

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juillet 2026 |



upply

CONTENEURS : LA SURCHAUFFE DES TAUX DE FRET S'EST APAISÉE

Sous l'effet d'une accalmie de la demande, après une haute saison précoce, les taux de fret maritime semblent avoir atteint un plateau durant la seconde partie du mois de juillet.

LE POINT SUR LA SITUATION DANS LE GOLFE PERSIQUE

Le 17 juin, au cours d'un dîner de gala au Château de Versailles, le président Donald Trump avait signé un protocole d'entente avec l'Iran. Le président iranien avait également signé cet accord à distance. Mais le 7 juillet, les hostilités ont repris, marquant la fin anticipée de la trêve de 60 jours initialement prévue. Depuis, la situation reste très confuse.

- Les trois semaines de relatif apaisement n'ont pas permis de mener totalement à bien le plan d'évacuation des marins et des navires bloqués dans le golfe Persique, annoncé le 23 juin mais suspendu dès le 25 en raison d'une attaque. Environ 300 navires et équipages restent toujours coincés, pour certains depuis le début du conflit le 28 février.
- Le pouvoir iranien bloque toujours le passage par le détroit d'Ormuz, tandis que les États-Unis ont de leur côté rétabli le blocus des ports iraniens. Les négociations se poursuivent. Les

gardiens de la révolution ont affirmé début août que le détroit d'Ormuz resterait fermé jusqu'à ce que les États-Unis acceptent toutes leurs conditions. Une façon de mettre la pression sur l'administration Trump, alors que les élections de mi-mandat approchent : l'enlisement de la situation au Moyen-Orient, qui induit un renchérissement durable du prix du pétrole, pourrait pénaliser le camp du président.

- L'Arabie saoudite a développé avec succès l'utilisation du port de Yanbu en mer Rouge pour exporter son pétrole (4,5 millions de barils par jour). Mais les rebelles houthistes du Yémen, soutenus par l'Iran, ont relancé leurs attaques contre des navires marchands après plusieurs mois de trêve. L'objectif est de verrouiller à la fois le détroit d'Ormuz et celui de Bab el-Mandeb, afin de paralyser l'activité maritime dans l'ensemble de la zone et accroître ainsi la pression.

- Les Émirats aussi s'adaptent et semblent anticiper une durabilité des tensions. Jebel Ali, [10^e port mondial pour le trafic de conteneurs](#), est aujourd'hui fortement touché par le blocage du détroit d'Ormuz. L'opérateur portuaire DP World, qui exploite les terminaux à conteneurs de Jebel Ali, a annoncé en juillet qu'il allait investir à Fujairah, sur la côte Est des Émirats arabes unis. DP World a conclu un accord de principe avec l'Autorité portuaire de Fujairah dans le cadre d'une concession de 50 ans visant à développer deux nouveaux terminaux : le terminal à conteneurs et polyvalent d'Al Rugaylat, et le terminal de fret général de Dibba. Capable d'accueillir les porte-conteneurs ultra-grands de dernière génération, Al Rugaylat sera conçu pour traiter jusqu'à 2,5 millions d'EVP par an.
- Le 23 juillet, la Lloyd's Market Association (LMA), association professionnelle d'assureurs, a publié une nouvelle clause type indiquant que tout navire payant un péage ou des frais pour traverser le détroit d'Ormuz verra sa couverture d'assurance résiliée immédiatement. Les armateurs qui traiteraient avec la Persian Gulf Strait Authority (PGSA) s'exposent donc à un risque significatif.

L'EXTENSION DES CONFLITS

Le conflit au Moyen-Orient esquisse une reconfiguration plus profonde. Les pays membres des Brics s'affranchissent du monde occidental pour sceller leurs propres accords pétroliers en sortie de Russie et d'Iran, en dehors des réglementations internationales. Les conflits en cours agissent comme un accélérateur, avec une escalade marquée par des frappes d'origine non établie fin juillet sur deux gaziers américains au port de Damiette en Égypte. Cela ajoute un troisième point chaud, en plus des détroits d'Ormuz et de Bab el-Mandeb.

Le mois de juillet a par ailleurs été marqué par des attaques massives contre des navires marchands en mer Noire et en mer d'Azov. Plus de 140 navires, principalement des petits pétroliers russes, ont été ciblés par l'Ukraine. Au total, tous conflits confondus, près de 200 navires de commerce ont été frappés en un mois sur le globe par des attaques militaires, et des dizaines de marins sont morts ou ont été blessés.

D'autre part, un navire de guerre russe a mené un exercice de tirs réels dans le Manche le jour de la prise de fonction du nouveau Premier ministre britannique, le 21 juillet. C'est un autre signal très fort des tensions actuelles, alors que l'Union européenne vient d'adopter un 21^e train de sanctions contre la Russie. La Grèce, qui bloquait l'initiative, a obtenu de pouvoir exporter du GNL russe vers ses clients hors-UE.

Ce climat délétère nous éloigne de la normalisation des échanges planétaires maritimes tels que nous les avons connus et la consistance des attaques nous rapproche de plus en plus d'une situation de guerre ouverte.

Déjà peu attractive, la filière de la marine marchande risque d'avoir encore un peu plus de mal à recruter, ce qui pourrait créer des tensions inflationnistes pour les compagnies maritimes, ce qui se retrouvera d'une manière ou d'une autre dans les taux de fret. D'autre part, les assurances ne vont pas baisser, et le ratio tonne / mile va continuer de s'allonger.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Canal de Suez

Un retour progressif des trafics conteneurisés via le détroit de Bab el-Mandeb a bien eu lieu début juillet, conformément aux annonces de certaines compagnies maritimes, mais il reste très fragile

dans la durée. La normalisation n'est pas pour demain, et il n'est pas question aujourd'hui de refaire passer massivement des navires pleins de 24 000 EVP via la mer Rouge.

La Suisse, premier pays du conteneur

Le classement à mi-année des principales nations dans le domaine du transport maritime de conteneurs, en termes de capacité offerte, confirme sans surprise la domination de la Suisse, qui pèse aujourd'hui 7,14 millions d'EVP, grâce à MSC dont le siège est à Genève. Selon les données d'Alphaliner, viennent ensuite le Danemark avec 4,61 millions, principalement avec l'apport de Maersk, puis la Chine avec 4,35 millions grâce à Cosco et OOCL. La France est au pied du podium avec 4,14 millions d'EVP, CMA CGM étant le contributeur quasi exclusif, suivie par Taïwan avec 3,44 millions attribuables à Evergreen, et dans une moindre mesure Yang Ming.

Les États-Unis restent très loin derrière, pointant au 11^e rang avec seulement 209 900 EVP de capacité offerte, principalement apportée par Matson, Maersk Limited, Hapag-Lloyd US et APL US (CMA CGM) sous pavillon américain. Un constat qui éclaire la volonté américaine de combler son retard.

Un phénomène de basses eaux planétaire

Sur quasiment tous les continents, la navigation est pénalisée par des phénomènes de basses eaux. La situation est catastrophique en matière de navigation fluviale en Europe (Rhin, Danube, Rhône, Pô). Sur le Rhin, la capacité d'emport est drastiquement limitée, et des services sont à l'arrêt complet sur certains tronçons. Sur le continent américain, le Canal de Panama entre aussi dans une nouvelle phase de restrictions importantes (voir notre chapitre « Services »), ce qui conduit à un renchérissement des prix pour transiter par cette voie.

La route du Cap Horn va probablement être davantage empruntée, avec à la clé, là encore, un allongement du ratio tonne/mile et son cortège de délais et de coûts supplémentaires. Des restrictions ont aussi été annoncées sur le fleuve Saint-Laurent au Canada, ainsi que sur le fleuve Amazone au Brésil. Selon les dernières prévisions de l'Autorité portuaire de Manaus, des restrictions de circulation des bateaux sur le fleuve Amazone, près de Manaus, dans le nord du Brésil, devraient entrer en vigueur au cours de la deuxième quinzaine de septembre, en raison des faibles niveaux d'eau saisonniers.

LES PRIX

Pour les grands chargeurs BCO (beneficial cargo owner), l'exécution des contrats de long terme annuels est pleinement active, la fin de la saison des appels d'offres se finissant fin mai-début juin pour les derniers retardataires. Il y en a eu beaucoup cette année, en raison des facteurs géopolitiques. Le marché spot s'est installé à des niveaux bien supérieurs aux taux contractuels au deuxième trimestre 2026.

Cette dynamique a été encore plus forte sur l'axe Asie-Europe que sur le Transpacifique, car les compagnies ont besoin de visibilité pour remplir leurs navires géants de 18 000 à 24000 EVP sur l'Asie-Europe, contre un standard de 10000 à 14000 EVP sur le Transpacifique. Des écarts de 1500 USD/40' entre le contrat et le spot ont été fréquemment observés au deuxième trimestre, les compagnies réussissant pour la plupart à contenir la capacité sur la période à grand renfort de blank sailings, alors qu'un sursaut de demande lié à une politique généralisée de commandes anticipées était constaté.

Dans ce contexte, le yield management est la norme. Les compagnies priorisent à l'embarquement la plus forte recette unitaire, quitte à basculer le fret le moins contributif sur le navire suivant, et parfois sur le suivant du suivant... Cette stratégie a été déployée avec succès, comme en témoignent les premiers résultats financiers publiés par les compagnies maritimes pour le deuxième trimestre. On constate une inversion de tendance, le chiffre d'affaires et surtout l'EBITDA repartant à la hausse en glissement annuel. En Europe, Maersk et CMA CGM en sont une parfaite illustration.

Les grands chargeurs connaissent bien ce phénomène et cherchent à s'en prémunir en gardant sur le marché spot une partie stratégique chaque année plus importante de leurs réservations, afin de «garantir» un embarquement sur le prochain départ pour leurs marchandises les plus urgentes. Dans le contexte actuel de tensions internationales, d'incertitudes et de hausse des coûts d'exploitation conjoncturels (carburant, assurance, allongement du ratio tonne/mile), cette stratégie est pleinement justifiée.

Depuis mi-juillet, malgré la persistance des tensions géopolitiques et les incertitudes accrues, la demande commence à fléchir et le nombre de blank sailings également, tandis que les taux spot se stabilisent à des niveaux très élevés voire commencent à se replier légèrement sur les deux dernières semaines de juillet. Le palier annoncé le mois dernier semble bien être atteint mais les variables carburant et assurances sont bien parties pour gommer l'effet de la baisse de la demande.

Les compagnies vont probablement tout faire pour que les taux spot ne repassent pas sous les taux contractuels au deuxième semestre. De nombreuses augmentations générales de tarifs sont annoncées en août, les compagnies tentant de continuer à « surfer la vague » le plus longtemps possible. Une fois encore, la stratégie de MSC pourrait donner le la. Compte tenu de son poids sur le marché, l'opérateur peut choisir une attitude agressive ou plutôt conservatrice.

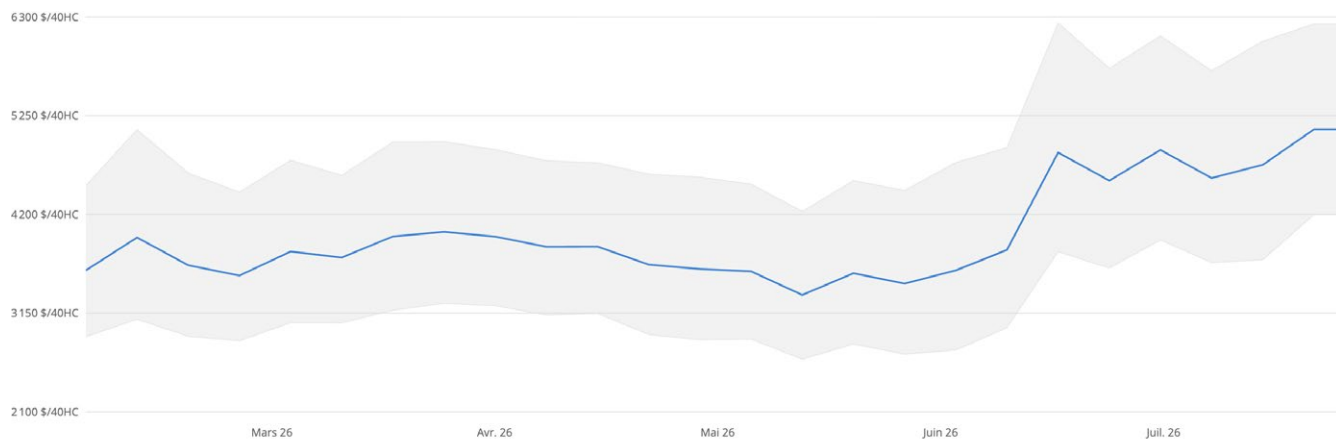
Résultats des principales compagnies maritimes de lignes conteneurisées ⁽¹⁾						
T1 2026 / T1 2025						
	Chiffre d'affaires (M USD)	Variation (%)	EBITDA (M USD)	Variation (%)	Volumes (MEVP)	Variation (%)
MAERSK	10 526	+22,8%	2 041	+41,4%	6 722	+4,1%
CMA CGM	9 960	+22,0%	2 260	+42,4%	6 330	+6,0%
HAPAG-LLOYD	5 840	+10,8%	829	+1,1%	3 481	+3,5%

⁽¹⁾ Hors MSC, qui ne publie pas ses résultats financiers – Source : publications financières des compagnies maritimes.

ASIE-EUROPE.....

Shanghai - Le Havre

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

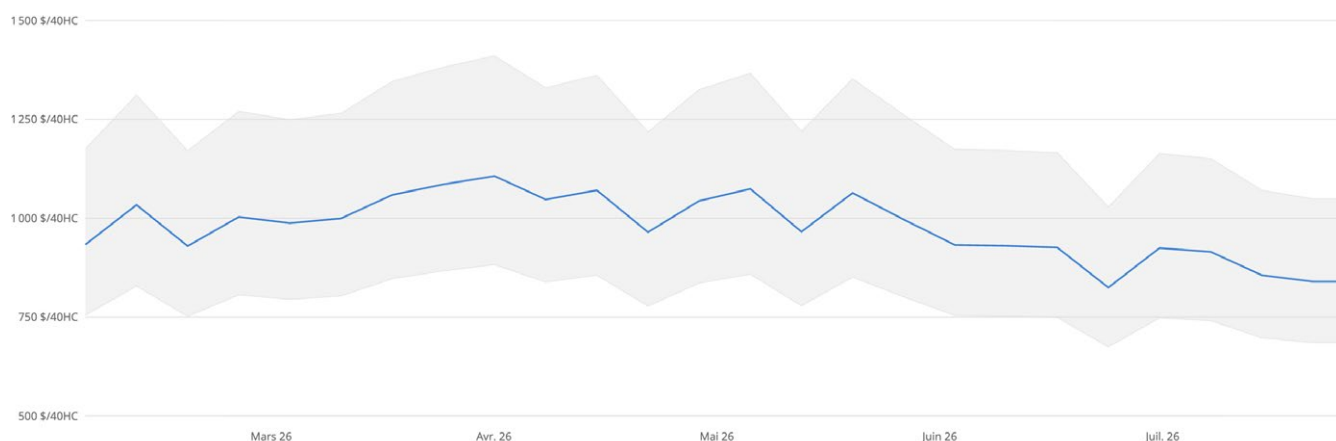


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

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

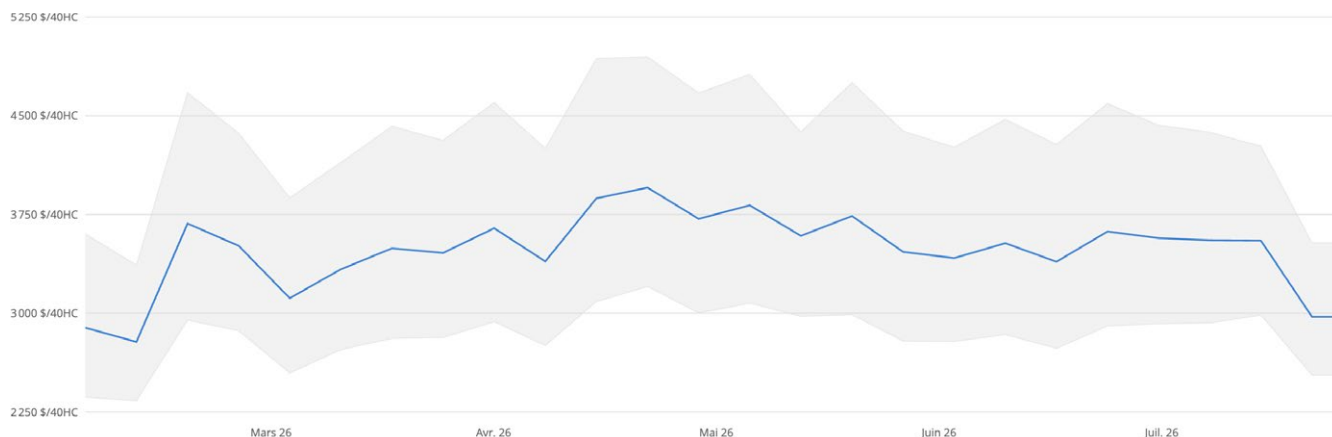


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

TRANSATLANTIQUE

Anvers – New York

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

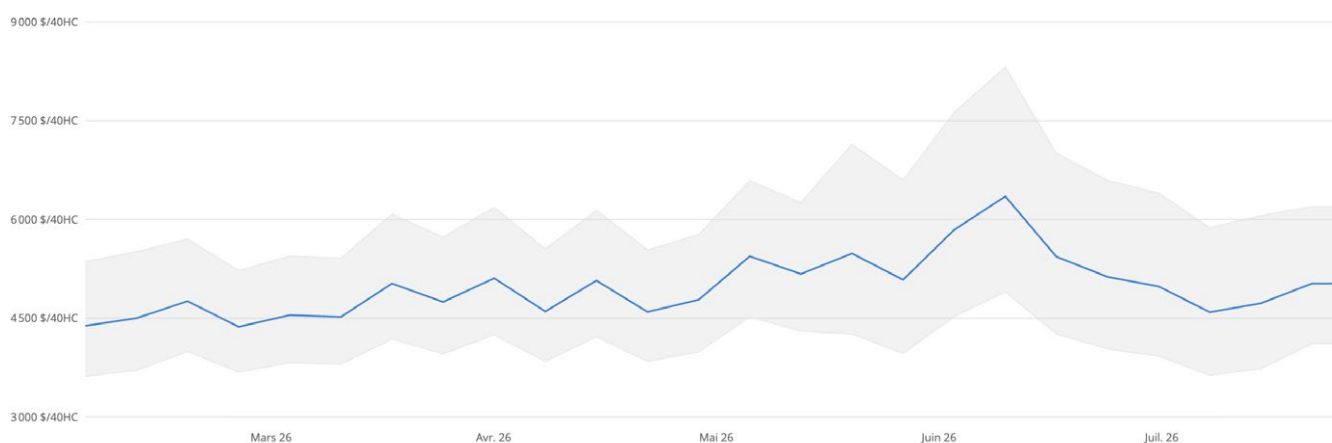


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.
Source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

LES SERVICES

Taux de fiabilité

Selon l'étude mensuelle de Sea Intelligence, le taux de fiabilité des services a reculé de 1,9 point de pourcentage en juin 2026 en glissement mensuel, tout en enregistrant le deuxième meilleur résultat de l'année en s'établissant à 62,6%. En glissement annuel, la fiabilité a baissé de 4,7 points. Le retard moyen des navires s'élève à 5,31 jours, en très légère amélioration par rapport au mois de mai.

Parmi les 13 principales compagnies classées par Sea Intelligence, Maersk s'octroie le meilleur résultat du mois de juin avec un taux de 77,1%, devant Hapag-Lloyd (75,6%) et MSC (72,1%).

CMA CGM se situe aux alentours de 65%, tandis que huit des neuf transporteurs restants se situent dans une fourchette comprise entre 50 et 60%. Wan Hai était le transporteur le moins fiable en juin 2026, avec un taux de 35,6%.

Les performances des alliances montrent que Gemini reste largement en tête avec une fiabilité de 93,4%, devant MSC (80,7%) et Ocean Alliance (67,6%). Premier Alliance enregistre un résultat nettement moindre, à 53,6%.

Actualités

- Les services Chine – Inde se renforcent, portés par une forte demande et des taux de fret attractifs pour les compagnies (autour de 2000 USD/40' sur le marché spot). **CU Lines**, SITC, Sinolines, RCL, TS Lines et Wan Hai sont les petits opérateurs intra-Asie les plus réactifs. CU Lines, par exemple, a annoncé en juillet le lancement du service KCI, qui propose des liaisons directes entre l'Asie du Nord-Est et le sous-continent indien. De grandes compagnies internationales asiatiques comme Cosco ou Evergreen se positionnent également sur ce marché.
- **Evergreen** annonce par ailleurs un nouveau service express Chine-Philippines. Ce service hebdomadaire mettra en œuvre trois navires d'une capacité d'environ 2 000 EVP et desservira Rizhao, Shanghai, Hong Kong, Cebu, Davao, puis retour à Rizhao.
- **Maersk** ajoute Djeddah au service AE 15 de Gemini et consolide son offre Asie-Amérique latine via les services AC1 et AC2. Par ailleurs, **le service AE 19 de Gemini** passera désormais par le canal de Suez au lieu d'emprunter l'itinéraire passant par le cap de Bonne-Espérance. La rotation sera la suivante : Xingang – Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Tanjung Pelepas – Djeddah – canal de Suez – Port Said – Tanger – Port Said – canal de Suez – Djeddah – Singapour – Xingang.
- **MSC** muscle son service intra-Asie Seahorse en ajoutant de nouvelles escales en Chine, à Singapour, en Malaisie et en Indonésie. La compagnie italo-suisse lance par ailleurs un service baptisé « Afungi Shuttle », qui relie Afungi, au Mozambique, grâce à des feeders dédiés au départ de Nacala et de Maputo.
- **ONE** prend des espaces sur le service « Qilin » de Maersk au départ de Chine vers l'Australie.
- **CMA CGM** lance le service Kora Express entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest. La rotation est la suivante : Southampton – Vlissingen – Anvers – Tanger Med – Algeciras – Tema – Lekki – Cotonou – Dakar. Le premier départ aura lieu le 26 août. Parallèlement, le service EURAF 5 est recentré sur la zone sud de l'Afrique de l'Ouest, desservant désormais en direct le Cameroun, le Gabon, le Congo et l'Angola. La rotation est la suivante : Tanger Med – Nouakchott – Kribi – Libreville – Pointe Noire – Luanda.

OPÉRATIONS

Perturbations liées au typhon Bavi

Le 11 juillet, le typhon BAVI a durement frappé l'est de la Chine et le détroit de Taïwan, alors que sévissait à la même période un phénomène de mousson très sévère sur l'ouest de l'Inde avec

de nombreuses inondations. Des installations portuaires ont été touchées. Environ 3 à 5 jours de perturbations sont à anticiper sur ces zones par rapport à une période d'exploitation normale.

Canal de Panama

Face à l'installation progressive du phénomène El Niño, l'autorité du canal de Panama a annoncé que le tirant d'eau maximal autorisé pour les

navires empruntant les écluses Neopanamax sera réduit à 14,63 mètres à compter du 26 août, puis 14,48 mètres à compter du 3 septembre.

Congestion à Djeddah

Le port de Djeddah enregistre un record de trafic de conteneurs, les compagnies maritimes s'appuyant sur cette alternative en réponse au contournement contraint du golfe Persique.

Malgré la faiblesse de la demande dans cette région comparée à une période normale, le port est en phase de saturation-congestion pour les conteneurs.

APMT investit dans l'extension de ses installations au Pérou

APM Terminals a annoncé le lancement de la prochaine phase de son expansion à Callao, au Pérou. Cette phase, qui représente un investissement d'environ 570 millions de dollars, doit permettre de porter la capacité du terminal nord à 1,75 million d'EVP par an. Les améliorations

comprennent la construction d'un nouveau quai 5C, permettant au terminal d'accueillir des porte-conteneurs géants (ULCV), l'installation de trois grues Malaccamax de nouvelle génération et l'acquisition d'équipements supplémentaires de manutention de conteneurs.



Auteur

Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upplly

En collaboration avec Anne Kerriou, responsable éditoriale d'Upplly



**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, **Upplly 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'Upplly. 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, Upplly 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.