

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Mai 2026 |



upply

TAUX DE FRET : LA PRESSION MONTE, LES MARGES S'EFFRITENT

Alors que la crise d'Ormuz continue de perturber une partie du trafic mondial, les compagnies maritimes affrontent un début d'année sous pression, avec des coûts en hausse et des taux de fret stagnants. Le spectre de la surcapacité plane toujours.

LA SITUATION DANS LE GOLFE PERSIQUE

Blocus iranien contre blocus américain : la situation s'enlise au Moyen-Orient, au fil des surenchères et des signaux (faibles) de détente. La confusion prédomine, alors que plus de 10 000 marins et environ 600 navires, dont une centaine de porte-conteneurs, sont toujours bloqués en attente d'une solution.

Le 5 mai, le *CMA CGM San Antonio* a été visé par des tirs qui ont fait 8 blessés parmi les marins. Le navire a continué sa route, avec des opérations de secours immédiatement diligentées par la compagnie française. Le *CMA CGM Saigon* a réussi dans la même séquence à sortir du détroit sans être inquiété.

Un blocus à géométrie variable

Du côté des États-Unis, le blocus reste ciblé, et l'engagement dans le cœur de la zone du détroit plutôt timide. Selon les décomptes de certains experts, il y a aujourd'hui plus de navires qui entrent dans le Golfe Persique que de navires qui en sortent, ce qui est un paradoxe dans une situation dite de double blocus. L'Iran parvient toujours, certes en mode dégradé, à faire sortir des navires via les eaux territoriales iraniennes et pakistanaises.

Dans le secteur du transport maritime conteneurisé, en revanche, les mouvements via le détroit sont quasiment inexistants, les routes terrestres de substitution ayant pris le relai.

Un péage illégal... mais accepté.....

Profitant de cette confusion, l'Iran avance ses pions. La création d'un nouvel organisme en charge de la gestion du détroit d'Ormuz, l'Autorité du Détroit du Golfe Persique, a été annoncée le 18 mai par les autorités iraniennes. Ses prérogatives exactes n'ont pas été précisées mais selon le Lloyd's List, elle est notamment « chargée d'approuver les transits de navires et de percevoir des droits de passage dans le détroit d'Ormuz ».

L'Inde et la Chine n'ont pas réagi fermement à ce péage de fait. À court terme, la fin justifie les moyens : cette route est vitale pour leurs approvisionnements en hydrocarbures. De plus, le recours aux cryptomonnaies et à des circuits de paiement qui s'affranchissent du système bancaire international Swift et du dollar n'est pas pour déplaire à la Chine, qui a fait de la dédollarisation de l'économie mondiale un de ses axes stratégiques.

À l'inverse, les pays occidentaux, en particulier la France et les États-Unis, s'emploient à défendre le principe de la liberté de navigation. Mais les milieux économiques font parfois entendre une voix divergente au nom du pragmatisme. Après le Pdg de Total Énergies, Patrick Pouyanné, qui déclarait mi-avril qu'un péage était préférable à un blocage, l'armateur grec Evangelos Marinakis a également estimé que toute considération géopolitique mise à part, « payer une redevance de 100 000 ou 200 000 dollars, selon la taille de la cargaison ou du navire » pouvait être une option pertinente pour poursuivre les opérations en bénéficiant des garanties de sécurité nécessaires.

LES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Un premier trimestre qui annonce une année financière délicate

Les coûts des compagnies maritimes s'envolent et les prix stagnent ou baissent. En conséquence, même avec une petite augmentation des volumes pour la plupart d'entre elles, les compagnies maritimes démarrent l'année dans des conditions difficiles.

La reprise post-Covid en 2021-2022, puis les attaques des Houthis à partir de fin 2023 ont soutenu les taux de fret pendant plusieurs années, malgré l'arrivée massive de nouvelles capacités. Peut-on parler de la fin d'un « supercycle » ? Nombre d'analystes semblent maintenant intégrer cette donnée dans leurs évaluations et perspectives financières, le spectre de la surcapacité s'additionnant aux incertitudes économiques et géopolitiques.

Résultats des principales compagnies maritimes de lignes conteneurisées⁽¹⁾
T1 2026 / T1 2025

	Chiffre d'affaires (M USD)	Variation (%)	EBITDA (M USD)	Variation (%)	Volumes (MEVP)	Variation (%)
Maersk	8 178	-8,2%	903	-52,5%	6 406	+9,3%
CMA CGM	8 020	-8,5%	1 490	-41,3%	5 930	+1,5%
Cosco	7 600	+5,5%	nd	nd	6 916	+6,7%
Hapag-Lloyd	4 778	-8,5%	447	-58,1%	3 203	-0,7%
ONE ⁽²⁾	4 042	-6,3%	719	-7,9%	3 195	+4,0%

⁽¹⁾ Hors MSC, qui ne publie pas ses résultats financiers

⁽²⁾ T4 de l'exercice fiscal 2025-2026 - Sources : publications financières des compagnies © UPPLY

MSC passe la barre de 1000 navires.....

MSC, premier opérateur maritime mondial dans le conteneur, a franchi la barre des 1000 navires en opération. Il s'installe plus solidement que jamais en tête du peloton, avec un carnet de commande impressionnant de plus de 100 unités. Quelques jours avant ce cap symbolique, le fondateur du groupe Gianluigi Aponte, 85 ans, a officiellement transmis la propriété de l'entreprise à ses deux enfants, qui étaient déjà aux commandes opérationnelles.

Un tel empire façonné sur la durée de vie d'un homme impose le respect de toute la profession. Pourtant les nuages s'amoncellent, dans un monde où la résurgence de tensions entre des blocs qui s'affrontent ne facilite pas le développement du commerce. MSC n'est évidemment pas le seul, au sein du top 10 des compagnies maritimes, à souffrir de la multiplication des entraves aux échanges mondiaux.

Les soubresauts du rapprochement Hapag-Lloyd / ZIM.....

Selon le journal économique israélien Calcalist, Chen Lichtenstein sera nommé PDG de la compagnie maritime Zim à compter du 1^{er} juillet, en remplacement d'Eli Glickman. Ce changement à la tête de l'entreprise intervient dans le contexte du projet d'acquisition de ZIM par l'Allemand Hapag-Lloyd et le fonds israélien FIMI. Selon Calcalist, la transaction se heurte actuellement à l'opposition de plusieurs instances gouvernementales israéliennes, notamment les ministères de l'Économie et de l'Agriculture, ainsi que l'Autorité des transports maritimes et des ports.

Hapag-Lloyd va-t-il rester dans la course, alors qu'il vient d'annoncer un premier trimestre financier difficile, ou verra-t-on Maersk ou MSC sortir du bois ? Le dossier s'annonce en tout cas très politique dans le concert des Nations actuel, pour une compagnie qui ne détient finalement que 10 navires en propre.

CMA CGM reconnecte l'Inde à la Méditerranée via la mer Rouge

Alors que la mécanique du grand tour par le cap de Bonne-Espérance, maintenant bien huilée, s'institutionnalise chez les transporteurs maritimes avec des vitesses plus lentes pour des raisons d'économies de carburant, CMA CGM vient de décider de reconnecter l'Inde à la Méditerranée via la mer Rouge. Sur cette route,

le gain de temps et de distance via Suez est très significatif. Le pari est tenable tant que les Houthis ne frappent plus sur des navires de taille modeste. Il sera intéressant de voir si, sur ce marché porteur et sensible, d'autres compagnies emboîtent le pas. Le retour des unités de 24 000 EVP en mer Rouge ne semble en revanche pas d'actualité.

Lourdes amendes de la FMC

La Commission fédérale maritime américaine (FMC) a envoyé un signal très fort au marché sur sa fonction première, qui est de préserver les intérêts financiers et l'accès aux services des chargeurs américains. Les dossiers de plaintes pour facturation abusive de frais de détention et surestaries durant la période post-Covid sont désormais en passe d'être réglés.

Les compagnies maritimes ont écopé d'amendes de plusieurs dizaines de millions de dollars. Dernière procédure en date : la Commission a conclu [un accord à l'amiable avec Maersk](#), qui a accepté de payer une amende civile de 1 900 000 USD, mais aussi d'accorder des remboursements et des exonérations aux tiers concernés.

Résurgence de la piraterie somalienne

La piraterie fait son retour près des côtes somaliennes, dans l'océan Indien et dans le golfe d'Aden. Quatorze attaques ont été recensées depuis le 1er janvier par l'opération « Atalante », la force militaire navale déployée par l'Union européenne pour assurer la sécurité maritime dans la région, dont huit depuis la mi-avril. [Selon le Monde](#), l'agence de sécurité maritime britannique a relevé le niveau de la menace à « grave » et conseille désormais aux bateaux de « naviguer avec prudence et signaler toute activité suspecte » au large de la Somalie. Si le nombre

d'attaques est encore loin du pic enregistré entre 2008 et 2012, les moyens employés par les pirates sont en revanche de nature à nourrir l'inquiétude, avec l'usage de « navires-mères » permettant aux pirates de tenter des actions menaçantes beaucoup plus larges.

Cette résurgence de la piraterie dans la région sape encore un peu plus les velléités de retour via la mer Rouge. Pour les grandes compagnies, la route du cap de Bonne-Espérance reste à ce jour la moins mauvaise solution massifiée pour relier sereinement l'Asie à l'Europe.

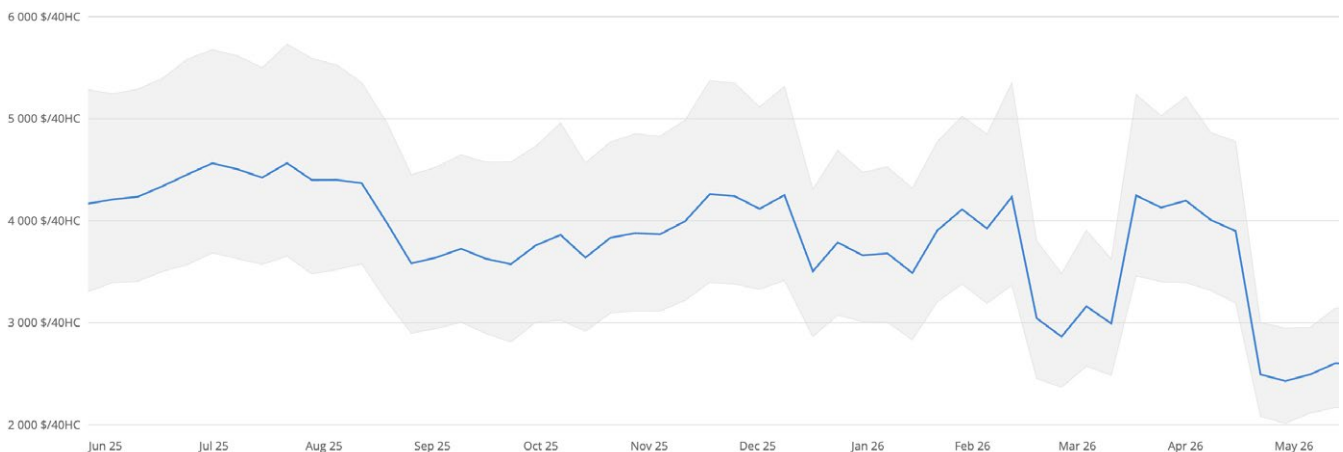
LES PRIX

Dans ce contexte très perturbé, le marché se cherche. D'un côté la concurrence est là et joue à plein, ce qui a tendance à peser sur les taux de fret en fin de période de renégociation de contrats annuels (dont beaucoup restent ouverts cette année en raison des incertitudes économiques et géopolitiques). D'un autre côté, les surcharges exceptionnelles (Emergency Fuel, War Risk, et dans certains cas Congestion) gonflent le pied de facture à payer pour les chargeurs sur le marché des taux spot et des taux NAC Quarterly.

ASIE-EUROPE

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 | [Uapply](#)

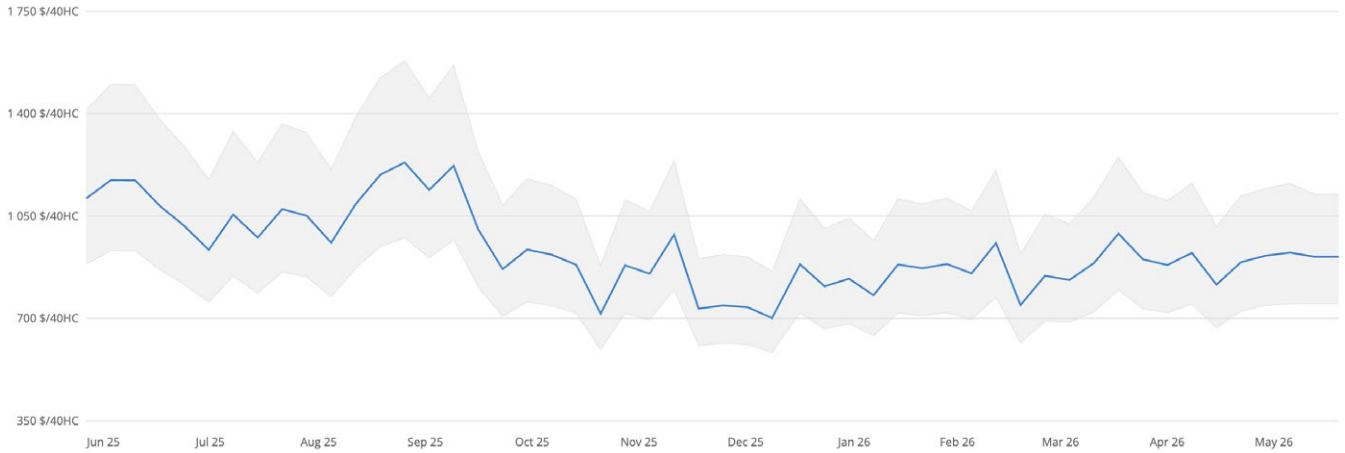
Au départ d'Asie, la remontée en fin de mois est légère mais patente sur le **Nord Europe**, même si les compagnies n'ont pas obtenu les résultats attendus de leurs programmes d'augmentation générale des tarifs (GRI, General Rate Increase) initiés début avril. Cette légère reprise de la demande en fin de mois signale peut-être

l'amorce d'une peak season à destination de l'Europe, mais la tendance demande à être confirmée. Le marché se reprend un peu plus fortement à destination de la Méditerranée, avec une offre contenue et des surcoûts opérationnels proportionnellement plus lourds.

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

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



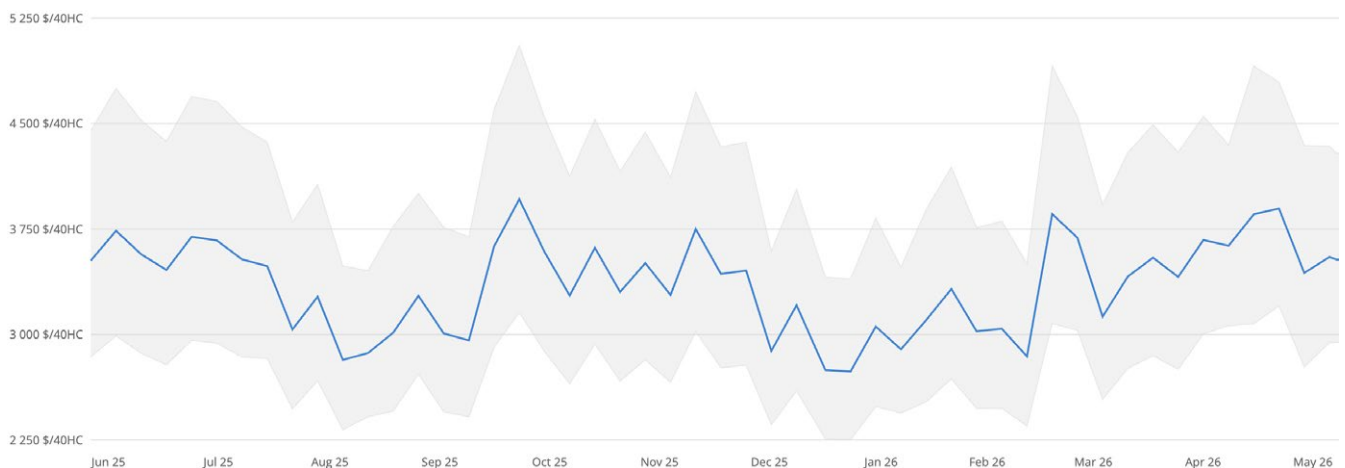
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

Sur le corridor Europe-Asie, on retrouve l'encéphalogramme plat habituel, avec des services qui se dégradent encore en termes de temps de transit et des navires qui partent à moitié remplis de conteneurs vides, et à toute petite vitesse.

TRANSATLANTIQUE.....

Anvers - New York

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



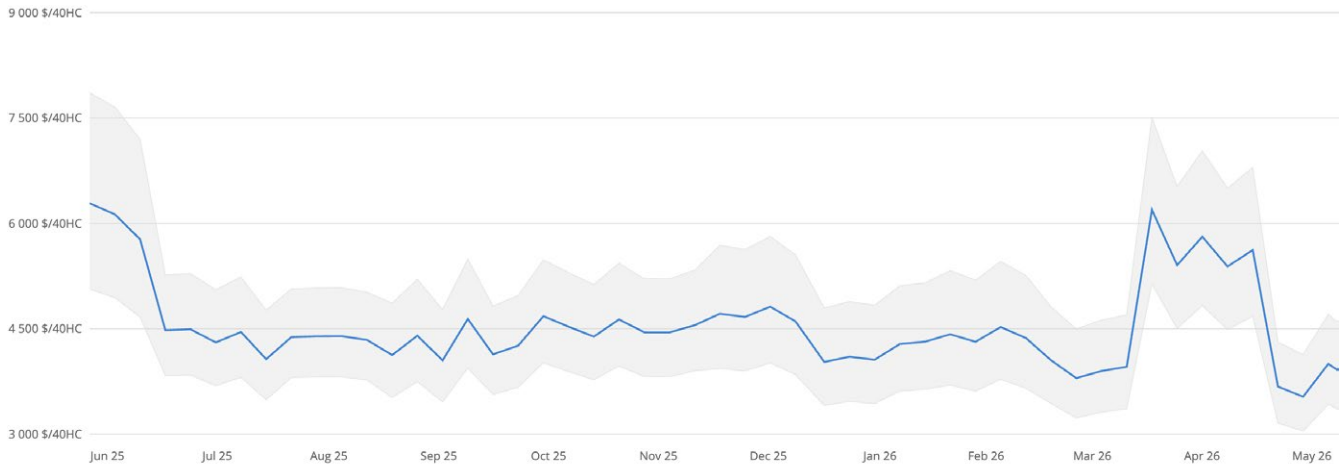
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source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

Sur le Transatlantique Westbound, le marché évolue à un rythme de croisière, progressant légèrement sous la domination assez forte de MSC qui continue de gagner des parts de marché. Gemini et les autres acteurs secondaires suivent le mouvement, leurs indicateurs financiers ne leur permettant pas de s'engager dans une nouvelle guerre tarifaire.

TRANSPACIFIQUE.....

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](#)

Sur le Transpacifique Ouest-Est, la courbe de prix se consolide sans s'envoler. Il semblerait que sur ce trade, les compagnies parviennent plus facilement à répercuter les surcoûts opérationnels, alors même que cette route en mer ouverte n'est pas touchée directement par les tensions militaires. La FMC s'en est émue et dit veiller attentivement à ce que la tendance inflationniste observée ne soit pas décorrélée du marché.

Le port de Long Beach commence par ailleurs à subir le contrecoup de la politique de l'administration Trump en matière de volumes, avec une baisse de 8% des conteneurs pleins à l'import sur les 4 premiers mois de l'année.

LES SERVICES

Le taux de fiabilité des compagnies maritimes s'est amélioré en avril. Il gagne 0,4 point en glissement mensuel et 4 points en glissement annuel, pour s'établir à 62,4%. Il s'agit du meilleur résultat de 2026, précise [Sea Intelligence dans son analyse mensuelle](#) qui répertorie des résultats de 13 compagnies. Le nombre de jours de retard, qui s'établit à 5,34 jours, recule de 0,27 jour par rapport à mars 2026 mais augmente de 0,31 jour par rapport à avril 2025.

Mærsk conserve la palme de la fiabilité, avec un taux de 76,1%, contre 70,8% en mars. Hapag-Lloyd, son partenaire dans l'alliance Gemini, pointe en 2e position avec un score de 75,1% (+2,8 pt vs mars). Dans la suite du classement, la plupart des compagnies se situent dans une fourchette comprise entre 50% et 70%. La lanterne rouge revient à Wan Hai, avec 39,6% de fiabilité, contre 46,6% en mars. Globalement, cinq compagnies sur 13 améliorent leur score en glissement mensuel, et 11 sur 13 progressent par rapport à avril 2025.

L'analyse par alliance montre que **Gemini** maintient sa position en tête de classement. Mærsk et Hapag-Lloyd atteignent une fiabilité de 85%. Un score très honorable mais qui doit être nuancé puisque lors de la création de Gemini et du déploiement de sa nouvelle stratégie de desserte via un système de « hub & spoke », les deux armements annonçaient une fiabilité à 90% des services Est-Ouest. S'ils progressent un peu chaque mois, ils demeurent à quelques longueurs de leur objectif.

De son côté, **MSC** affiche une fiabilité de 73,4%. Après sa coopération avec Mærsk, terminée en février 2025, l'armement basé à Genève a décidé d'opérer seul ses services. MSC a ainsi amélioré son score de 1,2 points de pourcentage par rapport à la précédente configuration de ses services. **Ocean Alliance** progresse pour sa part de quelques points. L'alliance, qui regroupe CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen, passe de 65,9% en mars à 67,5% en avril, toujours en-deçà des 68,9% de février. Enfin, **Premier Alliance** (ONE, Hyundai Merchant Marine et Yang Ming) ne parvient pas à enrayer sa chute des derniers mois. Après avoir perdu 1,2 points en mars, elle rétrograde de trois points en avril à 54,2%.

Cette hausse toute relative de la fiabilité tient, selon Drewry, à une amélioration de la demande, avec une *peak season* anticipée. Pour répondre aux attentes, les armements ajustent la capacité, réduisant les annulations d'escale et de services. Drewry a détecté 39 annulations pour les semaines du 8 juin au 12 juillet, c'est-à-dire quatre de moins que sur la même durée en mai. Au total, 710 services annoncés sur cette période : le taux d'annulation s'établit ainsi à 5% (-1 pt par rapport à mai). Le Transpacifique représente 49% des annulations, les liaisons Asie-Europe 33% et le Transatlantique 18%. Les deux compagnies de Gemini procèdent à très peu d'annulations, tandis que MSC colle à ses prévisions avec aucune annulation sur la période.

ASIE-MÉDITERRANÉE

Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) ajoute une escale hebdomadaire à Djeddah à son service MEX, entre l'Asie et la Méditerranée. Le MEX fait partie des services qui empruntent à nouveau le canal de Suez. À compter du mois de juillet, la rotation se fera donc entre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Nansha, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Malte, Valence, Barcelone, Marseille, Malte, Djeddah et Port Kelang.

Medkon, armement turc, annonce l'ouverture d'un service entre Shanghai, Ningbo, Istanbul et Izmit. Une rotation assurée avec un seul navire, sur une base mensuelle.

ASIE-EUROPE

La compagnie maritime **Panstar**, opérateur de ferry et de feeder entre la Chine, la Corée du Sud et le Japon, a été sélectionnée par la Corée du Sud pour assurer un voyage test de Busan à Rotterdam via la route arctique, avec une escale à Tromsø (Norvège). Panstar est le seul candidat à avoir répondu à l'appel d'offre. La date de ce voyage test n'a pas été précisée.

Premier Alliance abandonne l'escale d'Algésiras sur ses deux services FE1 et FE3. Pour compenser, elle introduit une nouvelle touchée au Havre sur le service FE1. Sur le FE3, l'escale de Southampton est par ailleurs retirée et remplacée par Anvers. Les nouvelles rotations se font, pour le service FE1, entre les ports de Laem Chabang, Ho Chi Minh, Singapour, Rotterdam, Hambourg et Le Havre. Pour le FE3, les touchées sont annoncées entre Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Felixstowe, Hambourg et Anvers.

TRANSPACIFIQUE

Ocean Alliance ajoute une escale à Miami dans sa rotation entre l'Asie et la côte Est des États-Unis. Elle remplace la touchée au port de la Nouvelle-Orléans. Ce service, assuré par CMA CGM mais intégré dans l'Ocean Alliance, dessert Singapour, Ho Chi Minh, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Houston, Mobile et Miami.

Face à la demande et en anticipation de la haute saison, **Mærsk** ajoute un service à partir du mois de juin jusqu'en septembre. Il dessert les ports de Ho Chi Minh, Busan et Long Beach. MSC a quant à elle décidé de réactiver son service Pearl, suspendu depuis l'été 2025, à partir de juin. Il desservira les ports de Shenzhen, Xiamen et Long Beach.

Enfin, **Ocean Alliance** divise en deux loops son service CIX, entre l'Asie et la côte Ouest des États-Unis, indique Alphaliner. Un service MTE assure la rotation entre Hai Phong, Ho Chi Minh, Shanghai, Los Angeles, Oakland, Kaohsiung et Shenzhen. Le service CIX demeure, avec des escales dans les ports de Ho Chi Minh, Port Kelang, Colombo, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Charleston, Port Kelang, Singapour et Laem Chabang.

TRANSATLANTIQUE

La congestion dans les ports d'Europe du Nord ne parvient pas à se résorber. Anvers-Bruges, Rotterdam et Hambourg subissent les effets des perturbations des lignes maritimes. Dans ce contexte, **Mærsk** a décidé de remplacer le

port de Hambourg par celui de Bremerhaven sur le service transatlantique. La nouvelle rotation touche les ports de Southampton, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Veracruz et Miami.

OPÉRATIONS

CANAL DE PANAMA

L'Autorité du Canal de Panama (ACP) a annoncé une réduction du tirant d'eau maximal pour les navires transitant par les écluses Neopanamax, à compter du 3 juillet 2026. Le tirant d'eau sera limité à 15,09 mètres. Cette mesure s'inscrit « dans le cadre de la stratégie de gestion de

l'eau visant à garantir un fonctionnement sûr, fiable et durable du canal dans les conditions hydrologiques actuelles, et compte tenu du développement potentiel d'un phénomène El Niño sur le bassin versant au cours des prochains mois », précise l'ACP.



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.