

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juin 2026 |



upply

CONTENEURS : VAGUE DE CHALEUR EN JUIN SUR LES TAUX DE FRET

Les taux de fret ont enregistré une forte hausse sur le marché spot au départ d'Asie vers l'Europe et les États-Unis, en raison d'une saison haute précoce, et dans un climat d'incertitude autour de la situation dans le détroit d'Ormuz.

LA SITUATION DANS LE GOLFE PERSIQUE

Le 18 juin, les États-Unis et l'Iran ont signé un protocole d'accord pour mettre fin à la guerre lancée par les États-Unis et Israël le 28 février, qui prévoit notamment une période de 60 jours de négociations pour aboutir à un accord final. Force est de constater qu'à ce stade, la situation

n'a pas beaucoup avancé sur la question de la réouverture du détroit d'Ormuz. C'est une forme de désillusion qui l'emporte sur la capacité à restaurer à court terme la liberté de passage qui existait avant le 28 février, alors que les hostilités ont repris début juillet.

Un contrôle de fait exercé par la Persian Gulf Strait Authority (PGSA)

Même si elle n'a aucun fondement reconnu par le droit international, l'Autorité du Détroit du Golfe Persique (Persian Gulf Strait Authority, PGSA), dont la création a été annoncée en mai par les gardiens de la révolution iranienne ([voir notre baromètre précédent](#)), exerce de facto son contrôle sur les navires qui souhaitent transiter par le détroit. Le pouvoir iranien est aujourd'hui en position de dicter qui passe et qui ne passe pas, quelle que soit la route empruntée (nord, centrale, sud) pour traverser le détroit.

Le CMA CGM Galápagos est sorti sans encombre du Golfe Persique par la route Nord, via le check-point de Larak sous contrôle iranien. En revanche, un porte-conteneurs d'Evergreen qui tentait de

s'extirper du Golfe Persique par la route sud via les côtes omanaises, le Ever Lovely, a subi une attaque de drone iranien, tout comme le pétrolier MV Kiku. Les attaques ont d'ailleurs conduit l'Organisation maritime internationale (OMI) à [suspendre son plan d'évacuation des marins](#), deux jours seulement après son lancement.

La marine iranienne a mis en garde les navires contre l'utilisation de routes autres que celles désignées par la PGSA. Fait nouveau et intéressant, les marins, face à ces incertitudes et approximations sont de moins en moins nombreux à accepter de tenter le transit, ce qui est un nouveau facteur à prendre en compte dans l'optique d'un retour à la normale.

Une reprise partielle du trafic

Le nombre de navires en transit dans le détroit a crû fortement en fin de mois avec environ 30 à 40 transits par jour (un chiffre certes encore très inférieur aux 120/130 enregistrés en moyenne avant le 28 février). L'Iran a notamment repris le commerce pétrolier avec ses partenaires commerciaux habituels en Asie et en Afrique, et sans sanctions occidentales pendant la période de 60 jours de cessez-le-feu (pourtant déjà rompu à plusieurs reprises par les Iraniens, ce qui a engendré des ripostes américaines).

En revanche, pour la marine marchande occidentale, la zone du Golfe reste à fuir, n'offrant aucune garantie, aucune stabilité et aucune visibilité. De nombreux analystes maritimes anglo-saxons restent très prudents sur l'hypothèse d'un retour à la situation qui prévalait avant le 28 février.

Vers l'instauration de frais de passage

Une chose est certaine : l'Iran a parfaitement mesuré sa capacité de nuisance, et avance désormais ses pions dans les négociations avec les États-Unis pour parvenir à instaurer un système permettant de tirer des ressources pérennes du transit des navires par le Golfe Persique. Le mot péage dérange, et ne permet pas d'être en conformité avec le droit international, alors dans les délicates négociations en cours, on lui substitue la notion de frais de passage. Les autorités iraniennes garantiraient en quelque sorte la sécurité du passage moyennant finances... tout en frappant ceux qui n'accepteraient pas ce système.

La situation reste à ce jour très ambiguë. L'Iran reste très inflexible sur cette « ligne rouge », les États-Unis ne veulent pas en entendre parler, et Oman essaie de trouver un compromis acceptable... Dans les milieux économiques, les secteurs pétroliers et gaziers ne rejettent pas a priori totalement cette idée, poussés par un certain pragmatisme, tandis que le monde de la marchandise diverse reste plus réservé et fragmenté.

LES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Dégradation des services maritimes

Alors que les compagnies maritimes ont joué sur la vitesse des navires pour contrebalancer la flambée des prix du carburant en mars et avril, les rotations de navires se révèlent aujourd'hui vraiment trop lentes et trop longues sur le corridor Asie-Europe. Cette situation engendre des impacts négatifs en cascade, notamment un phénomène de congestion des ports et un retour trop lent des conteneurs vides en Asie.

Sur une base annuelle, nous passons d'un ratio de 4,3 voyages par an en temps normal via le canal de Suez à 3 voyages par an via le cap de Bonne-Espérance, ce qui représente un manque à gagner théorique important. Ce mode opératoire choisi permet de maintenir une certaine tension sur les espaces disponibles dans un environnement surcapacitaire, et d'éviter un effondrement des taux de fret, mais les limites de l'exercice semblent atteintes.

Détente sur les prix du carburant.....

Les prix spot du VLSFO se détendent clairement à la fin du mois de juin, après l'annonce du cessez-le-feu entre l'Iran et les États-Unis, avec une valeur d'environ 650 USD la tonne pour les

cours de référence au jour le jour sur les places de Singapour et Rotterdam, contre 1000 USD au plus fort de la crise.

Le mur de la surcapacité.....

Les capacités en construction et/ou en commande ferme sont estimées par AXS Alphaliner à environ 38,3 % de la flotte existante. Il s'agit du ratio le plus élevé relevé depuis 2008, ce qui pourrait presque être considéré comme un cygne noir. Ce chiffre inquiète, car injecter encore des capacités dans un contexte de surcapacité déjà structurelle milite pour un scénario de bulle.

Le cycle extrêmement porteur qu'ont connu les compagnies maritimes depuis le Covid-19 semble toucher à sa fin, ce qui pourrait annoncer de nouvelles vagues de concentration du marché, surtout si le retour massif des navires par le canal de Suez se concrétise en 2027.

LES PRIX

La grosse vague de chaleur touche aussi les taux de fret, qui battent des records sur le marché spot avec la troisième plus forte hausse enregistrée, après la pandémie de Covid-19 et la crise déclenchée par les attaques des Houthis.

Cette saison haute précoce s'explique de façon assez logique par la combinaison d'au moins 5 facteurs :

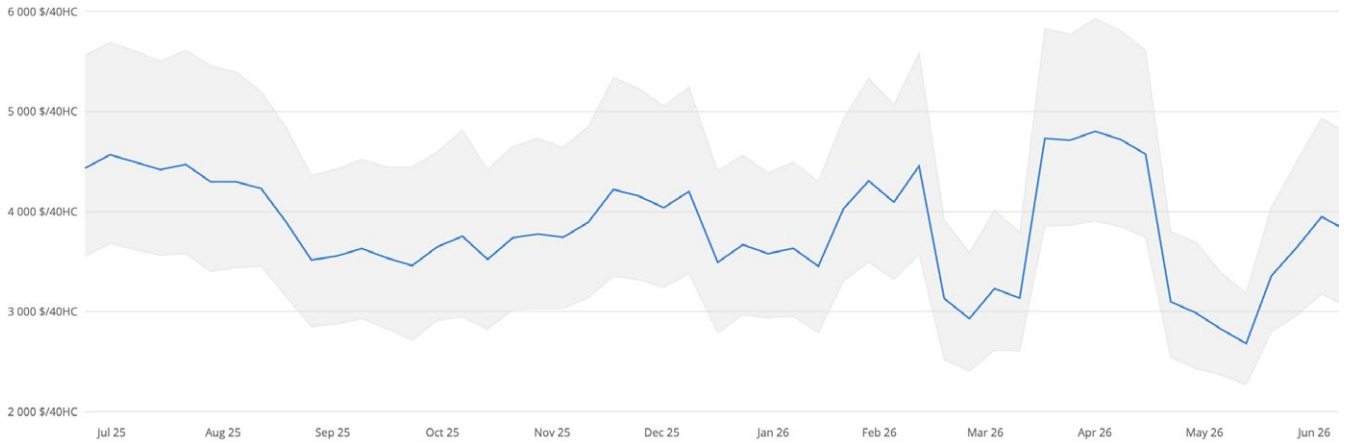
- **L'imprévisibilité géopolitique et économique** : les marchés anticipent les décisions opérationnelles, dans un contexte global qui plaide plutôt en faveur de risques accrus que de détente.
- **Prise en compte de l'allongement des rotations** : dans le pilotage de leurs délais d'acheminement, les chargeurs doivent prendre en compte ce paramètre et donc mathématiquement commander plus tôt cette année, pour espérer être livré à la même date que l'an dernier.

- **Des fournisseurs asiatiques conciliants** : les fournisseurs sont pressés de conclure des transactions, redoutant de nouvelles répercussions à la hausse des coûts des intrants. En contrepartie, ils se montrent prêts à des négociations sur les tarifs. Ce mouvement stimule les expéditions.
- **Des grands clients protégés par leurs nouveaux contrats annuels** : ces contrats sont aujourd'hui bien en-dessous du marché spot, c'est donc le moment de les utiliser à plein régime tant qu'ils tiennent !
- **Massification des flux automobiles chinois en conteneurs** : sur le corridor Asie-Europe, l'offre en navires rouliers est insuffisante, car sous-dimensionnée par rapport à la demande chinoise qui explose. Par conséquent, une partie des véhicules est aujourd'hui acheminée en conteneur, ce qui crée une nouvelle demande inattendue sur le marché au départ de Chine.

ASIE-EUROPE.....

Shanghai - Le Havre

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

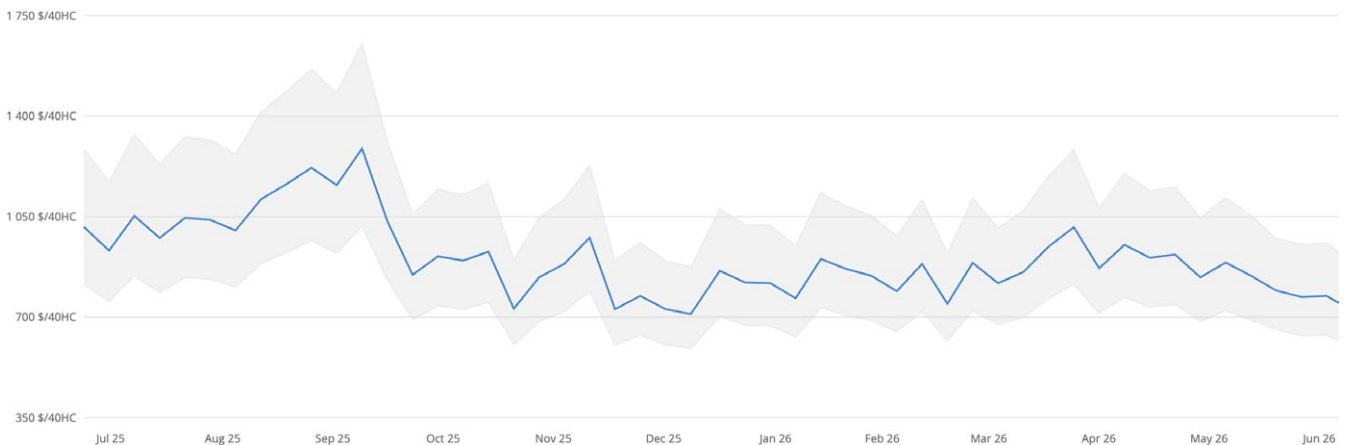


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

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

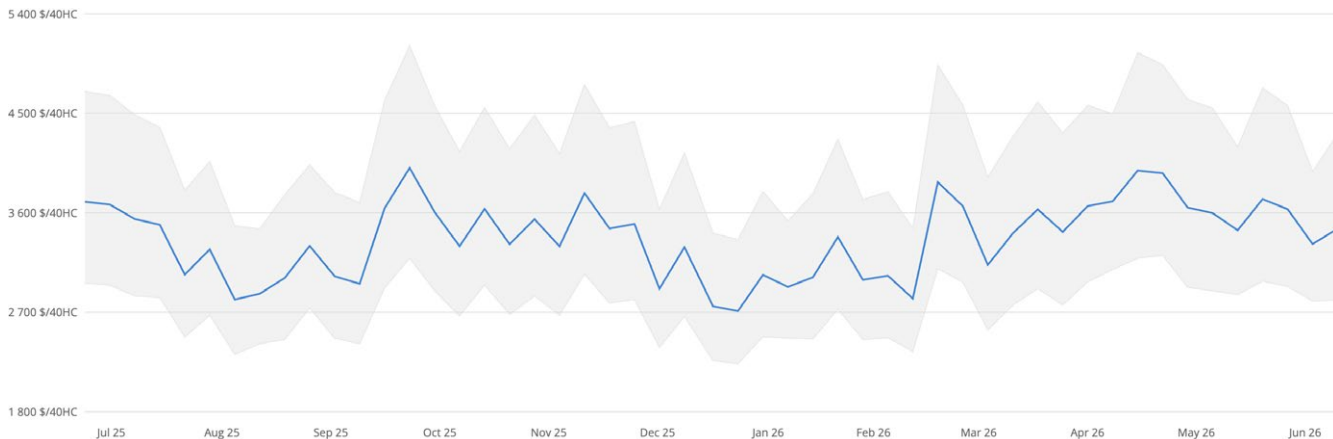


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

TRANSATLANTIQUE

Anvers – New York

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

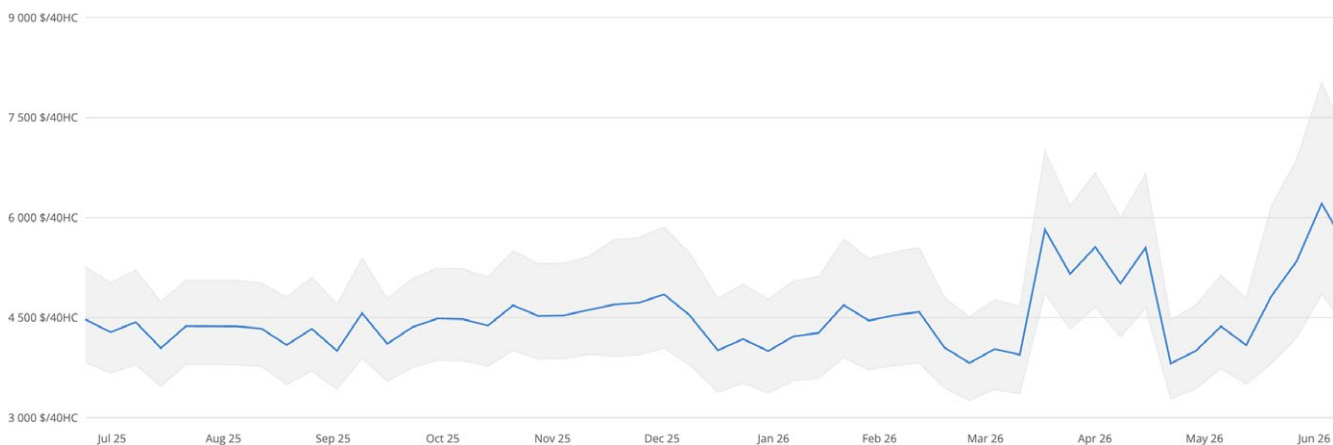


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source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

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 | [Uply](#)

LES SERVICES

Une amélioration du taux de fiabilité

Sea Intelligence constate une amélioration de la fiabilité des services maritimes en mai. Le taux de fiabilité atteint 64,7%, le meilleur score de l'année. En glissement annuel, cela représente toutefois un déclin de 1,8 points de pourcentage. Les retards des navires affichent aussi une détérioration de 0,88 jours sur un an, atteignant 5,52 jours.

Mærsk conserve la première place avec une fiabilité de 78,2%, suivi par son partenaire de Gemini, Hapag-Lloyd (76%). MSC clôt le podium des compagnies avec un taux de 71,6%. On retrouve ensuite six compagnies dans la tranche de 60% à 70% de fiabilité, et trois entre 50% et 60%. Wan Hai ferme le ban avec un taux de seulement 38%.

Parmi les alliances, Gemini, qui réunit Mærsk et Hapag-Lloyd, conserve la tête du classement avec un score de 91,4%. Cependant, ce chiffre ne concerne que les rotations Est-Ouest, entre les hubs d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord. Il ne prend pas en compte les liaisons feeders. À titre d'exemple, sur un service vers Le Havre, le taux de fiabilité ne prend en compte que la liaison entre Shanghai et Rotterdam. Les liaisons depuis les autres ports asiatiques vers Shanghai et la desserte du Havre depuis Rotterdam n'entrent pas dans ce décompte.

Les autres alliances suivent à bonne distance, avec un taux de fiabilité de 79,7% pour MSC, 69,7% pour Ocean Alliance et 54% pour Premier Alliance.

Des annulations en augmentation

Dans son analyse du 3 juillet, Drewry estime à 7% le taux d'annulation des services conteneurisés entre le 5 juillet et le 9 août, contre 5% au mois de juin. Concrètement, au cours des cinq semaines concernées, 48 annulations sont programmées. Les services transpacifiques dans le sens Asie-Amérique du Nord sont les premiers touchés, avec 25 annulations, contre 14 pour les services Asie-Europe et Méditerranée et 9 sur le Transatlantique.

L'alliance Gemini n'annonce aucune perturbation au cours des cinq prochaines semaines, tandis que MSC et Premier Alliance prévoient respectivement 3% d'annulations, et Ocean Alliance 12%.

Transatlantique

Pour s'adapter à la demande, **Mærsk** revoit les rotations de ses services TA2 et TA4. Le TA2, commercialisé sous le nom de AL3 chez Hapag-Lloyd dans le cadre de l'alliance Gemini, desservira désormais Southampton, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Saint-John, Charleston, Savannah et Norfolk.

Le premier départ est prévu le 1^{er} juillet depuis Southampton. Quant au TA4, il reliera les ports de Southampton, Rotterdam, Anvers, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Veracruz, Altamira et Miami. Le premier départ de cette nouvelle rotation se fera le 23 juillet.

Asie-Europe

Ocean Alliance, regroupant (CMA CGM, CoscoSL/OOCL et Evergreen) étend le service AEU7 vers la Pologne à partir du mois d'août. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Rotterdam, Hambourg, Gdansk, Zeebrugge, Felixstowe, Port Kelang, Shanghai, Xiamen, Hong-Kong, Shenzhen, Ho Chi Minh et Singapour.

Le service Britannia de **MSC** entre l'Asie et l'Europe subit une profonde modification. Il ne fait plus escale à Zeebrugge ni à Mundra, et l'escale à Colombo dans le sens Asie-Europe a également été supprimée. L'armement retire les escales de Zeebrugge et Mundra et celle de Colombo dans le sens Asie-Europe. La nouvelle route touche les ports de Felixstowe, Rotterdam, Anvers, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Bremerhaven, Anvers, Londres, Colombo, Port Kelang, Singapour, Ningbo, Shanghai, Nansha, Shenzhen, Ho Chi Minh et Singapour.

Le service FAL 1, opéré par **CMA CGM** dans le cadre de l'Ocean Alliance, retire l'escale de Göteborg jusqu'en octobre. Il dessert Southampton, Dunkerque, Gdansk, Le Havre, Southampton, Port Kelang, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Singapour et Tanger.

Asie-Méditerranée

X Press Feeders rejoint CU Lines et Global Feeder Shipping. L'armement devient partenaire opérationnel, en alignant un navire, sur la rotation entre les ports de Qingdao, Shanghai, Ningbo, Djeddah, Alexandrie, Aliaga, Istanbul, Mersin, Djeddah et Port Kelang.

MSC ajoute une escale dans le port de Nansha à son service Jade entre l'Asie et la Méditerranée. La nouvelle liaison se fait entre les ports de Valence, Barcelone, Marseille, Gioia Tauro, Singapour, Shanghai, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Nansha, Shenzhen et Singapour.

Intra-Europe

Mærsk a ouvert un service entre les ports de l'Est de la Méditerranée et ceux de l'Adriatique.

L'Adriatic Sea touche les ports de Koper, Venise, Ancône, Haifa, Ashdod, Damiette et Port Said.

OPÉRATIONS

Hanseatic Global Terminal élargit son réseau

Hanseatic Global Terminal (HGT), filiale de manutention portuaire de Hapag-Lloyd, annonce prendre une participation de 20% dans le terminal à conteneurs CTH de Hambourg, détenu par Eurogate. D'une capacité de 2,5 MEVP, ce terminal a déjà annoncé plusieurs investissements pour étendre sa surface et automatiser une partie

des opérations. Cette transaction confirme la volonté d'Hapag-Lloyd de s'investir dans le port allemand. En effet, HGT est déjà partenaire, avec Eurogate, dans le terminal d'Altenwerder de Hambourg. Par ailleurs, HGT prévoit d'augmenter sa participation dans le TC3 de Tanger Med en passant de 10% à 20%.

MSC va investir dans le port indien de Vizhinjam

Terminal Investment Limited (TiL), la filiale de manutention portuaire du groupe MSC, a conclu un accord avec Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZ), en vue d'acquérir une participation de 49 % dans le port de Vizhinjam.

Ce port, situé dans la province de Kerala à la pointe sud de l'Inde, est doté d'une capacité de 1,6 million d'EVP. Il fait actuellement l'objet de travaux d'extension qui permettront de porter sa capacité à 5,7 millions d'EVP. Ce projet reste soumis à des approbations réglementaires.

Venezuela : le terminal de La Guaira fermé

Suite aux séismes meurtriers intervenus le 24 juin au Venezuela, le terminal à conteneurs de La Guaira est fermé. Les secousses ont endommagé les infrastructures, indiquent les armements qui desservent le pays. Dans ces conditions, les

conteneurs destinés à ce port qui sont d'ores et déjà chargés sont déroutés vers d'autres ports. MSC annonce les décharger à Puerto Cabello. Une desserte de ce port qui se fera par les hubs de transbordement de la région, précise MSC.



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.