nouvelles rotations du service CBX se font désormais entre les ports de Ho Chi Minh, Shenzhen, Shanghai, Busan, Kobe, Yokohama, Norfolk, Charleston, Savannah et Jacksonville. Quant au service Columbus Jax, il dessert Shenzhen, Hai Phong, Port Kelang, Singapour, Colombo, Halifax, Newark, Norfolk, Savannah, Charleston, Port Kelang, Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Shenzhen, Los Angeles et Oakland.

Selon Dynamar, **Cosco** et **OOCL** ont signé avec ONE pour disposer d'espaces sur le service PS1, assuré dans le cadre de la Premier Alliance. Il touche les ports de Tokyo, Kobe, Nagoya, Tokyo et Los Angeles. ONE annonce par ailleurs l'entrée en service du PS8 à compter du 18 mai entre les ports de Qingdao, Ningbo, Los Angeles et Oakland.

CMA CGM lance pour sa part un nouveau service EX1 entre Qingdao, Busan, Kobe, Nagoya, Yokohama, Los Angeles, Oakland, Yokohama, Naha et Busan.

TRANSATLANTIQUE

CMA CGM ajoute une escale à Montréal dans son service Cagama. Le service touche les ports du Havre, Bremerhaven, Rotterdam, Anvers,

Southampton, New York, Kingston, Puerto Rico, Montreal et Saint John.



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.