

Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Septembre 2026 |



upply

CONTENEURS : LE RETOUR VIA SUEZ PREND DE L'AMPLEUR

Malgré les tensions qui subsistent en mer Rouge, les compagnies maritimes accentuent le retour des services via la mer Rouge, soucieuses de préserver un ratio tonne/mile acceptable.

LA SITUATION AU MOYEN-ORIENT

Un retour significatif des services maritimes via Suez

Selon un communiqué de l'Autorité du canal de Suez publié le 16 septembre, le tonnage net des porte-conteneurs transitant par le canal a atteint environ 72,1 millions de tonnes durant les huit premiers mois de 2026, ce qui représente une augmentation de 54,2% par rapport à la même période de 2025. Depuis quelques semaines, notamment, les grandes compagnies maritimes de lignes conteneurisées ont accentué le transit des porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP via la mer Rouge.

Le moteur principal de ce mouvement n'est pas la demande. Si les compagnies maritimes font ce choix, c'est avant tout pour des questions de rentabilité. Le contournement via le cap de Bonne-Espérance ne permet pas aux navires de faire autant de rotations dans l'année. Or les charges opérationnelles ont fortement augmenté, et le ratio tonne/mile explose. Comme toutes les grandes compagnies utilisent des modèles d'optimisation assez similaires, il est logique que les compagnies maritimes opèrent à peu près simultanément ce choix d'un retour accru via Suez, personne ne voulant lâcher un avantage concurrentiel décisif.

Mathématiquement, avec l'envolée du prix des soutes, la route courte via le canal de Suez redevient en effet plus attractive. C'est d'autant plus le cas que l'Autorité du canal de Suez (SCA) fait de gros efforts pour faire revenir les compagnies. « Des politiques tarifaires flexibles et une communication efficace avec les clients ont permis le retour d'un nombre important de services maritimes exploités par les principales compagnies maritimes transitant par le canal de Suez », s'est félicité l'amiral Ossama Rabiee, président de SCA.

Si le retour via le canal de Suez fonctionne dans la durée, les compagnies maritimes devront alors manœuvrer habilement pour éviter une érosion brutale des taux de fret liée au choc de surcapacité. C'est loin d'être une équation simple au vu du nombre d'inconnues.

Un contexte sécuritaire toujours critique

La question de fond autour de la sécurité du passage des grands porte-conteneurs par le détroit de Bab-el-Mandeb, passage obligé pour entrer dans la mer Rouge dans le sens Asie-Europe, fait toujours polémique. Mi-septembre, les rebelles houthistes du Yémen ont pris le contrôle du détroit à l'issue d'une offensive éclair. « La navigation est sûre pour toutes les compagnies à l'exception des navires saoudiens, qui ont déjà été interdits d'accès », a déclaré le porte-parole militaire du mouvement, Yahya Saree. Néanmoins, la situation reste tendue. Or le risque doit rester assurable. Dans une lettre adressée le 19 septembre aux 27 ministres des Affaires étrangères et de la Défense de l'Union européenne, la responsable de la politique étrangère de l'UE, Kaja Kallas, a exhorté les États membres à fournir davantage de moyens navals et aériens à la mission Aspides de l'Union en mer Rouge. Si le dispositif militaire défensif mis en place par l'Europe devient crédible sur un plan sécuritaire, les primes d'assurance pour passer par le détroit de Bab-el-Mandeb devraient s'assagir, surtout pour les plus grands navires.

Enfin, alors que la croissance est à plat et que l'inflation repart, les intérêts économiques de l'UE font écho à ceux des grandes compagnies maritimes : l'accélération du tempo pour le retour via Suez peut faire gagner quelques dixièmes de points de PIB aux économies occidentales au deuxième semestre...

Dernier point sensible sur le plan de la politique européenne, raccourcir les routes Asie-Europe a pour corollaire une diminution mécanique des émissions de CO₂ de 30%, ce qui améliore considérablement les bilans carbone des marchandises.

La logique d'ensemble est claire et cohérente, mais que se passerait-il si un tir des Houthis ou des Iraniens atteignait gravement ou pire, coulait un porte-conteneur d'une compagnie occidentale ? Au-delà du risque d'escalade militaire régionale supplémentaire, il y a fort à parier que de façon épidermique, les services maritimes nouvellement réinstallés via Suez reprendraient alors brutalement la route du cap de Bonne-Espérance.

LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

MSC en position de force

En mars dernier, MSC a acquis 50% de l'armateur coréen Sinokor, acteur majeur du transport de pétrole. Bien qu'aucun élément financier ne filtre, c'est à n'en pas douter « la bonne affaire de l'année » dans le petit monde du maritime. Depuis, le marché a flambé. L'audace de MSC, qui a investi au moment parfait, permet une capitalisation hors norme de son investissement dans le secteur des tankers.

Cette manne financière donnera des marges de manœuvre importantes à MSC pour garder le contrôle du marché des taux de fret dans le secteur du transport conteneurisé dans les mois qui viennent. C'est quasiment un « super pouvoir » pour la compagnie italo-suisse.

Prix du VLSFO

Au 25 septembre, le carburant marin VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil) se situait à 868 USD la tonne sur le marché libre de Singapour, contre 689 USD la tonne à Rotterdam. C'est la première fois depuis des décennies que le différentiel est aussi important, le spectre de la pénurie étant plus patent en Asie qu'en Europe actuellement. Ce genre de marqueur est très important pour les compagnies, le fuel représentant en moyenne 25% de la structure de coût opérationnel à la cellule sur un voyage. Ceci peut expliquer aux chargeurs pourquoi les compagnies se montrent très intransigeantes aujourd'hui pour passer, parfois en force, des surcharges fuels complémentaires « exceptionnelles ».

On note par ailleurs un différentiel de plus de 150 USD la tonne en faveur de l'IFO 380 (le fuel lourd). Dans le contexte des routes rallongées, c'est un bonus pour les flottes massivement équipées de scrubbers, comme c'est le cas principalement chez MSC.

Confirmation d'une saison cyclonique très intense en Asie

C'était attendu, c'est confirmé. La saison des typhons 2026 en Asie de l'Est est marquée par une activité « supérieure à la normale, avec plusieurs typhons violents (Bavi, Dolphin, Narra, Peilou et Chan-Hom) qui ont touché terre en l'espace de deux semaines, entraînant de graves inondations, des embouteillages et des retards dans les opérations maritimes dans toute la région », souligne Mærsk dans un message d'information

à ses clients en date du 4 septembre. C'est un facteur de tension important sur le marché car ces événements retardent les opérations portuaires et engendrent des phénomènes de congestion. Ces facteurs météo saisonniers doivent maintenant devenir une donnée structurante dans les matrices de décision utilisées par les directeurs Supply Chain sur la partie gestion et évaluation des risques.

Évolution des capacités

Mærsk a confirmé avoir passé des commandes pour la construction de 26 navires de 18 600 EVP équipés de moteurs bi-carburant pouvant fonctionner au GNL. Les livraisons sont prévues entre 2029 et 2030. Selon Alphaliner, CMA CGM aurait également passé une commande ferme portant sur l'acquisition de 12 porte-conteneurs bi-carburant au GNL d'une capacité d'environ 24 000 EVP. Enfin, toujours selon Alphaliner, MSC aurait étendu sa commande de navires de 21 700 EVP propulsés au GNL, passant de 24 à 30 unités.

Parallèlement, la démolition de porte-conteneurs reste quasiment à l'arrêt. Selon Container News, qui reprend des données de Lloyd's List Intelligence, seuls 8 porte-conteneurs, représentant une capacité cumulée de 18 000 EVP (donc de très petites unités) ont été vendus pour être recyclés depuis le début de l'année 2026.

L'âge de la flotte de porte-conteneurs s'allonge ainsi mécaniquement, avec maintenant 500 porte-conteneurs de plus de 1 000 EVP ayant plus de 25 ans, et sur ces 500 navires, on en compte 93 de plus de 30 ans. Toujours selon Container News, entre 2021 et 2026, la flotte retirée pour la démolition et le recyclage n'a représenté que 0,1% de la flotte conteneurisée globale, ce qui est anormalement faible sur une période prolongée. Un effet de balancier est à craindre en cas de retournement de marché, avec un rush de démolition qui ne pourra pas se faire dans de bonnes conditions.

Trump réaffirme son opposition à « une taxe carbone mondiale »

Lors de son discours devant la 81e session de l'Assemblée générale des Nations unies, le 22 septembre, le président américain Donald Trump a réaffirmé son opposition à l'instauration de taxes mondiales. Il a notamment critiqué les travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) et s'est félicité que son administration soit

intervenue l'an dernier pour empêcher la mise en place d'une « taxe carbone mondiale » qui aurait selon lui renchéri les coûts du transport maritime international de 10 à 20% voire davantage. En octobre 2025, face à l'opposition des États-Unis, l'OMI avait en effet repoussé l'adoption du cadre Net Zero sur la décarbonation du secteur.

Accord sur le Groenland

Le 22 septembre, en marge de l'Assemblée générale des Nations unies, un accord de sécurité a été signé entre les États-Unis, le Danemark et le Groenland. Alors que le Danemark avait demandé un soutien européen face à la position agressive des États-Unis, c'est une forme de pragmatisme qui a prévalu dans ce dossier : l'accord donne aux États-Unis un accès militaire élargi à l'île, mais qui était déjà possible dans le cadre de l'accord de Défense de 1951 entre les deux pays. En revanche, il contient une nouveauté majeure sur le plan économique, en matière d'investissements étrangers. Selon le texte, les pays ni partenaires de l'OTAN, ni membres de l'OTAN ou de l'Union européenne, ne seront pas autorisés à exercer un contrôle ou une influence significative dans des secteurs critiques, comme les ports et les infrastructures. « Un droit de veto extérieur sur les investissements structurants d'un territoire, fût-il négocié plutôt qu'imposé par la force, mérite d'être interrogé au regard du droit à l'autodétermination consacré par l'article 3 de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones de 2007 », avertit Charles-Édouard Renault, avocat associé au cabinet De Gaulle Fleurance, [dans une tribune publiée par le Monde](#).

L'atlantisme danois n'est pas une nouveauté ni une surprise et la spécificité de la relation bilatérale avec les États-Unis est ancienne et très ancrée, on a pu l'évaluer depuis le dossier Mærsk Sealand et avec le rôle actuel américain de Mærsk Limited dans la stratégie maritime américaine. L'Europe a tenu bon sur la souveraineté du Danemark sur le Groenland, mais la brèche sur le front économique n'est pas anodine.

Chine : ouverture d'un nouveau canal pour désenclaver la région du Guangxi...

La Chine a inauguré le 16 septembre le canal de Pinglu, dans la région du Guangxi. Cette nouvelle infrastructure a pour but de désenclaver l'ouest de la Chine, et de développer les échanges avec l'Asie du Sud-Est. Le canal, qui relie la rivière Xijiang au Beibu Gulf (golfe du Tonkin), doit permettre une réduction de 18 à 30% des coûts de transport et générer jusqu'à 5 milliards de yuans (640 millions d'euros) d'économies par an, affirment ses promoteurs.

En effet, il offre aux marchandises provenant du sud-ouest du pays un accès direct à la mer. Jusqu'à présent, celles-ci devaient rejoindre le port de Guangzhou, ce qui représentait un détour de plus de 560 kilomètres par rapport au nouvel itinéraire.

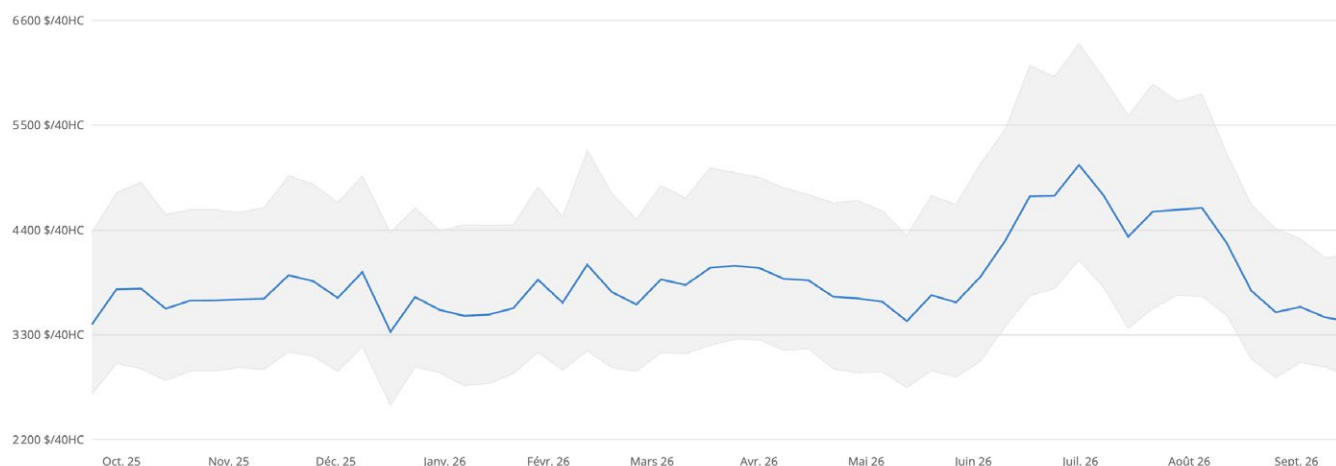
LES PRIX

Dans la continuité du mois précédent, les taux Asie-Europe ont enregistré une pression baissière, tandis que le marché transpacifique a tenu bon. Toutefois, la mise en place de surcharges carburant exceptionnelles gomme en partie l'effet baissier du marché sur les pieds de factures.

ASIE-EUROPE.....

Shanghai - Le Havre

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



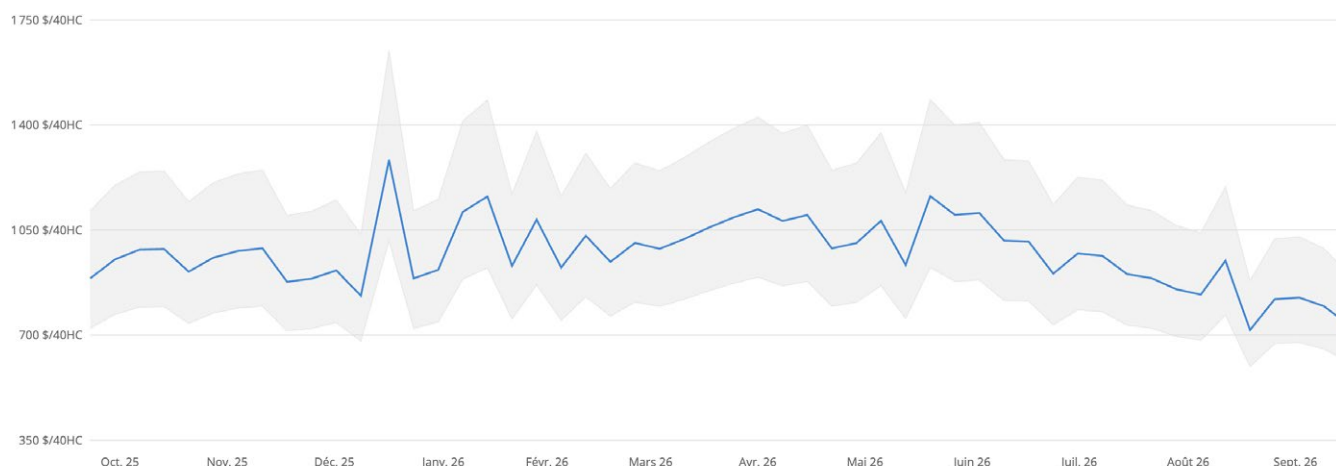
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

Alors que l'on flirte avec la barre des 2000 USD / 40' sur certaines conditions FAK, le gros du marché charge toujours plus autour de 3000 USD sur le nord continent et 4000 USD sur la Méditerranée. Les volumes restent conséquents, la capacité en face est là, mais un certain affaiblissement commence à se manifester. Certains, du côté des compagnies, estiment qu'il n'y a pas assez de blank sailings pour soutenir le marché. À cela s'ajoute l'impact sur le marché des premiers retours significatifs via le canal de Suez, qui créent un effet psychologique déflationniste qu'il ne faut pas sous-estimer dans l'évaluation de la dynamique des taux.

EUROPE-ASIE.....

Rotterdam - Shanghai

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



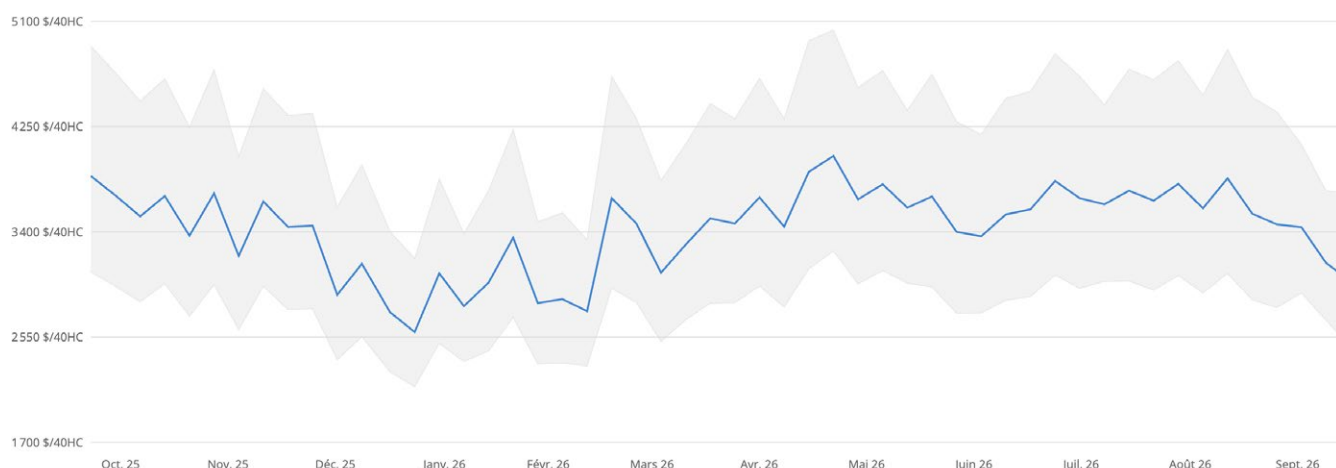
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

Les taux de fret restent extrêmement faibles. Souvent, ils ne couvrent même pas les frais de THC dans le port de charge. Le retour des services par le canal de Suez et l'amélioration des transit time vers l'Asie vont peut-être permettre de restaurer ce marché export à la marge sous un angle qualitatif, mais pour l'instant, force est de constater que ce marché reste la dernière roue du carrosse.

TRANSATLANTIQUE.....

Anvers - New York

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



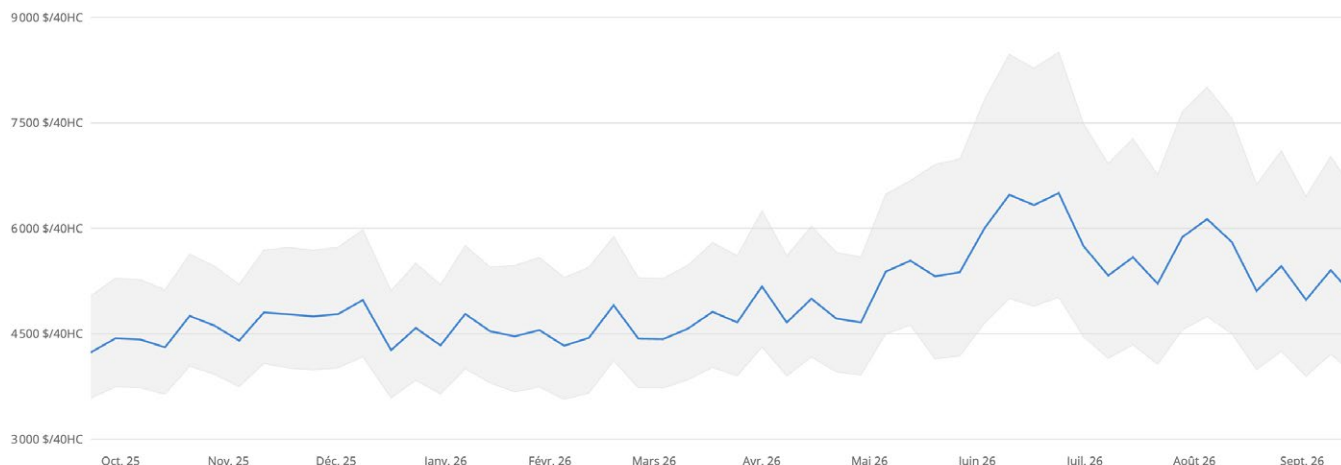
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.
Source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

Les taux de fret sur le transatlantique sont orientés à la baisse, principalement en raison d'un affaiblissement de la demande, face à une offre qui reste largement suffisante.

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](#)

En septembre, le marché transpacifique fait figure de machine à cash pour les compagnies actives sur ce trade. La demande se révèle très forte : il ne s'agit plus de chargements anticipés, mais bien d'une vraie embellie sur les volumes qui n'était attendue ni dans sa durée ni dans son ampleur. En face, la capacité est très maîtrisée et réactive. Le marché atteint des points très hauts sur la côte Ouest (5000–6000 USD/40') et stratosphériques sur la côte Est (8500–9000 USD/40'), principalement à cause des surcoûts liés à la traversée du canal de Panama. Le soufflé retombe un peu en fin de mois, mais ce trade a connu 5 à 6 mois exceptionnels.

LES SERVICES

Taux de fiabilité

L'étude mensuelle de Sea Intelligence confirme une nouvelle dégradation de l'indice de fiabilité des services en août 2026, pour le deuxième mois consécutif. Il perd 5,9 points en glissement mensuel, s'établissant à 49,9%, son plus bas niveau depuis septembre 2022. Le retard moyen des navires s'est également détérioré, à 6,81 jours, soit 0,60 jour de plus qu'en juillet. Il s'agit du pire résultat depuis mars 2022.

Ce nouveau recul de la fiabilité s'explique une fois de plus par la congestion sévère constatée dans les ports asiatiques, en particulier pour des raisons climatiques, dans la continuité du phénomène observé en juillet.

Parmi les 13 compagnies recensées par Sea Intelligence, Mærsk conserve la tête avec un taux de ponctualité de 67,3%, devant Hapag-Lloyd (61,5%), MSC (55,2%) et CMA CGM (50,6%). Wan Hai reste la lanterne rouge, à 23,2%. PIL enregistre le plus fort recul du mois, à la fois en glissement mensuel (-10,1 points) et annuel (-31,1 points), tandis qu'ONE (-3,5 points en glissement mensuel) et Mærsk (-8,9 points en glissement annuel) limitent la casse.

Du côté des alliances, Gemini reste la plus fiable avec un score de 77,8%, devançant MSC (70,1%), et encore plus nettement Ocean Alliance (48,3%) et Premier Alliance (43,2%).

À l'entrée de l'automne, les annulations de services ont tendance à s'accroître. Selon Drewry, 77 rotations sur 720 prévues devraient être annulées entre les semaines 39 et 43 (du 21 septembre au 25 octobre), soit environ 11% des départs. Les liaisons transpacifiques Asie-Amérique du Nord restent les plus touchées (55% des annulations), devant les liaisons Asie-Europe

du Nord/Méditerranée (31%) et les liaisons transatlantiques, les moins affectées (14%). Drewry souligne que le nombre d'annulations annoncées pour les semaines 38 à 41 a bondi de 56% en une semaine (de 39 à 70), une partie de cet ajustement de capacité visant à anticiper la Golden Week chinoise (1^{er}-7 octobre).

Actualités.....

• Mer Rouge

Le mouvement de normalisation par le canal de Suez, amorcé cet été par l'**alliance Gemini** sur les services AE15 et AE19, s'est nettement accéléré en septembre. **Mærsk** et **Hapag-Lloyd** ont fait transiter quatre services supplémentaires par le canal de Suez plutôt que par le cap de Bonne-Espérance : l'AE5 (Asie/Europe du Nord, via Qingdao, Ningbo, Tanjung Pelepas, Suez, Londres, Bremerhaven, Hambourg, Rotterdam, Algésiras), l'AE11 (Asie/Méditerranée, via Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Suez, Tanger, Valence, Barcelone, La Spezia, Gênes, Vado Ligure, Singapour), l'AE12 (Asie/Méditerranée, via Ningbo, Shanghai, Tanjung Pelepas, Suez, Algésiras, Koper, Rijeka, Singapour) et le ME2 (Inde/Europe, via Ennore, Colombo, Suez, Algésiras, Rotterdam, Londres, Hambourg, Tanger Med). Les premiers départs sous ce nouveau schéma se sont échelonnés entre le 14 et le 24 septembre. Une escale à Salalah (Oman) est par ailleurs ajoutée au service AE15 à compter du 21 septembre.

Selon Sea Intelligence, ce mouvement porte désormais le taux global de normalisation du canal de Suez à 27% en moyenne sur les deux sens pour le mois de septembre, avec une nette dissymétrie : 57% de la capacité Méditerranée-Extrême-Orient transite désormais par Suez, contre 27% sur l'axe Europe du Nord-Extrême-Orient. Sur le sens retour (Europe vers Asie), la part de capacité normalisée est passée de 18-26% en août à 25-47% en septembre, signe d'une volonté marquée des compagnies de rapatrier au plus vite les conteneurs vides.

HMM a également renoué avec le canal de Suez sur son service MD4 (Ningbo, Shanghai, Vung Tau, Singapour, Gênes) à compter du 23 septembre. Les compagnies rappellent toutefois que ces rotations restent susceptibles d'être de nouveau détournées par le cap de Bonne-Espérance selon l'évolution de la sécurité dans la zone.

MSC poursuit également son retour via Suez avec un rétablissement partiel sur son service Indusa, qui relie le sous-continent indien aux États-Unis et au Mexique. Dans le sens retour (vers l'ouest), ce service passe à nouveau par Suez depuis le 23 septembre (premier départ du MSC Domna X depuis Colombo), mais il continue de contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance dans l'autre sens.

• Transpacifique

MSC a ajusté son dispositif transpacifique : le service Sentosa intègre désormais une escale à Xiamen, pour une rotation Yantian - Xiamen - Long Beach - Ningbo - Singapour - Port Klang - Laem Chabang - Vung Tau - Yantian, effective depuis le 9 septembre.

CMA CGM procède à une refonte de son service PEX2, en ajoutant une nouvelle escale directe à Puerto Antioquia (Turbo, Colombie).

• Intra-Europe

CMA CGM a revu son service Baltique BLX en ajoutant des escales à Southampton et Dublin et en retirant Bremerhaven. La rotation est désormais la suivante : Dublin - Southampton - Riga - Gdansk - Southampton - Dublin. La compagnie a par ailleurs révisé son service BALT 1, renforçant la connexion entre la haute mer Baltique, le Royaume-Uni et le Benelux.

• Asie – Méditerranée

Hapag-Lloyd ajoute une escale à Salalah sur son service SE3 entre l'Asie et la Méditerranée. La rotation est la suivante : Qingdao – Kwangyang – Ningbo – Tanjung Pelepas – Djeddah – Port Said – Damiette – Salalah – Colombo – Singapour – Qingdao.

• Afrique – Sous-continent indien

HMM, Cosco Shipping, PIL, et Interasia Lines ont lancé fin septembre un service entre l'Inde et l'Afrique de l'Est. La rotation est la suivante : Nhava Sheva – Mundra – Dar es Salaam – Mombasa – Nhava Sheva.

• Intra-Asie

La compagnie **CU Lines**, basée à Singapour, lance le service SBS (Straits Bengal Straits Service), qui connecte Port Klang et Calcutta.

La compagnie vietnamienne Hai An lance pour sa part un service reliant la Chine, le Vietnam, la Malaisie et l'Inde. La rotation est la suivante : Nansha – Hai Phong – Port Klang – Chennai.

OPÉRATIONS

Assouplissement des conditions de franchissement du canal de Panama

Le canal de Panama a annoncé qu'il augmentera le nombre de transits quotidiens dans les écluses Neopanamax et Panamax à compter du 15 octobre 2026. Par ailleurs, grâce à l'effet positif des précipitations proches de la moyenne sur le bassin versant du canal et aux mesures

d'économie d'eau mises en œuvre dans les écluses, à compter du 28 septembre et jusqu'à nouvel ordre, le tirant d'eau maximal autorisé pour les navires transitant par les écluses Neopanamax passe à 14,94 m.

Le port de Dunkerque signe avec TIL

Le port de Dunkerque a officialisé la signature d'un protocole d'accord avec TIL (Terminal Investment Limited), la filiale de manutention du

groupe MSC, en vue de l'aménagement et de l'exploitation du deuxième terminal à conteneurs développé dans le cadre de CAP 2020.

A.P. Moller Capital prend une participation majoritaire dans Euroports

A.P. Moller Capital a annoncé une prise de participation majoritaire dans le capital du groupe Euroports, un opérateur portuaire qui exploite plus de 50 terminaux portuaires en eau profonde et intérieure dans 10 pays européens

et en Chine. « Cet investissement fait suite à celui d'A.P. Moller Capital dans Bergé Logistics, une entreprise espagnole leader dans le domaine des infrastructures portuaires et de la logistique », précise A.P. Moller Capital dans un communiqué.

CMA CGM multiplie les investissements

Le groupe CMA CGM et Red Sea Gateway Terminal (RSGT), premier opérateur de terminaux portuaires d'Arabie saoudite, ont annoncé un investissement de 434 millions de dollars pour développer conjointement le port de Djeddah. Le projet prévoit la construction d'un nouveau terminal à conteneurs, qui ajoutera jusqu'à 2,6 millions d'EVP de capacité annuelle de manutention.

Il comprend aussi « de nouveaux postes à quai en eaux profondes conçus pour accueillir les plus grands porte-conteneurs au monde ainsi que des technologies portuaires avancées et 10 nouvelles grues portiques de quai, afin d'améliorer la productivité », précise un communiqué des deux partenaires.

CMA CGM a par ailleurs annoncé un investissement de 100 millions de dollars dans le terminal à conteneurs du port de Beyrouth, dont la capacité de manutention annuelle devrait ainsi passer de 1,2 à 2,8 millions d'EVP. Les travaux prévoient la construction d'un nouveau quai pour les navires feeders, équipé de deux grues mobiles, afin de réduire les temps d'attente des navires et des marchandises. Ils portent aussi sur l'aménagement d'aires de stationnement et de manœuvre supplémentaires, et de zones de stockage de conteneurs optimisées.

Enfin, CMA CGM a annoncé fin août la signature d'un protocole d'accord avec la China Communications Construction Company (CCCC), visant à « approfondir leur coopération dans les domaines des infrastructures portuaires, de la logistique et des projets de transition énergétique, en se concentrant sur l'Afrique, la Chine, l'Asie du Sud-Est, le Moyen-Orient et l'Amérique latine ».

APM Terminals construit un nouveau terminal au Bangladesh

APM Terminals a officiellement lancé la construction d'un nouveau terminal à conteneurs au port de Chattogram, au Bangladesh. L'APM Terminals Laldia, qui doit être opérationnel en 2030, représente un investissement de 550 millions de dollars et offrira une capacité

de manutention de plus de 800 000 EVP par an. Il permettra aussi au port de Chattogram d'accueillir des porte-conteneurs jusqu'à 6 000 EVP, soit plus du double de la limite actuelle d'environ 2 800 EVP.

Le port de Tanjung Pelepas victime d'une cyberattaque

Le port malaisien de Tanjung Pelepas a dû suspendre ses opérations pendant plusieurs heures en raison d'une cyberattaque détectée le

9 septembre. Les opérations ont repris de façon progressive dès le lendemain.



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.