

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Août 2026 |



upply

CONTENEURS : LÉGÈRE DÉTENTE TARIFAIRE, SAUF SUR LE TRANSPACIFIQUE

En août, les taux de fret maritime se sont révélés plutôt stables ou légèrement en baisse sur l'Asie-Europe et le transatlantique. En revanche, le marché transpacifique reste tendu.

Pas de trêve estivale pour le transport maritime conteneurisé international, qui démontre une fois de plus sa capacité à s'adapter aux contraintes multiples, qu'elles soient géopolitiques ou climatiques. Alors qu'aucune amélioration tangible n'est apparue, en particulier dans la situation au Moyen-Orient, le scénario 1 que nous évoquions en janvier dans [nos prévisions pour 2026](#) n'en finit pas de se concrétiser : passage massif par le cap de Bonne-Espérance et retour sporadique via le canal de Suez.

LA SITUATION AU MOYEN-ORIENT

Les compagnies ont largement communiqué durant l'été sur un retour via le canal de Suez, mais celui-ci reste très parcimonieux. Ce choix se révèle notamment pertinent sur l'axe Inde / Méditerranée, en permettant des gains significatifs en termes de durée de navigation et en permettant d'accélérer les rotations en évitant le contournement de l'Afrique et un transbordement à l'entrée de la Méditerranée. Certains très grands navires font également la descente de la mer Rouge, principalement avec des conteneurs vides à repositionner urgemment en Asie. Aux deux extrémités de la mer Rouge, on constate ainsi une certaine remontée des transits, portée par les mouvements de porte-conteneurs et de méthaniers côté Suez, et par les exportations de pétrole depuis des ports comme Yanbu dans le détroit de Bab-el-Mandeb.

Cependant, force est de constater que la route via le cap de Bonne-Espérance est devenue un itinéraire structurant. Les navires de 18 000 à 24 000 EVP pleins, qui représentent l'essentiel du marché sur l'axe Asie-Europe, ne font que de rares incursions via le canal de Suez. Le risque doit rester assurable pour les compagnies maritimes. Il n'est donc pas facile, dans le contexte actuel, de faire passer dans une zone de conflit un navire dont la valeur (navire + marchandise) peut avoisiner le milliard de dollars, surtout sans escorte militaire. Les dernières attaques semblent viser davantage les pétroliers et les vraquiers que les porte-conteneurs. Mais parallèlement au risque directement lié au conflit dans le détroit d'Ormuz, les navires sont exposés à une recrudescence de la piraterie somalienne. Les compagnies optent donc pour une prise de risque calculée et une gestion au cas par cas, dans l'optique de réduire le ratio tonne/mile quand c'est possible, car les navires ne font pas assez de rotations sur une année pleine à cause de l'allongement des routes.

Le marché semble se satisfaire pour l'instant de ce statu quo. Pour les compagnies maritimes, l'allongement des routes et les congestions portuaires permettent en tout cas de gommer

mécaniquement une partie importante de la surcapacité endémique du secteur, ce qui, ajouté à des annulations de services, soutient les taux de fret.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

La route Arctique

L'armateur chinois Sea Legend a inauguré mi-août la première ligne maritime reliant l'Asie à l'Europe via le cercle polaire. Un service qualifié de régulier mais prévu jusqu'en octobre seulement. Quelques jours plus tard, un navire de la compagnie coréenne PanStar lui a emboîté le pas. Ces initiatives ont suscité une couverture médiatique qui mérite d'être relativisée. Relier le Nord de la Chine au nord de l'Europe en 20 jours, contre 60 par la route du Cap de Bonne-Espérance, est évidemment significatif, mais compte tenu des capacités des navires (environ 2400 EVP) et de la durée nécessairement limitée dans le

temps des services, on ne peut pas parler de « game changer » sur le marché, mais plutôt d'un produit premium éphémère. À plus long terme cependant, et si la fonte des glaces continue de s'intensifier au même rythme, on pourrait assister à la mise en place d'un corridor sino-russe intégré. Il sera intéressant sur ce dossier de suivre tout particulièrement la position polonaise, porte d'entrée naturelle de cette ligne en Europe via le port de Gdynia, où l'opérateur portuaire de Hong Kong Hutchison Ports a investi. En attendant, le navire de Sea Legend est parti de Ningbo pour rejoindre Felixstowe.

Canal de Panama

La situation du canal de Panama illustre l'influence potentielle du changement climatique sur les routes maritimes. Depuis le 3 septembre, en raison du manque d'eau, l'Autorité du Canal de Panama a commencé à réduire le nombre de navires autorisés à transiter, ce qui va allonger les temps

d'attente, et faire potentiellement s'envoler les enchères. Un navire transportant du gaz naturel liquéfié a accepté de **payer 5,3 millions de dollars** pour obtenir un passage prioritaire. Dans les mois qui viennent, le retour du phénomène El Niño risque encore d'aggraver la situation.

Projet de reprise de Zim par Hapag-Lloyd

Lors de la présentation de leurs résultats semestriels respectifs, les directions des deux compagnies maritimes ont redit leur confiance dans l'aboutissement du projet de rachat de Zim par Hapag-Lloyd d'ici la fin de l'année. Pourtant, des vents contraires soufflent. Alors que des voix se sont exprimées en Israël contre ce projet,

l'Autorité de la concurrence brésilienne a ajouté une nouvelle dose d'incertitude quant aux perspectives de concrétisation, en annonçant **le lancement d'une enquête approfondie** compte tenu de la part de marché du nouvel ensemble sur trois routes clés. L'hypothèse d'une conclusion avant la fin de l'année paraît aujourd'hui optimiste.

Grain de Sail, lauréat de l'appel à projet « Navire Bas Carbone »

Le gouvernement français a annoncé le 24 août la liste des lauréats du second volet de l'appel à projets « CORIMER Navire Bas Carbone ». Six projets ont été retenus, pour un montant total de 21,4 millions d'euros. Parmi eux figure le

projet GDS 3, lancé par Grain de Sail Shipping en partenariat avec les Chantiers de l'Atlantique. Ce projet porte sur le développement d'un porte-conteneurs à propulsion vélique de 162 m, qui pourra charger environ 570 EVP.

Cessation d'activité de SeaLead Shipping

La compagnie maritime SeaLead Shipping, basée à Singapour, a cessé ses activités et déposé [une demande de liquidation volontaire](#). Cela fait suite à des sanctions américaines prononcées après

que le Bureau du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) du Trésor américain ait identifié des liens entre la compagnie et un dirigeant iranien.

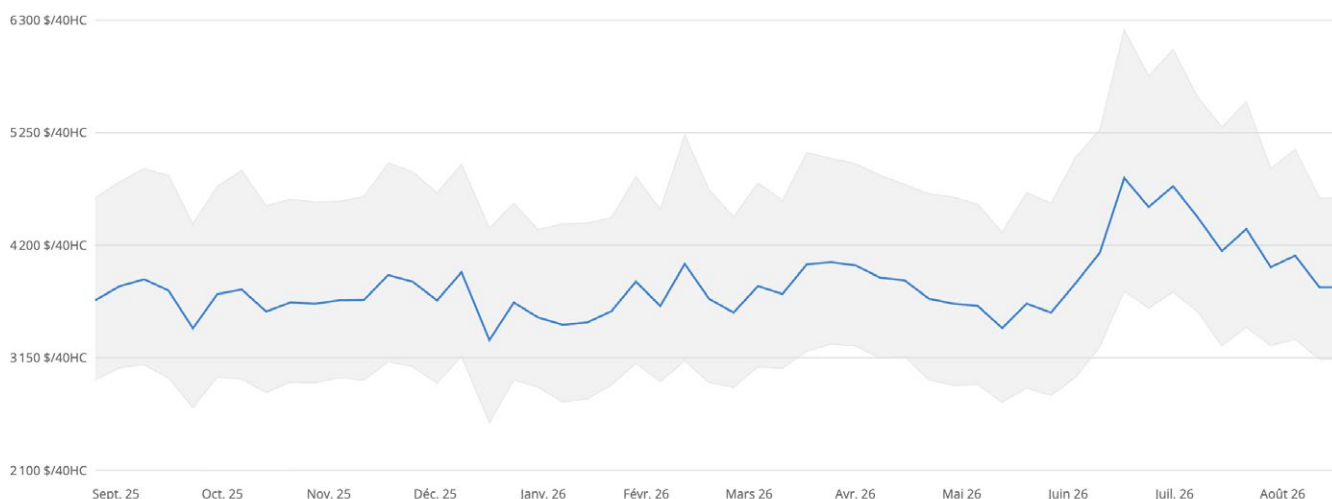
LES PRIX

ASIE-EUROPE.....

L'axe Asie-Europe enregistre une baisse contenue des taux. Le mois d'août acte la fin du phénomène de « front-loading » qui a nourri les trois mois précédents. L'atterrissage des taux se fait néanmoins en douceur, sur fond d'annulations de services.

Shanghai - Le Havre

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



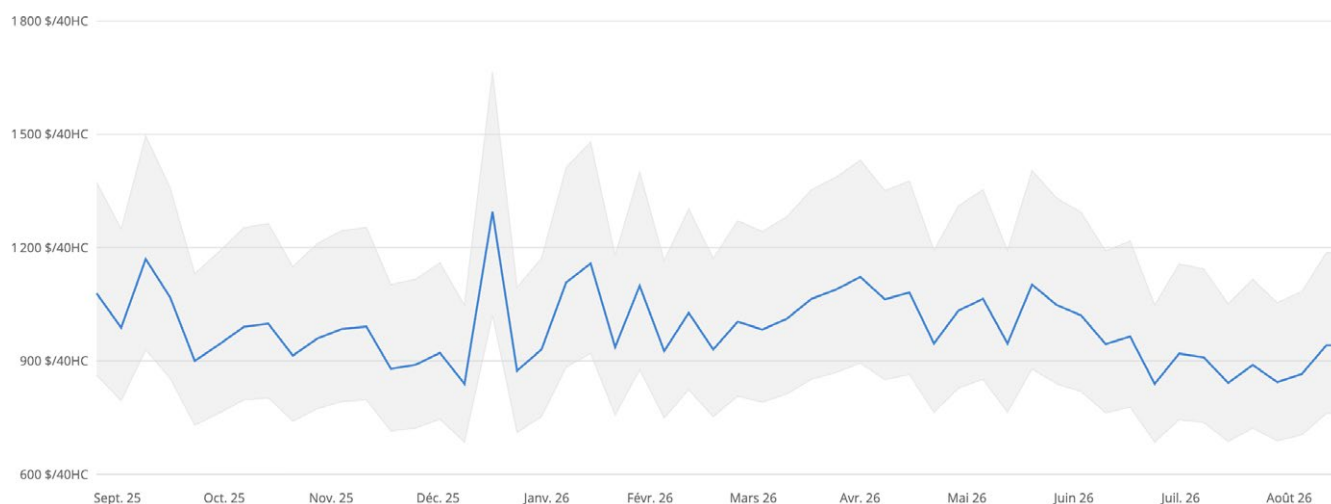
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

EUROPE-ASIE.....

Les taux restent toujours relativement stables, à un niveau bas, en raison d'une demande faible.

Rotterdam - Shanghai

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



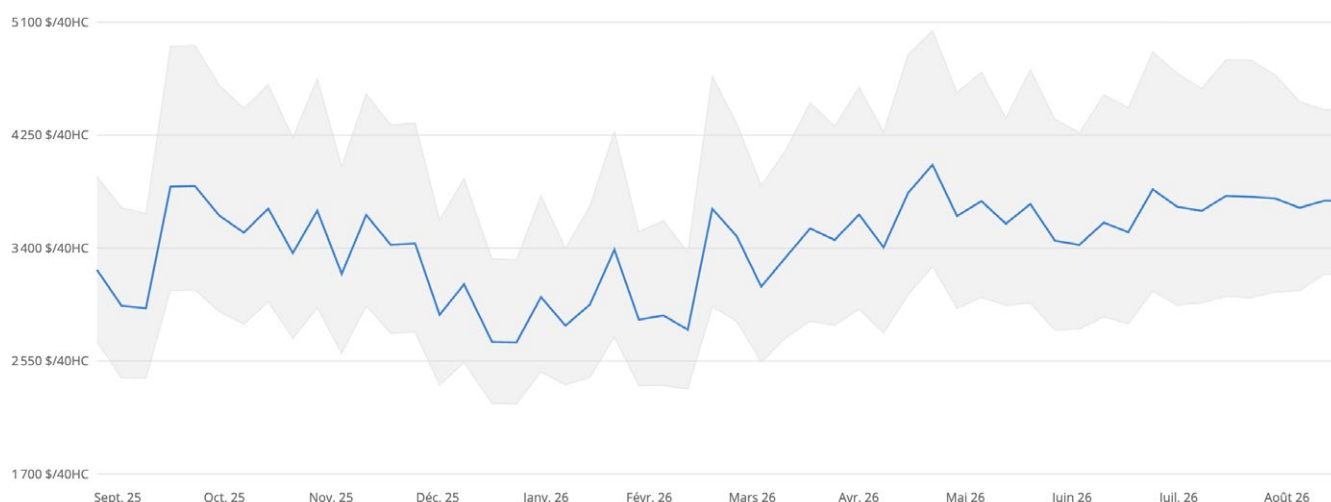
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

TRANSATLANTIQUE.....

Pour l'instant, le marché transatlantique a résisté, avec un mouvement de stabilisation. Nous nous attendons cependant à voir émerger une tendance baissière dans les mois qui viennent, sous l'influence d'une demande modérée et d'une politique agressive du leader de ce marché, MSC.

Anvers - New York

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



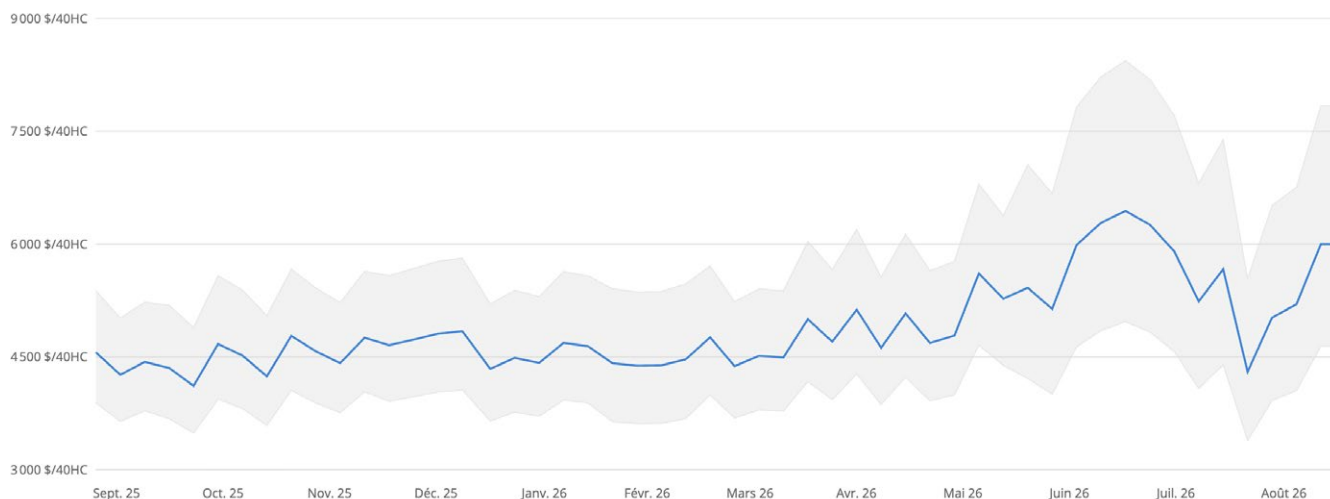
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.
Source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

TRANSPACIFIQUE.....

Le transpacifique a créé la surprise : en sortie d'Asie, les volumes restent toujours très bien orientés, alors que l'on s'attendait à une accalmie après la période de « front-loading ». La contraction de l'offre, engendrée par les perturbations des opérations liées aux conditions climatiques mais aussi par la politique d'annulation de services des compagnies maritimes, a également contribué à ce mouvement haussier.

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

L'étude mensuelle de Sea Intelligence montre une forte dégradation de l'indice de fiabilité des services en juillet 2026. Il perd 6,1 points en glissement mensuel, s'établissant ainsi à 56,4% et affiche également un recul de 8,8 points en glissement annuel. « Il s'agit du niveau le plus bas enregistré en 2026 et le plus bas depuis février 2025 », précise Sea Intelligence.

Le retard moyen des navires s'est également détérioré. Il s'élève à 6,06 jours, soit 0,59 jour de plus qu'en juin et 1,34 jour de plus qu'en juillet 2025. Là encore, c'est un record pour 2026 et le pire score depuis janvier 2024.

Parmi les 13 compagnies recensées par Sea Intelligence, Mærsk et Hapag-Lloyd restent les bons élèves avec des taux de ponctualité respectifs de 73,7% et 69,3%. Cinq compagnies évoluent dans une fourchette comprise entre 50 et 60% (MSC, CMA CGM, ZIM, Cosco, OOCL) et cinq autres entre 40 et 50% (HMM, Evergreen, ONE, Yang Ming, PIL). Wan Hai ferme la marche, en deçà des 30% et avec le record de baisse en glissement annuel (-24,4 points de pourcentage). Le n°1 mondial, MSC, a pour sa part connu la plus forte baisse en glissement mensuel, en reculant de 11,9 points.

Cette détérioration s'explique en grande partie par la congestion dans les principaux ports asiatiques. Tout au long de l'été, ils ont souffert de conditions climatiques difficiles, plusieurs typhons ayant paralysé les opérations. Selon Sea Intelligence, le taux de fiabilité de Shanghai s'est effondré à 21,0% (-19,2 points), son plus bas niveau en 14 ans hors période de pandémie, tandis que celui de Ningbo a chuté à 34,6% (-20,1 points), celui de Yantian à 48,3% (-23,5 points) et celui de Hong Kong à 51,6% (-20,4 points). Port Klang, Singapour et Busan ont également enregistré une baisse, s'établissant respectivement à 33,3%, 43,2% et 40,9%.

Par ailleurs, les annulations de services continuent. Drewry a recensé 58 annulations entre les semaines 32 et 36 (du 3 août au 6 septembre), soit environ 8% des départs prévus sur l'axe Est-Ouest. Les liaisons transpacifiques Asie-Amérique du Nord sont les plus touchées, suivies par les liaisons Asie-Europe du Nord/Méditerranée et les liaisons transatlantiques.

Actualités.....

• Mer Rouge

Le service AE15 de l'alliance **Gemini**, qui réunit **Mærsk** et **Hapag-Lloyd**, emprunte désormais le canal de Suez, avec une escale à Djeddah. La route est donc la suivante : Qingdao, Kwangyang, Ningbo, Tanjung Pelepas, Djeddah, Port-Saïd, Damiette, Colombo et Singapour. Le service AE19 a également renoué avec le canal de Suez le 3 septembre, avec l'ajout de Djeddah dans les deux sens, selon une rotation comprenant Tanger, Port-Saïd, Djeddah, Singapour, Tianjin Xingang, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, Djeddah, Port-Saïd et Tanger.

Ocean Alliance amorce aussi un retour prudent. Le service FAL3 de **CMA CGM**, exploité en collaboration avec **Cosco Shipping/OOCL** et **Evergreen**, emprunte désormais le canal de Suez pour la traversée vers l'est, tandis que la traversée vers l'ouest continue de contourner le cap de Bonne-Espérance. L'itinéraire est le suivant : Le Havre, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Tanger, canal de Suez, Port Klang, Ningbo, Shanghai, Shenzhen (Yantian), Singapour, cap de Bonne-Espérance, puis retour au Havre.

MSC a annoncé également une reprise partielle de la navigation par la mer Rouge, à savoir les liaisons Europe du Nord/Méditerranée-Extrême-Orient assurées par les services Jade, Albatros et Tiger, ainsi que la liaison Europe du Nord-Sous-continent indien assurée par l'Himalaya Express, avec l'ajout d'escales en Arabie saoudite.

Les compagnies maritimes ont averti que ces services étaient cependant susceptibles d'être réorientés via le cap de Bonne-Espérance selon l'évolution des conditions de sécurité.

• Transatlantique

MSC a remanié son service Mexico Gulf Express en ajoutant, à compter du 16 août, des escales à Savannah, Charleston et New York. Le nouvel itinéraire dessert Freeport, Savannah, Charleston, New York, Felixstowe, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven et une série de ports du golfe du Mexique, offrant une couverture plus étendue de la côte Est des États-Unis, en plus de ses escales existantes dans le golfe du Mexique.

Neoline Armateurs ajoute Zeebrugge à l'itinéraire de son service transatlantique, assuré par le Neoliner Origin, un navire principalement à voile d'une capacité de 265 EVP. L'itinéraire sera désormais le suivant : Montoir, Saint-Pierre, Baltimore, Halifax, Saint-Pierre, Zeebrugge, puis retour à Montoir.

• Transpacifique

MSC réorganise ses services transpacifiques. Le service Pearl effectue désormais la rotation Haiphong - Yantian - Long Beach - Oakland, après ajout des escales de Haiphong et Oakland et retrait de Xiamen. Parallèlement, le service Sentosa voit l'intégration de Xiamen et le retrait de Haiphong et Oakland, ce qui donne la rotation suivante : Singapour - Port Klang - Laem Chabang - Vung Tau - Yantian - Xiamen - Long Beach.

• Intra-Europe

Le service SLB de **Mærsk** abandonne son escale temporaire à Haïfa au profit d'un retour à Ashdod à compter du 31 août, selon un itinéraire couvrant Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven, Anvers, Ashdod, Alexandrie, Damiette, Port-Saïd, puis de nouveau Tilbury.

CMA CGM étend son service Baltic BALTI en ajoutant de nouvelles escales à Anvers et à Klaipėda, pour effectuer désormais la rotation suivante : Teesport – Zeebrugge – Anvers – Rotterdam – Helsinki – Tallinn – Riga – Klaipėda – Teesport.

OPÉRATIONS

Hapag-Lloyd investit à Rotterdam

Hapag-Lloyd a signé un accord avec APM Terminals pour acquérir une participation de 25% dans APM Terminals Maasvlakte II à Rotterdam. Ce terminal, opérationnel depuis 2015, fait actuellement

l'objet d'importants travaux d'agrandissement qui doivent lui permettre d'atteindre une capacité de manutention annuelle de 5,4 millions d'EVP.

Jebel Ali dans la tourmente

La guerre dans le golfe Persique a un impact dramatique pour le port de Jebel Ali, aux Émirats arabes unis. Selon les données d'Alphaliner, le port

a traité 3,14 millions d'EVP au premier semestre, contre 7,77 millions au premier semestre 2025. En conséquence, il passe du 10^e au 32^e rang mondial.

Le port de Gdansk veut développer l'intermodalité

L'Autorité portuaire de Gdańsk a signé un accord avec Baltic Hub Container Terminal (Baltic Hub), lui accordant un bail de 30 ans pour aménager et exploiter un site de 27 hectares, adjacent à son terminal en eaux profondes (T2). Baltic Hub

s'est engagé à investir dans des infrastructures ferroviaires capables d'accueillir des trains de 750 mètres de long, ainsi que dans de nouveaux parcs de stockage de conteneurs et du matériel de manutention.

Programme d'investissements à Casablanca

Marsa Maroc a obtenu une prorogation de 20 ans de la concession du terminal à conteneurs 3 du port de Casablanca (TC3). En contrepartie, l'entreprise s'est engagée à réaliser un

programme d'investissements de 276 millions d'euros, qui permettra notamment d'augmenter de 50% la capacité du terminal TC3, pour la porter à 900 000 EVP en 2030.

Nette amélioration de la navigabilité sur le Rhin

Après avoir atteint des plus bas historiques début août, les niveaux d'eau du Rhin sont remontés suite à des précipitations abondantes à partir de

mi-août. Cela a permis un retour des opérations fluviales à environ 70% de la normale.



Auteur

Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

En collaboration avec Anne Kerriou, responsable éditoriale d'Uppl



**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, **Uppl** **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'Uppl. 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, Uppl 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.