



ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2013





ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2013



NOTE

L'Étude sur les transports maritimes est une publication périodique assurée par le secrétariat de la CNUCED depuis 1968 afin de promouvoir la transparence des marchés maritimes et d'analyser leur évolution. Toutes les corrections concernant le fond ou la forme qui pourraient se révéler nécessaires au vu des observations formulées par les gouvernements figureront dans un rectificatif à paraître ultérieurement.

*

**

Les cotes des documents des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans le texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*

**

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

*

**

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il en soit dûment fait mention avec la référence à la cote du document (UNCTAD/RMT/2013). Un exemplaire de la publication renfermant la citation ou la reproduction doit être adressé au secrétariat de la CNUCED: Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse.

UNCTAD/RMT/2013

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente: F.13.II.D.9

ISBN 978-92-1-212403-2

e-ISBN 978-92-1-054196-1

ISSN 0252-5429

REMERCIEMENTS

L'Étude sur les transports maritimes 2013 a été préparée par le Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED sous la coordination de Jan Hoffmann, avec l'appui administratif de Florence Hudry et de Wendy Juan, qui se sont également chargées de la mise en forme du texte, et sous la direction de José María Rubiato et la supervision générale d'Anne Miroux. Les auteurs en sont Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Azhar Jaimurzina, Anila Premti, José María Rubiato, Vincent Valentine et Frida Youssef.

La publication a été dirigée par John Rogers, Lucy Annette Deleze-Black et Maritza Ascencios. La couverture a été conçue par Sophie Combette et Nadège Hadjemian. La publication assistée par ordinateur a été assurée par Nathalie Lorient.

Les responsables de la présente publication expriment aux personnes dont les noms suivent leur gratitude pour leurs observations judicieuses et leurs précieuses contributions:

- Chapitre 1: Clarkson Research Services, Tracy Chatman, Socrates Leptos-Bourgi, Jan-Willem Vanhoogenhuizen.
- Chapitre 2: Clarkson Research Services, Yann Duval, Thomas Pawlik.
- Chapitre 3: Hannes Finkenbrink, Robert Piller, Jan-Willem Vanhoogenhuizen.
- Chapitre 4: Mary R. Brooks, Ki-Soon Hwang, Dong-Wook Song.
- Chapitre 5: Mahin Faghfour, Stephen Fevrier, André Stochniol, Matthew Wilson.
- Chapitre 6: Thanattaporn Rasamit, Gordon Wilmsmeier.

Par ailleurs, l'examen complet de la publication dont s'est chargé Vladislav Chouvalov a également été grandement apprécié.

TABLE DES MATIÈRES

Note.....	ii
Remerciements.....	iii
Abréviations.....	viii
Notes explicatives.....	x
Catégories de navires utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i>	x
Avant-propos.....	xi
Résumé.....	xii
1. ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	1
A. Situation économique et perspectives au niveau mondial	2
B. Trafic maritime mondial.....	7
C. Quelques tendances nouvelles du trafic maritime international	27
2. STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE.....	39
A. Structure de la flotte mondiale.....	40
B. Régime de propriété et d'exploitation de la flotte mondiale	47
C. Mise en service de porte-conteneurs et connectivité des transports maritimes réguliers.....	55
D. Immatriculation des navires.....	59
E. Construction, démolition et nouvelles commandes de navires	63
3. TAUX DE FRET ET COÛTS DE TRANSPORT MARITIME	71
A. Taux de fret.....	72
B. Le point sur le financement maritime: montée en puissance du capital-risque privé.....	83
4. ÉVOLUTION DES PORTS.....	93
A. Trafic des ports.....	94
B. Financement des investissements portuaires.....	94
C. Le point sur le développement des ports	101
D. Évaluation de la performance portuaire	106
E. Conclusions	108
5. QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION	111
A. Éléments nouveaux importants dans le droit des transports.....	112
B. Évolution de la réglementation relative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux et à d'autres questions d'environnement	114
C. Autres évolutions législatives et réglementaires dans le secteur des transports.....	125
D. État des conventions.....	131
E. Accords internationaux relatifs à la facilitation des échanges	131

6. MISE EN PLACE D'UN ACCÈS FIABLE AU TRANSPORT MARITIME POUR LES PAYS SANS LITTORAL 151

A.	Obstacles à l'exploitation des chaînes de transit	152
B.	Le coût associé au manque de fiabilité du transit.....	154
C.	Un modèle pour un nouveau paradigme en matière de transit	157
D.	Conclusions	163

Annexes

I.	Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes)	166
II a)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1 ^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb)	171
II b)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1 ^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl)	176
II c)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1 ^{er} janvier 2013 (En nombre de navires).....	181
III.	Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1 ^{er} janvier 2013	186
IV.	Trafic des ports à conteneurs (Ordre alphabétique)	192
V.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique)	194

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

Tableaux

1.1	Croissance économique mondiale, 2008-2013 (Variation annuelle en pourcentage)	3
1.2	Croissance du volume des échanges de marchandises, par groupe de pays et région géographique, 2009-2012 (Variation annuelle en pourcentage).....	5
1.3	Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées)	7
1.4	Trafic maritime mondial de 2006 à 2012, par type de fret, par groupe de pays et par région	11
1.5	Principaux producteurs et consommateurs de pétrole et de gaz naturel, 2012 (Part du marché mondial en pourcentage).....	17
1.6	Principaux vrac secs et acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2012 (Parts du marché mondial en pourcentage)	21
1.7	Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2009-2012 (En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)	28
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2012-2013 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en milliers de tpl; part en pourcentage indiquée en italique).....	41
2.2	Livraisons de porte-conteneurs.....	43
2.3	Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1 ^{er} janvier 2013 (En pourcentage du total des navires et en tpl)	45
2.4	Les 35 pays et territoires possédant les flottes les plus importantes au 1 ^{er} janvier 2013 (En tpl)	48

2.5	Les 20 principales compagnies maritimes de ligne au 1 ^{er} janvier 2013 (Nombre de navires et jauge nette totale en EVP).....	56
2.6	Les 35 pavillons d'immatriculation des plus grandes flottes immatriculées, au 1 ^{er} janvier 2013 (En tpl).....	61
2.7	Répartition de la capacité en tpl des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, 2013 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en pourcentage de tpl).....	63
2.8	Livraisons de navires neufs, par grande catégorie et par pays de construction, 2012 (En milliers de tjb).....	64
2.9	Tonnage déclaré vendu à la casse, par principale catégorie de navires et principal pays de démolition, 2012 (En milliers de tjb).....	65
2.10	Tonnage mondial en commande, 2000-2013.....	67
2.11	Utilisation de la capacité de transport par catégorie de navires, janvier 2013 (En pourcentage de tpl ou en mètres cubes).....	69
3.1	Marchés du transport maritime conteneurisé et taux de fret	74
3.2	Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (En dollars par alvéole de 14 tonnes et par jour)	75
3.3	Baltic Exchange Index	77
3.4	Récapitulation du secteur des transports par navires-citernes – cours au comptant des produits «blancs» et des produits «noirs», 2012-2013 (Worldscale).....	78
3.5	Exemples récents de capital-investissement dans les transports maritimes	87
4.1	Trafic des ports à conteneurs de 76 pays/territoires en développement et pays en transition pour les années 2010, 2011 et 2012 (En équivalents 20 pieds)	95
4.2	Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2010, 2011 et 2012 (Équivalents 20 pieds et variation en pourcentage).....	97
4.3	Comparaison du financement international du secteur des transports (2012)	99
4.4	Comparaison succincte des investisseurs potentiels dans les infrastructures.....	100
4.5	Les 10 principaux fonds d'infrastructure, 2008-2012	101
5.1	Parties contractantes à diverses conventions internationales relatives aux transports maritimes, au 30 juin 2013	135
5.2	Les 10 principales mesures pour lesquelles les besoins d'assistance technique et de renforcement des capacités sont les plus importants.....	139
6.1	Distances aux ports à partir de divers pays en développement sans littoral.....	152
6.2	Nombre de jours nécessaires pour exporter.....	153
6.3	Présence des principales compagnies de transports maritimes par conteneurs dans les pays en développement sans littoral, 2013 (En nombre de bureaux)	162

Graphiques

1.1	Indice de la production industrielle de l'OCDE et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial (1975-2013), (1990 = 100).....	4
1.2	Trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées).....	8
1.3 a)	Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2012 (Part en pourcentage du tonnage mondial)	9
1.3 b)	Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années (Part en pourcentage du tonnage mondial)	9

1.3 c)	Trafic maritime mondial, par région géographique, 2012 (Part en pourcentage du tonnage mondial).....	10
1.4	Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 1999-2013 (En milliards de tonnes-milles).....	15
1.5 a)	Échanges mondiaux de marchandises conteneurisées, 1996-2013 (En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage).....	27
1.5 b)	Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs (En millions d'EVP).....	28
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2013 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en millions de tpl).....	40
2.2	Tendances des livraisons de porte-conteneurs (Porte-conteneurs neufs, en EVP, 2005-2012).....	43
2.3	Structure par âge de la flotte mondiale, pavillons nationaux et étrangers.....	44
2.4	Profil des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1 ^{er} janvier 2013).....	49
2.5	Tendances de la mise en service de flottes de porte-conteneurs (Indice =100 pour 2004, données pour la période comprise entre le 1 ^{er} juillet 2004 et le 30 juin 2013).....	57
2.6	Tendances du LSCI (Indice =100 pour la valeur maximale en 2004).....	59
2.7	Part de la flotte mondiale battant pavillon étranger (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en pourcentage du total mondial de tpl, 1989-2013).....	62
2.8	Livraisons de navires neufs, par grande catégorie et par pays de construction, 2012 (En milliers de tjb).....	64
2.9	Tonnage déclaré vendu à la casse en 2012, par âge (En années et en tpl).....	66
2.10	Tonnage en commande dans le monde, 2000-2013 (En milliers de tpl).....	66
3.1	Croissance de la demande et de l'offre de transports maritimes conteneurisés, 2000-2013 (Taux de croissance annuelle).....	73
3.2	Indice New ConTex, 2008-2013.....	76
3.3	Baltic Exchange Dry Index, 2007-2013 (Année de référence de l'indice 1985, 1 000 points).....	81
3.4	Bénéfices journaliers des vraquiers, 2007-2013 (En dollars par jour).....	82
3.5	Le modèle allemand de la société en commandite simple.....	86
4.1	Comparaison de la productivité des ports, par région (2013).....	108
5.1	Degré de mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges, par pays.....	137
5.2	Degré de mise en œuvre intégrale par catégorie de mesures de facilitation des échanges.....	138
5.3	Motifs de non-mise en œuvre le plus souvent invoqués.....	138
5.4	Pourcentage des mesures nécessitant une assistance technique et un renforcement des capacités.....	139
6.1	Coût des importations (En dollars par conteneur).....	153
6.2	Coût du transport imputable à l'enclavement (Ratio).....	155
6.3	Extraction de minéral et chaîne de transport intermodal.....	159

Encadrés

5.1	État actuel de la série de normes ISO 28000.....	132
6.1	Terminaux intérieurs.....	160
6.2	Système d'opérateur de transit fiable proposé.....	161

ABRÉVIATIONS

APD	aide publique au développement
ARM	accord de reconnaissance mutuelle
ATRC	assistance technique et renforcement des capacités
BIMCO	Conseil maritime baltique et international
bpj	barils par jour
BRICS	Brésil, Fédération de Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud
Convention BWM	Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
CBP	Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CEPALC	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
CIMM	Chambre internationale de la marine marchande
CO ₂	dioxyde de carbone
CPMM	Comité pour la protection du milieu marin (OMI)
CTM	Convention du travail maritime
C-TPAT	Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (États-Unis)
DIS	Registre international danois
DTS	droits de tirage spéciaux
dwt	tonne(s) de port en lourd
EEDI	indice nominal du rendement énergétique
EQP	équivalent 40 pieds
EVP	équivalent 20 pieds
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
GES	gaz à effet de serre
GNL	gaz naturel liquéfié
GPL	gaz de pétrole liquéfié
Convention HNS	Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses
Certificat IAPP	Certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (OMI)
ISO	Organisation internationale de normalisation
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
km	kilomètre
KOICA	Agence coréenne de coopération internationale
LSCI	indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MFM	mesure fondée sur le marché
MSC	Mediterranean Shipping Company
NIS	Registre international norvégien
NO _x	oxydes d'azote
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OEA	opérateur économique agréé
OHRLLS	Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement
OIT	Organisation internationale du Travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes

OMI	Organisation maritime internationale
ONU DC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PCASP	personnel de sécurité armé privé
PEB	Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages
PIB	produit intérieur brut
PICT	Programme intégré de coopération technique (OMI)
PMA	pays le moins avancé
PROT PEB	Protocole à la PEB
ppm	parties par million
PPP	partenariat public-privé
Accord de PTP	Accord de partenariat transpacifique
RTG	relèvement des taux généraux
Cadre SAFE	Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial
SCR	réduction sélective catalytique
SEEMP	plan de gestion de l'efficacité énergétique d'un navire
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SOx	oxydes de soufre
SRI	Seafarers' Rights International
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
SYDONIA	Système douanier automatisé
tjb	tonneau de jauge brute
UNICRI	Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice
VLCC	superpétrolier
ZCE	zone de contrôle des émissions

NOTES EXPLICATIVES

- L'*Étude sur les transports maritimes 2013* couvre des données et des événements sur une période allant de janvier 2012 à juin 2013. L'équipe s'est efforcée, dans la mesure du possible, de rendre compte de l'évolution récente.
- Par dollar, on entend toujours le dollar des États-Unis (\$), sauf indication contraire.
- Sauf indication contraire, le mot «tonne» désigne la tonne métrique (1 000 kg) et le mot «mille» le mille marin.
- Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ou pourcentages indiqués dans les tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs éléments.
- n.d. Non disponible
- Un tiret (-) indique que le montant est nul.
- Dans les tableaux et dans le texte, le terme pays désigne des pays, des territoires ou des zones.
- Depuis 2007, la présentation des pays, dans l'*Étude sur les transports maritimes*, est différente de ce qu'elle était dans les précédentes éditions. En effet, depuis cette date, la nouvelle classification est celle qui est utilisée par la Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que par la CNUCED dans son Manuel de statistiques. Aux fins de l'analyse statistique, les pays et territoires ont été regroupés, en fonction de critères économiques, en trois catégories, lesquelles ont été elles-mêmes divisées en régions géographiques. Les principales catégories sont celles des pays développés, des pays en développement et des pays en transition.

Catégories de navires utilisées dans l'*Étude sur les transports maritimes*

Catégorie	Types de navires
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Vraquiers, transporteurs mixtes
Navires de charge classiques	Navires polyvalents et navires liés à un projet, navires rouliers, navires de charge classiques
Porte-conteneurs	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié, méthaniers, transporteurs de produits chimiques à vocation multiple, navires-citernes spécialisés, navires frigorifiques, ravitailleurs de plates-formes de forage, remorqueurs, dragues, navires de croisière, transbordeurs, autres navires autres que des navires de charge
Total tous navires	Somme de tous les types de navires susmentionnés

Classification dimensionnelle approximative des catégories de navires considérées dans l'*Étude sur les transports maritimes*, selon la terminologie employée dans les transports maritimes

Transporteurs de pétrole brut

Superpétrolier	200 000 tpl* ou plus
Suezmax	120 000-200 000 tpl
Aframax	80 000-119 999 tpl
Panamax	60 000-79 999 tpl

Transporteurs de vrac sec et minéraliers

Vraquier Capesize	100 000 tpl ou plus
Vraquier Panamax	60 000-99 999 tpl
Vraquier Handymax	40 000-59 999 tpl
Vraquier Handysize	10 000-39 999 tpl

Porte-conteneurs

Post-Panamax	largeur >32,3 m
Panamax	largeur < 32,3 m

Source: Clarkson Research Services.

Note: Sauf indication contraire, les navires dont il est question dans l'*Étude sur les transports maritimes* sont tous les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, à l'exclusion des péniches, des bateaux de pêche, des navires de guerre, des yachts et des plates-formes fixes et mobiles de forage en mer et des barges pétrolières (exception faite des unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer et des navires de forage).

* Tpl: tonnes de port en lourd.

AVANT-PROPOS

Dans le monde interdépendant et globalisé qui est le nôtre, les systèmes de transport efficaces et rentables qui relient entre elles les chaînes logistiques mondiales sont le moteur du développement économique et de la prospérité. Quatre-vingts pour cent du volume des marchandises faisant l'objet du commerce international étant transportés par voie maritime et pris en charge par les ports du monde, on ne saurait exagérer l'importance économique stratégique des transports maritimes en tant que facilitateur du commerce. La compétitivité commerciale de tous les pays – développés et en développement, y compris les pays sans littoral – est fortement tributaire d'un accès effectif aux services de transports maritimes internationaux et aux réseaux portuaires.

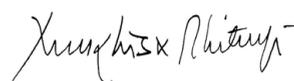
Selon les estimations fournies dans l'édition 2013 de l'*Étude sur les transports maritimes*, le commerce maritime mondial a progressé de 4,3 %, franchissant pour la première fois la barre des 9 milliards de tonnes en 2012. Stimulé notamment par la croissance de la demande intérieure chinoise et le développement des échanges entre pays d'Asie et du commerce Sud-Sud, il n'en demeure pas moins exposé aux risques persistants de détérioration de l'économie et du commerce mondiaux. Les taux de fret sont restés bas et instables dans les divers segments du marché (conteneurs, vrac liquide et vrac sec).

Le secteur des transports maritimes s'inscrit dans un environnement nouveau et complexe où les défis sont nombreux mais où d'autres perspectives s'ouvrent. Parmi les défis auxquels le monde fait face aujourd'hui, les plus inquiétants sont sans doute les questions interdépendantes de la sécurité énergétique et des coûts énergétiques, des changements climatiques et de la protection de l'environnement. Les changements climatiques, en particulier, demeurent au premier plan des préoccupations internationales, notamment pour leurs effets sur les transports maritimes et l'exploitation portuaire. En ce qui concerne les nouvelles perspectives, on peut signaler notamment le renforcement de l'intégration régionale et de la coopération Sud-Sud, la diversification grandissante des sources d'approvisionnement, et l'accès à de nouveaux marchés, facilité par les accords de coopération et l'amélioration des réseaux de transport (par exemple, l'élargissement du canal de Panama).

À la lumière de récents travaux de recherche qui suggèrent que la conteneurisation a été un facteur de mondialisation plus puissant que la libéralisation des échanges, la CNUCED, dans la présente édition de l'*Étude*, examine l'évolution des courants de trafic de conteneurs et la mise en service de navires porte-conteneurs dans le monde. Elle présente les tendances observées depuis 10 ans concernant la connectivité des transports maritimes réguliers dans les régions en développement, en s'appuyant sur son indice de connectivité qui a été publié en 2013 pour la dixième année consécutive.

Dans le chapitre consacré au transport maritime pour les pays sans littoral, la CNUCED rend compte des avancées récentes dans la compréhension des obstacles auxquels se heurte le commerce des marchandises entre les territoires sans littoral et leurs marchés d'outre-mer pour accéder aux services de transport maritime. Elle propose un nouveau modèle de transit fondé sur le principe du tapis roulant, qui vise à assurer un approvisionnement ininterrompu en services de transport de transit, et soutenu par des institutions et une infrastructure appropriées. L'argument avancé est qu'un système de transit régulier, fiable et sûr est l'objectif simple et direct à viser si l'on veut garantir aux pays au développement sans littoral l'accès aux réseaux mondiaux de transport maritime dans des conditions qui ne soient pas pénalisantes. Compte tenu de l'examen du Programme d'action d'Almaty qui doit intervenir en 2014, cette idée pourrait faire partie des mesures à inscrire dans un nouveau programme à l'intention des pays en développement sans littoral ou de transit.

Comme toutes les éditions précédentes depuis 1968, l'*Étude sur les transports maritimes 2013* contient quantité d'analyses et de données inédites. Elle est la source d'information des Nations Unies reconnue en matière de statistiques et d'analyses sur le commerce maritime, la flotte mondiale, les taux de fret, le trafic portuaire et l'évolution récente du cadre législatif et réglementaire des transports maritimes internationaux.



Mukhisa Kituyi

Le Secrétaire général de la CNUCED

RÉSUMÉ

Le commerce maritime international progresse en 2012, mais demeure exposé aux risques de détérioration de l'économie mondiale

Tandis que la réorientation de la production et du commerce mondiaux se poursuit, avec une contribution accrue des pays en développement, les résultats de l'économie et du commerce de marchandises enregistrés au niveau mondial en 2012 montrent une fois encore le niveau élevé de l'intégration et de l'interdépendance économiques internationales. Pendant l'année considérée, la croissance du produit intérieur brut mondial a reculé à 2,2 %, contre 2,8 % en 2011. Parallèlement, et compte tenu d'une baisse simultanée dans les pays développés comme dans les pays en développement de la demande de produits importés, la croissance en volume du commerce mondial de marchandises a également ralenti pour s'établir à 1,8 % sur 12 mois.

Les problèmes de l'Union européenne ont des répercussions tangibles sur l'économie des pays en développement, tandis que le ralentissement de l'activité dans les grands pays en développement, en particulier la Chine et l'Inde, fait sentir ses effets dans les autres régions en développement et les pays à faible revenu. Dans le même temps, le commerce maritime international, stimulé notamment par la croissance de la demande intérieure chinoise et par le développement des échanges intra-asiatiques et Sud-Sud, s'est assez bien comporté pendant l'année considérée, son volume ayant augmenté de 4,3 %. Cela étant, la performance du commerce maritime international demeure exposée à des risques de détérioration et aux incertitudes entourant l'économie et le commerce mondiaux. Par ailleurs, les conditions d'activité du secteur des transports maritimes évoluent au gré de certaines tendances susceptibles de changer la donne.

Évolution des tendances du transport et du commerce maritimes internationaux

On trouvera énumérées ci-après certaines des grandes tendances évolutives du secteur des transports maritimes internationaux et de ses conditions d'activité:

- a) Poursuite de l'impact négatif de la crise de 2008/2009 sur la demande, la finance et le commerce mondiaux
- b) Changements affectant la structure de la production mondiale
- c) Évolution des avantages comparatifs et des réserves minérales, en particulier de pétrole et de gaz
- d) Progression du Sud et recul de l'influence économique des centres traditionnels de croissance
- e) Aspects démographiques: vieillissement de la population dans les pays avancés et accroissement rapide de la population dans les régions en développement, avec ce que cela implique pour les modes de production et de consommation à l'échelle mondiale
- f) Arrivée de méga-porte-conteneurs et autres progrès techniques dans le secteur des transports
- g) Changements climatiques et aléas naturels
- h) Coûts énergétiques et protection de l'environnement.

À cet égard, un certain nombre de défis mais aussi de perspectives ayant des incidences sur le commerce maritime international se font jour. Parmi les défis auxquels le monde fait face aujourd'hui, les plus inquiétants sont sans doute les questions interdépendantes de la sécurité énergétique et des coûts énergétiques, des changements climatiques et de la protection de l'environnement. Les changements climatiques, en particulier, demeurent au premier plan des préoccupations internationales. En ce qui concerne les nouvelles perspectives, on peut signaler notamment les suivantes:

- a) Renforcement de l'intégration régionale et de la coopération Sud-Sud
- b) Diversification accrue des sources d'approvisionnement rendue possible par les progrès techniques et l'accroissement de la fiabilité des transports
- c) Entrée en scène de nouveaux partenaires commerciaux et accès à de nouveaux marchés facilités par la multiplication des accords commerciaux et accords de coopération

- d) Expansion des voies maritimes/ouverture de nouvelles voies (par exemple, élargissement du canal de Panama et routes maritimes de l'Arctique)
- e) Renforcement de la présence des autres pays en développement, notamment en Afrique et en Asie du Sud-Est, dans les secteurs à faible valeur ajoutée et à forte intensité de main-d'œuvre à mesure que la Chine progresse dans la chaîne de valeur et recentre sa croissance sur des secteurs à plus forte valeur ajoutée
- f) Croissance de la demande mondiale induite par l'accroissement de la population mondiale et le développement d'une classe moyenne de consommateurs
- g) Entrée en scène des banques de pays en développement (par exemple, le projet de banque des BRICS – Brésil, Fédération de Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud), capables de lever des fonds pour répondre à d'importants besoins d'investissements dans les infrastructures de transport.

Le retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale

En 2012, on a assisté au retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale. Entre 2001 et 2011, année après année, les livraisons de nouveaux navires ont atteint de nouveaux records historiques. Ce n'est qu'en 2012 que, pour la première fois depuis 2001, la flotte qui a été mise en service pendant l'année a été moins importante que celle qui avait été livrée au cours des 12 mois précédents. En dépit de ce ralentissement des nouvelles livraisons, le tonnage mondial a continué de progresser en 2012, bien que plus lentement qu'en 2011. La flotte mondiale a plus que doublé depuis 2001, pour atteindre 1,63 milliard de tonnes de port en lourd en janvier 2013.

Depuis les niveaux record enregistrés en 2008 et 2009, le tonnage en commande concernant toutes les grandes catégories de navires a considérablement diminué. Alors que les chantiers navals continuaient de livrer le tonnage déjà commandé, les carnets de commande ont diminué de 50 % pour les porte-conteneurs, de 58 % pour les transporteurs de vrac

sec, de 65 % pour les navires-citernes et de 67 % pour les navires de charge classiques. À la fin de 2008, le carnet de commandes de transporteurs de vrac sec représentait près de 80 % de la flotte de l'époque, tandis qu'en janvier 2013, le tonnage en commande ne représente que 20 % de la flotte en service.

Le chapitre 2 de l'*Étude sur les transports maritimes* 2013 présente les profils spécifiques des flottes des principaux pays en développement propriétaires de navires. Il ressort de ces profils que plusieurs pays exportateurs de pétrole et de gaz possèdent également une flotte importante de pétroliers et de navires-citernes pour gaz liquéfiés, battant pavillon national (comme dans le cas du Koweït) ou étranger (comme les navires qui appartiennent à l'Oman et sont immatriculés à l'étranger). De même, les pays ayant réalisé d'importants investissements dans les plates-formes pétrolières possèdent généralement des navires de ravitaillement au large. Les transporteurs de vrac sec sont moins souvent contrôlés par les pays propriétaires de cargaisons que ce n'est le cas des pays exportateurs de pétrole. La plupart des porte-conteneurs battent pavillon étranger lorsqu'ils participent au commerce international, empruntant des routes maritimes qui relient entre eux plusieurs pays à la fois. Un grand nombre des flottes de navires de charge classiques battent pavillon national et répondent aux besoins du cabotage côtier ou interinsulaire.

Des navires plus grands et des transporteurs de conteneurs moins nombreux

Cette année, l'*Étude* met tout spécialement l'accent sur 10 ans d'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED et, dans le même ordre d'idées, présente l'analyse de la mise en service des porte-conteneurs. Deux tendances importantes se sont fait jour au cours des 10 dernières années; elles représentent les deux facettes d'un même problème. D'un côté, les navires sont devenus plus gros et, d'un autre côté, les transporteurs de conteneurs se sont faits plus rares sur tous les marchés. Le nombre moyen de compagnies par pays a diminué de 27 % pendant cette période, passant de 22 en 2004 à seulement 16 en 2013. Cette tendance a des incidences importantes sur les niveaux de concurrence, surtout en ce qui concerne les plus petites nations commerçantes.

Une moyenne de 16 prestataires de services peut encore suffire pour assurer le fonctionnement d'un marché concurrentiel en offrant en moyenne aux chargeurs d'un pays donné un large éventail de choix, mais sur certaines routes maritimes, en particulier celles qui desservent les plus petits pays en développement, la diminution de la concurrence a ouvert la voie à des marchés oligopolistiques.

Les taux de fret toujours comprimés par l'excédent de navires neufs

En 2012, le secteur maritime a continué d'enregistrer des taux de fret bas et instables dans ses divers segments du fait d'une surcapacité de la flotte mondiale, elle-même due à la forte baisse des échanges commerciaux ayant accompagné la crise économique et financière de 2008. Associée à l'atonie de l'économie, la livraison continue de navires neufs sur un marché déjà saturé a maintenu une forte pression sur les taux.

La faiblesse générale des taux de fret observée en 2012 a ramené les gains des transporteurs à un niveau proche de celui des frais d'exploitation, voire inférieur à ces frais, d'autant plus que le cours des hydrocarbures de soute est demeuré élevé et instable. Les transporteurs ont donc été amenés à appliquer différentes stratégies pour remédier à la situation, notamment en diminuant la consommation de carburant. L'année 2012 a vu se maintenir la tendance à maximiser l'efficacité de la flotte, à passer à la navigation à vitesse réduite, à différer les livraisons de navires neufs et à mettre certains navires au rebut ou à les déclarer comme inactifs observée en 2011.

Dans ce contexte difficile pour les transports maritimes, nombre de fonds d'investissement privé ont saisi l'occasion créée par le resserrement du crédit et le niveau historiquement bas de la valeur des navires pour investir dans des navires et des compagnies de transport maritime. En 2011 et 2012, des fonds de ce type ont financé jusqu'à 22 opérations maritimes pour une valeur cumulée de plus de 6,4 milliards de dollars.

Fondamental pour la croissance de ce secteur, le rôle des fonds de capital-risque privé pourrait influencer sur son développement de plusieurs façons, notamment par le biais de la concentration et de l'intégration verticale des services de transport.

À l'échelle mondiale, le trafic des ports à conteneurs a dépassé les 600 millions d'équivalents 20 pieds en 2012

À l'échelle mondiale, le trafic des ports à conteneurs a progressé de quelque 3,8 % en 2012, pour atteindre 601,8 millions d'équivalents 20 pieds. Cette progression a été inférieure à celle de 2011, qui avait été estimée à 7,3 %. Cette croissance s'est répercutée sur le dynamisme du secteur du financement des ports, du fait que les investisseurs se sont tournés vers l'infrastructure pour obtenir des rendements à long terme stables. C'est d'autant plus primordial que, selon une étude récente, les pays en développement auront besoin d'investir chaque année 18 800 milliards de dollars en valeur réelle d'ici à 2020 pour atteindre des niveaux de croissance économique même modérés.

Les investissements réalisés dans les ports procureront des gains d'efficacité qui pourraient contribuer à abaisser les coûts de transport en permettant d'acheminer les marchandises d'un marché à l'autre d'une manière plus rapide et rentable. Consciente du rôle des ports dans la réduction des coûts de transport pour un pays et donnant effet à un grand nombre de mandats (paragraphe 57, 121, 165 et 166 de l'Accord d'Accra et paragraphes 45, 47 et 48 du mandat de Doha) qui lui ont été conférés par les pays membres, la CNUCED œuvre depuis longtemps à la réforme des ports dans les pays en développement. Alors que les pays se sont jusqu'ici largement focalisés sur l'aide à apporter aux ports pour leur permettre de définir des indicateurs d'efficacité à des fins de mesure et d'enregistrement, l'étape suivante doit logiquement consister pour les pays à se communiquer leurs données afin de dégager des enseignements et des pratiques optimales. Cela étant, en dépit de toute l'activité d'enregistrement de données, il est rare que les informations soient publiées au niveau des ports ou au niveau national, et a fortiori au niveau mondial. Toutefois, des pressions extérieures en faveur de la publication des données se sont manifestées en 2013 lorsqu'une revue spécialisée de renom a publié son classement des ports à conteneurs en utilisant les données obtenues auprès des exploitants de lignes régulières. Ainsi, le travail d'évaluation réalisé par les clients des ports ouvre la voie à une plus grande transparence des opérations portuaires qui pourrait se traduire par une concurrence accrue entre les ports, une amélioration de leur fonctionnement et un abaissement des coûts de transport.

Questions juridiques et évolution de la réglementation

L'*Étude* présente les principaux faits nouveaux intervenus dans le domaine juridique, notamment l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de 2006 (20 août 2013) et de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (23 avril 2014), ainsi qu'une série de mesures réglementaires importantes visant à consolider le cadre juridique relatif à la pollution atmosphérique causée par les navires, aux installations de réception dans les ports et au traitement des déchets. Par ailleurs, plusieurs séries de directives ont été élaborées afin que soient largement adoptés le Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, ou Convention HNS de 2010, et la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009. Des progrès ont également été réalisés en ce qui concerne l'examen des questions techniques relatives à l'application de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Le Comité de protection de l'environnement marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en octobre 2012 et mai 2013 de nouvelles directives et des interprétations unifiées pour faciliter l'application de l'ensemble de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013. En outre, une résolution sur la promotion de la coopération technique et le transfert de technologie concernant l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires a été adoptée en mai 2013, et il a été décidé d'entreprendre une nouvelle étude qui mettrait à jour l'estimation des émissions de gaz à effet de serre causées par le transport maritime international. Il n'a pas été possible de trancher la question des mécanismes du marché susceptibles de réduire lesdites émissions, et le débat à ce sujet a été reporté à une date ultérieure.

En ce qui concerne la sécurité maritime et la sécurité des chaînes logistiques, des progrès ont été accomplis dans les principaux domaines suivants: renforcement des mesures de réglementation de la sécurité et de

la sûreté maritimes, essentiellement sous les auspices de l'OMI, et exécution et reconnaissance mutuelle des programmes d'opérateurs économiques agréés.

Mise en place des réformes visant à faciliter les échanges

Des travaux intensifs en vue d'un accord mondial sur la facilitation des échanges se poursuivent sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). À cet égard, il résulte des recherches entreprises par la CNUCED sur les plans nationaux de facilitation des échanges que si celle-ci continue de poser problème, elle est également considérée comme un domaine prioritaire pour le développement national par les pays en développement eux-mêmes. En recensant les principaux domaines dans lesquels un futur accord de l'OMC sur la facilitation des échanges pourrait ne pas être respecté, l'*Étude sur les transports maritimes* donne des indications sur les besoins en temps et en ressources des pays en développement ainsi que sur leurs besoins en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités.

Accès des pays sans littoral aux ports maritimes

Le passage du commerce des pays sans littoral à travers le territoire des pays côtiers pour accéder aux services de transport maritime est généralement régi par un principe classique: les marchandises en transit et leur transport bénéficient du passage en franchise de taxes par l'itinéraire le plus commode. Dans la pratique, toutefois, l'application de cette norme fondamentale se heurte à de nombreuses difficultés d'ordre opérationnel qui se traduisent par une augmentation du coût et de la durée du transport, ce qui nuit à la compétitivité commerciale et, en définitive, au développement économique des pays sans littoral. Au cours de la décennie écoulée, dans le cadre du Programme d'action d'Almaty lancé en 2003, de nouveaux outils d'analyse et de longues recherches effectuées sur le terrain ont fourni de nouvelles indications précieuses sur les mécanismes permettant d'expliquer les défauts constatés. L'analyse a notamment montré que les acteurs ayant un comportement de maximisation de la rente peuvent faire obstacle aux nécessaires

améliorations, rendant les opérations de transit inutilement complexes et imprévisibles, au détriment de l'action des pouvoirs publics et des négociants. C'est ainsi qu'en donnant à voir les forces contraires à l'œuvre le long des chaînes de transit, l'analyse montre que le commerce des pays sans littoral pâtit essentiellement d'un manque de fiabilité qui tient à l'absence de coopération entre les acteurs et qui est l'une des principales raisons du coût élevé du transport et des longs délais de transit.

Le chapitre 6 de l'*Étude sur les transports maritimes* 2013 présente brièvement ces conclusions et, sur cette base, explore un nouveau modèle qui devrait permettre une transformation radicale des systèmes de transport en transit, de manière que les pays sans littoral puissent bénéficier d'un accès fiable aux chaînes de valeur mondiales et, par conséquent,

ne plus se cantonner à un rôle de fournisseurs de produits primaires. Le système bouclé de transit qui est proposé serait adapté à toutes les marchandises en transit; il reposerait sur un mécanisme d'opérateur de transit fiable garantissant le transit ininterrompu entre le port maritime et l'arrière-pays et vice versa. Ce système vise à faire de la prévisibilité des chaînes logistiques de transit un objectif prioritaire à la réalisation duquel les gouvernements des pays sans littoral comme des pays de transit devraient s'atteler, en collaboration avec les négociants, les exploitants des ports et les compagnies maritimes, en tant que principaux bénéficiaires de l'amélioration. Ce modèle de fiabilité pourrait figurer parmi les priorités inscrites au nouveau programme de développement pour les pays en développement sans littoral et de transit qui doit être adopté en 2014.



1

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Tandis que la réorientation de la production et du commerce mondiaux se poursuit, avec une contribution accrue des pays en développement, les résultats de l'économie et du commerce de marchandises enregistrés au niveau mondial en 2012 montrent une fois encore le niveau élevé de l'intégration et de l'interdépendance économiques internationales. Pendant l'année considérée, la croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial a reculé à 2,2 %, contre 2,8 % en 2011. Parallèlement, et compte tenu d'une baisse simultanée dans les pays développés comme dans les pays en développement de la demande de produits importés, la croissance en volume du commerce mondial de marchandises a également ralenti pour s'établir à 1,8 % sur 12 mois. Les problèmes de l'Union européenne ont des répercussions tangibles sur l'économie des pays en développement, tandis que le ralentissement de l'activité dans les grands pays en développement, en particulier la Chine et l'Inde, fait sentir ses effets dans les autres régions en développement et les pays à faible revenu. Dans le même temps, le commerce maritime international, stimulé notamment par la croissance de la demande intérieure chinoise et par le développement des échanges intra-asiatiques et Sud-Sud, s'est assez bien comporté pendant l'année considérée, son volume ayant augmenté de 4,3 %. Cela étant, la performance du commerce maritime international demeure exposée à des risques de détérioration et aux incertitudes entourant l'économie et le commerce mondiaux. Par ailleurs, les conditions d'activité du secteur des transports maritimes évoluent au gré de certaines tendances susceptibles de changer la donne.

Le chapitre 1 aborde les faits nouveaux intervenus entre janvier 2012 et juin 2013. La section A examine la performance globale de l'économie mondiale et du commerce mondial des marchandises. La section B présente l'évolution du commerce maritime mondial, notamment par secteur de marché. La section C dégager certaines tendances qui se font jour dans le domaine des transports maritimes internationaux et leur impact sur le commerce maritime international.

A. SITUATION ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES AU NIVEAU MONDIAL

1. Croissance économique mondiale

L'économie mondiale a marqué le pas en 2012, le PIB enregistrant une croissance de 2,2 %, contre 2,8 % en 2011. Comme il ressort du tableau 1.1, les chiffres de l'économie mondiale et des groupes de pays dissimulent des performances individuelles inégales. La croissance du PIB a ralenti dans les trois groupes de pays, pour s'établir à 1,2 % dans les pays développés, à 4,6 % dans les pays en développement et à 3,0 % dans les pays en transition. À titre de comparaison, les taux de croissance équivalents ont été en 2011 de 1,5 %, 5,9 % et 4,5 %, respectivement.

Le PIB des États-Unis d'Amérique s'est redressé en 2012, pour atteindre un taux de croissance près de deux fois supérieur (2,2 %) à la moyenne du groupe des pays développés (1,2 %). La croissance s'est enlisée dans l'Union européenne (-0,3 %), tandis qu'elle s'accélérait au Japon pour atteindre 1,9 %, compte tenu, en particulier, de l'activité de reconstruction lancée après mars 2011.

Tout en conservant un taux de croissance raisonnable, l'économie des pays en développement et des pays en transition subit de plus en plus le contrecoup des problèmes de l'Europe et de la fragile reprise aux États-Unis, qui ont eu des répercussions à différents niveaux, notamment à celui des échanges en faisant baisser la demande d'exportations en provenance des pays en développement et des pays en transition. Des pays comme la Fédération de Russie, le Brésil et la Chine doivent, en sus de la chute des volumes d'exportation, faire face à des difficultés internes et à certains problèmes structurels.

En Chine, la croissance économique a été ramenée de 9,3 % en 2011 à 7,8 % en 2012, soit le taux le plus faible enregistré pendant plus de 10 ans. L'affaiblissement de la demande d'exportations chinoises, en particulier en Europe, et un tassement important de la croissance des investissements en Chine ont plombé la croissance de la production du pays. Ce ralentissement tient aussi à la volonté de la Chine de freiner le rythme de sa croissance économique, principalement pour réduire les pressions inflationnistes. Il correspond également à une évolution de son mode de croissance, qui, après avoir été axé sur l'exportation et tiré par l'investissement, doit à présent permettre de réaliser une croissance plus équilibrée,

fondée sur le renforcement de la demande et de la consommation intérieures. En Inde, la croissance a été en 2012 en recul de plus de la moitié (3,8 %), et celle des pays nouvellement industrialisés, comme la République de Corée, a également ralenti, ce qui tient pour une large part à la baisse de la demande européenne d'exportations en provenance de ces pays. En Asie occidentale, la croissance dynamique enregistrée dans la plupart des pays exportateurs de pétrole est allée de pair avec un affaiblissement de l'activité économique dans les pays importateurs de pétrole. Les tensions sociales et l'instabilité politique, notamment en République arabe syrienne, demeurent des sujets de graves préoccupations pour l'ensemble de la région et ses perspectives de croissance économique.

Fort de la performance des pays exportateurs de pétrole, du maintien des dépenses budgétaires consacrées aux projets d'infrastructure et du renforcement des investissements et des liens commerciaux entre l'Afrique et l'Asie, l'Afrique a enregistré la croissance la plus rapide de toutes les régions (5,4 %). Dans le même temps, les pays en développement d'Amérique ont vu leur croissance se ralentir (3,0 %) par rapport aux deux années précédentes, les exportations de la région, en particulier celles de l'Amérique du Sud, ayant pâti de la stagnation de l'économie des pays développés et du ralentissement de l'activité économique en Chine. Certains pays, tels que le Brésil et l'Argentine ont, de plus, dû faire face à des problèmes internes qui fragilisent la croissance (Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies, 2013a).

L'économie des pays en transition a poursuivi sa croissance en 2012, bien qu'à un taux modéré de 3 %. La vigueur des prix de l'énergie a appuyé la croissance dans les pays exportateurs de pétrole (comme le Kazakhstan et la Fédération de Russie), alors que l'impact négatif de la crise en Europe entravait l'expansion économique dans les pays et régions tels que la République de Moldova, l'Ukraine et l'Europe orientale.

La croissance des pays à faible revenu a dans l'ensemble été plus vigoureuse, mais subit à présent elle aussi le contrecoup du ralentissement de l'activité dans les pays tant développés qu'en développement. Les pays les moins avancés (PMA) ont vu leur PIB progresser de 4,8 % en 2012, contre 3,3 % en 2011, encore que cette progression ait été plus lente que celle des années antérieures (2009 et 2010). Cette tendance s'explique notamment par la faiblesse persistante de l'économie mondiale, la contraction de la demande de produits de base, y compris celle

Tableau 1.1 Croissance économique mondiale, 2008-2013 (Variation annuelle en pourcentage)

Région/pays	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ^a
MONDE	1,5	-2,2	4,1	2,8	2,2	2,1
Pays développés	0,0	-3,8	2,6	1,5	1,2	1,0
dont:						
États-Unis	-0,3	-3,1	2,4	1,8	2,2	1,7
Japon	-1,0	-5,5	4,7	-0,6	1,9	1,9
Union européenne (27)	0,3	-4,3	2,1	1,6	-0,3	-0,2
dont:						
Allemagne	1,1	-5,1	4,2	3,0	0,7	0,3
France	-0,1	-3,1	1,7	2,0	0,0	-0,2
Italie	-1,2	-5,5	1,7	0,4	-2,4	-1,8
Royaume-Uni	-1,0	-4,0	1,8	0,9	0,2	1,1
Pays en développement	5,3	2,4	7,9	5,9	4,6	4,7
dont:						
Afrique	5,2	2,8	4,9	1,0	5,4	4,0
Afrique du Sud	3,6	-1,5	3,1	3,5	2,5	1,7
Asie	5,8	3,9	8,9	7,1	5,0	5,4
Chine	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	7,6
Inde	6,2	5,0	11,2	7,7	3,8	5,2
Corée, République de	2,3	0,3	6,3	3,7	2,0	2,3
Amérique en développement	4,0	-1,9	5,9	4,3	3,0	3,1
Brésil	5,2	-0,3	7,5	2,7	0,9	2,5
Pays les moins avancés (PMA)	7,6	5,4	6,2	3,3	4,8	5,0
Pays en transition	5,2	-6,6	4,5	4,5	3,0	2,7
dont:						
Fédération de Russie	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,4	2,5

Source: Rapport sur le commerce et le développement 2013 de la CNUCED, tableau 1.1.

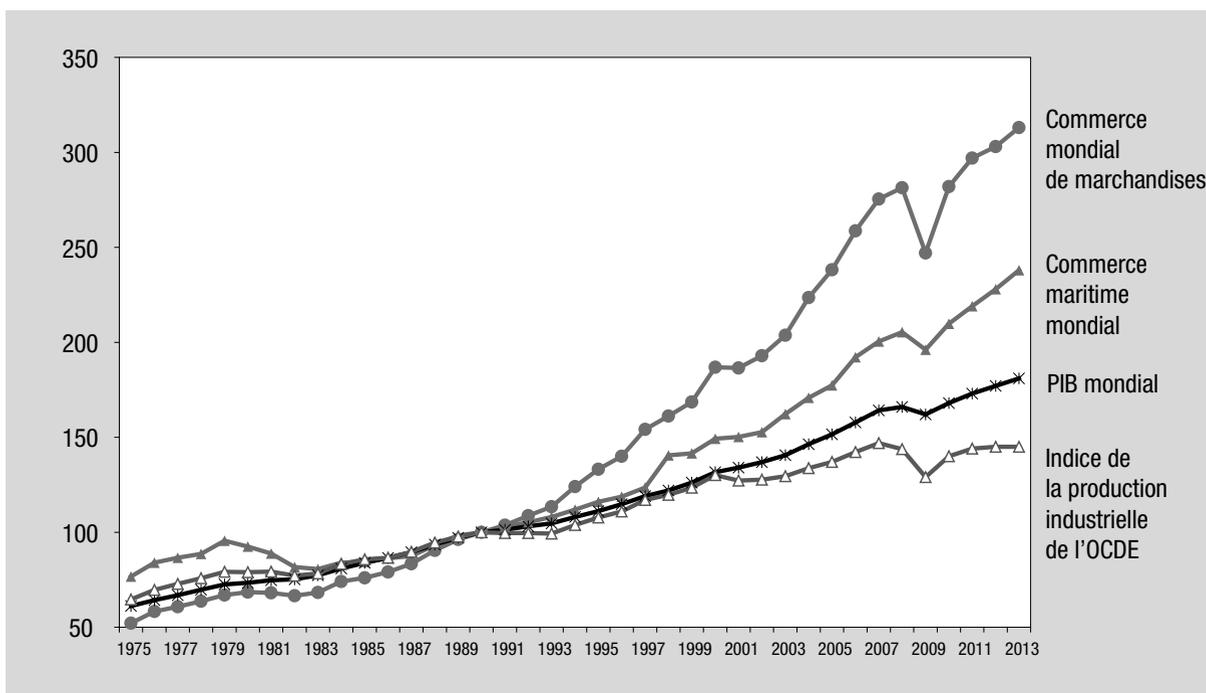
^a Prévisions.

des grands pays en développement, et la diminution des apports d'aide publique au développement (Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies, 2013b).

La production industrielle mondiale – mesure de l'activité économique qui englobe deux secteurs très sensibles à la demande de consommation, à savoir les activités manufacturières et les industries extractives – a augmenté de 3 % en 2012, bien qu'elle ait continué de stagner dans les pays développés, en particulier l'Union européenne et le Japon (Danish Ship Finance, 2013). Comme le montre le graphique 1.1, la production industrielle, mesurée à l'aide de l'indice de la production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement

économiques (OCDE), le PIB mondial, le commerce mondial de marchandises et le commerce maritime mondial continuent d'évoluer en parallèle. Les services de transport maritime répondant à une demande «induite», la performance du transport maritime et du commerce maritime est déterminée en grande partie par l'évolution de l'économie mondiale et du commerce international. Toutefois, on a pu observer qu'au fil des années, le commerce mondial de marchandises a progressé à peu près deux fois plus vite que le PIB mondial en raison de l'effet multiplicateur découlant, entre autres, de la mondialisation des processus de production, du développement des échanges de biens intermédiaires et de composants, et du renforcement et de l'extension des chaînes logistiques mondiales.

Graphique 1.1 Indice de la production industrielle de l'OCDE et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial (1975-2013), (1990 = 100)



Sources: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des *Principaux indicateurs économiques de l'OCDE*, mai 2013, du *Rapport sur le commerce et le développement 2013* de la CNUCED, de l'*Étude sur les transports maritimes* de la CNUCED (diverses éditions), de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) (tableau A1a) et du communiqué de presse 688 de l'OMC, 10 avril 2013, *Le commerce mondial en 2012 et les perspectives pour 2013*. La valeur de l'indice mesurant la croissance du commerce maritime mondial de 2013 a été calculée sur la base du taux de croissance prévu par Clarkson Research Services dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2013 (Clarkson Research Services, 2013a).

La CNUCED s'attend à ce que la croissance du PIB demeure stationnaire en 2013, l'économie mondiale ayant encore fort à faire pour retrouver le chemin d'une croissance forte et soutenue. Une reprise économique durable reste contrariée par un certain nombre de facteurs, notamment la persistance des incidences de la crise financière et économique ayant éclaté en 2008 et des mécanismes financiers et des déséquilibres nationaux et internationaux insoutenables qui l'ont déclenchée. La croissance plus faible observée dans plusieurs pays tient peut-être aussi en partie à leur politique macroéconomique (CNUCED, 2013).

Ce ne sont pas les titres accrocheurs au sujet des pays en développement moteurs de la croissance mondiale qui vont réduire l'interdépendance des différentes économies du monde. Comme il a été indiqué dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, un recentrement de la production, du développement économique et des échanges à l'échelle mondiale est à l'œuvre depuis quelques années. Assurément, la crise de 2008-2009 a renforcé cette tendance, les pays en développement exerçant une influence accrue et augmentant leurs parts du PIB

mondial et du commerce mondial de marchandises. Et il ne fait aucun doute que ces pays jouent un rôle plus important au plan mondial aussi bien que régional, par le biais d'un resserrement des liens Sud-Sud et d'une intégration commerciale. Toutefois, la performance de l'économie mondiale en 2012 est un élément qui rappelle le niveau élevé de l'intégration et de l'interdépendance économiques mondiales. Aussi loin qu'on puisse prévoir, les États-Unis devraient rester la première économie mondiale (en termes monétaires), et l'évolution de ce pays comme celle de l'Europe continueront d'avoir des répercussions sur les régions en développement (Programme des Nations Unies pour le développement, 2013). Outre les retombées des problèmes des pays développés, d'autres indicateurs, tels que les exportations des États-Unis, donnent à penser que les économies des pays du monde resteront imbriquées. Depuis 2007, les exportations des États-Unis à destination de leurs partenaires de l'OCDE ont augmenté de 20 %, tandis que leurs exportations à destination de l'Amérique en développement et de la Chine ont progressé de plus de 50 %.

2. Commerce mondial de marchandises

Pour la deuxième année consécutive et en cohérence avec l'évolution de l'économie mondiale et de la demande globale, la croissance du commerce international s'est nettement ralentie en 2012, s'établissant à 1,8 % en moyenne (tableau 1.2). Ce taux se rapporte au commerce de marchandises en volume, c'est-à-dire en valeur corrigée de l'inflation et des fluctuations des taux de change. Cela étant, les flux commerciaux en valeur nominale font apparaître une tendance similaire. En 2012, la valeur en dollars des exportations mondiales de marchandises n'a augmenté que de 0,2 %, pour s'établir à 18 300 milliards de dollars, demeurant pratiquement inchangée du fait de la chute des cours des produits de base comme le café (-22 %), le coton (-42 %), le minerai de fer (-23 %) et le charbon (-21 %) (OMC, 2013).

Le ralentissement de la croissance du commerce mondial s'explique par la décélération simultanée de la demande de produits importés dans les pays

développés comme dans les grands pays en développement. Limitée, entre autres, par des mesures d'austérité et la montée du chômage, la demande d'importation de l'Europe a diminué tandis que cette demande restait atone aux États-Unis et au Japon. En conséquence, la demande globale de produits exportés par les pays en développement et les pays en transition a reculé alors que – à l'exception de l'Afrique – les importations destinées à ces pays enregistraient un net recul.

Les exportations des pays développés ont fortement ralenti, passant de 4,9 % en 2011 à 0,4 % en 2012 en raison d'une contraction du volume des exportations de l'Union européenne (-0,2 %) et du Japon (-1,0 %). Au Japon, les exportations ont chuté de 11 % au cours des deux derniers trimestres de l'année, sans doute en raison du différend territorial avec la Chine et de son impact négatif sur les échanges entre les deux pays (OMC, 2013). Les exportations des États-Unis se sont mieux comportées, les expéditions progressant de 4,1 %, même si ce rythme est inférieur à celui de 2011.

Tableau 1.2 Croissance du volume des échanges de marchandises, par groupe de pays et région géographique, 2009-2012 (Variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>				<i>Pays/régions</i>	<i>Importations</i>			
<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>		<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
-13,3	13,9	5,2	1,8	MONDE	-13,6	13,8	5,3	1,6
-15,5	13,0	4,9	0,4	Pays développés	-14,6	10,8	3,4	-0,5
				dont:				
-24,8	27,5	-0,6	-1,0	Japon	-12,2	10,1	4,2	3,7
-14,0	15,4	7,2	4,1	États-Unis	-16,4	14,8	3,8	2,8
-14,9	11,6	5,5	-0,2	Union européenne (27)	-14,5	9,6	2,8	-2,8
-9,7	16,0	6,0	3,6	Pays en développement	-10,2	18,8	7,4	4,5
				dont:				
-9,5	8,8	-8,3	5,7	Afrique	-6,2	8,4	2,8	8,0
-7,4	8,3	4,6	2,2	Amérique en développement	-17,9	22,5	10,8	2,5
-9,9	18,3	7,8	3,7	Asie	-9,1	19,3	3,5	4,6
				dont:				
-14,1	29,1	13,0	7,2	Chine	-1,1	25,4	10,3	5,9
-6,8	14,0	14,2	-2,5	Inde	-0,9	13,8	9,1	5,8
3,2	14,7	9,7	1,5	Corée, République de	-2,3	17,3	4,1	1,2
-4,8	5,7	6,5	6,9	Asie occidentale	-14,2	8,4	8,1	5,8
-14,4	11,3	4,2	1,0	Pays en transition	-28,2	15,9	15,7	3,9

Sources: Calculs établis par le secrétariat de la CNUCED, d'après la base de données UNCTADstat.

Note: Les chiffres relatifs aux volumes des échanges sont tirés des valeurs du commerce mondial de marchandises ajustées selon les indices des valeurs unitaires de la CNUCED

Après avoir chuté de 8,3 % en 2011 en raison de la guerre civile faisant rage en Libye, les exportations africaines se sont nettement redressées en 2012 pour enregistrer, avec 5,7 %, la croissance des exportations la plus rapide de toutes les régions. En dépit d'un taux de croissance des exportations de 6,9 % en Asie occidentale et de 7,2 % en Chine, la progression des exportations de l'Asie en développement n'a pas pu dépasser 3,7 % du fait, en particulier, de la chute des exportations indiennes (-2,5 %). En cohérence avec le recul de la croissance économique de la région, les exportations de l'Amérique en développement ont réalisé le taux de progression le plus faible (2,2 %), bien que l'Union européenne continue d'enregistrer la plus mauvaise performance. En ce qui concerne les importations, la croissance du volume des importations mondiales a sensiblement ralenti en 2012 (1,6 %), les importations des pays développés diminuant de 0,5 % (3,4 % en 2011). Les importations des pays en développement et des pays en transition ont enregistré une décélération rapide estimée à 4,5 % et 3,9 %, respectivement.

Tablant sur une légère reprise de la demande de produits importés des pays développés et de la plupart des régions en développement, l'OMC s'attend pour 2013 à une croissance du commerce mondial de marchandises de 3,3 %, taux qui reste inférieur au taux moyen des 20 dernières années (5,3 %) (OMC, 2013). Le volume des exportations et des importations des pays développés devrait progresser au même taux de 1,4 %. Selon les prévisions, les exportations des pays en développement et des pays en transition devraient augmenter globalement de 5,3 % et leurs importations de 5,9 %.

Outre les risques de détérioration de l'économie mondiale, les prévisions de croissance du commerce mondial de marchandises pourraient être compromises par un renforcement du protectionnisme et une aggravation de la pénurie de crédit. Les rapports de l'OMC et de la Commission européenne ont signalé une progression des mesures protectionnistes depuis 2008 (Economist Intelligence Unit, 2013), de nouvelles restrictions commerciales étant continuellement mises en place et près de 3 % des échanges mondiaux étant estimés visés par des restrictions de ce type imposées depuis le début de la crise (Nations Unies, 2012). Parallèlement, la pénurie de crédit continue de faire polémique, compte notamment tenu des règles de Bâle III et des restrictions qui pourraient en découler pour le financement du commerce (Economist Intelligence Unit, 2013). Depuis 2011, le financement

du commerce émanant de banques européennes et destiné aux pays en développement a été réduit. Selon une enquête menée au quatrième trimestre de 2012 par la Banque asiatique de développement, le déficit de financement du commerce en Asie, par exemple, s'est élevé à 425 milliards de dollars.

Sur le plan positif, certains faits nouveaux pourraient contribuer à stimuler le commerce, comme l'impact positif attendu du plan de relance budgétaire et de la politique d'expansion monétaire du Japon; une croissance du PIB relativement forte en Chine; l'augmentation des ventes chinoises aux États-Unis à mesure que ce dernier pays se substitue à l'Union européenne en tant que premier partenaire commercial de la Chine; et la multiplication des arrangements de libéralisation commerciale. À cet égard, il convient de noter qu'en novembre 2011, neuf pays, dont les États-Unis, le Mexique, le Canada et le Japon, se sont engagés à conclure un large accord général appelé Accord de partenariat transpacifique (PTP) (Economist Intelligence Unit, 2013). Parmi les autres initiatives pertinentes, on peut citer le projet d'accord de libre-échange entre l'Union européenne et les États-Unis; l'initiative élargie d'engagement économique prise par les États-Unis et les pays de l'ANASE pour créer des liens supplémentaires entre les pays de l'ANASE et le PTP; un nouveau partenariat économique régional complet devant être lancé par l'ANASE et ses six partenaires commerciaux (Australie, Chine, Inde, Japon, Nouvelle-Zélande et République de Corée); la négociation en cours d'un accord commercial trilatéral entre la Chine, le Japon et la République de Corée; et la négociation en cours d'un accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Japon. Par ailleurs, au moment de la rédaction de la présente Étude, la négociation de l'accord entre l'Union européenne et l'Inde était en voie de parachèvement. Les accords de commerce peuvent, s'ils atteignent leur but, dynamiser les flux commerciaux internationaux, mais on peut aussi s'inquiéter du fait que le commerce des pays qui ne sont pas parties à un accord peut en souffrir, ce d'autant plus qu'un accord sur le commerce mondial reste à conclure.

En conclusion, les répercussions de la crise de l'Union européenne sur les pays en développement qui se traduisent par un recul des échanges, des flux de capitaux privés, des transferts de fonds par les émigrés et de l'aide sont tangibles, tandis que le ralentissement de l'activité économique en Chine et en Inde fait sentir ses effets sur les autres régions en développement et les pays à faible revenu. En dépit d'une situation

difficile sur les marchés et de l'affaiblissement des perspectives en Europe, en particulier, la croissance mondiale devrait se poursuivre, tirée principalement par les pays en développement, notamment la Chine. Les autres pays d'Asie, l'Afrique et l'Amérique en développement devraient également présenter des opportunités non négligeables en ce qui concerne non seulement la croissance économique et l'expansion du commerce, mais aussi le commerce maritime.

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

1. Évolution générale du trafic maritime

Tiré en particulier par la progression de la demande intérieure chinoise et des échanges intra-asiatiques et Sud-Sud, le commerce maritime international s'est mieux comporté que l'économie mondiale en 2012, son volume augmentant de 4,3 % (taux estimatif), soit approximativement le même taux qu'en 2011. Quelque 9,2 milliards de tonnes de marchandises ont été chargées dans les ports du monde, les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) représentant moins d'un tiers du volume total et les marchandises solides le reste, c'est-à-dire la part du lion (tableaux 1.3 et 1.4, graphique 1.2 et annexe I).

En 2012, l'expansion a continué de reposer sur la forte progression (5,7 %) des expéditions de marchandises solides, fondée en particulier sur la poursuite de la croissance rapide des volumes de vracs secs. Stimulées par le développement de la demande asiatique de minerai de fer et de charbon et en cohérence avec la tendance à long terme, les expéditions de principaux vracs secs ont progressé au taux de 7,2 %. La Chine, qui contribue sensiblement à la croissance du commerce maritime depuis plusieurs années, continue de générer un volume d'importations impressionnant. La croissance des importations de minerai de fer n'est plus aussi soutenue qu'auparavant, mais le charbon est venu combler l'écart.

La progression des expéditions de marchandises en conteneurs mesurées en équivalents 20 pieds (EVP) a nettement ralenti en 2012, puisque les volumes correspondants ont augmenté de 3,2 %, contre 13,1 % en 2010 et 7,1 % en 2011. Cette décélération s'explique notamment par la forte baisse de la demande européenne de produits importés et ses répercussions sur le volume des exportations mondiales, en particulier celles en provenance d'Asie.

Tableau 1.3 Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées)

Année	Pétrole et gaz	Principaux vracs ^a	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 836	2 665	3 664	9 165

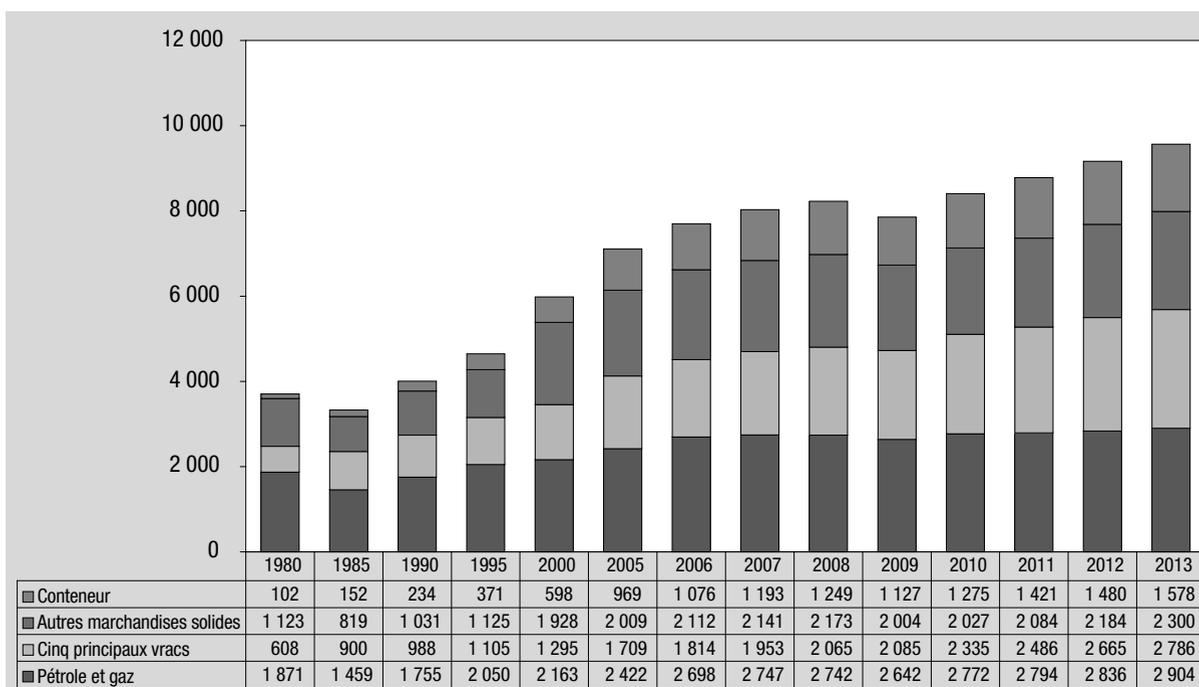
Sources: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données obtenues auprès de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données de 2006 et des années suivantes ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2012 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

^a Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate naturel. Les données de 2006 et des années suivantes sont basées sur diverses éditions de *Dry Bulk Trade Outlook*, publié par Clarkson Research Services.

Au cours de l'année considérée, on a enregistré une légère progression (1,5 %) des volumes de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés. Il convient toutefois de noter que, si le ralentissement de l'activité économique, les niveaux élevés des prix du pétrole et les nouvelles technologies ont pesé sur la demande de pétrole brut, les ventes de produits pétroliers se sont mieux comportées. En ce qui concerne les cargaisons gazières, le faible nombre de nouvelles installations de liquéfaction a réduit les volumes, qui n'ont augmenté en 2012 que de 1,6 %.

Illustrant dans une large mesure leur participation accrue au système commercial mondial, les pays en développement ont continué de renforcer leur contribution au commerce maritime international. En 2012, ils ont représenté 60 % des marchandises chargées dans le monde et 58 % des marchandises déchargées (graphique 1.3 a)). Toutefois, si la part de ce groupe a augmenté, les contributions des pays pris individuellement ont été inégales, ce qui tient à leurs différences de niveaux d'intégration aux réseaux commerciaux et aux chaînes logistiques mondiales.

Graphique 1.2 Trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées)



Sources: *Étude sur les transports maritimes* de la CNUCED, diverses éditions. Pour 2006–2013, la ventilation par type de vrac sec se fonde sur diverses éditions de *Shipping Review and Outlook*, publié par Clarkson Research Services. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions publiées par Clarkson Research Services (2013a).

Conformément aux tendances antérieures, le volume des marchandises chargées dans les ports des pays en développement a dépassé celui des marchandises déchargées (graphique 1.3 b)), mais leurs parts respectives n'en ont pas moins évolué au cours des quatre dernières décennies pour atteindre une quasi-parité en 2012. Tirée par la croissance rapide de la demande de produits importés observée dans les régions en développement – elle-même stimulée par le processus d'industrialisation de ces régions et l'augmentation rapide de leur demande de consommation –, la part des marchandises déchargées dans les pays en développement semble devoir, pour la première fois, dépasser bientôt leur part de marchandises chargées.

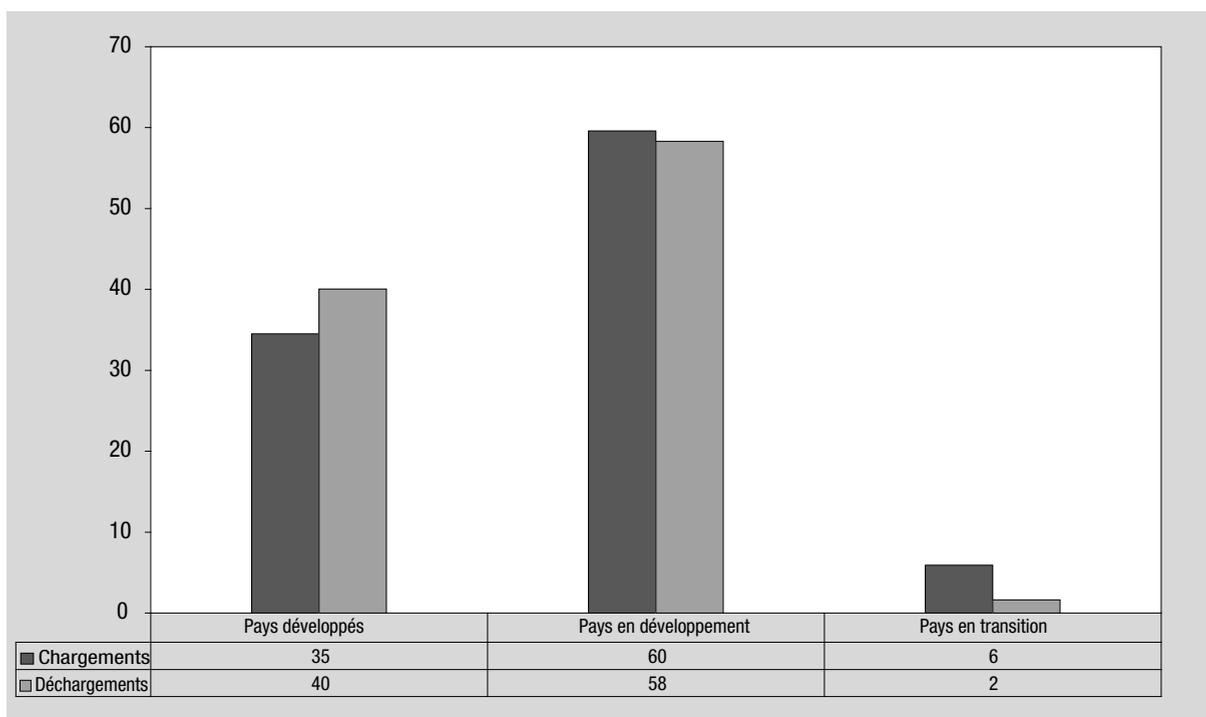
Il ressort d'une ventilation par région qu'en 2012, l'Asie restait la première région de chargement et de déchargement. Les autres grandes régions de chargement et de déchargement sont, par ordre décroissant, les Amériques, l'Europe, l'Océanie et l'Afrique pour les marchandises chargées, et l'Europe, les Amériques, l'Afrique et l'Océanie pour les marchandises déchargées (graphique 1.3 c)).

L'Afrique se signale de plus en plus comme une région affichant un potentiel significatif en matière de transport maritime et de commerce maritime.

Cette région n'a encore qu'un impact relativement limité sur le secteur des transports maritimes, mais cela pourrait bientôt changer alors que le continent entreprend d'exploiter ses vastes ressources et que la demande de consommation progresse au rythme de l'amélioration des niveaux de revenu. L'Afrique intéresse de plus en plus, en particulier l'Asie, et la valeur des échanges entre ces deux régions ne fait qu'augmenter (*Fairplay*, 2013a). Si l'Union européenne demeure le premier partenaire commercial de l'Afrique, la Chine a à présent dépassé les États-Unis en tant que plus important partenaire commercial de l'Afrique à elle seule. Les échanges commerciaux entre les États-Unis et l'Afrique ont été évalués à environ 123 milliards de dollars en 2011, tandis que la valeur des échanges entre la Chine et l'Afrique s'est établie à quelque 133 milliards de dollars (*Fairplay*, 2013a).

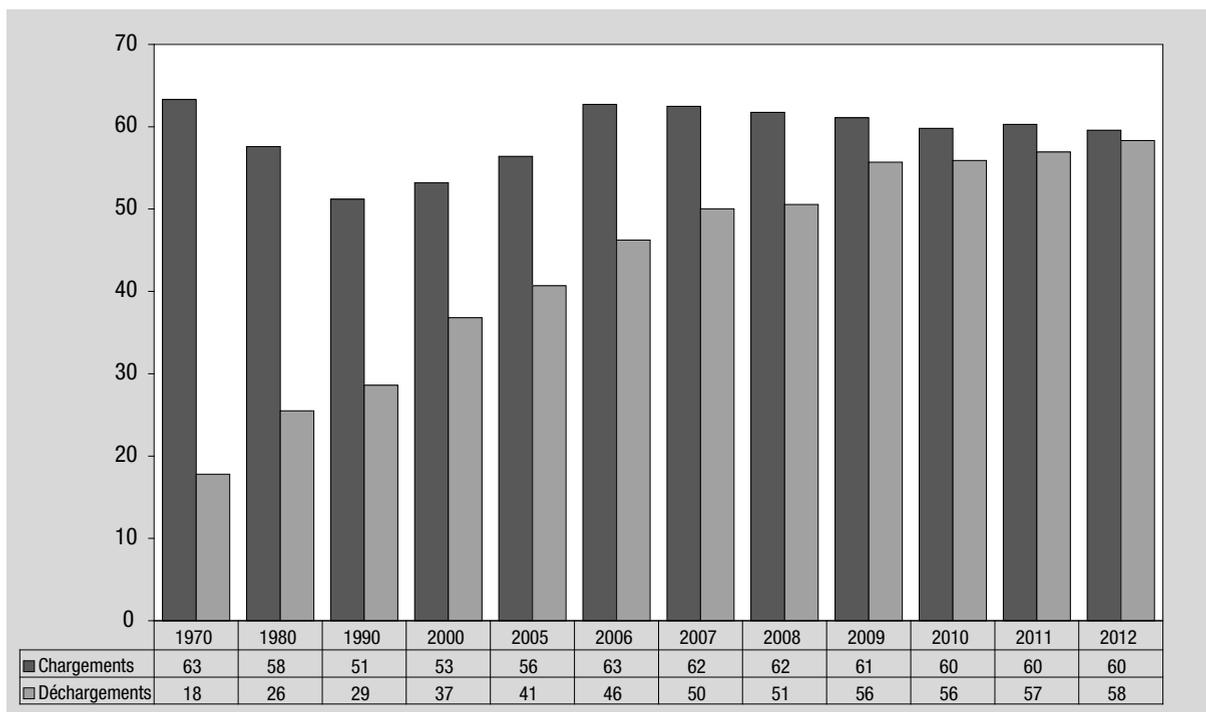
Récemment, la Chine et la République-Unie de Tanzanie ont signé un accord prévoyant la construction dans ce dernier pays d'un grand port et zone industrielle pour un coût qui pourrait atteindre 10 milliards de dollars (Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, 2013 c)). À la suite d'une autre découverte de gaz naturel au large des côtes de ce pays, une compagnie pétrolière envisage de construire

Graphique 1.3 a) Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2012 (Part en pourcentage du tonnage mondial)



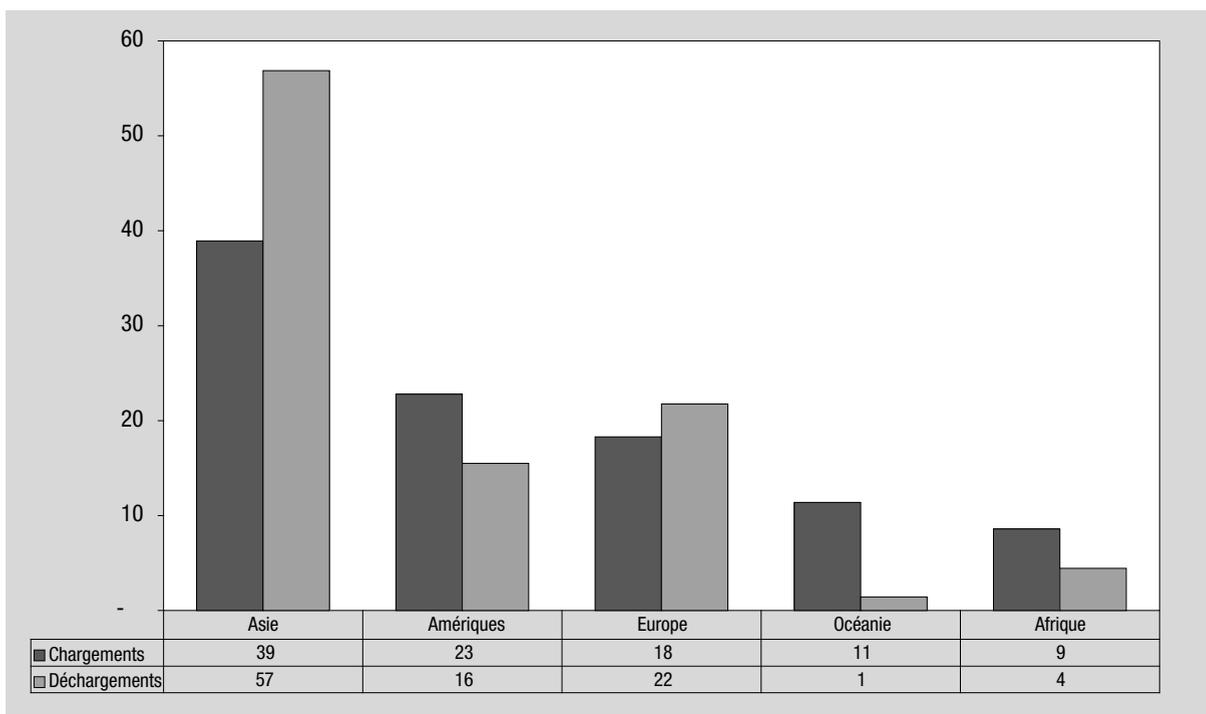
Sources: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données obtenues auprès de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les estimations sont fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

Graphique 1.3 b) Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années (Part en pourcentage du tonnage mondial)



Source: Étude sur les transports maritimes de la CNUCED, diverses éditions.

Graphique 1.3 c) Trafic maritime mondial, par région géographique, 2012
(Part en pourcentage du tonnage mondial)



Sources: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données obtenues auprès de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les chiffres sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

une installation de gaz naturel liquéfié (GNL) pour un coût de 14 milliards de dollars (Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, 2013c). Le secteur maritime en Afrique pourrait tirer parti de ces faits nouveaux, l'Afrique ayant de plus en plus tendance à troquer son statut de marché de niche pour opérateurs de transport maritime contre celui d'acteur majeur du secteur (*Fairplay*, 2013b). Selon la Banque africaine de développement, le trafic portuaire en Afrique passera de 265 millions de tonnes en 2009 à plus de 2 milliards de tonnes en 2040, tandis que le volume de marchandises transportées sera multiplié par six ou huit et jusqu'à 14 dans le cas de certains pays sans littoral (*Fairplay*, 2013a). Compte tenu de ces prévisions de croissance, les investissements dans les zones franches du Nigéria auraient atteint 9,4 milliards de dollars; six des 25 zones franches du pays seraient en construction et quatre en seraient au stade de la conception (*P.M. News Nigeria*, 2013).

Le déficit d'infrastructures demeure un problème qui fragilise le secteur du transport maritime et du commerce maritime d'un grand nombre de régions en développement, notamment en Afrique. Les besoins mondiaux en infrastructures de transport ont été évalués

à 11 000 milliards de dollars pour la période 2009-2030 (OCDE, 2011). Selon les estimations actuelles, il faudra, pour combler l'important déficit d'infrastructure dans les pays en développement, notamment dans le secteur des transports, dépenser d'ici 2020 entre 1 800 et 2 300 milliards de dollars par an au lieu des 800 à 900 milliards dépensés actuellement (Programme des Nations Unies pour le développement, 2013). Pour l'Afrique, le développement des investissements dans l'infrastructure de transport est d'autant plus indispensable que le continent se présente de plus en plus comme une région importante pour le commerce maritime. À cet égard, un «Sud» qui se dessine donne l'occasion de mettre en place de nouvelles structures et de nouveaux partenariats innovants, notamment dans l'optique du financement du développement et de la maintenance des infrastructures de transport. Par parenthèse, lors de leur sommet annuel tenu en mars 2013, le Brésil, la Fédération de Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud (les pays du groupe BRICS) ont décidé de créer une Banque de développement des BRICS appelée à financer des projets dans les pays en développement, notamment des projets de construction d'infrastructures (*Voice of America News*, 2013).

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2012, par type de fret, par groupe de pays et par région

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides	Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides
Millions de tonnes									
Monde	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 165,3	1 785,4	1 050,9	6 329,0	9 183,7	1 928,7	1 054,9	6 200,1
Pays développés	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 162,9	121,6	447,3	2 594,0	3 678,8	1 097,7	573,7	2 007,5
Pays en transition	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	542,1	136,6	41,1	364,4	149,2	3,8	4,0	141,4
Pays en développement	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 460,3	1 527,2	562,5	3 370,6	5 355,7	827,3	477,2	4 051,2
Afrique	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	787,3	370,1	72,6	344,6	407,7	35,9	51,7	320,1
Amérique	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2012, par type de fret, par groupe de pays et par région (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides	Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 287,2	250,7	91,6	944,9	538,5	77,5	79,4	381,6
Asie	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 376,7	904,7	397,5	2 074,5	4 396,2	713,8	341,5	3 340,9
Océanie	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	9,0	1,6	0,8	6,6	13,3	0,0	4,6	8,6
Part en pourcentage									
Monde	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,5	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
Pays développés	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,5	6,8	42,6	41,0	40,1	56,9	54,4	32,4
Pays en transition	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,7	3,9	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2012, par type de fret, par groupe de pays et par région (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides	Total	Brut	Produits pétroliers et gaz	Marchandises solides
Pays en développement	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	59,6	85,5	53,5	53,3	58,3	42,9	45,2	65,3
Afrique	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,6	20,7	6,9	5,4	4,4	1,9	4,9	5,2
Amérique	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	14,0	14,0	8,7	14,9	5,9	4,0	7,5	6,2
Asie	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	36,8	50,7	37,8	32,8	47,9	37,0	32,4	53,9
Océanie	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,08	0,1	0,1	–	0,4	0,1

Sources: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données obtenues auprès de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données de 2006 et des années suivantes ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de fret. Les chiffres pour 2012 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

Quant à ce que nous réserve l'avenir, certains analystes prévoient que la valeur du commerce mondial des marchandises fera plus que doubler entre 2010 et 2020 et que les exportations chinoises en Europe auront une valeur près de deux fois supérieure à celle des exportations des États-Unis vers l'Europe (Ernst and Young, 2011). Ils s'attendent également à une croissance rapide des échanges entre régions d'Asie, dont la valeur atteindra 5 000 milliards de dollars; par ailleurs, les exportations européennes vers l'Afrique et l'Asie occidentale seront plus importantes d'environ 50 % que celles destinées aux États-Unis. En ce qui concerne la contribution par secteur, le commerce des machines, des équipements de transport, des produits électriques de consommation (comme les ordinateurs, les téléviseurs et les machines à laver) et des biens industriels devrait représenter la contribution la plus importante au commerce mondial de marchandises au cours des 10 années qui viennent (Ernst et Young, 2011). Certains observateurs prévoient que, d'ici à 2025, la consommation annuelle dans les pays en développement atteindra 30 000 milliards de dollars et que les pays en développement devraient abriter plus de la moitié du milliard de ménages dont le revenu annuel dépassera 20 000 dollars (Programme des Nations Unies pour le développement, 2013). Si ces prévisions se matérialisent, elles auront vraisemblablement des répercussions sur les modes et la dynamique de la croissance des échanges commerciaux. Pour le commerce maritime, les prévisions actuelles font état d'un maintien de la croissance, une estimation pour 2013 laissant entrevoir une croissance de 4,2 % (Clarkson Research Services, 2013a).

Compte tenu de la forte progression des possibilités de développement commercial dans les pays en développement émergents et des prévisions de croissance du commerce mondial des marchandises, ainsi que des risques et incertitudes qui se présentent, l'industrie du transport maritime devra adapter ses stratégies commerciales à l'évolution de l'économie mondiale et des structures d'échanges, laquelle devrait s'accélérer à l'avenir.

2. Trafic maritime en tonnes-milles

L'évolution de l'économie mondiale et les modifications de la croissance et de la structure des échanges déterminent la demande de produits de base ainsi que les distances parcourues par les marchandises transportées. La demande finale de

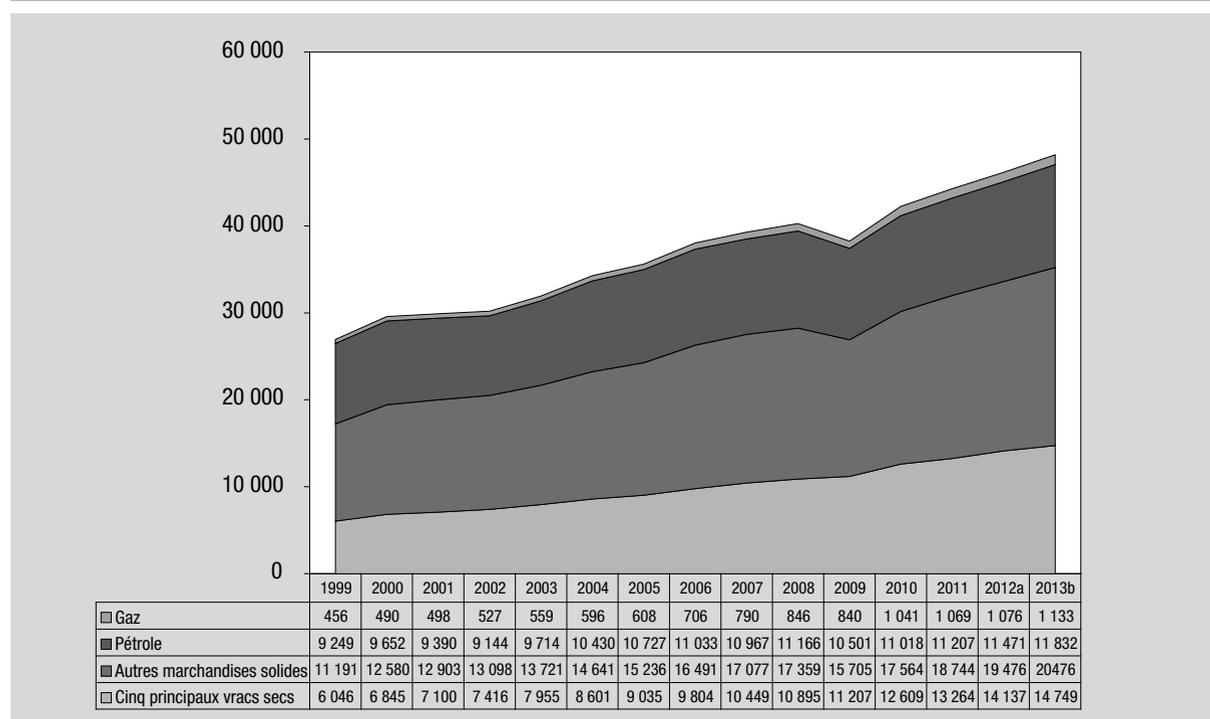
services de transport maritime, mesurée en tonnes-milles, renseigne mieux sur l'activité de transport maritime et la demande de capacité de transport.

En 2012, la croissance du trafic en tonnes-milles due au transport maritime a progressé de 4,2 %, contre 4,9 % en 2011. Les marchandises en vrac, c'est-à-dire les minéraux et les matières premières, ont représenté près des trois quarts du total des tonnes-milles en 2012 (graphique 1.4). Les cinq principaux vracs secs (le charbon, le minerai de fer, les céréales, la bauxite/alumine et le phosphate naturel) sont le principal moteur de la croissance, leur part de tonnes-milles progressant de 6,6 %, contre 6,1 % pour les vracs de moindre importance, 3,9 % pour les autres marchandises solides, notamment les marchandises en conteneurs, 2,4 % pour le pétrole et les produits pétroliers, et 0,7 % pour le gaz. Une bonne partie de la croissance a été tirée par une augmentation rapide (11,8 %) des tonnes-milles de charbon, suivie par la croissance générée par les cargaisons de céréales et de minerai de fer, dont les parts de tonnes-milles ont été de 6,2 % et de 4,1 %, respectivement.

Fait intéressant, malgré tout ce que l'on a pu dire de l'évolution géographique du commerce mondial et de la nécessité de plus en plus pressante de diversifier les sources d'approvisionnement, ce qui implique des déplacements plus longs, les distances moyennes parcourues dans le cadre du commerce maritime mondial ne semblent pas avoir changé au fil du temps. Entre 1970 et 2008, la distance moyenne parcourue par les marchandises – 4 100 milles marins – est restée stable (Crowe, 2012). Cette tendance reflète en particulier l'importance croissante du commerce intrarégional et, dans une moindre mesure, le fait qu'une partie de la production se rapproche des marchés, encore que, dans ce dernier cas, le débat sur l'«externalisation proche» ne permette guère de tirer des conclusions.

L'accroissement des distances moyennes parcourues constaté entre 1970 et 2008 a été dû en grande partie au commerce des cinq principaux vracs secs, la distance moyenne passant de 4 600 à 5 400 milles marins en raison de la forte augmentation de la demande de produits importés observée dans les régions en développement à croissance dynamique, en particulier la Chine (Crowe, 2012). Une demande soutenue d'importations de charbon et de minerai de fer en provenance d'Asie a sensiblement contribué à l'accroissement du volume des cargaisons de vrac

Graphique 1.4 Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 1999-2013
(En milliards de tonnes-milles)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par Clarkson Research Services (2013a).

^a Estimation.

^b Prévisions.

sec. Outre le cas de la Chine, la demande de charbon et de minerai de fer d'autres pays à croissance dynamique, en particulier l'Inde et la République de Corée, a été importante. Les ventes de minerai de fer par le Brésil ont représenté la plus grande partie de l'accroissement en tonnes-milles, étant donné les distances que doivent parcourir les marchandises exportées par le Brésil vers la Chine. La distance moyenne parcourue par les cargaisons de minerai de fer a augmenté de 6,7 % entre 2000 et 2012 tandis qu'au cours de la même période, la distance moyenne parcourue par les cargaisons de charbon s'est réduite de 13,1 %, pour s'établir à 4 002 milles, compte tenu, en particulier, des distances plus courtes séparant la Chine, l'Australie et l'Indonésie les unes des autres (Crowe, 2012). Plus récemment, la révolution du schiste qui s'est produite aux États-Unis a fait qu'il y a actuellement plus de charbon à exporter, notamment vers l'Europe et l'Asie. Il s'ensuit que les exportations de charbon en tonnes-milles en provenance des États-Unis ont tendance à augmenter. En 2011, les exportations de charbon de ce pays ont été de 127 % supérieures à celles de 2007, tandis qu'exprimées en tonnes-milles, cette croissance

a atteint une moyenne de 152 % (Clarkson Research Services, 2012a). Toujours en ce qui concerne le commerce du vrac sec, certains observateurs prévoient que, si une nouvelle réglementation adoptée en Indonésie – un des principaux fournisseurs de minéraux tels que le charbon, la bauxite et le nickel destinés à la Chine – aboutit réellement à limiter les exportations du pays, la Chine recherchera sans doute d'autres sources d'approvisionnement, notamment situées à des distances relativement importantes, telles que l'Australie. Les ventes de vrac sec et le nombre de milles parcourus vont donc vraisemblablement augmenter. En ce qui concerne le commerce des céréales, sa part de tonnes-milles totales est passée de 4,2 % en 2000 à 5,4 % en 2012, la chute des exportations en provenance des États-Unis ayant été compensée, en tonnes-milles, par le bond effectué par les exportations brésiliennes. Entre 2000 et 2012, la distance moyenne parcourue par les cargaisons de céréales a augmenté de 17,8 % pour atteindre 6 807 milles, en raison de la forte croissance des flux d'exportation en provenance de l'Amérique en développement et à destination de la Chine (Crowe, 2012).

En 2012, les tonnes-milles parcourues par les marchandises en conteneurs ont augmenté de 3,0 %, au lieu de 8,8 % en 2011. Entre 2000 et 2012, la distance moyenne parcourue par ces marchandises a diminué de 1,2 %, le recul du commerce à longue distance entre l'Asie et l'Europe et du commerce transpacifique étant compensé par une croissance rapide des flux intra-asiatiques impliquant des distances plus courtes. Toutefois, il faut s'attendre à ce que l'accroissement continu du volume du commerce Nord-Sud sur de plus longues distances augmente la distance moyenne parcourue par les porte-conteneurs (Crowe, 2012).

Les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) ont représenté plus d'un quart du total des tonnes-milles en 2012, contre un tiers en 2000. La part du lion (19,1 %) est revenue au pétrole brut, suivi par les produits pétroliers (5,7 %) et le gaz (2,3 %). La distance moyenne parcourue par le pétrole brut a légèrement diminué (-1,2 %) entre 2000 et 2012. En revanche, et compte tenu de la croissance des importations sur de longues distances vers l'Asie et des flux en provenance des États-Unis à destination de l'Amérique en développement, les distances moyennes parcourues par les produits pétroliers ont augmenté de 6,4 %¹. Cette croissance semble devoir se poursuivre, au vu, notamment, des éléments suivants: a) les fermetures de raffineries en Europe, qui créeront une pénurie de distillats moyens, laquelle rendra nécessaire d'augmenter les importations, notamment les importations sur de longues distances en provenance de l'Asie occidentale, de l'Inde et des États-Unis; b) la nécessité de satisfaire une demande croissante de distillats en Asie, en particulier en augmentant les importations en provenance de l'Asie occidentale; c) l'intensification des exportations en provenance des États-Unis à destination de l'Amérique en développement, voire d'autres régions, notamment l'Afrique où la demande de distillats moyens est en hausse.

Le nombre de tonnes-milles générées par le commerce du pétrole sera également influencé par la structure de la production pétrolière aux États-Unis, qui est telle que les tonnes-milles de pétrole brut ne diminueront pas nécessairement en fonction de l'évolution du profil énergétique du pays. Ses raffineries continueront d'importer du brut lourd d'Asie occidentale et de l'Amérique en développement en raison du fait que le brut léger produit en Afrique de l'Ouest a une structure voisine de celle du brut produit aux États-Unis. Il s'ensuit que les importations en provenance de l'Afrique de l'Ouest à destination

des États-Unis diminuent déjà, une bonne partie du fret excédentaire étant désormais expédiée vers l'Asie, ce qui fait augmenter le nombre de tonnes-milles de pétrole brut (*Financial Times*, 2013). Enfin, la demande étant également sensible aux écarts de prix entre les régions, toute cargaison supplémentaire à destination de l'Asie, où les prix sont plus élevés, serait également susceptible de renforcer le nombre de tonnes-milles de cargaisons pétrolières et gazières. Cela étant, les oléoducs reliant le Kazakhstan, la Fédération de Russie et, bientôt, le Myanmar à la Chine pourraient limiter le nombre de tonnes-milles de pétrole brut à l'avenir, ce qui pourrait avoir des répercussions sur la structure de la demande de transport par navire-citerne, de la flotte mondiale de navires-citernes et des échanges pétroliers et gaziers.

3. Trafic maritime par type de fret

a) Échanges pétroliers et gaziers

Les échanges pétroliers et gaziers sont déterminés en grande partie par le niveau de la production et de la demande globale d'énergie à l'échelle mondiale, l'économie mondiale, la démographie, l'urbanisation, l'industrialisation et, surtout, la «géographie» des excédents et déficits énergétiques globaux. Pour replacer dans leur contexte certaines des principales évolutions influant sur ces échanges, il importe de mettre d'emblée en exergue la profonde transformation structurelle qui se déroule sous nos yeux.

La carte énergétique mondiale est actuellement redessinée à la suite, en particulier, d'une augmentation de la production de pétrole et de gaz aux États-Unis, de la découverte de nouveaux gisements de ressources minérales dans différentes régions (par exemple l'Afrique de l'Est et la Méditerranée) et des progrès des technologies d'extraction. La forte augmentation récente de la production d'huile de schiste et de gaz aux États-Unis – qui sont le premier consommateur de pétrole du monde – est sans doute l'évolution la plus susceptible de changer la donne; elle a des répercussions au-delà des frontières nationales et une forte incidence sur les échanges pétroliers et gaziers. L'Agence internationale de l'énergie prévoit que les États-Unis deviendront un exportateur net de gaz naturel d'ici à 2020 et devanceront l'Arabie saoudite en tant que premier producteur de pétrole dans le monde d'ici à la même année, avant de frôler l'autosuffisance énergétique d'ici à 2035 (Agence internationale de l'énergie, 2012). Tout cela est susceptible

de bouleverser la carte énergétique: on peut en effet escompter une diminution des volumes de brut échangés au niveau international, une augmentation des exportations de produits raffinés en provenance des États-Unis, et, pour la Chine et l'Inde, la possibilité de devenir d'importants pays importateurs de pétrole brut et exportateurs de produits pétroliers raffinés. La demande par type de produit pétrolier est également appelée à évoluer, avec une croissance rapide des distillats moyens comme la gazole utilisé dans les transports (*Lloyd's List*, 2012a).

i) Pétrole brut: production et consommation

En 2012 et pour la troisième année consécutive, le pétrole a enregistré la croissance la plus lente des combustibles fossiles. Parallèlement à l'affaiblissement de la croissance économique mondiale, en particulier en Europe, la consommation mondiale de pétrole a augmenté de moins de 1,0 %, soit un taux inférieur à la moyenne historique (British Petroleum, 2013). La consommation ayant diminué de 1,3 % dans les pays membres de l'OCDE en 2012, la faible croissance de la demande mondiale, qui a atteint 89,8 millions de barils par jour (bpj) pendant l'année considérée, a été tirée par les pays non membres de l'OCDE. Du côté de l'offre, la production mondiale a progressé de 2,2 %, les volumes totaux atteignant 86,2 bpj et les membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) représentant l'essentiel de cette croissance. Le tableau 1.5 présente un aperçu des consommateurs et producteurs de pétrole brut dans le monde.

ii) Pétrole brut: expéditions

Conformément à la dynamique de l'offre et de la demande de pétrole, les expéditions de pétrole brut dans le monde ont progressé de 1,3 % en 2012, pour des volumes atteignant au total 55,3 millions de bpj. Le pétrole brut acheminé par navires-citernes a représenté les deux tiers de ce total et son volume a augmenté d'un taux estimatif de 1,5 %, ce qui a porté le volume total à 1,78 milliard de tonnes. La progression a été stimulée en particulier par l'augmentation de la production mondiale et la constitution de stocks en prévision de l'embargo frappant le commerce du pétrole avec la République islamique d'Iran. Les principales zones de chargement de pétrole brut ont été l'Asie occidentale, l'Afrique, l'Amérique en développement et les pays en transition, tandis que les principaux ports de déchargement se trouvaient au Japon, en Amérique du Nord, en Europe et dans l'Asie en développement.

Tableau 1.5 Principaux producteurs et consommateurs de pétrole et de gaz naturel, 2012 (Part du marché mondial en pourcentage)

Production mondiale de pétrole		Consommation mondiale de pétrole	
Asie occidentale	33	Asie/Pacifique	33
Pays en transition	16	Amérique du Nord	23
Amérique du Nord	15	Europe	15
Amérique en développement	12	Amérique en développement	10
Afrique	11	Asie occidentale	9
Asie/Pacifique	10	Pays en transition	6
Europe	4	Afrique	4
Production mondiale de gaz naturel		Consommation mondiale de gaz naturel	
Amérique du Nord	25	Amérique du Nord	25
Pays en transition	23	Asie/Pacifique	19
Asie occidentale	16	Pays en transition	18
Asie/Pacifique	15	Europe	14
Europe	8	Asie occidentale	12
Amérique en développement	7	Amérique en développement	8
Afrique	6	Afrique	4

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par British Petroleum dans *Statistical Review of World Energy 2013*.

Note: La dénomination pétrole inclut le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétroliers et les liquides de gaz naturel (portions de gaz naturel récupérées à l'état liquide). Elle ne tient pas compte des combustibles liquides provenant d'autres sources, comme la biomasse et les dérivés du charbon.

Les importations de pétrole brut des États-Unis ont reculé de 4,3 % en 2012, ce qui s'explique en particulier par l'augmentation de la production nationale et les livraisons par oléoduc effectuées par le Canada (British Petroleum, 2013). Alors qu'en 2007, les importations de pétrole brut des États-Unis s'étaient établies à 10,1 millions de bpj, les volumes ont été ramenés à 9,2 millions de bpj en 2010 et à 8,5 millions de bpj en 2012. À mesure que la production de ce pays augmente et que ses importations diminuent, le pétrole des fournisseurs traditionnels tels que l'Angola, le Nigéria et la République bolivarienne du Venezuela est dirigé vers de nouveaux marchés et clients. L'Inde devrait bientôt avoir dépassé les États-Unis en tant que principal pays de destination des exportations de brut nigérian, tandis que ses importations en provenance de la République bolivarienne du Venezuela ont triplé depuis 2011 (*Financial Times*, 2013). Parallèlement, et dans l'attente des autorisations réglementaires nécessaires, on prévoit que les États-Unis vont exporter leur pétrole léger non sulfuré et pourraient devenir un pays exportateur de pétrole brut (*Lloyd's List*, 2012b). Ce fait nouveau pourrait contribuer à redéfinir la carte des échanges pétroliers et gaziers

et, à mesure qu'augmentera la demande de navires-citernes aux États-Unis, aura probablement des incidences sur l'application de la loi de 1920 relative à la marine marchande (ou Jones Act).

En Europe, où la production de la mer du Nord a diminué, le pétrole brut est acheté pour l'essentiel à la Libye. On prévoit que les importations européennes vont finir par reposer non plus sur les exportations en provenance de l'Asie occidentale, mais sur les exportations africaines, ce qui réduira la distance à parcourir. Compte tenu de l'affaiblissement persistant de la situation économique des raffineries européennes, on peut également s'attendre à voir les importations de pétrole brut remplacées par des importations de produits pétroliers (Danish Ship Finance, 2013).

En 2012, les volumes de pétrole brut importé ont augmenté de 7,4 % en Chine et de plus de 4,0 % en Inde (British Petroleum, 2013). Étant donné que ces pays continuent de construire des raffineries, leurs importations de pétrole brut vont également augmenter, notamment en provenance d'Afrique de l'Ouest et d'Amérique latine. Cette tendance aboutira sans doute à modifier le sens des flux de marchandises, à accroître la demande de transport par navires-citernes et à multiplier les tonnes-milles. Toutefois, cette tendance pourrait être contrebalancée par le fait qu'une proportion croissante des importations chinoises sera probablement acheminée par oléoduc depuis le Kazakhstan, la Fédération de Russie et le Myanmar.

Les sanctions internationales interdisant d'importer du pétrole brut de la République islamique d'Iran, les principaux importateurs tels que la Chine, l'Inde et la République de Corée sont obligés de réduire leurs volumes d'importations pour pouvoir bénéficier de la dérogation de 180 jours qui leur permet de continuer d'importer du pétrole brut iranien (Institut des États-Unis pour la paix, 2012). En conséquence, le sens des échanges pétroliers a été modifié: les cargaisons iraniennes sont de plus en plus nombreuses à être acheminées vers l'est, c'est-à-dire vers l'Asie, et l'Europe substitue au pétrolier iranien le pétrole importé de la Fédération de Russie et de l'Afrique de l'Ouest (Danish Ship Finance, 2013). Cette tendance devrait s'intensifier tant que dureront les sanctions.

iii) Produits pétroliers raffinés: évolution de l'offre et des raffineries

La capacité mondiale de raffinage a progressé de 0,4 % en 2012 pour atteindre un total de 92,5 millions de bpj. Pour plus de 50 %, cette capacité est celle

de pays non membres de l'OCDE et sa croissance est tirée principalement par l'expansion en Chine, en Inde et en Asie occidentale (British Petroleum, 2013). La capacité mondiale devrait encore augmenter, car on évalue à quelque 1 300 milliards de dollars le montant des investissements mondiaux dans le domaine du raffinage qui devront être réalisés d'ici à 2035. Sur ce total, il faudra environ 230 milliards pour mener à bien les projets en cours, 300 milliards pour des projets supplémentaires et quelque 750 milliards au titre de la maintenance et du remplacement (OPEP, 2012). Compte tenu de l'évolution de la capacité, le débit mondial des raffineries a augmenté de 0,6 % en 2012, cette augmentation étant due pour une large part aux raffineries d'Afrique, du Canada, de la Chine, de l'Inde et du Mexique. On assiste à la fermeture d'un nombre croissant de raffineries en Europe et au Japon, ce qui s'explique par l'accroissement des contraintes environnementales dans la région du ressort de l'OCDE et par le renforcement de la concurrence des raffineries d'Asie occidentale et d'Extrême-Orient (Danish Ship Finance, 2013).

iv) Produits pétroliers raffinés: demande et expéditions

La demande de produits pétroliers raffinés est étroitement liée à la production industrielle, à la conduite automobile et à la production d'énergie électrique. Compte tenu de l'anémie de la production industrielle et de la baisse de la demande de naphte pendant l'année, la croissance des expéditions de produits pétroliers a ralenti en 2012 pour s'établir à 2,1 % (Clarkson Research Services, 2013a). La CNUCED évalue cette croissance à 1,6 %, taux qui englobe la performance des échanges gaziers. Les expéditions mondiales de produits pétroliers et de gaz ont atteint un total 1,05 milliard de tonnes en 2012 (Clarkson Research Services, 2013a), l'augmentation des volumes d'importations de l'Asie, en particulier de la Chine, du Japon et de la République de Corée, étant contrebalancée par la baisse des expéditions à destination de l'Amérique du Nord. La forte demande de l'Asie, concernant en particulier les distillats légers (comme l'essence et le naphte) et moyens (comme le gazole et le kérosène), a été satisfaite par des approvisionnements en provenance d'Europe, d'Inde et d'Asie occidentale. Dans le même temps, la demande s'est affaiblie en Amérique du Nord, qui est la deuxième région importatrice de produits pétroliers raffinés.

Les importations d'essence des États-Unis étant traditionnellement assurées par l'offre européenne, la baisse de la demande et le recul des importations de ce pays auront probablement des incidences sur le commerce transatlantique des produits. En revanche, les exportations en provenance des États-Unis ont augmenté – phénomène relativement nouveau –, tirées qu'elles ont été par l'excédent créé par la baisse de la demande nationale de pétrole ainsi que par l'augmentation de la demande de l'Amérique en développement liée à l'industrialisation de cette région et au processus de mise en place d'infrastructures qu'elle a engagé. Dans le même temps, l'essence sera de plus en plus expédiée d'Asie occidentale vers l'Extrême-Orient et d'Afrique vers l'Europe (Danish Ship Finance, 2013).

En 2012, la demande de distillats moyens, de plus en plus appréciés, a été languissante car la situation économique mondiale a réduit les besoins en carburéacteur et en gazole. Cela étant, cette demande devrait redémarrer à mesure que l'économie mondiale se redressera. Tirée essentiellement par les besoins en matière de transports (développement du parc automobile) et, dans une moindre mesure, par les besoins industriels, la croissance de la future demande de distillats moyens devrait devancer celle des distillats légers, principalement en Asie (en Chine, en particulier) et aussi dans l'Amérique en développement.

À l'avenir, le pétrole continuera vraisemblablement à se rapprocher des marchés, un faible nombre de barils étant acheminés vers l'ouest, c'est-à-dire vers l'Amérique du Nord, et la capacité de raffinage se déplaçant vers l'Asie (*Financial Times*, 2013). On prévoit que la demande de produits pétroliers raffinés continuera d'augmenter, en raison de l'accroissement des besoins des pays non membres de l'OCDE d'Asie et d'Amérique du Sud, qui poursuivent leur industrialisation et dont la capacité de raffinage existante reste insuffisante (Clarkson Research Services, 2012b). La croissance du commerce des produits pétroliers devrait être solide sur les axes de transport longue distance reliant l'Inde et l'Asie occidentale à l'Extrême-Orient (c'est-à-dire la République de Corée et aux pays d'Asie autres que la Chine et le Japon). En ce qui concerne la Chine, l'augmentation de sa production nationale devrait faire diminuer le volume des importations de produits pétroliers (Clarkson Research Services, 2013a). Les importations de l'Union européenne devraient demeurer atones, en cohérence avec les difficultés de la conjoncture économique, tandis qu'aux États-Unis,

le tassement de la demande de produits pétroliers et l'accroissement de la capacité de raffinage devraient stimuler les exportations de produits pétroliers, en particulier vers l'Amérique en développement (Clarkson Research Services, 2013a).

Au total, on voit apparaître de nouvelles routes commerciales tant pour les produits pétroliers raffinés que pour le pétrole brut parallèlement à l'évolution de la production, du volume et de la structure de la demande ainsi qu'aux nouveaux lieux d'implantation des raffineries dans le monde. Ces évolutions devraient être encore accentuées par d'autres faits nouveaux, notamment le «programme 60/66» de la Fédération de Russie, qui réduit les taxes sur les exportations de pétrole brut et les augmente pour les produits raffinés afin de développer et de moderniser la capacité, et l'accord de prêt conclu entre la République bolivarienne du Venezuela et la Chine, qui augmentera les exportations de pétrole à destination de la Chine.

v) Gaz naturel: expéditions de gaz liquéfié

La consommation mondiale de gaz naturel a augmenté de 2,2 % en 2012 – taux inférieur à la moyenne historique de 2,7 % (British Petroleum, 2013). Au cours de la même année, la production a progressé de 1,9 %, les États-Unis restant le premier pays producteur (British Petroleum, 2013). Le tableau 1.5 donne un aperçu des consommateurs et des producteurs de gaz naturel dans le monde.

En cohérence avec l'évolution de l'offre et de la demande, la croissance mondiale des échanges gaziers, y compris les expéditions terrestres et maritimes, a stagné en 2012, atteignant moins de 1 % sur l'année. La croissance du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et du GNL s'est arrêtée en 2012. Ensemble, les volumes de GNL et de GPL ont représenté 289 millions de tonnes, comme en 2011, une baisse des expéditions de GNL étant compensée par une augmentation des cargaisons de GPL². Représentant quelque 85 % du total des cargaisons de gaz acheminées par la mer, les expéditions de GNL ont été ramenées à un taux annuel de 1,2 % en 2012, en raison du recul des importations en Europe et du caractère limité du développement de la capacité mondiale de liquéfaction enregistré au cours de l'année (Clarkson Research Services, 2013a). La baisse des importations aux États-Unis a des répercussions tant à l'intérieur qu'en dehors des frontières nationales. La diminution du volume des importations rend obsolètes

les installations de regazéification à forte intensité de capital de ce pays. Par ailleurs, le gaz, relativement moins cher, tend à remplacer le charbon comme source de production d'électricité. En 2012, l'Europe, qui a utilisé à cette fin du gaz plus cher, a augmenté ses importations de charbon en provenance des États-Unis (Clarkson Research Services, 2013a). Avec plus de 32,1 % des exportations de GNL, le Qatar est resté le premier exportateur mondial (British Petroleum, 2013). Une augmentation du volume des exportations a été enregistrée non seulement au Qatar, mais aussi en Australie, en Malaisie, au Nigéria et aux Émirats arabes unis, tandis que les expéditions en provenance de l'Algérie, de l'Égypte et de l'Indonésie ont diminué (British Petroleum, 2013).

Les perspectives du commerce du GNL sont positives dans la mesure où la consommation mondiale est appelée à augmenter pour les raisons suivantes:

- a) Augmentation de la production et des exportations aux États-Unis;
- b) Nouveaux gisements de gaz découverts dans le monde (par exemple Chypre, Israël, Mozambique et République-Unie de Tanzanie);
- c) Les prévisions de croissance des importations asiatiques de GNL alimentées, en particulier, par l'engagement stratégique de la Chine de promouvoir l'utilisation du gaz;
- d) La diminution de l'utilisation de l'énergie nucléaire;
- e) L'attractivité du gaz en tant que combustible plus «écologique» que les autres combustibles fossiles.

Les investissements dans la construction d'infrastructures d'appui pour les échanges de GNL n'ont pas fléchi et constituent un motif d'encouragement supplémentaire pour ces échanges et pour les transporteurs, les opérateurs et les constructeurs. En novembre 2012, on comptait 94 installations de liquéfaction dans 19 pays (Clarkson Research Services, 2012c). Si la capacité de liquéfaction n'a guère progressé en 2012, une douzaine d'installations de liquéfaction seraient en construction dans le monde, dont cinq en Australie. La Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Colombie devraient devenir des pays exportateurs après l'achèvement de la vingtaine de projets qui seraient au stade de la conception ou de la décision finale en matière d'investissement (Clarkson Research Services, 2012c). En ce qui concerne les importations, on compte 93 installations

d'importation sur des sites répartis entre 26 pays et ce nombre devrait continuer d'augmenter car un grand nombre de pays attendaient leurs premières cargaisons (Clarkson Research Services, 2012c). Étant donné les récentes découvertes de gaz en Afrique, et en supposant que tous les projets en cours soient exécutés dans les délais fixés, la région pourrait devenir le quatrième fournisseur de GNL après l'Australie, l'Asie occidentale et les États-Unis (Drewry Shipping Consultants, 2013).

À la différence du commerce du GNL, et bien qu'il ne représente que 16 % du total mondial des cargaisons gazières acheminées par la mer, le GPL a vu sa demande continuer de progresser en 2012, les volumes totaux de GPL augmentant de 7,1 % pour atteindre 45 millions de tonnes (Clarkson Research Services, 2013a). Au cours de l'année, des quantités importantes ont été expédiées d'Asie occidentale vers l'Inde et l'Extrême-Orient aux fins d'une constitution de stocks motivée par des prix relativement plus intéressants et une offre abondante. L'utilisation du GPL pour la cuisson des aliments et la consommation d'essence des automobiles et en tant qu'intrant de l'industrie pétrochimique tire la demande dans les régions en développement. Avec une production en hausse, les États-Unis devraient devenir l'un des plus importants fournisseurs de GPL; leurs exportations sont de plus en plus tournées vers l'Amérique en développement.

b) Marchandises solides: principaux vracs secs, vracs secs de moindre importance et autres marchandises solides

En dépit de l'atonie de l'économie mondiale, les volumes des échanges de marchandises solides ont continué d'augmenter à un taux vigoureux de 5,7 % en 2012, pour dépasser les 6 milliards de tonnes. Dans une perspective historique et au vu de la situation économique mondiale, il s'agit là d'une performance plutôt impressionnante (Clarkson Research Services, 2013a).

Le volume des marchandises solides en vrac expédiées, à savoir les cinq principaux produits en vrac (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) et les vracs de moindre importance (vracs agricoles, engrais, métaux, minéraux, acier et produits forestiers), a augmenté de 6,7 % en 2012 (Clarkson Research Services, 2013a). Une décomposition de ce total montre que cette croissance a été due en grande partie à la progression

des cinq principaux produits en vrac (7,2 %) et, dans une moindre mesure, à celle des vracs de moindre importance (4,6 %), qui, en volume, ont ajouté près de 500 millions de tonnes au commerce maritime mondial entre 2002 et 2012 (Clarkson Research Services, 2013a). Au cours de l'année, le volume des cinq principaux produits en vrac a atteint au total quelque 2,7 milliards de tonnes, contre 1,4 milliard de tonnes pour les vracs secs de moindre importance. Ensemble, les principaux vracs secs et les vracs secs de moindre importance ont représenté près des deux tiers des volumes de marchandises solides expédiés.

En ce qui concerne les importations, l'Asie, et la Chine en particulier, est la principale source de la demande d'importation de vracs secs, tandis que dans le cas des exportations, la situation est moins tranchée car les parts de marché continuent d'évoluer. L'Indonésie, par exemple, est un acteur de plus en plus important pour plusieurs produits, notamment le charbon, la bauxite et les métaux. Grâce à sa situation géographique stratégique et à l'abondance de plusieurs matières premières, essentiellement le charbon, elle devient le pays exportateur le plus dynamique sur le marché asiatique (Danish Ship Finance, 2013). D'autres acteurs moins importants, comme le Libéria, le Pérou et la Sierra Leone, acquièrent de nouvelles parts de marché. Le tableau 1.6 présente les principaux acteurs sur le marché des produits solides en vrac.

Le principal facteur devant inciter à la prudence s'agissant de la croissance des échanges de produits solides en vrac est la persistance d'une forte dépendance à l'égard de la demande asiatique et de deux produits de base seulement, à savoir le minerai de fer et le charbon. La croissance reste forte en Chine, mais le fait que le pays ait enregistré récemment une croissance modérée et renoncé à un mode de croissance des investissements fondé sur les infrastructures n'en aura pas moins des incidences sur la vigueur de la demande future.

Sur le plan positif, toutefois, certaines prévisions indiquent que le secteur des marchandises solides en vrac devrait connaître le succès du fait de l'accroissement de la population mondiale et de l'urbanisation. Selon certains observateurs, d'ici à 2025, les consommateurs urbains injecteront probablement quelque 20 000 milliards de dollars par an de dépenses supplémentaires dans l'économie mondiale, ce qui entraînera une forte expansion des échanges de produits de base (*Shipping and Finance*, 2013). Avec un milliard de consommateurs

Tableau 1.6 Principaux vracs secs et acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2012 (Parts du marché mondial en pourcentage)

<i>Producteurs d'acier</i>		<i>Utilisateurs d'acier</i>	
Chine	46	Chine	46
Japon	7	Union européenne	10
États-Unis	6	Amérique du Nord	9
Inde	5	Pays en transition	4
Fédération de Russie	5	Asie occidentale	3
Corée, République de	5	Amérique en développement	3
Allemagne	3	Afrique	2
Turquie	2	Autres	22
Brésil	2		
Ukraine	2		
Autres	18		
<i>Exportateurs de minerai de fer</i>		<i>Importateurs de minerai de fer</i>	
Australie	45	Chine	65
Brésil	29	Japon	12
Afrique du Sud	5	Union européenne	10
Inde	3	Corée, République de	6
Canada	3	Autres	7
Suède	2		
Autres	13		
<i>Exportateurs de charbon</i>		<i>Importateurs de charbon</i>	
Indonésie	33	Union européenne	18
Australie	30	Japon	17
États-Unis	10	Chine	17
Colombie	8	Inde	15
Afrique du Sud	7	Corée, République de	12
Fédération de Russie	7	Province chinoise de Taiwan	5
Canada	3	Malaisie	2
Autres	4	Thaïlande	2
		Autres	13
<i>Exportateurs de céréales</i>		<i>Importateurs de céréales</i>	
États-Unis	20	Asie/Pacifique	31
Argentine	12	Amérique en développement	21
Union européenne	10	Afrique	20
Australie	10	Asie occidentale	18
Canada	9	Europe	7
Ukraine	8	Pays en transition	3
Autres	31		

Sources: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la World Steel Association (2013a), de Clarkson Research Services (2013b) et du Conseil international des céréales (2013).

supplémentaires, le développement rapide de l'urbanisation et des infrastructures créera une demande accrue de ressources et de matières premières. On évalue les besoins en infrastructures dans le secteur portuaire à plus de 2,5 fois le niveau actuel de ces infrastructures.

i) Expéditions de charbon

Le charbon est le combustible fossile dont la croissance est la plus dynamique; il a représenté 30 % de la consommation mondiale d'énergie primaire en 2012. Tirée par les pays non membres de l'OCDE, la consommation mondiale a progressé de 2,5 % en 2012, tandis que la production augmentait de 2 % (British Petroleum, 2013). Pendant l'année, le volume total des expéditions de charbon (thermique et à coke) a augmenté à un taux annuel de 12,3 % pour dépasser pour la première fois 1,06 milliard de tonnes. Les échanges de charbon thermique, qui ont représenté 78 % du total, ont progressé au taux vigoureux de 14,2 % en 2012, ce qui s'explique en partie par le redressement relatif des importations européennes (après un ralentissement) et la poursuite de la croissance de la demande d'importations asiatiques ainsi que la disponibilité de marchandises en provenance de l'Atlantique. À la différence des échanges de minerai de fer et, dans une moindre mesure, du charbon à coke, la demande de charbon thermique est plus diversifiée, l'Union européenne représentant environ 18 % des importations, suivie par le Japon, la Chine, l'Inde et d'autres importateurs moins importants, tels que Hong Kong (Chine), la République de Corée, la Malaisie, les Philippines et la province chinoise de Taiwan. Les échanges de charbon à coke ont progressé de 5,4 % en 2012, tirés par l'augmentation des volumes d'importations de 43,7 % et de 8 % de la Chine et de l'Inde, respectivement. Ailleurs, les importations européennes et celles de la République de Corée ont été limitées par la faible croissance de la production d'acier.

En 2012, l'augmentation des exportations de charbon en provenance des États-Unis due à la production de gaz de schiste a fait baisser les prix du charbon et stimulé les importations européennes ainsi que celles de l'Inde et de la Chine, qui a devancé le Japon en tant que principal importateur de charbon thermique pendant l'année. Les importations chinoises de charbon ont absorbé l'équivalent de quelque 430 Supramax en 2012 (Clarkson Research Services, 2013c).

La croissance des échanges de charbon devraient aller de pair avec celle de la demande chinoise d'importation et avec la mise en service de nouvelles centrales thermiques alimentées au charbon en Inde. Toutefois, les progrès de la réglementation de l'environnement, notamment en Europe, et les possibilités de croissance que ses vastes ressources nationales de charbon offrent à la Chine pourraient avoir un effet compensatoire et aboutir à une croissance très modérée (Clarkson Research Services, 2013a). On ne sait pas encore si les importations chinoises, qui ont beaucoup augmenté depuis 2008, pourront continuer de progresser au taux vigoureux observé jusqu'à présent. Par ailleurs, il convient de noter que de nouvelles centrales thermiques au charbon devraient être livrées entre 2012 et 2020 en Europe. Ces centrales devraient presque doubler la capacité constituée au cours des huit dernières années et quelque 80 tranches de centrale devraient être construites ou remplacées (Research and Markets, 2012). Ces faits nouveaux ne manqueront pas d'avoir des répercussions sur le charbon ainsi que sur les flux et la structure des échanges de charbon.

ii) Expéditions de minerai de fer et production et consommation d'acier

Dans la mesure où le minerai de fer est un élément clef de la production d'acier, son commerce est déterminé en grande partie par l'évolution du secteur de l'acier. Selon les données de la World Steel Association, l'utilisation apparente d'acier et la production d'acier dans le monde ont progressé chacune de 1,2 % en 2012 (World Steel Association, 2013a, 2013b). La Chine a continué d'accroître sa production, sa part du marché passant de 45,4 % en 2011 à 46,3 % en 2012. Dans ce contexte, les échanges de minerai de fer ont augmenté de 5,4 % en 2012, le volume total atteignant 1,11 milliard de tonnes. Les principaux exportateurs de minerai de fer ont été l'Australie, le Brésil, le Canada, l'Inde, l'Afrique du Sud et la Suède. À eux deux, l'Australie et le Brésil représentent 73,5 % des exportations mondiales. L'Australie, le plus grand exportateur mondial (avec une part de 44,5 % du marché), a augmenté ses livraisons de 12,8 %. De même, d'autres exportateurs, tels que le Canada, l'Afrique du Sud et la Suède, ont également augmenté leurs livraisons, alors qu'en Inde, les interdictions des activités minières et les taxes sur les exportations de minerai de fer ont sensiblement limité les volumes d'exportation du pays (-52,8 %). Il s'ensuit que la part du marché détenue par l'Inde a reculé et qu'il s'est produit une réorientation structurelle qui a vu

ce pays, naguère l'un des principaux exportateurs, devenir importateur net, et sa demande d'importation est appelée à augmenter au cours des années qui viennent. L'Australie a augmenté sa part du marché, tandis que le Brésil a enregistré une baisse, en raison de l'achèvement des projets d'extension des activités minières et des infrastructures en Australie et du retard pris par les projets d'extension au Brésil. La production de l'Afrique du Sud et de fournisseurs moins importants, tels que le Libéria, le Pérou et la Sierra Leone, a également augmenté.

En 2012, la Chine est demeurée la principale destination du minerai de fer expédié par l'Australie et le Brésil, situation favorisée par de très importants investissements dans la construction et les infrastructures. Le développement économique de la Chine, ses investissements d'infrastructure et l'augmentation de la consommation d'acier par habitant sont des facteurs déterminants pour les échanges de minerai de fer. La Chine semble être le seul pays à contribuer de façon significative à la croissance de ces échanges, dans la mesure où les importations européennes et japonaises stagnent ou diminuent et où la croissance de la demande d'importation en République de Corée reste relativement modeste. L'hyperconcentration et l'hyperdépendance à l'égard de l'économie d'un seul pays restent toutefois préoccupante (Clarkson Research Services, 2012d). Cela dit, et si une éventuelle réduction de la production chinoise d'acier demeure un risque de contraction, certains facteurs pourraient contribuer à soutenir la croissance des importations chinoises de minerai de fer, au moins à court terme: le faible niveau des stocks de minerai de fer et la nécessité de les reconstituer, le faible niveau des prix et le niveau supérieur de l'offre australienne (Clarksons Shipping Services, 2013).

iii) Expéditions de céréales

La croissance économique et l'accroissement démographique ont modifié la structure des échanges de céréales, la part des régions en développement dans les importations mondiales augmentant avec le temps. Si les facteurs liés à l'offre (par exemple, les conditions météorologiques et les terres arables) sont manifestement fondamentaux pour les marchés et les échanges de céréales, les aspects liés à la demande (aspects démographiques, modes de consommation et utilisation pour l'alimentation humaine ou animale et utilisations industrielles) sont également des facteurs importants orientant la structure, l'ampleur et le sens des courants d'échanges.

La production totale de céréales pendant l'année de récolte 2012-2013 a reculé de 3,5 % et a été ramenée à 1,78 milliard de tonnes, tandis que celle de l'année 2013-2014 devrait augmenter de 7,4 % pour atteindre un volume total de 1,92 milliard de tonnes (Conseil international des céréales, 2013). Du côté de la demande, la consommation mondiale de céréales a baissé de 1,7 % en 2012-2013 et a été ramenée à 1,82 milliard de tonnes, mais devrait se redresser et augmenter de nouveau de 3,6 % en 2013-2014, pour atteindre 1,88 milliard de tonnes. La baisse significative de cette consommation est la première depuis 1995; elle est due au niveau élevé des prix et à son effet modérateur sur la production d'éthanol et de fourrage (Larsen, 2013).

L'année 2012 a été une année négative pour les échanges de céréales car le niveau record des récoltes enregistré en 2011 a été suivi par une contraction importante de la production due aux graves sécheresses dont ont souffert les cultures des principaux pays producteurs et exportateurs, à savoir les États-Unis, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, l'Ukraine et l'Australie (Larsen, 2013). Les expéditions mondiales de céréales par mer (blé, céréales secondaires et soja) ont reculé de 1,1 % pour s'établir à 357 millions de tonnes pour l'année 2012-2013. On prévoit une augmentation des volumes de 2,8 % pendant l'année 2013-2014. Le blé et les céréales secondaires représentent toujours plus des deux tiers des échanges globaux de céréales, le soja représentant le reste.

Les exportations mondiales de blé ont diminué de 4,4 % pendant l'année 2012-2013, tandis que celles de céréales secondaires reculaient de 1,9 % et que celles de soja étaient le principal pôle de croissance (5,5 %) (Clarksons Shipping Services, 2013). Le Japon est demeuré le premier importateur de blé et de céréales secondaires du monde, avec un total de 23,8 millions de tonnes, suivi par l'Égypte (14,2 millions de tonnes), la République de Corée (12,5 millions de tonnes), le Mexique (12,1 millions de tonnes), l'Arabie saoudite (11,7 millions de tonnes) et la Chine (9,1 millions de tonnes) (Clarksons Shipping Services, 2013). Après avoir été autosuffisante pendant de nombreuses années, la Chine est une source de plus en plus importante de demande d'importation de céréales.

Les États-Unis sont de loin le principal exportateur de céréales du monde, mais leur part du marché mondial diminue. Les 52 millions de tonnes de céréales exportés en 2012-2013 (contre 72,6 millions

de tonnes expédiés en 2011-/2012) ont représenté le plus faible volume depuis 1971 (Larsen, 2013). Le volume d'exportations a baissé dans le cas de l'Australie, mais a augmenté dans ceux du Canada, de l'Ukraine et de l'Union européenne, et est demeuré inchangé dans le cas de l'Argentine.

On peut juger préoccupante pour la production de céréales et, par ricochet, pour le commerce maritime l'absence de progression des gains tirés de certaines cultures (comme le riz au Japon et le blé en Europe), qui vient s'ajouter aux conséquences potentiellement dévastatrices des phénomènes météorologiques extrêmes induits par les changements climatiques (comme les sécheresses et les inondations). Compte tenu de ces risques, les stocks de céréales pour 70 jours constitués jusqu'à présent sont désormais considérés comme insuffisants pour garantir la sécurité alimentaire, et un stock régulateur plus important est préconisé pour éviter de devoir faire face à un choc des prix alimentaires (Larsen, 2013). Si les prix alimentaires se sont détendus après avoir récemment flambé, les marchés des céréales demeurent tendus du fait d'un niveau de stocks historiquement faible et des pressions exercées sur les prix alimentaires à la suite du renchérissement des intrants (carburant et engrais) (Fonds monétaire international, 2013).

iv) Bauxite/alumine et phosphate naturel

Au fil des années, la croissance des échanges de bauxite a été dynamisée par l'augmentation des exportations indonésiennes, la Chine représentant l'essentiel de la croissance des échanges mondiaux de bauxite entre 2002 et 2012. Ces échanges sont passés de 30 millions de tonnes en 2002 à 82 millions de tonnes en 2011 (Clarkson Research Services, 2012e). Toutefois, en 2012, les volumes totaux de bauxite et d'alumine ont reculé de 5,3 % par rapport à leurs niveaux de 2011, pour s'établir à 107 millions de tonnes. Ce recul s'explique par les nouvelles règles d'exportation adoptées par le Gouvernement indonésien en mai 2012, règles qui ont limité le volume des exportations indonésiennes. On s'interroge à l'heure actuelle sur l'avenir des échanges de bauxite dans la mesure où l'Indonésie est un très important fournisseur de bauxite ainsi que d'autres produits de base essentiels, notamment le charbon et le minerai de nickel – métal servant à fabriquer un grand nombre de produits industriels et de consommation, comme l'acier inoxydable. Une mesure susceptible de limiter les exportations pourrait, à long terme, modifier la structure des échanges dans la mesure où la Chine

pourrait être en mesure de se procurer de la bauxite en plus grandes quantités dans d'autres pays, comme l'Australie ou la Guinée. Ce dernier pays a représenté 25 % des exportations mondiales en 2011 et dispose des réserves de bauxite les plus importantes du monde (Clarkson Research Services, 2012e). L'impact sur les tonnes-milles sera probablement positif.

Quant au phosphate naturel, la capacité de production mondiale devrait passer de 220 millions de tonnes par an en 2012 à 256 millions de tonnes (United States Geological Survey, 2013). On prévoit que plus de la moitié de cette croissance prendra sa source en Afrique du Nord, le Maroc étant le principal producteur. Des mines de phosphate naturel et des extensions sont également exploitées dans les pays suivants: Afrique du Sud, Angola, Australie, Brésil, Canada, Chine, Congo, Égypte, Éthiopie, Guinée-Bissau, Kazakhstan, Namibie, Mali, Mauritanie, Mozambique, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Sénégal, Togo, Tunisie et Zambie. L'expansion démographique mondiale et l'accroissement des besoins en matière d'alimentation humaine et animale et des besoins industriels requièrent un large usage d'engrais phosphatés dans le cadre du processus de plantation et de production agricole. Étant donné qu'aucun produit ne peut remplacer le phosphore, son utilisation mondiale dans la fabrication d'engrais devrait passer de 41,9 millions de tonnes en 2012 à 45,3 millions de tonnes en 2016. Compte tenu du maintien de la demande d'engrais, les expéditions de phosphate naturel ont augmenté de 3,4 % en 2012, en passant de 29 millions de tonnes à 30 millions.

v) Marchandises solides: vracs de moindre importance

En 2012, les échanges de vracs de moindre importance ont augmenté (4,6 %) à un rythme annuel plus lent que l'année précédente pour atteindre un volume total de 1,4 milliard de tonnes. Les métaux et les minéraux ont représenté 45,6 % de ce total, suivis par les produits manufacturés (33,0 %) et les vracs agricoles (21,3 %). La progression la plus importante a été enregistrée par les métaux et minéraux (par exemple le ciment, le minerai de nickel et l'antracite), dont les volumes ont augmenté de 6,0 % sur 12 mois. Cette progression a été alimentée par celle des exportations de minerai de nickel principalement destinées à la Chine (33,8 %). Cette forte augmentation est intervenue alors que les nouvelles restrictions à l'exportation mises en place en mai 2012 (jusqu'en novembre 2012) en Indonésie étaient encore en vigueur. La raison en est que les expéditions de minerai de nickel depuis les Philippines

ont contribué à compenser la diminution de l'offre indonésienne (Clarkson Research Services, 2013a). Le deuxième secteur à avoir le plus contribué à la progression a été celui des produits manufacturés (par exemple, les produits sidérurgiques et forestiers), en augmentation annuelle de 3,6 %. Récemment, la structure des échanges de ce secteur a été modifiée par une poussée des exportations chinoises, destinées pour l'essentiel à d'autres pays d'Asie, à l'Afrique et à l'Amérique en développement. Une offre abondante d'acier chinois meilleur marché, appuyée par une forte demande mondiale, a stimulé les échanges de produits sidérurgiques. Enfin, les vracs agricoles (soja, oléagineux/tourteaux et riz) ont également progressé au taux de 3,5 %, en dépit d'une baisse des volumes de sucre et de potasse.

En somme, les produits solides en vrac, notamment les principaux vracs secs tels que le fer et le charbon, sont le pilier du commerce maritime international et ont été le principal moteur de croissance, compte tenu en particulier de la forte croissance de la demande des régions en développement émergentes. Ils sont exportés par des pays appartenant à différentes régions, et de nouveaux acteurs d'envergure plus modeste ne cessent d'apparaître sur le marché. Les importations, elles, semblent être plus concentrées, la demande émanant principalement des régions en développement émergentes, en l'occurrence en Asie, en particulier la Chine. Les importations se caractérisent également par une forte concentration au niveau de la structure de la demande mondiale d'importation, dans la mesure où une part importante de la croissance mondiale est tirée par les expéditions de minerai de fer et de charbon. La dépendance à l'égard d'un seul marché, en particulier de la Chine et, dans une moindre mesure, de l'Inde, ainsi que de deux produits de base seulement, peut poser des problèmes à long terme, si ces pays venaient à modifier leurs modes de croissance et devaient voir fléchir leur demande d'importation. À cet égard, et en l'absence d'une progression significative de la demande d'importation sur d'autres marchés qui pourrait compenser le recul de cette demande en Chine et en Inde, l'avenir du marché du transport maritime de marchandises solides en vrac demeure incertain. Pour le moment, toutefois, les indicateurs dont on dispose laissent prévoir une poursuite de la progression des échanges de marchandises de ce type, y compris pour les vracs de moindre importance, allant de pair avec les modes de croissance, les tendances à l'urbanisation et l'expansion démographique qui caractérisent actuellement les régions en développement.

vi) Autres marchandises solides: marchandises en conteneurs

Pendant des décennies, les échanges de marchandises conteneurisées ont été le segment de marché dont la croissance a été la plus dynamique; ils ont représenté plus de 16 % du commerce maritime mondial en volume en 2012 et plus de la moitié en valeur (en 2007). La conteneurisation étant étroitement associée à la mondialisation et à la fragmentation de la production mondiale, une récente étude portant sur 157 pays et sur la période 1962-1990 a fourni des données empiriques selon lesquelles la conteneurisation est le ressort de la mondialisation de l'économie du XXe siècle (Bernhofen et al., 2013). Dans les 22 pays industrialisés examinés, la conteneurisation explique une envolée de 320 % des échanges bilatéraux au cours des cinq années ayant suivi sa mise en place et de 790 % sur les 20 premières années. À titre de comparaison, et sur une période de 20 ans, un accord de libre-échange bilatéral fait progresser les échanges de 45 % tandis que la qualité de membre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce ajoute 285 %. Entre 1962 et 1990, la conteneurisation semble avoir eu un impact moindre sur le commerce Nord-Sud et Sud-Sud, ce qui tient probablement au rôle joué par l'existence et l'efficacité des infrastructures portuaires et de transport (Bernhofen et al., 2013).

Longtemps, il a été possible de prévoir les courants d'échanges conteneurisés en examinant le niveau du PIB mondial et en tenant compte d'un effet multiplicateur de la croissance des volumes de marchandises conteneurisées compris entre trois à quatre fois la croissance du PIB. Ce ratio est actuellement remis en question, certains observateurs faisant valoir qu'il ne constitue plus un prédicteur précis de la croissance de la demande de transport par conteneurs dans la mesure où d'autres facteurs entrent également en jeu (*Containerisation International*, 2013a). Ces facteurs sont notamment le taux de délocalisation de la production industrielle, le degré de conteneurisation des marchandises en vrac, les parts respectives des biens et des services, et la part de produits manufacturés ou de produits de base des différents pays. Certains analystes affirment que le multiplicateur du PIB a été ramené de 3,4 fois en moyenne entre 1990 et 2005 à seulement 1,5 fois en 2012. Cette baisse de la valeur du multiplicateur à des incidences sur la croissance future de la demande et sur les échanges de marchandises conteneurisées, fait dont on prend de plus en plus conscience au niveau du secteur. Selon l'un des principaux transporteurs

de conteneurs, les taux de croissance actuels doivent être considérés comme la «nouvelle norme» pour le secteur des transports maritimes par conteneurs, secteur que la crise de 2008-2009 a éloigné de la croissance de 9 ou 10 % enregistrée au cours des trois décennies écoulées (*Containerisation International*, 2013a).

Dans cette perspective, et malgré une nette décélération de la croissance, les volumes de ce secteur ont progressé en 2012, pour atteindre 155 millions d'EVP (graphique 1.5 a)) (Clarkson Research Services, 2013b). Les échanges de marchandises conteneurisées, qui ont représenté 65 % des «autres marchandises solides» en 2012 (c'est-à-dire près des deux tiers des 2,28 milliards de tonnes de marchandises solides restant après déduction des produits solides en vrac), ont progressé de 3,2 % en 2012, en recul par rapport aux 13,1 % réalisés en 2010 et aux 7,1 % de 2011. Cette forte décélération a été provoquée par la contraction des volumes acheminés sur la route principale Est-Ouest, en particulier la route commerciale reliant l'Asie et l'Europe.

Il ressort des données de *Containerisation International* que les volumes des importations européennes sont retombés au-dessous de leur niveau d'avant la crise, les volumes empruntant la principale route Asie-Europe ayant reculé de 2,6 % en 2012, contre une croissance positive de 6 % en 2011 (tableau 1.7 et graphique 1.5 b)). La baisse des volumes a concerné presque toutes les marchandises, et notamment les machines électriques, les produits métalliques, les articles de voyage et les sacs à main, les matériels de télécommunications et d'enregistrement, les textiles et les produits divers (*Containerisation International*, 2013b).

Cette contraction tient aux graves pressions qui s'exercent sur l'économie des pays européens, en particulier en Méditerranée. Outre le fléchissement de la demande, la surcapacité pose un problème aux opérateurs qui utilisent la route Asie-Europe. En 2012, des mesures ont été prises pour remédier au déséquilibre entre la demande et l'offre et maîtriser la capacité, notamment la suspension ou l'annulation de services, l'annulation de voyages, la navigation à vitesse réduite et la déclaration de navires comme inactifs (Clarkson Research Services, 2013a).

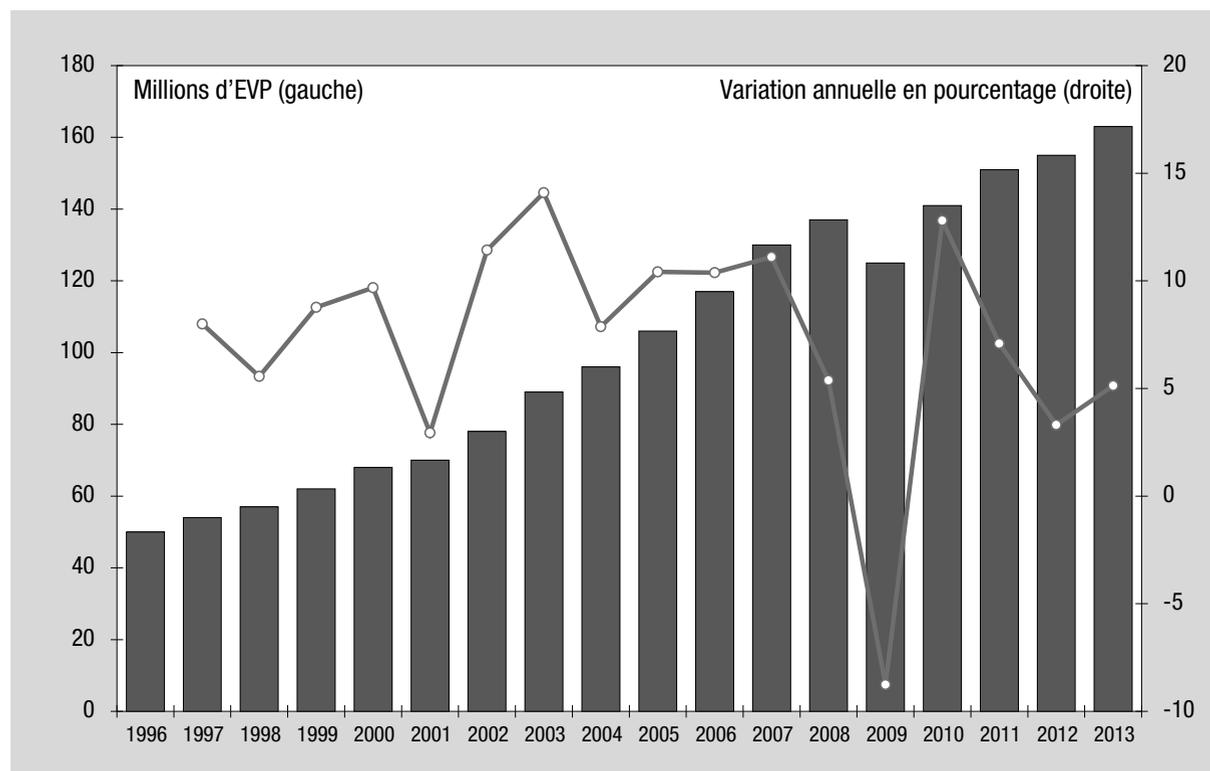
Les échanges entre l'Amérique du Nord et l'Asie ont manifesté une plus grande résilience et se sont mieux comportés que l'année précédente car les importations de l'Amérique du Nord ont été relativement plus dynamiques. En 2012, les échanges empruntant la route principale Asie-Amérique ont progressé de 7,4 %,

tandis que le trafic en sens inverse augmentait de 5,2 %. Sur la route transatlantique, le recul de la demande d'importations européennes a entraîné une contraction de 6,9 % sur le trafic Amérique du Nord-Europe, tandis que les expéditions à destination de l'Amérique du Nord augmentaient de 5,9 %, soutenues par la demande relativement plus forte aux États-Unis.

À l'écart des routes principales, les courants d'échanges de marchandises conteneurisées ont continué de progresser à un rythme rapide, bien que plus lent qu'en 2011. Les échanges Nord-Sud ont augmenté de 3,9 % en 2012, tandis que les échanges intra-asiatiques et les échanges sur les routes autres que la route principale Est-Ouest progressaient de 6,2 % et de 3,7 %, respectivement (Clarkson Research Services, 2013b). Les échanges de marchandises conteneurisées entre l'Asie, l'Amérique en développement, l'Afrique et l'Océanie se développent depuis quelques années, ce qui souligne le renforcement des liens Sud-Sud. Répondant à l'accroissement du volume des échanges interrégionaux, la taille moyenne des navires mis en service sur ces routes a nettement augmenté. La demande de consommation étant appelée à croître dans les régions en développement, les marchés du «Sud» resteront le moteur de la croissance des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées (Clarkson Research Services, 2013b). Si, comme indiqué plus haut, l'impact de la conteneurisation sur les échanges Nord-Sud et Sud-Sud entre 1962 et 1990 semble avoir été relativement plus faible que sur les régions développées, la croissance rapide de ces échanges sur les routes secondaires observée depuis quelques années met dans une certaine mesure en relief l'importance croissante de la conteneurisation dans la promotion des échanges à l'intérieur des régions en développement et entre ces régions.

La morosité des indicateurs de base du marché et la mise en service de navires de plus en plus grands ont contraint les opérateurs à continuer de diriger progressivement leurs navires vers les routes secondaires et régionales. Néanmoins, au cours de l'année, on a vu arriver sur le marché les plus grands navires jamais construits (navires d'une capacité supérieure à 16 000 EVP et navires porte-conteneurs Triple-E de 18 300 EVP). Outre l'arrivée de ces méganavires, 2012 a vu une certaine restructuration opérationnelle avec la décision des principaux transporteurs mondiaux (Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) et CMA CGM) de sceller l'alliance P3, à savoir une importante alliance de partage de navires exploités sur les trois principales

Graphique 1.5 a) Échanges mondiaux de marchandises conteneurisées, 1996-2013
(En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)



Source: Graphique établi à partir de Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2008/2009*, et de Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, divers numéros.

routes commerciale Est-Ouest (*Lloyd's List*, 2013a). Si elle est approuvée, cette initiative aura des incidences non seulement sur les transporteurs et leur résultat net, mais aussi sur les ports, les chargeurs et les petits opérateurs (*Lloyd's List*, 2013b).

Une autre tendance qui se fait jour est la poursuite de la pénétration des échanges de marchandises en vrac par la conteneurisation, en particulier sur les routes de retour empruntées dans le cadre d'échanges déséquilibrés. L'évolution réglementaire du secteur des produits de base appuie cette tendance comme le montre le cas des céréales australiennes. Depuis 2008, année au cours de laquelle les échanges de céréales ont été déréglementés en Australie, les expéditions australiennes de blé par conteneurs ont été multipliées par 10. De même, la récente déréglementation du marché canadien des céréales aboutira probablement à développer la conteneurisation des échanges de céréales (Dynamar B.V., 2013).

Enfin, une question de plus en plus souvent évoquée a trait à l'«externalisation proche»: un certain nombre de sociétés se réinstalleraient plus près de leurs marchés

d'origine étant donné l'augmentation des coûts de production en Chine. Certains observateurs font toutefois valoir que l'externalisation proche concerne des domaines d'activité limités et est, de ce fait, surestimée (*Lloyd's List*, 2013c). En outre, on a fait observer que plusieurs facteurs doivent entrer en ligne de compte au moment de décider du lieu d'implantation d'une activité de production et qu'il n'existe pas de solution unique: dans certains cas – selon le produit – l'externalisation proche peut permettre de réaliser des économies substantielles, tandis que dans d'autres, elle pourrait s'avérer une solution onéreuse (*Lloyd's List*, 2013c).

C. QUELQUES TENDANCES NOUVELLES DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

En dépit de la croissance positive enregistrée en 2012, le commerce maritime international demeure exposé à bien des risques de détérioration et à certaines tendances susceptibles de changer la donne en redéfinissant les conditions d'activité du secteur des transports

Tableau 1.7 Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2009-2012 (En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)

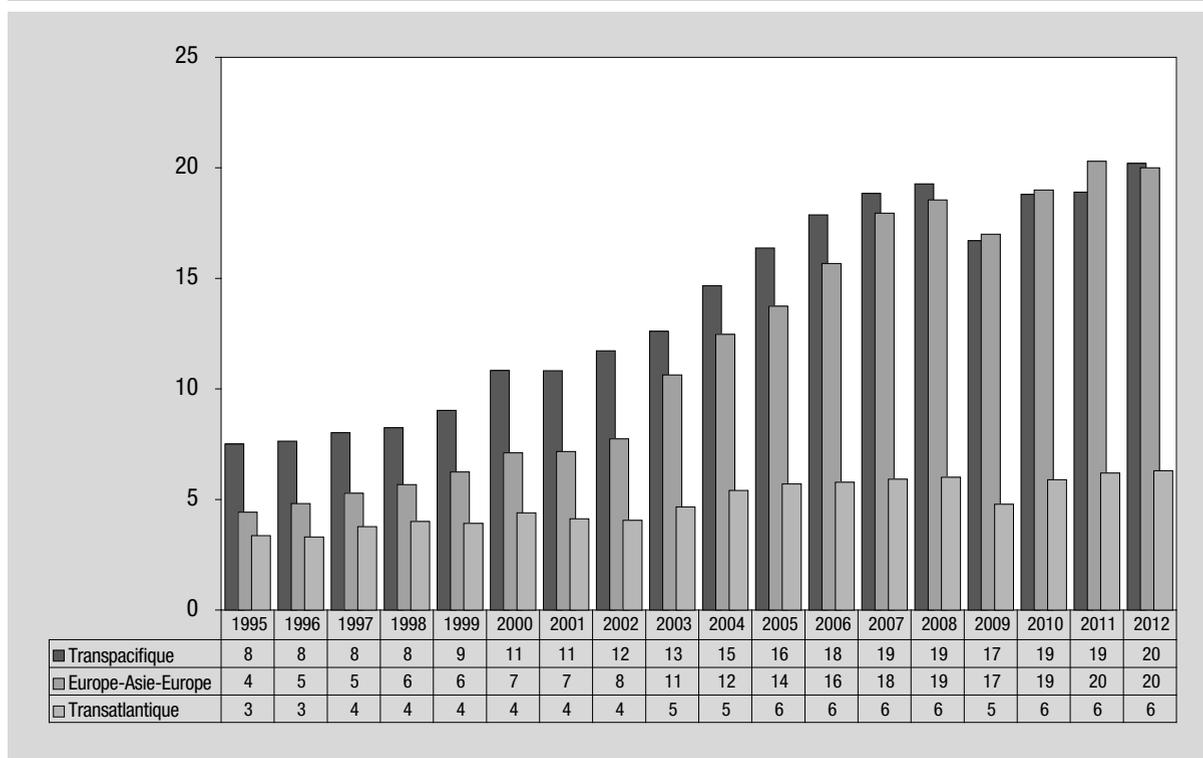
Année	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-Amérique du Nord	Amérique du Nord-Asie	Asie-Europe	Europe-Asie	Europe-Amérique du Nord	Amérique du Nord-Europe
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,3	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
Variation en pourcentage 2011-2012	7,4	5,2	-2,6	0,4	5,9	-6,9

Sources: Tableau établi à partir des données de MDS Transmodal publiées dans Data Hub Trade Statistics, *Containerisation International*, www.containershipping.com, avril, mai et juin 2013.

maritimes. Celui-ci s'insère dans un environnement nouveau et complexe qui présente des défis tout en étant riche en opportunités, notamment, comme indiqué plus haut, le déséquilibre entre la demande et l'offre, la persistance des incertitudes concernant l'économie mondiale et les tensions géopolitiques. De tous les défis du moment, toutefois, les questions interdépendantes

de la sécurité énergétique et des coûts énergétiques, des changements climatiques et de la protection de l'environnement sont peut-être les plus préoccupantes. Les changements climatiques, en particulier, demeurent au premier plan des préoccupations internationales, notamment pour leurs effets sur les transports maritimes et l'exploitation portuaire. Malgré les progrès accomplis

Graphique 1.5 b) Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs (En millions d'EVP)



Source: Graphique établi à partir de Global Insight Database, base de données publiée dans le *Bulletin FAL*, numéro 288, numéro 8/2010 («International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010»), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (ONU) (CEPALC). Les données pour 2009, 2010, 2011 et 2012 s'appuient sur le tableau 1.7.

sur un certain nombre de fronts, le monde n'est pas encore en bonne voie pour limiter l'augmentation moyenne des températures mondiales à 2°C (au-dessus des niveaux préindustriels), condition à remplir pour que les changements climatiques demeurent gérables (Agence internationale de l'énergie, 2013). Les changements climatiques faisant déjà sentir leurs effets à l'échelle mondiale et en l'absence de mesures suffisantes d'atténuation de ces changements et d'adaptation à ces changements, le transport maritime et les ports et, par conséquent, le commerce maritime international risquent fort d'être gravement touchés par les conséquences potentiellement dévastatrices de ces changements (par exemple, les phénomènes météorologiques extrêmes et l'élévation du niveau de la mer). Pour un examen plus détaillé du problème des changements climatiques et du transport maritime, voir les premiers chapitres des éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, 2009-2012.

D'un autre côté, certaines des tendances suivantes sont riches en opportunités:

- a) Renforcement de l'intégration régionale et de la coopération Sud-Sud;
- b) Diversification grandissante des sources d'approvisionnement rendue possible par les progrès techniques et des transports efficaces;
- c) Entrée en scène de nouveaux partenaires commerciaux et accès à de nouveaux marchés facilité par la multiplication des accords commerciaux et de coopération toujours plus nombreux;
- d) Expansion des routes maritimes ou ouverture de nouvelles routes maritimes (par exemple, élargissement du canal de Panama et routes arctiques);
- e) Modification de la structure de la carte énergétique mondiale et ses répercussions sur les échanges pétroliers et gaziers;
- f) Progression dans la chaîne de valeur économique en passant d'une production industrielle à forte intensité de main-d'œuvre à une production faisant appel à des compétences supérieures (par exemple, la Chine) et ses incidences sur les autres régions en développement (Viet Nam, Bangladesh, Afrique);
- g) Croissance de la demande mondiale induite par l'accroissement de la population mondiale et le développement d'une classe moyenne de consommateurs;

- h) Entrée en scène des banques de pays en développement (comme celle des BRICS), capables de lever des fonds pour répondre à d'importants besoins d'investissements dans les infrastructures de transport.

Dans cette perspective, la section suivante porte sur l'évolution affectant trois sujets étroitement liés, à savoir:

- a) Prix des combustibles et navigation à vitesse réduite;
- b) Combustibles à faible teneur en soufre et émissions dans l'atmosphère;
- c) Conception novatrice des navires (éconavires).

Ces questions ont déjà été abordées à des degrés divers dans les précédentes éditions de *l'Étude sur les transports maritimes*, mais il importe de faire le point sur la manière dont elles évoluent, d'autant que les débats qui s'y rapportent créent des clivages au sein de ce secteur (par exemple en ce qui concerne les économavires). Ces trois questions ont un dénominateur commun, à savoir les combustibles fossiles, facteur stratégique capable de déterminer largement la compétitivité du transport maritime et sa viabilité à long terme.

La présente section traite d'un quatrième sujet: l'élargissement du canal de Panama et certaines de ses incidences potentielles. Le moment est d'autant mieux choisi pour le faire que la date limite fixée pour l'achèvement des travaux d'élargissement – 2015 – se rapproche à grands pas.

1. Prix des combustibles et navigation à vitesse réduite

La hausse des prix du pétrole se répercute sur les échanges et le transport maritime à la fois en freinant la croissance et en exerçant une pression à la hausse du prix du combustible servant à propulser les navires. En 2005, les prix du pétrole se sont mis à grimper, phénomène qui s'est accéléré à partir de 2007 avant que le cours du pétrole n'atteigne en 2008 le record historique de 150 dollars le baril. À titre de comparaison, le prix du marché libre pour le Brent s'est établi en moyenne aux environs de 29 dollars en 2000, 55 dollars en 2005, 73 dollars en 2007 et 112 dollars en 2012 (données de l'United States Energy Information Administration pour 2013). En somme, les prix du pétrole ont plus que doublé entre 2005 et 2012 et ont augmenté de plus de 50 % à partir de 2007.

Les prix du gazole marine (combustible de soute), comme celui du 380 centistokes à Rotterdam, ont presque triplé entre 2005 et 2012. Le prix du 380 centistokes à Rotterdam s'est établi en moyenne aux environs de 138,4 dollars la tonne en 2000, 234 dollars la tonne en 2005, 345,1 dollars la tonne en 2007 et 639,6 dollars la tonne en 2012 (Clarkson Research Services, 2012d). Si les prix du pétrole et ceux du combustible de soute sont liés entre eux, ce lien a évolué ces dernières années en ce sens que les prix du combustible de soute non seulement dépendent de l'évolution des cours du pétrole, mais sont également déterminés par d'autres facteurs, tels que la croissance de la demande de combustible de soute liée à l'expansion de la flotte mondiale et la tendance des raffineries à produire davantage de distillats (Clarkson Research Services, 2012f).

Dans la mesure où les prix des combustibles représenteraient une part plus importante des coûts d'exploitation (jusqu'à 50 ou 60 %) (World Shipping Council, 2008), une hausse des prix du combustible de soute réduit sensiblement les bénéfices des armateurs, surtout en cas de contraction des marchés du fret. Étant donné que les porte-conteneurs se déplacent à des vitesses relativement plus grandes que les vraquiers et les navires-citernes, la hausse des prix du combustible de soute a des répercussions particulières sur les exploitants de lignes régulières. On a calculé, par exemple, que le coût journalier du combustible de soute s'était établi en moyenne à 85 % du coût journalier d'exploitation des navires entre 2003 et 2006, tandis que depuis 2008, le coût du combustible de soute a nettement augmenté et représente plus du triple du coût journalier d'affrètement d'un navire (Clarkson Research Services, 2012f). Il ressort d'une enquête récente sur ce secteur que le rendement énergétique est une question hautement prioritaire pour le transport maritime, 69 % des entreprises indiquant qu'il faudrait se concentrer sur la mise en place de modes de consommation du combustible plus rentables (Lloyd's List, 2013d).

Depuis 2007, après avoir été adoptée au départ pour les échanges Asie-Europe, la navigation à vitesse réduite en tant que mesure d'économies de combustible est mise en œuvre dans tous les secteurs et sur toutes les routes du transport maritime, y compris la trajectoire Nord-Sud (Clarkson Research Services, 2013b). Si la hausse des coûts du combustible demeure le principal facteur de la navigation à vitesse réduite, celle-ci a

également, surtout aux pires moments de la récession économique, contribué à absorber la surcapacité actuelle des porte-conteneurs.

Toutefois, les avis divergent sur la viabilité à long terme de la navigation à vitesse réduite. Certains prévoient que cette pratique sera sans lendemain et disparaîtra avec la reprise économique et la stabilisation des prix du pétrole, tandis que d'autres affirment qu'elle sera maintenue. À cet égard, les créateurs de tendances comme Maersk Line auraient entrepris de modifier leurs navires pour les adapter à la navigation à vitesse réduite et étudieraient la possibilité d'étendre cette pratique à tous les types d'échanges et d'introduire la navigation à vitesse extra-réduite (15-18 nœuds) dans certain secteurs du commerce maritime (Lloyd's List, 2013e). Pour les grands porte-conteneurs, la navigation à vitesse réduite à 18-20 nœuds ramènerait la consommation de combustible de 125-175 tonnes par jour à moins de 100 tonnes par jour. Les prix du combustible de soute frôlant les 700 dollars la tonne, ces réductions permettraient de réaliser des économies importantes sur le coût journalier global du combustible (Lloyd's List, 2013e).

Une étude récente conclut qu'il est juridiquement possible de rendre obligatoire la navigation à vitesse réduite, dans le cadre d'un accord global ou de façon unilatérale en tant que condition d'entrée dans un port, et que cette pratique implique à la fois des avantages et des coûts (Faber et al., 2012). Selon une autre étude portant sur quatre routes maritimes, le coût de la navigation à vitesse réduite pour les chargeurs et les destinataires (frais de stockage, temps d'attente, intérêts, assurance et moins-value) ne la rend pas viable au niveau des chaînes logistiques (Lloyd's List, 2013f). Pour les chargeurs, l'acceptabilité et la viabilité à long terme de cette pratique dépend de leur capacité d'adapter à l'allongement des temps de transit leurs chaînes logistiques, leur production et leur distribution à l'échelle mondiale tout en préservant la fiabilité et la prévisibilité des services. L'adaptation à la navigation à vitesse réduite peut être plus difficile pour les chargeurs qui emploient le minimum de ressources nécessaire et mettent en œuvre des techniques de juste à temps et qui peuvent avoir à reconfigurer leur production et leur distribution (Lloyd's List, 2013g). Un autre problème tient aux impératifs techniques associés à la navigation à vitesse réduite et à la nécessité de remotoriser les navires existants, laquelle génère des coûts supplémentaires (Wiesmann, 2010).

2. Combustibles à faible teneur en soufre et émissions dans l'atmosphère

Les prix du combustible sont également affectés par la disposition de l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de l'OMI régissant la pollution atmosphérique et les zones de contrôle des émissions (ZCE) dans l'Union européenne et en Amérique du Nord (pour d'autres informations, voir le chapitre 5). En 2020, la teneur en soufre autorisée pour les gazoles marine sera ramenée de 3,5 % à 0,5 % globalement et du taux actuel de 1,0 % à 0,1 % en 2015 pour les navires traversant les ZCE.

Pour réduire la pollution atmosphérique et ses effets négatifs sur la santé et l'environnement, il est indispensable de limiter la teneur des gazoles marine en soufre et d'imposer des combustibles moins polluants, à savoir des combustibles de distillat. À cet égard, il convient de noter que la contribution de 7 % (ou 58,4 milliards d'euros) des émissions provenant des transports maritimes aux dépenses totales de santé en Europe en 2000 passera vraisemblablement à 12 % (64,1 milliards d'euros) en 2020, tandis que dans les ZCE de la mer Baltique et de la mer du Nord, une diminution des émissions de dioxyde de soufre entraînera probablement une réduction de 36 % des dépenses européennes de santé publique imputables aux transports maritimes internationaux. En valeur, cela implique une réduction de coût de 22 milliards d'euros en 2000 à 14,1 milliards en 2020 (Commission européenne, 2013).

Même si les avantages de l'utilisation de combustibles moins polluants ne sont pas remis en question, l'obligation de réduire les émissions dans l'atmosphère n'en entraîne pas moins, en influant sur la qualité et le coût du combustible, certaines conséquences pour l'avenir des fiouls de résidus, des raffineries de pétrole, des technologies telles que les systèmes d'épuration des gaz d'échappement et les combustibles de substitution. Le passage à un autre combustible pourrait également augmenter les coûts de transport, comme le montre une étude réalisée pour le compte de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (Dynaliners, 2013). L'étude prévoit qu'un changement de type de combustible se traduirait par une augmentation comprise entre 11,5 % et 20 % des taux de fret moyens le long de 16 routes commerciales de la Baltique. Le secteur se demande

si les combustibles à faible teneur en soufre seront disponibles à des niveaux suffisants et à des taux abordables. Certains font valoir que les combustibles en question seront produits de façon à répondre à la demande, mais on s'attend à ce que les coûts soient substantiels, l'écart de prix avec les fiouls de résidus étant actuellement évalué à 50 % (*Lloyd's List*, 2013h). Prenant en considération ces diverses préoccupations, l'OMI a proposé de réaliser une étude sur la disponibilité des combustibles pour 2018, qui pourrait suggérer de repousser de quatre ans la réduction globale fixée pour 2020. En Europe, toutefois, la disposition en question sera impérative en 2020 sans qu'il soit envisagé de faire réaliser une étude sur la disponibilité des combustibles; cela étant, il semblerait que le secteur des transports maritimes hésite encore à investir lourdement dans des épurateurs dans la mesure où la question de leur rentabilité et celle de la possibilité de les adapter à une utilisation sur des navires de mer ne sont pas encore tranchées (*Lloyd's List*, 2013h).

La réglementation régissant l'abaissement de la teneur en soufre dans le transport maritime pourrait avoir comme conséquence indirecte d'augmenter les prix des carburants utilisés dans le transport routier dans la mesure où les navires, les camions et les voitures seraient en compétition pour les distillats (*Lloyd's List*, 2013h). Un autre facteur susceptible d'influer sur la demande de combustible de soute est l'utilisation de gaz naturel comme combustible. Cette possibilité reste pour le moment peu utilisée, mais des contrats récents prévoient l'utilisation de deux porte-conteneurs propulsés au gaz dans les ZCE des États-Unis (Clarkson Research Services, 2012f). La disponibilité du gaz à des prix relativement moins élevés fait du gaz naturel une solution intéressante sur les plans économique et environnemental (*Seatrade*, 2013). Toutefois, la généralisation de l'utilisation de navires propulsés au gaz pourra prendre du temps, surtout sur les routes commerciales principales. En ce qui concerne les échanges de marchandises conteneurisées, on ne considère pas que la propulsion au gaz sera viable pendant les deux ou trois prochaines décennies (*Seatrade*, 2013). À l'heure actuelle, il semble que l'on se trouve dans un cercle vicieux: les transporteurs sont réticents à investir dans des navires propulsés au gaz car l'infrastructure d'avitaillement nécessaire n'est pas encore disponible, tandis que les ports ne sont pas encore convaincus des avantages de la mise en place d'équipements d'avitaillement dans la mesure où il n'existe pas de flotte mondiale de navires propulsés au gaz (*Ports & Harbors*, 2013).

3. Conception novatrice des navires et éconavires

L'époque du pétrole bon marché est incontestablement révolue. Dans un contexte d'indicateurs de base du marché déprimés, de prix des combustibles élevés et d'une réglementation environnementale de plus en plus stricte, la demande de systèmes de transport maritime moins énergivores et plus respectueux de l'environnement est appelée à s'intensifier. Dans cette optique, l'industrie du transport maritime s'emploie de plus en plus à concevoir des navires innovants pour résoudre le problème prix du combustible/recettes/viabilité de l'environnement.

Le terme «éconavire» est à la mode dans l'industrie du transport maritime. S'il n'existe pas encore de définition officielle de ce concept, les éconavires peuvent être décrits comme des navires qui, grâce à leur coque, à la construction de leurs machines et aux nouvelles technologies, permettent de réaliser des économies substantielles en matière de coûts, grâce essentiellement à la moindre consommation de combustible (Roussanoglou, 2013). Ces navires se caractérisent également par leur écocompatibilité car la consommation de combustible plus faible génère moins d'émissions dans l'atmosphère, notamment de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques. On signale l'existence d'un grand nombre de concepts expérimentaux de navires écocompatibles (fonctionnant à l'énergie éolienne et solaire, par exemple), mais on peut douter de leur application dans un avenir proche (Haider et al., 2013). Les normes fournies par l'indice nominal du rendement énergétique (EEDI) adopté en juillet 2011 sous les auspices de l'OMI – dont l'utilisation pour tous les nouveaux navires de 400 tjb et au-dessus est devenue obligatoire le 1^{er} janvier 2013 – ne manqueront pas d'influer sensiblement sur la conception des éconavires de première génération (Haider et al., 2013).

La future entrée en scène des éconavires pose un grave problème aux armateurs, en particulier dans un contexte de contraction des marchés du fret, de diminution des bénéfices, de surcapacité des navires, de pénurie de moyens de financement, de réglementations environnementales plus strictes et de la pratique de plus en plus répandue de la navigation à vitesse réduite. Les armateurs se demandent s'ils doivent investir dans les nouveaux éconavires ou apporter les modifications et améliorations nécessaires à une importante flotte existante relativement jeune pour en garantir l'optimisation (Haider et al., 2013). Ces considérations

divisent le secteur et soulèvent de nombreuses questions qui augmentent les incertitudes actuelles et aggravent les risques financiers. Le problème est exacerbé par la segmentation du marché à laquelle pourraient aboutir les décisions prises aujourd'hui. En effet, il est possible que l'arrivée des éconavires crée un clivage entre ces navires et les navires existants – considérés comme ayant un rendement énergétique inférieur – et divise le marché du transport maritime en niveaux (Haider et al., 2013). On prévoit que les éconavires auront un rendement énergétique près de 30 % supérieur aux navires de la génération actuelle (Haider et al., 2013). Par exemple, les nouveaux navires triple E consommeraient environ 35 % de combustible de moins par conteneur que les navires de 13 100 EVP actuellement livrés aux autres transporteurs de conteneurs. Les navires de la classe E devraient également réduire les émissions de CO₂ de plus de 50 % par conteneur transporté, par rapport au niveau moyen d'émissions de CO₂ obtenu par les transporteurs sur les voies commerciales Asie-Europe (Building the world's biggest ship, 2013). Le désaccord au sein du secteur est bien réel, les partisans des éconavires promettant des améliorations sensibles par rapport à la flotte existante (Roussanoglou, 2013) et les sceptiques faisant valoir que les avantages allégués de ces nouveaux navires restent à démontrer (Haider et al., 2013).

S'il n'est jamais question de remettre en cause l'importance de la réduction du coût du combustible et de celle des émissions de toutes sortes, il n'en reste pas moins nécessaire de clarifier certaines questions non réglées, notamment celle de savoir si les éconavires sont un bon investissement pour l'avenir et s'ils apporteront une solution plus compétitive sur le marché. Cela étant, l'élément déterminant sera le coût du combustible, qui devrait rester élevé (BIMCO, 2013).

4. Élargissement du canal de Panama

Opérationnel depuis près d'un siècle, le canal de Panama est un nœud essentiel du commerce international et un atout capital qui relie la côte Est des États-Unis et les ports du Golfe à l'Asie, à l'Océanie et à l'Amérique en développement. Il dessert 144 routes maritimes reliant entre eux 160 pays et quelque 1 700 ports à travers le monde (Maritime Services – PanCanal.com, 2013). Le nombre total de franchissements du canal a atteint en 2012 12 862, dont 3 331 ont été attribués aux porte-conteneurs (Bloomberg, 2013). Au cours de l'année, plus de 300 millions de tonnes (Système de mesure universel du canal de Panama (PC/UMS)) de marchandises sont passées par le canal.

Les navires de grande taille dominent de plus en plus les réseaux internationaux de transports maritimes. Or, le système d'écluses du canal de Panama ne lui permet pas d'accueillir des navires dépassant la norme Panamax, correspondant à une capacité maximale de 5 100 EVP. Compte tenu de ce qui précède et du fait que la croissance rapide des échanges commerciaux internationaux entraîne de graves contraintes de capacité, un important projet d'élargissement d'une valeur de 5,25 milliards de dollars a été lancé en 2006 pour étoffer la capacité d'accueil du canal. Ce projet, dont l'achèvement est prévu pour 2015, doit ajouter un troisième jeu d'écluses au système existant et approfondir et élargir les canaux de navigation existants.

Outre qu'il rend possible le passage d'un nombre toujours plus grand de navires «post-Panamax», la limite de capacité étant évaluée aux alentours de 13 500 EVP, le projet d'élargissement vise à réduire les délais et les coûts. L'Autorité du canal de Panama a calculé que les économies d'échelle permettront aux chargeurs de réduire leurs coûts dans une proportion comprise entre 7 et 17 % (Mid-America Freight Coalition, 2011). Le premier impact direct de la modernisation du canal sera probablement observé au niveau des ports de la côte Ouest des États-Unis et du pont terrestre intermodal (liaisons ferroviaires assurant un transport à deux niveaux) reliant les côtes Pacifique et Atlantique. Étant donné que le pont terrestre assure une liaison un peu plus rapide, la concurrence avec le canal de Panama est un facteur important à prendre en considération, la manière dont les ports de la côte Ouest et les réseaux ferroviaires se préparent à répondre à l'élargissement du canal devant déterminer l'importance de cette concurrence. Aux États-Unis, les compagnies ferroviaires s'occupent déjà de créer des couloirs et de construire des terminaux intérieurs (Lower, 2013).

On peut également s'attendre à une modification de la dynamique du transport maritime de diverses marchandises échangées induite par le changement devant intervenir au niveau non seulement des économies d'échelle, mais aussi de la structure de péage et de la réduction des délais de transit. Si l'élargissement visait au départ à attirer les expéditions en provenance d'Asie à destination de la côte Est des États-Unis, d'autres marchandises et d'autres régions pourraient devenir d'importantes utilisatrices du nouveau canal. En permettant à des navires d'une capacité supérieure de franchir le canal, le projet pourrait bien profiter à un certain

nombre de marchés, de produits de base et de marchandises. On peut citer les exemples suivants: a) acheminement de céréales depuis la côte Est des États-Unis et les ports du Golfe vers l'Asie (Mid-America Freight Coalition, 2011); b) acheminement de céréales depuis l'Amérique en développement vers l'Asie; c) expéditions de charbon et de minerai de fer depuis la Colombie, la République bolivarienne du Venezuela et le Brésil vers des destinations asiatiques; d) expéditions de charbon depuis la côte Est des États-Unis à destination de l'Asie, en particulier de la Chine; e) livraisons de pétrole équatorien à la côte Est des États-Unis; f) cargaisons de gaz au départ de la Trinité à destination du Chili; g) exportations de gaz des États-Unis à destination de l'Asie. Les autres répercussions importantes des modifications du canal sont la mise en place d'une capacité importante de transbordement et de points de services de relais dans la sous-région des Caraïbes (Rodrigue et Notteboom, 2012), et la réduction des émissions de carbone provenant du transport maritime, conséquence indirecte qui demeure largement non reconnue (Stott et Wright, 2012).

Outre l'élargissement physique, un certain nombre d'éléments pourraient influencer sur la capacité du canal de Panama élargi de se positionner comme route maritime stratégique et atout commercial international essentiels. Ce sont notamment les suivants:

- Évolution des prix du combustible;
- Décisions en matière d'approvisionnements;
- Délais de livraison;
- Redistribution de la base manufacturière dans d'autres lieux;
- Déplacement de la source de la demande mondiale vers les régions en développement, qui remplaceraient les lieux et partenaires traditionnels (Rodrigue et Notteboom, 2012);
- La mesure dans laquelle les ports seraient capables de prendre en charge les opérations de chargement et de déchargement impliquant les navires post-Panamax de plus grande taille;
- L'impact des investissements portuaires sur les deux côtes des États-Unis et la concurrence sous-jacente;
- Les droits de canal et la manière dont ils influeront sur la compétitivité de celui-ci (Bloomberg, 2013).

Il faudra également tenir compte de la manière dont le canal de Suez réagit à l'élargissement du canal de Panama. On notera toutefois que, si ces deux passages sont considérés comme se faisant une certaine concurrence, ils sont également complémentaires étant donné la relance du développement des services des lignes régulières équatoriales autour du monde, qui profitent aux deux canaux (*Bloomberg*, 2013).

Si l'élargissement du canal de Panama est appelé à avoir de nombreuses répercussions, celles-ci n'en restent pas moins difficiles à évaluer de façon un tant soit peu certaine. Un projet d'élargissement de l'échelle du canal fait appel à des acteurs multiples et comporte beaucoup d'inconnues étant donné, en particulier, les incertitudes économiques à l'échelle mondiale et la rapidité des progrès techniques, s'agissant notamment de la taille et de la conception des navires.

En conclusion, et comme indiqué dans le présent chapitre et dans les éditions antérieures de la présente Étude, un certain nombre de tendances se manifestent à l'échelle mondiale qui sont appelées à déterminer l'avenir du transport maritime et à en redéfinir de fond en comble les conditions d'activité. Pour récapituler, les grandes tendances actuelles qu'il faudra continuer de suivre et d'évaluer sont énumérées ci-après, sans que cette liste soit le moins du monde exhaustive:

- a) Poursuite de l'impact négatif de la crise de 2008-2009 sur la demande, la finance et le commerce mondiaux;

- b) Changements affectant la structure de la production mondiale;
- c) Évolution des avantages comparatifs et des réserves minérales;
- d) Progression du Sud et recul de l'influence économique des centres traditionnels de croissance;
- e) Aspects démographiques: vieillissement de la population dans les pays avancés et accroissement rapide de la population dans les régions en développement, avec ce que cela implique pour les modes de production et de consommation à l'échelle mondiale;
- f) Arrivée de méga-porte-conteneurs et autres progrès techniques dans le secteur des transports;
- g) Changements climatiques et aléas naturels;
- h) Coûts énergétiques et protection de l'environnement.

En définissant les modes et la dynamique de la production, de la consommation, de la croissance et des échanges, et en modifiant les réseaux et configurations de transport maritime, ces tendances transformeront vraisemblablement en profondeur le transport maritime international et les ports qui assurent le transport et la prise en charge de 80 % du volume des échanges mondiaux de marchandises, volume qui représente une partie importante de la valeur de ces échanges.

BIBLIOGRAPHIE

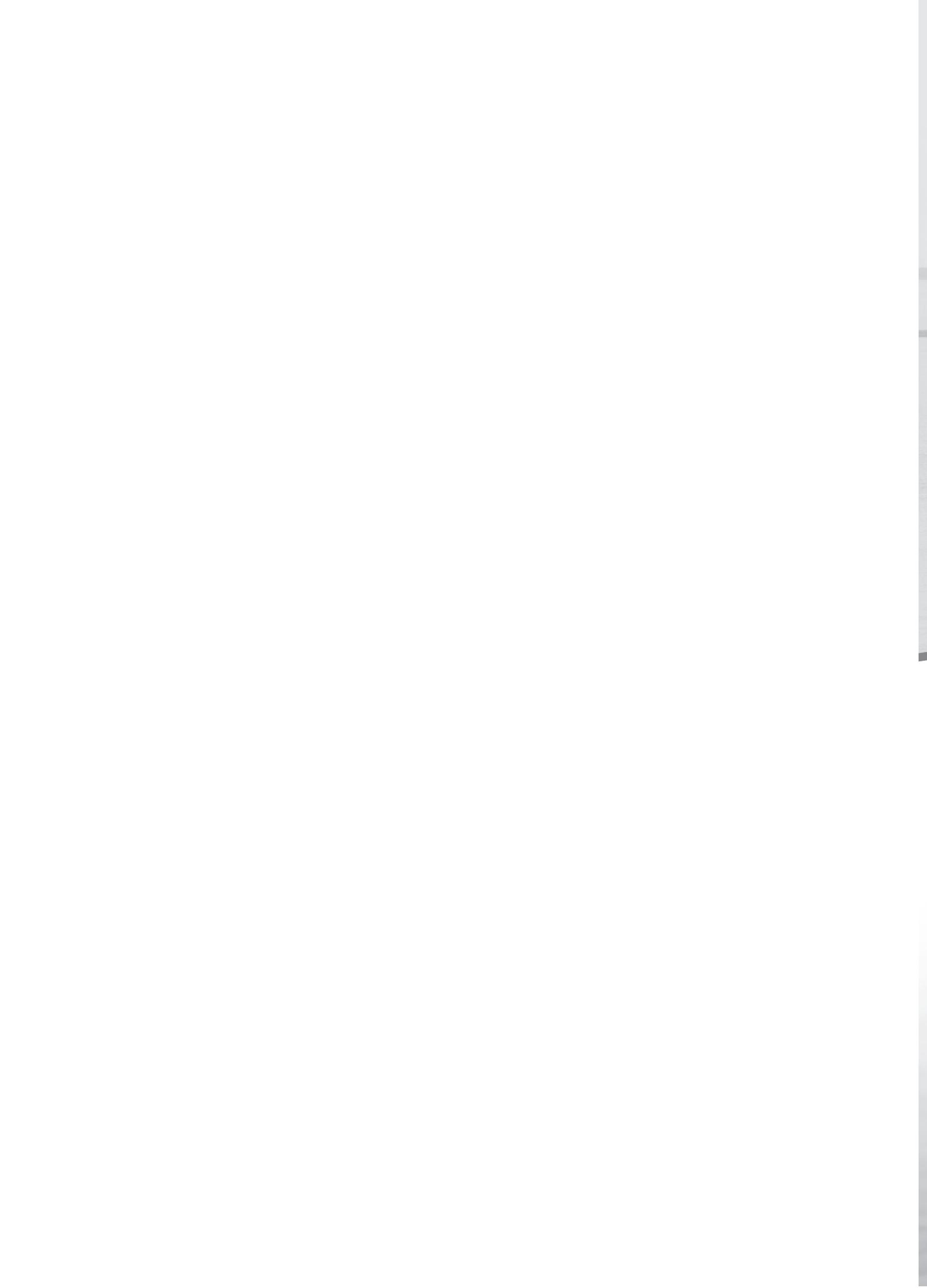
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revolution on world trade. CESifo Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
- BIMCO (2013). Reflections 2013. Accessible sur <https://www.bimco.org/About/Press/Reflections.aspx>.
- Bloomberg* (2013). Maersk line to dump Panama Canal for Suez as ships get bigger. 11 March.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. June.
- Building the world's biggest ship – Maersk (2013). Maersk. Voir <http://www.maersk.com/innovation/leadingthroughinnovation/pages/buildingtheworldsbiggestship.aspx> (consulté le 29 juillet 2013).
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(5).
- Clarkson Research Services (2012b). *Oil and Tanker Trades Outlook*. 17(9).
- Clarkson Research Services (2012c). *LNG Trade and Transport*. ISBN: 978-1-903352-87-8. London.
- Clarkson Research Services (2012d). *Shipping Review and Outlook*. Autumn 2012.
- Clarkson Research Services (2012e). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(11).
- Clarkson Research Services (2012f). *Container intelligence monthly*. 14(5).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Monthly*. 15(6).
- Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(4).
- Clarksons Shipping Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(6).
- Containerisation International* (2013a). Peaks and troughs. June.
- Containerisation International* (2013b). Stuck in the Slow Lane. May.
- Crowe T (2012). Seaborne trade: The long and the short of it. Clarkson Research Services. 7 September.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Accessible sur <http://www.shipfinance.dk/~/-/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.aspx> (consulté le 10 septembre 2013).
- Drewry Shipping Consultants (2013). Can Africa do it? March.
- Dynaliners (2013). Trade review 2013. Dynamar B.V.
- Dynamar B.V. (2013). *Dynaliners weekly*. 26(13).
- Economist Intelligence Unit (2013). Global outlook. Country forecast, May 2013. Accessible sur http://gfs.eiu.com/FileHandler.ashx?issue_id=1750391159&mode=pdf (consulté le 17 septembre 2013).
- Ernst and Young (2011). *Trading Places: The Emergence of New Patterns of International Trade*. Ernst Young and Oxford Economics. EYG No. AU1000. Accessible sur http://emergingmarkets.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/11/TBF_212__International_trade_white_paper_v24_Low_Res2.pdf (consulté le 9 septembre 2013).
- Commission européenne (2013). Science for environmental policy. Public health costs of air pollution fall in Europe but remain high for maritime shipping. Numéro 324. Commission européenne. 27 juin. Accessible sur <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/334na4.pdf> (consulté le 16 septembre 2013).
- Faber J, Nelissen D, Hon G, Wang H and Tsimplis M (2012). Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits. CE Delft. Delft.
- Fairplay* (2013a). Africa's maritime structural transformation. 30 May.
- Fairplay* (2013b). Energized Africa powers shipping. 9 May.
- Financial Times* (2013). Oil tanker trade growth is fastest in a decade. 12 May.
- Agence internationale de l'énergie (2012). *World Energy Outlook 2012*. Paris.
- Agence internationale de l'énergie (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*. Accessible sur www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap (consulté le 12 septembre 2013).
- Conseil international des céréales (2013). *Grain Market Report*. 436, 30 August. Accessible sur <http://www.igc.int/en/downloads/gmrsummary/gmrsumme.pdf> (consulté le 17 septembre 2013).
-

- Fonds monétaire international (2013). *World Economic Outlook: Hopes, Realities and Risks*. International Monetary Fund. ISBN 978-1-61635-555-5. Washington.
- Larsen J (2013). Global grain stocks drop dangerously low as 2012 consumption exceeded production. Earth Policy Institute. 17 January. Accessible sur http://www.earth-policy.org/indicators/C54/grain_2013 (consulté le 11 septembre 2013).
- Lloyd's List* (2012a). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2012b). Washington faces growing pressure to export the US crude. 13 May.
- Lloyd's List* (2013a). Maersk made the first move to form P3 alliance. 20 June.
- Lloyd's List* (2013b). Another lost year? 3 July.
- Lloyd's List* (2013c). Nearsourcing: Homespun yarn or material change? 13 June.
- Lloyd's List* (2013d). Fuel efficiency is shipping's top concern. 15 March.
- Lloyd's List* (2013e). Bunker Quarterly: Full slow steaming ahead. 6 June.
- Lloyd's List* (2013f). Shippers lose out in slow steaming. 7 January.
- Lloyd's List* (2013g). Lower speeds boost box schedule reliability. 7 January.
- Lloyd's List* (2013h). Owners opt for scrubbers as SOx emissions deadlines loom. July.
- Lower J (2013). Panama Canal expansion fueling US investments. 13 June. Accessible sur <http://bizmology.hoovers.com/2013/06/13/panama-canal-expansion-fueling-us-investments/> (consulté le 11 septembre 2013).
- Maritime Services – PanCanal.com (2013). Panama Canal Authority. See <http://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/index.html> (consulté le 29 juillet 2013).
- Mid-America Freight Coalition (2011). The far reaching effects of canal expansion. 16 March. Accessible sur <http://midamericafreight.org/2011/03/panama-canal-expansion/> (consulté le 16 septembre 2013).
- OCDE (2011). Strategic transport infrastructure needs to 2030. OECD publishing. Paris. Accessible sur <http://dx.doi.org/10.1787/9789264114425-en> (consulté le 9 septembre 2013).
- OPEP (2012). *World Oil Outlook 2012*. ISBN 978-3-9502722-4-6. Secrétariat de l'OPEP. Vienne.
- P.M. News Nigeria* (2013). Nigeria's free trade zones attract \$9.4b investment. 3 July.
- Ports and Harbors* (2013). European Commission sets LNG bunkering target. International Association of Ports and Harbors. *Ports and Harbors*. 58(3).
- Research and Markets (2012). The market for coal power plants in Europe (analyst version) – market volumes – projects – strategies – trends.
- Rodrigue J-P and Notteboom T (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? *Port Technology International*. 51:10-12.
- Roussanoglou N (2013). Eco-ships growing in numbers, could undermine value of older ships. Hellenic Shipping News Worldwide. June.
- Seatrade* (2013). Gas fuel going mainstream. March.
- Shipping and Finance* (2013). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Stott P and Wright P (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game changer for ship design? *Port Technology International*. 53:27-28.
- CNUCED (2013). *Rapport sur le commerce et le développement, 2013*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/TDR/2013. New York et Genève.
- Nations Unies (2012). Le Partenariat mondial pour le développement: Traduire la théorie en pratique – Rapport de 2012 du Groupe de réflexion sur le retard pris dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.12.I.5. New York.
- Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2013a). Situation et perspectives de l'économie mondiale. Compte rendu mensuel, janvier.
- Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2013b). Situation et perspectives de l'économie mondiale. Mise à jour au 1^{er} juillet 2013.
- Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2013c). Situation et perspectives de l'économie mondiale. Compte rendu mensuel, avril.
- Programme des Nations Unies pour le développement (2013). *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. Publication des Nations Unies. ISBN 978-92-1-126340-4. New York.
-

- United States Geological Survey (2013). *Mineral Commodity Summaries 2013*. United States Geological Survey. ISBN 978-1-4113-3548-6. Washington DC.
- Institut des Nations Unies pour la paix (2012). U.S. renews Iran sanctions waivers December. Accessible sur <http://iranprimer.usip.org/blog/2012/dec/10/us-renews-iran-sanctions-waivers> (consulté le 10 septembre 2012).
- Voice of America News* (2013). BRICS leaders optimistic about new development bank. 27 March.
- Wiesmann A (2010). Slow steaming – a viable long-term option? *Wärtsilä Technical Journal*. February.
- World Shipping Council (2008). Record fuel prices places stress on ocean shipping. May.
- World Steel Association (2013a). World crude steel output increases by 1.2% in 2012. January.
- World Steel Association (2013b). Short Range Outlook. April.
- OMC (2013). World trade 2012, prospects for 2013. Communiqué de presse 688 de l'OMC. 10 avril.

NOTES

- ¹ Les distances moyennes et les taux de change moyens sont calculés à partir des données plus récentes publiées dans Clarkson Research Services (2013a).
- ² Sur la base des données publiées par Clarkson Research Services. Les données relatives au commerce du GPL ne couvrent que l'OCDE.
-



2

STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE

Le présent chapitre traite de l'industrie du transport maritime dans l'optique de l'offre. Il y est question des catégories, de l'âge, du régime de propriété et de l'immatriculation des navires. On y trouvera également un examen des livraisons de navires, des démolitions et du tonnage en commande.

En 2012, on a assisté au retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale. Entre 2001 et 2011, année après année, les livraisons de nouveaux navires ont atteint de nouveaux records historiques. Ce n'est qu'en 2012 que, pour la première fois depuis 2001, la flotte qui a été mise en service pendant l'année a été moins importante que celle qui avait été livrée au cours des 12 mois précédents. En dépit de ce ralentissement des nouvelles livraisons, le tonnage mondial a continué de progresser en 2012, bien que plus lentement qu'en 2011. La flotte mondiale a plus que doublé depuis 2001, pour atteindre 1,63 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) en janvier 2013.

Depuis les niveaux record enregistrés en 2008 et 2009, le tonnage en commande concernant toutes les grandes catégories de navires a considérablement diminué. Alors que les chantiers navals continuaient de livrer le tonnage déjà commandé, les carnets de commande ont diminué de 50 % pour les porte-conteneurs, de 58 % pour les transporteurs de vrac sec, de 65 % pour les navires-citernes et de 67 % pour les navires de charge classiques. À la fin de 2008, le carnet de commandes de transporteurs de vrac sec représentait près de 80 % de la flotte de l'époque, tandis qu'en janvier 2013, le tonnage en commande ne représente que 20 % de la flotte en service.

Le chapitre 2 de l'édition 2013 de l'Étude présente les profils spécifiques des flottes des 48 principaux pays en développement propriétaires de navires. Plusieurs pays exportateurs de pétrole et de gaz possèdent également une flotte importante de pétroliers et de navires-citernes pour gaz liquéfiés, battant pavillon national ou étranger. De même, les pays ayant réalisé d'importants investissements dans les plates-formes pétrolières possèdent généralement des navires de ravitaillement au large. Les vraquiers sont moins souvent contrôlés par les pays propriétaires de cargaisons que ce n'est le cas des pays exportateurs de pétrole. La plupart des porte-conteneurs battent pavillon étranger lorsqu'ils participent au commerce international, empruntant des routes maritimes qui relient entre eux plusieurs pays à la fois. Un grand nombre des flottes de navires de charge classiques battent pavillon national et répondent aux besoins du cabotage côtier ou interinsulaire.

Par ailleurs, le chapitre 2 met tout spécialement l'accent sur 10 ans d'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED et, dans le même ordre d'idées, présente l'analyse de la mise en service des porte-conteneurs. Deux tendances importantes se sont fait jour au cours des 10 dernières années, qui représentent les deux facettes d'un même problème. D'un côté, les navires sont devenus plus gros et, d'un autre côté, les transporteurs de conteneurs se sont faits plus rares sur tous les marchés. Le nombre moyen de compagnies par pays a diminué de 27 % pendant cette période, passant de 22 en 2004 à seulement 16 en 2013. Cette tendance a des incidences importantes sur les niveaux de concurrence, surtout en ce qui concerne les plus petites nations commerçantes. Une moyenne de 16 prestataires de services peut encore suffire pour assurer le fonctionnement d'un marché concurrentiel en offrant en moyenne aux chargeurs d'un pays donné un large éventail de choix, mais sur certaines routes maritimes, en particulier celles qui desservent les plus petits pays en développement, la diminution de la concurrence a ouvert la voie à des marchés oligopolistiques.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Croissance de la flotte mondiale et principales catégories de navires

La croissance de la flotte mondiale¹

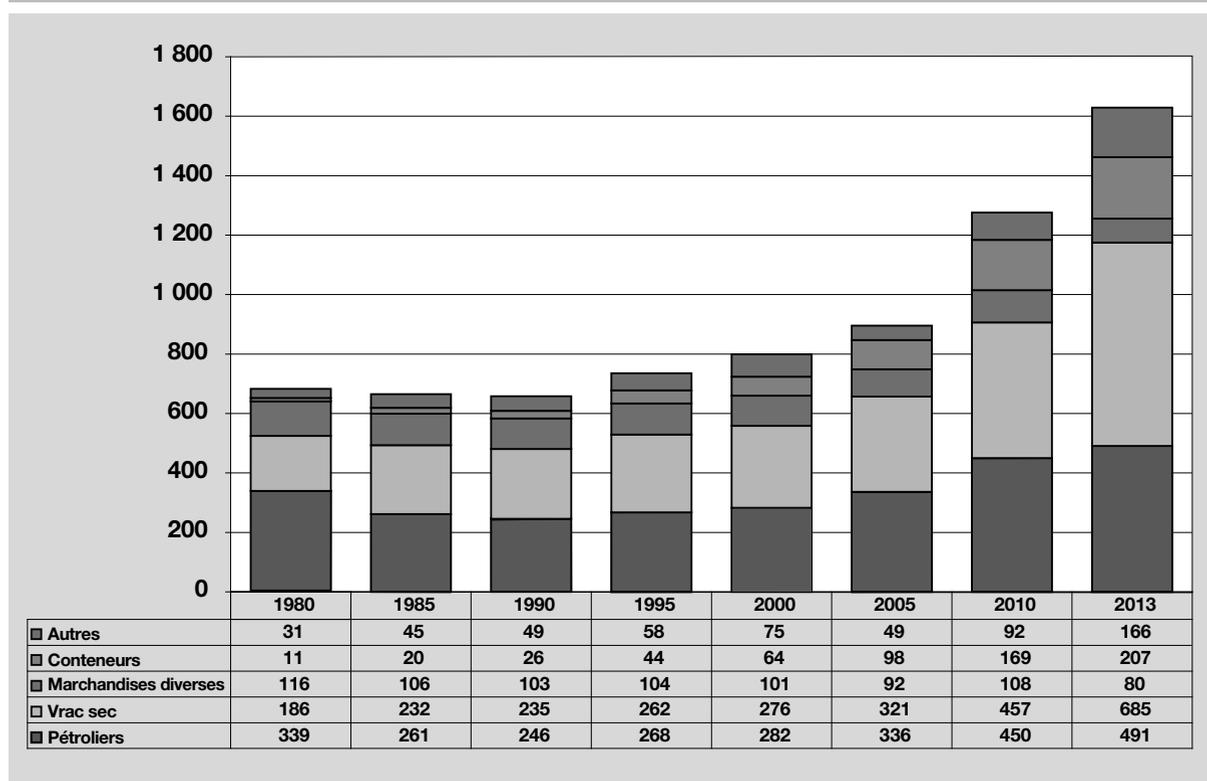
En 2012, on a assisté au retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction de navires en tjb. Entre 2001 et 2011, année après année, les livraisons de nouveaux navires ont atteint de nouveaux records historiques. Même après la récession de 2008, le tonnage de port en lourd livré chaque année a continué d'augmenter pendant trois années supplémentaires en raison des nombreuses commandes passées avant la crise. Ce n'est qu'en 2012 que, pour la première fois depuis 2001, la flotte qui a été mise en service pendant l'année a été moins importante que celle qui avait été livrée au cours des 12 mois précédents.

En dépit de ce ralentissement des nouvelles livraisons, le tonnage mondial a continué de progresser en 2012, bien que plus lentement; sur 12 mois, la croissance a représenté 6 %, contre 10 % l'année précédente. La flotte mondiale a plus que doublé depuis 2001, pour atteindre 1,63 milliard de tjb en janvier 2013 (graphique 2.1 et tableau 2.1).

Le retournement du cycle de construction de navires est encore attesté par le graphique 2.3, qui montre la structure par âge de la flotte existante. Il y a eu plus de navires construits en 2011 (c'est-à-dire les navires de 2 ans dans le graphique 2.3) qu'en 2012. Un fléchissement aussi important n'avait pas été constaté depuis le milieu des années 90. Ce tournant apparaît également dans le graphique 2.10, qui montre que le carnet de commandes avait déjà commencé à s'amincir en 2009.

Le nombre de navires qui composent la flotte marchande ne réagit que lentement à l'évolution de l'environnement économique. Le ralentissement

Graphique 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2013
(Chiffres au 1^{er} janvier, en millions de tjb)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services et figurant dans les éditions précédentes de l'Étude sur les transports maritimes.

Note: Tous navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, à l'exclusion des péniches, des bateaux de pêche, des navires de guerre, des yachts et des plates-formes fixes et mobiles de forage en mer et des barges pétrolières (exception faite des unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer et des navires de forage).

de la demande est devenu évident en 2008, mais le carnet de commandes a commencé à se dégarnir en 2009, les nouvelles livraisons ont reculé en 2012 et la flotte existante continue de s'agrandir en 2013. Cela étant, le carnet de commandes décroît rapidement et le calendrier actuel ne prévoit qu'une production proche des niveaux récents pour cette année et un peu moins pour 2014.

Tableau 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2012-2013 (Chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tpl; part en pourcentage indiquée en italique)

Principaux types	2012	2013	Variation en pourcentage 2013/2012
Pétroliers	469 516	490 743	4,5%
	<i>30,6%</i>	<i>30,1%</i>	<i>-0,4%</i>
Vraquiers	623 006	684 673	9,9%
	<i>40,5%</i>	<i>42,0%</i>	<i>1,5%</i>
Navires de charge classiques	80 825	80 345	-0,6%
	<i>5,3%</i>	<i>4,9%</i>	<i>-0,3%</i>
Porte-conteneurs	196 853	206 577	4,9%
	<i>12,8%</i>	<i>12,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Autres types:	166 667	166 445	-0,1%
	<i>10,8%</i>	<i>10,2%</i>	<i>-0,6%</i>
Transporteurs de gaz	44 060	44 346	0,6%
	<i>2,9%</i>	<i>2,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Chimiquiers	23 238	23 293	0,2%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Ravitailleurs	70 767	69 991	-1,1%
	<i>4,6%</i>	<i>4,3%</i>	<i>-0,3%</i>
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 466	5 504	0,7%
	<i>0,4%</i>	<i>0,3%</i>	<i>0,0%</i>
Divers/n.d.	23 137	23 312	0,8%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Total mondial	1 536 868	1 628 783	6,0%
	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>0,0%</i>

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

En janvier 2013, les vraquiers représentent en tonnage (en tpl) 42 % de la flotte mondiale, ce qui est un record historique pour cette catégorie de navires. Le tonnage des navires de charge classiques, lui, a continué à reculer; sa part du tonnage mondial est à présent inférieure à 5 %, contre 15 % il y a 20 ans. Les pétroliers ont eux aussi vu leur part diminuer: elle a été ramenée de près de la moitié du tonnage mondial en 1980 à 30 % en janvier 2013 (tableau 2.1 et Annexe II).

Pétroliers

Du fait de la mise au rebut d'un grand nombre d'unités et de la transformation de nombreux navires à coque simple depuis quelques années, la plupart des pétroliers sont à présent des navires à double coque, conformément aux prescriptions de l'OMI relatives à la protection de l'environnement et à la sécurité, ainsi qu'à la loi des États-Unis d'Amérique sur la pollution par les hydrocarbures, qui a mis fin en 2010 à l'exploitation de pétroliers à coque simple dans les eaux territoriales américaines. À la suite du renouvellement de la flotte, 14 % seulement des pétroliers ont aujourd'hui 15 ans ou plus.

Lorsque le dernier superpétrolier (VLCC) à coque simple a été livré en 1996, il y en avait 376 en service. Au début de 2013, il n'y en a que trois. Toutefois, 243 d'entre eux ont été effectivement mis au rebut. Soixante ont été transformés en unités flottantes de production et stockage et 70 en vraquiers. Certains des superpétroliers les plus anciens sont mis en service en tant qu'unités de production, stockage et déchargement en mer (*Shipping Intelligence Weekly*, 2013).

Vraquiers

Les plus grands navires de transport maritime actuellement en exploitation sont les vraquiers appartenant au conglomérat brésilien du minerai de fer Vale, d'où leur nom de «Vale-max». En avril 2013, le navire le plus récent de cette série, le *Vale Korea*, a été mis en service; il a une capacité de 402 303 tpl. Alors qu'il avait été prévu au départ que ce navire fasse escale dans les ports chinois, Vale met actuellement en place des pôles de transbordement en Malaisie et aux Philippines car ces navires ne sont pas autorisés à entrer dans les ports chinois en pleine charge. En raison des restrictions réglementaires en vigueur en Chine, les Vale-max entrés dans les ports chinois au début de 2013 étaient enregistrés pour un peu moins de 300 000 tpl.

En 2012, les vraquiers livrés ont représenté un tonnage sept fois plus important que 10 ans plus tôt. Dans le même temps, les commandes diminuent: elles ne dépassent pas aujourd'hui un cinquième de la flotte existante (Clarkson Research Services, 2013a).

Navires de charge classiques

Les navires de charge classiques – parfois appelés également «navires transporteurs de marchandises diverses» – ont vu leur importance décliner au cours des dernières décennies, au profit essentiellement des porte-conteneurs. La conteneurisation de plus en plus fréquente des marchandises a réduit la part de marché des navires transporteurs de marchandises diverses.

Néanmoins, certaines marchandises, en particulier des marchandises solides de dimensions trop importantes pour un conteneur, devront toujours être transportées en tant que marchandises diverses. La flotte spécialisée dans le transport de marchandises diverses a été modernisée ces dernières années, la plupart des navires anciens ayant été démolis. Selon un rapport récent de Dynamar (Dynamar, 2013), parmi presque 800 navires mis en service par les 25 plus grands opérateurs spécialisés, moins de 100 ont plus de 25 ans, un petit nombre seulement datant des années 70. Plus de 500 unités ayant été construites depuis 2000, la flotte spécialisée est essentiellement composée de navires modernes, très productifs et polyvalents qui transportent des marchandises aussi diverses que des produits forestiers, des sacs et des marchandises destinées à des projets.

Porte-conteneurs

Les porte-conteneurs transportent environ 52 % du commerce maritime mondial en valeur (World Shipping Council, 2013). Leur part de la flotte mondiale a été presque octuplée depuis 1980, car les marchandises sont de plus en plus souvent conteneurisées en vue de leur transport international. Outre les biens manufacturés, de plus en plus de produits de base (comme le café) et de marchandises réfrigérées (fruits, viande, poisson) sont aujourd'hui très souvent transportés dans des conteneurs maritimes standardisés.

Aujourd'hui, la plupart des nouveaux porte-conteneurs ne sont plus munis d'appareils de manutention, c'est-à-dire qu'ils ne possèdent pas leurs propres portiques à conteneurs, mais sont tributaires des ports maritimes et de leur engins de manutention spécialisés. Cette tendance va de pair avec la livraison de navires plus grands, ces derniers étant moins souvent équipés d'engins de ce type. Cela pose un problème aux ports secondaires, en particulier dans les pays en développement, qui peuvent ne pas recevoir un volume suffisant pour justifier un investissement dans des portiques spécialisés et onéreux dans leurs terminaux à conteneurs.

La part des navires sans appareils parmi l'ensemble des porte-conteneurs livrés ne cesse d'augmenter. En 2005, ils étaient quatre fois plus nombreux que les navires équipés de leurs propres engins de manutention, alors qu'en 2012, ils étaient six fois plus nombreux (tableau 2.2 et graphique 2.2). Les porte-conteneurs sans appareils sont en moyenne deux fois plus gros que les navires munis d'appareils, et la taille moyenne des deux types de navires a augmenté de près de 80 % depuis 2005.

L'année 2013 a également vu la livraison des premiers porte-conteneurs «Triple E» par Daewoo (République de Corée) à Maersk (Danemark). L'expression Triple E correspond à efficacité énergétique, économies d'échelle et amélioration de la qualité de l'environnement. Pendant une brève période, ces navires, dont la capacité de charge de conteneurs déclarée atteignait 18 000 EVP, ont été les plus grands porte-conteneurs, après avoir pris la suite des navires de 16 000 EVP du CMA CGM, qui ont été les plus grandes jusqu'au début de 2013. En 2013, la CSCL (Chine) a commandé des porte-conteneurs encore plus grands, toujours aux chantiers navals de la République de Corée; ces navires pourront charger 18 400 EVP et seront livrés en 2014.

Autres catégories

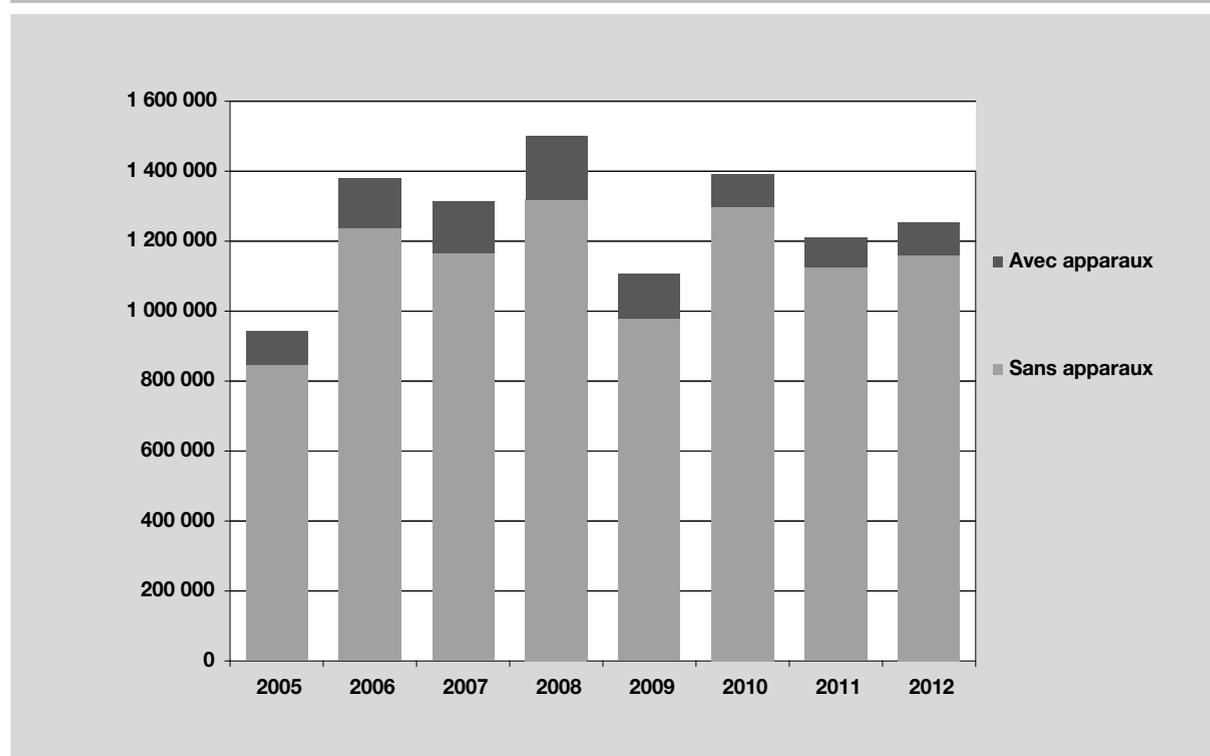
Les chimiquiers sont devenus de plus en plus grands, dans un souci d'économies d'échelle. La part des navires d'une capacité supérieure à 36 000 tpl est passée de 23 % en 2005 à 28 % aujourd'hui, tandis que celle des plus petites unités (d'une capacité inférieure à 10 000 tpl) a été ramenée de 47 % à 40 % au cours de la même période (Fairplay, 2013).

Tableau 2.2 Livraisons de porte-conteneurs

Année de construction	Sans appareils			Munis d'appareils			Total		
	Navires	EVP	Tonnage moyen (EVP)	Navires	EVP	Tonnage moyen (EVP)	Navires	EVP	Tonnage moyen (EVP)
2005	217	847 530	3 906	55	96 010	1 746	272	943 540	3 469
2006	285	1 237 630	4 343	86	142 104	1 652	371	1 379 734	3 719
2007	297	1 166 968	3 929	102	148 268	1 454	399	1 315 236	3 296
2008	321	1 319 897	4 112	114	181 322	1 591	435	1 501 219	3 451
2009	204	978 900	4 799	72	127 394	1 769	276	1 106 294	4 008
2010	217	1 297 291	5 978	48	92 117	1 919	265	1 389 408	5 243
2011	159	1 126 977	7 088	32	83 728	2 617	191	1 210 705	6 339
2012	172	1 161 695	6 754	29	89 476	3 085	201	1 251 171	6 225

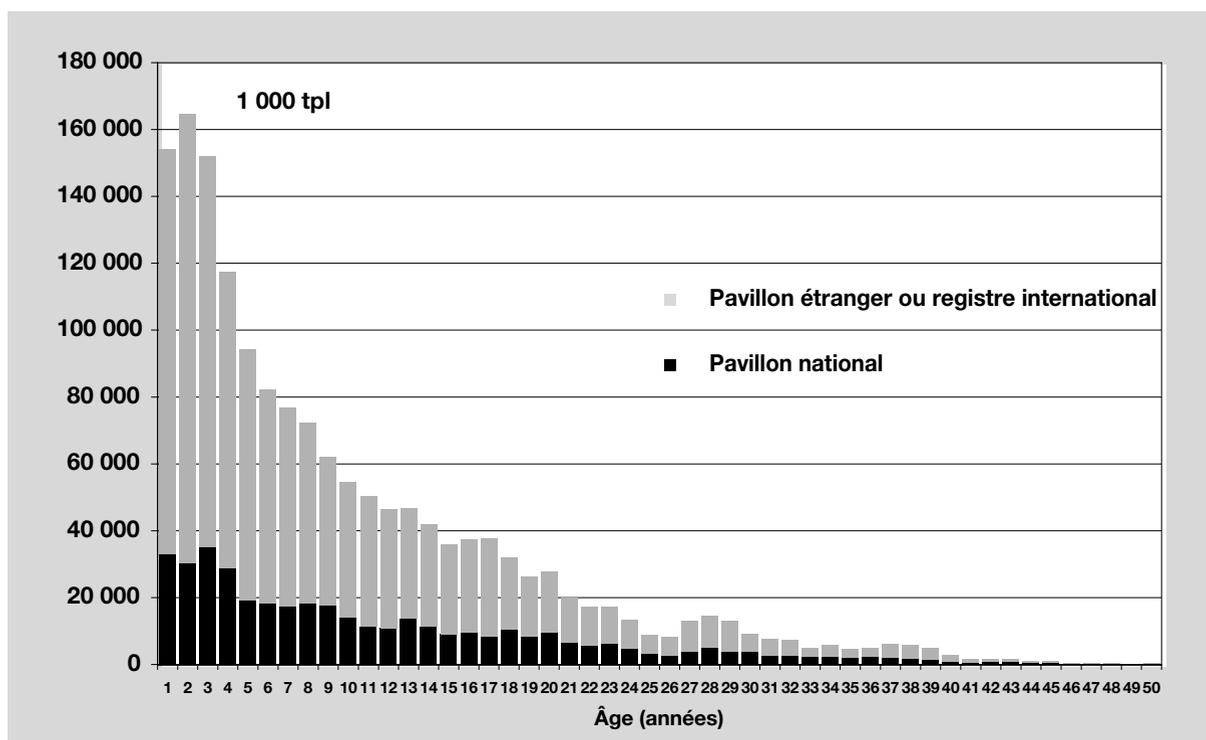
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.
 Note: Porte-conteneurs cellulaires intégraux de 100 tjb ou plus.

Graphique 2.2 Tendances des livraisons de porte-conteneurs (Porte-conteneurs neufs, en EVP, 2005-2012)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Graphique 2.3 Structure par âge de la flotte mondiale, pavillons nationaux et étrangers



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Pour les navires de 1 000 tpb ou plus.

2. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

En janvier 2013, 20 % des navires de commerce maritime avaient moins de cinq ans et représentaient 40 % du tonnage mondial de port en lourd (voir le tableau 2.3 et le graphique 2.3). Les navires livrés au cours des années récentes sont en moyenne plus grands que les navires plus anciens. Les nouveaux porte-conteneurs sont en moyenne trois fois plus grands que ceux construits il y a 20 ans ou encore plus tôt, et 5 % seulement des porte-conteneurs ont plus de 20 ans. En général, les pétroliers sont également remplacés relativement tôt; 4 % seulement des pétroliers existants ont été construits il y a plus de 20 ans.

L'âge moyen (par navire) en janvier 2013 était le plus avancé pour les navires de charge classiques (25 ans), suivis par les navires d'autres catégories (22,6 ans), les pétroliers (16,7 ans), les porte-conteneurs (10,8 ans) et les vraquiers (9,9 ans). À la suite de la forte augmentation du nombre des

nouveaux navires dans le secteur des marchandises en vrac, près de la moitié de ces navires n'ont pas plus de quatre ans, dépassant pour la première fois les porte-conteneurs en tant que catégorie de navires la plus jeune.

Étant donné que les navires les plus récents sont plus grands que les plus anciens, l'âge moyen mondial par navire est de 20,3 ans, tandis que l'âge moyen par tpb est 9,6 ans. Leur répartition géographique est également bien équilibrée et les navires immatriculés dans les pays en développement ne sont à présent qu'un peu plus vieux (de deux ans) que ceux qui battent pavillon d'un pays développé. Parmi les 10 principaux États du pavillon, la Grèce a la flotte la plus ancienne, suivie par le Panama et la Chine. Les flottes les plus jeunes sont celles qui sont immatriculées aux Îles Marshall, à Hong Kong (Chine) et à Singapour. En moyenne, les navires battant pavillon étranger sont un peu plus jeunes que ceux qui battent pavillon national. Cette situation et sa raison d'être sont examinées ci-après.

Tableau 2.3 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2013
(En pourcentage du total des navires et en tpl)

Groupe de pays Types de navires		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (années) 2013	Âge moyen (années) 2012	Variation 2013/2012 en %
MONDE									
Vraquiers	Navires	44	15	12	13	16	9,94	11,57	-1,63
	tpl	49	16	11	13	11	8,36	9,71	-1,35
	Tonnage moyen (tpl)	81 514	75 173	65 405	71 528	48 211			
Porte-conteneurs	Navires	23	29	18	20	10	10,81	10,73	0,08
	tpl	34	32	16	13	5	8,25	8,24	0,01
	Tonnage moyen (tpl)	59 547	43 782	37 049	26 750	19 962			
Navires de charge classiques	Navires	12	11	7	12	58	24,99	24,58	0,41
	tpl	22	13	10	10	44	19,10	19,61	-0,51
	Tonnage moyen (tpl)	7 396	5 237	6 845	3 705	3 081			
Pétroliers	Navires	24	20	10	12	34	16,74	16,50	0,25
	tpl	37	28	20	10	4	8,14	8,01	0,13
	Tonnage moyen (tpl)	69 029	64 212	87 809	35 925	5 921			
Autres	Navires	17	13	10	10	50	22,57	22,29	0,28
	tpl	23	20	13	10	34	16,07	15,84	0,23
	Tonnage moyen (tpl)	6 985	8 251	6 898	5 119	3 968			
Tous navires	Navires	20	15	10	12	44	20,34	20,30	0,03
	tpl	40	22	14	12	12	9,60	10,19	-0,59
	Tonnage moyen (tpl)	40 664	32 047	31 610	21 098	6 267			
PAYS EN DÉVELOPPEMENT									
Vraquiers	Navires	41	10	9	16	24	11,77	13,99	-2,22
	tpl	48	10	8	17	16	9,76	11,76	-2,00
	Tonnage moyen (tpl)	80 772	65 854	60 514	75 693	47 053			
Porte-conteneurs	Navires	21	23	15	25	17	12,83	13,06	-0,23
	tpl	36	28	12	17	7	8,63	9,18	-0,55
	Tonnage moyen (tpl)	56 530	41 481	28 210	22 545	13 619			
Navires de charge classiques	Navires	11	12	5	8	63	25,38	24,95	0,43
	tpl	19	12	6	9	53	21,02	21,79	-0,78
	Tonnage moyen (tpl)	6 396	4 194	5 808	4 342	3 102			
Pétroliers	Navires	24	14	7	12	43	18,69	18,61	0,08
	tpl	43	23	15	12	8	8,42	8,51	-0,09
	Tonnage moyen (tpl)	64 176	59 987	74 818	37 046	6 404			
Autres	Navires	20	15	9	11	45	20,19	20,01	0,18
	tpl	24	16	9	9	42	17,85	17,91	-0,06
	Tonnage moyen (tpl)	5 122	5 269	4 909	4 265	4 224			
Tous navires	Navires	20	14	8	11	46	20,21	20,28	-0,07
	tpl	41	16	11	14	18	10,75	11,88	-1,13
	Tonnage moyen (tpl)	35 193	22 382	25 060	23 249	6 856			

Tableau 2.3 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2013
(En pourcentage du total des navires et en tpl) (suite)

Groupe de pays Types de navires		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (années) 2013	Âge moyen (années) 2012	Variation 2013/2012 en %
PAYS DÉVELOPPÉS									
Vraquiers	Navires	46	19	14	12	9	8,31	9,28	-0,98
	tpl	50	20	13	11	6	7,24	8,03	-0,79
	Tonnage moyen (tpl)	82 751	79 903	68 206	68 126	51 940			
Porte-conteneurs	Navires	24	33	19	17	6	9,60	9,39	0,22
	tpl	33	33	18	12	4	8,07	7,86	0,21
	Tonnage moyen (tpl)	61 076	44 622	40 797	30 302	30 536			
Navires de charge classiques	Navires	16	12	11	19	41	20,89	20,57	0,32
	tpl	28	16	16	12	29	15,38	15,65	-0,27
	Tonnage moyen (tpl)	8 690	6 825	7 618	3 319	3 751			
Pétroliers	Navires	26	28	15	14	17	12,59	12,13	0,46
	tpl	34	32	24	8	2	7,88	7,59	0,29
	Tonnage moyen (tpl)	74 911	66 936	94 955	35 850	7 199			
Autres	Navires	15	13	12	11	49	23,36	22,96	0,40
	tpl	23	23	15	10	28	14,63	14,17	0,47
	Tonnage moyen (tpl)	9 764	11 817	8 684	6 534	4 971			
Tous navires	Navires	22	17	13	14	34	18,20	18,10	0,11
	tpl	39	26	17	10	8	8,61	8,82	-0,21
	Tonnage moyen (tpl)	47 299	40 209	36 065	20 843	7 594			
PAYS EN TRANSITION									
Vraquiers	Navires	29	13	7	13	39	15,64	18,68	-3,04
	tpl	31	11	7	13	38	15,07	18,16	-3,09
	Tonnage moyen (tpl)	45 120	35 203	43 734	42 427	40 694			
Porte-conteneurs	Navires	13	3	17	30	37	18,20	17,27	0,93
	tpl	30	4	15	26	25	14,59	13,66	0,94
	Tonnage moyen (tpl)	27 602	13 760	11 201	10 566	8 560			
Navires de charge classiques	Navires	4	4	1	7	83	30,33	29,65	0,68
	tpl	7	7	2	10	74	26,39	25,97	0,42
	Tonnage moyen (tpl)	6 144	6 124	5 299	4 403	2 985			
Navires de charge classiques	Navires	17	14	5	5	60	22,69	22,88	-0,18
	tpl	34	34	17	6	9	9,46	8,89	0,57
	Tonnage moyen (tpl)	48 168	58 518	81 964	31 915	3 636			
Pétroliers	Navires	7	5	3	5	80	28,57	27,92	0,65
	tpl	18	13	3	3	63	21,88	21,27	0,61
	Tonnage moyen (tpl)	3 378	3 655	1 237	815	916			
Autres	Navires	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	tpl	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			
Tous navires	Navires	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	tpl	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

B. RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET D'EXPLOITATION DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Pays propriétaire de navires

La concentration nationale de la propriété de la flotte est illustrée par le fait que les propriétaires de cinq pays – par ordre de tonnage décroissant, la Grèce, le Japon, la Chine, l'Allemagne et la République de Corée – représentent 53 % du tonnage mondial. Parmi les 35 premiers pays propriétaires de navires, 17 sont en Asie, 14 en Europe et quatre en Amérique (tableau 2.4).

En nombre de navires, le plus grand pays propriétaire de navires est la Chine, avec 5 313 navires de commerce maritime, dont environ la moitié battent pavillon chinois. Au total, il y a plus de navires battant pavillon chinois que de navires battant pavillon grec, japonais et allemand pris ensemble.

On peut aussi considérer la propriété de la flotte du point de vue de la valeur. Les porte-conteneurs et les transporteurs de gaz liquéfié, par exemple, sont plus onéreux que les transporteurs de vrac sec et liquide. La valeur marchande d'un navire dépend également de son âge et de sa maintenance. Selon des estimations pour janvier 2013 (Clarkson Research Services, 2013b), la flotte dont le Japon est propriétaire est celle dont la valeur est la plus élevée: celle-ci frôle les 100 milliards de dollars. Viennent ensuite les flottes des États-Unis (92 milliards), de la Grèce (72 milliards), de la Chine (61 milliards) et de l'Allemagne (60 milliards). La valeur de l'ensemble de la flotte mondiale étant évaluée à 809 milliards de dollars, les cinq premiers pays propriétaires de navires du point de vue de la valeur de la flotte contrôlèrent ainsi près de 48 % de la flotte mondiale; les 10 premiers, selon ce critère, détiendraient 67 % du marché en valeur.

En ce qui concerne l'immatriculation, plus de la moitié de la flotte de la plupart des 35 premiers pays propriétaires de navires bat pavillon étranger. Les exceptions sont notamment les pays disposant d'une importante flotte de cabotage, comme l'Inde, l'Indonésie ou le Viet Nam, et les pays où le registre national fournit un pavillon concurrentiel qui est aussi utilisé par un grand nombre d'armateurs étrangers, comme c'est le cas, par exemple, de Singapour, ce registre devenant donc en fait un registre d'immatriculation libre.

Le graphique 2.4 présente les profils de 48 flottes maritimes, qui montrent la catégorie de navires contrôlés par les principaux pays en développement propriétaires

de navires, en indiquant notamment la part de la flotte battant pavillon national et la part battant pavillon étranger pour chaque grande catégorie de navires.

Plusieurs pays exportateurs de pétrole et de gaz sont également propriétaires d'une flotte importante de pétroliers et de transporteurs de gaz liquéfié battant pavillon national ou étranger. L'Algérie, par exemple, possède une part importante de la flotte de pétroliers et de transporteurs de gaz liquéfié; la flotte argentine se compose essentiellement de pétroliers battant pavillon étranger; les pétroliers équatoriens englobent la flotte de cabotage battant pavillon national (desservant les îles Galapagos, par exemple) et des pétroliers battant pavillon étranger assurant le transport international des exportations de pétrole équatorien. Les autres pays disposant d'une part importante de la flotte de pétroliers et de transporteurs de gaz liquéfié sont l'Égypte, la République islamique d'Iran, le Kazakhstan, le Koweït, la Libye, la Malaisie, le Mexique, le Nigéria, l'Oman, le Pérou, le Qatar, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis et la République bolivarienne du Venezuela.

De même, les pays ayant réalisé d'importants investissements dans les plates-formes pétrolières possèdent généralement des navires assurant des services de ravitaillement au large. La flotte angolaise, par exemple, est principalement spécialisée dans le ravitaillement des plates-formes pétrolières; le Brésil, lui aussi, possède une importante flotte de navires de ravitaillement au large, en plus de sa flotte de vraquiers et de pétroliers. La flotte camerounaise est intégralement constituée de navires de ravitaillement et de stockage au large battant pavillon national, et les navires de cette catégorie constituent l'essentiel des flottes nigériane et tunisienne. La flotte de navires de ravitaillement au large de la République démocratique du Congo, en revanche, ne bat que pavillon étranger.

Les vraquiers sont moins souvent contrôlés par les pays propriétaires de cargaisons que ce n'est le cas des pays exportateurs de pétrole. Néanmoins, les pays propriétaires de flottes importantes de vraquiers sont notamment des pays importateurs et exportateurs importants de minerai de fer et d'autres produits solides, tels que le Brésil (exportations) et la Chine (importations). Les autres pays disposant d'une part importante de la flotte de vraquiers sont notamment Hong Kong (Chine), la province chinoise de Taiwan, la Croatie, la République de Corée, le Liban, le Pakistan, les Philippines, Singapour, l'Afrique du Sud, la Thaïlande, la Turquie et l'Ukraine.

Tableau 2.4 Les 35 pays et territoires possédant les flottes les plus importantes au 1^{er} janvier 2013 (En tpl)

Pays ou territoire d'appartenance ^a	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd				
	Pavillon national	Pavillon étranger ou international ^b	Total	Pavillon national ^c	Pavillon étranger ou international ^b	Total	Pavillon étranger et international en % du total ^b	Total en % mondial
Grèce	825	2 870	3 695	69 644 624	175 205 954	244 850 578	71,56	15,17
Japon	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92,31	13,87
Chine	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64,79	11,78
Allemagne	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86,77	7,79
République de Corée	764	812	1 576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77,86	4,65
Singapour	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49,01	3,98
États-Unis	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85,12	3,61
Royaume-Uni	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79,23	3,12
Norvège	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95,24	2,85
Province chinoise de Taiwan	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92,52	2,74
Danemark	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99,83	2,52
Bermudes	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99,36	2,04
Turquie	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66,93	1,80
Italie	673	211	884	19 097 635	6 245 330	25 342 964	24,64	1,57
Hong Kong (Chine)	269	297	566	15 768 670	8 556 599	24 325 269	35,18	1,51
Inde	584	158	742	15 063 983	7 377 303	22 441 287	32,87	1,39
Émirats arabes unis	82	617	699	700 914	18 772 655	19 473 569	96,40	1,21
Fédération de Russie	1 195	532	1 727	5 495 653	13 888 598	19 384 251	71,65	1,20
Malaisie	472	142	614	9 520 599	7 593 951	17 114 550	44,37	1,06
Pays-Bas	757	450	1 207	6 100 843	10 571 723	16 672 566	63,41	1,03
Brésil	202	108	310	2 837 889	13 314 666	16 152 555	82,43	1,00
Suisse	39	291	330	1 144 359	14 506 537	15 650 896	92,69	0,97
République islamique d'Iran	108	121	229	1 748 219	13 568 542	15 316 761	88,59	0,95
Indonésie	1 383	147	1 530	11 910 441	3 390 980	15 301 421	22,16	0,95
Chypre	183	192	375	6 178 327	7 745 606	13 923 933	55,63	0,86
France	179	230	409	3 862 058	7 144 805	11 006 863	64,91	0,68
Canada	206	145	351	2 650 551	6 571 778	9 222 329	71,26	0,57
Monaco		126	126		9 157 769	9 157 769	100,00	0,57
Belgique	90	155	245	4 008 509	4 720 024	8 728 533	54,08	0,54
Viet Nam	758	83	841	6 422 675	1 540 097	7 962 772	19,34	0,49
Arabie saoudite	62	125	187	1 036 358	6 771 973	7 808 332	86,73	0,48
Koweït	40	36	76	4 037 837	2 862 528	6 900 365	41,48	0,43
Suède	114	225	339	1 323 946	5 120 753	6 444 699	79,46	0,40
Oman	3	31	34	5 332	6 133 802	6 139 134	99,91	0,38
Thaïlande	336	79	415	4 444 401	1 652 413	6 096 814	27,10	0,38
Total, 35 principaux pays	16 606	24 609	41 215	377 651 950	1 148 223 839	1 525 875 789	75,25	94,55
Autres pays d'appartenance	2 655	2 522	5 177	29 703 524	52 879 452	82 582 976	64,03	5,12
Total, pays d'appartenance connu	19 261	27 131	46 392	407 355 474	1 201 103 291	1 608 458 765	74,67	99,67
Autres, pays d'appartenance inconnu			730			5 297 140		0,33
Total mondial			47 122			1 613 755 905		100

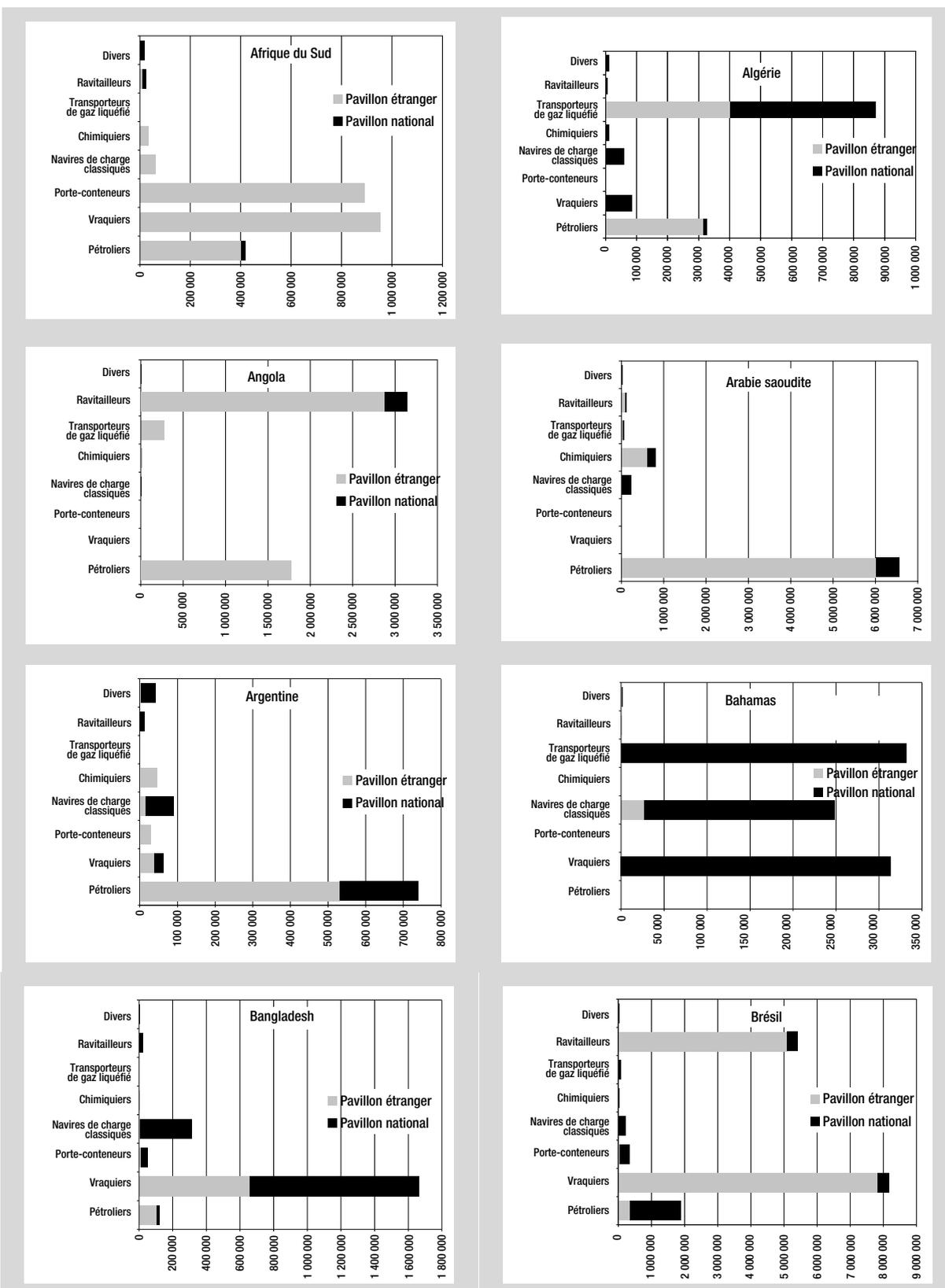
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de 1 000 tjb ou plus, classés par tonnage de port en lourd.

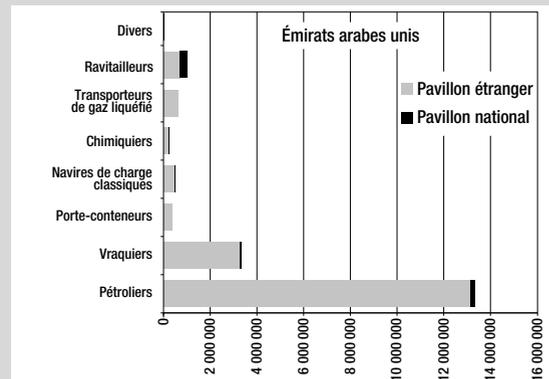
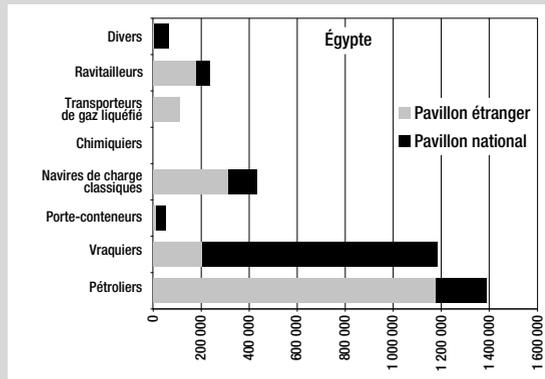
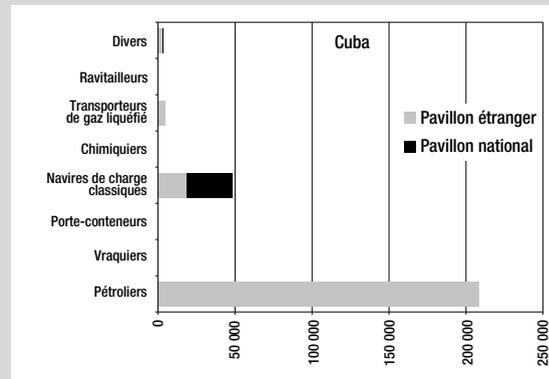
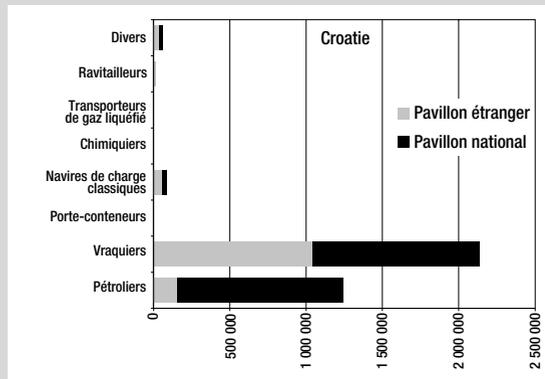
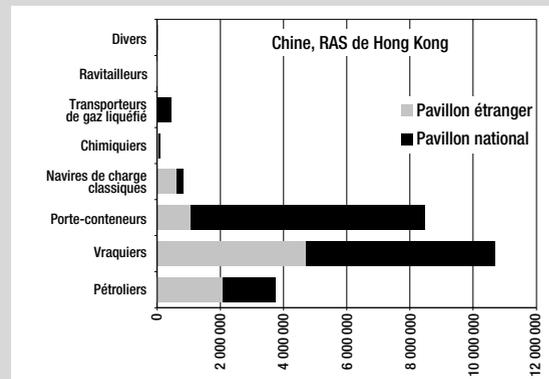
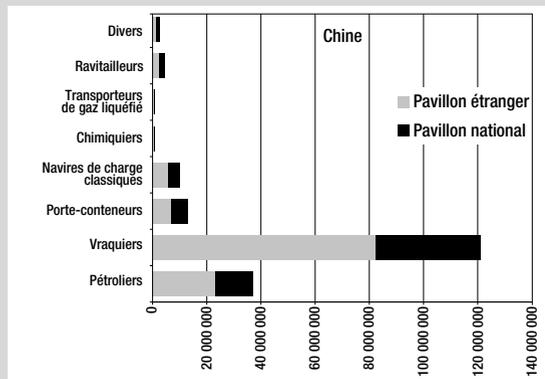
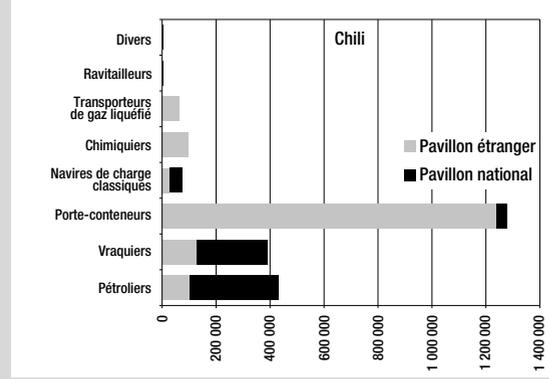
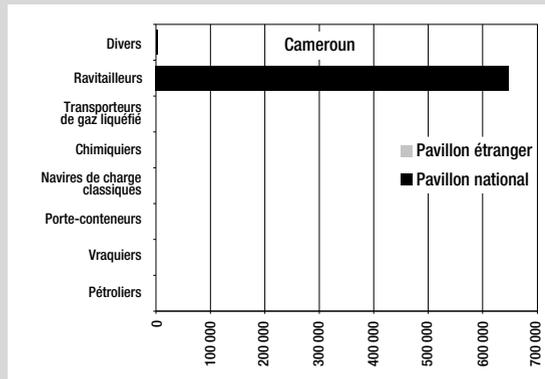
^a On entend par pays d'appartenance le pays où est exercé le contrôle effectif de la flotte (c'est-à-dire le pays d'établissement de la société mère). Dans plusieurs cas, c'est là une question d'appréciation. Par exemple, la Grèce est considérée comme le pays d'appartenance des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pirée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

^b Aux fins du présent tableau, la dénomination «Pavillon étranger et pavillon international» englobe les navires immatriculés sur des deuxièmes registres/registres internationaux comme le registre international danois (DIS) ou le registre international norvégien (NIS).

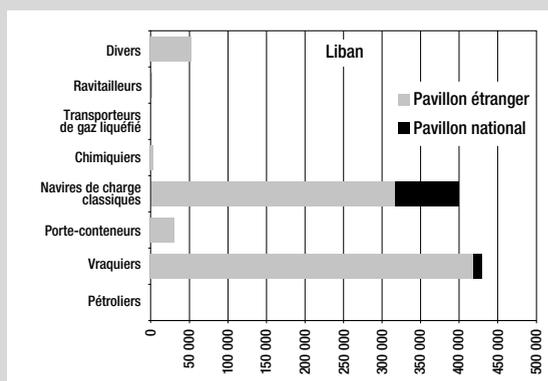
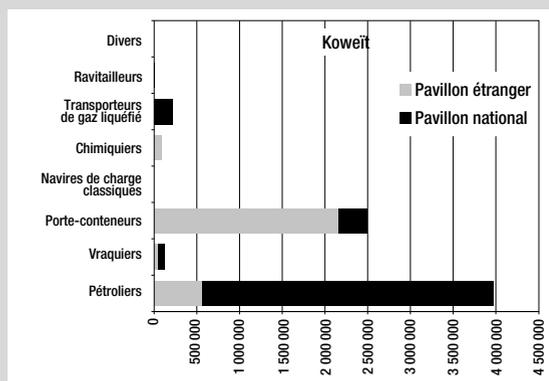
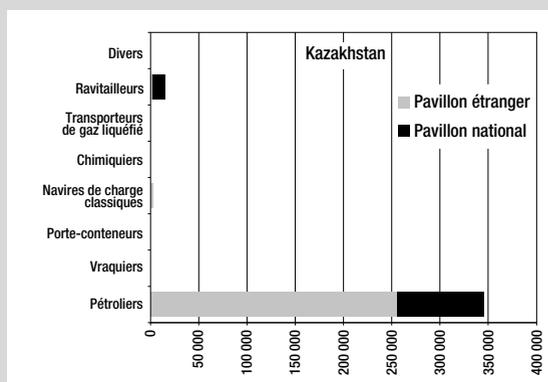
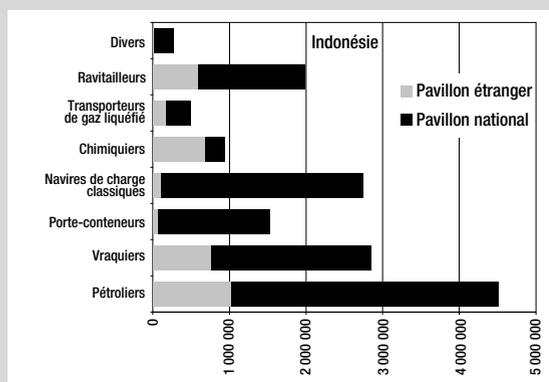
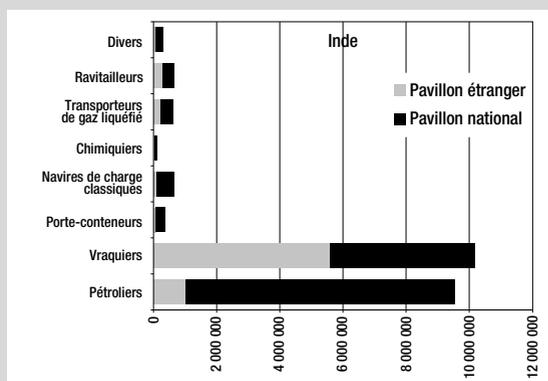
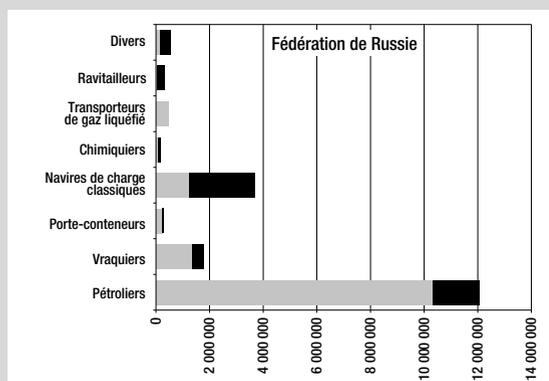
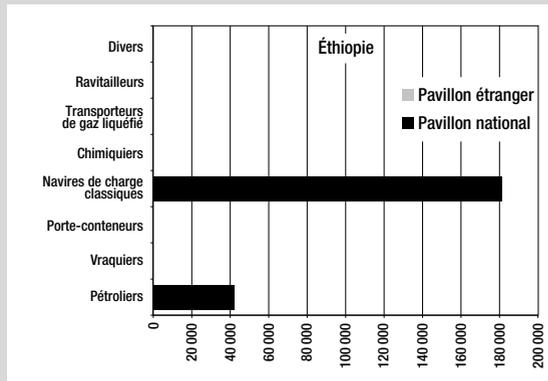
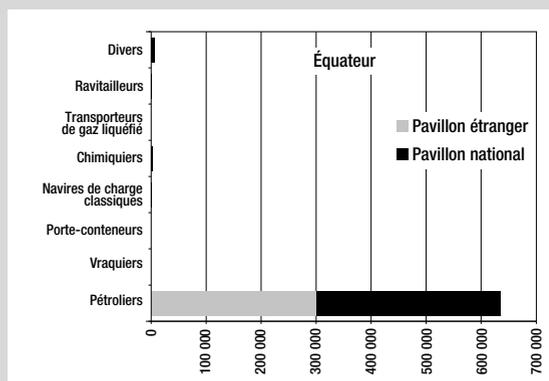
Graphique 2.4 Profils des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2013)



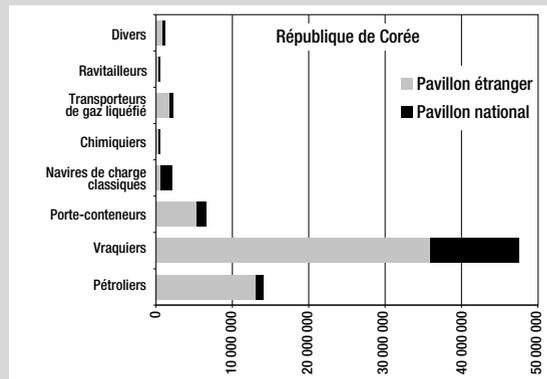
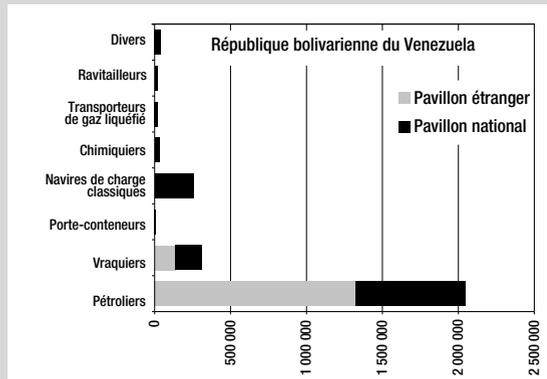
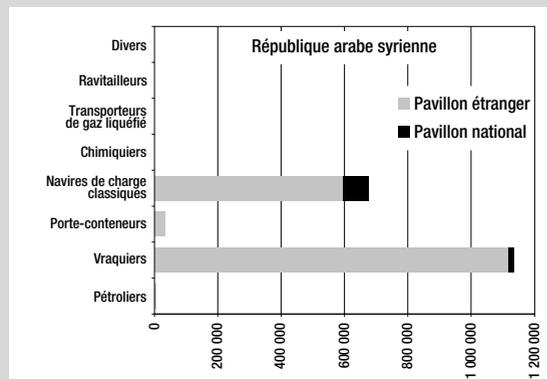
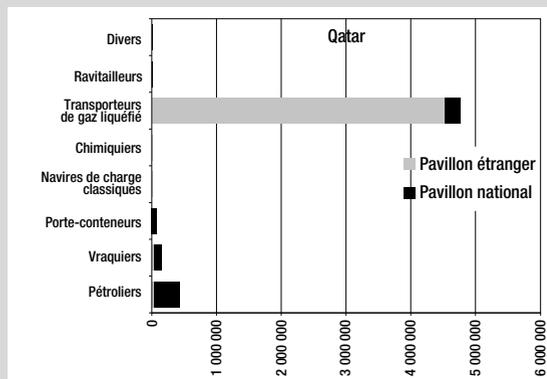
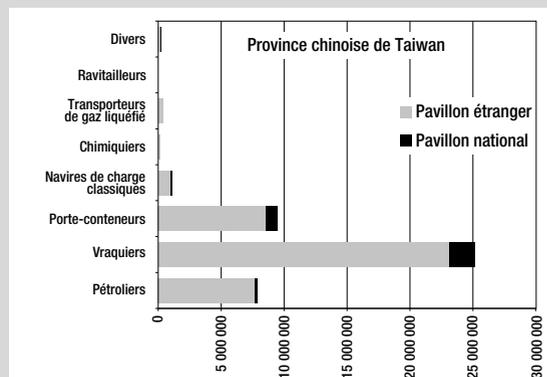
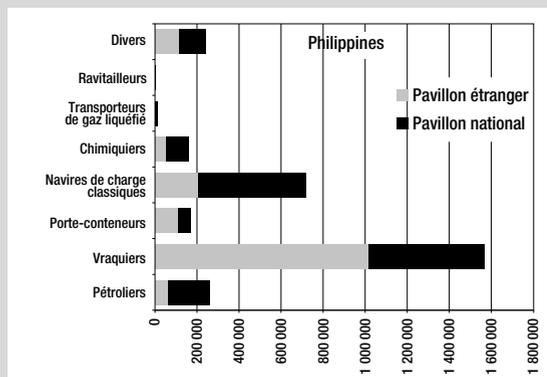
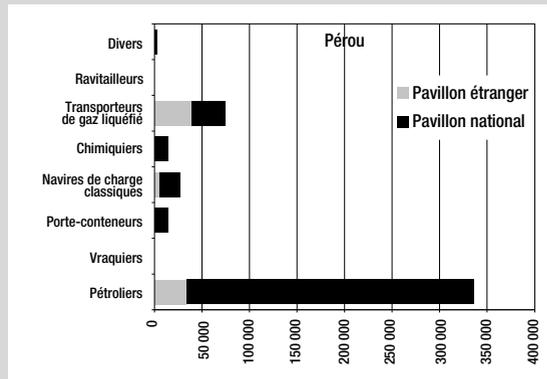
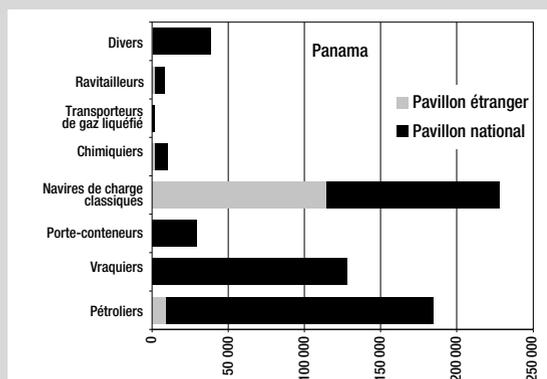
Graphique 2.4. Profils des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2013) (suite)



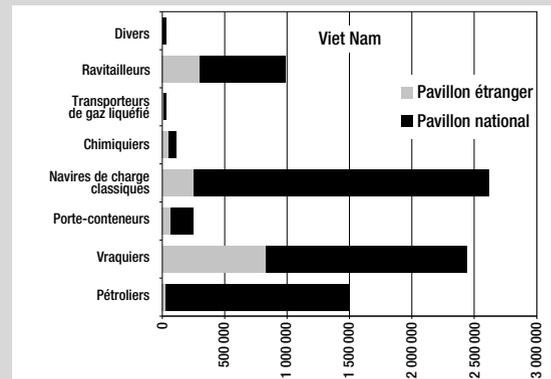
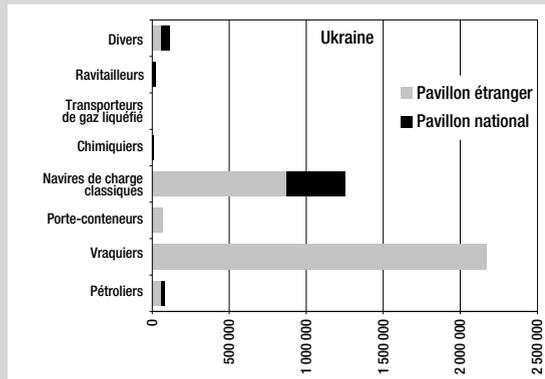
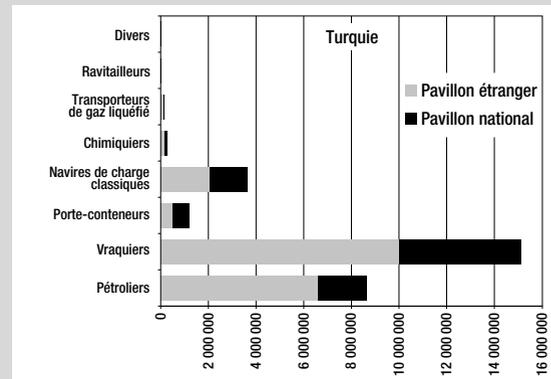
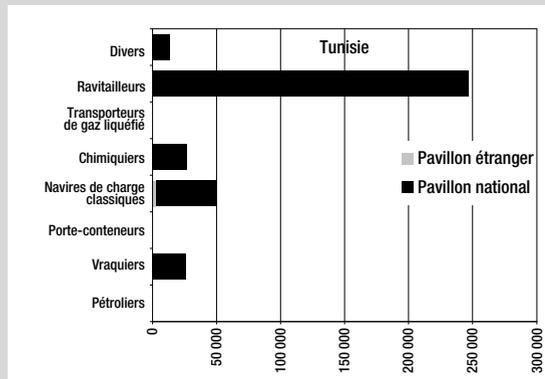
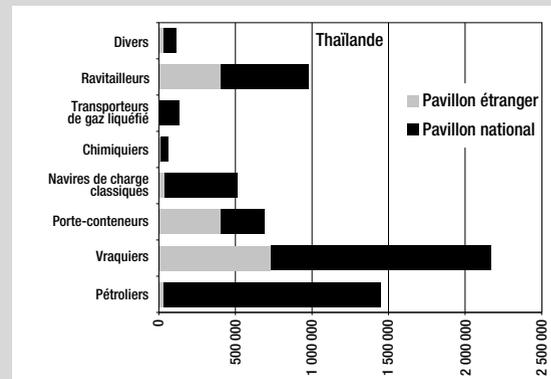
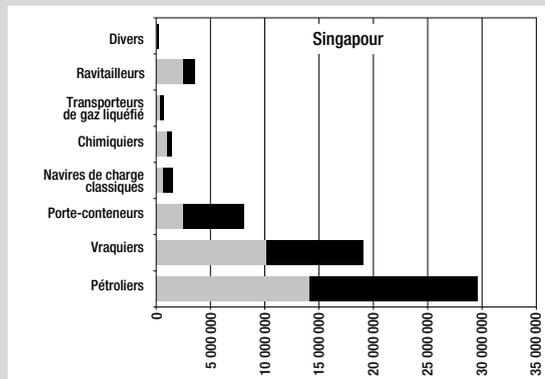
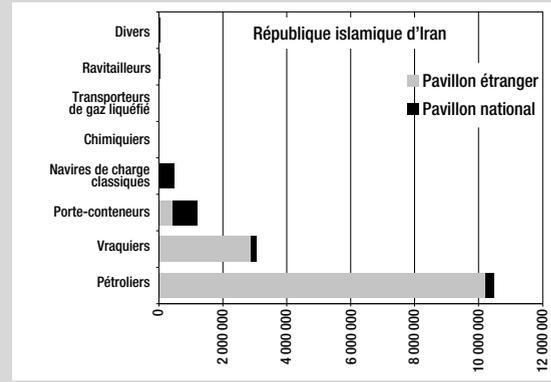
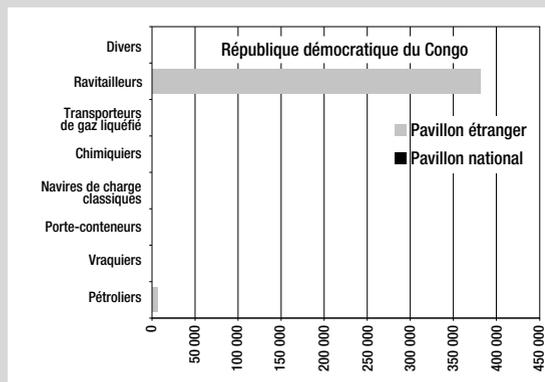
Graphique 2.4 Profils des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2013) (suite)



Graphique 2.4 Profils des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2013) (suite)



Graphique 2.4 Profils des flottes des 48 principaux pays/territoires en développement et en transition propriétaires de navires (En tpl, par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2013) (suite)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.
 Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 1 000 tjb ou plus.

La plupart des porte-conteneurs battent pavillon étranger. Ils participent au commerce international, desservant des routes qui relient plusieurs pays à la fois. Sur ces routes, les régimes de réservation de fret se sont avérés difficiles à appliquer dans la pratique. Les pays ou territoires disposant d'une part de la flotte de porte-conteneurs battant pavillon étranger sont notamment le Chili, Hong Kong (Chine), le Koweït, le Maroc, Singapour et l'Afrique du Sud.

Un grand nombre de flottes nationales assurent les échanges par cabotage (côtier ou interinsulaire) ou bénéficient d'autres régimes de réservation de fret. Les navires concernés battent généralement pavillon national car les navires étrangers sont exclus de certains marchés par la législation nationale. On peut citer comme exemples une partie des vraquiers et des navires de charge classiques du Bangladesh, certains navires de transport de vrac sec et liquide du Chili, une part importante des vraquiers et des navires de charge classiques de la Chine, une partie des navires de charge classiques de Cuba, les flottes de navires de charge classiques et de pétroliers de l'Inde et tout un éventail de navires différents participant au transport interinsulaire en Indonésie. Les autres pays disposant d'une part importante de la flotte de navires de charge classiques battant pavillon national sont notamment l'Éthiopie, le Myanmar, la Fédération de Russie, les Philippines et le Viet Nam.

Le Panama, qui est connu essentiellement pour son registre d'immatriculation libre, abrite également quelques armateurs nationaux, dont la plupart, mais la plupart seulement, utilisant le pavillon national panaméen. La flotte panaméenne est constituée pour l'essentiel de navires de charge classiques, dont la moitié environ ne battent pas pavillon panaméen. À Singapour également, les armateurs utilisent soit le pavillon national, soit un pavillon étranger.

2. Exploitants de porte-conteneurs

En 2013, les plus importants exploitants de porte-conteneurs étaient toujours Maersk Line (Danemark), MSC (Suisse) et CMA CGM (France). À eux trois, ces exploitants européens mettent en œuvre un tiers de la capacité mondiale de transport conteneurisé (en EVP; tableau 2.5). Sur la principale route Est-Ouest reliant l'Asie à l'Europe, ces mêmes trois exploitants mettent également en service les plus grands navires et coopèrent entre eux dans le cadre d'arrangements de partage de créneaux, et envisagent de renforcer leur coopération au moyen d'une alliance P3 (*International*

Transport Journal, 2013). L'utilisation de navires de fort tonnage et cette coopération leur permet de réaliser des économies d'échelle dont les compagnies plus petites en concurrence sur cette route ne peuvent que rêver.

Parmi les 20 premiers exploitants, 14 sont asiatiques, cinq européens et un, la compagnie chilienne CSAV, sud-américain, se taille 2 % du marché. En ce qui concerne l'origine continentale, on peut noter que les compagnies européennes, notamment les trois plus grands transporteurs mondiaux, concentrent 49 % du marché, soit l'équivalent de l'ensemble de la participation asiatique. On notera également que la moitié environ des navires exploités par les compagnies sont affrétés; en d'autres termes, les armateurs n'exploitent pas eux-mêmes leurs porte-conteneurs. Nombre de ces armateurs ont leur siège en Allemagne. Par ailleurs, les navires que possèdent les exploitants eux-mêmes sont généralement plus grands que ceux des armateurs-affrêteurs. En particulier, les navires de 8 000 EVP ou plus appartiennent deux fois plus souvent aux compagnies maritimes telles que Maersk, MSC et CMG CGM qu'aux armateurs-affrêteurs.

C. MISE EN SERVICE DE PORTE-CONTENEURS ET CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES RÉGULIERS

1. Transport de conteneurs et commerce international

Récemment, on a à nouveau mis l'accent sur l'importance de la conteneurisation pour le commerce mondial. Comme l'indique *The Economist*, «(l)es conteneurs ont plus fait pour la mondialisation que la libéralisation des échanges» (*The Economist*, 2013). Une nouvelle étude (Bernhofen et al., 2013) portant sur l'introduction de la conteneurisation jusqu'en 1990 a conclu que la conteneurisation avait eu un impact plus puissant sur la mondialisation que la libéralisation des échanges, en particulier pour les pays développés et le commerce Nord-Nord. En revanche, l'étude a conclu que, pendant les premières phases de la conteneurisation, le processus progressif d'emportage des marchandises avait eu un impact relativement faible sur les échanges impliquant les pays en développement.

Tableau 2.5 Les 20 principales compagnies maritimes de ligne au 1^{er} janvier 2013
(Nombre de navires et jauge nette totale en EVP)

Rang (EVP)	Exploitant	Pays/territoire	Nombre de navires	Tonnage moyen	EVP	Part du tonnage mondial en EVP (%)	Part cumulée en EVP (%)	Croissance en EVP par rapport à 2012 (%)
1	Maersk Line	Danemark	453	4 745	2 149 524	13,4%	13,4%	2,1%
2	MSC	Suisse	398	5 186	2 064 118	12,9%	26,2%	1,9%
3	CMA CGM Group	France	288	4 004	1 153 088	7,2%	33,4%	-0,7%
4	COSCO	Chine	155	4 614	715 219	4,5%	37,9%	14,6%
5	Evergreen Line	Province chinoise de Taiwan	187	3 795	709 702	4,4%	42,3%	24,3%
6	Hapag-Lloyd Group	Allemagne	141	4 533	639 148	4,0%	46,3%	-1,5%
7	APL	Singapour	127	4 492	570 497	3,6%	49,8%	-4,9%
8	CSCL	Chine	124	4 550	564 151	3,5%	53,3%	1,3%
9	Hanjin	République de Corée	107	5 190	555 279	3,5%	56,8%	11,6%
10	MOL	Japon	111	4 576	507 894	3,2%	60,0%	13,2%
11	OOCL	Hong Kong (Chine)	102	4 442	453 044	2,8%	62,8%	14,0%
12	NYK	Japon	93	4 334	403 030	2,5%	65,3%	28,0%
13	Hamburg Sud	Allemagne	93	4 132	384 293	2,4%	67,7%	4,1%
14	HMM	République de Corée	67	5 438	364 373	2,3%	70,0%	15,8%
15	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	86	4 222	363 057	2,3%	72,2%	5,7%
16	K Line	Japon	75	4 558	341 848	2,1%	74,3%	-0,2%
17	Zim	Israël	71	3 978	282 411	1,8%	76,1%	-7,1%
18	UASC	Koweït	41	6 361	260 818	1,6%	77,7%	36,5%
19	CSAV	Chili	55	4 716	259 391	1,6%	79,3%	-25,5%
20	PIL	Singapour	98	2 426	237 776	1,5%	80,8%	0,3%
Total, 20 principales compagnies maritimes			2 872	4 519	12 978 661	80,8%		
Autres			2 957	1 041	3 079 572	19,2%		
Total, ensemble des compagnies maritimes			5 829	2 755	16 058 233	100,0%		

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par *Lloyd's List Intelligence*, accessibles sur www.lloydslistintelligence.com.

Note: Ce tableau tient compte de tous les porte-conteneurs dont on sait qu'ils sont exploités par les compagnies maritimes.

Dans le même ordre d'idées, et compte tenu du fait que les échanges de marchandises conteneurisées demeurent essentiellement assurés par des compagnies de transports maritimes réguliers, il semble bon de noter qu'une étude récente de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et de la Banque mondiale (Arvis et al., 2013), établie à partir de données plus récentes, a constaté que la connectivité des transports maritimes réguliers – il s'agit de mesurer la capacité d'un pays de mener à bien ses échanges de marchandises conteneurisées avec l'étranger en utilisant les transports maritimes réguliers – avait une incidence plus forte sur le coût des échanges que les indicateurs de la «performance logistique», de la «connectivité aérienne», du «coût de création d'une entreprise» et de l'«abaissement des droits de douane» réunis.

On trouvera dans l'annexe V à la présente *Étude* le LSCI de la CNUCED dans sa dixième année. Depuis 2004, le LSCI fournit un indicateur de l'accès de chaque pays côtier au réseau de transports maritimes réguliers. La série chronologique complète est publiée sous forme électronique sur UNCTADstat (UNCTADstat – base de données statistiques, 2013). Les données de base sont fournies par Lloyds List Intelligence (Lloyd's List Intelligence–Containers, 2013); le LSCI est établi à partir de cinq éléments qui rendent compte comme suit de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de transports maritimes réguliers dans les ports d'escale d'un pays: a) le nombre de navires; b) leur capacité de charge de conteneurs totale; c) le nombre de compagnies assurant les services de transport en exploitant leurs propres navires; d) le nombre de services fournis; e) la taille (en EVP) du plus grand navire mis en service.

En utilisant la série chronologique décennale du LSCI et ses données de base, la présente section examine les principales évolutions enregistrées dans le monde en ce qui concerne la mise en service des navires, avant de traiter des tendances du LSCI dans diverses régions d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

2. Des navires plus grands mis en service par des compagnies moins nombreuses

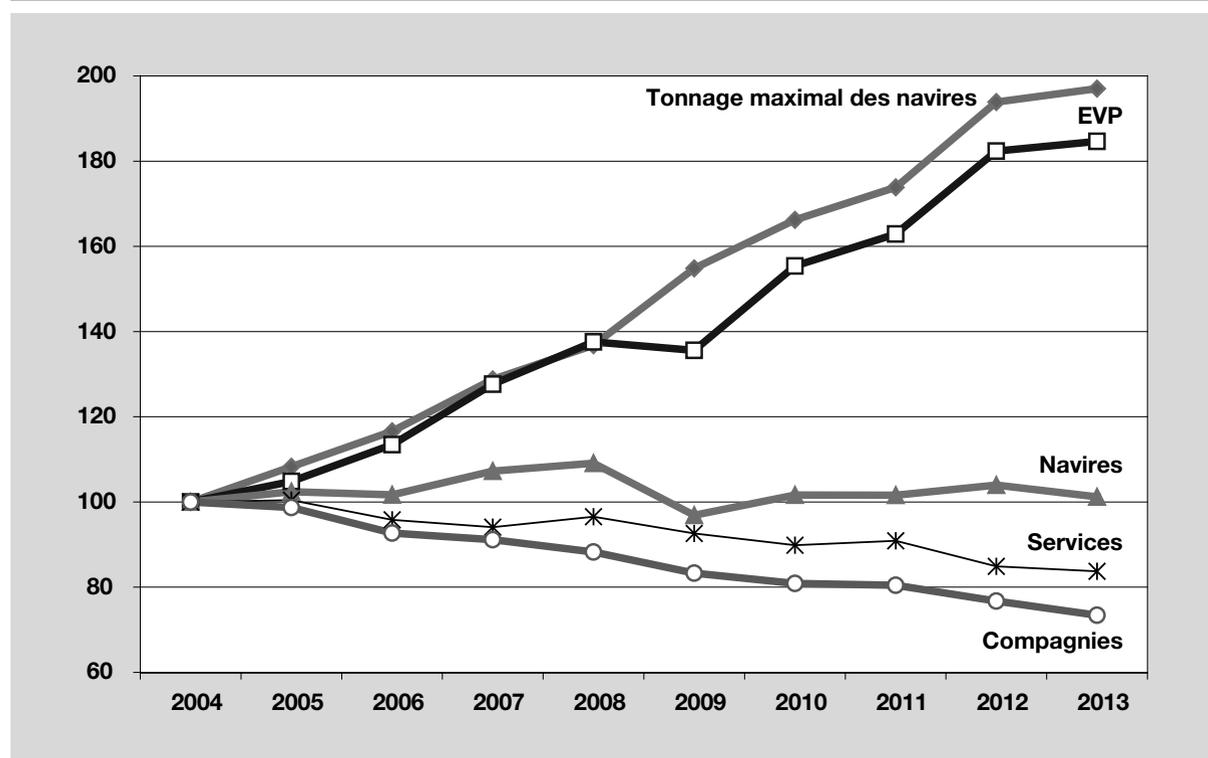
Deux tendances importantes se sont fait jour au cours des 10 dernières années, qui représentent les deux facettes d'un même problème. D'un côté, les navires sont devenus plus gros et, d'un autre côté, les compagnies se sont faites plus rares sur la plupart des marchés (graphique 2.5).

En ce qui concerne la taille des navires, la capacité moyenne de charge de conteneurs du plus grand navire exploité dans les 159 pays couverts par la base de données de la CNUCED a presque doublé depuis 2004, passant de 2 812 EVP il y a 10 ans à 5 540 EVP en 2013. La taille des plus grands navires

existants a elle aussi presque doublé au cours de ces 10 ans (passant de 8 238 EVP à 16 020 EVP), et même si les nouveaux hyper-porte-conteneurs ne sont mis en service que sur un petit nombre de routes (principalement entre l'Europe et l'Asie), ils ont évincé de ce marché les navires précédemment utilisés, qui ont dû trouver du fret sur d'autres routes, notamment les routes Nord-Sud et les routes intrarégionales. En d'autres termes, même si les plus grands navires de 15 000 EVP ou plus ne sont pas mis en service en Amérique latine, en Afrique ou en Asie du Sud, leur mise en service n'en a pas moins un impact important sur ces régions, à mesure que l'effet de cascade oblige les navires de 8 000 EVP ou plus – qui étaient les plus gros en 2004 – à trouver de nouveaux marchés. Cette tendance devrait se poursuivre. Pour le moment, le carnet de commande de porte-conteneurs est dominé par les navires post-Panamax, qui représentent 92 % de la capacité de charge de conteneurs commandée (Clarkson Research Services, 2013c).

S'agissant du nombre de compagnies, la moyenne par pays a diminué de 27 % au cours des 10 dernières années, passant de 22 en 2004 à 16 seulement en 2013. Cette tendance a des incidences importantes

Graphique 2.5 Tendances de la mise en service de flottes de porte-conteneurs (Indice =100 pour 2004, données pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2004 et le 30 juin 2013)



Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de données fournies par Lloyds List Intelligence.

sur le niveau de concurrence, surtout en ce qui concerne les plus petites nations commerçantes. Une moyenne de 16 prestataires de services peut encore suffire pour assurer le fonctionnement d'un marché concurrentiel en offrant en moyenne aux chargeurs d'un pays donné un large éventail de choix, mais sur certaines routes maritimes, en particulier celles qui desservent les plus petits pays en développement, la diminution de la concurrence a ouvert la voie à des marchés oligopolistiques. Par exemple, en 2004, 22 pays étaient desservis par trois transporteurs, voire moins, tandis qu'en 2013, 31 pays se retrouvent dans cette situation peu enviable. Même sur les principales routes Est-Ouest, les analystes ont dit craindre que les chargeurs ne voient l'éventail de choix se réduire pour eux, à mesure que les navires de taille moyenne seront évincés (*Journal of Commerce*, 2013).

Les transporteurs ont réagi à l'accroissement de la demande non en augmentant le nombre de navires mis en service, mais en utilisant des navires plus gros. En 2004, le nombre moyen par pays de navires mis en service est resté quasi constant, tandis que la capacité totale de charge de conteneurs a progressé de plus de 80 %.

Du point de vue des chargeurs, l'augmentation de la taille des navires et celle de la capacité totale de charge en EVP sont dans l'ensemble des éléments positifs. Tant une capacité de charge importante dans un contexte de croissance des échanges de marchandises conteneurisées que le doublement de la taille des navires pour réaliser des économies d'échelle devraient abaisser le coût du transport. Toutefois, la diminution des coûts d'exploitation unitaires réalisée par les transporteurs grâce à la mise en service de navires plus récents, plus gros et moins énergivores peut ne pas être nécessairement répercutée sur les chargeurs, c'est-à-dire les importateurs et les exportateurs. Le processus de concentration du fret dans des navires de plus grande capacité lui-même peut faire que la même capacité soit désormais proposée par un plus petit nombre de fournisseurs, d'où une concurrence moindre et, dans certains marchés oligopolistiques, une situation dans laquelle les chargeurs sont en fait confrontés à une hausse des taux de fret et à une diminution de leurs options en matière de services.

3. Tendances régionales

Globalement, grâce à des navires plus gros et à l'augmentation de la capacité de charge de conteneurs mise en place en provenance et à destination des

ports du monde, le LSCI moyen dans la plupart des pays montre que leur connectivité a progressé. Depuis 2004, 120 pays ont enregistré une amélioration de leur LSCI, tandis que cet indice a reculé dans 39 autres pays. Le graphique 2.6 illustre les tendances dans certains pays en développement d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

Sur la côte ouest de l'Amérique du Sud et centrale, le Panama semble le pays le mieux connecté aux réseaux mondiaux de transports maritimes réguliers, grâce principalement à son canal. Ce pays participe à moins d'échanges commerciaux que ses voisins du sud, mais ses terminaux à conteneurs fournissent des services de transbordement à presque tous les pays d'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en reliant les services de transports réguliers Est-Ouest et Nord-Sud. En Amérique du Sud, l'Équateur n'a pas été en mesure d'assurer la même croissance du LSCI que ses voisins, ce qui tient en partie aux difficultés auxquelles son principal port, Guayaquil, a dû faire face en ce qui concerne les travaux de dragage du chenal d'accès et à l'insuffisance des investissements consentis dans les portiques spécialisés. Sur la côte Est de l'Amérique du Sud, le Brésil affiche le LSCI le plus élevé, suivi de près par l'Argentine et l'Uruguay. Beaucoup plus petit que ses voisins, l'Uruguay n'en a pas moins su attirer les services de transports réguliers pour le transit et le transbordement du fret. La République bolivarienne du Venezuela, dont la principale exportation est le pétrole brut, n'a enregistré aucune augmentation de la mise en service de porte-conteneurs au cours des 10 années écoulées.

En Afrique de l'Ouest, le Nigéria a obtenu la plus forte progression de son LSCI, stimulée principalement par la croissance de la demande de produits importés. D'une façon générale, les LSCI des pays d'Afrique de l'Ouest évoluent pour l'essentiel en parallèle, car les mêmes compagnies mettent en service les mêmes navires qui mouillent dans la plupart des ports de la côte. Le LSCI de la Côte d'Ivoire a enregistré des baisses importantes en 2006 et en 2010, lorsque les troubles politiques et les embargos économiques ont dissuadé les compagnies de transports réguliers de desservir le port d'Abidjan. En Afrique de l'Est, Djibouti a dépassé ses voisins et est devenu un important centre de transbordement, reliant les services Est-Ouest aux services de collecte de l'Afrique de l'Est et australe. Il sert également de point d'accès à l'Éthiopie sans littoral voisine et prend en charge les marchandises destinées au Soudan du Sud.

En Asie du Sud, le LSCI du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan correspond presque exclusivement à la mise en service des navires qui assurent les échanges de ces pays avec l'étranger. À Sri Lanka, en revanche, de grands porte-conteneurs sont mis en service pour assurer la liaison avec les services de collecte, notamment avec l'Inde, tirant ainsi parti des restrictions au cabotage qui continuent de rendre les ports indiens moins intéressants pour les opérations de transbordement à destination des différents ports de ce grand pays.

En Asie du Sud-Est, la Malaisie a vu son LSCI croître beaucoup plus vite que celui de ses voisins, l'Indonésie et la Thaïlande, pour presque atteindre le LSCI de Singapour. Si l'on compare l'évolution à Singapour et celle de la Malaisie, il est intéressant d'observer que les LSCI de ces deux pays évoluent pour l'essentiel en parallèle, les mêmes compagnies et navires fournissant les mêmes services à travers le détroit de Malacca. Cependant, les données fournies pour 2007 et 2008 font également état d'une certaine concurrence, lorsque la capacité d'un pays d'attirer des compagnies de transports réguliers supplémentaires peut s'exercer au détriment du LSCI des autres pays.

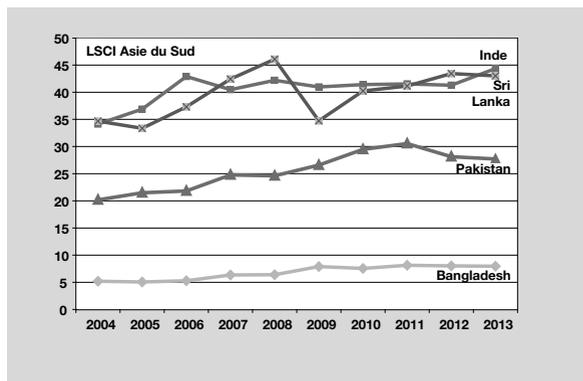
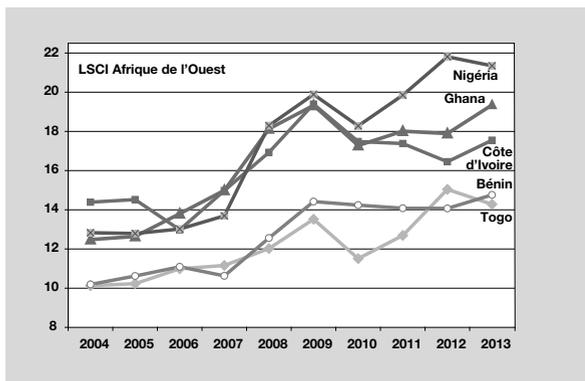
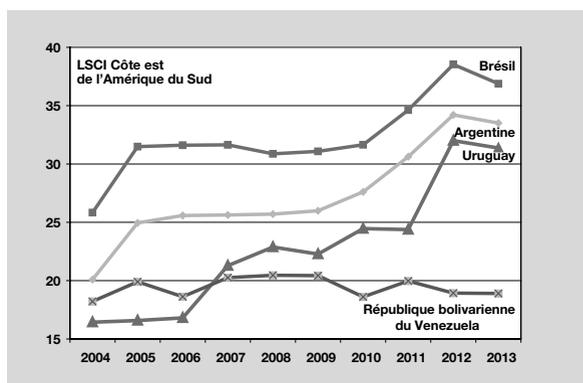
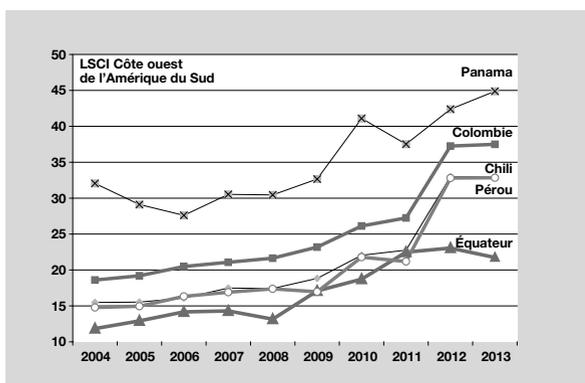
En Asie de l'Est, la République de Corée et le Japon ont commencé l'année 2004 avec le même LSCI. Depuis, celui du Japon est demeuré relativement stagnant, passant de la neuvième place du classement en 2004 à la quinzième en 2013. Au cours de la même période, la République de Corée a attiré des navires plus nombreux et plus gros, destinés en partie à prendre en charge les propres échanges de ce pays, mais aussi à fournir des services de transbordement pour le fret à destination et en provenance des ports des pays voisins. Depuis 10 ans, la Chine a le LSCI le plus élevé non seulement de sa région, mais aussi de tous les pays couverts par cet indice.

D. IMMATRICULATION DES NAVIRES

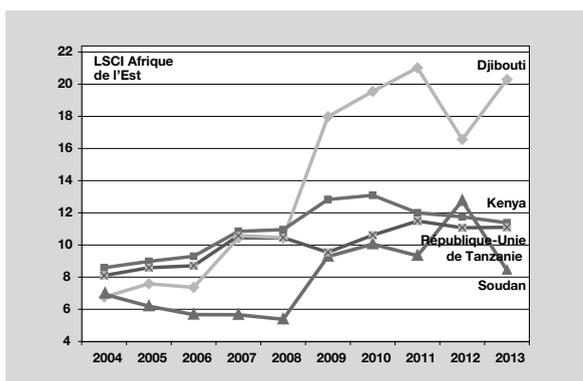
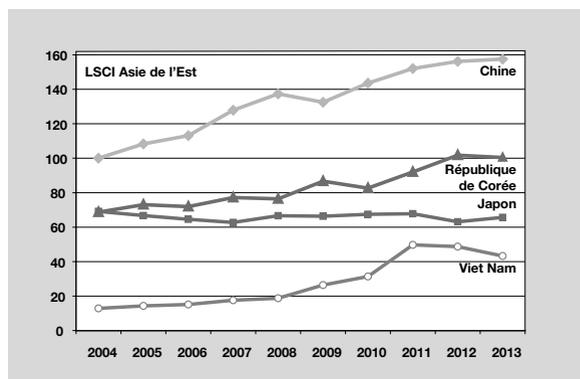
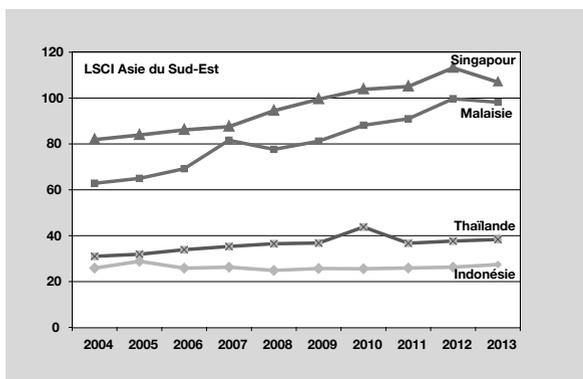
1. Pavillons d'immatriculation

En janvier 2013, les cinq flottes les plus importantes par pavillon d'immatriculation et en tpl étaient celle du Panama (21,5 % du tpl mondial total), du Libéria (12,2%), des Îles Marshall (8,6%), de Hong Kong (Chine) (8 %) et de Singapour (5,5 %) (voir tableau 2.6 pour des informations sur les 35 pavillons d'immatriculation

Graphique 2.6 Tendances du LSCI (Indice =100 pour la valeur maximale en 2004)



Graphique 2.6 Tendances du LSCI (Indice =100 pour la valeur maximale en 2004) (suite)



Source: CNUCED. Le LSCI est construit à partir de données fournies par Lloyds List Intelligence. Le LSCI de 159 pays est accessible en ligne à l'adresse (<http://stats.unctad.org/lsci>).

des plus grandes flottes immatriculées). Ces deux dernières flottes étaient également celles qui avaient enregistré la croissance sur 12 mois la plus élevée, leur tonnage ayant augmenté de plus de 16 %. En ce qui concerne les catégories de navires, le Libéria exploite essentiellement des pétroliers, tandis que le pavillon panaméen sert à exploiter un nombre élevé de vraquiers. Les Bahamas exploitent beaucoup de navires appartenant à la catégorie «autres», notamment un grand nombre de navires de croisière.

La distinction classique entre flottes battant pavillon «national» et les «registres de libre immatriculation» devient de plus en plus floue. Parmi les 35 principales flottes, 11 peuvent être considérées comme des flottes de libre immatriculation dans la mesure où moins de 2 % des navires battant leur pavillon appartiennent à des armateurs originaires du pays en question. À l'inverse, huit pavillons sont utilisés presque exclusivement (plus de 95 % du total) par des armateurs originaires du pays considéré; on pourrait parler dans leur cas de pavillon purement national. Entre ces deux extrêmes, 16 des 35 principaux

pavillons sont utilisés aussi bien par des armateurs nationaux que par des armateurs étrangers. Le pavillon des Philippines, par exemple, est utilisé par trois fois plus d'étrangers que de nationaux philippins. Pour Singapour, le ratio appartenance étrangère/appartenance nationale est d'environ 2:1 et il est d'environ 50:50 pour le Royaume-Uni (à l'exclusion, ici, du pavillon de l'île de Man).

En janvier 2013, pour une part de 73 % de la flotte mondiale – record historique –, la nationalité du propriétaire du navire était différente de celle de l'État du pavillon (pavillon sous lequel le navire était immatriculé) (graphique 2.7). En d'autres termes, pour près de trois tps sur quatre, les armateurs avaient choisi un pavillon différent de celui de l'État dont ils avaient la nationalité. Les 27 % restants avaient été immatriculés sous le pavillon national parce que le propriétaire considérait ce pavillon comme compétitif compte tenu des coûts et des services fournis, ou bien parce qu'il n'avait pas eu d'autre choix, comme cela est fréquent dans le cas de marchandises publiques et du cabotage.

Dans le passé, un pavillon étranger était choisi, entre autres raisons importantes, pour le régime fiscal et la possibilité d'employer des marins étrangers. Cette dernière raison était particulièrement importante pour les pays où le coût de la main-d'œuvre était élevé, c'est-à-dire principalement les pays développés (Cullinane, 2005). Aujourd'hui, les responsabilités des États du pavillon s'agissant d'appliquer les réglementations internationales et de fournir des services 24 heures sur 24 et sept jours sur sept aux armateurs sont de plus en plus importantes, et nombre d'armateurs des pays en développement choisissent d'immatriculer leurs flottes sous des pavillons étrangers qui offrent un cadre institutionnel solide et jouissent d'une bonne réputation en matière de respect des réglementations.

Tableau 2.6 Les 35 pavillons d'immatriculation des plus grandes flottes immatriculées, au 1^{er} janvier 2013 (En tpl)

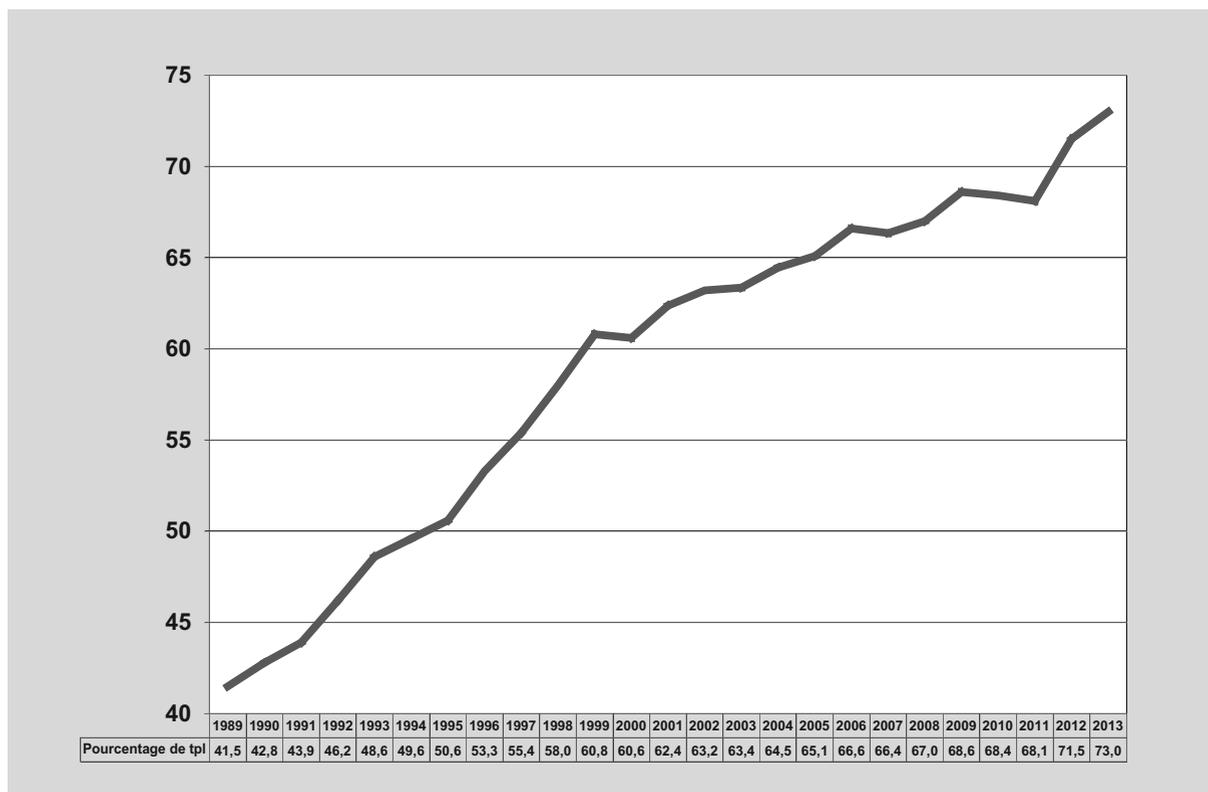
Pavillon d'immatriculation	Nombre de navires	Part du total mondial, navires	Tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)	Part du total mondial (en % de tpl)	Part cumulée (en % de tpl)	Appartenance nationale (en %) ^a	Croissance en tpl 2013/2012 (en %)
Panama	8 580	9,87	350 506	21,52	21,52	0,14	5,03
Libéria	3 144	3,62	198 032	12,16	33,68	0,01	5,83
Îles Marshall	2 064	2,37	140 016	8,60	42,27	0,11	11,08
Hong Kong (Chine)	2 221	2,55	129 806	7,97	50,24	12,15	16,87
Singapour	3 339	3,84	89 697	5,51	55,75	36,60	16,62
Grèce	1 551	1,78	75 424	4,63	60,38	92,60	5,13
Bahamas	1 446	1,66	73 702	4,52	64,91	1,18	1,44
Malte	1 794	2,06	68 831	4,23	69,13	0,35	8,18
Chine	3 727	4,29	68 642	4,21	73,35	98,18	9,83
Chypre	1 030	1,18	31 706	1,95	75,29	19,51	7,61
Île de Man	422	0,49	22 629	1,39	76,68	0,00	9,32
Royaume-Uni	1 343	1,54	21 095	1,30	77,98	49,88	6,99
Italie	1 506	1,73	20 612	1,27	79,24	93,46	2,44
Japon	5 379	6,19	20 409	1,25	80,50	99,32	11,04
Norvège (NIS)	536	0,62	18 093	1,11	81,61	82,33	5,37
République de Corée	1 894	2,18	17 720	1,09	82,69	96,47	-10,74
Allemagne	781	0,90	17 128	1,05	83,75	97,59	2,30
Inde	1 385	1,59	15 876	0,97	84,72	96,16	-3,45
Indonésie	6 293	7,24	14 267	0,88	85,60	90,28	0,17
Antigua-et-Barbuda	1 302	1,50	14 142	0,87	86,47	0,00	4,27
Danemark (DIS)	482	0,55	13 739	0,84	87,31	92,53	1,24
Bermudes	168	0,19	12 378	0,76	88,07	1,69	0,45
États-Unis	3 452	3,97	12 321	0,76	88,83	73,93	-1,18
Malaisie	1 539	1,77	10 508	0,65	89,47	92,82	-3,15
Turquie	1 365	1,57	10 215	0,63	90,10	96,94	3,30
République-Unie de Tanzanie	198	0,23	8 815	0,54	90,64	0,30	10,45
Pays-Bas	1 250	1,44	8 712	0,53	91,17	70,90	6,73
France	543	0,62	7 431	0,46	91,63	52,40	-0,22
Viet Nam	1 772	2,04	7 284	0,45	92,08	97,55	1,52
Belgique	216	0,25	6 913	0,42	92,50	58,35	0,46
Fédération de Russie	2 324	2,67	6 784	0,42	92,92	84,57	-2,14
Philippines	1 383	1,59	6 417	0,39	93,31	26,36	-2,41
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1 046	1,20	4 919	0,30	93,61	0,08	-18,09
Thaïlande	755	0,87	4 811	0,30	93,91	97,95	-6,63
Îles Caïmanes	174	0,20	4 310	0,26	94,17	0,00	2,12
Total, 35 principaux pavillons	66 404	76,38	1 533 889	94,17	94,17	24,30	6,71
Total mondial	86 942	100,00	1 628 783	100,00	100,00	23,00	5,98

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, classés par tonnage de port en lourd.

^a L'estimation de l'appartenance nationale est basée sur les informations disponibles concernant les navires de commerce maritime de 1 000 tjb ou plus.

Graphique 2.7 Part de la flotte mondiale battant pavillon étranger (Chiffres au 1^{er} janvier, en pourcentage du total mondial de tpl, 1989-2013)



Source: CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, diverses éditions.

Note: Estimation basée sur les informations disponibles concernant les navires de commerce maritime de 1 000 tjb ou plus.

Le tableau 2.7 indique les parts régionales par catégorie de navires et pavillon d'immatriculation (pour les parts nationales, voir l'annexe II). Au total, les pays en développement immatriculent plus des trois quarts de la flotte mondiale, notamment les principaux registres de libre immatriculation du monde (Panama, Libéria et les Îles Marshall), mais aussi des flottes nationales importantes utilisées pour le cabotage côtier et interinsulaire (par exemple, la Chine, l'Inde et l'Indonésie), ainsi que des registres mixtes avec des armateurs nationaux et étrangers (par exemple, Hong Kong (Chine), Singapour et les Philippines). Les flottes immatriculées dans les pays/territoires d'outre-mer développés englobent également les principaux registres de libre immatriculation (par exemple, Malte, l'île de Man et les Bermudes), les pavillons utilisés à la fois par des nationaux et des étrangers (par exemple, Chypre, le Royaume-Uni et la France) et les pavillons qui sont presque exclusivement utilisés par des armateurs nationaux (par exemple, l'Allemagne et le Japon). Les registres internationaux danois (DIS) et norvégien (NIS)

sont les deuxièmes registres de ces pays; ils offrent aux armateurs des conditions plus intéressantes que les premiers registres des mêmes pays en ce qui concerne la fiscalité et la possibilité d'employer des marins étrangers. Le DIS et le NIS sont encore aujourd'hui utilisés principalement par des nationaux danois et norvégiens, respectivement (voir l'annexe III).

Parmi les régions en développement, la part de l'Afrique est déterminée pour l'essentiel par le registre du Libéria, qui concerne principalement l'exploitation de porte-conteneurs et de pétroliers. S'agissant des flottes d'Amérique latine et des Caraïbes, le pavillon de Panama rend compte de la part élevée de la région pour les vraquiers. Près d'un quart de la flotte mondiale est immatriculé dans les pays en développement d'Asie, avec une part très élevée de navires de charge classiques (près de 33 % du total mondial). La part de l'Océanie est constituée dans une large mesure par le registre des Îles Marshall, spécialisé dans l'exploitation de pétroliers et de vraquiers.

Tableau 2.7 Répartition de la capacité en tjb des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, 2013 (Chiffres au 1^{er} janvier, en pourcentage de tjb)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
Pays en développement	75,49	72,23	81,13	65,07	72,26	70,92
d'Afrique	13,55	16,87	10,07	5,37	23,11	10,17
d'Amérique	28,57	21,08	34,95	24,74	23,24	32,86
d'Asie	24,42	21,94	27,46	32,80	21,64	18,61
d'Océanie	8,95	12,35	8,66	2,15	4,27	9,28
Pays développés	23,36	26,80	18,55	28,64	27,68	25,13
Pays en transition	0,72	0,77	0,26	5,21	0,04	1,17
Pavillons inconnus et autres	0,42	0,19	0,06	1,08	0,01	2,78
Total mondial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

2. Nationalité des intérêts majoritaires

Les registres de navires sont souvent spécialisés dans différentes catégories de navires et différents pays d'appartenance. L'annexe III présente un aperçu détaillé des pays d'appartenance qui immatriculent leurs navires sous les principaux pavillons d'immatriculation. Le pavillon d'Antigua-et-Barbuda est principalement utilisé par les armateurs allemands; les Bahamas immatriculent surtout les navires originaires du Canada, de la Grèce et de la Norvège; les armateurs grecs et allemands sont les principaux clients des registres de Chypre et du Libéria; et 47 % du tonnage de port en lourd panaméen appartient au Japon.

E. CONSTRUCTION, DÉMOLITION ET NOUVELLES COMMANDES DE NAVIRES

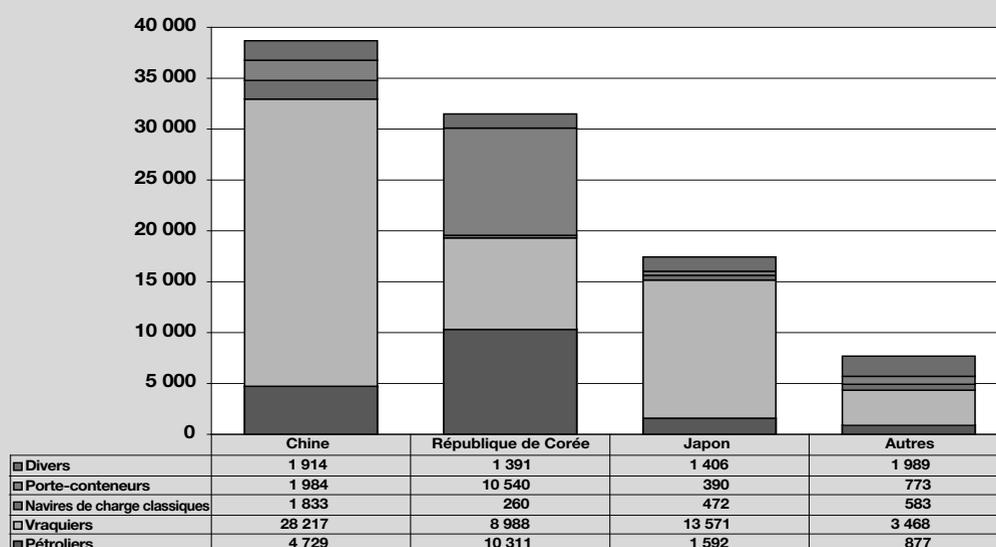
1. Livraisons de navires neufs

En 2012, trois pays (Chine, République de Corée et Japon) ont construit 92 % du nouveau tonnage mondial (en tjb), dont 40 % pour la seule Chine. Les vraquiers ont représenté près de 57 % du tonnage livré cette année-là, suivis par les pétroliers (18,4 %) et les porte-conteneurs (14,4 %) (graphique 2.8 et tableau 2.8). Il y a seulement six ans, la situation était sensiblement différente. En 2006, la République de Corée était le plus grand constructeur de navires, suivie par le Japon. La Chine et l'Europe disposait chacune d'une part de marché égale à environ 15 %.

Les constructeurs de navires se spécialisent eux aussi dans différentes catégories de navires. Si la Chine et le Japon ont construit surtout des vraquiers, la République de Corée s'est taillé une part nettement supérieure de porte-conteneurs et de pétroliers, et les chantiers navals d'Europe et d'autres régions ont acquis une part un peu plus élevée de navires de ravitaillement au large et de navires à passagers. Outre les vraquiers, le Japon cible d'autres navires spécialisés, notamment des navires transporteurs de gaz liquéfié et d'automobiles. Les quatre plus grands groupes de construction navale sont originaires de la République de Corée; en Chine, la construction navale est répartie entre un grand nombre de constructeurs.

Encore plus que dans le cas des navires, les conteneurs sont presque exclusivement fabriqués en Chine. Les faibles coûts de production et la nécessité de disposer de caisses vides pour le transport des exportations chinoises ont fait de la Chine le lieu naturel d'implantation d'usines de construction de conteneurs. Chose intéressante, à la fin de 2013, une nouvelle usine de conteneurs réfrigérés doit s'ouvrir à San Antonio (Chili). Maersk Container Industry San Antonio va être la première usine de construction de conteneurs réfrigérés d'Amérique du Sud (MCI San Antonio, 2013). Cette société devrait produire 40 000 de ces conteneurs par an. L'Amérique du Sud est l'une des régions où la demande de conteneurs réfrigérés vides pour l'exportation est la plus forte. La nouvelle usine contribuera donc à remédier à un déséquilibre des échanges de marchandises réfrigérées et à réduire les coûts de repositionnement des conteneurs car un nombre moins important de conteneurs réfrigérés vides devront être transportés d'Asie en Amérique du Sud (*World Cargo News*, 2013).

Graphique 2.8 Livraisons de navires neufs, par grande catégorie et par pays de construction, 2012
(En milliers de tjb)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

Tableau 2.8 Livraisons de navires neufs, par grande catégorie et par pays de construction, 2012
(En milliers de tjb)

	Chine	République de Corée	Japon	Philippines	Reste du monde	Total mondial
Pétroliers	4 729	10 311	1 592	251	626	17 510
Vraquiers	28 217	8 988	13 571	2 342	1 126	54 244
Navires de charge classiques	1 833	260	472	–	583	3 147
Porte-conteneurs	1 984	10 540	390	–	773	13 687
Transporteurs de gaz	179	173	152	–	18	522
Chimiquiers	68	188	200	–	44	499
Ravitailleurs	967	506	108	102	819	2 502
Transbordeurs et autres navires à passagers	100	71	36	–	875	1 082
Divers	600	453	910	–	131	2 094
Total	38 677	31 491	17 429	2 696	4 994	95 287

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

2. Démolition de navires

Le sous-continent indien est restée la principale région de démolition de navires en 2012, représentant plus de 70 % du tonnage (en tjb) déclaré vendu à la casse. À l'intérieur du sous-continent, le Bangladesh a été le plus important pays de démolition, suivi par l'Inde et le Pakistan. Les Chinois en ont démoli 21,6 % et le reste du monde a démoli les 11,7 % restants (tableau 2.9).

Comme le montre le graphique 2.9, les pétroliers sont généralement vendus à la casse à un âge beaucoup plus jeune que les vraquiers. Les réglementations environnementales ne permettent souvent pas de mettre en service des pétroliers de plus de 20 ans, tandis que les vraquiers sont exploités pendant trois ou quatre décennies. Les navires de charge classiques et les navires à passagers (ces derniers étant englobés sous la rubrique «autres» sur le graphique 2.9) sont généralement mis en service le plus longtemps; ils sont souvent exploités pour des services de cabotage interinsulaire et côtier, auxquels les réglementations internationales de l'OMI ne s'imposent pas.

3. Tonnage en commande

À la suite des niveaux record enregistrés en 2008 et en 2009, le tonnage en commande pour les principales catégories de navires a considérablement diminué au cours des trois dernières années. Compte tenu du fait que les commandes ont été beaucoup moins nombreuses depuis la crise économique de 2008 et que les chantiers navals ont continué de livrer les navires commandés avant cette date, les carnets de commande se sont amincis de 50 % pour les porte-conteneurs, de 58 % pour les vraquiers, de 65 % pour les navires-citernes et de 67 % pour les navires de charge classiques, par rapport aux niveaux record antérieurs (graphique 2.10 et tableau 2.10).

La réduction des carnets de commande est encore plus impressionnante si on les rapporte à la flotte existante. À la fin de 2008, le carnet de commande de vraquiers représentait près de 80 % de la flotte de l'époque, alors que le tonnage en commande ne représente, en janvier 2013, que 20 % de la flotte en service. Pour les navires-citernes, le carnet de commande a été ramené de 50 % de la flotte à son niveau record à environ 10 % en janvier 2013.

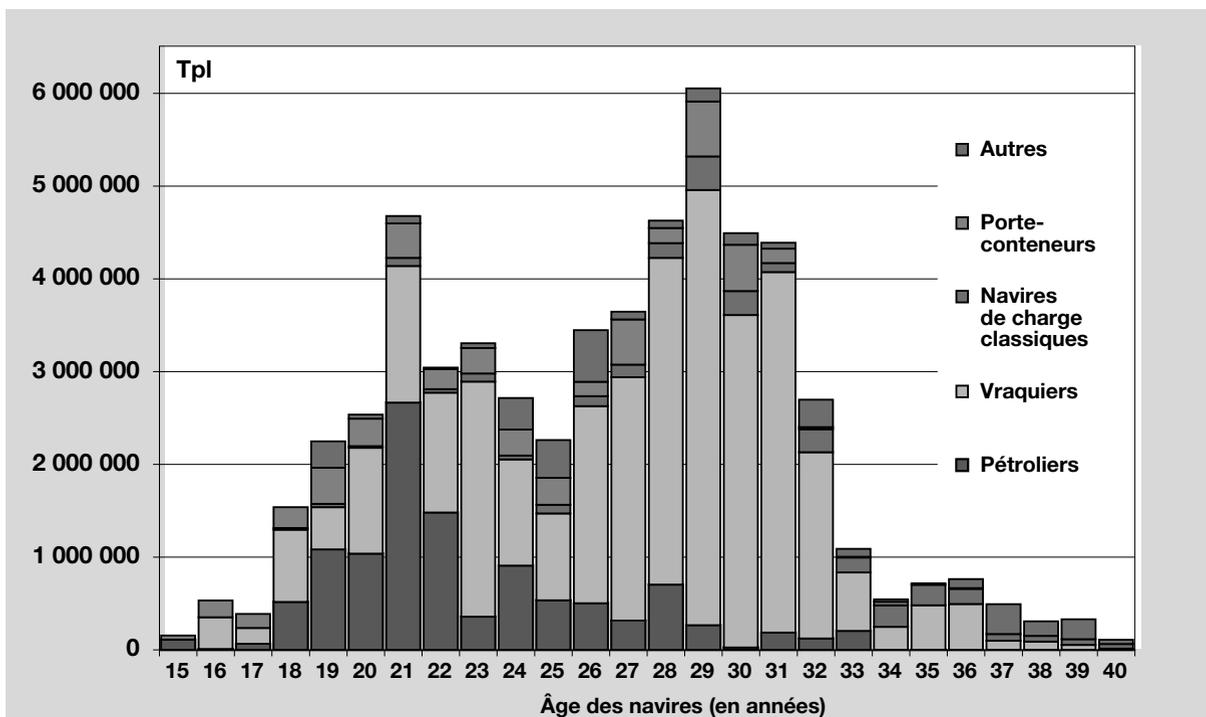
Tableau 2.9 Tonnage déclaré vendu à la casse, par principale catégorie de navires et principal pays de démolition, 2012 (En milliers de tjb)

	Chine	Inde	Bangladesh	Pakistan	Lieu inconnu du sous-continent indien	Turquie	Autres/inconnu	Total mondial
Pétroliers	1 459	369	1 197	2 711	191	21	200	6 149
Vraquiers	5 533	5 446	6 064	1 959	205	365	720	20 293
Navires de charge classiques	316	393	1 166	28	–	291	471	2 665
Porte-conteneurs	316	553	2 954	7	216	124	76	4 246
Transporteurs de gaz	4	89	30	–	–	77	38	238
Chimiquiers	7	11	333	–	21	–	27	399
Ravitailleurs	154	4	44	649	156	75	100	1 182
Transbordeurs et autres navires à passagers	12	4	82	–	–	139	66	303
Divers	55	158	386	17	–	146	56	817
Total	7 855	7 027	12 256	5 372	790	1 239	1 755	36 293

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

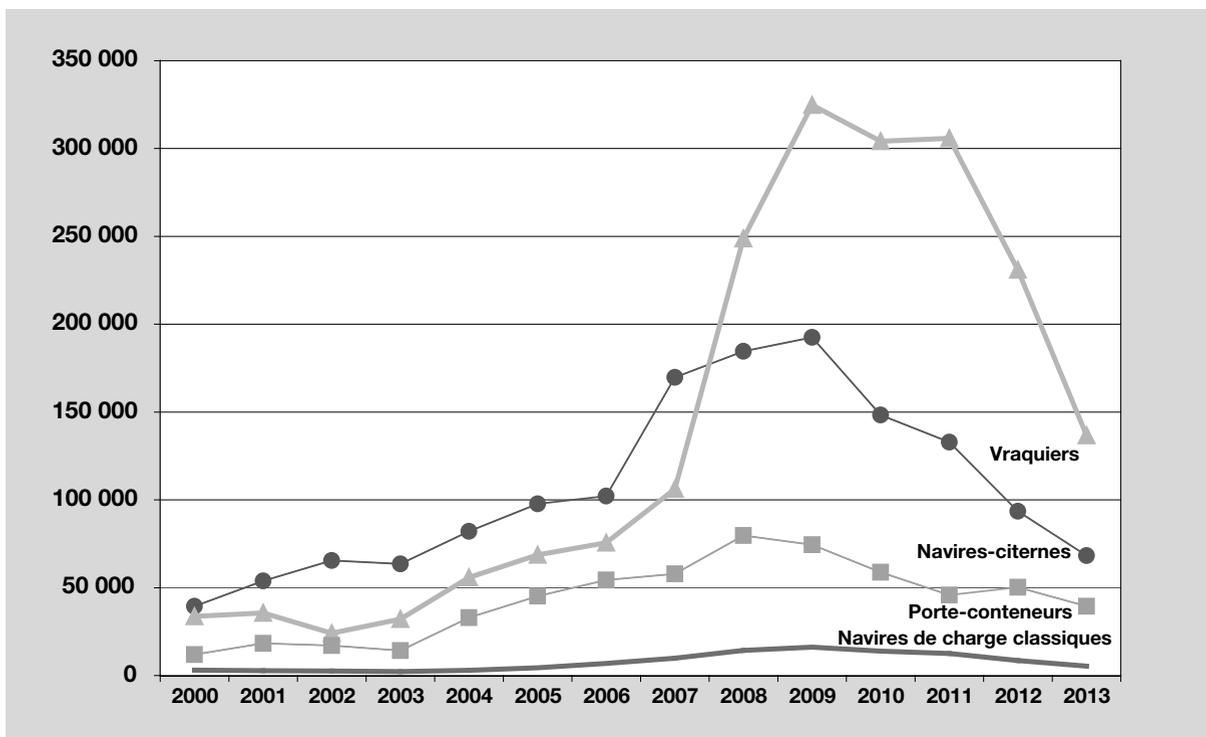
Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

Graphique 2.9 Tonnage déclaré vendu à la casse en 2012, par âge (En années et en tpi)



Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Graphique 2.10 Tonnage en commande dans le monde, 2000-2013 (En milliers de tpi)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus; chiffres au 1^{er} janvier.

Tonnage mondial en commande, 2000-2013																			
Début du mois	Navires-citernes			Vraquiers			Navires de charge classiques			Porte-conteneurs			Autres navires			Total			
	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl
Janvier 2000	39 444	427	92 375	33 729	467	72 226	3 125	341	9 164	11 922	278	42 884	2 963	363	8 791	91 183	1 876	49 288	1 876
Janvier 2001	53 832	533	100 998	35 608	535	66 557	2 797	269	10 398	18 348	413	44 426	3 274	413	8 570	113 859	2 163	53 405	2 163
Janvier 2002	65 546	752	87 162	24 107	360	66 965	2 541	233	10 906	17 132	403	42 511	4 264	474	9 454	113 589	2 222	51 655	2 222
Janvier 2003	63 545	862	73 719	32 127	440	73 015	2 265	226	10 023	14 230	324	43 921	4 933	481	11 035	117 100	2 333	50 935	2 333
Janvier 2004	82 094	1 146	72 076	55 829	735	75 958	3 012	563	6 072	33 004	622	53 061	5 361	971	7 529	179 300	4 037	48 407	4 037
Janvier 2005	97 757	1 558	63 479	68 710	851	80 741	4 405	963	5 359	45 246	898	50 385	6 110	1 707	5 290	222 229	5 977	42 201	5 977
Janvier 2006	102 202	1 882	54 741	75 623	950	79 604	6 904	1 221	6 299	54 385	1 210	44 946	6 637	1 875	4 884	245 750	7 138	37 913	7 138
Janvier 2007	169 798	2 703	63 075	106 149	1 363	77 879	9 919	1 448	7 293	57 937	1 286	45 052	8 353	2 231	4 643	352 155	9 031	41 430	9 031
Janvier 2008	184 548	3 174	58 401	248 698	2 984	83 344	14 266	1 889	7 925	79 702	1 429	55 775	11 477	2 938	4 778	538 691	12 414	45 749	12 414
Avril 2008	187 420	3 274	57 438	278 423	3 335	83 485	16 334	2 184	7 944	78 855	1 382	57 058	12 883	3 813	4 484	573 914	13 988	44 458	13 988
Juillet 2008	199 397	3 296	60 699	302 678	3 602	84 031	16 650	2 148	8 218	81 921	1 370	59 797	13 026	3 743	4 571	613 673	14 159	46 728	14 159
Octobre 2008	206 413	3 205	64 605	329 557	3 863	85 311	17 242	2 149	8 452	77 875	1 280	60 840	13 199	3 561	4 842	644 286	14 058	49 167	14 058
Janvier 2009	192 532	2 957	65 331	324 772	3 824	84 930	16 169	1 965	8 674	74 445	1 200	62 037	12 582	3 280	4 961	620 499	13 226	50 158	13 226
Avril 2009	175 063	2 819	62 344	323 234	3 797	85 129	16 186	2 064	8 317	70 017	1 098	63 767	13 120	3 892	4 417	597 619	13 670	47 359	13 670
Juillet 2009	159 975	2 573	62 441	313 865	3 677	85 359	15 414	1 921	8 488	65 998	1 013	65 151	13 052	3 571	4 726	568 305	12 755	48 039	12 755
Octobre 2009	152 156	2 390	63 904	309 077	3 629	85 169	14 614	1 783	8 678	63 004	947	66 530	12 382	3 242	4 902	551 233	11 991	49 363	11 991

Tableau 2.10 Tonnage mondial en commande, 2000-2013 (suite)

Début du mois	Navires-citernes			Vraquiers			Navires de charge classiques			Porte-conteneurs			Autres navires			Total		
	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)	Milliers de tpl	Nombre de navires	Tonnage moyen (tpl)
Janvier 2010	148 328	2 276	65 429	304 114	3 539	85 932	13 894	1 627	8 964	58 823	842	69 861	11 568	2 857	5 157	536 727	11 141	51 406
Avril 2010	136 373	2 186	62 614	309 728	3 648	84 903	14 017	1 637	8 957	54 530	775	70 361	11 819	3 191	4 655	526 466	11 437	49 179
Juillet 2010	135 006	2 072	65 378	323 404	3 812	84 839	13 280	1 530	9 052	48 427	677	71 532	11 618	2 956	4 890	531 736	11 047	51 143
Octobre 2010	135 114	1 938	69 862	307 605	3 674	83 725	12 966	1 422	9 471	46 458	637	72 932	11 522	2 658	5 317	513 665	10 329	52 517
Janvier 2011	132 914	1 857	71 729	305 831	3 705	82 546	12 553	1 305	9 915	45 878	622	73 759	10 830	2 408	5 426	508 006	9 897	53 803
Avril 2011	122 327	1 737	70 465	291 326	3 535	82 412	11 728	1 189	10 102	48 405	648	74 699	11 388	2 414	5 657	485 174	9 523	53 357
Juillet 2011	114 179	1 630	70 091	275 879	3 364	82 009	10 647	1 056	10 267	52 469	688	76 263	11 272	2 217	5 989	464 446	8 955	54 005
Octobre 2011	103 107	1 517	67 968	253 615	3 103	81 732	9 839	949	10 511	51 462	669	76 924	10 931	1 961	6 480	428 954	8 199	54 216
Janvier 2012	93 559	1 334	70 134	230 964	2 813	82 106	8 553	799	10 813	50 275	646	77 825	10 604	1 785	6 846	393 955	7 377	55 230
Avril 2012	87 083	1 282	67 928	203 541	2 507	81 189	7 697	696	11 123	45 141	579	77 964	10 007	1 598	7 189	353 470	6 662	54 785
Juillet 2012	76 128	1 085	70 164	170 949	2 140	79 883	5 921	501	11 914	40 806	526	77 579	9 941	1 416	8 024	303 746	5 668	55 357
Octobre 2012	70 657	1 020	69 271	152 970	1 940	78 850	5 981	462	12 975	40 881	515	79 380	10 603	1 291	9 501	281 091	5 228	55 640
Janvier 2013	68 291	964	70 841	136 720	1 736	78 756	5 362	383	14 001	39 470	485	81 382	10 569	1 179	10 559	260 414	4 747	56 996

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Notes: Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus. Le calcul du tonnage moyen exclut les navires pour lesquels on ne dispose pas de chiffres de tonnage de port en lourd.

Pour les principales catégories de navires, les nouvelles commandes sont tombées à des niveaux historiquement bas et le carnet de commande s'amincit rapidement. À moins que de très nombreux investisseurs contracycliques ne passent de nouvelles commandes en 2013 et 2014, d'ici à 2014 nombre de chantiers navals devront licencier du personnel. Il ressort des informations fournies par les courtiers maritimes qu'en fait, on voit se présenter un plus grand nombre de ces investisseurs contracycliques, qui comptent profiter des prix bas actuellement pratiqués dans la construction de navires et espèrent une reprise des marchés des transports maritimes dans les années qui viennent (Clarkson Research Services, 2013a). Néanmoins, du point de vue des chantiers navals, la capacité actuelle est presque à coup sûr trop élevée même pour le scénario le plus optimiste. Selon certaines estimations, «la capacité des chantiers navals pourrait être amputée de 40 % à travers le monde: l'industrie serait encore en mesure de répondre à la demande de nouveaux navires pour 2015» (*China Trade Today - Online Magazine, 2013*).

4. Utilisation de la capacité de transport

Les navires sont des investissements d'équipement dont les coûts fixes sont élevés et les coûts d'exploitation relativement faibles – ils ne sont

qu'exceptionnellement désarmés. Au début de 2013, près de 99 % de la flotte était en service, les autres navires étant désarmés (0,73 %), utilisés pour un stockage de longue durée (0,16 %) ou non en service pour d'autres motifs (0,15 %). En ce qui concerne les catégories de navires, les porte-conteneurs avaient le taux d'utilisation le plus élevé (99,85 %), tandis que les navires de ravitaillement au large avaient le plus faible (84,52 %) (tableau 2.11).

Ces taux d'utilisation apparemment élevés masquent l'excédent de capacité des navires, en particulier pour le transport par conteneurs. Les données présentées au tableau 2.11 n'incluent pas ceux des désarmements qui consistent à retirer des navires du service régulier de transport par conteneurs pour une courte durée, pendant laquelle ces navires sont considérés comme «inactifs». Si l'on exclut la capacité inutilisée, 95 ou 96 seulement de la flotte de porte-conteneurs étaient en service en janvier 2013. En outre, la navigation à vitesse réduite, c'est-à-dire la fourniture de services à des vitesses inférieures à la vitesse optimale pour laquelle les navires avaient été construits, a contribué à absorber une capacité supplémentaire d'environ 1,7 million d'EVP, dans la mesure où un plus grand nombre de navires sont mis en service pour assurer la même fréquence de service (Clarkson Research Services, 2013c). Cela équivaut à plus de 10 % de la flotte existante.

Tableau 2.11 Utilisation de la capacité de transport par catégorie de navires, janvier 2013
(En pourcentage de tpl ou en mètres cubes)

	En service	Navires désarmés	Stockage de longue durée	En réparation et non en service pour d'autres raisons	Total
Vraquiers	99,75	0,14	0,02	0,10	100,00
Chimiquiers	99,57	0,36	–	0,08	100,00
Porte-conteneurs	99,85	0,12	–	0,03	100,00
Transbordeurs et autres navires à passagers	98,23	1,49	–	0,28	100,00
Navires de charge classiques	98,78	0,87	0,04	0,31	100,00
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié	98,62	1,19	0,19	–	100,00
Ravitailleurs de plate-forme de forage	94,52	4,40	–	1,08	100,00
Pétroliers	98,16	1,25	0,48	0,12	100,00
Autres/n.d.	99,31	0,53	–	0,16	100,00
Total	98,96	0,73	0,16	0,15	100,00

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

BIBLIOGRAPHIE

- Arvis J-F, Shepherd B, Reis JG, Duval Y and Utoktham C (2013). Trade costs and development: a new data set. *World Bank - Economic Premise*. 104:1-4.
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute for Economic Research. Munich.
- China Trade Today – Online Magazine* (2013). Shipyard capacity could be slashed by 40pc and still meet demand. March. See <http://om.shippinggazette.com/OM/OM4/index.asp> (consulté le 28 août 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *The Clarkson Shipping Review and Outlook*. Printemps 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *World Fleet Monitor*. Janvier.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Quarterly, Spring 2013*. Mai.
- Cullinane KPB, ed. (2005). *Shipping Economics: Research in Transportation Economics*. Elsevier, Amsterdam.
- Dynamar B.V. (2013). *Breakbulk III – Operators, fleets, markets*. Alkmaar. 244.
- Fairplay* (2013). Chemical tankers on cusp of rates recovery. 11 avril.
- International Transport Journal* (2013). Maersk, MSC and CMA to establish alliance. 18 juin.
- Journal of Commerce* (2013). Drewry: Demise of small carriers cuts competition. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/drewry-demise-small-carriers-cuts-competition_20130429.html (consulté le 26 août 2013).
- Lloyd's List Intelligence – Containers (2013). Voir <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/containers/index.htm> (consulté le 27 août 2013).
- MCI San Antonio (2013). Voir <http://www.mcicontainers.com/aboutus/mciworldwide/pages/mcisantonio.aspx> (consulté le 15 juin 2013).
- Shipping Intelligence Weekly* (2013). Single hull VLCCs – The long goodbye. 14 juin.
- The Economist* (2013). The humble hero. 18 mai.
- UNCTADStat – Base de données statistiques (2013). Voir <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> (consulté le 27 août 2013).
- World Cargo News* (2013). MCI to build reefer factory in Chile. See <http://www.worldcargonews.com/htm/w20111111.049104.htm> (consulté le 28 août 2013).
- World Shipping Council (2013). See <http://www.worldshipping.org/> (consulté le 29 août 2013).

NOTE

- ¹ Les données de base concernant la flotte mondiale pour le chapitre 2 ont été fournies par Clarkson Research Services, Londres. Afin de ne cibler que la navigation commerciale, les navires sur lesquels porte l'analyse de la CNUCED englobent tous les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, y compris les navires de forage et les unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer, ainsi que les flottes des Grands Lacs des États-Unis et du Canada, lesquelles, pour des raisons historiques, avaient été exclues dans les éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*. Nous excluons les navires de guerre, les yachts, les péniches, les bateaux de pêche et les plates-formes fixes et mobiles de forage en mer et les barges pétrolières. En ce qui concerne les principales catégories de navires (pétroliers, vraquiers, porte-conteneurs et navires de charge classiques), il n'y a pas de changement par rapport aux éditions antérieures de l'Étude. S'agissant des «autres» navires, les nouvelles données incluent un plus petit nombre de navires (antérieurement, les bateaux de pêche à faible capacité de chargement avaient été inclus) et un tonnage légèrement supérieur du fait de l'inclusion des navires utilisés dans le transport et le stockage au large. Pour assurer une comparabilité complète des données de 2013 avec celles des deux années précédentes, la CNUCED a actualisé les données sur les flottes accessibles en ligne pour les années 2011, 2012 et 2013, en appliquant les mêmes critères (<http://stats.unctad.org/fleet>). Comme pour les années précédentes, les données sur la propriété des navires ne portent que sur les navires de 1 000 tjb ou plus, car on ne dispose souvent d'aucune information sur la propriété effective des navires plus petits.



3

TAUX DE FRET ET COÛTS DE TRANSPORT MARITIME

Le présent chapitre, qui décrit l'évolution des taux de fret et des coûts de transport maritime, est structuré comme suit. La section A aborde certaines tendances des taux de fret maritime dans les divers segments du marché, à savoir le transport de fret conteneurisé, de vrac liquide et de vrac sec en 2012 et au début de 2013. Il met en évidence les faits saillants ayant entraîné d'importantes fluctuations des prix, examine les tendances observées récemment dans l'industrie du transport maritime et dessine certaines perspectives d'évolution des différents secteurs de fret. La section B offre un bref aperçu de l'évolution récente du financement du transport maritime et du rôle croissant du capital-risque privé en tant que nouvelle source de financement dans ce secteur.

A. TAUX DE FRET

D'une façon générale, la demande et l'offre de services de transports maritimes s'influencent mutuellement pour déterminer les taux de fret. Les facteurs agissant sur l'offre et la demande sont innombrables, mais, en tout état de cause, il est inévitable que les taux de fret subissent l'influence des forces du marché.

Les volumes de fret et la demande de services de transports maritimes sont généralement les premiers à pâtir des troubles politiques et des difficultés environnementales et économiques. Des facteurs tels qu'un ralentissement des échanges internationaux, les sanctions, les catastrophes naturelles et les phénomènes météorologiques, les mesures de réglementation et les variations des prix des combustibles ont des incidences sur l'économie mondiale et la demande mondiale de transport maritime. Ces changements peuvent se produire rapidement et avoir un impact immédiat sur la demande de services de transports maritimes. Quant à l'offre de services de transports maritimes, on relève généralement une tendance à la surcapacité sur le marché, car il n'existe pas de limites intrinsèques au nombre de navires qui peuvent être construits et un long délai s'écoule entre le moment où un navire est commandé et celui où il est livré et prêt à être mis en service. Il s'ensuit que le transport maritime est très cyclique et passe par des phases de forte baisse et de forte hausse continues, les opérateurs engrangeant des gains substantiels ou ayant du mal à faire face à leurs coûts d'exploitation minimaux.

En 2012, le secteur maritime est resté aux prises avec des taux de fret bas et instables dans ses divers segments du fait de l'excédent de capacité de la flotte mondiale généré par le grave ralentissement des échanges consécutif à la crise économique et financière de 2008. La livraison régulière de nouveaux navires sur un marché déjà saturé a conjugué ses effets avec la léthargie de l'économie pour maintenir une forte pression sur les taux, comme indiqué ci-après.

1. Taux de fret des marchandises conteneurisées

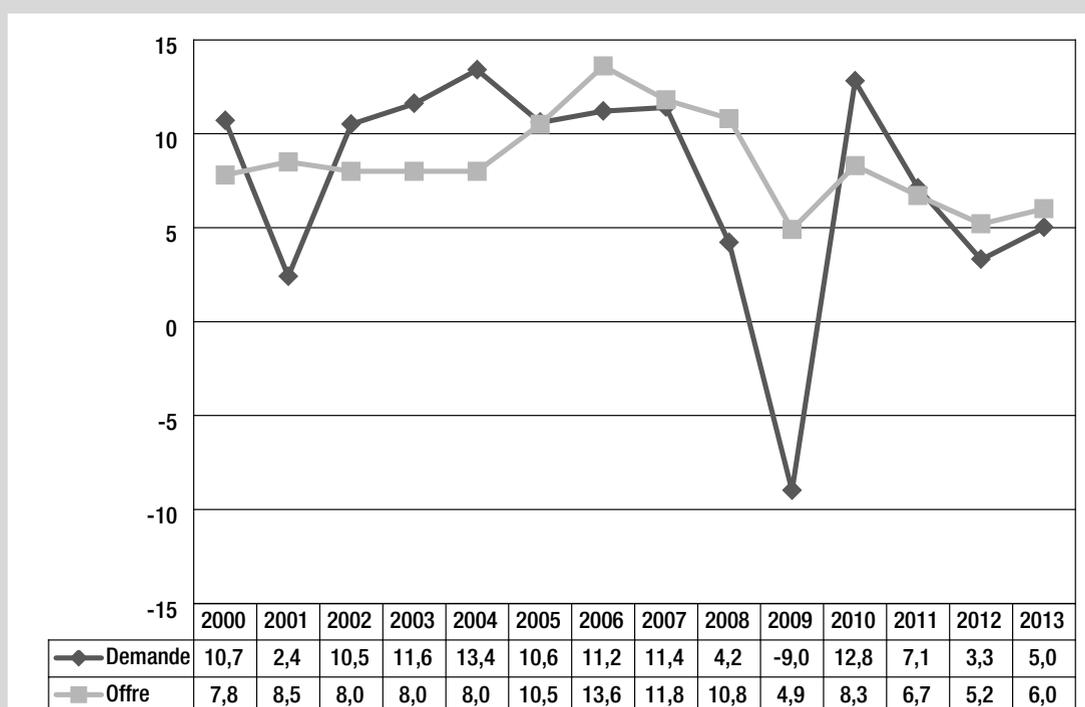
En 2012, la diminution des volumes de fret, surtout sur les principales routes d'échanges de marchandises conteneurisées Est-Ouest, et un excédent de tonnage, en particulier de porte-conteneurs de grande taille, ont inévitablement entraîné une instabilité des taux de fret des marchandises conteneurisées et un affaiblissement général du marché, tandis que les taux d'affrètement continuaient de baisser.

Comme indiqué aux chapitres 1 et 2, le marché des transports maritimes conteneurisés a enregistré un déséquilibre entre le taux de croissance de la demande et celui de l'offre. Comme le montre le graphique 3.1, les échanges mondiaux de marchandises conteneurisées ont été caractérisés par une tendance continue à la baisse, avec une croissance en volume de 3,3 % en 2012, contre 7 % en 2011. Parallèlement, l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux navires a continué d'avoir des répercussions sur les marchés des transports maritimes conteneurisés pendant toute l'année 2012, l'offre mondiale de porte-conteneurs progressant de 5,2 % pour devancer la demande mondiale.

Tenant de remédier au déséquilibre entre une offre excessive et une demande atone, les transporteurs ont mis en service une capacité moindre sur les routes marquées par le déclin des échanges, telles que les principales routes Est-Ouest, sur lesquelles les échanges ont reculé de 5 % par rapport à 2011. Ils ont mis en service une capacité plus importante sur les routes Nord-Sud en pleine expansion, sur lesquelles les échanges ont augmenté de 4 %, et aux fins du commerce interrégional, qui a progressé de 7 %, stimulé par l'accroissement de la demande de consommation dans les pays émergents en 2012 (voir chapitre 1).

L'écart se creusant entre l'offre de capacité de navires et la demande de services de transport, les taux de fret sont restés faibles sur les différents marchés du transport conteneurisé, mais se sont améliorés en valeur relative par rapport à 2011 (tableau 3.1). On peut y voir, pour l'essentiel, l'effet d'un changement de stratégie de la part des compagnies de transport maritime et de l'imposition du respect des règles du marché; en d'autres termes, elles n'ont pas cherché à gagner des parts de marché en volume, comme en 2011, mais plutôt à améliorer leur revenu. En 2011, les taux étaient restés bas parce que les compagnies cassaient les prix chacune de leur côté, cherchant à obtenir des parts de marché en volume. Pour endiguer la chute des taux de fret, les transporteurs ont exercé pendant la première semestre de 2012 une certaine emprise en imposant une discipline de prix commune appelée relèvement des taux généraux (RTG). En conséquence, les taux de fret moyens ont augmenté de 51 % pour les échanges Extrême-Orient-Europe et transpacifiques à l'occasion de plusieurs séries concluantes de RTG, en dépit d'une demande demeurée atone dans l'ensemble. C'est ainsi que les taux pratiqués sur les routes Extrême-Orient-côte Ouest des États-Unis ont atteint 2 600 dollars par EQP

Graphique 3.1 Croissance de la demande et de l'offre de transports maritimes conteneurisés, 2000-2013 (Taux de croissance annuelle)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans divers numéros de *Clarkson Container Intelligence Monthly*.

Note: Les données concernant l'offre se rapportent à la capacité globale de la flotte de porte-conteneurs, y compris les navires de charge polyvalents et autres navires pouvant transporter des conteneurs. La croissance de la demande est calculée en millions d'enlèvements exprimés en EVP. Les données pour 2013 sont des projections.

en juin 2012, contre 1 800 dollars en janvier 2012. De même, les taux pratiqués sur les routes Extrême-Orient-Europe du Nord ont grimpé de 750 dollars par EVP en janvier 2012 à un niveau record de 1 900 dollars en juin 2012 (BIMCO, 2013). Néanmoins, la détermination collective affichée par le secteur a pris fin au deuxième semestre de l'année à mesure que des résultats d'exploitation positifs incitaient certains transporteurs à revenir à la concurrence par les prix et à la vente de services à prix cassés, afin d'acquiescer de nouvelles parts de marché (Alphaliner, 2013). Les taux des échanges à destination de l'Europe du Nord sont donc tombés à 1 000 dollars par EVP en novembre 2012 parallèlement à la baisse continue de la demande (BIMCO, 2013).

Les taux de fret globalement peu élevés observés en 2012 ont réduit les gains des transporteurs à un niveau proche de leurs coûts d'exploitation, voire inférieur à ceux-ci, d'autant que les prix du combustible de soute

sont restés à la fois élevés et instables. Les prix fluctuant considérablement, les frais de combustible se sont établis en moyenne à 640 dollars la tonne en 2012, en augmentation de 4 % par rapport à l'année précédente¹. Cette augmentation a pu être partiellement répercutée sur les clients sous la forme de majorations de coût et n'a fait qu'ajouter à la pression exercée sur l'augmentation des coûts d'exploitation et la diminution des recettes.

Les transporteurs ont ainsi été amenés à mettre en œuvre diverses stratégies pour remédier à la situation: désarmement de navires², navigation à vitesse réduite ou très réduite³, report des livraisons de nouveaux navires, augmentation des majorations et réduction des services, cessation de l'exploitation de capacités sur les principales routes et mise au rebut⁴.

Cela étant, les exploitants de porte-conteneurs ont enregistré une nouvelle année de résultat d'exploitation négatif en 2012, moins prononcé toutefois qu'en 2011.

Tableau 3.1 Marchés du transport maritime conteneurisé et taux de fret

Marchés	2009	2010	2011	2012
Transpacifique	(Dollars par EQP)			
Shanghai-côte ouest des États-Unis	1 372	2 308	1 667	2 287
Variation en pourcentage		68,21	-27,77	37,19
Shanghai-côte est des États-Unis	2 367	3 499	3 008	3 416
Variation en pourcentage		47,84	-14,03	13,56
Extrême-Orient-Europe	(Dollars par EVP)			
Shanghai-Europe du Nord	1 395	1 789	881	1 353
Variation en pourcentage		28,24	-50,75	53,58
Shanghai-Méditerranée	1 397	1 739	973	1 336
Variation en pourcentage		24,49	-44,05	37,31
Nord-Sud	(Dollars par EVP)			
Shanghai-Amérique du Sud (Santos)	2 429	2 236	1 483	1 771
Variation en pourcentage		-7,95	-33,68	19,42
Shanghai-Australie/Nouvelle-Zélande (Melbourne)	1 500	1 189	772	925
Variation en pourcentage		-20,73	-35,07	19,82
Shanghai-Afrique de l'Ouest (Lagos)	2 247	2 305	1 908	2 092
Variation en pourcentage		2,56	-17,22	9,64
Shanghai-Afrique du Sud (Durban)	1 495	1 481	991	1 047
Variation en pourcentage		-0,96	-33,09	5,65
Intra-asiatique	(Dollars par EVP)			
Shanghai-Asie du Sud-Est (Singapour)		318	210	256
Variation en pourcentage			-33,96	21,84
Shanghai-est du Japon		316	337	345
Variation en pourcentage			6,65	2,37
Shanghai-République de Corée		193	198	183
Variation en pourcentage			2,59	-7,58
Shanghai-Hong Kong (Chine)		116	155	131
Variation en pourcentage			33,62	-15,48
Shanghai-golfe Persique (Dubai)	639	922	838	981
Variation en pourcentage		44,33	-9,11	17,06

Source: Divers numéros de *Container Intelligence Monthly*, Clarkson Research Services.

Note: Données basées sur des moyennes annuelles.

Il ressort d'une enquête récente⁵ que 21 des 30 premiers transporteurs qui publient leurs résultats financiers ont enregistré un déficit d'exploitation global de 239 millions de dollars en 2012, sept transporteurs seulement affichant des résultats positifs. Un tiers seulement des 21 transporteurs ont enregistré un bénéfice, mais le résultat global est considéré comme une amélioration par rapport aux déficits d'exploitation combinés de près de 6 milliards de dollars que ces mêmes 21 compagnies ont enregistrés en 2011⁶.

En revanche, les fournisseurs de tonnage, qui externalisent l'exploitation de leurs navires, ont été les victimes directes de la faible demande et de l'excédent de capacité, comme le montre bien la faiblesse des taux d'affrètement à temps (voir le tableau 3.2). Mesurés par l'indice New ConTex⁷ (graphique 3.2),

les taux d'affrètement des porte-conteneurs ne se sont pas redressés. Les taux d'affrètement moyens sont restés faibles en 2012 et ont déçu les fréteurs pour la deuxième année consécutive. Étant donné que les deux tiers du tonnage moyen désarmé appartenaient à ces derniers – les transporteurs ont utilisé leurs propres navires –, il est clair que le marché de l'affrètement est celui qui a le plus souffert⁸. En 2012, les taux ont reculé le plus pour les navires de plus grande taille (entre 34 et 48 % par rapport à l'année précédente) (tableau 3.2).

Globalement, l'excédent de capacité créé par le ralentissement majeur des échanges depuis la crise économique et financière de 2008 a constitué et constituera une grave menace pour les taux de fret des marchandises conteneurisées. L'excédent de navires de grande taille (8 000 EVP ou plus) débouche

Tableau 3.2 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (En dollars par alvéole de 14 tonnes et par jour)

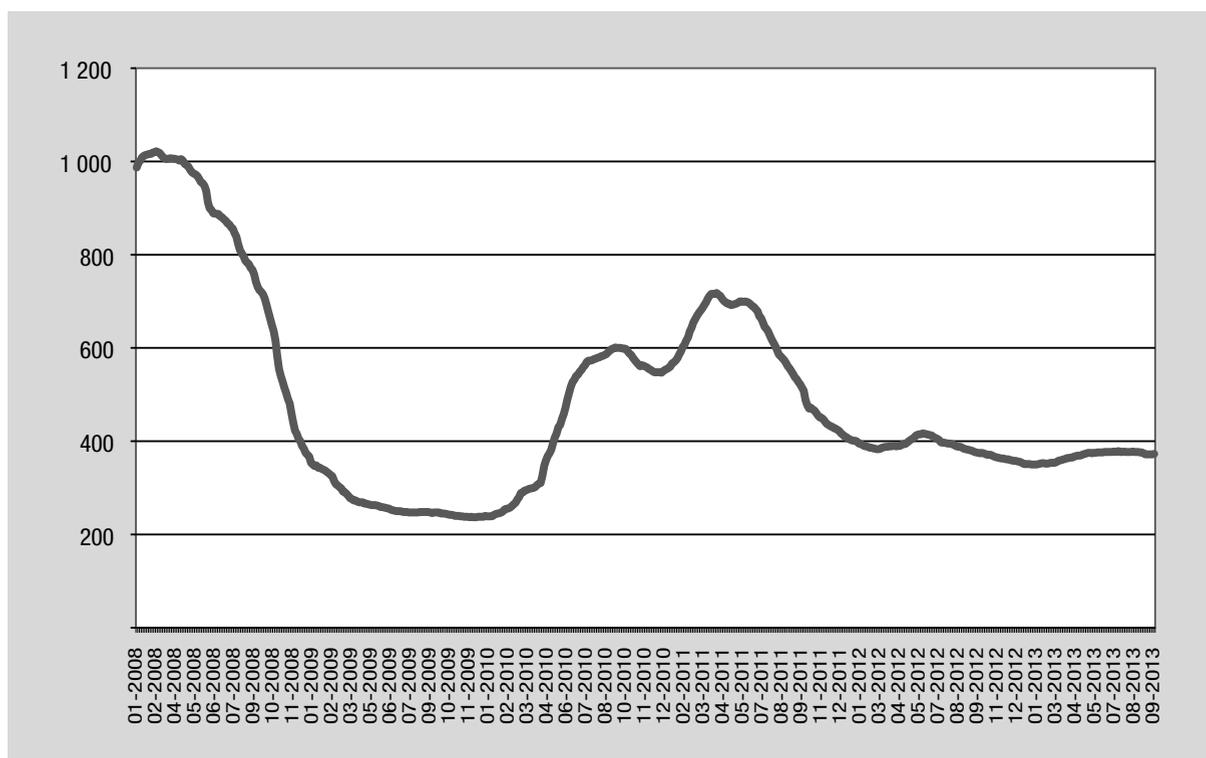
Type de navire et vitesse de navigation (EVP)	Moyennes annuelles												Variation en % 2012/2011
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012	
Sans appareils de manutention													
200-299 (min. 14 nœuds)	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	12,4	12,6	12,6	1,4
300-500 (min. 15 nœuds)	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,8	10,0	10,0	-21,9
Munis d'appareils/sans appareils													
2 000-2 299 (min. 22 nœuds)	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	6,3	3,3	3,3	-47,5
2 300-3 400 (min. 22,5 nœuds)	6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	6,2			
Munis d'appareils													
200-299 (min. 14 nœuds)	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,1	18,1	18,1	-18,1
300-500 (min. 15 nœuds)	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	15,4	13,5	13,5	-12,3
600-799 (min. 17-17,9 nœuds)	9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	11,2	7,7	7,7	-31,3
700-999 (min. 18 nœuds)	9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	11,5	7,6	7,6	-34,0
1 000-1 299 (min. 19 nœuds)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7	5,7	5,7	-34,8
1 600-1 999 (min. 20 nœuds)	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	6,8	3,9	3,9	-42,2

Type de navire et vitesse de navigation (EVP)	Moyennes mensuelles pour 2012												Moyennes mensuelles pour 2013					
	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin
Sans appareils																		
200-299 (min. 14 nœuds)	13,1	11,7	11,7	12,4	13,6	12,4	12,3	12,6	14,6	11,9	12,6	12,9	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1
300-500 (min. 15 nœuds)	9,8	10,0	9,6	10,6	9,8	9,7	9,8	9,8	9,6	10,4	9,4	10,0	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3
Munis d'appareils/sans appareils																		
2 000-2 299 (min. 22 nœuds)	3,4	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4
Munis d'appareils																		
200-299 (min. 14 nœuds)	15,3	19,0	13,8	13,8	20,2	19,3	18,6	19,0	19,0	19,3	20,2	20,2	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4
300-500 (min. 15 nœuds)	12,3	15,2	13,1	13,0	12,7	14,5	12,6	11,4	13,3	13,1	15,8	15,4	13,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5
600-799 (min. 17-17,9 nœuds)	7,4	7,4	7,2	7,9	7,9	8,1	7,4	7,6	7,8	7,7	7,7	7,8	8,0	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0
700-999 (min. 18 nœuds)	7,7	7,8	7,1	7,6	7,6	7,0	7,0	7,2	7,6	8,3	7,7	8,8	8,1	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5
1 000-1 299 (min. 19 nœuds)	6,3	5,5	5,6	5,6	5,7	6,1	5,8	5,6	5,7	5,7	5,6	5,0	5,3	5,7	5,8	6,0	6,2	6,4
1 600-1 999 (min. 20 nœuds)	4,1	3,9	3,9	3,8	4,0	4,1	3,9	4,1	3,6	3,7	3,6	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données extraites de divers numéros de *Shipping Statistics and Market Review* (2002-2013), publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, Brême (Allemagne). Voir également www.isl.org.

Abréviation: min - minimum

Graphique 3.2 Indice New ConTex, 2008-2013



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED en utilisant l'indice New ConTex publié par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg. Voir <http://www.vhss.de>.

Notes: Indice de référence: 1 000 points - octobre 2007.

Le New ConTex est un indice d'évaluation de l'affrètement à temps des porte-conteneurs calculé en tant que coefficient équivalent de variation en pourcentage tiré de six évaluations ConTex portant sur les capacités de navire ci-après: 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 et 4 250 EVP.

sur un déplacement de capacité (réaffectée sur des routes différentes) et exerce des pressions sur le tonnage affrété et l'instabilité des taux de fret. La réaffectation de porte-conteneurs de plus petite taille fréquentant les routes principales aux prises avec une baisse de la demande aux routes secondaires à croissance dynamique a été essentielle pour gérer les ordres de livraison d'un grand nombre de nouveaux navires de plus grande taille⁹. Cela a également empêché l'accumulation d'un excédent de capacité sur les routes principales, où les échanges sont léthargiques (voir le chapitre 2).

En 2013, les échanges mondiaux de marchandises conteneurisées devraient progresser de 5 % et l'offre mondiale de porte-conteneurs de 6 %, selon les chiffres de juin (Clarkson Research Services, 2013c). Au cours du premier semestre de 2013, les transporteurs ont tenté plusieurs fois, dans le cadre d'un RTG, de relever les taux appliqués à plusieurs routes. Les cours au comptant pour le transport de marchandises conteneurisées échangées sur

les routes Asie-Europe ont ainsi augmenté de 165 % dans la semaine du 4 juillet 2013 après la mise en place des RTG par les transporteurs le 1^{er} juillet. Sur la route de référence Shanghai-Rotterdam, le prix pratiqué était de 2 622 dollars par EQP, contre 990 dollars une semaine plus tôt. En ce qui concerne les services de transport entre l'Asie et la côte Ouest des États-Unis, les prix ont augmenté de 269 dollars, pour atteindre 2 114 dollars par EQP. Entre l'Asie et la côte Est des États-Unis, ils ont augmenté de 377 dollars, pour s'établir à 3 361 dollars par EQP (Lloyd's List Containerisation International, 2013). Les RTG ne sont toutefois que des solutions temporaires à l'appui de gains comparatifs: seule une stabilisation à long terme du marché permettrait aux compagnies de transports maritimes de réagir aux indicateurs de base du marché et d'ajuster la capacité à la demande.

En 2013, les transporteurs ont, pour faire face à une situation difficile, pris une autre mesure importante en mettant en place l'alliance opérationnelle appelée réseau P3, forgée par les trois plus grandes compagnies

de transports maritimes conteneurisés: Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) et CMA CGM. Cette alliance, qui entrera en vigueur au deuxième trimestre de 2014, doit permettre aux trois compagnies de maîtriser l'excédent de capacité et de réduire l'instabilité des taux. Elles mettront en commun des navires d'une capacité équivalant à 15 % de la capacité mondiale sur trois principales routes commerciales (Asie-Europe, transpacifique et transatlantique), avec une capacité initiale de 255 navires (ou 2,6 millions d'EVP). Maersk Line fournira quelque 42 % de la capacité de l'alliance – en utilisant notamment ses nouveaux navires Triple E, qui comptent parmi les plus grands navires du monde –, tandis que MSC fournira 34 % de cette capacité et CMA CGM 24 % (*Financial Times*, 2013a). Cette initiative de réseau de services Est-Ouest est considérée par certains analystes comme un développement positif pour l'ensemble de l'industrie des transports maritimes réguliers dans le cadre de l'action menée pour réduire les coûts et stabiliser le marché. Les mêmes observateurs n'y voient aucune entrave à la concurrence, dans la mesure où plus de 15 transporteurs continueront d'exploiter leur flotte en toute indépendance et de se faire concurrence sur la plupart des routes commerciales, y compris celles fréquentées par les partenaires de l'alliance P3 (Drewry Container Insight, 2013).

Conclusion

Dans un proche avenir, alors que l'économie mondiale reste menacée, le secteur des transports maritimes conteneurisés devrait continuer de se ressentir des mêmes faibles volumes de la demande, en particulier en Europe, qui continueront d'influer sur les taux de fret des marchandises conteneurisées, au moins en 2013. Cette situation est aggravée par un excédent de capacité, s'agissant surtout de l'exploitation de navires plus grands sur des routes où moins de marchandises sont transportées, tandis que l'essentiel de la croissance est généré par les routes secondaires qui requièrent des navires de plus petite taille. Une question importante reste à régler: comment concilier la forte hausse de l'offre de très grands navires et une demande de navires de petite taille ou de taille moyenne génératrice de croissance des échanges?

À moyen terme, toutefois, la croissance de l'offre va sans doute ralentir, du fait de la diminution du nombre de commandes de navires et des difficultés associées au financement de nouveaux navires. Ces variations pourraient réduire l'écart entre un nouvel excédent et une demande faible, ce qui améliorerait les taux de fret des marchandises conteneurisées (Clarkson Research Services, 2013d). De même, l'évolution de l'économie mondiale et celle des échanges et du commerce maritime ne manquera pas d'influer sur celle de ces taux.

2. Taux de fret des navires-citernes

Le secteur des transports par navires-citernes, qui englobe le transport du pétrole brut, des produits pétroliers raffinés (produits «blancs» et produits «noirs»)¹⁰ et des produits chimiques, a également dû faire face aux conditions difficiles régnant sur le marché en 2012. Ce secteur a connu des hauts et des bas pendant l'année considérée; cette instabilité a été ressentie à tous les niveaux et pour un grand nombre de tailles de navires et dans l'ensemble du secteur, mais peut-être un peu moins qu'en 2011. Le Baltic Exchange Dirty Tanker Index (produits noirs) moyen pour l'ensemble de l'année 2012 a été ramené à 719 (8 % de moins que la moyenne annuelle de 2011), tandis que le Baltic Exchange Clean Tanker Index (produits blancs) moyen s'est établi à moins de 700 (11 % de moins que la moyenne annuelle de 2011)¹¹. Ces tendances correspondent aux mauvaises années qui se sont succédé pour le marché des affrètements pétroliers (voir le tableau 3.3).

Le secteur a été touché par tout un ensemble de facteurs qui ont affaibli les taux de fret globaux: faiblesse de la demande, atonie de la croissance des importations, évolution de la structure de la demande de transport par navire-citerne, nouvelles découvertes (par exemple, la révolution du schiste aux États-Unis), prix du pétrole élevés, et capacité inactive et capacité de tonnage élevées.

Tableau 3.3 Baltic Exchange Index

	2008	2009	2010	2011	2012	Variation en % (2012/2011)	2013 (Estimation)
Dirty Tanker Index	1 510	581	896	782	719	-8	638
Clean Tanker Index	1 155	485	732	721	641	-11	649

Source: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Network – Timeseries, 2013.

Taux de fret et gains correspondant aux différents marchés des transports par navires-citernes

Le tableau 3.4 présente les taux de fret au comptant moyens calculés en *Worldscale* (WS), qui est un indice normalisé permettant de fixer les cours au comptant sur les principales routes maritimes fréquentées par les navires-citernes de différents tonnages. Il montre la chute générale des cours pour les transporteurs de produits noirs sur la plupart des routes et pendant la plus grande partie de l'année, à l'exception d'un pic dans les trois derniers mois de 2012, qui ont bénéficié de quelques cours positifs. Une offre importante

de tonnage et une demande de tonnage plus faible ont fait baisser les taux de fret. En dépit de la diminution du nombre de livraisons en 2012, la capacité de la flotte est restée très élevée et l'arrivée de nouveaux transporteurs de produits noirs n'a fait que compliquer le problème en augmentant la capacité de 5 % (OPEP, 2013).

Du côté de la demande, la plupart des marchés des transports par navires-citernes ont été frappés de plein fouet par la morosité de la conjoncture économique mondiale et les résultats des principaux pays consommateurs de pétrole, à savoir les pays membres de l'OCDE. Au nombre des autres facteurs

Tableau 3.4 Récapitulation du secteur des transports par navires-citernes – cours au comptant des produits «blancs» et des produits «noirs», 2012-2013 (*Worldscale*)

Type de navire	Routes	2010	2011	2012												Variation en %	2013				
		Déc.	Déc.	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Déc. 2012/ Déc. 2011	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai
VLCC/ULCC (200 000 tpl+)																					
	Golfe Persique-Japon	61	59	67	52	59	63	63	44	36	35	38	37	41	48	-18,6	43	33	34	33	38
	Golfe Persique-République de Corée	56	56	61	51	58	58	55	41	33	34	38	35	40	46	-17,9	41	31	33	31	36
	Golfe Persique-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	36	37	40	34	35	42	39	30	24	23	25	23	27	28	-24,3	26	17	18	17	22
	Golfe Persique-Europe	57	59	..	52	40	44	39	29	25	24	..	22	30	26	-55,9	41	20	17	18	19
	Afrique de l'Ouest-Chine	..	58	61	55	59	62	60	44	37	36	40	41	49	47	-19,0	43	34	36	37	37
Suezmax (100 000-160 000 tpl)																					
	Afrique de l'Ouest-Europe du Nord-Ouest	118	86	91	77	87	68	81	70	65	57	56	59	58	70	-18,6	62	57	59	62	53
	Afrique de l'Ouest-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	103	83	85	75	84	65	81	66	63	56	55	57	56	65	-21,7	59	52	57	57	53
	Méditerranée-Méditerranée	113	86	98	86	84	73	93	85	69	64	56	62	66	67	-22,1	70	66	73	67	62
Aframax (70 000-100 000 tpl)																					
	Europe du Nord-Ouest-Europe du Nord-Ouest	162	122	111	93	95	99	98	94	89	87	84	89	82	93	-23,8	88	87	94	94	80
	Europe du Nord-Ouest-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	120	..	119	99	..	..	99	..	..	..	..	..	75	80	..	..	85	..	..	..
	Caraïbes-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	146	112	118	129	112	131	115	105	94	94	89	91	110	91	-18,8	84	96	102	87	110
	Méditerranée-Méditerranée	138	130	105	82	104	94	87	100	95	82	76	78	79	85	-34,6	82	85	86	84	71
	Méditerranée-Europe du Nord-Ouest	133	118	97	82	105	91	85	92	100	81	75	77	77	80	-32,2	84	86	90	79	68
	Indonésie-Extrême-Orient	111	104	100	90	60	85	82	86	43	90	98	94	92	90	-13,5	83	74	68	72	68
Panamax (40 000 - 70 000 tpl)																					
	Méditerranée-Méditerranée	168	153	147	157	147	140	125	120	120	..	116	..	154	168	9,8	135	145	115	12	125
	Méditerranée-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	146	121	124	121	118	127	137	127	105	111	114	134	126	160	32,2	98	100	104	111	100
	Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	200	133	113	148	145	131	151	141	102	..	118	105	130	156	17,3	115	133	138	113	118
Tous navires-citernes transportant des produits «blancs»																					
70 000-80 000 tpl	Golfe Persique-Japon	125	105	100	86	84	91	88	91	99	104	96	107	122	116	10,5	88	81	93	96	80
50 000-60 000 tpl	Golfe Persique-Japon	128	119	107	101	100	117	114	105	125	120	116	114	133	144	21,0	109	97	124	120	97
35 000-50 000 tpl	Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	158	155	150	165	152	155	123	..	100	108	105	117	164	162	4,5	120	126	60	120	132
25 000-35 000 tpl	Singapour-Asie de l'Est	193	..	..	150	155	183	223	..	170	..	190	205	215	220	..	199	185	199	191	175

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de divers numéros de *Drewry Shipping Insight*.

Note: Les chiffres sont les taux indexés d'affrètement au voyage par tonne pour un navire-citerne de 75 000 tpl. La référence est la valeur 100 du *Worldscale*.

déterminants, on peut citer une économie chinoise moins vigoureuse et un changement de stratégie énergétique aux États-Unis, qui sont le premier consommateur de pétrole du monde. Ce pays a commencé à augmenter sa production de pétrole et à réduire ses importations en conséquence (Barry Rogliano Salles, 2013).

Les marchés des superpétroliers et des Suezmax ont été quelque peu dynamisés au début de l'année, essentiellement lorsque l'Arabie saoudite a augmenté sa production et les pays importateurs ont commencé à constituer des stocks en prévision de l'embargo attendu sur le pétrole iranien. Toutefois, une fois que la demande de tonnage a commencé à baisser et que le marché a de nouveau ralenti, les taux de fret se sont à nouveau effondrés (Danish Ship Finance, 2013).

Malgré la tendance baissière, les gains des transporteurs de brut ont augmenté en moyenne de 12 %, passant de 17 600 dollars par jour à 19 700 dollars par jour en 2012. Cette hausse des gains a concerné tous les segments, à l'exception de celui des Suezmax, qui a subi le contrecoup de la baisse des importations des États-Unis. Le segment des superpétroliers a enregistré l'amélioration la plus importante, ses gains passant de 17 000 dollars par jour à 20 500 dollars par jour en 2012 (Danish Ship Finance, 2013). Toutefois, cela a à peine suffi pour couvrir des coûts d'exploitation évalués à 11 000 ou 12 000 dollars, sans pouvoir couvrir le rendement de l'investissement pour les nouveaux navires. Certaines commandes de navires ont dépassé 150 millions de dollars en 2008 (Barry Rogliano Salles, 2013).

Pour le segment des Aframax, 2012 a été en général une année peu active. Le marché dans son ensemble avait subi le contrecoup d'un certain nombre de problèmes structurels et imprévus. La tendance à l'augmentation de la taille des navires, qui met en service des navires dont la capacité est relativement supérieure à celle des navires déjà utilisés sur les routes concernées, s'est développée sur les différents marchés, les exploitants cherchant à réaliser de plus grandes économies d'échelle. Cela a été le cas des Suezmax, qui ont pris quelques parts de marché aux Aframax, en particulier dans les Caraïbes et en Méditerranée (Clarkson Research Services, 2013e). De surcroît, la route Méditerranée-Méditerranée s'est avérée particulièrement difficile, les taux passant de 130 WS en décembre 2011 à 85 WS en décembre 2012. Un facteur tout à fait déterminant a été

la concurrence de plus en plus vive que se sont faite les navires pour les cargaisons à mesure qu'ils se concentraient dans la région pour profiter de l'augmentation de la production de pétrole libyen et du pic atteint par les taux vers la fin de 2011 (voir le chapitre 1). Les gains moyens tirés des cours au comptant pour les Aframax pour toutes les routes ont été évalués à 14 885 dollars par jour en 2012, contre 13 528 en 2011 (Clarkson Research Services, 2013f). Les coûts d'exploitation des navires modernes Aframax sont de l'ordre de 8 000 à 9 000 dollars par jour.

Les taux de fret des transporteurs de pétrole brut ont été plus vigoureux que prévu, mais n'en sont pas moins restés relativement faibles. Cela pourrait être dû à la diminution des volumes globaux des importations de brut des États-Unis et à l'augmentation de la taille des navires, les affréteurs retenant des navires de plus grande taille aux dépens des Panamax de plus petite taille. Les gains moyens tirés des cours au comptant pour les produits noirs transportés par des Panamax sont passés de 10 535 dollars en 2011 à 14 769 dollars en 2012 (Clarkson Research Services, 2013f). En définitive, la dépendance de la flotte Panamax de transport de brut à l'égard du commerce à destination des États-Unis, conjuguant ses effets avec le recentrage du marché du transport de brut par navires-citernes sur des navires de plus grande taille, semble devoir rendre les échanges de brut livré par des Panamax en grande partie obsolètes à moyen terme (Clarkson Research Services, 2013f).

L'année a également été instable pour le marché des produits pétroliers transportés par navires-citernes. Le Baltic Clean Tanker Index moyen pour 2012 a reculé de 11 % par rapport à la moyenne de l'année précédente. L'atonie de la croissance économique a déprimé la demande de produits pétroliers, ce qui a aggravé l'important excédent de navires. Les prix élevés du combustible de soute ont encore compliqué la situation. La capacité de transport de produits blancs augmentant de 2 % (OPEP, 2013) et la demande ajustée en fonction de la distance croissant de 0,7 %¹², le déséquilibre entre l'offre et la demande a persisté en 2012. Toutefois, il y a eu quelques crêtes, dues pour l'essentiel à la demande liée aux opérations d'affrètement menées par des pays asiatiques dans le golfe Persique.

La baisse générale des taux de fret des marchandises transportées par navires-citernes a incité les armateurs à réduire considérablement leurs coûts d'exploitation et, en particulier, la consommation de combustible

de soute. La tendance à la maximisation de l'efficacité des navires, à la navigation à vitesse réduite, à la mise au rebut et au placement de certains navires en état d'inactivité observée en 2011 s'est renforcée en 2012.

La situation globale du secteur des transports par navires-citernes et des taux de fret des marchandises transportées par navires-citernes a évolué depuis la crise économique et financière mondiale de 2008. Pendant la période de haute conjoncture, ce secteur était solide grâce à une forte croissance des importations en provenance de l'Atlantique Nord et de l'Asie, une capacité maîtrisée et des taux de fret relativement élevés. Depuis, ce secteur est entré en récession; les taux de fret moyens ont diminué pour la plupart des tonnages et des routes, notamment les destinations orientales et occidentales. Cette situation a été aggravée par les prix élevés du pétrole qui ont par ailleurs modifié le comportement des consommateurs, tandis que la pression environnementale et les innovations techniques ont contribué à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire la demande de produits pétroliers (Clarkson Research Services, 2013e).

En conséquence, les armateurs ont enregistré des bénéfices très faibles et certains ont risqué le défaut de paiement ou ont été acculés à la faillite. Par exemple, les compagnies de transport de pétrole brut des États-Unis General Maritime Corporation¹³ (Bloomberg, 2013a) et Overseas Shipholding (Bloomberg, 2013b) se sont déclarées en faillite en 2011, subissant les conséquences d'une forte baisse des taux de fret et d'un excédent de tonnage mondial après avoir contracté des prêts importants pour financer l'expansion de leur flotte.

D'autres compagnies de transport par navires-citernes pourraient continuer à se trouver en difficulté et de nouvelles faillites ne sont pas à exclure, car un grand nombre de contrats d'affrètement à temps signés pendant la phase de haute conjoncture au début de 2008 devaient prendre fin à la fin de 2013. Les prévisions concernant de nouvelles faillites se présentent après qu'une enquête récente de la Lloyd's List a constaté que 33 % des électeurs s'attendaient à ce qu'au moins quatre sociétés cotées en bourse soient en difficulté en 2013 (Lloyd's List, 2013a). Les armateurs ayant signé des contrats d'affrètement à temps de longue durée au début de 2008 avaient bénéficié de conditions de rémunération très intéressantes pendant cinq ans, mais cela est sur le point de changer. Les prix des contrats de superpétroliers modernes de 310 000 tpl ont été divisés par deux, passant de 62 500 dollars par jour en août 2008 à 31 000 dollars en décembre 2012. Les taux des Suezmax et des Aframax ont chuté de 40 % pendant

cette période, tandis que les prix des contrats de cinq ans pour des transporteurs de produits pétroliers de capacité moyenne ont baissé d'un tiers (Lloyd's List, 2013b).

Conclusion

En 2014 et 2015, les taux de fret des marchandises transportées par navires-citernes devraient commencer à s'améliorer compte tenu d'un certain rééquilibrage de la demande de fret et de l'offre de navires. Toutefois, à long terme, plusieurs facteurs ayant trait principalement à la demande et à la production de pétrole et à l'évolution du secteur pourraient influencer sur le secteur des transports par navires-citernes. Ces facteurs sont les suivants:

- Les modes de consommation évoluent sur le marché mondial du pétrole à mesure que des programmes relatifs à l'efficacité énergétique et aux transports moins polluants sont adoptés dans la plupart des pays membres de l'OCDE et un grand nombre de pays en développement;
- Les États-Unis, qui sont l'un des principaux consommateurs de pétrole, devraient devenir le premier producteur de pétrole du monde d'ici à 2020;
- Les raffineries se déplacent d'ouest en est, avec la fermeture de raffineries aux États-Unis et en Europe et le développement des raffineries indiennes, chinoises et moyen-orientales;
- Des routes arctiques sont en cours d'ouverture (passages du Nord-Ouest et du Nord-Est) et le canal de Panama est en voie d'élargissement et devrait pouvoir accueillir des Suezmax en 2015 (Barry Rogliano Salles, 2013)¹⁴;
- Les nouvelles mesures d'efficacité énergétique adoptées par l'OMI et entrées en vigueur au début de 2013 visent à réduire la consommation énergétique des navires et à développer l'utilisation de combustibles plus respectueux de l'environnement¹⁵.

Conjuguant leurs effets avec l'évolution de la flotte, ces changements auront un impact sur l'évolution du secteur des transports par navires-citernes, les taux de fret et l'évolution des éléments de volatilité¹⁶.

3. Taux de fret du vrac sec

Comme les autres secteurs de l'industrie des transports maritimes, le secteur du vrac sec, qui comprend les principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) et les vracs secs de moindre importance

(produits agricoles, minéraux, ciment, produits forestiers et produits sidérurgiques), a lui aussi souffert du fort excédent de capacité et de la lenteur de la croissance économique qui ont déprimé les taux de fret et d'affrètement (Clarkson Research Services, 2013e; Barry Rogliano Salles, 2013; Danish Ship Finance, 2013). En conséquence, les bénéfiques ont continué de diminuer dans tous les segments de flotte. Globalement, les bénéfiques moyens des vraquiers ont été ramenés à 6 579 dollars par jour en 2012, en recul de 41 % par rapport à 2011 (Clarkson Research Services, 2013e).

Comme le montre le graphique 3.3, le Baltic Exchange Dry Index a commencé l'année 2012 sur une chute brutale, en passant d'un pic moyen temporel de 1 928 points au dernier trimestre de 2011 à 867 au premier trimestre de 2012. Au troisième trimestre de 2012, l'indice avait atteint son niveau moyen le plus bas depuis 1998, frôlant les niveaux historiquement bas de 1986. Le Baltic Exchange Dry Index moyen pour 2012 a été de 923, en recul d'environ 40 % par rapport à la moyenne annuelle de 2011.

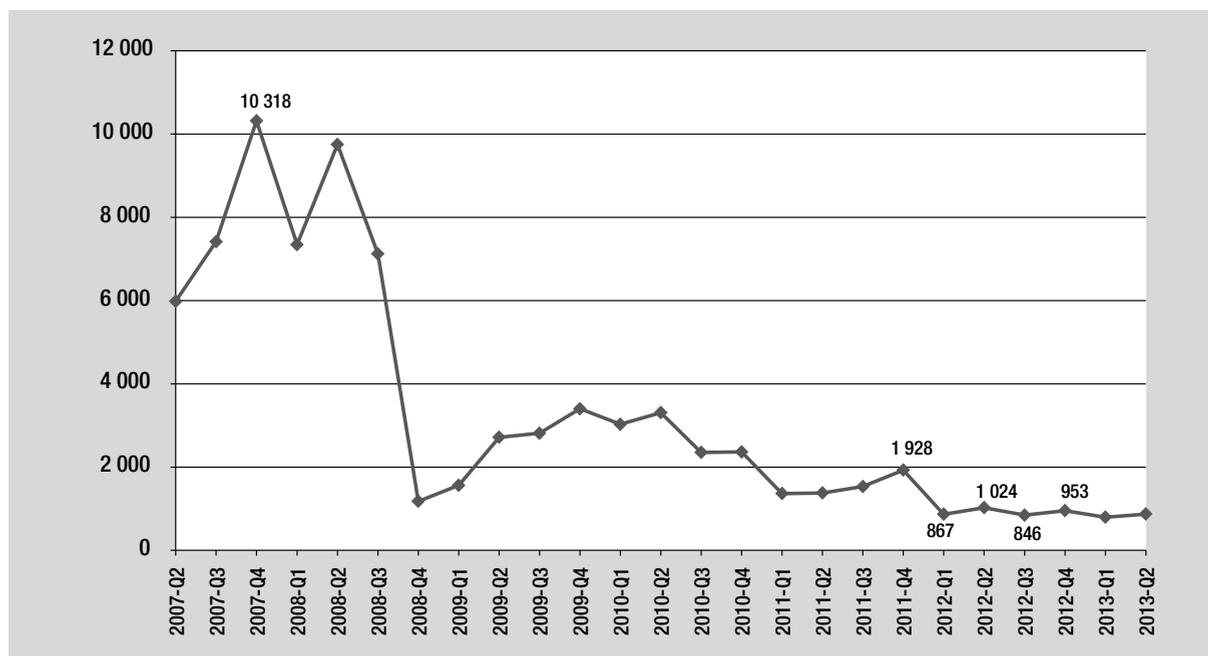
Vu ces faibles taux, la plupart des navires, en particulier dans les segments de fort tonnage, n'ont pas couvert leurs coûts d'exploitation. Le graphique 3.4 présente

les bénéfiques journaliers pour les trois différents tonnages: Capesize, Supramax et Panamax. On voit clairement que les Capesize ont été le segment le plus durement touché pendant une année marquée par les difficultés et l'instabilité.

Segment des Capesize

La plus forte augmentation du nombre de nouveaux navires livrés s'est produite dans le segment des Capesize, où plus de 280 Capesize (Barry Rogliano Salles, 2013) ont été livrés en 2012, ce qui a exercé des pressions provenant de l'offre sur le marché et a réduit les bénéfiques. Les 12 % de croissance de la flotte des Capesize en 2012, en retrait par rapport aux 19 % d'expansion enregistrés en 2011 (Clarkson Research Services, 2013e), n'en ont pas moins représenté encore plus de deux fois la croissance des échanges de minerai de fer, assurés pour l'essentiel par les Capesize. Ce déséquilibre entre l'offre et la demande a fait baisser les bénéfiques moyens des Capesize, ramenés à 8 356 dollars par jour en 2012, en recul de 54 % sur 12 mois. Seul le dernier trimestre de 2012 a enregistré un pic de courte durée des taux, qui a vu les bénéfiques moyens dépasser les 10 000 dollars

Graphique 3.3 Baltic Exchange Dry Index, 2007-2013 (Année de référence de l'indice 1985, 1 000 points)

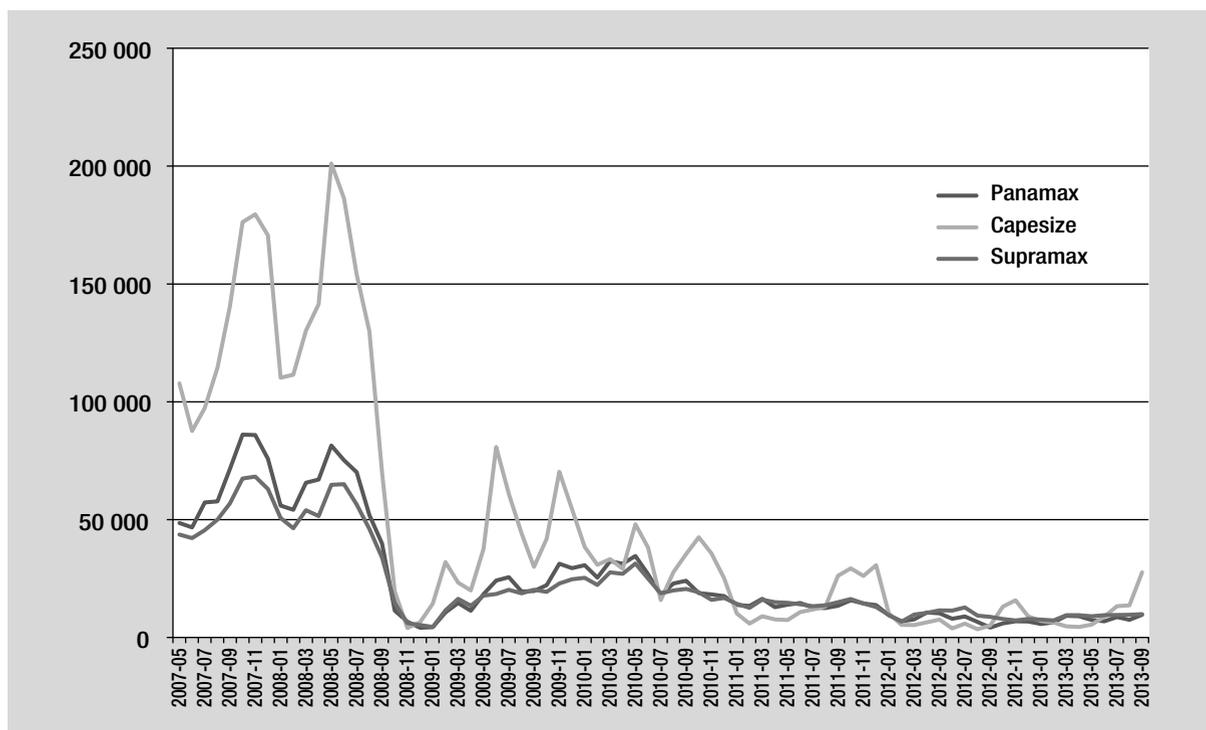


Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de données du London Baltic Exchange.

Abréviation: Q: trimestre.

Note: L'indice est établi sur une moyenne des prix pratiqués sur les 20 principales routes de transport de vrac sec sur la base d'un affrètement à temps et couvre les vraquiers Handysize, Supramax, Panamax et Capesize, qui transportent des marchandises telles que le charbon, le minerai de fer et les céréales.

Graphique 3.4 Bénéfices journaliers des vraquiers, 2007-2013 (En dollars par jour)



Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de données fournies par le Clarkson Shipping Intelligence Network, chiffres publiés par le London Baltic Exchange.

Note: Supramax: moyenne des six routes sur lesquelles est pratiqué l'affrètement à temps; Panamax: moyenne des quatre routes sur lesquelles est pratiqué l'affrètement à temps; Capesize: moyenne des quatre routes sur lesquelles est pratiqué l'affrètement à temps.

par jour au cours de la même période, avec un pic de 22 000 dollars par jour en octobre, alimenté par une augmentation plus importante de la demande chinoise d'importation de minerai de fer (Clarkson Research Services, 2013e).

En moyenne, les taux d'affrètement à temps des Capesize ont également baissé en 2012, cette baisse s'étalant sur toute l'année. Au début de 2012, le taux d'affrètement à un an d'un navire de 170 000 tpl a été de 17 562 dollars par jour, mais s'est effondré à la fin de décembre 2012 pour s'établir à 11 750 dollars par jour, ce qui a représenté une véritable catastrophe si on le compare à la moyenne la plus élevée jamais enregistrée de 161 600 dollars par jour (octobre 2007) (Clarkson Research Services, 2013a).

Segment des Panamax

Avec une expansion de 13 % de la capacité de navires Panamax mise en service, l'excédent de capacité a encore eu un impact considérable sur ce segment, en dépit de la croissance des échanges de charbon vapeur, qui ont augmenté de 12 % en 2012.

Les bénéfices moyens étant ramenés à seulement 5 838 dollars par jour en 2012, en recul de 49 %, les armateurs n'ont pas atteint les niveaux de référence moyens nécessaires pour couvrir leurs dépenses.

Une pression importante à la baisse a également été exercée sur les taux d'affrètement à temps des Panamax: le taux d'affrètement à un an pour un vraquier de 75 000 tpl a été ramené d'une faible moyenne de 11 100 dollars par jour au début de 2012 à 7 750 dollars par jour à la fin de décembre 2012, contre une moyenne de 79 375 dollars par jour en octobre 2007 (Clarkson Research Services, 2013a).

Segments des Handy

Supramax

En 2012, le segment des Supramax a été touché à la fois par des pressions supplémentaires provenant de l'offre et un ralentissement de la croissance des échanges des vracs de moindre importance. Les bénéfices moyens des voyages de Supramax ont été de 8 857 dollars par jour,

en recul de 36 % en glissement annuel. Les bénéfices des Supramax sont restés supérieurs aux niveaux de référence requis pour couvrir les dépenses d'exploitation, mais des pressions importantes ont continué de s'exercer sur les marges bénéficiaires des armateurs. Au premier semestre de 2012, les bénéfices ont été supérieurs de 20 % en moyenne à ceux du second semestre, car une nouvelle croissance rapide de l'offre a fait sentir ses effets, pendant que les volumes des échanges de certains produits faiblissaient.

Le taux d'affrètement moyen à un an est demeuré faible, aux alentours de 8 750 dollars par an en décembre 2012, contre 11 250 en janvier 2012.

Handysize

En dépit d'une expansion plus modeste de la flotte de Handysize, qui n'a pas dépassé 1 % en 2012 alors que les livraisons avaient été très nombreuses les années précédentes, le ralentissement de la croissance des échanges de vracs de moindre importance a contribué à faire encore baisser les taux des Handysize en 2012.

Le taux d'affrètement à un an pour un navire de 30 000 tpl a commencé l'année 2012 à un niveau déjà relativement faible de 9 750 dollars par jour. Ce taux a diminué lentement, mais régulièrement, jusqu'à la fin de l'année, pour s'établir à 7 250 dollars par jour à la fin de décembre. Toutefois, les taux pratiqués dans l'Atlantique ont été nettement plus élevés que dans le Pacifique. Les taux des Supramax dans l'Atlantique ont été d'environ 9 900 dollars (16 500 dollars en 2011), contre 7 900 dollars dans le Pacifique (11 300 dollars en 2011). Les taux des Handysize ont été d'environ 8 600 dollars dans l'Atlantique, contre 7 000 dollars dans le Pacifique. Ces fluctuations peuvent s'expliquer par l'instabilité de la demande induite par une baisse des échanges indiens de minerai de fer, assurés pour l'essentiel par des Supramax et des Handysize, et par la livraison d'un grand nombre de navires neufs par les chantiers navals asiatiques, navires qui ont continué de peser lourdement sur l'offre.

Dans l'ensemble et comme pour les autres segments du secteur des transports maritimes, la poursuite de la dégradation du marché du vrac sec a poussé les armateurs à prendre des mesures radicales, telles que des plans de mise au rebut, les reports de livraison de navires neufs, la navigation à vitesse réduite, le placement des navires en inactivité

et l'exécution de programmes d'amélioration de l'efficacité énergétique afin de réduire leurs coûts et de maintenir leur niveau d'endettement à un niveau gérable.

Néanmoins, au vu des énormes pertes subies par le marché, plusieurs armateurs n'ont pas pu poursuivre leurs activités et ont dû se déclarer en faillite. Cela a récemment été le cas d'Excel Maritime Carriers Ltd, qui ne pouvait plus assurer le service de sa dette. Parmi les autres victimes, on peut citer la plus ancienne compagnie de transports maritimes du Royaume-Uni, Stephenson Clarke Shipping, et la compagnie italienne Deulemar Shipping (*Reuters*, 2013).

Conclusion

À court terme, la situation du marché va sans doute demeurer difficile pour le transport maritime de produits en vrac. C'est ainsi que la vigueur de la croissance de la demande chinoise de produits en vrac importés restera un élément déterminant pour contrebalancer l'excédent de l'offre sur le marché du vrac. Toutefois, le ralentissement du rythme des livraisons de navires neufs et un programme soutenu de démolitions devraient contribuer à l'avenir à rééquilibrer ce marché.

B. LE POINT SUR LE FINANCEMENT MARITIME: MONTÉE EN PUISSANCE DU CAPITAL-RISQUE PRIVÉ

La présente section fait brièvement le point sur le secteur du financement des transports maritimes, en se concentrant en particulier sur le capital-risque privé et le rôle de plus en plus important qui lui est dévolu dans le sillage de la débâcle économique et financière mondiale de 2008.

Nouveaux acteurs de ce secteur, les fonds de capital-risque privé manifestent depuis quelques années la volonté de pallier les insuffisances du financement bancaire et font preuve d'un dynamisme croissant dans ce domaine. En 2011 et 2012, ils ont financé jusqu'à 22 opérations maritimes pour une valeur totale de plus de 6,4 milliards de dollars (*Maritime Briefing*, 2013). Cette nouvelle source de capitaux est bien accueillie par le secteur, qui doit faire face depuis la crise économique et financière à un resserrement du marché du crédit, à la baisse des taux d'affrètement et à des déficits importants.

1. Le marché du financement maritime avant et après 2008

Avant 2008, le financement maritime était facile à obtenir car le secteur connaissait une période de croissance solide et de taux de fret record. En pleine expansion, nombre de compagnies de transports maritimes passaient des commandes à long terme pour un grand nombre de navires neufs. Entre 2003 et 2008, le marché des navires neufs était en plein essor: des navires d'une valeur globale de 800 milliards de dollars ont été commandés, la moitié des commandes ayant été passées en 2007-2008, lorsque les prix des navires avaient atteint leur maximum (Stopford, 2010). Les prêts bancaires étaient facilement accessibles, avec une quotité de prêt pouvant aller jusqu'à 80 % pour les navires neufs, ce qui réduisait considérablement la marge d'erreur quant à la valeur des navires. La plupart des nouveaux navires devaient être livrés dans les années immédiatement postérieures à la crise financière de 2008 (PIMCO, 2012).

Or, la récession mondiale consécutive à la crise économique et financière a créé un scénario entièrement nouveau. Après 2008, la lenteur de la croissance de la demande mondiale, d'une part, et l'entrée sur le marché d'une offre supplémentaire de navires, d'autre part, ont causé un effondrement des taux d'affrètement sur la plupart des marchés. De ce fait, la valeur des navires s'est également effondrée et le secteur des transports maritimes a été confronté à des déficits, à des défauts de remboursement de prêts bancaires et à des faillites. De surcroît, il a fallu trouver des moyens de financer les nouveaux navires faisant l'objet de contrats passés avec les chantiers navals qui ne pouvaient pas être transférés ou annulés (Maritime Briefing, 2013).

À son tour, le secteur bancaire a éprouvé des difficultés, ayant dû faire face à des défauts de paiement et à la diminution de la valeur des actifs affectés en garantie du remboursement des prêts qu'il avait consentis. Toutefois, le prix des navires étant tombé à des niveaux inférieurs à la dette impayée, les banques ont préféré différer les remboursements et restructurer les conditions des prêts pour éviter de passer par profits et pertes les prêts défaillants et ne pas avoir à saisir les navires. À l'heure actuelle, les dettes du secteur maritime s'élèvent à quelque 500 milliards de dollars, dont les 40 banques les plus importantes détiennent plus de 90 %; les 12 principales banques en détiennent plus de la moitié, et la dette maritime est financée à plus de 80 % par des banques européennes (PIMCO, 2012). Les pertes sont les plus lourdes pour les banques allemandes, qui sont les principaux bailleurs de fonds du secteur. Par exemple, la Nordbank a annoncé qu'elle

avait presque triplé le montant de ses charges pour perte de valeur des prêts pour son portefeuille maritime en 2012. Cette situation a incité l'autorité de contrôle allemande BaFin à intervenir pour contrôler de plus près les engagements des banques dans le secteur maritime en 2012 (Maritime Briefing, 2013).

Dans le but de protéger leurs actifs existants, les banques traditionnelles ont, ces dernières années, commencé à limiter leurs activités de financement au service du secteur ou y ont mis fin. En fait, les 10 principales banques ont réduit leurs registres de prêts de plus de 50 milliards de dollars depuis 2008 (PIMCO, 2012). Cela a aggravé les difficultés du marché maritime et déterminé d'autres baisses des prix pour les navires d'occasion. Pourtant, à un moment où nombre de banques européennes traditionnelles, telles que la Nordbank, la Commerzbank, la Société Générale, la BNP Paribas, la Royal Bank of Scotland et le Lloyds Banking Group, réduisent leurs engagements maritimes, d'autres banques, non européennes pour la plupart, font leur entrée sur le marché. Des banques américaines comme Citigroup et Bank of America Corporation s'activent dans ce secteur¹⁷. Cela peut tenir au fait qu'aux États-Unis, les banques sont moins limitées que les établissements de crédit européens par le coût du financement en dollars et par l'impact des nouvelles règles de Bâle III, qui sont expliquées plus loin. La Commonwealth Bank of Australia et des banques chinoises ont également commencé à faire une place nettement plus large au secteur des transports maritimes.

À l'avenir, et compte tenu des difficultés rencontrées, les banques pourraient ne pas intervenir dans le financement du secteur à une échelle aussi grande que par le passé. Le ralentissement du marché a fragilisé le sentiment de sécurité que les navires procuraient en tant qu'actifs aux établissements de crédit, lesquels sont devenus très prudents. Le financement traditionnel peut être disponible, mais à des conditions plus rigoureuses (aujourd'hui, les banques financent une quotité de prêt pouvant aller jusqu'à 60 % pour les navires neufs) et dans le cadre d'une réglementation plus stricte, notamment l'application des cadres de Bâle III, qui créent de nouvelles entraves réglementaires. L'accord de Bâle III imposera aux banques de nouveaux ratios de fonds propres et il devrait être appliqué progressivement entre 2013 et 2019. L'un des principaux résultats de cet accord sera une augmentation sensible des coefficients de trésorerie du secteur bancaire, ce qui pourra imposer aux armateurs de disposer de capitaux propres plus importants et augmenter le coût du crédit des sources de financement traditionnelles (KPMG, 2012).

Le rôle croissant des banques d'import-export et des organismes de crédit à l'exportation

Le reflux du crédit bancaire a renforcé le rôle des organismes de crédit à l'exportation et des banques d'import-export dans le secteur. Pour stimuler le développement de celui-ci et la conclusion de contrats, les organismes de crédit à l'exportation ont renforcé leurs programmes à l'appui du financement de navires. Les principaux organismes de crédit et de garantie, implantés au Japon, en République de Corée, au Brésil, en Allemagne et en Norvège, ont financé des contrats d'une valeur globale de 19,8 milliards de dollars entre janvier 2012 et avril 2013 (Lloyd's List, 2013c).

De son côté, la Banque d'import-export de Chine a augmenté sa participation au financement maritime pour aider les armateurs à surmonter la crise actuelle. Avec un portefeuille maritime de 12 milliards de dollars en 2012, elle devrait augmenter ses investissements de 20 % en 2013 (Barry Rogliano Salles, 2013). Par ailleurs, elle a entrepris activement de conclure de nouveaux partenariats avec d'autres banques de financement maritime afin d'augmenter la proportion de prêts consortiaux. Elle s'est également fixé comme objectif d'encourager le financement des commandes d'armateurs étrangers dans les chantiers navals chinois afin d'appuyer la construction navale. On en a un exemple avec les accords signés en mai 2013 avec trois compagnies maritimes grecques, Diana Shipping, Angelicoussis et Dynagas, destinés à leur faire obtenir des prêts pour commander des navires haut de gamme aux chantiers navals chinois (Chinadaily.com, 2013).

Le système allemand de la société en commandite simple en perte de vitesse

La société allemande en commandite simple, plus connue sous son acronyme KG (*Kommanditgesellschaft*), est une forme importante de financement maritime directement liée à un pays donné. Dans les années 70, le modèle KG a été adopté en Allemagne pour drainer un capital-risque privé en tant que mode de financement de projets. Les fonds KG sont des structures motivées par des considérations d'ordre fiscal se présentant sous la forme d'une société en commandite simple allemande qui se procure des fonds auprès d'investisseurs privés entrant dans le capital de sociétés à but unique, et financées en grande partie par des prêts bancaires. La structure KG est exonérée de l'impôt sur les sociétés et, de ce fait, considérée comme une source de financement plus attractive que les banques.

Le financement KG concerne plusieurs catégories d'actifs: navires, immeubles, aviation, énergies renouvelables, ressources naturelles, infrastructures, conteneurs, polices d'assurance vie, films et autres droits des médias.

Dans le cas du transport maritime, le financement est utilisé pour acheter un navire (le plus souvent un porte-conteneurs) avec un contrat d'affrètement passé avec un propriétaire allemand et un emprunt contracté auprès d'une banque allemande. En règle générale, la structure financière KG consiste pour un armateur à céder ou vendre un navire et à le réaffréter à un fonds KG ou une société à but unique, qui est créé pour être le propriétaire du navire pendant la période d'affrètement. L'arrangeur (le fonds) de la structure négociera avec les banques et vendra la participation à un groupe de particuliers allemands, qui utiliseront l'investissement pour diminuer leur impôt sur le revenu. L'arrangeur conclura ensuite la transaction et versera des dividendes aux investisseurs privés. Le fonds ou la société à but unique sera liquidé après la vente du navire (voir le graphique 3.5).

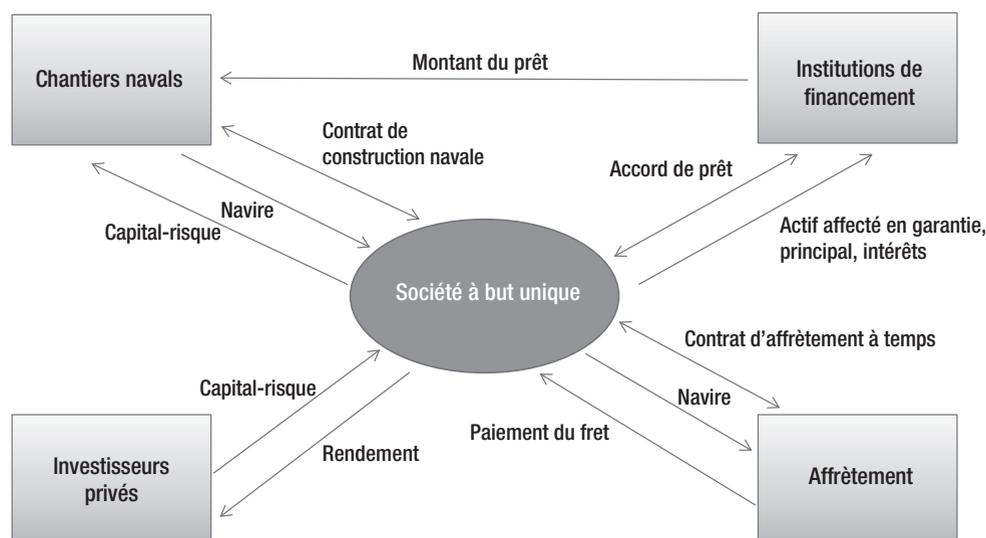
Au départ, ce système a été très bien accueilli par le public en raison des généreuses réductions d'impôt offertes aux investisseurs. On a évalué qu'environ un tiers des porte-conteneurs du monde ont été financés par des sociétés de ce type (*Journal of Commerce*, 2013).

Toutefois, dans le sillage du ralentissement prolongé de l'activité du secteur des transports maritimes, le système KG a connu une crise majeure. Plus de 150 fonds de financement d'un navire unique se sont déclarés en faillite en 2012, et, selon certaines estimations, entre 500 et 1 000 autres sont confrontés à un risque de cessation de paiements (*Journal of Commerce*, 2013). Les investisseurs ne font donc plus confiance à l'actuel modèle de financement KG pour les investissements maritimes, et les compagnies de transports maritimes recherchent des modes et sources complémentaires ou alternatifs de financement maritime (KPMG, 2012).

2. Le capital-risque privé dans le secteur des transports maritimes

Dans ce contexte maritime difficile, nombre de fonds de capital-risque privé ont saisi l'occasion créée par le resserrement du marché du crédit et des valeurs de navires historiquement faibles pour investir dans des navires et des compagnies de transports maritimes.

Graphique 3.5 Le modèle allemand de la société en commandite simple



Ces fonds ont mis du temps à s'intéresser vraiment au transport maritime, beaucoup d'entre eux flairant une occasion, mais ne se pressant pas d'investir au moment du creux conjoncturel. Avec les taux cycliques et instables du marché de l'affrètement, le secteur n'est pas une cible habituelle pour le capital-risque privé. Les investisseurs privés estiment que l'instabilité du secteur et les risques auxquels il est exposé le rendent peu attrayant. Toutefois, les faits récents, comme la baisse des prix des actifs, l'éventail des possibilités d'investissement et des ventes de portefeuille, la pénurie de financements et la conviction que le marché avait touché le fond, ont incité bien des sociétés de capital-risque privé à entrer sur le marché. Selon des estimations, le capital-investissement dans ce secteur ne représentait en 2013 qu'environ 2 % de la valeur d'entreprise des compagnies de transports maritimes. Cette proportion pourrait avoir doublé à la fin de 2014 si les autres marchés du financement demeurent inaccessibles (*Financial Times*, 2013b).

Capital-investissement dans le secteur des transports maritimes

Les fonds de capital-risque privé sont très différents en taille et en objectifs d'investissement. Certains cherchent à s'assurer des revenus à long terme; d'autres visent des rendements élevés sur des investissements à court ou moyen terme (trois à sept ans). Ce sont surtout ces derniers fonds qui ont attiré le capital-risque privé vers le secteur des transports

maritimes, qui est cyclique et pour lequel on peut s'attendre à un redressement et à une croissance à long terme.

Le capital-risque privé consiste généralement à investir dans le capital de sociétés non cotées en bourse. Outre le capital, les investisseurs deviennent des propriétaires actifs et fournissent aux sociétés un appui stratégique et en matière de gestion pour créer de la valeur et revendre à un prix plus élevé. Pour le capital-risque privé, la création de valeur repose essentiellement sur un renforcement de la croissance et de l'efficacité opérationnelle des sociétés acquises. Les structures d'investissement possibles sont notamment les suivantes:

- Participation ou investissement direct dans des sociétés;
- Crédit-relais et financement mezzanine pour les compagnies de transports ayant besoins de liquidités à court terme;
- Débiteur-exploitant, qui consiste à acheter la dette d'exploitants ou à acheter des portefeuilles de navires;
- Contrat de cession-bail, qui consiste pour une compagnie de transports maritimes à vendre un navire à une société de crédit-bail, à recevoir une importante rentrée de fonds et à louer le navire auprès de cette société afin de le maintenir en exploitation;
- Coentreprise constituée pour acquérir, gérer et vendre des entreprises de transports maritimes.

Tableau 3.5 Exemples récents de capital-investissement dans les transports maritimes

<i>Investisseur</i>	<i>Valeur estimative (en millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Catégorie d'actif</i>	<i>Compagnie</i>	<i>Type d'investissement</i>	<i>Année</i>
Riverstone Holdings LLC Zhejiang Marine Leasing Co.	18	Transporteurs de produits blancs Navire (Zhongchang 118)	Ridgebury Tankers LLC Yangxi Zhongchang Marine	Participation/investissement direct Contrat de cession-bail	2013
Oaktree Capital	135	Transporteur de produits pétroliers	Newco	Achat à Term de 5 pétroliers de capacité moyenne	2013
Oaktree & Goldman Sachs	150		Excel Maritime Debt (Nordea Bank)	Dette bancaire	2013
Kelso & Company LP	126	Conteneurs (2 navires de 6 900 EVP)	Technomar Shipping	Coentreprise	2013
Ontario Teachers Pension Plan	470	507 000 conteneurs (795 000 EVP)	SeaCube Container Leasing Ltd.	Investissement direct	2013
Seaborne Intermodal (Lindsay Goldberg LLC)	420	Conteneurs	Buss Capital	Achat de conteneurs (275 000 unités)	2013
Roullier, Group BPCE	147	Vraquiers (4 Handysize moins énergivores)	Louis Dreyfus Armateurs	Coentreprise	2013
Perella Weinberg Southern Cross Latin America Private Equity Funds	220	Transporteur de produits pétroliers	Prime Marine Ultrapetrol	Coentreprise Participation/investissement direct	2012
Société de crédit-bail (créée par Regions Bank et la Royal Bank of Scotland)	59	Transporteur de voitures et de camions	International Shipholding Corporation	Contrat de cession-bail	2012
Global Hunter Securities Trailer Bridge	15		Trailer Bridge, Inc	Débiteur-exploitant	2011
JP Morgan		Transporteurs de cargaisons liées à un projet/transporteurs de charges lourdes modernes et récents	Harren (SUMO Shipping)	Coentreprise	2011
Consortium led by WL Ross & Co (First Reserve Corp., China Investment Corp)	1 000	Pétroliers de capacité moyenne pour transport de produits pétroliers	Diamond S Shipping	Participation/investissement direct	2011
Alterna Capital Partners	100	Transporteurs de produits pétroliers/ Supramax	Solo/Western Bulk		2010–2012
Apollo Management	200	Pétroliers Suezmax	Principal Maritime First Ship Lease Ltd		2010
Kelso & Company	200	Vraquiers Supramax N/B	Delphin Shipping LLC		2010
Littlejohn/Northern	100	Porte-conteneurs	Soundview Maritime LLC		2010
Kelso & Company		Porte-conteneurs	Poseidon Container Holdings LLC		2010
Carlyle	1 000	Porte-conteneurs	CGI (with Seaspan)		2010
Eton Park/Rhone Capital	175	Porte-conteneurs	Euromar		2010
Greenbriar Equity Group	100	Transporteurs de produits pétroliers	Seacove Shipping Partners		2009
Sterling Partners	170	Navires-citernes + barges battant pavillon des États-Unis	US Shipping		2009
Fortress Investments	100	Vraquiers Handysize	Clipper Bulk		2009
Blackstone/Cerberus	500	Navires-citernes battant pavillon des États-Unis	American Petroleum Tankers		2008
New Mountain Capital		Transporteurs de cargaisons liées à un projet/pavillon des États-Unis	Intermarine	Andre Grikitis	2008

Source: Marine Money, Watson, Farley & Williams, Lloyds, McQuilling Services, et autres sources.

L'objectif général est de vendre ces investissements et de générer des rendements supérieurs au prix du marché une fois que le marché rebondit. Dans le contexte des transports maritimes, les investisseurs privés tirent parti non seulement des compagnies, mais aussi des prévisions de croissance du marché où celles-ci opèrent. Cela nécessite une solide coopération entre le secteur des transports maritimes et les investisseurs privés, ainsi qu'une bonne connaissance des grands paramètres du secteur et de la dynamique et de la réglementation maritimes, et notamment des éléments suivants (Maritime Briefing, 2013):

- Le secteur des transports maritimes se caractérise principalement par des mouvements cycliques. Ces mouvements peuvent exposer les investisseurs à une forte instabilité, qui peut générer aussi bien des bénéfices élevés que des pertes considérables;
- L'investissement dans des compagnies de transports maritimes et des actifs maritimes peut engager la responsabilité des fonds de capital-risque privé en vertu des lois et réglementations relatives à la concurrence et aux sanctions extérieures, par exemple;
- Le choix d'un navire impose de prendre soigneusement en considération divers facteurs au moment de son achat (par exemple la catégorie du navire ou un navire neuf ou un navire déjà mis en service);
- Le choix du pavillon peut avoir un impact important sur le coût d'exploitation, les modalités d'affrètement, le financement et la fiscalité;
- Des compétences sont requises en matière de négociation des contrats à passer avec les chantiers navals, des contrats d'affrètement, des contrats de gestion commerciale et technique des navires, et des accords de prêt. Par ailleurs, le transport maritime est régi par des lois et réglementations environnementales particulières qui peuvent être une source de responsabilité importante.

Incidences du capital-risque privé sur le secteur des transports maritimes

Le développement du capital-risque privé peut influencer de plusieurs manières sur le secteur des transports maritimes:

- En 2012, il a été estimé qu'environ 65 milliards de dollars de nouveaux capitaux d'emprunt et capitaux propres, pour ne parler que de ceux-ci, étaient requis pour financer les commandes de nouveaux navires, ainsi

que les ventes et acquisitions de navires en service. En 2013 et 2014, le déficit sera de 101 milliards de dollars et de 83 milliards, respectivement (Bloomberg, 2012). Les fonds de capital-risque privé inexploités, évalués à environ 1 000 milliards de dollars (CNN Money, 2012), peuvent combler ce déficit et aider le secteur à générer de la croissance économique et à créer de nouveaux emplois;

- L'entrée en scène d'investisseurs privés permettrait sans doute de mener plus loin la concentration du secteur. Placés dans une situation difficile, les transporteurs ont eu jusqu'ici du mal à réaliser des bénéfices en raison du trop grand nombre de navires (excédent de capacité), de la forte baisse de la demande et de coûts d'exploitation élevés. Cela peut inciter les investisseurs privés à demander une concentration du marché qui aurait pour objectif le contrôle de l'offre de tonnage et des coûts, afin de réaliser la discipline des prix et des économies d'échelle;
- L'intégration verticale est une autre possibilité pour les fonds de capital-risque privé. À mesure que ce capital prend pied dans le secteur des transports maritimes, l'investissement intégré verticalement peut être associé à sa stratégie de renforcement du contrôle et de l'avantage concurrentiel. Du fait du degré élevé de spécialisation de ce secteur, il existe de réelles possibilités d'intégration verticale des compagnies dans un élément de la chaîne de valeur et de la logistique des transports ou dans la totalité de leurs éléments. Les fonds de capital-risque privé qui ont déjà investi dans plusieurs activités connexes peuvent envisager de les fusionner dans un secteur plus capitalistique.

En conclusion, le rôle des fonds de capital-risque privé est essentiel pour la croissance du secteur et pourrait influencer sur son développement de plusieurs manières, notamment par la concentration et l'intégration verticale des services de transport. Il conviendrait alors d'améliorer l'efficacité du secteur et de mettre sur pied des compagnies présentant de meilleures chances de viabilité financière. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que ces fonds représentent des investisseurs temporaires dont l'objectif général est de vendre ou de rendre disponibles leurs investissements une fois que le marché rebondit. Si leur horizon d'investissement se situe généralement entre trois et sept ans, ils entendent pouvoir décider par eux-mêmes, à tout moment, de la date à laquelle ils retireront leur apport afin de maximiser leurs bénéfices.

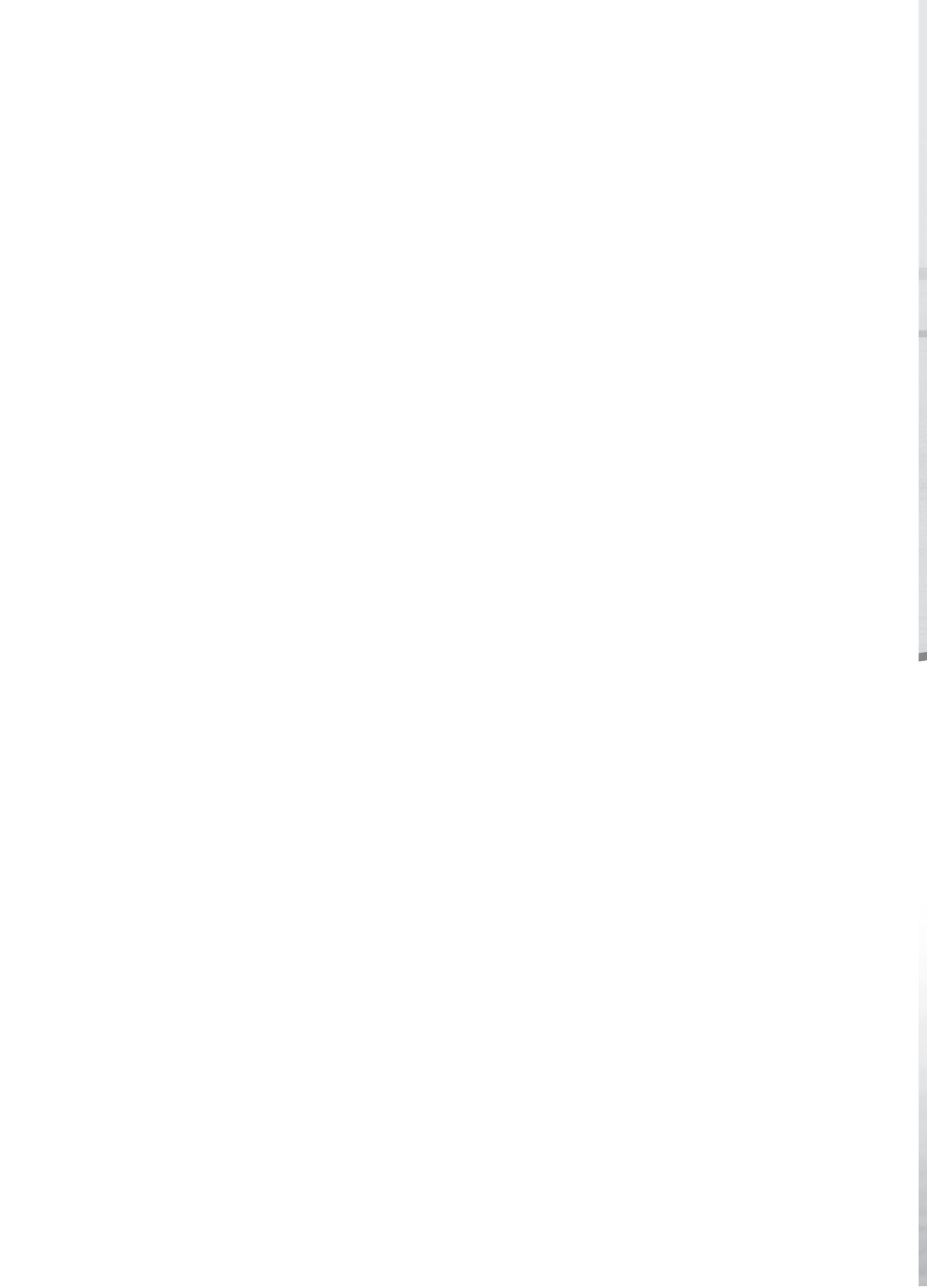
BIBLIOGRAPHIE

- Alphaliner (2013). Alphaliner Weekly Newsletter. 4 février.
- Barry Rogliano Salles (2013). 2013 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Barry Rogliano Salles.
- BIMCO (2013). The shipping market in 2012 and looking forward. Accessible sur https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx (consulté le 5 août 2013).
- Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. Accessible sur <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> (consulté le 2 septembre 2013).
- Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. Accessible sur <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> (consulté le 31 juillet 2013).
- Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Accessible sur <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html> (consulté le 31 juillet 2013).
- Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 mai. Accessible sur http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm (consulté le 1^{er} septembre 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. Accessible sur <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> (consulté le 31 juillet 2013).
- Clarkson Research Services (2013b). Container Intelligence Quarterly, Premier trimestre 2013.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Monthly*. Juin.
- Clarkson Research Services (2013d). *Container Intelligence Monthly*. Mai.
- Clarkson Research Services (2013e). Shipping Review & Outlook. A Half Yearly Review of the Shipping Market.
- Clarkson Research Services (2013f). *Oil & Tanker Trade Outlook*. Janvier.
- CNN Money (2012). Private equity has \$1 trillion to invest. 31 July. Accessible sur <http://finance.fortune.cnn.com/2012/07/31/private-equity-has-1-trillion-to-invest/> (consulté le 29 juillet 2013).
- Danish Ship Finance (2013). Shipping Market Review. Accessible sur http://www.shipfinance.dk/~/_/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx (consulté le 1^{er} septembre 2013).
- Drewry Container Insight (2013). Maersk, MSC and CMA CGM to join forces. 23 juin.
- Financial Times* (2013a). «Big three» container shipping groups plan alliance. 18 juin.
- Financial Times* (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 juin.
- Journal of Commerce* (2013). Container ship financing remains available despite collapse of Germany's KG system. 12 March. Accessible sur http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/container-ship-financing-remains-available-despite-collapse-germany%E2%80%99s-kg-system_20130312.html (consulté le 29 juillet 2013).
- KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. Accessible sur <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf> (consulté le 1^{er} septembre 2013).
- Lloyd's List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 janvier. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> (consulté le 31 juillet 2013).
- Lloyd's List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> (consulté le 31 juillet 2013).
- Lloyd's List (2013c). Nor-Shipping: Norway's export credit agency favours safety and crew competence. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> (consulté le 31 juillet 2013).
- Lloyd's List Containerisation International (2013). Asia–Europe rates double. 28 June. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article425313.ece>.
- Lloyd's Loading List.com (2013a). Slow steaming: Everyone's a winner now? 7 janvier. Accessible sur <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/slow-steaming-everyones-a-winner-now/20018015270.htm#Udl464j8LIU>.
- Lloyd's Loading List.com (2013b). Top box lines lost \$239m last year. 10 avril. Accessible sur <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/sea/top-box-lines-lost-239m-last-year/20018037395.htm>
- Maritime Briefing (2013). Private equity investments in ships and shipping companies. Watson, Farley & Williams. Février. Accessible sur [http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/\\$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf) (consulté le 1^{er} septembre 2013).
- OPEP (2013). Monthly oil market report. Février 2013. OPEP.
- PIMCO (2012). Viewpoints. Global shipping: Any port in a storm? Accessible sur <http://www.pimco.com/EN/Insights/Pages/Devabhaktuni-and-Kennedy-on-Global-Shipping.aspx> (consulté le 31 juillet 2013).
-

- Reuters* (2013). Outlook brightens for drybulk shippers, but fewer left afloat. 28 juin (consulté le 1^{er} septembre 2013).
- SeeNews Shipping (2012). US Genmar emerges from bankruptcy. 18 May. Accessible sur <http://shipping.seenews.com/news/us-genmar-emerges-from-bankruptcy-276664> (consulté le 9 septembre 2013).
- Stopford M (2010). «A Year of Decisions for Shipping: How Will the Markets Develop?» Presentation made at the Financial Times Deutschland Ship Finance Conference. SMM International Trade Fair, Hamburg, Germany. 6 septembre. Accessible sur <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20Will%20the%20Market%20Develop%20%20Sept%2010%202010%20%28paper%29.pdf> (consulté le 1^{er} septembre 2013).
-

NOTES

- ¹ Le prix du combustible de soute de référence de Rotterdam (380 centistokes) a culminé à 712 dollars la tonne en mars 2012 (Clarkson Research Services, 2013a).
- ² Au total, la capacité de transport par conteneurs inactive est passée de 3,6 % de la flotte à la fin de 2011 à 5 % à la fin de 2012 (Clarkson Research Services, 2013b). Le tonnage le plus touché se situe dans la fourchette des 3 000-5 000 EVP, représentant 40 % de la capacité inutilisée totale à la fin de 2012 (Barry Rogliano Salles, 2013).
- ³ On a calculé que le déplacement d'un porte-conteneurs de 10 000 EVP à une vitesse de 18 à 20 nœuds au lieu de la vitesse de croisière optimale de 20 à 25 nœuds peut permettre d'économiser chaque jour 175 tonnes de combustible de soute. De plus, la navigation à vitesse très réduite (15-18 nœuds) peut permettre d'économiser 100 tonnes supplémentaires par jour (Lloyds Loading List.com, 2013a).
- ⁴ Avec plus de 300 000 EVP mis au rebut, cette activité a presque atteint son niveau record de 2009 (Danish Ship Finance, 2013).
- ⁵ Basé sur l'examen réalisé par Alphaliner des résultats d'exploitation de 21 des 30 premiers transporteurs qui ont publié leurs résultats financiers pour 2012. L'enquête montre que les pertes nettes cumulées de leurs sociétés mères, notamment les résultats des opérations de transports maritimes non réguliers et diverses passations par pertes et profits, ont atteint 4,7 milliards de dollars. Voir http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no15/Alphaliner%20Newsletter%20no%2015%20-%202013.pdf.
- ⁶ CMA CGM a enregistré le plus important bénéfice d'exploitation (989 millions de dollars), bien que ce résultats englobe l'exploitation de ses terminaux portuaires, qui ont représenté 200 millions de dollars. Maersk Line s'est placé en deuxième position, avec un bénéfice de 483 millions de dollars. OOCL s'est classé troisième, avec 230 millions de dollars. APL a enregistré les plus mauvais résultats d'exploitation, avec un déficit de 279 millions de dollars. Pour ce qui est de la marge, SITC a obtenu les meilleurs résultats, avec une marge de 6,6 %. CMA CGM s'est classé deuxième, avec 6,2 %, et Wan Hai troisième, avec 4,5 %. CSAV s'est retrouvé en queue de classement, avec une marge de -5,6 % (Lloyds Loading List.com, 2013b).
- ⁷ ConTex signifie «évaluation de l'affrètement à temps des porte-conteneurs».
- ⁸ La proportion de capacité inactive appartenant aux fréteurs est passée de 45 % à la fin de 2011 à 67 % à la fin de 2012. (Clarkson Research Services, 2013b).
- ⁹ Les navires d'une capacité supérieure à 8 000 EVP ont représenté 68 % de la capacité livrée au secteur au cours des deux années écoulées. Ces dernières années, des navires de plus petite taille (2 000-3 000 EVP) et de taille moyenne (3 000-5 100 EVP) ont été principalement mis en service sur les routes secondaires, qui ont connu des taux de croissance plus élevés.
- ¹⁰ Par produits blancs, on entend les produits pétroliers légers et raffinés, tels que le carburéacteur, le gazole et le naphte. Ces produits sont généralement transportés dans des citernes propres à revêtement intérieur. Les produits noirs sont les produits pétroliers raffinés tels que le fioul, le gazole ou le combustible de soute. (Clarkson Research Services, 2013e:37).
- ¹¹ En général, les transporteurs de produits blancs transportent des produits pétroliers raffinés tels que l'essence, le kérosène ou les carburéacteurs, ou des produits chimiques. Les transporteurs de produits noirs transportent des produits plus lourds tels que les fiouls lourds ou le pétrole brut. Voir <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/Tankskibe/Produkttankskibe>.
- ¹² Les échanges de produits pétroliers transportés par navires-citernes ont augmenté au total de 1,4 %, mais la croissance des distances parcourues a été ramenée à 0,7 % car les distances moyennes à parcourir vers l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord ont diminué à mesure que l'offre a commencé à préférer les petits déplacements aux destinations lointaines (Danish Ship Finance, 2013).
- ¹³ À la suite de sa restructuration financière, General Maritime a réduit sa dette à rembourser de quelque 600 millions de dollars et le montant annuel de ses intérêts débiteurs d'environ 42 millions de dollars. En outre, la compagnie a reçu 175 millions de dollars de capitaux frais d'Oaktree Capital Management, qui la contrôle désormais à 98 %. Avant la restructuration, les dettes de cette compagnie s'élevaient à plus de 1,3 milliard de dollars (SeeNews Shipping, 2012).
- ¹⁴ Cela étant, des doutes sérieux subsistent quant à la viabilité économique des routes arctiques dans les décennies à venir, dans la mesure où d'importants investissements doivent être réalisés dans la mise en place et l'entretien de l'infrastructure nécessaire par la Fédération de Russie, ce qui rendra l'utilisation de cette route très onéreuse.
- ¹⁵ L'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) dispose qu'à compter de 2015, les navires fréquentant les zones de contrôle des émissions ne pourront utiliser que des combustibles dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,1 %, ce qui devrait augmenter considérablement la demande de gazole marine. La demande future de combustible de soute pourrait également être satisfaite grâce à l'utilisation de gaz naturel liquéfié.
- ¹⁶ Certaines de ces questions sont également traitées d'une façon plus détaillée dans les chapitres 1 et 2 de l'*Étude*.
- ¹⁷ On peut citer l'exemple du contrat de prêt de sept ans pour un montant de 140 millions de dollars destiné à financer la construction de deux superpétroliers. Il a été signé en 2012 entre la Sovcomflot (groupe SCF) et Citigroup et Bank of America-Merrill Lynch.





4

ÉVOLUTION DES PORTS

Le présent chapitre traite du trafic des ports à conteneurs, du financement des ports, de divers projets de développement portuaire dans le monde et des activités d'évaluation du rendement portuaire. En 2012, le trafic des ports à conteneurs a, selon les estimations, augmenté de 3,8 % pour atteindre 601,8 millions d'EVP. Cette progression a été inférieure aux 7,3 % d'augmentation qui auraient été enregistrés en 2011. Les ports de la Chine continentale ont conservé une part du trafic mondial des ports à conteneurs évaluée à 25 %. Le financement des infrastructures portuaires reste solide car les investisseurs continuent de rechercher des rendements stables à long terme. Les efforts récemment déployés par les clients des ports pour évaluer le rendement portuaire font espérer un renforcement de la transparence dans les opérations portuaires qui pourrait dynamiser la concurrence entre les ports, améliorer le rendement portuaire et réduire les coûts de transport.

A. TRAFIC DES PORTS

Le trafic d'un port est la quantité de marchandises passant par ce port. Il est mesuré en unités de volume et classé par catégories de marchandises. Les ports sont classés en deux grandes catégories: les terminaux dédiés (c'est-à-dire généralement réservés à un petit nombre de propriétaires de cargaisons privés ou à un seul d'entre eux) et les terminaux à usage commun (utilisable par tout propriétaire de cargaisons). Le présent chapitre traite des marchandises conteneurisées, qui représentent 15,6 % du volume des échanges internationaux de marchandises, mais aussi plus de la moitié de sa valeur.

1. Ports à conteneurs

Le trafic des ports à conteneurs est généralement mesuré en nombre d'EVP déplacés. Le tableau 4.1 présente les chiffres les plus récents dont on dispose pour le trafic mondial des ports à conteneurs. Il énumère 76 pays en développement et pays en transition dont le trafic national annuel dépasse 100 000 EVP (l'annexe IV donne les chiffres du trafic portuaire pour 127 pays ou territoires). En 2011, le trafic de conteneurs des pays en développement a, selon les estimations, progressé de 8 %, pour atteindre 406,9 millions d'EVP. Cette progression est inférieure aux 15,8 % enregistrés l'année précédente, lorsque les entreprises avaient reconstitué des stocks épuisés en raison des incertitudes entourant la crise économique mondiale. De 4,8 % selon les estimations, le taux de croissance de ce trafic reste faible en 2012.

La part des pays en développement dans le trafic mondial est restée pratiquement inchangée: elle s'établit aux environs de 70 %. Quatre seulement des pays en développement et pays en transition énumérés dans le tableau 4.1 ont connu une croissance négative du trafic des ports en 2011, contre 10 l'année précédente. Sur les 10 premiers pays en développement et pays en transition, un seul, le Brésil, n'est pas situé en Asie. Quinze des 20 premiers pays en développement et pays en transition se trouvent également en Asie, tandis que trois se trouvent en Amérique centrale et du Sud (Brésil, Mexique et Panama) et deux en Afrique (Égypte et Afrique du Sud). La prédominance de l'Asie dans le trafic des ports à conteneurs montre bien l'importance de la région dans le commerce international. Les pays ayant enregistré la plus forte progression en 2012 ont été le Congo (44,6 %), le Ghana (30,0 %), le Kenya (22,7 %), Maurice (19,1 %), l'Arabie saoudite (15,2 %), la Fédération de Russie (14,3 %), l'Afrique du Sud (10,9 %), les Philippines (8,7 %) et la Chine (7,7 %).

Le pays réalisant la plus grande part du trafic de conteneurs reste la Chine: neuf de ses ports, y compris Hong Kong (Chine), figurent parmi les 20 premiers. Les ports chinois, à l'exception de Hong Kong (Chine), ont enregistré en 2011 une croissance positive de 9,2 %, pour atteindre 143,8 millions d'EVP. Les chiffres préliminaires pour 2012 font apparaître un recul de la croissance du trafic des ports chinois, laquelle a été ramenée à environ 6,9 %, avec 155 millions d'EVP. Les ports chinois, à l'exception de celui de Hong Kong (Chine) et de ceux de la province chinoise de Taiwan, ont représenté environ 25,3 % du trafic mondial de conteneurs en 2012, en léger recul par rapport aux 25,8 % de l'année précédente (le chapitre 1 rend compte de façon plus détaillée de la demande et de l'offre de trafic maritime international).

Le tableau 4.2 indique les 20 principaux ports à conteneurs du monde pour la période 2010-2012. Ces ports ont représenté environ 47 % du trafic mondial des ports à conteneurs en 2012. Ils ont collectivement enregistré une progression de 3,2 % de leur trafic en 2012, contre 8,2 % en 2011. La liste comprend 16 ports de pays en développement, tous situés en Asie; les quatre ports restants se trouvent dans des pays développés, dont trois sont situés en Europe et un en Amérique du Nord.

Au total, on constate que, si l'Asie continue d'entraîner la demande mondiale de services de ports à conteneurs, la croissance se ralentit. Toutefois, par comparaison avec les transports maritimes, qui sont touchés par un excédent de navires et la baisse des taux de fret, les activités des ports à conteneurs connaissent une phase d'expansion.

B. FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PORTUAIRES

Le financement des nouveaux projets de développement portuaire exige des capitaux importants. Selon une étude récente sur l'importance de la demande future d'infrastructures dans neuf pays (Brésil, Chine, États-Unis, France, Allemagne, Inde, Japon, Mexique et Royaume-Uni) représentant collectivement 60 % du PIB mondial, les dépenses annuelles d'investissement à long terme ont atteint 11 700 milliards pour l'année 2010. En extrapolant une série de prévisions de croissance et d'investissements à partir de sources extérieures, l'étude a calculé que les pays en développement auraient besoin d'investir chaque année 18 800 milliards de dollars en valeur réelle d'ici à 2020 pour obtenir ne serait-ce qu'une croissance économique modérée (Group of 30, 2013).

Tableau 4.1 Trafic des ports à conteneurs de 76 pays/territoires en développement et pays en transition pour les années 2010, 2011 et 2012 (En équivalents 20 pieds)

<i>Pays/territoire</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Chiffres préliminaires pour 2012</i>	<i>Variation en % 2011-2010</i>	<i>Variation en % 2012-2011</i>
Chine	130 290 443	143 896 697	155 017 351	10,44	7,73
Singapour ^a	29 178 500	30 727 702	32 421 602	5,31	5,51
Hong Kong, Chine	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
République de Corée	18 542 804	20 833 508	21 453 964	12,35	2,98
Malaisie	18 267 475	20 139 382	20 866 875	10,25	3,61
Émirats arabes unis	15 176 524	16 780 386	17 211 602	10,57	2,57
Province chinoise de Taiwan	12 736 855	13 473 418	13 977 453	5,78	3,74
Inde	9 752 908	9 979 224	9 826 249	2,32	-1,53
Indonésie	8 482 636	8 966 146	9 324 792	5,70	4,00
Brésil	8 138 608	8 536 262	8 864 368	4,89	3,84
Égypte	6 709 053	7 737 183	8 046 670	15,32	4,00
Thaïlande	6 648 532	7 171 394	7 372 298	7,86	2,80
Panama	6 003 298	6 911 325	7 187 778	15,13	4,00
Viet Nam	5 983 583	6 335 437	6 588 855	5,88	4,00
Arabie saoudite	5 313 141	5 694 538	6 557 448	7,18	15,15
Turquie	5 574 018	5 990 103	6 229 707	7,46	4,00
Philippines	4 947 039	5 264 086	5 720 749	6,41	8,68
Sri Lanka	4 000 000	4 262 887	4 433 402	6,57	4,00
Afrique du Sud	3 806 427	3 990 193	4 424 254	4,83	10,88
Mexique	3 693 956	4 080 434	4 243 651	10,46	4,00
Fédération de Russie	3 199 980	3 448 947	3 942 628	7,78	14,31
Chili	3 171 959	3 450 401	3 588 417	8,78	4,00
Oman	3 893 198	3 632 940	3 292 707	-6,68	-9,37
République islamique d'Iran	2 592 522	2 740 296	2 849 908	5,70	4,00
Colombie	2 443 786	2 402 742	2 498 852	-1,68	4,00
Pakistan	2 149 000	2 193 403	2 281 139	2,07	4,00
Argentine	2 021 676	2 159 110	2 245 474	6,80	4,00
Jamaïque	1 891 770	1 999 601	2 079 585	5,70	4,00
Pérou	1 534 056	1 814 743	1 887 332	18,30	4,00
Maroc	2 058 430	2 083 000	1 800 000	1,19	-13,59
République dominicaine	1 382 680	1 461 492	1 519 952	5,70	4,00
Bangladesh	1 356 099	1 431 851	1 489 125	5,59	4,00
Bahamas	1 125 000	1 189 125	1 236 690	5,70	4,00
République bolivarienne du Venezuela	1 226 508	1 162 326	1 208 819	-5,23	4,00
Équateur	1 221 849	1 081 169	1 124 415	-11,51	4,00
Guatemala	1 012 360	1 070 065	1 112 867	5,70	4,00
Costa Rica	1 013 483	1 065 468	1 108 087	5,13	4,00
Koweït	991 545	1 048 063	1 089 986	5,70	4,00
Kenya	696 000	735 672	903 000	5,70	22,74
Uruguay	671 952	861 164	895 611	28,16	4,00
Ghana	647 052	683 934	889 129	5,70	30,00
Liban	949 155	1 034 249	882 922	8,97	-14,63
Yémen	669 021	707 155	735 441	5,70	4,00
Ukraine	659 541	696 641	724 506	5,63	4,00

Tableau 4.1 Trafic des ports à conteneurs de 76 pays/territoires en développement et pays en transition pour les années 2010, 2011 et 2012 (En équivalents 20 pieds) (*suite*)

<i>Pays/territoire</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Chiffres préliminaires pour 2012</i>	<i>Variation en % 2011-2010</i>	<i>Variation en % 2012-2011</i>
République arabe syrienne	649 005	685 998	713 438	5,70	4,00
Honduras	619 867	655 199	681 407	5,70	4,00
Jordanie	619 000	654 283	680 454	5,70	4,00
Côte d'Ivoire	607 730	642 371	668 065	5,70	4,00
Djibouti	600 000	634 200	659 568	5,70	4,00
Trinité-et-Tobago	573 217	605 890	630 126	5,70	4,00
Congo	338 916	358 234	518 000	5,70	44,60
Tunisie	466 398	492 983	512 702	5,70	4,00
Soudan	439 100	464 129	482 694	5,70	4,00
République-Unie de Tanzanie	429 285	453 754	471 904	5,70	4,00
Maurice	332 662	350 624	417 467	5,40	19,06
Sénégal	349 231	369 137	383 903	5,70	4,00
Qatar	346 000	365 722	380 351	5,70	4,00
Bénin	316 744	334 798	348 190	5,70	4,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	295 286	313 598	326 142	6,20	4,00
Bahreïn	289 956	306 483	318 743	5,70	4,00
Cameroun	285 070	301 319	313 371	5,70	4,00
Algérie	279 785	295 733	307 562	5,70	4,00
Mozambique	254 701	269 219	279 988	5,70	4,00
Cuba	228 346	246 773	256 644	8,07	4,00
Géorgie	226 115	239 004	248 564	5,70	4,00
Cambodge	224 206	236 986	246 465	5,70	4,00
Myanmar	190 046	200 879	208 914	5,70	4,00
Libye	184 585	195 106	202 910	5,70	4,00
Guam	183 214	193 657	201 403	5,70	4,00
Gabon	153 657	162 415	168 912	5,70	4,00
El Salvador	145 774	154 083	160 246	5,70	4,00
Madagascar	141 093	149 135	155 101	5,70	4,00
Croatie	137 048	144 860	150 654	5,70	4,00
Aruba	130 000	137 410	142 906	5,70	4,00
Nigéria	101 007	106 764	111 035	5,70	4,00
Brunéi Darussalam	99 355	105 018	109 219	5,70	4,00
Total partiel	375 760 063	406 133 627	425 712 710	8,08	4,82
Autres déclarants ^b	796 607	746 145	772 903	-6,33	3,59
Total déclaré	376 556 670	406 879 772	426 485 613	8,05	4,82
Total mondial	540 816 751	580 022 280	601 772 123	7,25	3,75

Sources: Secrétariat de la CNUCED, à partir d'informations publiées dans *Lloyd's List Intelligence* (juillet 2013), de diverses publications de Dynamar B.V. et d'informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des responsables des terminaux et des ports.

^a Dans cette liste, le port de Jurong est inclus dans Singapour.

^b L'expression «Autres déclarants» renvoie aux pays pour lesquels moins de 100 000 EVP par an étaient déclarés.

Note: De nombreux chiffres, en particulier pour 2012, sont des estimations (*ces chiffres sont indiqués en italiques*). Les chiffres relatifs au trafic portuaire ne sont, en général, révélés par les ports que très longtemps après la fin de l'année civile. Il est possible que les totaux des pays occultent le fait que des ports de moindre importance puissent ne pas être inclus; c'est pourquoi, dans certains cas, les chiffres réels sont peut-être plus élevés que ceux qui sont indiqués.

Tableau 4.2 Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2010, 2011 et 2012 (Équivalents 20 pieds et variation en pourcentage)

Nom du port	2010	2011	Chiffres préliminaires pour 2012	Variation en % 2011-2010	Variation en % 2012-2011
Shanghai	29 069 000	31 700 000	32 500 000	9,05	2,52
Singapour	28 431 100	29 937 700	31 600 000	5,30	5,55
Hong Kong (Chine)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
Shenzhen	22 509 700	22 569 800	22 940 000	0,27	1,64
Busan	14 194 334	16 184 706	17 030 000	14,02	5,22
Ningbo	13 144 000	14 686 200	14 973 400	11,73	1,96
Guangzhou	12 550 000	14 400 000	14 520 000	14,74	0,83
Qingdao	12 012 000	13 020 000	14 500 000	8,39	11,37
Doubaï	11 600 000	13 000 000	13 280 000	12,07	2,15
Tianjin	10 080 000	11 500 000	12 300 000	14,09	6,96
Rotterdam	11 145 804	11 876 921	11 900 000	6,56	0,19
Port Klang	8 871 745	9 603 926	9 990 000	8,25	4,02
Kaohsiung	9 181 211	9 636 289	9 781 000	4,96	1,50
Hambourg	7 900 000	9 014 165	8 930 000	14,10	-0,93
Anvers	8 468 475	8 664 243	8 629 992	2,31	-0,40
Los Angeles	7 831 902	7 940 511	8 080 000	1,39	1,76
Dalian	5 242 000	6 400 000	8 060 000	22,09	25,94
Tanjung Pelepas	6 530 000	7 500 000	7 720 000	14,85	2,93
Xiamen	5 820 000	6 460 700	7 200 000	11,01	11,44
Laem Chabang	5 068 076	5 731 063	5 927 000	13,08	3,42
Total, 20 premiers	253 348 589	274 210 224	282 961 392	8,23	3,19

Source: Secrétariat de la CNUCED et *Lloyd's List Intelligence*, juillet 2013.

Note: Dans cette liste, le port de Jurong n'est pas inclus dans Singapour.

Si le financement public permet de contrôler le type d'infrastructures qui est mis en place, l'argent pourrait, en fait, être économisé si l'on transférait la majorité des projets au secteur privé en tant qu'entreprises durables. Ce n'est pas toujours indiqué lorsque le projet d'infrastructure a un caractère plus social qu'économique, par exemple lorsqu'il s'agit de construire des routes ou des ponts pour des collectivités isolées et peu nombreuses. Toutefois, dans l'ensemble, les sources de financement privées du développement d'infrastructures semblent facilement accessibles. Une société de recherche industrielle a recensé 662 institutions qui sont disposées à réaliser de nouveaux investissements d'infrastructures, dont 56 % recherchent activement de nouvelles possibilités en 2013, tandis que les autres se sont dotées d'une stratégie d'investissement opportuniste (Prequin, 2013). Les fonds de pension sont attirés par les investissements d'infrastructure car ils escomptent que ces derniers

généreront des flux de trésorerie prévisibles et stables à long terme. Les actifs d'infrastructures peuvent être exploités dans un environnement où la concurrence est limitée par les monopoles naturels et les réglementations ou concessions publiques. Les investissements peuvent être capitalistiques et inclure un actif corporel qui doit être exploité et entretenu sur une longue période (OCDE 2011). Dans certains pays, les fonds de pension n'investissent pas directement dans des projets d'infrastructure parce qu'ils ne possèdent pas les compétences nécessaires. Toutefois, ce n'est pas le cas de nombreux fonds de pension australiens, canadiens et néo-zélandais, qui le font depuis 20 ans (*Financial Times*, 2013a). Les investisseurs institutionnels mondiaux ont investi près de 214 milliards de dollars dans des fonds d'infrastructure non cotés en bourse entre 2004 et janvier 2013, dont près de 111 milliards en Amérique du Nord, un peu plus de 62 milliards en Europe et 21 milliards en Asie (Prequin, 2013).

Un port n'est pas une entité fonctionnant en vase clos: il doit être relié à son arrière-pays. Il importe de faire une distinction entre la partie de l'infrastructure et des équipements portuaires qui sera à la charge du port en tant que centre de production et de services ou en tant qu'entreprise, et la partie qui sera financée par l'ensemble de la collectivité, en fonction d'objectifs et de priorités de développement. Certaines dépenses d'équipement pourraient être trop lourdes pour les finances portuaires. D'aucuns font valoir que les réseaux routier et ferroviaire de liaison doivent être financés par le port, tandis que d'autres considèrent que les principales structures de longue durée telles que les brise-lames ou le dragage de chenaux doivent être partiellement ou intégralement financées par le gouvernement central ou l'administration régionale. Il appartient au gouvernement de chaque pays d'en décider en fonction de la capacité financière des ports existants et de la rentabilité escomptée des nouveaux ports que l'on prévoit de construire (CNUCED, 1985).

Au Mozambique, les opérations de dragage du port de Maputo ont été financées par l'autorité portuaire. Toutefois, les clients du port se plaignent de ce que le coût élevé du dragage soit répercuté sur eux, alors qu'il devrait être supporté par l'État, puisque c'est l'ensemble de la population qui profite de ce dragage. D'autres ports du même pays qui n'ont pas besoin de dragage parce que ce sont des ports en eau profonde (par exemple, Nacala) peuvent offrir des prix plus compétitifs à leurs clients. On pourra alors avoir tendance à préférer un port national ou un port régional situé dans un pays voisin et avoir largement recours au transport routier, qui est coûteux tant pour le consommateur que pour l'environnement. En outre, la décision d'investir dans de nouvelles installations portuaires peut ne pas être facile à prendre. À cet égard, il convient notamment de se demander jusqu'où mener l'extension d'un port ou quelle est la profondeur de dragage souhaitable, comment répondre au mieux à la demande présente et future et comment attirer les clients avant et après les modifications.

Les infrastructures peuvent être financées par un certain nombre de sources primaires, telles que le budget de l'État, l'aide publique au développement (APD) et le secteur privé (Bond et al., 2012). Le tableau 4.3 indique les principales banques internationales qui consentent des prêts pour le développement des infrastructures, ainsi que la part allouée au secteur des transports.

Les partenariats public-privé (PPP) pour les projets de développement portuaire se sont généralisés au cours des 25 dernières années. La forme de PPP

la plus répandue consiste à exécuter un accord de concession. Il s'agit le plus souvent d'un investissement par la société privée dans le développement ou la remise en état d'un port, suivie d'une période d'exploitation définie, au cours de laquelle l'investisseur récupère son apport initial et réalise un bénéfice. La concession peut adopter différentes formules de PPP: construction-exploitation-transfert, construction-exploitation-propriété-transfert et construction-transfert-exploitation. Entre 2000 et 2009, 29 % des investissements public-privé ont eu lieu en Asie de l'Est et du Sud-Est (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Le secteur privé apporte au partenariat les capitaux et le savoir-faire dont celui-ci a le plus grand besoin, ainsi que l'augmentation des gains d'efficacité attendue de la combinaison des arrangements de construction, de maintenance et d'exploitation.

En outre, la plupart des PPP sont intéressants pour les États car ils ne sont pas inscrits dans leurs livres de dépenses. Cela dit, ce système pourrait s'avérer onéreux à long terme car le projet peut ne pas être en mesure de profiter de prêts publics dont les taux avantageux lui permettraient de réduire ses coûts (Engel et al., 2010). Si tel est le cas, il convient d'améliorer l'efficacité du PPP en ajustant le point de transfert du secteur public vers le secteur privé, étant donné que le risque le plus élevé et la partie la plus onéreuse coïncident généralement avec la phase de construction initiale. Les investisseurs craignent souvent que les projets soient retardés avant leur mise en service, ce qui fait monter les taux d'intérêt. L'élimination de ce risque en organisant le transfert de l'actif après cette phase permet de diminuer les coûts.

Les principaux investisseurs dans les projets d'infrastructure sont des organismes publics, des gestionnaires d'actifs, des fonds de pension du secteur public, des fonds de gestionnaires de fonds, des investisseurs qui sont des entreprises constituées en sociétés, ainsi que des banques, des sociétés d'investissement, des fonds de dotation, des compagnies d'assurances, des fonds de pension du secteur privé et des fondations. Le tableau 4.4 donne un bref aperçu de quelques-uns des principaux investisseurs spécialisés dans les projets d'infrastructure. Selon un rapport, plus de la moitié des investisseurs actifs actuels spécialisés dans les projets d'infrastructure envisagent d'investir dans ce domaine entre 50 et 349 millions de dollars en 2013, et 16 % des investisseurs envisagent d'investir au moins 500 millions de dollars. Par exemple, le Fonds koweïtien pour le développement économique des

Tableau 4.3 Comparaison du financement international du secteur des transports (2012)

	Total des prêts* (milliards de dollars)	Prêts aux infrastructures (milliards de dollars)	Prêts au secteur des transports*** (milliards de dollars)	Part allouée au secteur des transports (%)
Banque européenne d'investissement	57,6 (44,8 milliards d'euros)		13 (10,1 milliards d'euros)	23
Banque asiatique de développement	21,6		5	25
Banque internationale pour la reconstruction et le développement/ Association internationale du développement	35,3		4,4	13
Société financière internationale	15,5	1,5		
Banque interaméricaine de développement	11,4		1,7	15
Banque européenne pour la reconstruction et le développement	7,7 (6 milliards d'euros)		1,6 (1,3 milliard d'euros)	21
Banque africaine de développement	8,8 (5,7 milliards d'UA)	2,4** (1,57 milliard d'UA)	1,5 (1 milliard d'UA)	17

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir de divers rapports annuels 2011-2012.

Notes: 1 unité d'aide (UA; devise officielle des projets de la Banque africaine de développement) = 1,53527 dollar.

* Pour 2012, peut, sauf indication contraire, englober les prêts négociés par des tiers, les garanties et/ou les lignes de crédit.

** Pour 2011.

*** Peut englober d'autres secteurs, comme les communications ou l'environnement.

pays arabes (9,6 milliards de dollars) envisage de procéder à au moins trois nouveaux engagements de fonds dans le domaine de l'infrastructure au cours des 12 mois à venir. Cet organisme public a prévu d'allouer 5 % (470 millions de dollars) à des projets d'infrastructure, dont 1 % seulement (96 millions de dollars) est investi à ce jour (Prequin, 2013). La société de gestion d'actifs Aviva Investors s'apprête à lancer des fonds d'investissement d'infrastructure, et le plus important gestionnaire d'actifs du monde, BlackRock, a mis en place une division européenne de la dette infrastructurelle qui consentira des prêts aux sociétés du secteur des transports (*Reuters*, 2012). Les fonds souverains sont dotés de plus de 4 000 milliards d'actifs adaptés à des investissements à long terme tels que les projets d'infrastructure (Group of 30, 2013).

Une étude a évalué à quelque 57 000 milliards de dollars les investissements d'infrastructure (notamment dans les domaines des transports, de l'électricité, de l'eau et des télécommunications) qui seront nécessaires entre 2013 et 2030 compte tenu des projections de croissance du PIB, tout en restant insuffisants pour remédier aux problèmes d'entretien ou réaliser les objectifs de développement généraux des pays

émérgents, sans parler du coût de l'adaptation aux changements climatiques (McKinsey Global Institute, 2013). Ce rapport fait ensuite observer que les investisseurs institutionnels sont mécontents de ne pas trouver suffisamment d'instruments adaptés pour atteindre leur objectif en matière d'allocations de fonds aux projets d'infrastructure et du fait que, même si les fonds de pension et les gestionnaires d'actifs atteignaient leur objectif d'environ 6 % d'allocations, contre 3 % actuellement, cela représenterait un apport supplémentaire de 2 500 milliards de dollars seulement en capital d'ici à 2030, montant très en-deçà des 57 000 milliards (ou davantage) nécessaires. Si les 57 000 milliards incluent les routes, les voies ferrées, les ports, les aéroports, la production d'électricité, l'eau et les télécommunications, les transports représentent environ 23 000 milliards de dollars, dont quelque 1 500 milliards pour les ports. En Afrique, une autre étude a calculé que les volumes de marchandises transportées seront sextuplés ou octuplés, et qu'ils seront multipliés par 14 pour certains pays sans littoral, et que le trafic des ports passera de 265 millions de tonnes en 2009 à plus de 2 milliards de tonnes en 2040 (Commonwealth Business Council, 2013).

Tableau 4.4 Comparaison succincte des investisseurs potentiels dans les infrastructures

	Global Infrastructure Partners	The Canada Pension Plan Investment Board	Ontario Municipal Employees Retirement System	Prudential Plc.	Macquarie Infrastructure and Real Assets
Description	Une société de capital- fixe privé qui investit dans des actifs d'infrastructure à travers le monde dans les secteurs de l'énergie, des transports et de l'eau ainsi que dans l'industrie des déchets	Un organisme de gestion d'investissements qui investit les avoirs de 18 millions de Canadiens	Créé en 1962, ce système gère plus de 930 fonds de pension d'employeurs pour 429 000 membres, personnes retraitées et bénéficiaires d'une pension de réversion	Un groupe international de services financiers desservant plus de 24 millions de consommateurs d'assurances	Gestionnaires de fonds spécialisés dans l'investissement en infrastructure, dans l'immobilier et dans les secteurs voisins
Total des investissements	13,9 milliards de dollars (8,25 milliards pour GIP II)	10,3 milliards de dollars	60 milliards de dollars	600 milliards de dollars	101 milliards de dollars
Organisme chargé des transports			Allianz and Borealis Infrastructure	Infracapital (M&G Investments)	
Investissements liés aux transports	2,8 milliards de dollars	4,6 milliards de dollars		2,3 milliards de dollars	31 milliards de dollars
Investissements importants dans les transports	Gatwick Airport (Royaume-Uni)	Routes à péage (Chili), Formule un (Royaume-Uni)	Associated British Ports, Channel Tunnel Rail Link (Royaume-Uni)	Associated British Ports, Red Funnel (United Kingdom)	M6 (Royaume-Uni), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (France), Tunnel de Warnow (Allemagne), Grand Pont d'Incheon (République de Corée), Nouveau Port de Busan, Phase 2V3 (République de Corée)

Source: Tableau établi par la CNUCED à partir des sites Web de diverses sociétés, y compris M&G Investments, données de 2013.

Entre 2000 et 2009, on a compté 195 projets d'investissement privé dans les terminaux à conteneurs, de vrac sec et liquide et polyvalents d'une valeur globale de 38 milliards de dollars; 78 projets de création de capacités en Asie, dans le Pacifique, en Amérique latine et dans les Caraïbes, pour quelque 20 milliards de dollars; 97 projets de concession d'une valeur de 15,5 milliards de dollars; et 11 projets de gestion et de location d'une valeur globale de 305 millions de dollars. Ces dernières années, la Chine, l'Inde et le Brésil ont attiré le plus grand nombre d'investissements privés. Entre 2006 et 2009, la Chine a reçu près de 4 milliards de dollars de fonds privés, l'Inde 2,5 milliards et le Brésil 1,5 milliard. Au cours de la même période, PSA International de Singapour a investi 2,92 milliards de dollars, APM Terminals 2,46 milliards et DP World 1,91 milliard (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Une société chinoise, la China Harbour Engineering Company, filiale de China Communications Construction Company, a un portefeuille mondial de projets évalué à plus de 10 milliards de dollars, ventilé entre plus de 70 pays (*Cayman Net News*, 2012). Cette société internationale de mécanique navale et de construction d'infrastructures maritimes continue de décrocher d'importants contrats de développement portuaire à travers le monde, en collaboration avec

la banque chinoise d'investissements CITIC Securities, qui a son siège à Shenzhen et est cotée à la Bourse de Hong Kong.

Aux États-Unis, certains ports ont obtenu un financement pour le développement d'infrastructures par le biais de l'émission d'obligations d'un montant de 12 milliards de dollars à rembourser sur les redevances d'utilisation actuelles et futures. Cela permet aux ports de soutenir leurs flux de trésorerie et de remédier à leurs problèmes de liquidités sans avoir à recourir aux fonds publics. Les obligations gagées sur les recettes portuaires sont amorties par les recettes, redevances d'utilisation et autres droits de port versés principalement par les clients des ports (*PMSA*, 2013). L'émission d'obligations est considérée comme un bon moyen de percevoir des recettes pour les nouveaux projets d'infrastructure. À Cleveland, l'autorité portuaire a émis des obligations pour 90 millions de dollars au titre de la construction sur son terrain d'un nouveau bâtiment qui sera ensuite loué pour produire un revenu locatif (*The Plain Dealer - cleveland.com*, 2013). En Inde, des obligations exonérées d'impôts sont également considérées comme un moyen de lever 769 millions de dollars pour des projets portuaires (*Livemint*, 2013a). Au Pérou, 110 millions de dollars d'obligations

ont servi à financer les nouvelles infrastructures du terminal de Païta dans la région de Piura. Dans ce dernier cas, le site était une friche industrielle qui avait déjà généré des revenus, ce qui a évité le problème habituel de l'augmentation du prix des obligations due aux risques de construction (Bacchiocchi, 2012). Le tableau 4.5 donne la liste des 10 plus importants fonds d'infrastructure pour la période 2008-septembre 2012.

C. LE POINT SUR LE DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Le développement des ports est considéré comme un catalyseur qui stimule l'activité économique et crée des emplois. Au Royaume-Uni, qui n'est pourtant plus un important centre d'échanges de marchandises, on a calculé que la fourniture de services maritimes a permis de créer 262 700 emplois et de générer 13,8 milliards de livres (21,5 milliards de dollars) en 2011 (Oxford Economics, 2013). Selon les estimations, le secteur britannique de la distribution employait au total 2,67 millions de personnes, soit 10 % des salariés, en 2007 (Haven Gateway Partnership, 2010). De même, l'aménagement du terminal à conteneurs London Gateway, qui sera bientôt achevé (le terminal disposera alors de six postes à quai), devrait créer 12 000 nouveaux emplois et 20 000 autres de façon indirecte (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). La quasi-totalité des gouvernements et autorités nationales, régionales ou locales, ainsi que les ports eux-mêmes, se sont dotés d'un plan de développement des ports afin d'accroître la richesse de la population en lui

fournissant un service ou un autre. Ces plans peuvent être adaptés aux besoins de la clientèle, en s'insérant dans un plan d'intégration régionale, ou simplement correspondre aux aspirations nationales de profiter du transit des marchandises. Les sections qui suivent décrivent succinctement quelques exemples de ce développement (et sont organisées selon l'ordre alphabétique anglais). La liste n'est pas exhaustive et les ports indiqués visent simplement à replacer les initiatives nouvelles dans une perspective régionale et à montrer la diversité et la nature de ces initiatives. Les autres développements dont il a été question dans les éditions précédentes de *l'Étude sur les transports maritimes* se sont poursuivis à leur rythme propre.

Afrique

Le trafic de conteneurs se développe sur l'ensemble du continent africain. Une étude récente a indiqué que 3 millions d'EVP ont traversé la région de l'Afrique de l'Ouest en 2011 (CATRAM, 2013). Le transporteur français CMA CGM, qui est fortement implanté en Afrique, a vendu une participation de 49 % de sa société d'exploitation de terminaux Terminal Link à China Merchants pour 400 millions d'euros (538 millions de dollars) (Dynamar B.V., 2013a). La transaction permet à la société française d'injecter des capitaux dans son activité principale, à savoir les transports maritimes réguliers, à un moment où les chantiers navals proposent de construire des navires bon marché et où les banques sont réticentes à octroyer des prêts. Quant à l'acheteur, il dispose ainsi d'un moyen rapide d'étendre sa présence mondiale sur un marché en plein essor. Une autre compagnie

Tableau 4.5 Les 10 principaux fonds d'infrastructure, 2008-2012

Fonds	Société	Taille (millions de dollars)	Région
Global Infrastructure Partners II	Global Infrastructure Partners	8 250	Monde
Global Infrastructure Partners	Global Infrastructure Partners	5 640	Monde
Energy Capital Partners II	Energy Capital Partners	4 335	Amérique du Nord
EIG Energy Fund XV	EIG Global Energy Partners	4 121	Monde
Alinda Infrastructure Fund II	Alinda Capital Partners	4 097	Amérique du Nord, Europe
Morgan Stanley Infrastructure Partners	Morgan Stanley Infrastructure	4 000	Monde
Citi Infrastructure Partners	Citi Infrastructure Investors	3 400	OCDE
ArcLight Energy Partners Fund V	ArcLight Capital Partners	3 310	Amérique du Nord, Europe
GS Infrastructure Partners II	GS Infrastructure Investment Group	3 100	Amérique du Nord, Europe
Brookfield Americas Infrastructure Fund	Brookfield Asset Management	2 655	Amérique du Nord, Amérique du Sud

Source: (Prequin, 2012).

de transports maritimes réguliers importante, MSC, se concentre sur le port de Lomé en tant que plate-forme régionale. En Afrique centrale, le port de Pointe-Noire (Congo) est également considéré par diverses parties comme pouvant devenir une importante plate-forme de transbordement pour les expéditions Nord-Sud et les expéditions Est-Ouest à destination de l'Amérique latine. Parmi les améliorations d'infrastructure récentes apportées par des investisseurs étrangers, on peut citer un troisième poste à quai à Dakar, construit par DP World, un troisième poste à quai à Lomé pour Bolloré et TIL/MSC (dont une partie appartient désormais à China Merchants) et des installations à Cotonou (Bénin) et à Pointe-Noire pour Bolloré (CATRAM, 2013). Les paragraphes qui suivent décrivent en détail certains autres projets de développement des ports africains en cours de réalisation.

À Abidjan (Côte d'Ivoire), le projet d'extension du port vise notamment à faire passer la capacité en EVP de 1 million à 1,5 million. Au début de 2013, un contrat de 933 millions de dollars a été signé entre l'Autorité du Port d'Abidjan et China Harbour Engineering Company Limited. Le projet consiste à draguer la voie navigable et le bassin, à construire un terminal à conteneurs et un terminal pour le trafic de transroulage, et à reconstruire le brise-lames de la voie navigable (*Dredging Today*, 2013). APMT investit actuellement 40 millions de dollars dans le terminal à conteneurs de manière qu'Abidjan puisse recevoir des navires de 8 000 EVP (Sea-web, 2013).

Au Cameroun, le projet de minerai de fer de Mbalam a progressé: une convention a été signée entre le Ministre des mines, des industries et du développement technologique et la société australienne Sundance Resources par l'intermédiaire par son partenaire local Cam Iron. Les promoteurs du projet peuvent désormais entreprendre les démarches visant à obtenir les 8,7 milliards de dollars nécessaires pour les travaux de construction, qui comprendront une voie ferrée de 510 kilomètres pour le transport du minerai de fer depuis la mine de Mbarga jusqu'à la côte camerounaise, avec une ligne secondaire de 70 kilomètres jusqu'au Congo. Un terminal d'exportation du minerai de fer en eau profonde sera construit à Lolabe (Kribi) et pourra accueillir les transporteurs de minerai de fer en vrac Chinamax (Cameroon Tribune, 2012). La région Cameroun-Congo-Gabon a été comparée au Pilbara, la région d'Australie-Occidentale qui recèle certains des plus importants gisements de fer du monde (*Financial Times*, 2013b).

Au Ghana, l'Autorité portuaire du Ghana et la China Harbour Engineering Company ont signé un accord pour engager les travaux correspondant à la première phase du projet de développement des infrastructures du port de Takoradi d'un montant de 150 millions de dollars. D'une durée de trois ans, ce projet prévoit la démolition et la reconstruction des bâtiments abritant les bureaux du port, l'extension et la reconstruction des routes d'accès, la remise en état des terres et le développement des installations d'approvisionnement en eau et de distribution d'électricité (*Cayman Net News*, 2012).

Au Kenya, le gouvernement a affecté 12 millions de dollars (1 milliard de shillings kényens) à l'achat des terrains nécessaires à la transformation de Mombasa en un port franc, où les industriels puissent transformer ou fabriquer des marchandises en payant moins de taxes (*Daily Nation*, 2013). Le port de Mombasa a manutentionné quelque 19,6 millions de tonnes de fret, dont environ 4 millions de tonnes de produits importés et 5 millions de tonnes de fret en transit vers les pays limitrophes. L'Ouganda est la destination la plus importante pour le fret en transit: il en représente près de 85 % (4,2 millions de tonnes), dont 90 % d'importations. La République démocratique du Congo est le deuxième marché du fret en transit, avec 8 % du total (430 000 tonnes). Soixante-douze pour cent du fret passant par Mombasa sont destinés au marché intérieur kényen, 22 % à l'Ouganda, 2,3 % à la République démocratique du Congo, 1,5 % au Rwanda et moins de 1 % à la République-Unie de Tanzanie, au Burundi, au Soudan du Sud et à la Somalie (*The East African*, 2012).

En Sierra Leone, un mémorandum d'accord a été signé en mai 2013 entre le Ministère des mines et des ressources minérales et le China Kingho Energy Group Co. Ltd. Ce mémorandum prévoit l'investissement de 6 milliards de dollars devant notamment aller à la construction d'une voie ferrée reliant Tonkolili à Sulima et d'un port en eau profonde pour le transport de produits (*Awareness Times*, 2013).

En République-Unie de Tanzanie, un accord avec le Gouvernement chinois visant à construire un nouveau port pour un coût compris entre 10 et 11 milliards de dollars dans l'ancienne ville portuaire de Bagamoyo a été annoncé en 2013. Ce nouveau port sera le plus grand de toute l'Afrique et, une fois achevé, pourra manutentionner quelque 20 millions d'EVP par an, au lieu du trafic actuel de 800 000 EVP à Dar es-Salaam. Le projet prévoit notamment la construction d'une route de 34 kilomètres entre Bagamoyo et

Mlandizi et d'une voie ferrée de 65 kilomètres reliant Bagamoyo à la voie ferrée Tanzanie-Zambie et à la voie ferrée centrale. Le marché bilatéral prévoit que la Chine affectera 500 millions de dollars in 2013 au démarrage des travaux de construction du port, le reste de l'aide financière chinoise devant suivre en 2014 et 2015 (*Sabahionline.com*, 2013; *The East African*, 2013). L'exploitation du port devrait également être confiée à des Chinois et le port devrait mettre des installations à la disposition de navires qui ne seront pas nécessairement chinois (*Africaninvestor*, 2013). Ce nouveau port décongestionnera Dar es-Salaam, qui pourra se livrer à d'autres activités dans certains créneaux de niche. La Chine finance d'ores et déjà, pour un montant de 1,2 milliard de dollars, la construction d'un gazoduc de 532 kilomètres de longueur devant relier les réserves de gaz récemment découvertes dans le sud de la République-Unie de Tanzanie et le nord du Mozambique au port de Dar es-Salaam (*World Socialist Web Site*, 2013). Le nouveau port est une bonne nouvelle pour les pays limitrophes sans littoral, à savoir le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda, qui pourront importer et exporter soit par Mombasa (Kenya), soit par Dar es-Salaam. Il pourrait avoir des incidences négatives sur Mombasa, les compagnies de transport maritimes pouvant préférer faire escale directement au nouveau port de Bagamoyo. En raison du manque d'efficacité observé à Mombasa, la réexpédition des marchandises importées vers les pays sans littoral peut prendre entre 50 et 80 % de temps en plus (*The East African*, 2013).

Les Amériques

Sur le continent américain, le développement des ports est stimulé par l'ouverture prévue du canal de Panama nouvellement élargi et les répercussions qu'elle aura sur les ports de la côte orientale. Les ports de la côte orientale et des Caraïbes sont généralement restés plus petits que les ports de la côte Pacifique car la largeur de ce canal avait toujours limité la taille des navires. Son élargissement devrait être achevé au début de 2015; il fera passer de quelque 4 800 EVP (maximum actuel) à 13 000 EVP la capacité des porte-conteneurs pouvant y transiter.

À la Jamaïque, la China Harbour Engineering Company s'apprête à investir entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars dans le développement d'un port de transbordement. L'Autorité portuaire de la Jamaïque et China Harbour Engineering Company Limited avaient signé un mémorandum d'accord prévoyant la construction d'un nouveau port de transbordement

à Fort Augusta. Toutefois, le projet a depuis été élargi et il faut désormais disposer d'un site offrant un espace plus grand, qui reste à trouver (*Port Finance International*, 2013). Le projet fait partie d'un vaste programme d'investissements d'infrastructure destiné à satisfaire au vœu de la Jamaïque de devenir une plate-forme logistique mondiale d'ici à 2015, et qui prévoit également d'améliorer la liaison Nord-Sud de la Route 2000 et de draguer le port de Kingston pour lui permettre d'accueillir des navires de transport de plus grande taille (*RJR News*, 2013).

Au Nicaragua, le projet de construction d'un canal qui rivaliserait avec le canal de Panama a été adopté par le Congrès en juin 2013. Selon les estimations, ce canal devrait coûter 40 milliards de dollars; il sera construit et exploité par une société chinoise, la Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. Cette société s'est vu accorder une concession de 50 ans pour construire et exploiter cette voie d'eau avec une possibilité de prolonger la concession de 50 années supplémentaires. Ce canal devrait être trois fois plus long (environ 250 kilomètres, que le canal de Panama) et le projet prévoit deux zones franches, un aéroport, une voie ferrée pour le transport des marchandises et un oléoduc (*The Guardian*, 2013). Surtout, le canal du Nicaragua sera plus large que le canal de Panama et pourra accueillir les plus gros transporteurs de fret du monde, notamment les navires Maersk Triple E d'une capacité de 18 000 EVP (*CNNMoney*, 2012). Ce canal devrait procurer au Gouvernement nicaraguayen 10 millions de dollars de recettes par an (*The Guardian*, 2013).

Au Pérou, le Ministère des transports et des communications a signé avec le Ministère des terres, des transports et des affaires maritimes de la République de Corée un mémorandum d'accord visant à actualiser les plans de développement de quatre ports péruviens (ceux d'Iquitos, d'Ilo, de Salaverry et de San Juan de Marcona) (*Shipping Seenews*, 2013). Le secteur portuaire du Pérou bénéficiera de plus de 2 milliards de dollars d'investissements d'ici à 2015, selon l'Autorité portuaire nationale. Au nombre des investissements prévus dans des ports publics, on compte la première phase d'exécution du programme d'investissement d'un montant de 617 millions de dollars de DP World dans le terminal Muelle Sur du port de Callao à Lima, 228 millions de dollars affectés au terminal portuaire Terminales Portuarios Euroandinos Paita et le terminal d'exportation de GNL d'un montant de 332 millions de dollars de Peru LNG à Pampa Melchorita (*Fruitnet*, 2011). Depuis l'entrée

en vigueur d'un accord commercial bilatéral le 1er août 2011, les exportations coréennes à destination du Pérou ont augmenté de 29 % – par exemple, les exportations de minerai de fer ont progressé de 263 %, de téléviseurs couleurs de 268 %, de produits pétrochimiques de 57 % et d'automobiles de 42,5 % (environ un tiers de toutes les voitures neuves vendues au Pérou sont fabriquées en République de Corée). Les autres secteurs recevant des investissements de la République de Corée sont le pétrole, les hydrocarbures et l'industrie minière (*Financial Times*, 2013c).

Aux États-Unis, l'Autorité portuaire de Virginie a reçu d'APM Terminals une offre non sollicitée de 3,9 milliards de dollars pour exploiter ses terminaux portuaires pendant 48 ans, ainsi qu'une offre de 4,66 milliards de dollars de JP Morgan pour une concession de 50 ans. L'offre de JP Morgan a été initialement présentée par RREEF America, qui fait partie du Deutsche Bank Group. Une troisième offre, émanant de Carlyle Infrastructure Partners, une unité d'investissement d'infrastructure du Carlyle Group, a été retirée (*Suffolk News-Herald*, 2013). En définitive, toutes les offres ont été refusées, l'Autorité portuaire choisissant plutôt de rationaliser tant sa gestion que sa situation financière. On estime que des intérêts étrangers se manifestent en Virginie et d'autres ports de la côte Est des États-Unis en raison du fait que l'élargissement du canal de Panama permet de prévoir que cette région va être desservie par des navires de plus grande taille ayant besoin de meilleures infrastructures portuaires. À New York, on est en train de surélever le Bayonne Bridge pour permettre à des navires de plus grande taille d'accéder au terminal de Newark-Elizabeth, le plus grand port à conteneurs de la côte Est.

Asie

En Asie, les projets de développement portuaire sont principalement stimulés par l'importation de matières premières et l'augmentation de la production industrielle. La Chine reste le premier pays du monde en matière de trafic et d'efficacité portuaires et, de plus en plus, en tant que fournisseur de savoir-faire dans le domaine de la construction et de la gestion des ports. Les coûts de la main-d'œuvre chinoise augmentant, certains processus de production sont délocalisés vers les pays voisins et les sociétés chinoises peuvent tirer parti de ce mouvement d'échanges en fournissant des services de valeur plus élevée, tels que le savoir-faire en matière de construction portuaire.

Au Cambodge, un nouveau terminal de fret est officiellement entré en service dans la capitale en 2013, en réponse à une forte augmentation des expéditions à destination et en provenance des ports existants du pays. Ce nouveau terminal est situé dans le district de Kien Svay de la province de Kandal, à une trentaine de kilomètres du port existant de Phnom Penh, et a coûté plus de 28 millions de dollars. Il a été financé par le Gouvernement chinois et pourra manutentionner 300 000 EVP lorsque la deuxième phase des travaux sera achevée (*PortCalls Asia*, 2013).

En Inde, des projets visant à permettre aux ports autonomes de louer des terrains à des sociétés privées sont à l'étude pour créer des zones industrielles ou des zones économiques spéciales et, ce faisant, générer des échanges supplémentaires. Cette proposition concernera 12 ports importants (Chennai, Kochi, Ennore, Jawaharlal Nehru, Kolkata (y compris Haldia), Kandla, Mormugao, Mumbai, New Mangalore, Paradip, Tuticorin et Visakhapatnam), qui peuvent manutentionner plus de 740 millions de tonnes de fret par an et représentent environ 58 % du commerce maritime indien. Le projet de politique relative aux terrains portuaires permettra à un port qui aura obtenu l'accord de son conseil d'administration de louer un terrain pour une durée maximale de 30 ans. Les baux d'une durée supérieure à 30 ans, qui pourront être signés pour une durée maximale de 99 ans, devront faire l'objet d'une recommandation soumise par le conseil d'administration du port au Ministère des transports maritimes, pour approbation (*Livemint*, 2013b). Dans d'autres régions de l'Inde, le Comité des affaires économiques du Conseil des ministres étudie deux nouveaux projets de développement portuaire. L'un de ces ports, appelé Dugarajapatnam, est situé à 45 kilomètres de Gudur et à environ 140 kilomètres au nord du port de Chennai. Le projet de port, qui s'étendra sur quelque 2 000 hectares et aura un trafic escompté de 50 millions de tonnes par an, sera le deuxième port par ordre d'importance de l'Andhra Pradesh contrôlé par le gouvernement central après Visakhapatnam. L'autre projet, portant sur un port un peu plus grand dont le trafic devrait atteindre 54 millions de tonnes par an, est situé à Sag, au Bengale occidental. Ces ports s'inscrivent dans le cadre de la «politique d'ouverture à l'Est» du gouvernement, qui vise à tripler d'ici 2020 la capacité de charge de fret du pays, qui passerait à 3,13 milliards de tonnes par le biais de PPP (*The Hindu*, 2013). Un peu plus d'un cinquième du fret indien est conteneurisé, soit environ la moitié de la moyenne mondiale (*The Economist*, 2013a). Le Gouvernement

s'apprête à accroître cette proportion en développant les installations de conteneurs des ports de la côte orientale du pays (Ennore, Kakinada, Karaikal, Kattupalli et Krishnapatnam) (*Drewry Container Insight*, 2013).

Toujours en Inde, on étudie un projet de directives qui permettrait aux principaux ports de fixer leurs propres tarifs en fonction de la situation du marché. À l'heure actuelle, les tarifs sont réglementés par l'Autorité de régulation des tarifs des grands ports. On estime que le secteur privé attend, avant d'investir, la prise de la décision définitive sur les modalités de calcul des tarifs. Ce fait a d'ailleurs été mentionné comme étant l'une des principales raisons pour lesquelles il n'y a eu aucun soumissionnaire privé dans le cas de trois projets portuaires récents à Chennai, Tuticorin et Visakhapatnam (*Business Standard India*, 2013). Il est proposé d'ajuster une fois par an le nouveau barème des tarifs et de l'indexer sur l'inflation. Fait intéressant, il est question de fournir dans les 15 jours qui suivent la fin de chaque mois des statistiques sur le trafic de fret, le débit journalier par poste à quai, la durée de rotation moyenne des navires, le temps moyen d'attente avant accostage, la partie du temps d'immobilisation total des navires pendant laquelle ceux-ci sont inactifs, ainsi que le tarif proprement dit prélevé pour chaque poste à quai ou terminal appartenant à l'administration de chaque grand port (*The Economic Times*, 2013). Toutefois, d'aucuns font valoir que les ports indiens sont trop réglementés et que les ports privés du pays sont plus rentables que les ports appartenant à l'État, en laissant entendre que le renforcement de la libéralisation pourrait être la voie à suivre (*Lloyd's List*, 2013a).

Au Myanmar, le port de Yangon a des installations vétustes qu'il importe de remplacer pour aider la pays à mieux s'intégrer dans le commerce mondial. Toutefois, on ne sait toujours pas où ces nouvelles installations portuaires devraient être situées. On a identifié deux sites possibles, dont l'un à Kyaukphyu, au nord de Yangon, où s'achève la construction d'un oléoduc et d'un gazoduc qui doivent traverser le Myanmar pour rejoindre la province chinoise du Yunnan, et l'autre à Dawei au sud, qui n'est qu'à 250 kilomètres de Bangkok et pourrait s'avérer une source précieuse de fret de transit. Il faudra procéder à d'autres évaluations de la demande, des recettes, des investissements, des délais et des aspects techniques (*The Vancouver Sun*, 2013). Pour desservir directement Yangon, il est prévu de construire immédiatement du sud de la ville un nouveau port fluvial de 200 millions de dollars, appelé Thilawa (*The Economist*, 2013b).

À Sri Lanka, la première tranche du projet d'extension du troisième terminal à conteneurs du Port de Colombo a été mise en service en 2013, l'achèvement de la dernière tranche étant attendue pour 2016. Le port a une profondeur de 18 mètres et est doté d'un portique pouvant manutentionner jusqu'à 24 conteneurs, ce qui permet au port d'accueillir les plus grands porte-conteneurs, notamment les navires Maersk de la classe Triple E. Le nouveau terminal sera mieux en mesure de manutentionner le fret en provenance et à destination des ports indiens, encore que la concurrence soit appelée à se développer entre les ports de la région (*Drewry Container Insight*, 2013).

En Thaïlande, un nouveau PPP devrait accélérer le rythme de réalisation des projets. Ce partenariat fixera à 180 jours au maximum la période s'écoulant entre le moment où un appel d'offres public est remporté et la signature du contrat, et créera un comité chargé d'établir des projets de développement stratégique quinquennaux. Ce comité se composera de 17 membres et sera dirigé par le Premier ministre. Le nouveau PPP stipule également qu'un membre du comité ne pourra pas devenir membre du conseil d'administration de la société ayant remporté l'appel d'offres pendant trois ans après sa démission du comité. Le PPP précédent (1992) n'a eu à connaître que de 40 projets, dont 33 entre le secteur privé et des organismes publics nationaux et sept ayant impliqué les administrations provinciales (*The Nation*, 2013).

La réforme de l'infrastructure nationale prévoit la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse, de quatre ports supplémentaires et d'autres infrastructures de transport au cours des sept prochaines années, ce qui représente un investissement de 67,6 milliards de dollars. Les ports seront situés sur les rives du principal fleuve de Bangkok, dans le golfe de Thaïlande et sur la côte de la mer d'Andaman. Le gouvernement a dit que les projets feront gagner au taux de croissance économique de la Thaïlande 1 % par an et créeront 500 000 emplois. Le fait d'emprunter les fonds à l'étranger permettra d'éviter les retards provoqués par le processus budgétaire annuel de l'État et, de ce fait, de rassurer les investisseurs qui pourraient craindre que les projets ne soient retardés. Le financement des projets par le budget annuel ordinaire peut faire problème en cas de changement de gouvernement ou de politique, lequel pourrait faire capoter ces projets. Le document relatif au financement par l'emprunt permettra aux investisseurs privés de planifier leur investissement de façon à développer l'infrastructure en toute confiance (*Sea News Turkey*, 2013).

Europe

En Europe, le développement des ports consiste principalement à construire de nouveaux terminaux dans les ports existants, non à développer des terrains précédemment non bâtis. Il s'ensuit que le processus de réforme concerne davantage les aspects des ports ayant trait à l'organisation et à l'exploitation.

En Belgique, il a fallu revoir les méthodes d'organisation conçues pour encourager les améliorations de la performance. DP World et ses partenaires qui exploitent l'Antwerp Gateway, ainsi que le terminal Deurganck de PSA, devaient à l'Autorité du Port d'Anvers quelque 70 millions d'euros (93 millions de dollars) d'amendes pour sous-performance, en raison essentiellement d'une baisse des volumes de fret due à la récession mondiale (Dynamar B.V., 2012)¹.

Les accords de concession prévoyant l'exploitation de terminaux à conteneurs peuvent contenir des clauses qui spécifient des volumes de trafic minimaux. Si le trafic ne se maintient pas au-dessus du minimum, le locataire, c'est-à-dire l'exploitant du terminal, doit dédommager le propriétaire, qui est généralement l'autorité portuaire. Toutefois, l'Autorité du Port d'Anvers a annoncé qu'elle allait diminuer le montant des amendes susvisées pour non-réalisation des volumes prescrits par contrat pour l'Antwerp Gateway de DP World et le terminal Deurganck de PSA, en le ramenant à 4,0 millions d'euros (5,1 millions de dollars) et à 9,47 millions d'euros (12,1 millions de dollars), respectivement (Dynamar B.V., 2013b).

La Commission européenne a lancé une nouvelle initiative destinée à améliorer l'exploitation de 319 grands ports maritimes. Les directives proposent d'apporter des modifications juridiques qui aideraient les exploitants des ports à améliorer leurs services et installations tout en leur conférant une plus grande autonomie financière. À l'heure actuelle, 74 % des marchandises à destination ou en provenance d'Europe sont transportés par la mer, un cinquième de ce volume passant par trois ports seulement: Rotterdam, Hambourg et Anvers. Cette concentration est cause de congestion et de coûts supplémentaires pour les chargeurs, les transporteurs et les consommateurs. Les nouvelles propositions pourraient permettre à l'économie européenne d'économiser jusqu'à 10 milliards d'euros (12,8 milliards de dollars) d'ici à 2030 et aider à mettre en place des liaisons maritimes courtes (Europa, 2013). Il est proposé que les règles d'accès au marché ne s'appliquent pas

à la manutention du fret ni aux services fournis aux voyageurs. On prévoit de créer un nouveau comité du dialogue social, qui gèrera les questions relatives à la réforme du travail. Des mesures plus strictes seraient adoptées pour régir les concessions et les contrats publics ainsi que les procédures financières; ces mesures renforceraient la transparence de la fixation des redevances. Les ports auraient une liberté encore plus grande pour prélever des redevances d'utilisation de l'infrastructure et réduire ces redevances dans le cas des navires dont les performances environnementales sont meilleures (Lloyd's List, 2013b).

Aux Pays-Bas, le site de Maasvlakte 2, qui représente l'extension du Port de Rotterdam, s'est ouvert aux transports maritimes; il est accessible par la route, le train et la mer. Le transfert de marchandises d'un navire à l'autre commencera à la fin de 2013. La construction à Maasvlakte 2 des deux terminaux à conteneurs, dont l'un sera exploité par le Rotterdam World Gateway dirigé par DP World et l'autre par APMT Pays-Bas, se poursuit conformément au calendrier; ces deux terminaux devraient être opérationnels à la fin de 2014 (Lloyd's List, 2013a).

D. ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE

Les ports efficaces pourraient contribuer à abaisser les coûts de transport en permettant aux marchandises de parvenir aux marchés de destination d'une façon plus rapide et plus rentable. Les pays membres de la CNUCED ont prescrit à plusieurs reprises à celle-ci d'aider les pays en développement à réduire les coûts de transport (paragraphe 57, 121, 165 et 166 de l'Accord d'Accra et paragraphes 45, 47 et 48 du mandat de Doha) et l'Organisation travaille depuis longtemps à la réforme portuaire. Jusqu'à présent, on s'est concentré surtout sur l'aide à apporter aux ports pour qu'ils puissent recenser les indicateurs d'efficacité aux fins de mesure et d'enregistrement. L'étape suivante consiste logiquement pour les pays à se communiquer leurs données afin de dégager des enseignements et des pratiques optimales. En faisant apparaître les résultats des ports de taille similaire, il pourra être possible d'obtenir des avancées opérationnelles et des coûts de transport moins élevés.

La quantité considérable de données recueillies par les ports renseigne non seulement sur le fret, mais aussi sur les actifs, l'utilisation/la performance des équipements et leur maintenance. Ces données

servent aux gestionnaires des ports à contrôler la performance et à prévoir les besoins futurs. Toutefois, les ports évaluent généralement leur performance dans une optique introspective et historique, c'est-à-dire qu'ils portent aujourd'hui sur eux-mêmes un jugement sur les résultats qu'ils ont obtenus hier, et non au regard des résultats obtenus par leurs concurrents aujourd'hui. Dans certains pays, les données portuaires doivent obligatoirement être soumises au gouvernement pour analyse. Dans la section C précédente (Le point sur le développement des ports), on a donné l'exemple de la collecte de statistiques portuaires par le Gouvernement indien. Or, nombre de pays en développement n'ont qu'un seul grand port, ce qui rend impossible toute comparaison avec d'autres ports. En dépit de toute l'activité d'enregistrement de données, il est rare que les informations soient publiées au niveau d'un port ou au niveau national, à plus forte raison au niveau mondial. Les ports peuvent être réticents à publier des données car ils ne font l'objet d'aucune pression en ce sens et ils n'y trouvent aucun avantage direct en l'absence de réciprocité. C'est là un point important, car tant qu'un port n'y a pas manifestement intérêt, la situation a peu de chances d'évoluer sans intervention extérieure.

Cette intervention extérieure a eu lieu au début de 2013 lorsque le *Journal of Commerce* a, en association avec Ocean Shipping Consultants, obtenu des données de 17 compagnies de transports maritimes réguliers dont les navires font escale dans 650 ports en vue d'établir un classement des ports en fonction de leur productivité (*Journal of Commerce*, 2013). L'analyse de ces données autorise une comparaison de la productivité des ports à conteneurs par région, comme l'indique le graphique 4.1. Les résultats montrent que la performance des ports a été évaluée selon le nombre de manutentions par portique et par heure dans diverses grandes régions géographiques. Les données brutes et le mode de calcul ne sont pas encore librement disponibles. On a décelé des variations importantes de cadence moyenne de manutention du fret, allant de 19 manutentions par heure dans les ports africains à 71 par heure dans les ports d'Asie du Nord. Ce classement présente une limitation importante en ce que les ports ne peuvent pas connaître le rang qu'ils occupent par rapport aux autres ports, bien que des comparaisons sélectives entre ports aient été faites dans des listes distinctes; par ailleurs, ce classement est limité à la manutention des conteneurs, qui représentent environ 15 % du trafic portuaire mondial. Le facteur le plus significatif est que les ports ne sont pas seuls à détenir des

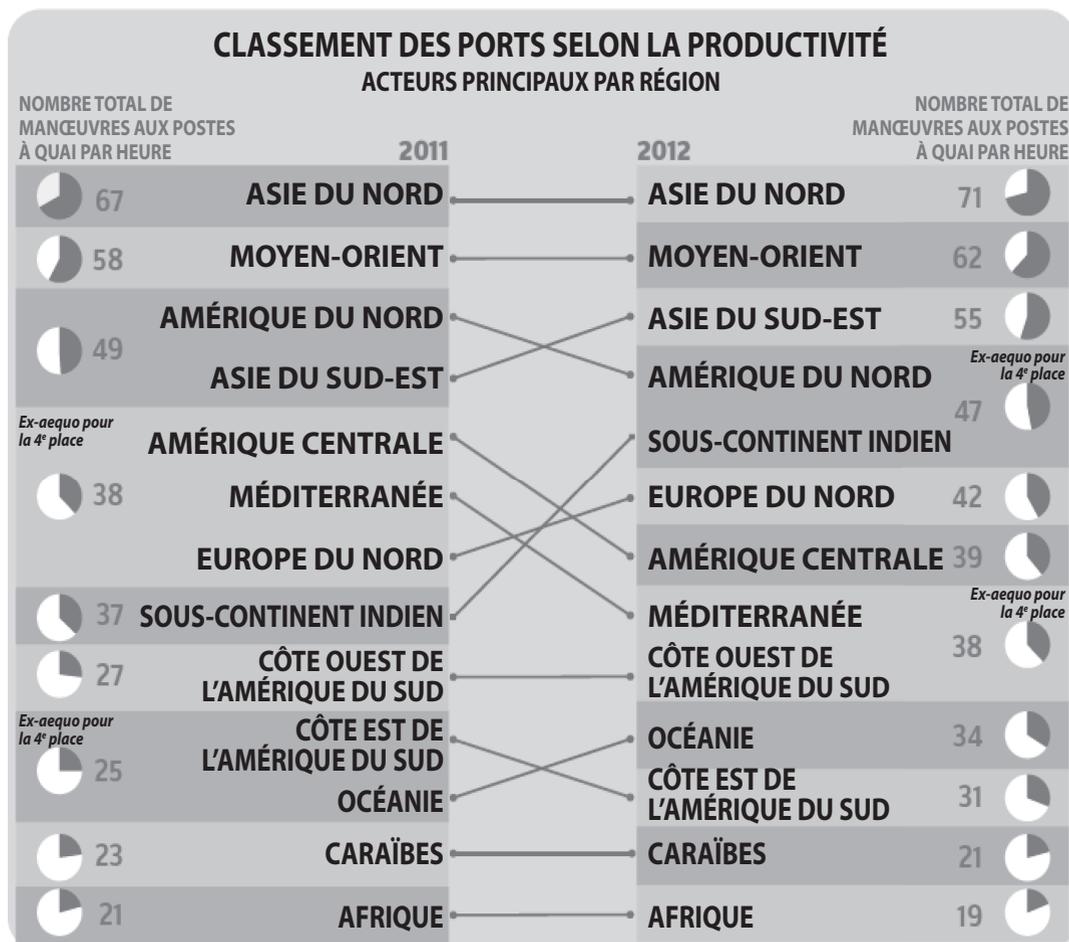
données sur leurs activités. Leurs clients recueillent également des données sur la performance portuaire, ce qui fait que si les ports ne divulguent pas leurs propres statistiques, il leur sera difficile de contester toute suggestion d'inefficacité.

Les ports pourraient avoir intérêt à publier leurs propres données sans s'en rapporter à leurs clients du soin d'évaluer leur performance. Il s'agirait pour les décideurs de convaincre leurs ports de communiquer volontairement leurs données. On pourrait imaginer des systèmes officiels de notification à l'échelon national, mais cela ne garantit pas que les autres pays feraient de même. Un recueil commun des données resterait nécessaire pour faciliter leur publication aux fins d'analyse indépendante. Cette analyse pourrait être confiée au Réseau de recherche sur la performance portuaire, qui est un réseau informel regroupant des chercheurs de différentes institutions implantées dans divers pays du monde qui tiennent une réunion annuelle avec l'International Association of Maritime Economists. Par ailleurs, la publication des données brutes serait pour les ports l'occasion de procéder à leur propre analyse au lieu d'avoir à accepter des comparaisons qui leur seraient imposées. De la sorte, les ports qui occupent un rang peu élevé dans un classement global quel qu'il soit pourrait obtenir une mesure plus positive en se comparant à leurs homologues ou aux ports des autres régions.

Nature des données à recueillir

Le volume et le temps sont les deux aspects essentiels à considérer pour mesurer la performance. Le volume, qui mesure le trafic ou la production d'un port, est exprimé en unités (EVP) ou en poids (tonnes). Le temps que les marchandises passent dans un port est un autre chiffre qui se prête facilement à des comparaisons. Les mesures de temps dans un port sont par exemple le temps de relâche des navires, le temps d'attente des navires, le taux d'occupation des postes de mouillage, le temps de travail à quai, le temps de séjour des marchandises et le nombre de manutentions par portique et par heure. Dans un premier temps, il convient donc, aux fins de comparaison de la performance portuaire à l'échelle mondiale, de se concentrer avant tout sur le temps et le volume. La mesure du temps qu'un navire passe dans un port et du volume de fret transféré semble être un premier pas qu'il serait possible d'accomplir en vue de procéder à une évaluation mondiale de la performance des ports. De plus, les données devraient porter sur tous les types de fret, et non pas seulement sur les conteneurs.

Graphique 4.1 Comparaison de la productivité des ports, par région (2013)



Source: Journal of Commerce et Ocean Shipping Consultants.

E. CONCLUSIONS

Le développement des ports se poursuit à l'échelle mondiale en dépit ou, peut-être, en raison des incertitudes ayant récemment entouré le commerce mondial. On considère généralement les ports comme un investissement à long terme offrant des rendements stables, d'où l'intérêt que leur portent les gestionnaires d'actifs à long terme. D'un autre côté, les ports exigent des capitaux de plus en plus importants car la croissance des villes crée des problèmes d'espace qui obligent à prévoir des travaux d'extension en gagnant sur la mer, le coût de ce développement étant encore augmenté par la complexité des superstructures et des opérations de manutention du fret. Toutefois, les pays en développement ne peuvent que tirer parti à la fois

de la nécessité de portefeuilles d'investissement pour investir dans des activités stables à long terme et de l'expérience des opérateurs internationaux de terminaux qui ont perfectionné leurs techniques dans quelques-uns des plus grands ports du monde et ont besoin de nouveaux marchés où investir. En l'absence de réforme portuaire, les pays auront du mal à acheminer leurs produits vers les marchés à des niveaux de prix compétitifs et à répondre à leurs besoins à des prix raisonnables. L'efficacité portuaire, qui est un sujet de préoccupation pour nombre de pays en développement et pour la CNUCED, est appelée, au vu de la prolifération des méthodes de collecte de données à laquelle on assiste actuellement, à devenir une réalité grâce à l'intervention des gestionnaires des ports eux-mêmes ou à celle de leurs utilisateurs.

BIBLIOGRAPHIE

- Africainvestor* (2013). China builds the biggest port in Africa. 8 avril.
- Awareness Times* (2013). \$6Billion Chinese investment for Sierra Leone. 13 mai.
- Bacchiocchi GG (2012). The project bond evolution: Port of Paita case study. *Latin Infrastructure Quarterly*. Numéro 4. Juin.
- Bond DL, Platz D and Magnusson M (2012). Financing small-scale infrastructure investments in developing countries. Document de travail n° 114 du DAES. ST/ESA/2012/DWP/114. Mai.
- Business Standard India* (2013). Private bidders give port sector a miss. 11 mai.
- Cameroon Tribune* (2012). Cameroon: Cam Iron gets mining convention for Mbalam iron project. 30 novembre.
- CATRAM (2013). Market study on container terminals in West and Central Africa. Final report – MLTC/CATRAM. 23 janvier. 1-133.
- Cayman Net News* (2012). China Harbour wins major Ghana port project. 27 septembre.
- CNNMoney* (2012). Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company. 27 septembre.
- Commonwealth Business Council (2013). *Africa Infrastructure Investment Report*. ISBN 978-0-9570432-6-8. London. Mars.
- Daily Nation* (2012). Sh1bn set aside for free port project. 5 décembre.
- Dredging Today* (2013). Dredging Today – Côte d'Ivoire: CHEC Signs EPC Contract for Abidjan Port Dredging. 24 janvier.
- Drewry Container Insight* (2013). Competition heating up on India's East Coast. 17 mars.
- Dynamar B.V. (2012). DynaLiners Weekly. 21 décembre.
- Dynamar B.V. (2013a). DynaLiners Weekly. 5 avril.
- Dynamar B.V. (2013b). DynaLiners Weekly. 29 mars.
- Engel EM, Fischer RD and Galetovic A (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. 15(1): 40-69.
- Europa* (2013). Press release – Commission proposes upgrade for 300 key seaports. 23 mai.
- Financial Times* (2013a). Pension funds wary of UK infrastructure. 7 février.
- Financial Times* (2013b). Sundance calls off takeover by Hanlong. 9 avril.
- Financial Times* (2013c). Peru: the South Koreans are coming. Beyondbrics blog. 4 mai.
- Fruitnet* (2011). Peru to boost port investment. 16 mars.
- Group of 30 Working Group (2013). *Long-term Finance and Economic Growth*. ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty. Washington D.C.
- Haven Gateway Partnership (2010). The economic impact of the ports, transport and logistics industry on the Haven Gateway area. Colechester, United Kingdom.
- Holman Fenwick Willan LLP (2013). Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP. London.
- Journal of Commerce* (2013). Introducing JOC port productivity. *Journal of Commerce*. 14(3).
- Livemint* (2013a). Tax-free bonds issued by ports get poor response. 19 mars.
- Livemint* (2013b). Policy aims to attract port infrastructure investments. 21 avril.
- Lloyd's List* (2013a). Power ports. Lloyd's List – Ship Operations. 19 juin.
- Lloyd's List* (2013b). Brussels moves to prevent price abuse at European ports. Lloyd's List – Ports and Logistics. 23 mai.
-

- McKinsey Global Institute (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company. New York. Janvier.
- OCDE (2011). Pension funds investment in infrastructure – a survey. Septembre. Accessible sur <http://www.oecd.org/sti/futures/infrastructureto2030/48634596.pdf>.
- Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK maritime services sector. Oxford Economics. Février. Accessible sur <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (consulté le 26 septembre 2013).
- PMSA (2013). Port investment. Pacific Merchant Shipping Association. Accessible sur <http://www.pmsaship.com/port-investment.aspx> (consulté le 25 septembre 2013).
- Port Finance International* (2013). Chinese company to invest more than \$1.2bn in new Jamaican transshipment port - Port Finance International. 5 février.
- PortCalls Asia* (2013). Cambodia opens new container terminal. 28 janvier.
- Preqin (2012). *2012 Preqin Infrastructure Review*. Preqin.
- Preqin (2013). Infrastructure spotlight. Avril.
- Reuters* (2012). BlackRock to tap infrastructure debt demand. 26 novembre.
- RJR News* (2013). Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought. 30 avril.
- Sabahionline.com* (2013). Tanzania and China sign port development package. 27 mars.
- Sea News Turkey* (2013). Bangkok seeks US\$67m loan to build infrastructure, ports and railways. 31 mars.
- Sea-web (2013). News and analysis. APMT explains plans at African ports. 13 juin.
- Shipping Seenews* (2013). Peru to update plans for 4 ports with support from South Korea. 7 mars.
- Suffolk News-Herald* (2013). VPA punts port bids. 26 mars.
- The East African* (2012). Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc. 13 décembre.
- The East African* (2013). With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa. 11 mai.
- The Economic Times* (2013). Major ports will soon be allowed to fix market-linked tariff. 19 mars.
- The Economist* (2013a). China's foreign ports – the new masters and commanders – China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression. 8 juin.
- The Economist* (2013b). New bay dawning. 27 avril.
- The Guardian* (2013). Nicaragua waterway to dwarf Panama canal. 12 juin.
- The Hindu* (2013). Cabinet nod for two new major ports in West Bengal, Andhra Pradesh. 9 mai.
- The Nation* (2013). New act tipped to speed up projects. 27 mai.
- The Plain Dealer - cleveland.com (2013). Port Authority board approves \$90 million bond deal for new Cuyahoga County headquarters. 14 mars. Accessible sur http://www.cleveland.com/business/index.ssf/2013/03/port_authority_board_approves.html (consulté le 25 septembre 2013).
- The Vancouver Sun* (2013). Thai–Burma port project stalled. 24 février.
- World Socialist Web Site* (2013). New Chinese president courts Africa. 28 mars.
- CNUCED (1985). *Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries*. TD/B/C.4/175/Rev. 1. Publication des Nations Unies. New York.

NOTE

¹ Les participations des partenaires se répartissent comme suit: DP World (42,5 %), Zim Ports (20 %), Cosco Pacific (20 %), Terminal Link/CMA CGM (10 %) et Duisport (7,5 %).

5

QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

Le présent chapitre fournit des informations sur des questions juridiques importantes dans les domaines des transports et de la facilitation des échanges, et sur l'évolution récente de la réglementation pertinente, ainsi que sur l'état des principales conventions maritimes. Parmi les questions importantes figurent l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006 (CTM 2006) (à compter du 20 août 2013) et de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PEB 2002) (à compter du 23 avril 2014), ainsi que diverses dispositions réglementaires nouvelles concernant la sécurité de la navigation maritime et celle des chaînes logistiques et les questions d'environnement.

Pour faciliter l'application de l'ensemble de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013, l'Organisation maritime internationale a adopté en octobre 2012 et mai 2013 des directives supplémentaires et des interprétations unifiées. En outre, elle a adopté en mai 2013 une résolution sur la promotion de la coopération technique et le transfert de technologie concernant l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, et a décidé de réaliser une nouvelle étude pour actualiser l'estimation des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux. La question d'éventuelles mesures fondées sur le marché (MFM) à adopter pour réduire lesdites émissions a continué de susciter des controverses, et les discussions ont été reportées.

Il découle des recherches entreprises par la CNUCED sur les plans nationaux de facilitation des échanges que, si celle-ci continue de poser problème facilitation des échanges, elle est également considérée comme un domaine prioritaire pour le développement national par les pays en développement eux-mêmes. En recensant les principaux domaines dans lesquels un futur accord de l'OMC sur la facilitation des échanges pourrait ne pas être respecté, la présente Étude donne des indications sur l'éventail des besoins en matière de temps et de ressources des pays en développement, ainsi que sur leurs besoins en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités.

A. ÉLÉMENTS NOUVEAUX IMPORTANTS DANS LE DROIT DES TRANSPORTS

1. Entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006

À la suite de sa ratification par la Fédération de Russie et les Philippines le 20 août 2012, la CTM 2006 est entrée en vigueur le 20 août 2013¹. Adoptée en 2006 sous les auspices conjoints de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de l'OMI, cette Convention rassemble et actualise au moins 68 normes internationales du travail relatives aux gens de mer, en fixant leurs responsabilités et leurs droits en ce qui concerne les questions relatives au travail et les questions sociales dans le secteur maritime. Elle est considérée comme le quatrième pilier de la réglementation internationale dans ce secteur, venant compléter trois importantes conventions de l'OMI, à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

La CTM 2006 vise à la fois à garantir des conditions de travail décentes aux gens de mer qui sont plus de 1,2 million dans le monde et à créer les conditions d'une concurrence loyale pour les armateurs. Après son entrée en vigueur, elle offrira une protection aux gens de mer employés sur environ 70 % de la flotte marchande mondiale. Elle établit des conditions minimales pour quasiment tous les aspects des conditions de travail des gens de mer, et prévoit un solide mécanisme de respect et de mise en application des dispositions, qui s'appuie sur les inspections et la mise en application des conditions de travail et de vie des gens de mer par l'État du pavillon.

La Convention se compose de trois parties distinctes, mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention². Le code contient des indications détaillées sur l'application des règles. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires)³. Les règles et le code sont organisés en domaines généraux sous cinq titres regroupant des dispositions relatives à tel ou tel droit ou principe, à savoir a) conditions minimales

requis pour le travail des gens de mer à bord des navires; b) conditions d'emploi; c) logement, loisirs, alimentation et service de table; d) protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale; et e) conformité et mise en application des dispositions⁴.

Par ailleurs, la CTM 2006 impose certaines obligations documentaires aux États Membres. C'est ainsi que chacun d'eux doit exiger des navires d'une jauge brute supérieure à 500 battant son pavillon et effectuant des voyages internationaux qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime, ces deux documents devant être conformes au modèle prescrit par le code⁵. Les conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon avant la certification d'un navire sont les suivantes:

- Âge minimum;
- Certificat médical;
- Qualifications des gens de mer;
- Contrats d'engagement maritime;
- Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;
- Durée du travail ou du repos;
- Effectifs du navire;
- Logement;
- Installations de loisirs à bord;
- Alimentation et service de table;
- Santé et sécurité et prévention des accidents;
- Soins médicaux à bord;
- Procédures de plainte à bord;
- Paiement des salaires.

L'OIT a récemment publié deux guides pour aider les États membres à s'acquitter des responsabilités découlant de la CTM 2006 (OIT, 2012a; ILO, 2012b). Le premier contient un modèle de dispositions juridiques d'application de la Convention destiné aux législateurs nationaux. Le second aborde les questions liées à la protection des gens de mer en matière de sécurité sociale en présentant les informations de base nécessaires sur le sujet et des renseignements pratiques concernant l'application

de la Convention. Il convient également de signaler les recommandations à l'intention des exploitants de navires sur le contrôle par l'État du port qui ont été publiées par l'organisation mondiale des armateurs, à savoir la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) (ICS, 2013).

On notera en outre qu'un comité tripartite spécial, chargé de suivre en permanence l'application de la Convention, doit se réunir au début de 2014 pour examiner, entre autres, les modifications qu'il est proposé d'apporter au code de la Convention pour régler la question de la sécurité financière des membres des équipages/gens de mer et des personnes à leur charge en ce qui concerne l'indemnisation en cas de lésions corporelles, de décès et d'abandon⁶.

2. Entrée en vigueur de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PROT PEB 2002) a obtenu les 10 ratifications⁷ nécessaires le 23 avril 2013 et doit entrer en vigueur un an plus tard, le 23 avril 2014⁸. Ce Protocole révisé et met à jour la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PEB 1974)⁹, qui avait institué un régime de responsabilité en matière de transport de passagers, notamment en cas de lésions corporelles ou de décès en mer. La PEB 1974 telle que modifiée par le PROT PEB 2002 est appelée Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PEB 2002)¹⁰.

La PEB 2002 apporte certains changements importants au régime de responsabilité. Les principaux éléments¹¹ sont les suivants:

- a) La PEB 2002 remplace le système de responsabilité reposant sur la faute (Convention de 1974) par un système de responsabilité objective en cas de préjudice causé par un événement maritime (à savoir une collision, un échouement, une explosion, un incendie et un défaut du navire), sauf quelques rares exceptions constituées par des événements de force majeure.

C'est ainsi qu'en cas de préjudice résultant de lésions corporelles ou de la mort d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 droits de tirage spéciaux (DTS); si le préjudice dépasse cette limite, la responsabilité du transporteur est limitée à 400 000 DTS par passager pour un même événement, à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part ou de son personnel¹². À titre de comparaison, la PEB 1974 limitait la responsabilité du transporteur en cas de préjudice résultant de lésions corporelles ou de la mort d'un passager à 46 666 DTS par passager. Les États parties ont la faculté de conserver ou d'introduire des limites de responsabilité plus élevées (ou une responsabilité illimitée) dans le cas de transporteurs qui relèvent de leurs juridictions nationales.

- b) Pour éviter que les demandes d'indemnisation soient rejetées, les transporteurs sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir leur responsabilité objective dans les limites prévues par la Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 DTS par passager pour un même événement. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité doit être délivré à chaque navire à passagers exploité dans une zone à laquelle la PEB 2002 est applicable; dans les cas où un navire ne serait pas assuré ou un certificat n'aurait pas été obtenu, le transporteur est passible d'amendes¹³.
- c) En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux bagages, la limite de responsabilité du transporteur varie en vertu de la PEB 2002, en fonction du type de bagages (bagages de cabine, véhicules et bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, et autres bagages)¹⁴.
- d) La PEB 2002 introduit la procédure d'acceptation tacite s'agissant de modifier les limites de responsabilité, afin que tout relèvement futur de ces limites puisse entrer en vigueur plus facilement¹⁵.

L'entrée en vigueur de la PEB 2002 renforce nettement le régime international de responsabilité à l'égard des passagers, eu égard en particulier aux lésions corporelles et au décès. Toutefois, en attendant la généralisation de l'adoption de cette convention, le cadre juridique international demeure complexe. À cet égard, on notera que la PEB 1974 restera en vigueur pour les États contractants à ladite Convention qui n'ont pas encore adhéré au PROT PEB¹⁶; certains de ces États avaient réservé leur droit d'exclure l'application de la Convention de 1974 et d'appliquer leurs propres limites de responsabilité lorsque le passager et le transporteur étaient tous deux des ressortissants de l'État en question¹⁷. Au reste, il convient également de noter qu'un certain nombre d'États n'ont pas ratifié la PEB 1974 ou n'y ont pas adhéré, mais ont adopté un régime de limitation analogue dans le cadre d'une loi nationale, qui fixait toutefois des limites de responsabilité supérieures¹⁸.

B. ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX ET À D'AUTRES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT

1. Réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux et efficacité énergétique

Un fait nouveau essentiel, dont il a été question dans l'édition de 2012 de l'*Étude sur les transports maritimes* (CNUCED, 2012a), a été l'adoption d'un ensemble de mesures techniques et opérationnelles¹⁹ visant à accroître l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux (OMI, 2011a, annexe 19). Les nouvelles mesures, qui ont introduit l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI) pour les navires neufs et le plan de gestion de l'efficacité énergétique d'un navire (SEEMP) pour tous les navires²⁰, ont été adoptées par voie d'amendement

à l'annexe VI de la MARPOL, dans le cadre d'un nouveau chapitre 4, et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Selon la deuxième étude de l'OMI sur les GES de 2009 (OMI, 2009), ces mesures peuvent réduire dans des proportions importantes les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux²¹. Les questions relatives à la réduction desdites émissions ont continué de figurer parmi les principaux domaines de réflexion du Comité pour la protection du milieu marin (CPMM) de l'OMI lors de ses soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions²² tenues au cours de la période considérée. On trouvera ci-après d'autres informations sur les débats pertinents et leurs résultats.

Efficacité énergétique des navires

Complétant les quatre séries de directives (OMI, 2012a, annexes 8 à 11) qu'il avait adoptées antérieurement, le CPMM a, à sa soixante-quatrième session, adopté des directives supplémentaires et des interprétations unifiées pour faciliter l'application des règles obligatoires relatives à l'efficacité énergétique des navires énoncées au chapitre 4 de l'annexe VI de la MARPOL. En particulier, il a adopté des amendements aux «Directives de 2012 concernant la méthode de calcul de l'EEDI atteint pour les navires neufs», qui se rapportent au calcul de la puissance électrique assurée par un générateur attelé et un moteur attelé (OMI, 2012b, annexe 8). Il a également approuvé les directives et interprétations ci-après (OMI, 2012b, annexe 7):

- Interprétation unifiée de la définition des «navires neufs» pour les phases 1, 2 et 3 du cadre de l'EEDI en application de la règle 2.23 de l'annexe VI de la MARPOL;
- Interprétation unifiée de l'expression «transformation importante» en application de la règle 2.24 de l'annexe VI de la MARPOL;
- Interprétation unifiée de la date à laquelle les navires existants doivent être munis d'un SEEMP en application des règles 5.4.4 et 22.1 de l'annexe VI de la MARPOL;
- Interprétation unifiée de la catégorie appropriée à appliquer aux navires transportant exclusivement des jus de fruit;
- Interprétation unifiée de la section 2.3 du supplément au certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (certificat IAPP).

- En outre, le CPMM a approuvé:
- Sous réserve d'une décision concordante du Comité de la sécurité maritime (CSM) à sa quatre-vingt-onzième session, le projet de circulaire CPMM-CSM concernant les directives provisoires à appliquer pour déterminer la puissance minimale de propulsion nécessaire pour assurer la manœuvrabilité des navires dans des conditions défavorables (OMI, 2012c, annexe 2);
- Directives provisoires relatives au calcul du coefficient «fw» concernant la diminution de la vitesse d'un navire dans des conditions de mer typiques pour une période d'essai (OMI, 2012c, annexe 3);
- Un amendement aux «Directives de 2012 concernant la visite des navires et la délivrance de certificats relatifs à l'EEDI»²³ (OMI, 2012b, annexe 9).

À sa soixante-cinquième session tenue en mai 2013, le CPMM:

- A approuvé le projet d'amendements à l'annexe VI de la MARPOL, en vue de son adoption à sa soixante-sixième session. Les amendements prévoient: a) d'étendre l'application de l'EEDI aux navires de charge rouliers (transporteurs de véhicules, transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL), navires de croisière à propulsion non classique, navires de charge rouliers et navires rouliers à passagers; b) d'exonérer les navires à propulsion non mécanique, les plates-formes, y compris les unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer, les unités flottantes de stockage et les installations de forage, quel que soit leur mode de propulsion, ainsi que les navires de charge dotés d'une capacité de déglçage (OMI, 2013c, annexe 13);
- A adopté des amendements visant à actualiser les «Directives concernant le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI)», y compris l'addition des navires de charge rouliers (transporteurs de véhicules), des navires de charge rouliers, des navires rouliers à passagers et des transporteurs de GNL (OMI, 2013c, annexe 14);
- A pris note, en vue de son adoption à sa soixante-sixième session, de la version définitive des amendements aux «Directives de 2012 concernant la méthode de calcul de l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI) atteint pour les navires neufs»;
- A approuvé les amendements à l'interprétation unifiée MEPC.1/Circ.795, visant à actualiser la circulaire en ce qui concerne les conditions à observer pour le SEEMP, afin d'exclure les plates-formes (y compris les unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer et les unités flottantes de stockage), les installations de forage, quel que soit leur mode de propulsion, et tout autre navire dépourvu de moyen de propulsion;
- A adopté les «Directives provisoires de 2013 à appliquer pour déterminer la puissance minimale de propulsion nécessaire pour assurer la manœuvrabilité des navires dans des conditions défavorables», qui sont destinées à aider les administrations et les organisations agréées à vérifier que les navires, conformément aux prescriptions en matière d'EEDI énoncées dans la règle 21.5 de l'annexe VI de la MARPOL, disposent d'une puissance de propulsion installée suffisante pour assurer la manœuvrabilité dans des conditions défavorables (OMI, 2013c, annexe 16);
- A approuvé les «Directives de 2013 sur le traitement des technologies innovantes en matière d'efficacité énergétique aux fins du calcul et de la vérification de l'EEDI atteint», qui sont destinées à aider les industriels, les constructeurs navals, les armateurs, les vérificateurs et les autres parties intéressées liées à l'EEDI des navires à traiter les technologies innovantes en matière d'efficacité énergétique aux fins du calcul et de la vérification de l'EEDI atteint, portant sur des systèmes tels que les systèmes de lubrification de l'air, les systèmes de propulsion éolienne, les systèmes récupérateurs de chaleur à haute température et les systèmes de production d'électricité photovoltaïque (OMI, 2013d);
- A adopté les «Directives de 2013 concernant le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI) pour les navires de croisière à propulsion non classique» (OMI, 2013c, annexe 17);
- A adopté les amendements aux «Directives de 2012 concernant la visite des navires et la délivrance de certificats relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI)» (OMI, 2013c, annexe 18), pour ajouter des références à la mesure des conditions de mer.

Par ailleurs, le CPMM a approuvé un plan de travail actualisé pour poursuivre ses travaux sur l'élaboration d'un cadre d'EEDI pour les catégories et tailles de navires et les systèmes de propulsion non couverts par les actuelles prescriptions en matière d'EEDI, et pour examiner les directives concernant la puissance de propulsion nécessaire pour assurer la manœuvrabilité des navires dans des conditions défavorables (OMI, 2013e, annexe 9).

Enfin, il convient de noter que le CPMM a décidé d'inscrire un nouveau point subsidiaire au point 4 de son ordre du jour («Pollution de l'atmosphère et efficacité énergétique») pour examiner de nouvelles mesures techniques et opérationnelles permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des transports maritimes internationaux; un groupe de travail sera créé au titre de ce point subsidiaire lors de la soixante-sixième session du Comité (OMI, 2013c, paragraphes 4.136 à 4.147). La décision a fait suite à un débat sur une proposition modifiée de création progressive de normes d'efficacité énergétique atteinte pour les navires neufs et les navires existants, en commençant par une phase de collecte de données²⁴.

Coopération technique et transfert de technologie

Le chapitre 4 de l'annexe VI de la MARPOL, adopté en juillet 2011, comprend la règle 23 relative à la «Promotion de la coopération technique et du transfert de technologie visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires». En vertu de cette règle, les administrations sont tenues, agissant en coopération avec l'OMI et les autres organisations internationales, de promouvoir et de fournir, le cas échéant, un appui, de façon directe ou par l'intermédiaire de l'OMI, aux États, en particulier les États en développement, qui sollicitent une assistance technique. Cette règle fait également obligation aux administrations de coopérer activement entre elles et, sous réserve de leurs législations, réglementations et politiques nationales, «de promouvoir le développement et le transfert de technologie et l'échange d'informations en faveur des États qui sollicitent une assistance technique, en particulier les États en développement, en ce qui concerne l'application des mesures visant à satisfaire aux prescriptions du chapitre 4 [de l'annexe VI de la MARPOL]».

Au moment de l'adoption du chapitre 4, le CPMM a décidé d'élaborer une résolution relative à l'application de la règle 23 et des autres mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique. À la suite de débats approfondis qui se sont étalés sur plusieurs séances de travail, les travaux se sont achevés et la résolution

MEPC.229(65) sur la «Promotion de la coopération technique et du transfert de technologie visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires» (OMI, 2013c, annexe 4) a été adoptée durant la soixante-cinquième session du Comité. Dans son préambule, elle fait référence à la fois à deux principes de l'OMI, à savoir le principe de non-discrimination et la clause consistant à ne pas faire bénéficier de conditions plus favorables les États non Parties²⁵, et au principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives énoncé par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto qui s'y rapporte²⁶.

La résolution demande à l'OMI, dans le cadre de ses différents programmes, de fournir une assistance technique à ses États membres pour faciliter la coopération en matière de transfert de technologies à haut rendement énergétique aux pays en développement en particulier, et de contribuer à la recherche de sources de financement pour le renforcement des capacités des États, en particulier les États en développement, qui ont sollicité un transfert de technologie, et l'appui à fournir à ces États²⁷.

Par ailleurs, cette résolution engage les États membres, selon leurs capacités et sous réserve de leurs législations, réglementations et politiques nationales, «à promouvoir la fourniture d'un appui, en particulier aux États en développement ... notamment en ce qui concerne:

1. Le transfert de technologies à haut rendement énergétique pour les navires;
2. La recherche-développement visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires;
3. La formation du personnel, aux fins de l'application effective des règles visées au chapitre 4 de l'annexe VI de la MARPOL;
4. L'échange d'informations et la coopération technique visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires.»

S'agissant de la coopération technique et du renforcement des capacités, il convient également de noter que le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et l'Agence coréenne de coopération internationale (KOICA) ont récemment conclu un accord concernant l'exécution d'un projet intitulé «Renforcer les capacités des pays d'Asie de l'Est pour lutter contre les émissions de GES provenant des navires». En application de cet accord, on a produit un ensemble complet de matériels de formation à utiliser dans le cadre d'activités de renforcement des capacités dans le domaine de l'efficacité énergétique

des navires. En outre, une série d'ateliers de renforcement des capacités et de cours de formation ont été organisés dans certains pays, parmi lesquels la Bulgarie, l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, la République de Corée, la Thaïlande, l'Uruguay et le Viet Nam, et l'OMI s'est mise en quête de moyens de financement supplémentaires auprès de différentes sources, dont le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), pour intensifier ces activités²⁸.

Mesures fondées sur le marché et questions connexes

En dépit de l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, on prévoit que les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux vont augmenter rapidement au cours des décennies à venir. Pour faire face à cette augmentation, il a été proposé, pour réduire ces émissions, d'adopter des mesures fondées sur le marché (MFM)²⁹ qui complèteraient les mesures techniques et opérationnelles déjà adoptées. Différentes propositions d'éventuelles MFM sont examinées depuis plusieurs années déjà sous les auspices de l'OMI, mais ce sujet demeure l'une des questions inscrites à l'ordre du jour du CPMM qui suscitent le plus de controverses³⁰.

L'une des principales questions abordées dans le débat sur les MFM a été leur impact sur les pays en développement et, en particulier, les pays géographiquement isolés. On mentionnera à cet égard une récente étude (Climate Strategies et al., 2013) qui quantifie les incidences économiques des MFM pour 10 pays et au niveau mondial³¹. Selon le rapport auquel cette étude a donné lieu, les pays étudiés ont été choisis car l'on pouvait s'attendre à ce que ces mesures aient des incidences relativement fortes sur eux du fait de leur isolement géographique ou de leur dépendance à l'égard des transports aériens et maritimes internationaux. Les principales conclusions de ce rapport – reprises ici uniquement pour information – sont les suivantes:

1) Les incidences économiques des mesures fondées sur le marché (MFM) concernant les transports aériens et maritimes internationaux sur les pays en développement examinés dans la présente étude et au niveau mondial sont faibles. La baisse de PIB est inférieure à 0,01 % en moyenne et inférieure à 0,2 % pour presque tous les pays étudiés. Les MFM qui génèrent davantage de recettes ont des incidences plus importantes.

2) Le volume et la certitude des réductions de CO₂ réalisées grâce aux MFM étudiées pour le calendrier (2015-2025) présenté dans l'étude sont comparables, encore que les réductions d'émissions imputables à des réductions d'émissions fondées sur des projets (compensations) soient les plus nettes. À plus long terme, les innovations en matière d'économies de combustible pourront faire baisser les coûts des réductions d'émissions par secteur et les réductions de CO₂ par secteur pourraient être plus importantes.

3) Dans la plupart des cas, les MFM applicables au transport aérien ont des incidences économiques plus importantes que les mesures associées à la réalisation d'activités de transport maritime. Le transport aérien a des incidences plus marquées sur le tourisme et le transport maritime est moins sensible aux augmentations de prix et émet moins d'émissions de carbone.

4) Les incidences économiques sont généralement plus importantes dans le cas des pays plus fortement tributaires du tourisme et du commerce. Certains sont de petits États insulaires en développement qui sont également vulnérables aux incidences des changements climatiques.

5) Il est possible de remédier aux incidences économiques non souhaitées. Toutefois, étant donné que les facteurs responsables de ces incidences varient d'un pays à l'autre, les mesures applicables varient également. On peut retenir une combinaison de mesures appropriées pour faire face aux incidences en question. On pourrait étudier des dérogations, des remises forfaitaires et des investissements dans l'efficacité infrastructurelle et la mise au point de navires et d'aéronefs plus efficaces.

À l'OMI, le débat consacré aux mesures fondées sur le marché se poursuit depuis plusieurs années, mais il ne progresse que lentement. Un certain nombre de propositions révisées et actualisées ont été présentées à la soixante-quatrième session du CPMM. Toutefois, faute de temps, le Comité a décidé d'ajourner le débat détaillé pertinent à sa soixante-cinquième session. En outre, les coauteurs³² de l'un des documents présentés (OMI, 2012d) ont estimé qu'il conviendrait d'accorder un rang de priorité élevé à l'élaboration d'une résolution du CPMM qui garantisse aux pays

en développement l'appui financier, technologique et en matière de renforcement des capacités des pays développés aux fins de l'application des règles relatives à l'efficacité énergétique des navires. Ils ont donc jugé que toutes les décisions ultérieures à prendre sur les MFM devaient attendre l'adoption de cette résolution et que l'examen à venir de ces mesures devait prendre pleinement en considération leurs incidences éventuelles sur les pays en développement. En conséquence, et en attendant l'adoption de la résolution, durant sa soixante-cinquième session, le CPMM a décidé de reporter à une session ultérieure l'examen des mesures fondées sur le marché et questions connexes³³.

Actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux

À sa soixante-troisième session, le CPMM avait indiqué que les estimations et projections des émissions provenant des transports maritimes internationaux étaient incertaines et décidé qu'il convenait de reprendre le travail afin de fournir au Comité des informations fiables et actualisées sur lesquelles il puisse se fonder pour prendre ses décisions. À sa soixante-quatrième session, un projet de document sur la nécessité d'actualiser l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux établi par le secrétariat de l'OMI a été examiné (OMI, 2012e). Ce projet souligne la nécessité d'actualiser l'inventaire des GES, car l'estimation actuelle figurant dans la deuxième étude sur les GES de l'OMI de 2009 (OMI, 2009) ne prend pas en considération la récession économique faisant sentir ses effets à travers le monde depuis 2008³⁴. De surcroît, les travaux d'analyse entrepris depuis la publication de ladite étude et les informations obtenues grâce à l'analyse du système d'identification automatique (AIS), ainsi qu'après d'autres sources de données concernant l'activité des navires, montrent que certaines des hypothèses utilisées à l'époque devront peut-être être réexaminées. Le document a proposé d'utiliser, pour ce travail d'actualisation, la méthode mise au point aux fins de l'étude susvisée ainsi que les données disponibles sur la composition et la taille de la flotte et d'autres données techniques relatives aux navires. L'inventaire inclurait les émissions mondiales de GES du moment et les substances émises par les navires de 100 tjb ou plus utilisés dans les transports internationaux.

Dans le contexte de l'examen du document du secrétariat de l'OMI, le rapport du CPMM (OMI, 2012b) prend expressément note des vues exprimées par les délégations ci-après:

- Une actualisation de l'estimation des GES concernant les transports maritimes internationaux doit être effectuée d'une manière objective, ouverte et transparente et en coordination avec l'Organe subsidiaire du conseil scientifique et technologique de la CCNUCC, dont l'ordre du jour inclut un point spécifique portant sur l'examen des émissions imputables aux combustibles utilisés pour les transports aériens et maritimes internationaux, et ce travail doit prendre en considération le résultat des activités méthodologiques du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC);
- Il convient de réfléchir davantage à la façon de faire en sorte que les estimations soient apparentées à celles effectuées par les autres organisations internationales et que le travail repose sur des bases scientifiques et soit équitable et équilibré, en déterminant à qui confier ce travail, comment les données seront utilisées et la méthode à mettre en œuvre;
- Il est urgent de disposer d'informations sur la consommation effective de combustible par les navires, d'où la nécessité d'adopter une approche ascendante (activité des navires) de l'estimation des émissions de GES et de procéder à l'analyse descendante déjà utilisée dans le passé;
- Il importe également de suivre et de notifier les données³⁵.

À la suite du débat ayant ultérieurement eu lieu lors d'un atelier d'experts³⁶ organisé au début de 2013, le CPMM a, à sa soixante-cinquième session, approuvé l'objet assigné³⁷ à une étude d'actualisation sur les GES et pris les décisions suivantes: a) l'étude d'actualisation doit être axée sur les inventaires à l'échelle mondiale (visés au paragraphe 1.3 du document relatif à l'objet assigné à l'étude) et, dans la limite des ressources disponibles, doit également inclure des scénarios d'émissions futurs (visés dans le texte introductif et au paragraphe 1.10 du document relatif à l'objet assigné à l'étude); b) elle doit essentiellement viser à actualiser les estimations des émissions de CO₂ concernant les transports maritimes internationaux et, dans la limite des

ressources disponibles, doit également estimer les mêmes substances que celles estimées par la deuxième étude sur les GES de l'OMI 2009; c) un comité directeur doit être créé; il doit répondre à un souci d'équilibre géographique, représenter équitablement les pays en développement et les pays développés, et être d'une taille raisonnable³⁸. Le rapport final sur l'étude d'actualisation doit être présenté au CPMM à sa soixante-sixième session, en mars 2014.

Questions liées à l'OMC

En rapport avec la question d'éventuelles MFM pour les transports maritimes internationaux, le CPMM a, durant sa soixante-quatrième session, examiné un document³⁹ qui faisait valoir que les MFM étaient incompatibles avec les règles de l'OMC (OMI, 2012f). Il y était également déclaré que la conclusion de la troisième réunion intersessions du Groupe de travail sur les émissions de GES provenant des navires – selon laquelle les MFM sont, en principe, compatibles avec les règles de l'OMC – était prématurée, car la plupart des propositions de MFM n'étaient pas encore suffisamment élaborées pour appuyer cette conclusion.

À la demande du Conseil de l'OMI, il a été demandé à l'OMC de faire des observations sur le document susvisé et il a été pris acte de la réponse du secrétariat de l'OMC (OMI, 2013h) durant la soixante-cinquième session du CPMM. Dans sa réponse, le secrétariat de l'OMC a indiqué n'être pas autorisé à interpréter les règles de l'OMC, ce qui était la prérogative des seuls Membres de cette Organisation. Toutefois, il avait établi un document neutre qui énonçait les disciplines de l'OMC qui intéressaient le plus les types de MFM que l'OMI étudiait⁴⁰.

Questions concernant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

Pour ce qui est des questions concernant la CCNUCC, le CPMM a, au cours de ses soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions, pris note d'un certain nombre de documents⁴¹. Il a également pris note des derniers rapports d'étape, tels qu'ils figurent dans l'annexe 11 du document OMI (2012b) et dans l'annexe 20 du document OMI (2013c), établis par le secrétariat de la CCNUCC sur l'état d'avancement des négociations en général et les combustibles de soute en particulier.

2. Pollution causée par les navires et protection de l'environnement

a) Faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), telle que modifiée par le Protocole de 2010 à cette dernière

On se souviendra peut-être qu'en 2012, le secrétariat de la CNUCED a publié un rapport sur la pollution par les hydrocarbures due aux navires. Ce rapport, intitulé *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers (Responsabilité et indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures due aux navires: aperçu du cadre juridique international applicable aux dommages dus à la pollution causée par des pétroliers)* (CNUCED, 2012b), a été établi pour aider les décideurs, en particulier dans les pays en développement, à appréhender le cadre juridique international dans toute sa complexité et à déterminer s'il convenait d'adhérer aux instruments juridiques internationaux pertinents les plus récents⁴². Comme la CNUCED l'a noté dans ce rapport, l'adhésion pourrait apporter des avantages considérables à un certain nombre de pays en développement à zones côtières qui peuvent être exposés à des cas de pollution provoquée par des pétroliers.

Si le rapport se concentre sur le mécanisme international de responsabilité et d'indemnisation pour les cas de pollution causée par des pétroliers, représenté par le régime des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)⁴³, il met aussi en lumière quelques éléments clefs de deux importantes conventions internationales portant sur la responsabilité et l'indemnisation dans le cas d'autres types de pollution causée par des navires, à savoir la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (BOPC 2001)⁴⁴, qui vise les fuites ou les rejets d'hydrocarbures de navires autres que les pétroliers, et la Convention internationale de 1996 sur la

responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), qui traite de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages liés au transport d'un large éventail de substances nocives et potentiellement dangereuses. Un protocole modifiant la Convention HNS de 1996 a été adopté en avril 2010⁴⁵ pour répondre à un certain nombre de problèmes pratiques qui avaient amené de nombreux États à s'abstenir de ratifier l'instrument.

Alors que la BOPC 2001 est désormais applicable au niveau mondial, la Convention HNS de 1996, telle que modifiée par le Protocole de 2010 (Convention HNS 2010), ne compte pas encore le nombre d'adhésions requis pour entrer en vigueur. Il n'existe donc actuellement aucun régime international relatif à la responsabilité et à l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. C'est un sujet de préoccupation, compte tenu des risques de pollution côtière ainsi que des préjudices corporels et des décès qui pourraient être associés à un incident lié au transport de produits chimiques ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses.

La Convention HNS de 1996, s'inspirant du régime des FIPOL, établit un système à deux niveaux pour les indemnisations en cas de pollution due à des substances nocives et potentiellement dangereuses comme les produits chimiques. Le premier niveau d'indemnisation est à la charge du propriétaire qui est tenu de souscrire une assurance; le deuxième niveau d'indemnisation s'appuie sur un fonds alimenté par les contributions des réceptionnaires de substances nocives ou potentiellement dangereuses, auquel il est fait appel dans les cas où l'assurance du propriétaire ne couvre pas l'incident en cause ou si son montant est insuffisant pour couvrir le sinistre.

L'un des principaux obstacles à la ratification de la Convention HNS avait trait à l'une des dispositions essentielles du texte: la présentation de rapports sur les «cargaisons donnant lieu à contribution», c'est-à-dire sur les substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par chaque État. D'autres obstacles semblaient liés au problème de l'établissement d'un système de présentation de rapports sur les marchandises relevant de la Convention transportées en colis,

et à la difficulté d'obtenir, dans les États non parties, le versement des contributions au compte GNL (gaz naturel liquéfié) établi au titre de la Convention. En s'attaquant à ces questions, le Protocole de 2010 à la Convention HNS a été considéré comme un important pas en avant vers le renforcement du cadre international relatif aux responsabilités liées aux cas de pollution causée par les navires. Le Protocole de 2010 a été ouvert à la signature du 1^{er} novembre 2010 au 31 octobre 2011 et, après cette date, à l'adhésion des États.

Si à ce jour aucun État n'a encore adhéré au Protocole, il convient de noter qu'une série de lignes directrices relatives à l'établissement de rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution au titre de la Convention HNS (OMI, 2013) a récemment été adoptée par les représentants de 29 États ayant participé à un atelier sur la déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses organisé par l'OMI en coopération avec les FIPOL à la fin de 2012⁴⁶. Les lignes directrices doivent aider les États en ce qui concerne l'adhésion à la Convention ou sa ratification; elles ont été approuvées par le Comité juridique de l'OMI lors de sa 100^e session, en avril 2013. Ce faisant, le Comité juridique a exprimé les vues suivantes:

- Les lignes directrices ont été le fruit des travaux d'un grand nombre d'États membres et d'observateurs;
- Il était essentiel que la Convention soit appliquée d'une manière uniforme, et les lignes directrices pouvaient y contribuer;
- Les lignes directrices n'étaient pas contraignantes: elles ne visaient qu'à faciliter l'application et l'entrée en vigueur du Protocole de 2010 à la Convention HNS, s'agissant en particulier de la présentation par les États, au Secrétaire général de l'OMI, de rapports sur les «cargaisons donnant lieu à contribution», au moment de l'adhésion au Protocole ou de sa ratification;
- Les solutions proposées dans les lignes directrices ne doivent pas exclure le recours par les États parties aux autres options qui étaient également prévues dans le Protocole à la Convention HNS⁴⁷.

Il est à espérer que la communauté internationale ne relâchera pas ses efforts collectifs en faveur de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010 et que ceux-ci finiront par être couronnés de succès, comblant ainsi une lacune réglementaire d'envergure.

b) Questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation en matière de dommages transfrontières dus à la pollution résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer

À sa 100^e session, le Comité juridique a pris note des informations sur les résultats de la deuxième Conférence internationale sur le régime de responsabilité et d'indemnisation en matière de dommages transfrontières dus à la pollution résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer, tenue à Bali en novembre 2012 (OMI, 2013k), ainsi que d'un document énonçant les principes devant guider l'élaboration d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux types concernant les questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation en matière de dommages transfrontières dus à la pollution résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer (OMI, 2013l).

Le Comité a rappelé sa décision antérieure de poursuivre l'analyse des questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation en matière de dommages transfrontières dus à la pollution résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer, en vue d'élaborer des directives visant à aider les États intéressés à étudier la possibilité de conclure des arrangements bilatéraux ou régionaux⁴⁸. Il a décidé qu'une assistance devrait être fournie aux États qui avaient besoin de conseils en matière d'accords bilatéraux et multilatéraux. Les États membres ont été invités à adresser au secrétariat des exemples de législation pertinente et, en particulier, des exemples d'accords bilatéraux et régionaux en vigueur⁴⁹.

c) Autres faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale

Durant ses soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions, le CPMM a approuvé le projet d'amendements et adopté les directives concernant la règle 13 de l'annexe VI de la MARPOL relative aux oxydes d'azote (NOx), le Code technique des NOx, 2008 et l'application de l'annexe V révisée de la MARPOL intitulée «Prévention de la pollution par les ordures des navires». Il a également adopté deux séries de directives, ce qui, avec les quatre séries déjà adoptées, achève l'élaboration de l'ensemble des directives visées par le texte de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage

sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (Convention de Hong Kong). Par ailleurs, il a accordé son approbation de principe et finale à un certain nombre de systèmes de gestion des eaux de ballast faisant appel à des substances actives, approuvé un projet de résolution visant à faciliter l'application de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004 (Convention BWM) et publié un certain nombre de circulaires sur la gestion des eaux de ballast. On trouvera dans les sections qui suivent un aperçu plus détaillé des questions pertinentes.

i) Pollution de l'atmosphère par les navires

Non contente de s'efforcer de réduire l'empreinte carbone des transports maritimes internationaux, l'OMI élabore des règles visant à diminuer les émissions d'autres substances toxiques issues de la combustion du fioul, en particulier les oxydes de soufre (SOx) et les NOx. Ces substances sont l'un des principaux facteurs de pollution de l'atmosphère par les navires et sont couvertes par l'annexe VI de la MARPOL⁵⁰, qui a été amendée en 2008 aux fins de la mise en place de contrôle des émissions plus stricts⁵¹.

Émissions d'oxydes de soufre

Comme indiqué dans l'édition de 2012 de *l'Étude sur les transports maritimes*, à compter du 1^{er} janvier 2012, l'annexe VI de la MARPOL fixe des limites réduites pour les émissions de SOx pour les combustibles de soute utilisés dans les transports maritimes, le plafond mondial pour les émissions de soufre étant ramené de 4,5 % (45 000 parties par million (ppm)) à 3,5 % (35 000 ppm). Ce plafond sera encore abaissé jusqu'à 0,50 % (5 000 ppm) à partir de 2020 (sous réserve d'une étude de faisabilité à réaliser en 2018)⁵². L'annexe VI contient également des dispositions autorisant la création de zones spéciales de contrôle des émissions de SOx (ZCE) dans lesquelles sont applicables des contrôles encore plus stricts de ces émissions⁵³. Depuis le 1^{er} juillet 2010, ces ZCE ont des limites d'émissions de SOx pour les combustibles utilisés dans les transports maritimes de 1 % (par rapport au pourcentage précédent de 1,5 %); à partir du 1^{er} janvier 2015, les navires exploités dans ces zones seront tenus d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne devra pas dépasser 0,1 %. Une autre solution consiste à équiper les navires d'un système d'épuration des gaz d'échappement⁵⁴ ou à leur faire utiliser tout autre procédé technologique de limitation des émissions de SOx.

L'Union européenne a récemment révisé sa directive sur le soufre dans les combustibles, en incorporant d'une façon générale les dispositions de l'annexe VI de la MARPOL. En vertu de la nouvelle directive, les limites concernant la teneur en soufre des combustibles utilisés pour les navires exploités dans les ZCE de SOx (ZCES) seront de 1 % jusqu'au 31 décembre 2014 et de 0,1 % à compter du 1^{er} janvier 2015. En outre, la limite de 0,5 % fixée par l'OMI pour le soufre deviendra obligatoire dans les eaux des États membres de l'Union européenne en 2020⁵⁵. L'inclusion de cette date d'entrée en vigueur fixée (2020) a amené à s'interroger sur une éventuelle incompatibilité avec la disposition de l'OMI qui fait dépendre une telle date du résultat de l'étude de faisabilité à effectuer en 2018 (Platts, 2012).

Comme l'indique l'édition précédente de *l'Étude sur les transports maritimes*, le secteur des transports maritimes, tout en appuyant les amendements de 2008, a exprimé des préoccupations au sujet de certains aspects de l'application des prescriptions. Il s'agit, en particulier, de la disponibilité de combustible à teneur réduite en soufre permettant de satisfaire à la nouvelle demande (MarineLink.com, 2012).

Durant sa soixante-quatrième session, le CPMM a examiné les propositions (OMI, 2012⁵⁶; OMI, 2012⁵⁷) relatives à une étude de la disponibilité du fioul permettant de satisfaire aux dispositions de la règle 14 de l'annexe VI de la MARPOL régissant les émissions d'oxydes de soufre imputables aux navires.

Un certain nombre de délégations ont considéré qu'une étude préliminaire destinée à évaluer la disponibilité du fioul conforme en 2020 pourrait fournir de nouvelles informations aux entreprises du secteur et qu'il importerait de déterminer au plus tôt les mesures à prendre pour garantir cette disponibilité. D'autres délégations ont estimé que l'étude préliminaire ne pouvait apporter aucune certitude supplémentaire en ce qui concerne la disponibilité du fioul conforme en raison de l'écart existant entre les limites de teneur en soufre des combustibles à étudier et le lieu précis dans lequel le fioul conforme à une utilisation dans les ZCE serait utilisé, et ont fait observer que la méthode d'évaluation déjà mise au point par le groupe de correspondance contenait des modèles éprouvés qu'il était inutile de revalider. Le CPMM a décidé de réexaminer la question d'une étude préliminaire lors d'une session ultérieure et a invité les délégations à lui présenter des documents sur la question à sa soixante-sixième session en 2014.

Par ailleurs, le Comité a noté que, sur la base du suivi à l'échelle mondiale de la teneur moyenne en soufre des fiouls marine fournis pour être utilisés par les navires, la teneur moyenne en soufre des combustibles résiduels marine était en 2011 de 2,65 % et celle des distillats était de 0,14 % (OMI, 2012k).

Émissions d'oxydes d'azote

Outre les SOx, les moteurs de navires émettent des quantités importantes des composés nocifs dont la formule générale est NOx, qui ont des effets négatifs, parmi lesquels la formation de GES dans l'atmosphère et les atteintes respiratoires. L'OMI a également décidé de faire baisser progressivement les émissions de NOx imputables aux moteurs de navire. Pour des navires spécifiés qui sont exploités dans les ZCE⁵⁸, les contrôles les plus stricts seront applicables à ceux qui seront construits à partir du 1^{er} janvier 2016. Ces navires devront produire des émissions de NOx au-dessous d'un certain «niveau III». Pour les navires exploités en dehors de telles zones, les contrôles de niveau II sont applicables⁵⁹. À la différence des SOx, dans le cas desquels des réductions d'émissions peuvent être obtenues d'une façon assez simple, moyennant toutefois un certain coût, en passant à des combustibles à faible teneur de soufre ou en installant des épurateurs spécialisés, des ajustements majeurs sont nécessaires pour assurer la conformité aux prescriptions de niveau III pour les NOx.

Selon un rapport du groupe de correspondance (OMI, 2013m) sur la disponibilité des technologies présenté au CPMM à sa soixante-cinquième session, les technologies pouvant être mises en œuvre pour atteindre les limites de niveau III pour les NOx sont notamment les suivantes:

- Réduction sélective catalytique (SCR);
- Recirculation des gaz d'échappement (EGR);
- GNL, avec système bi-combustible ou à combustible de remplacement;
- Autres technologies: injection directe d'eau; moteur à air humide, épurateurs, épurateur à eau traitée; calage de distribution et levée de soupape variables; méthoxyméthane en tant que combustible de remplacement.

Toutefois, les membres du groupe de correspondance se sont largement accordés à reconnaître que la SCR pouvait satisfaire aux limites de niveau III en tant que stratégie unique de réduction des émissions pour la plupart, sinon la totalité, des moteurs de navire et des

types de navire. Il s'agit d'une méthode de réduction des émissions qui réduit les émissions de NOx par le biais d'une technologie de traitement aval, en utilisant un agent catalytique pour obtenir une réduction chimique des NOx. Certains fabricants de moteurs de navire commercialisent d'ores et déjà des moteurs SCR satisfaisant aux limites de niveau III (OMI, 2013m).

Durant sa soixante-cinquième session, le CPMM:

- A examiné et approuvé le projet d'amendements à la règle 13 de l'annexe VI de la MARPOL régissant les NOx afin de modifier la date d'entrée en application des normes de niveau III à l'intérieur des ZCE, qui sera désormais le 1^{er} janvier 2021, au lieu de la date actuellement prévue du 1^{er} janvier 2016. Le projet d'amendements sera distribué pour examen à la soixante-sixième session du CPMM en 2014, aux fins d'adoption;
- A approuvé, en vue de son adoption ultérieure, le projet d'amendements au Code technique des NOx, 2008, concernant l'utilisation de moteurs mixtes (OMI, 2013c, annexe 7);
- A adopté les directives concernant les moteurs de remplacement non identiques qui ne sont pas censés satisfaire aux limites de niveau III (OMI, 2013c, annexe 8);
- A adopté une interprétation unifiée du «moment du remplacement ou de l'adjonction» d'un moteur pour la norme régissant le niveau de NOx applicable, aux fins du supplément au certificat IAPP (OMI, 2013c, annexe 9).

ii) Installations de réception portuaires et gestion des ordures

La pollution par les ordures des navires peut être aussi dangereuse pour la vie marine que le pétrole ou les produits chimiques. Comme indiqué dans l'édition précédente de *l'Étude sur les transports maritimes*, des amendements à l'annexe V de la MARPOL intitulée «Prévention de la pollution par les ordures des navires» ont été adoptés; ils sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013 (OMI, 2011a, annexe 13). L'annexe V révisée interdit le rejet de toutes ordures dans la mer, sauf indication contraire⁶⁰. Des directives ont également été adoptées pour aider à appliquer cette annexe.

Durant sa soixante-cinquième session, le CPMM a adopté des amendements aux «Directives de 2012 concernant l'application de l'annexe V de la MARPOL», au sujet des déchets électroniques, tels que les cartes électroniques, les gadgets, les

ordinateurs et les cartouches d'imprimante, générés à bord des navires en exploitation normale ainsi que pendant leur maintenance ou leur modernisation (OMI, 2013c, annexe 28). Le Comité a également approuvé un projet d'amendements à la forme à donner au «Registre des ordures» visé par l'annexe V de la MARPOL, afin d'actualiser l'enregistrement des rejets d'ordures, pour qu'il soit distribué en vue de son adoption lors de sa soixante-sixième session (OMI, 2013c, annexe 27), ainsi qu'une circulaire du CPMM sur des installations de réception portuaires adéquates pour les cargaisons déclarées comme nocives pour le milieu marin au titre de l'annexe V de la MARPOL (OMI, 2013n)⁶¹.

iii) Recyclage des navires

À sa soixante-quatrième session, le CPMM a adopté les documents ci-après:

- Les «Directives de 2012 relatives à la visite et à la certification des navires au titre de la Convention de Hong Kong⁶²» (OMI, 2012b, annexe 2);
- Les «Directives de 2012 relatives à l'inspection des navires au titre de la Convention de Hong Kong» (OMI, 2012b, annexe 3).

Ces deux séries de directives, qui s'ajoutent aux quatre séries adoptées antérieurement⁶³, achèvent le travail d'élaboration de toutes les directives visées dans le texte de la Convention de Hong Kong. Elles visent à aider les installations de recyclage des navires et les compagnies de transports maritimes à mettre en place de façon volontaire des améliorations leur permettant de satisfaire aux dispositions de la Convention de Hong Kong, qui a été adoptée en mai 2009, mais n'est pas encore entrée en vigueur⁶⁴.

Un groupe de correspondance intersessions a été rétabli⁶⁵ pendant la soixante-cinquième session du CPMM et chargé de mettre la dernière main aux valeurs seuils et dérogations applicables aux matériaux devant figurer dans les inventaires de matériaux dangereux, ainsi que de modifier en conséquence les «Directives de 2011 relatives à l'établissement d'un inventaire des matériaux dangereux». Il rendra compte des résultats de ses travaux lors de la soixante-sixième session du CPMM.

iv) Gestion des eaux de ballast

En février 2004, sous les auspices de l'OMI, la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

(Convention BWM) a été adoptée pour prévenir, limiter autant que possible et, à terme, éliminer les risques pour l'environnement, la santé, les biens et les ressources liés au transport par les eaux de ballast des navires d'organismes aquatiques nuisibles d'une région à une autre⁶⁶. Le Comité engage les États qui n'ont pas encore ratifié la Convention à le faire dans les plus brefs délais possibles.

Après avoir examiné les rapports des vingt et unième à vingt-cinquième réunions du Groupe de travail sur les eaux de ballast du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), tenues en 2012 et au début de 2013, le CPMM a donné son approbation de principe à huit⁶⁷ systèmes de gestion des eaux de ballast faisant appel à des substances actives et son approbation finale à six⁶⁸ systèmes de ce type durant ses soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions.

À sa soixante-cinquième session, le CPMM a approuvé un projet de résolution de l'Assemblée sur l'application du règlement B-3 de la Convention BWM afin de faciliter la mise en œuvre de la Convention (OMI, 2013c, annexe 3), qui sera présenté pour approbation à la vingt-huitième session de l'Assemblée de l'OMI⁶⁹. Ce projet de résolution recommande que les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention BWM ne soient tenus de se conformer au règlement D-2 (normes de performance des eaux de ballast) qu'après leur première visite de renouvellement de certification postérieure à l'entrée en vigueur de la Convention. Il vise à dissiper l'incertitude entourant l'application du règlement B-3, en mettant en œuvre un calendrier réaliste de mise en application du règlement D-1 (norme d'échange des eaux de ballast) et du règlement D-2 (norme de performance des eaux de ballast), dès l'entrée en vigueur de la Convention.

Le CPMM a également approuvé:

- La circulaire BWM sur la clarification de la «transformation importante»;
- La circulaire BWM sur les directives relatives à la prise d'échantillons d'eaux de ballast et à leur analyse en vue d'une utilisation à titre d'essai;
- Les amendements à la résolution du CPMM (OMI, 2013c, annexe 1) sur la notification d'informations sur les types de systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés;

- La circulaire BWM sur les amendements aux directives à l'intention des administrations relatives au processus d'approbation des types de systèmes de gestion des eaux de ballast;
- La circulaire BWM sur les options en matière de gestion des eaux de ballast pour les ravitailleurs de plates-formes de forage⁷⁰.

Récapitulation des principaux éléments nouveaux

Comme le montre la synthèse des évolutions réglementaires présentée ci-dessus, plusieurs mesures réglementaires ont été adoptées pendant l'année considérée pour renforcer le cadre juridique concernant la pollution due aux navires, les installations de réception portuaires et la gestion des ordures. De surcroît, différentes séries de directives ont été élaborées en vue de favoriser l'adoption de la Convention HNS de 2010 et de la Convention de Hong Kong de 2009 sur le recyclage des navires; des progrès ont par ailleurs été accomplis en ce qui concerne les questions techniques relatives à l'application de la Convention BWM de 2004. S'agissant de la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, des progrès importants ont été réalisés sur le plan des mesures techniques et opérationnelles. C'est ainsi qu'un certain nombre de directives et d'interprétations unifiées ont été publiées pour faciliter l'application des nouveaux règlements impératifs concernant l'efficacité des navires au titre du chapitre 4 de l'annexe VI de la MARPOL; l'examen de mesures techniques et opérationnelles supplémentaires visant à améliorer l'efficacité énergétique des transports maritimes internationaux a été programmé dans le cadre du débat consacré par le CPMM à la pollution de l'atmosphère et à l'efficacité énergétique. De plus, une étude a été entreprise pour fournir d'ici au printemps 2014 une estimation actualisée des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux. Par ailleurs, on relèvera en particulier l'adoption d'une importante résolution visant à promouvoir la coopération technique et le transfert de technologie aux fins de l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires. C'est une question qui revêt un intérêt pratique tout particulier pour les pays en développement et l'adoption de la résolution représente un important pas en avant s'agissant de faire en sorte que tous les pays aient accès aux technologies à rendement énergétique élevé pour leurs navires et puissent en tirer parti.

C. AUTRES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

La présente section met l'accent sur certaines des questions clefs concernant la sécurité maritime qui peuvent revêtir un intérêt particulier pour les parties ayant des activités dans les domaines du commerce international et des transports internationaux. Il s'agit notamment des évolutions concernant la sécurité maritime et celle de la chaîne logistique, et de certaines questions liées à la piraterie. Faute de place, ces dernières questions ne seront pas abordées en détail ici, mais feront l'objet d'un rapport distinct qui sera établi par le secrétariat.

1. Sécurité maritime et sécurité de la chaîne logistique

Divers faits nouveaux se sont produits concernant les normes actuelles de sécurité maritime et de sécurité de la chaîne logistique qui ont été adoptées sous les auspices de diverses organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'OMI et l'Organisation internationale de normalisation (ISO), ainsi qu'au niveau de l'Union européenne et aux États-Unis, deux partenaires commerciaux importants pour un grand nombre de pays en développement.

a) Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (Cadre de normes SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes

Comme indiqué dans les éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, l'OMD avait, en 2005, adopté le Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (le Cadre SAFE)⁷¹, dans le but d'élaborer un cadre de sécurité pour la chaîne logistique mondiale. Ce Cadre fournit un ensemble de normes et de principes que les administrations douanières nationales doivent adopter en tant que seuil minimal. Ces normes sont réparties entre deux piliers, à savoir le pilier 1, accords d'interconnexion des réseaux douaniers, et le pilier 2, partenariat douanes-entreprises⁷².

Le Cadre SAFE a été mis à jour et est devenu au fil des ans un instrument dynamique qui vise à équilibrer la facilitation des échanges et les mesures

de contrôle du commerce tout en garantissant la sécurité de la chaîne logistique mondiale. C'est un instrument très largement accepté qui constitue pour les administrations douanières aussi bien que pour les opérateurs économiques un point de référence important⁷³.

En juin 2010, l'OMD a publié son «Dossier SAFE», qui regroupe tous les instruments et directives de l'Organisation qui facilitent la mise en œuvre du Cadre SAFE⁷⁴. Dans le cadre des mises à jour annuelles, la version de 2012 du Cadre SAFE englobe une nouvelle cinquième partie concernant la gestion coordonnée des frontières et une nouvelle sixième partie sur la continuité et la reprise du commerce. La partie du texte relative à la reconnaissance mutuelle a ainsi été déplacée pour être insérée dans une nouvelle septième partie; celle portant sur les conditions, prescriptions et avantages concernant les opérateurs économiques agréés (OEA) se trouve désormais dans une nouvelle annexe III, et le texte de la résolution du Conseil de coopération douanière relative au Cadre SAFE se trouve désormais dans une nouvelle annexe IV. En outre, une nouvelle annexe I a été créée, qui contient des définitions, notamment celle du «fret à haut risque»⁷⁵.

Élément important du Cadre SAFE, les OEA⁷⁶ sont des parties privées qui ont été agréées par les administrations douanières nationales comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique. Les OEA doivent se conformer à des prescriptions spéciales concernant la sécurité physique des locaux, l'utilisation de caméras de surveillance cachées et l'application de politiques sélectives en matière de recrutement et de dotation en effectifs. En échange, ils sont en règle générale récompensés sous forme d'avantages sur le plan de la facilitation des échanges, tels que le dédouanement accéléré de leurs marchandises et une diminution du nombre des inspections. Ces dernières années, un certain nombre d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM)⁷⁷ des programmes d'OEA ont été adoptés par les administrations douanières, généralement dans un cadre bilatéral. Toutefois, il est à espérer que ces accords formeront, le moment venu, la base d'accords multilatéraux à conclure aux échelons sous-régional et régional⁷⁸. Au 30 juin 2013, 26 programmes d'OEA avaient été mis en place dans 52 pays⁷⁹ et sept autres pays envisageaient de se doter de programmes de ce type dans un proche avenir⁸⁰.

L'assistance en matière de renforcement des capacités dispensée dans le cadre du Programme Columbus de l'OMD demeure un élément essentiel de la stratégie d'application du Cadre SAFE. Cette application est également appuyée par les administrations douanières et les groupes de travail sur le secteur privé créés au sein du secrétariat de l'OMD, lesquels œuvrent en étroite collaboration en vue de préserver la pertinence de ce Cadre dans un environnement commercial en mutation⁸¹.

b) Faits nouveaux au niveau de l'Union européenne et aux États-Unis

Pour nombre de pays en développement, le commerce avec l'Union européenne et les États-Unis reste particulièrement important. C'est pourquoi il est également fait état ici de certains faits nouveaux pertinents dans le domaine de la sécurité maritime et de la sécurité de la chaîne logistique.

En ce qui concerne l'Union européenne, on trouve dans des éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes* des informations sur l'amendement du Code des douanes communautaire destiné à en renforcer la sécurité (Règlement (CE) 648/2005 et les dispositions relatives à sa mise en œuvre), qui vise à garantir, par le biais des contrôles douaniers, le même niveau de protection à toutes les marchandises qui entrent sur le territoire douanier de l'UE ou le quittent⁸². Cet amendement a notamment débouché sur l'élaboration de règles communes concernant la gestion des risques douaniers, notamment la définition de critères communs d'analyse du risque sécurité avant l'arrivée et avant le départ à partir des informations sur le fret transmises électroniquement. Depuis le 1^{er} janvier 2011, cette déclaration électronique présentée à l'avance et comportant les données en matière de sécurité pertinentes doit être remplie par les négociants: elle a cessé d'être facultative; les données en matière de sécurité pertinentes doivent être envoyées avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de l'UE. Si ces données ne sont pas adressées à l'avance, les marchandises doivent être déclarées dès leur arrivée à la frontière, ce qui peut y retarder le dédouanement des marchandises en attendant les résultats de l'analyse de risque effectuée à des fins de sûreté et de sécurité⁸³. L'amendement susvisé a également institué un cadre commun de gestion des risques douaniers très élaboré, qui englobe des critères et normes communs de risque détaillés. À cet égard, la Commission européenne a fait réaliser une étude pour évaluer les atouts et les faiblesses

de l'UE en matière de capacités d'analyse des risques et de ciblage, et pour déterminer les améliorations qui pourraient être apportées dans ces domaines (PricewaterhouseCoopers, 2012)⁸⁴. L'étude a conclu que des mesures s'imposaient d'urgence en ce qui concerne plusieurs questions, notamment la qualité des données, la modélisation de la chaîne logistique et certains aspects de la méthode mise en œuvre.

Par la suite, en janvier 2013, la Commission européenne a adopté une «Communication sur la gestion des risques douaniers et la sécurité de la chaîne logistique» (Commission européenne, 2013). Cette communication caractérise l'actuelle stratégie d'évaluation du risque lié aux marchandises de l'Union européenne comme «insuffisante» et indique que l'adoption d'«une nouvelle approche de la gestion du risque de l'UE s'impose»⁸⁵. Elle énonce une stratégie devant permettre aux administrations douanières de mieux faire face aux risques associés aux marchandises échangées par le biais des chaînes logistiques internationales et propose de prendre un certain nombre de mesures essentielles⁸⁶. À la suite de l'adoption de la communication susvisée décrivant l'approche de l'UE, des associations professionnelles ont exprimé leurs préoccupations au sujet de la complexité du système actuel de sécurité du fret reposant sur des informations communiquées à l'avance et du fait qu'un régime douanier unifié de l'UE pourrait ne pas constituer une option réaliste à court terme⁸⁷. Dans un document collectif présenté au Parlement européen et au Conseil (Association internationale du transport aérien et al., 2013), un certain nombre d'associations de transporteurs et de transitaires ont signalé plusieurs questions que l'Union européenne n'avait pas encore clarifiées et sur lesquelles elle ne s'était pas encore prononcée à l'occasion des débats en cours. Il s'agissait notamment de la nécessité de définir et de recenser les éléments de données supplémentaires dont il faudrait disposer pour procéder dans de bonnes conditions à une évaluation préalable du risque lié aux marchandises, et de savoir qui serait tenu de soumettre ces données, quel système serait utilisé à cette fin et quand ces données devraient être présentées.

Les modifications apportées au Code des douanes communautaire ont également débouché sur l'adoption de dispositions concernant les OEA, statut qui peut être accordé aux négociants fiables et qui leur permet de bénéficier de certains avantages en matière de facilitation des échanges. À cet égard, certains faits nouveaux ultérieurs méritent d'être signalés, tels que

la recommandation tendant à ce que les opérateurs économiques procèdent à une autoévaluation à soumettre en même temps que leur demande de certificat⁸⁸, et la publication d'un questionnaire révisé d'autoévaluation⁸⁹, destiné à garantir l'uniformité de l'approche de tous les États membres de l'UE concernant les OEA.

En ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA par le biais d'accords entre l'UE et des pays tiers, y compris ses principaux partenaires commerciaux⁹⁰, on notera que la décision signée par l'Union européenne et les États-Unis le 4 mai 2012 au sujet de la reconnaissance mutuelle de leurs programmes de «négociants sûrs», à savoir le programme d'OEA de l'UE et le programme relatif au Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (C-TPAT)⁹¹ (Comité mixte Union européenne-États-Unis, 2012) avait été pleinement appliquée au 31 janvier 2013. La phase finale de l'accord que cette décision représente assure des avantages réciproques aux négociants sûrs, notamment une cote de risque en baisse et une diminution des formalités de contrôle douanier lors de l'expédition des marchandises (Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP), 2013).

Il convient de noter que le CBP a récemment annoncé que, dans le cadre de son Trusted Trader Program (Programme de négociants fiables), il envisageait d'adhérer aux processus du C-TPAT et de l'autoévaluation des importateurs. Cela devrait lui permettre de fournir des incitations supplémentaires aux partenaires à faible cote de risque tout en bénéficiant du surcroît d'efficacité découlant de la gestion de la chaîne logistique et du respect des règles du commerce dans le cadre d'un même programme de partenariat. Un certain nombre de participants rempliront la fonction d'entité pilote et la mise en œuvre de la première phase du programme devrait commencer d'ici à la fin de l'exercice 2013⁹².

c) Organisation maritime internationale

i) Mesures destinées à renforcer la sécurité maritime

Le Comité de la sécurité maritime (CSM), le Comité juridique (LEG) et le Comité de facilitation (FAL) de l'OMI examinent, dans le cadre de leur ordre du jour, les questions relatives à la sécurité maritime, notamment la piraterie. À cet égard, il y a lieu de relever certaines décisions prises lors des sessions

les plus récentes de ces comités au cours de l'année écoulée, qui portent sur l'application effective du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sécurité de la vie humaine en mer (SOLAS) et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), la lutte contre la piraterie et les vols à main armée, les conditions à respecter en matière de recrutement d'agents de sécurité armés privés employés à bord des navires et le renforcement de la reprise du commerce maritime en cas de situations d'urgence de grande ampleur.

Comité de la sécurité maritime

À sa quatre-vingt-onzième session⁹³, le CSM a noté qu'un certain nombre de gouvernements contractants ne remplissaient pas les obligations qui leur incombaient en vertu de la règle XI-2/13 de la SOLAS relative à la communication d'informations. Il a donc prié instamment ces gouvernements de vérifier les informations les concernant dans le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) et, le cas échéant, de les mettre à jour; à cet égard, il a pris note de l'intention du secrétariat de revoir et d'améliorer l'accessibilité et la valeur du module en tant que source d'information. Le Comité a également noté que le Guide de la sécurité maritime et du Code ISPS de l'OMI (OMI, numéro de vente: IA116E; ISBN: 978-92-801-1544-4) était d'ores et déjà disponible en anglais et en français et qu'il devrait l'être en espagnol dans le courant de l'année 2013, et qu'il convenait d'appliquer les procédures qui y étaient décrites (OMI, 2012).

Par ailleurs, le CSM a passé en revue les statistiques les plus récentes sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (OMI, 2012m) et a relevé une tendance encourageante à la baisse des attaques de pirates dans la partie occidentale de l'océan Indien. Toutefois, il a été noté qu'un grand nombre de marins innocents étaient encore retenus en otage en Somalie, certains depuis plus de deux ans. De surcroît, l'augmentation du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires fréquentant le golfe de Guinée et les niveaux croissants de violence de ces attaques représentaient une préoccupation majeure (OMI, 2012n, pages 59 à 62).

À sa quatre-vingt-douzième session⁹⁴, le CSM a noté qu'une étude sur le coût humain de la piraterie maritime en 2012 venait d'être publiée (Oceans Beyond Piracy, 2013). À propos de la question de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des

navires fréquentant le golfe de Guinée, le Comité s'est félicité de l'initiative régionale prise par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée, conformément aux résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) du Conseil de sécurité de l'ONU, consistant à élaborer un code de conduite sur la répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des autres activités illicites en mer. Ce code de conduite, qui complétait le projet de réseau intégré de garde-côtes lancé par l'OMI et l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en 2006, et la Stratégie maritime intégrée de l'Union africaine 2050, a été adopté lors d'une réunion ministérielle tenue à Cotonou (Bénin), en mars 2013. Il a été adopté officiellement par la réunion tenue à Yaoundé, en présence de 13 chefs d'État de pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, et a été ouvert à la signature le 25 juin 2013⁹⁵.

En vertu du nouveau Code, les signataires s'engagent à coopérer dans toute la mesure possible en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, le terrorisme maritime, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les autres activités illégales en mer, ce dans les buts suivants:

- Communication réciproque et notification des informations pertinentes;
- Immobilisation des navires et/ou des aéronefs soupçonnés de se livrer à des activités illégales de ce type en mer;
- Garantie de l'arrestation et de la traduction en justice des personnes ayant commis ou tenté de commettre des activités illégales en mer;
- Fourniture aux marins, pêcheurs, autres membres d'équipage et passagers victimes d'activités illégales en mer, en particulier à ceux qui ont subi des violences, des soins et d'un traitement appropriés, et organisation de leur rapatriement⁹⁶.

En ce qui concerne la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires passant au large de la Somalie, le Comité a noté que, si le nombre d'attaques de pirates dans le golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien avait nettement diminué, ces attaques demeuraient une menace importante et tout relâchement de la vigilance était exclu (OMI, 2013c, page 63).

Comité juridique

À sa centième session⁹⁷, le Comité juridique a reçu un document (OMI, 2013p)⁹⁸ en réponse à sa demande tendant à ce que l'OMI sollicite auprès des organisations présentes dans ces régions et participant directement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée (principalement la force navale de l'Union européenne en Somalie (EU NAVFOR), l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD)) des informations sur le nombre de pirates capturés et remis aux autorités pour enquête, ainsi que sur les difficultés rencontrées pour arrêter les pirates. Les vues ci-après ont été exprimées au sujet du document susvisé et des observations écrites dont il a fait l'objet:

- Lorsqu'il s'agit de mettre en évidence les problèmes rencontrés pour arrêter les pirates, la transparence est utile pour toutes les parties associées à la lutte contre la piraterie ou aux prises avec les conséquences de ce crime;
- Dans la mesure où des informations sur le nombre de pirates capturés et remis aux autorités pour enquête, ainsi que sur les difficultés rencontrées pour arrêter les pirates, n'avaient été obtenues que de l'ONUDD, le Comité était loin d'avoir atteint son objectif en ce qui concerne les informations qu'il cherchait à obtenir;
- Les informations touchant les personnes soupçonnées ou reconnues coupables d'actes de piraterie qui étaient détenues dans d'autres États fournies par l'ONUDD dans le document LEG 100/6/1 devaient être mises à jour à la suite des rapports fournis par les États ayant participé à la réunion du Groupe de travail 2 sur la piraterie tenue en avril 2013;
- Les États membres et les organisations dotées du statut consultatif auprès de l'OMI doivent se communiquer leurs données d'expérience pour régler les problèmes liés à l'arrestation des pirates et doivent fournir les informations correspondantes à l'OMI;
- L'OMI est, au sein du système des Nations Unies, l'instance principale chargée de coordonner les efforts de l'ensemble de la communauté internationale dans sa lutte contre la piraterie;
- Il importe d'inclure dans la base de données les États dont la législation nationale n'autorise pas l'utilisation de personnel de sécurité armé privé (PCASP) dans ses eaux territoriales⁹⁹.

Au sujet de ce dernier point, une circulaire contenant un questionnaire¹⁰⁰ sur la réglementation portuaire et la réglementation appliquée par les États côtiers en ce qui concerne les PCASP embarqués à bord des navires (OMI, 2011b) donne des informations sur les lois nationales applicables à l'utilisation de PCASP, d'armes à feu et d'équipements de sécurité.

Un autre document a été présenté qui contenait des informations sur la base de données concernant les décisions de justice en matière de piraterie (OMI, 2013r) créée par l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice (UNICRI)¹⁰¹. L'UNICRI a fourni des statistiques élaborées à partir de son analyse de la piraterie, concernant notamment l'âge moyen des pirates, la région et les clans auxquels ils appartiennent, leur profession, le moment où les attaques ont le plus de chances de se produire, le nombre de pirates participant à chaque attaque, l'utilisation de ravitailleurs, le nombre de victimes dans les rangs des pirates et le nombre et la catégorie des navires attaqués. Le portail de l'UNICRI sur la piraterie a également fourni des informations sur les décisions de justice, destinées à rendre la base de données plus complète, ainsi que des liens vers d'autres bases de données dans différents pays et régions et des informations sur les transferts postérieurs au jugement. La base de données a reçu un soutien général et le Comité juridique a décidé de collaborer étroitement avec l'UNICRI au sujet des questions liées à la piraterie¹⁰².

À sa centième session, le Comité juridique a également adopté un projet de directives relatives au recueil et à la préservation de preuves à la suite d'une allégation d'infraction grave commise à bord d'un navire ou à la suite du signalement d'une disparition sur un navire, ainsi qu'à l'accompagnement moral et à la prise en charge des victimes. Ce projet de directives est axé sur ce qui peut être concrètement accompli à bord d'un navire pour préserver et/ou recueillir des preuves et protéger les personnes victimes d'infractions graves jusqu'à ce que les autorités compétentes ouvrent une enquête. Il a été présenté en vue de son examen et de son adoption à la vingt-huitième session de l'Assemblée de l'OMI qui devait se tenir en novembre 2013, en même temps d'un projet de résolution sur le même sujet.

Le projet de directives vise principalement à aider les capitaines à préserver les éléments de preuve et à organiser l'accompagnement moral et la prise en charge des victimes et, le cas échéant, à recueillir des preuves pendant la période comprise entre

le signalement ou la découverte d'une éventuelle infraction grave et l'intervention des responsables de l'application des lois ou autres enquêteurs venus sur les lieux de l'infraction¹⁰³.

Comité de facilitation

Un certain nombre de mesures liées à la sécurité maritime ont été examinées pendant la trente-huitième session du Comité de facilitation, tenue du 8 au 12 avril 2013. Le Comité a approuvé les «Directives relatives à des mesures visant à améliorer la reprise du commerce maritime liées à la chaîne logistique mondiale et aux moyens maritimes de transport» (OMI, 2013s). Ces directives se veulent un outil pratique devant permettre aux États membres de l'OMI et aux professionnels du secteur de prendre en considération les questions en rapport avec l'augmentation de la résilience de la chaîne logistique mondiale et la réduction au minimum de l'impact des perturbations au cas où surviendrait une situation d'urgence de grande ampleur. Ces directives se composent de trois parties: a) une liste d'exigences en matière d'informations essentielles pour améliorer la résilience de la chaîne logistique et favoriser la reprise du commerce à la suite d'une grave perturbation de la chaîne logistique maritime; b) des informations relatives à la mise en place de mécanismes de communication entre les parties; c) des informations relatives à la création de groupes de soutien au secteur.

Ces directives tiennent compte des travaux entrepris par le Programme de coopération économique et de reprise du commerce Asie-Pacifique (APEC), l'OMD et l'ISO en matière d'élaboration de directives pour les administrations douanières et les organisations afin d'améliorer et de faciliter la reprise du commerce¹⁰⁴.

Le Comité a examiné un document (OMI, 2013t) qui contenait des informations relatives au questionnaire (OMI, 2011b)¹⁰⁵ sur la réglementation portuaire et la réglementation appliquée par les États côtiers en ce qui concerne les PCASP embarqués à bord des navires. La circulaire engageait les gouvernements des États membres et, en particulier, ceux des États riverains de l'océan Indien, de la mer d'Arabie, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, à faire mieux connaître leur législation, politiques et procédures nationales relatives au transport, à l'embarquement et au débarquement d'armes à feu et d'équipements de sécurité à travers leur territoire et au déplacement de PCASP, en remplissant le questionnaire et en le soumettant à l'OMI.

Par ailleurs, un certain nombre de faits nouveaux liés à la sécurité de la chaîne logistique dans les travaux du Comité de facilitation méritent d'être relevés. En particulier, le Comité a approuvé:

- Les «Directives provisoires relatives à l'utilisation des versions imprimées des certificats électroniques» (OMI, 2013u). Ces directives visent uniquement à fournir des informations aux administrations utilisant des certificats électroniques; elles ne constituent qu'une première étape de la transition à un système sans papier et à une généralisation progressive de l'accès en ligne aux certificats. Les contributions des autres comités de l'OMI étaient également attendues.
- Le «Recueil révisé de l'OMI sur la facilitation et les transactions électroniques» (OMI, 2013v). Ce recueil fournit des informations actualisées, des directives et des formats recommandés pour l'échange électronique d'informations requises par les autorités publiques concernant l'arrivée, le séjour et le départ des navires, personnes et cargaisons afin de faciliter le dédouanement.
- La «Liste des certificats et documents qu'un navire doit avoir à son bord, 2013» (OMI, 2013w). Ne figurent sur cette liste que les certificats et documents requis en vertu des instruments de l'OMI, et non les certificats ou documents requis par d'autres organisations internationales ou les autorités gouvernementales.
- Les «Amendements à la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC), 1972» (OMI, 2013o, annexe 7). Il s'agit des amendements relatifs à la plaque d'agrément aux fins de la sécurité et à l'agrément des conteneurs existants et nouveaux.

ii) Autres questions

Traitement équitable des gens de mer

À sa centième session, le Comité juridique s'est vu présenter les conclusions d'une enquête réalisée par Seafarers' Rights International (SRI) au sujet du respect des droits des gens de mer faisant l'objet de poursuites pénales (OMI, 2013x). Conduite dans huit langues, cette enquête s'est étalée sur une période de 12 mois qui s'est achevée en février 2012. Au total, 3 480 questionnaires avaient été remplis et soumis par des gens de mer de 68 nationalités différentes¹⁰⁶. Selon cette enquête, les faits montrent de manière convaincante que les droits des gens de mer, tels qu'ils sont consacrés dans les «Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer»,

adoptées conjointement par l'OMI et l'OIT, sont fréquemment violés. Pendant la session, les vues ci-après ont été exprimées:

- Les statistiques ont montré qu'il importait de maintenir l'attention sur les directives et de continuer d'insister pour qu'elles soient mieux appliquées;
- Les gens de mer risquaient davantage de faire l'objet de procédures pénales que beaucoup d'autres travailleurs et, de ce fait, avaient besoin d'une assistance spéciale;
- Il incombe principalement à l'armateur d'obtenir les services d'un avocat pour les gens de mer;
- Les conclusions de l'enquête pourraient être prises en compte par le Comité juridique au moment de la rédaction des directives relatives au recueil et à la préservation de preuves à la suite d'une allégation d'infraction grave commise à bord d'un navire ou à la suite du signalement d'une disparition sur un navire, ainsi qu'à l'accompagnement moral et à la prise en charge des victimes.

Le Comité juridique a indiqué qu'il appuyait de façon générale la promotion permanente des directives et a décidé de maintenir à son ordre du jour la question du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer. Il a invité les délégations à lui présenter, à sa session suivante, des propositions de mesures visant à améliorer le respect des directives¹⁰⁷.

d) Organisation internationale de normalisation

Comme indiqué dans les éditions précédentes de l'*Étude sur les transports maritimes*, au cours de la décennie écoulée, l'ISO a déployé une grande activité dans le domaine des transports maritimes et de la sécurité de la chaîne logistique. Peu après la publication du Code ISPS, et afin d'en faciliter l'application par le secteur des transports maritimes, le Comité technique de l'ISO/TC 8 a publié la norme ISO 20858:2007, «Navires et technologie maritime – Évaluations de la sécurité des installations des ports maritimes et élaboration du plan de sécurité».

Une autre contribution importante est l'élaboration de la série de normes ISO 28000 «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», normes qui sont conçues pour aider le secteur à se préparer à tout événement perturbateur et à se relever de tout événement de ce type (voir l'encadré sur l'état actuel de la série de normes ISO 28000). La norme

de base de cette série est la norme ISO 28000:2007, «Spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», qui représente un système général de management qui renforce tous les aspects de la sécurité: évaluation des risques, préparation aux situations d'urgence, continuité des activités, durabilité, reprise, résilience et/ou intervention en cas de catastrophe, qu'il s'agisse de terrorisme, de piraterie, de vol de marchandises, de fraude ou de bien d'autres perturbations de la situation en matière de sécurité. Cette norme sert également à établir les certificats d'OEA et du C-TPAT. Les différentes organisations qui adopteront ces normes pourront retenir une approche compatible avec leurs systèmes opérationnels. La norme ISO 28003:2007, une autre norme publiée en vigueur depuis 2007, énonce les exigences pour les organismes effectuant l'audit et la certification de conformité aux spécifications de la norme ISO 28000:2007.

Une nouvelle norme ISO/PAS 28007:2012 récemment élaborée par l'ISO/TC 8 énonce des directives relatives à l'application des normes ISO 28000 aux sociétés privées de sécurité maritime et fixe les critères de sélection des sociétés qui fournissent des gardes armés aux navires. Elles fournissent des directives contenant des recommandations supplémentaires pour le secteur que les sociétés ou organisations qui se conforment à l'ISO 28000 peuvent mettre en œuvre avant de fournir des PCASP à bord des navires.

Récapitulation des principaux éléments nouveaux

La période considérée a été caractérisée par les progrès que n'ont cessé d'accomplir les pays et les organisations internationales et régionales, avec l'appui des administrations douanières et du secteur privé, en ce qui concerne l'application du cadre et l'exécution des programmes mis en place dans le domaine de la sécurité maritime et de la sécurité de la chaîne logistique. Les principaux progrès réalisés sont notamment le renforcement des mesures réglementaires en matière de sécurité maritime, essentiellement sous les auspices de l'OMI, et l'exécution et la reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA. Dans l'intérêt des négociants qui respectent les normes internationales de sécurité de la chaîne logistique, il faut espérer que le nombre croissant d'accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle préfigurera, le moment venu, la reconnaissance mutuelle des OEA à l'échelon multilatéral. S'agissant de l'incidence de la piraterie maritime, si l'on observe une tendance encourageante à la baisse au large des côtes somaliennes ainsi que dans le golfe d'Aden et

dans la partie occidentale de l'océan Indien, le nombre et la violence des attaques de pirates ont augmenté dans la région du golfe de Guinée (Afrique de l'Ouest). Pour faire face à ce problème, les chefs d'État des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre ont adopté à Yaoundé en juin 2013 un code de conduite régional sur la répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des autres activités illicites en mer. On espère que ce code de conduite sera pour les États signataires – 22 à ce jour – un cadre efficace pour coopérer dans toute la mesure possible en vue de prévenir et de réprimer la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et les infractions connexes.

D. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales dans le domaine des transports maritimes ont été élaborées ou adoptées sous les auspices de la CNUCED. Le tableau 5.1 fournit des informations sur l'état de ratification de chacune d'entre elles au 30 juin 2013.

E. ACCORDS INTERNATIONAUX RELATIFS À LA FACILITATION DES ÉCHANGES

1. Un accord relatif à la facilitation des échanges à l'Organisation mondiale du commerce: une chance à saisir pour la conférence ministérielle de Bali

La facilitation du commerce a une longue histoire à la CNUCED, dont le mandat dans ce domaine remonte à l'acte final de sa première conférence ministérielle, tenue en 1964. Les travaux de la CNUCED sur ce sujet ont pris des formes diverses, en s'adaptant en permanence aux besoins et aux priorités de ses États membres. Le Système douanier automatisé (SYDONIA) utilisé par plus de 90 pays est un exemple de ces activités. En ce qui concerne le secteur des transports, la facilitation du commerce est un élément essentiel pour alléger le fardeau des opérations de transport internationales, qui sont souvent entravées par des procédures excessives et répétitives, en particulier aux points de franchissement des frontières tout au long de la chaîne de transport.

Encadré 5.1 État actuel de la série de normes ISO 28000**Normes publiées:**

- **ISO 28000:2007** – «Spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement». Il s’agit de la norme générale. C’est une norme générique, axée sur le risque et pouvant donner lieu à une certification pour toutes les organisations, toutes les perturbations et tous les secteurs. Elle est très largement utilisée et représente une étape majeure sur la voie d’une certification OEA et C-TPAT.
- **ISO 28001:2007** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Meilleures pratiques pour la mise en application de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement et pour les évaluations et plans connexes». Cette norme est conçue pour aider les entreprises du secteur à répondre aux exigences du statut d’OEA.
- **ISO 28002:2011** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Développement de la résilience dans la chaîne d’approvisionnement – Exigences avec mode d’emploi». Cette norme met davantage l’accent sur la résilience, et souligne la nécessité d’un processus interactif permanent pour prévenir tout événement perturbateur majeur, y faire face et assurer la poursuite des opérations de base d’une organisation au cas où un événement de ce type surviendrait.
- **ISO 28003:2007** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Exigences pour les organismes effectuant l’audit et la certification des systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement». Cette norme fournit des orientations aux organismes d’agrément et de certification.
- **ISO 28004-1:2007** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Lignes directrices pour la mise en application de l’ISO 28000 – Partie 1: Principes généraux». Cette norme fournit des conseils génériques sur l’application de l’ISO 28000:2007. Elle explique les principes sous-tendant l’ISO 28000 et décrit l’intention, les intrants courants, les processus et les produits courants de chaque exigence de l’ISO 28000, afin d’aider à comprendre et à appliquer cette dernière norme. L’ISO 28004:2007 ne crée pas de nouvelles exigences en sus de celles qui sont spécifiées dans l’ISO 28000 ni ne prescrit de méthodes obligatoires pour l’application de celle-ci.
- **ISO/PAS 28004-2:2012** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Lignes directrices pour la mise en application de l’ISO 28000 – Partie 2: Directives relatives à l’adoption de l’ISO 28000 pour utilisation dans les opérations des ports de taille petite et moyenne». Cette norme donne des indications aux ports de taille petite et moyenne qui souhaitent adopter l’ISO 28000. Elle établit des scénarios de risque et de menace pour la sécurité de la chaîne d’approvisionnement, décrit des procédures en matière d’évaluation des risques et menaces, et définit des critères d’évaluation permettant de mesurer la conformité et l’efficacité des plans écrits de sécurité au regard des directives relatives à l’application de l’ISO 28000 et de l’ISO 28004.
- **ISO/PAS 28004-3:2012** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Lignes directrices pour la mise en application de l’ISO 28000 – Partie 3: Orientations spécifiques supplémentaires à l’intention des petites et moyennes entreprises (autres que les ports maritimes) en vue de leur adoption de l’ISO 28000». Cette norme vise à compléter l’ISO 28004-1 en fournissant des orientations supplémentaires aux petites et moyennes entreprises (autres que les ports maritimes) qui souhaitent adopter l’ISO 28000. Tout en développant les orientations générales fournies dans le corps du texte de l’ISO 28004-1, ces orientations supplémentaires ne sont pas incompatibles avec les orientations générales et ne modifient pas l’ISO 28000.
- **ISO/PAS 28004-4:2012** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Lignes directrices pour la mise en application de l’ISO 28000 – Partie 4: Orientations spécifiques supplémentaires relatives à l’application de l’ISO 28000 si la conformité avec l’ISO 28001 est un objectif de management». Cette norme fournit des orientations supplémentaires aux organisations adoptant l’ISO 28000 qui souhaitent également incorporer en tant qu’objectif de management dans leurs chaînes logistiques internationales les meilleures pratiques désignées dans l’ISO 28001.

Encadré 5.1 État actuel de la série de normes ISO 28000 (suite)

- **ISO 28005-1:2013** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Opérations portuaires assistées par systèmes électroniques – Partie 1 : Structures des messages». Cette norme traite de la transmission des données entre ordinateurs.
- **ISO 28005-2:2011** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Opérations portuaires assistées par systèmes électroniques – Partie 2: Éléments de données principaux». Cette norme contient des spécifications techniques qui facilitent l’échange efficace d’informations électroniques entre les navires et la côte aux fins du transit côtier ou des escales, ainsi que des définitions des éléments de données principaux qui couvrent toutes les exigences en matière de communication d’informations entre les navires et la côte et inversement, telles qu’elles sont définies dans le Code ISPS, la Convention FAL et les résolutions pertinentes de l’OMI.
- **ISO/PAS 28007:2012** – «Navires et technologie maritime – Directives à l’intention des sociétés privées de sécurité maritimes (PMSC) qui fournissent du personnel de sécurité armé privé (PCASP) embarqué à bord de navires (et contrat pro forma)». Cette norme présente des directives contenant des recommandations supplémentaires pour le secteur que les sociétés ou organisations qui se conforment à l’ISO 28000 peuvent mettre en œuvre pour montrer qu’elles fournissent des PCASP à bord de navires.
- **ISO 20858:2007** – «Navires et technologie maritime – Évaluations de la sécurité maritime des installations portuaires et élaboration du plan de sécurité». Cette norme fixe un cadre devant aider les installations des ports maritimes à spécifier les compétences que doit posséder le personnel pour procéder à l’évaluation de la sécurité des installations portuaires et élaborer le plan de sécurité qui sont requis par le Code ISPS. En outre, elle énonce certaines exigences en matière de documentation visant à faire consigner par écrit la procédure utilisée dans l’accomplissement des tâches décrites plus haut d’une manière qui permette à un organisme qualifié et agréé de procéder à une vérification indépendante. L’ISO 20858:2007 n’entend pas énoncer des exigences en ce qui concerne la désignation d’un organisme de sûreté reconnu (OSR) par un gouvernement contractant ou une autorité désignée à cet effet, ni imposer le recours aux services d’un prestataire extérieur ou d’une autre tierce partie pour faire évaluer la sécurité maritime des installations portuaires ou élaborer le plan de sécurité dès l’instant que le personnel desdites installations possède les compétences décrites dans les présentes spécifications. Les transporteurs peuvent être informés que les installations des ports maritimes qui utilisent ce document se conforment à un degré d’application du Code ISPS fixé par le secteur. L’ISO 20858:2007 ne prend pas en considération les exigences du Code ISPS relatives aux infrastructures portuaires se situant en dehors du périmètre de sécurité d’un port maritime qui pourraient avoir des incidences sur la sécurité de l’interface port/navire. Il appartient aux gouvernements de protéger leur population et leurs infrastructures contre les incidents de mer se produisant à l’extérieur de leurs installations portuaires. Ces tâches se situent en dehors du champ d’application de l’ISO 20858:2007.

Normes en préparation:

- **ISO 28006** – «Systèmes de management de la sûreté de la chaîne d’approvisionnement – Management de la sûreté des transbordeurs rouliers à passagers». Cette norme englobe les meilleures pratiques concernant l’application des mesures de sûreté.

Note: Pour d’autres informations, notamment sur la procédure d’établissement des normes internationales à l’ISO, voir www.iso.org

Les Membres de l'OMC conservent une bonne chance de pouvoir conclure un accord sur la facilitation des échanges lors de la neuvième conférence ministérielle de l'OMC qui doit se tenir à Bali (Indonésie) (3-6 décembre 2013). On s'attend à ce que cette conférence concrétise certains éléments du Programme de travail de Doha, notamment la facilitation des échanges, un train de mesures pour les PMA et certains aspects des questions liées à l'agriculture et au développement. Les Membres de l'OMC ont des vues divergentes sur le point de savoir s'il est possible d'obtenir le résultat attendu en matière de facilitation des échanges, et certains d'entre eux ont contesté l'opportunité de se focaliser uniquement sur un petit nombre de questions alors que d'autres, qui, comme l'agriculture, revêtent un très grande importance pour les pays en développement, risquent de ne pas être inscrites à l'ordre du jour de la conférence de Bali. Cette absence de consensus a déjà été relevée dans l'édition de 2012 de *l'Étude sur les transports maritimes*, au sujet du couplage entre la facilitation des échanges et les autres éléments du cycle de Doha, et de la nécessité d'aménager l'accord lui-même de façon à instaurer l'équilibre approprié entre les engagements et les flexibilités (CNUCED, 2012a).

On s'attache toujours, sur de multiples fronts, à mettre en évidence les avantages qui pourraient découler d'un accord multilatéral sur la facilitation des échanges pour l'économie mondiale en général et les pays en développement en particulier. À l'OMC, parallèlement aux négociations menées sur le texte de l'accord relatif à cette question, une série de conférences ont été organisées aux niveaux régional et mondial pour examiner l'expérience pratique acquise en matière de réformes visant à faciliter les échanges commerciaux, notamment les coûts et avantages de ces réformes. Ces activités ont été l'occasion de présenter des programmes de facilitation des échanges appuyés par des partenaires de développement bilatéraux et multilatéraux et de mettre en relief le foisonnement des programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités existant dans ce domaine. En outre, avec le lancement en novembre 2012 du Programme d'assistance technique de l'OMC pour les autoévaluations nationales des besoins et priorités en matière de facilitation des échanges pour 2012-2014, il s'est agi de nouveau de recenser et d'évaluer les lacunes dans la capacité de mise en œuvre des pays en développement, en particulier parmi les PMA. Le principal objectif de toutes ces activités et le principal

défi qu'elles ont à relever reste de faire en sorte que l'assistance offerte par la communauté internationale des pays et organisations donateurs soit à la hauteur des besoins des pays en développement.

Toutefois, certains Membres de l'OMC demeurent préoccupés par l'absence de progrès en ce qui concerne la préparation de l'ensemble de réalisations attendues en vue de la Conférence ministérielle de Bali (Miles, 2013; Centre international de commerce et de développement durable, 2013). Ce besoin d'accélérer le rythme et les progrès de la négociation explique la mise en place, au niveau des ambassadeurs, d'un processus d'«Amis de la présidence» visant à accélérer les négociations sur les trois articles V, VII et X, ainsi que sur la section II consacrée au «traitement spécial et différencié». Si cette démarche a bien insufflé une vigueur nouvelle aux négociations, il reste à régler certaines questions systémiques, qui tournent pour l'essentiel autour de la notion de niveau d'ambition dans la section I et de l'importance des flexibilités dans la section II.

On a certes amélioré le libellé de la plupart des dispositions du projet de texte de négociation récapitulatif, en particulier celles qui concernent la publication et la disponibilité des renseignements, les procédures de recours, les disciplines en matière de sanctions, la mainlevée et le dédouanement de marchandises, les opérateurs agréés, la liberté de transit et la coopération douanière¹⁰⁸. Loin de limiter la négociation aux propositions figurant déjà dans le texte, le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges a, en 2013, inclus quelques dispositions de fond nouvelles, à savoir un nouveau paragraphe sur le paiement par voie électronique des droits, taxes, redevances et impositions perçus par les douanes (article 7, paragraphe 2), un nouveau paragraphe sur la mainlevée et le dédouanement des marchandises périssables (article 7, paragraphe 9) et un paragraphe distinct sur l'acceptation de copies (article 10, paragraphe 3).

Les travaux se poursuivent avec la même intensité sur la section II du projet, qui contient les dispositions relatives au traitement spécial et différencié pour les pays en développement et les PMA. La dernière révision (révision 16) prend en compte les propositions présentées récemment par les pays en développement et donne un aperçu des progrès accomplis en ce qui concerne la classification des engagements et le transfert entre catégories après notification. En particulier, le transfert entre les catégories B et C, tout en continuant de devoir faire l'objet d'une notification

Tableau 5.1 Parties contractantes à diverses conventions internationales relatives aux transports maritimes, au 30 juin 2013

Titre de la Convention	Date ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Convention des Nations Unies de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Libéria, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Monténégro, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du), Zambie (76)
Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} novembre 1992	Albanie, Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Lesotho, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, Paraguay, République arabe syrienne, République dominicaine, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Zambie (34)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1993	Entrée en vigueur le 5 septembre 2004	Albanie, Bénin, Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Lituanie, Monaco, Nigéria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Serbie, Tunisie, Ukraine, Vanuatu (17)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980	Non encore entrée en vigueur – doit être ratifiée par 30 parties contractantes	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (11)
Convention des Nations Unies de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires	Non encore entrée en vigueur – doit être ratifiée par 40 parties contractantes représentant au moins 25 % du tonnage mondial, aux termes de son annexe III	Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Libéria, Libye, Maroc, Mexique, Oman, République arabe syrienne (15)
Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	Entrée en vigueur le 14 septembre 2011	Albanie, Algérie, Bénin, Bulgarie, Équateur, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne (10)

Note: Pour des informations officielles sur l'état de ratification, voir <http://treaties.un.org>.

et être examiné par le Comité de la facilitation des échanges de l'OMC dont la création est proposée, n'est plus réservé aux cas dans lesquels il peut être fait état de «circonstances exceptionnelles». La période de grâce proposée pour l'application du système de règlement des différends de l'OMC aux PMA est en train de revêtir une forme plus précise, et certaines suggestions quant à la durée effective de cette période de grâce sont présentées. On a également avancé en ce qui concerne la clarification de la proposition qui demande aux pays développés de mettre à disposition, chaque année, des informations sur les services d'assistance technique

et de renforcement des capacités fournis, les points de contact et la procédure et les mécanismes de demande d'assistance. Les fossés à combler restent toutefois importants, notamment en ce qui concerne les aspects pratiques liés à la notification des mesures visées dans la section II, en particulier les mesures relevant de la catégorie C, dans le cas desquelles l'engagement des pays en développement quant aux dates et au calendrier exacts de mise en œuvre est tributaire de l'engagement pris par le donateur de fournir des services d'assistance technique et de renforcement des capacités (ATRC) et de la portée et de la durée exactes de cette aide.

On ne sait pas encore si ces faits nouveaux peuvent apaiser les préoccupations des pays en développement quant aux coûts et autres difficultés d'application d'un éventuel accord sur la facilitation des échanges à l'OMC. À cet égard, on peut tirer certains enseignements des efforts déployés récemment par la CNUCED pour aider les pays en développement à élaborer des plans nationaux de mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges actuellement débattues à l'OMC.

2. Enseignements qui se dégagent à propos de la mise en œuvre de la facilitation des échanges du projet de la CNUCED intitulé «Plans de mise en œuvre de l'Accord relatif à la facilitation des échanges facilitation des échanges de l'OMC dans les Membres en développement» (2011-2013)¹⁰⁹

Au cours de la période 2011-2013, la CNUCED a collaboré étroitement avec 26 pays en développement pour dresser le bilan de la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges étudiées par l'OMC et déterminer les activités, le temps, les ressources et l'ATRC nécessaires pour obtenir de ces pays qu'ils se conforment aux mesures non encore pleinement mises en œuvre. Ce travail a bénéficié de l'appui financier de l'Union européenne, de la Norvège, du Compte de l'ONU pour le développement, du Programme des Nations Unies pour le développement et de la Banque mondiale, et a été mené en étroite coopération avec d'autres organismes visés à l'annexe D, notamment l'OCDE et l'OMD. Les pays participants ont été les PMA, les pays en développement à revenu moyen, les pays sans littoral, les pays en développement de transit et les petits pays insulaires d'Afrique, d'Asie, des Caraïbes et d'Amérique latine.

La synthèse des résultats concernant ces 26 plans nationaux de mise en œuvre donnent une idée du mal que certains pays en développement ont à appliquer certaines des modalités envisagées actuellement dans le projet de texte, mais aussi des possibilités qui existent de renforcer les capacités de mise en œuvre durable des mesures actuellement présentées.

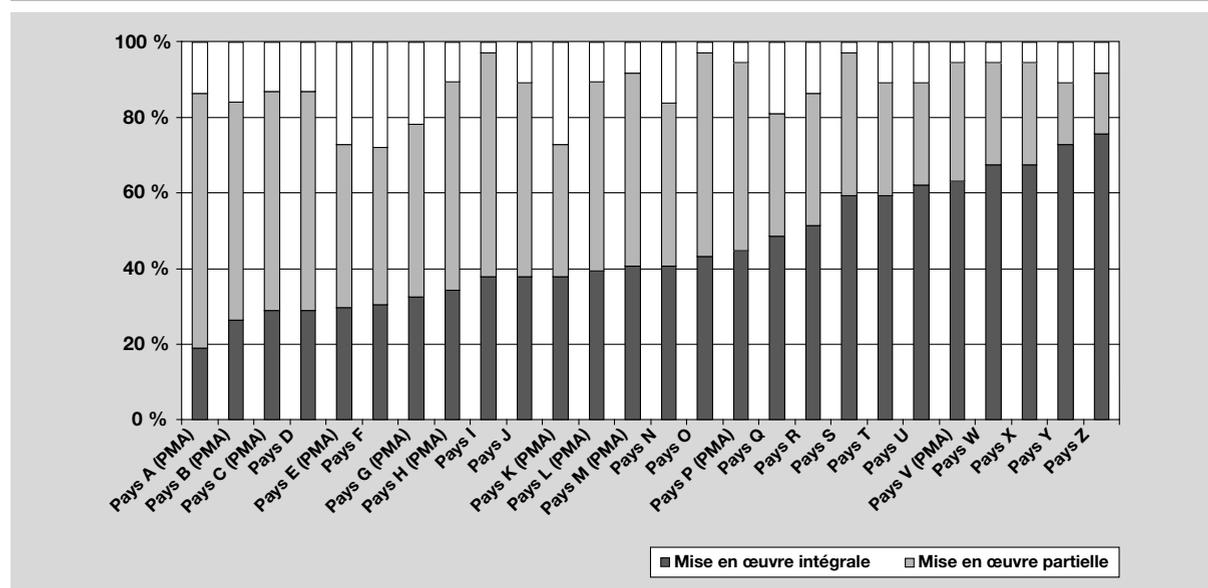
Ces évaluations nationales ont été particulièrement utiles pour mettre en lumière le fossé existant entre ce qui est proposé à l'OMC et ce qui est mis en

œuvre sur le terrain, dans les pays en développement et en particulier dans les PMA. Comme le montre le graphique 5.1, dans la majorité des pays en développement participants, moins de 50 % des mesures de facilitation des échanges débattues à l'OMC sont actuellement intégralement mises en œuvre. Dans tous les pays participants, le taux de mise en œuvre intégrale était inférieur à 76 %, le taux le plus faible étant de 19 %. Le taux de mise en œuvre est encore plus faible pour les PMA: il est inférieur à 40 % pour la majorité d'entre eux. D'un autre côté, les mesures qui n'ont pas encore été mises en œuvre sont nettement minoritaires, oscillant entre 3 et 28 %, ce qui donne à penser que seul un petit nombre des réformes visant à faciliter les échanges qui sont proposées sont complètement nouvelles pour les pays en développement.

La synthèse des résultats permet de tirer une autre conclusion: le degré de mise en œuvre intégrale de chacune des mesures de facilitation des échanges tend à indiquer que les mesures pour lesquelles la composante douanière est la plus importante, c'est-à-dire celles couvertes par les articles 4, 7, 9 bis, 10, 11 et 12, sont caractérisées par des taux de mise en œuvre élevés. En revanche, la plupart des mesures intersectorielles ou intéressant l'ensemble des organismes, telles que le guichet unique, les points d'information, la publication des renseignements, les disciplines concernant les redevances et impositions, ainsi que certaines techniques douanières de pointe, telles que les décisions anticipées et les opérateurs agréés, présentent les taux de mise en œuvre les plus faibles, en particulier dans les PMA. On voit que les pays en développement doivent encore mettre en œuvre un grand nombre de mesures de facilitation des échanges difficiles pour ce qui est du degré de coopération interorganismes et du niveau de développement des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires.

De surcroît, les plans nationaux de mise en œuvre montrent qu'il reste bien des obstacles à surmonter pour réaliser dans les pays en développement les réformes visant à faciliter les échanges (graphique 5.2). Les raisons avancées par les acteurs de la facilitation des échanges dans les pays participants pour expliquer la non-mise en œuvre ou la mise en œuvre partielle des mesures de facilitation des échanges vont au-delà du simple manque de ressources: ces acteurs invoquent les lacunes du cadre juridique en vigueur, la méconnaissance des avantages de telle ou telle mesure de facilitation des échanges tant pour les négociants

Graphique 5.1 Degré de mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges, par pays



Source: Rapport à paraître, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, CNUCED, 2013.

que pour les administrations concernées, les problèmes liés aux technologies de l'information et de la communication et aux infrastructures, l'absence de coopération interinstitutions et l'absence de cadre organisationnel ou institutionnel (graphique 5.3). Cela étant, le manque de ressources demeure l'un des principaux obstacles entravant la mise en œuvre, en particulier dans les PMA.

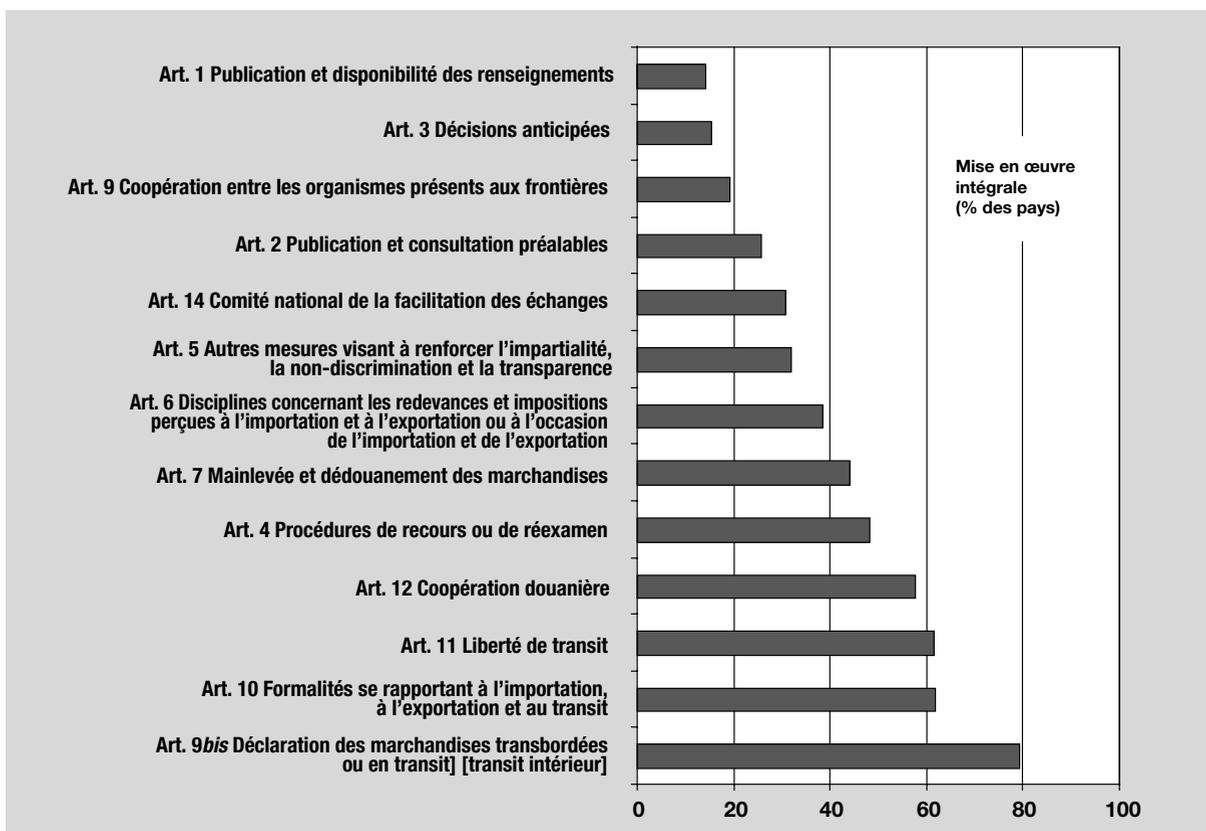
D'un autre côté, on a également pu observer plusieurs faits nouveaux encourageants en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges. Il y a notamment le fait que les pays en développement prennent de plus en plus conscience de l'importance d'une facilitation effective du commerce pour la croissance, le développement et l'investissement. Les acteurs de la facilitation des échanges dans les pays participants ont considéré que la plupart des mesures de facilitation des échanges avaient un taux de priorité moyen à élevé pour le développement économique national. Les incidences positives des réformes visant à faciliter les échanges semblent être mieux reconnues dans les pays autres que les PMA, qui accordent généralement un degré de priorité plus élevé aux mesures de ce type que les PMA.

De plus, les estimations du temps nécessaire à la mise en œuvre intégrale de ces mesures de facilitation des échanges font apparaître les délais acceptables à l'issue desquels cette mise en œuvre intégrale

pourrait être obtenue. Selon ces estimations, le délai de mise en œuvre pour la majorité des mesures était d'environ trois ans en moyenne et ne dépassait pas cinq ans pour la plupart des autres réformes. Cela permet à la plupart des pays d'envisager une mise en œuvre intégrale au bout d'une période maximale de cinq ans. L'estimation des ressources financières nécessaires a été nettement plus compliquée et a donné des résultats très variables selon les pays. Toutefois, d'une façon générale, le montant est resté relativement modeste, compte tenu en particulier de l'augmentation importante et continue de l'aide internationale à l'ATRC en matière de facilitation des échanges.

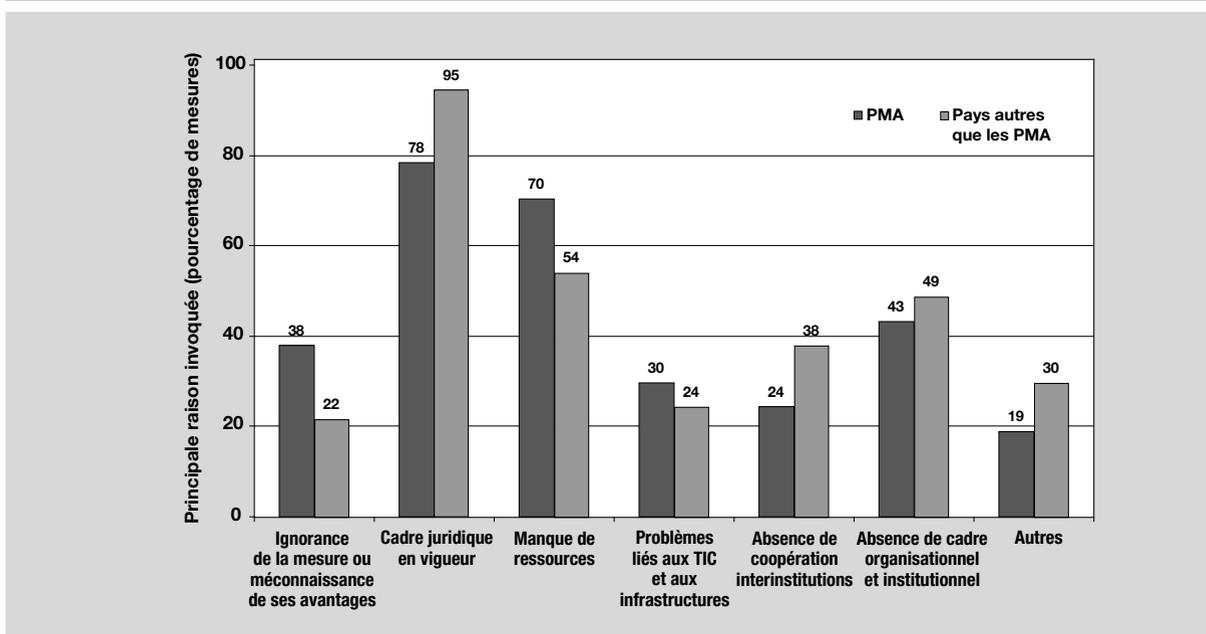
Enfin, pour les pays participants, il a semblé possible de réduire les lacunes dans la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges en utilisant les flexibilités proposées dans la section II du projet de texte de négociation récapitulatif. Les résultats des plans nationaux de mise en œuvre ont montré que, pour faire avancer cette mise en œuvre, les pays en développement comptaient avoir largement recours à ces flexibilités sur le double plan du temps de mise en œuvre supplémentaire et de l'ATRC qu'ils pouvaient en attendre. Selon le pays considéré, le pourcentage des mesures qui nécessiteraient soit un délai supplémentaire, soit un délai supplémentaire et une ATRC oscille entre 10 et 67 % (graphique 5.4). Pour la majorité des pays et pour la plupart des

Graphique 5.2 Degré de mise en œuvre intégrale par catégorie de mesures de facilitation des échanges



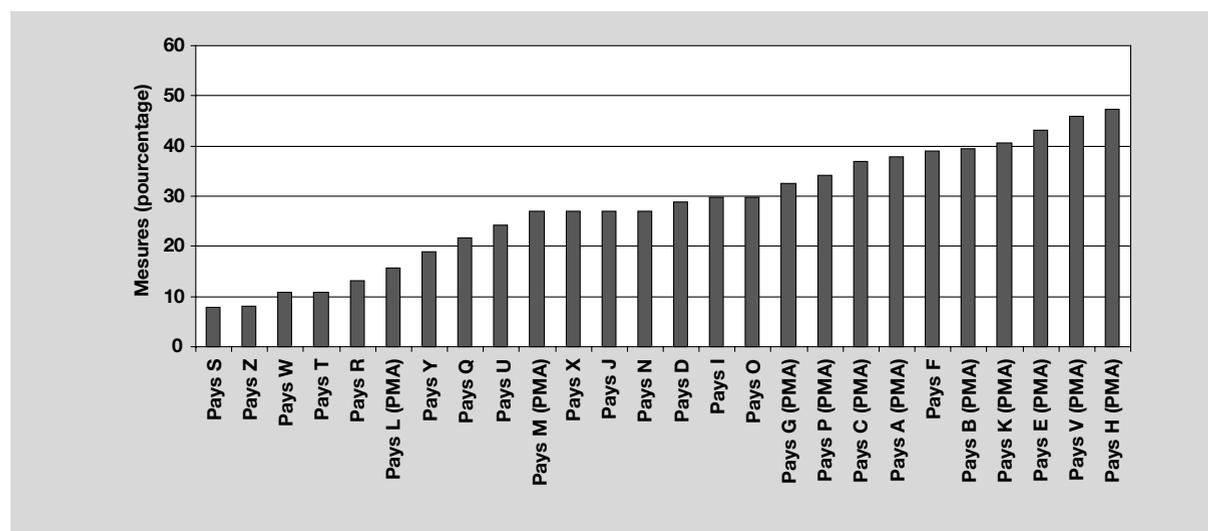
Source: Rapport à paraître, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, CNUCED, 2013.

Graphique 5.3 Motifs de non-mise en œuvre le plus souvent invoqués



Source: Rapport à paraître, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, CNUCED, 2013.

Graphique 5.4 Pourcentage des mesures nécessitant une assistance technique et un renforcement des capacités



Source: Rapport à paraître, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, CNUCED, 2013.

PMA, ces mesures constituent au moins un tiers des mesures figurant actuellement dans le projet de texte de l'OMC.

Le besoin d'ATRC a été considéré comme le plus élevé pour les 10 mesures énumérées dans le tableau 5.2, qui correspondent aux mesures présentant les degrés de mise en œuvre les plus faibles dans les pays en développement et représentent un ensemble de mesures nécessitant une intense coopération intérieure ou transfrontalière, des investissements dans les infrastructures et les technologies de l'information et de la communication, et l'utilisation de techniques douanières de pointe.

La synthèse des résultats des plans nationaux de mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce, élaborée par la CNUCED, montre que la facilitation du commerce demeure un défi, mais qu'elle est également considérée comme un domaine prioritaire pour le développement national par les pays en développement eux-mêmes. En recensant les principaux domaines de non-conformité, l'étendue des besoins en matière de temps et de coûts, et les besoins d'ATRC, ce travail apporte des renseignements précieux sur les besoins prioritaires des pays en développement et sur les ambitions nationales et régionales en matière de réformes visant à faciliter les échanges. À cet égard, il fournit certaines indications importantes aux pays en développement et à leurs partenaires de développement.

Tableau 5.2 Les 10 principales mesures pour lesquelles les besoins d'assistance technique et de renforcement des capacités sont les plus importants

Guichet unique (TN/TF/165/W/Rev. 16, art. 10, par. 5)
Procédures d'essai (art. 5, par. 3)
Renseignements disponibles sur l'Internet (art. 1, par. 2)
Coopération entre les organismes présents aux frontières (art. 9)
Décisions anticipées (art. 3)
Points d'information (art. 1, par. 3)
Disciplines concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation (art. 6, par. 1)
Publication (art. 1, par. 1)
Réduction/limitation des formalités et exigences en matière de documents requis (art. 10, par. 2)
Gestion des risques (art. 7, par. 4)

3. Conclusions

Le 8 juillet 2013, à l'occasion du quatrième Examen global de l'aide au commerce tenu à Genève, les représentants de haut niveau de 27 gouvernements et organisations, notamment la CNUCED, ont publié une «Déclaration commune: Assistance à la facilitation des échanges» aux fins de la mise en œuvre de la facilitation des échanges. Cette déclaration a insisté sur les avantages devant découler de la conclusion à Bali d'un accord sur la facilitation des échanges et rappelé l'engagement ferme des gouvernements et organisations de continuer d'apporter leur concours à sa mise en œuvre¹¹⁰.

La plupart des partenaires de développement multilatéraux et bilatéraux continuent d'axer le débat sur le volume de l'aide à la facilitation des échanges. Or, pour les pays bénéficiaires potentiels, il reste difficile d'adapter effectivement le volume de cette assistance, mais aussi sa portée et sa nature, à leurs besoins et priorités. De fait, l'assistance requise pour un grand nombre de réformes visant à faciliter le commerce devra vraisemblablement aller au-delà d'une aide financière et impliquera la mise en œuvre d'importantes capacités sur le long terme, la mise en place d'infrastructures technologiques et institutionnelles et de moyens de formation, ainsi que l'adoption de réformes visant à améliorer la gouvernance.

Les pays en développement doivent évaluer avec soin les besoins spécifiques et les ressources disponibles de façon à pouvoir planifier avec précision la mise en œuvre des réformes visant à faciliter les échanges en fonction du temps disponible et des services d'assistance technique et de renforcement des capacités dont ils peuvent éventuellement

bénéficier. Ils doivent également définir l'ordre approprié des dispositions à prendre pour garantir le plein respect de leurs engagements en matière de facilitation des échanges et programmer leur délai d'exécution et leur portée en mettant à profit les flexibilités proposées dans la section II du projet de texte de négociation récapitulatif (Rubiato et Hoffmann, 2013).

L'approche des plans nationaux de mise en œuvre, élaborée par la CNUCED, et les évaluations des besoins de l'OMC sont des jalons importants dans cette direction, mais ne représentent encore qu'une partie du parcours, l'objectif à atteindre dépendant en fin de compte de la capacité des pays d'entretenir un dialogue national inclusif et productif sur les réformes visant à faciliter les échanges. À cet égard, il sera important d'appuyer la création et le fonctionnement de comités nationaux de la facilitation des échanges dans les pays en développement pour définir et suivre les besoins et les progrès au titre d'un accord de l'OMC encore à conclure.

BIBLIOGRAPHIE

- Asariotis R and Benamara H, eds. (2012). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. United Nations and Earthscan/Routledge. Accessible sur <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (consulté le 18 octobre 2013).
- Chiew H (2013). UNFCCC principles must guide work of IMO and ICAO - say developing countries. Third World Network. *TWN Bonn News Update* 4. June 5. Accessible sur http://www.twinside.org.sg/title2/climate/news/Bonn11/TWN_update4.pdf (consulté le 18 octobre 2013).
- Climate Strategies, Cambridge Econometrics, University of Cambridge, CE Delft, and Transport Analysis and Knowledge Systems (2013). Research to assess impacts on developing countries of measures to address emissions in the international aviation and shipping sectors. Accessible sur http://www.cedelft.eu/publicatie/research_to_assess_impacts_on_developing_countries_of_measures_to_address_emissions_in_the_international_aviation_and_shipping_sectors/1389 (consulté le 7 novembre 2013).
- Commission européenne (2012). Roadmap: Commission communication on EU risk management and supply-chain security. Accessible sur http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2012_taxud_10_risk_management_en.pdf (consulté le 18 novembre 2013).
- Commission européenne (2013). Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen relative à la gestion des risques en matière douanière et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Accessible sur http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2012_793_fr.pdf (consulté le 18 novembre 2013).
- Comité mixte Union européenne-États-Unis (2012). Décision du Comité mixte de coopération douanière UE-États-Unis du 4 mai 2012 concernant la reconnaissance mutuelle du partenariat douane-commerce contre le terrorisme des États-Unis et du programme relatif aux opérateurs économiques agréés de l'Union européenne. 2012/290/UE. Accessible sur <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:144:0044:0047:FR:PDF> (consulté le 18 novembre 2013).
- CIMM (2013). *The ILO Maritime Labour Convention, 2006: Guidance for Ship Operators on Port State Control as from 20 August 2013*. Accessible sur <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/ilo-mlc-2006-guidance-on-psc.pdf> (consulté le 26 novembre 2013).
- International Air Transport Association, Association Of European Airlines, World Shipping Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Community Shipowners' Associations, The International Air Cargo Association, International Road Transport Union and Federation of European Trade Facilitation Organisations (2013). Recommendation to the European Parliament and Council – Establishing a multiple filing option for security in the UCC. Accessible sur http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/cargo-and-the-supply-chain/2013_Joint_Industry_Statement_to_EU_on_Customs_Changes.pdf (consulté le 25 novembre 2013).
- International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting (2013). «Rapid acceleration» needed to ensure results at the WTO Ministerial, Lamy warns. *Bridges Weekly*. 17(13):1-4. 18 avril.
- OIT (2012a). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 – Model National Provisions*. Accessible sur http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf (consulté le 16 octobre 2013).
- OIT (2012b). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 and Social Security for Seafarers*. Accessible sur http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170388.pdf (consulté le 16 octobre 2013).
- OMI (2009). *Second IMO GHG Study 2009*. IMO. London. Accessible sur http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf (consulté le 17 octobre 2013).
- OMI (2011a). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. Londres.
- OMI (2011b). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2. Londres.
- OMI (2012a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-third session. MEPC 63/23. Londres.
- OMI (2012b). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fourth session. MEPC 64/23. Londres.
- OMI (2012c). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 64/WP.11. Londres.
- OMI (2012d). Further work on GHG emissions from ships. Submitted by Brazil, China, India, Peru, Saudi Arabia and South Africa. MEPC 64/5/9. Londres.
- OMI (2012e). Draft outline for an update of the GHG emissions estimate for international shipping. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/5. Londres.
- OMI (2012f). Possible incompatibility between the WTO rules and market-based measures for international shipping. Submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 64/5/3. Londres.
-

- OMI (2012g). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Bonn, Germany from 14 to 25 May 2012. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/1. Londres.
- OMI (2012h). Green Climate Fund. Note by the Secretariat. MEPC 64/INF.31. Londres.
- OMI (2012i). Ensuring availability of fuels compliant with MARPOL Annex VI by 2020. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 64/4/17. Londres.
- OMI (2012j). Assessment of availability of fuel oil under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 64/4/41. Londres.
- OMI (2012k). Sulphur monitoring for 2011. Note by the Secretariat. MEPC 64/4. Londres.
- OMI (2012l). Information provided pursuant to SOLAS Regulation XI-2/13, the maritime security module of GISIS and the IMO *Guide to Maritime Security and the ISPS Code*. Note by the Secretariat. MSC 91/4. Londres.
- OMI (2012m). Developments since MSC 90. Note by the Secretariat. MSC 91/17. Londres.
- OMI (2012n). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-first session. MSC 91/22. Londres.
- OMI (2013a). Report of the Legal Committee on the work of its one-hundredth session. LEG 100/14. Londres.
- OMI (2013b). Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. Londres. Accessible sur <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf> (consulté le 17 octobre 2013).
- OMI (2013c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. Londres.
- OMI (2013d). Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI. MEPC.1/Circ.815. Londres.
- OMI (2013e). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 65/WP.10. Londres.
- OMI (2013f). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the Secretariat. MEPC 65/5/2. Londres.
- OMI (2013g). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. Londres.
- OMI (2013h). World Trade Organization's views on document MEPC 64/5/4 submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 65/INF.18. Londres.
- OMI (2013i). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Doha, Qatar, from 26 November to 8 December 2012. Note by the Secretariat. MEPC 65/5. Londres.
- OMI (2013j). Workshop on HNS reporting in preparation for the entry into force of the HNS Protocol, 2010. Submitted by Canada. LEG 100/3. Londres.
- OMI (2013k). Information on the second International Conference on Liability and Compensation Regime for Transboundary Oil Damage Resulting from Offshore Exploration and Exploitation Activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13. Londres.
- OMI (2013l). Principles for guidance on model bilateral/regional agreements or arrangements on liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13/2. Londres.
- OMI (2013m). Final report of the Correspondence Group on assessment of technological developments to implement the tier III NOx emission standards under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 65/4/7. Londres.
- OMI (2013n). Adequate port reception facilities for cargoes declared as harmful to the marine environment under MARPOL Annex V. MEPC.1/Circ.810. Londres.
- OMI (2013o). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-second session. MSC 92/26. Londres.
- OMI (2013p). Piracy. Note by the Secretariat. LEG 100/6/1. Londres.
- OMI (2013q). Piracy. Submitted by Ukraine. LEG 100/6/2. Londres.
- OMI (2013r). Update on the establishment of a database on court decisions related to piracy off the coast of Somalia and related activities: work in progress. Submitted by UNICRI. LEG 100/6/3. Londres.
- OMI (2013s). Guidelines on measures toward enhancing maritime trade recovery related to the global supply chain system and maritime conveyances. FAL.6/Circ.16. Londres.
- OMI (2013t). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. Note by the Secretariat. FAL 38/7/1. Londres.
- OMI (2013u). Interim guidelines for use of printed versions of electronic certificates. FAL.5/Circ.39. Londres.
- OMI (2013v). Revised IMO Compendium on facilitation and electronic business. FAL.5/Circ.40. Londres.
- OMI (2013w). List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013. FAL.2/Circ.127, MEPC. 1/ Circ.817, MSC.1/Circ.1462. Londres.
- OMI (2013x). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation and the International Federation of Shipmasters' Associations. LEG 100/5/1. Londres.
-

- Koch C (2013). Potential for chaos as Europe ponders tighter supply chain security rules. *Lloyd's List*. 8 avril. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article420502.ece> (consulté le 9 juillet 2013).
- Lloyd's List* (2013). Making the Baltic a NOx emission-control area faces many challenges. Mars. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article418151.ece> (consulté le 12 novembre 2013).
- MarineLink.com* (2012). Will low-sulphur fuel be sufficiently available asks ICS. Juillet. Accessible sur <http://www.marinelink.com/news/sufficiently-lowsulphur346458.aspx> (consulté le 19 novembre 2013).
- MarineLink.com* (2013). Maritime law & piracy code adopted by African nations. Juin. Accessible sur <http://www.marinelink.com/news/maritime-adopted-african356075.aspx> (consulté le 9 juillet 2013).
- Miles T (2013). U.S. warns WTO global trade talks «hurtling towards irrelevance. Business and Financial News. Reuters. 11 avril.
- Oceans Beyond Piracy (2013). The human cost of maritime piracy 2012. Working paper. Accessible sur <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf> (consulté le 19 novembre 2013).
- Platts (2012). EU Council amends directive on sulfur content in marine fuels. Accessible sur <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/eu-council-amends-directive-on-sulfur-content-8859750> (consulté le 9 juillet 2013).
- PricewaterhouseCoopers (2012). Study on possible ways to enhance EU-level capabilities for customs risk analysis and targeting. 31 mai.
- Rubiato JM and Hoffmann J (2013). Promoting African intra-regional trade through trade facilitation negotiations. *Bridges Africa*. 2(3):4-6.
- CNUCED (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. New York and Geneva. Accessible sur http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- CNUCED (2008). *Étude sur les transports maritimes 2008*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/RMT/2008. New York et Genève. Accessible sur <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1686> (consulté le 12 novembre 2013).
- CNUCED (2010). *Étude sur les transports maritimes 2010*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/RMT/2010. New York et Genève. Accessible sur <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708> (consulté le 17 octobre 2013).
- CNUCED (2011a). *Étude sur les transports maritimes 2011*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/RMT/2011. New York et Genève. Accessible sur <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1734> (consulté le 17 octobre 2013).
- CNUCED (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing the Convention may soon enter into force. UNCTAD Transport Newsletter No.50. Second Quarter 2011, page 8. Accessible sur http://unctad.org/en/Docs/webdtitlb20113_en.pdf (consulté le 12 novembre 2013).
- CNUCED (2012a). *Étude sur les transports maritimes 2012*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/RMT/2012. New York et Genève. Accessible sur <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> (consulté le 17 octobre 2013).
- CNUCED (2012b). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Accessible sur http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtitlb20114_en.pdf (consulté le 11 novembre 2013).
- United States Customs and Border Protection (CBP) (2013). EU, US fully implement mutual recognition decision. News release. 8 février. Accessible sur http://cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/02082013_6.xml (consulté le 9 juillet 2013).
- OMD (2012a). SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade. June. Accessible sur http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (consulté le 13 novembre 2013).
- OMD (2012b). Compendium of authorized economic operator programmes. WCO research paper No.25. Accessible sur http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~/_/media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx (consulté le 18 novembre 2013).
- OMD (2013a). WCO Americas and Caribbean Region adopts AEO regional strategy. News. 3 avril. Accessible sur <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/wco-americas-and-caribbean.aspx> (consulté le 9 juillet 2013).
- OMD (2013b). Importance of AEO programmes recognized at the AEO Regional Forum in Astana. News. 3 juin. Accessible sur <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/aEO-regional-forum-astana.aspx> (consulté le 9 juillet 2013).
- OMD (2013c). Working meeting held in promoting AEO project in East African Economic Community. News (19 juin). Accessible sur <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/working-meeting-in-promoting-aEO-project.aspx> (consulté le 18 novembre 2013).
- OMD (2013d). Seminar on the authorized economic operator (AEO) concept. News. 16 avril. Accessible sur <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/aEO-seminar.aspx> (consulté le 9 juillet 2013).
-

NOTES

- ¹ La CTM 2006 entre en vigueur 12 mois à compter de la date à laquelle elle a été ratifiée par 30 membres représentant au moins 33 % du tonnage mondial. La Convention est à présent en vigueur dans 38 États membres de l'Organisation internationale du Travail (OIT) représentant 69 % du tonnage mondial. L'état des ratifications de la CTM 2006 est basé sur les informations publiées sur le site Web de l'OIT au 9 juillet 2013. Pour une liste des conventions internationales qui seront révisées après l'entrée en vigueur de la CTM 2006, voir http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang--en/index.htm (consulté le 17 octobre 2013).
- ² Le texte de la CTM 2006 est accessible sur le site http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.htm (consulté le 17 octobre 2013). Voir également la «Note explicative sur les règles et le code de la Convention du travail maritime», page 12 du document de la Conférence internationale du Travail susvisé. Les articles et les règles ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir l'article XIV de la Convention).
- ³ Le Code peut être amendé selon la procédure simplifiée énoncée à l'article XV de la Convention.
- ⁴ Voir CTM 2006.
- ⁵ Voir règle 5.1.3 de la CTM 2006.
- ⁶ Voir «Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa centième session» (OMI, 2013a), paragraphe 4.4. Les modifications qui doivent être examinées étaient basées sur les recommandations du Groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, adoptées en 2009.
- ⁷ L'entrée en vigueur du PROT PEB 2002 a suivi le dépôt de l'instrument de ratification par la Belgique le 23 avril 2013. Des Instruments de ratification avaient été antérieurement déposés par l'Albanie, le Belize, le Danemark, la Lettonie, les Palaos, les Pays-Bas, la République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, la Serbie et l'Union européenne.
- ⁸ Il convient de noter que, pour la première fois dans une convention de l'OMI, la signature, l'approbation ou l'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique a été expressément prévue, ce qui confère à une organisation de ce type «les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole» (voir l'article 19 de la Convention). L'Union européenne a adhéré au Protocole de 2002 à la fin de 2011. Toutefois, cette adhésion ne se substitue pas à la ratification par chacun de ses États membres.
- ⁹ La PEB 1974 a été adoptée le 13 décembre 1974 et est entrée en vigueur le 28 avril 1987. En 1976, un Protocole à la Convention a institué les DTS en tant qu'unité de compte applicable, en remplacement du «franc Poincaré», basé sur le cours «officiel» de l'or. En 1990, un autre Protocole à la Convention devait relever les limites de responsabilité, mais n'est pas entré en vigueur et a été ultérieurement remplacé par le Protocole de 2002. Le PROT PEB 2002 a été adopté le 1^{er} novembre 2002 et entrera en vigueur le 23 avril 2014.
- ¹⁰ Aux termes de l'article 15-3 du of PROT PEB 2002, les articles 1 à 22 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent Protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PEB 2002).
- ¹¹ Pour d'autres informations, voir également une compilation de documents sur la Convention d'Athènes, accessible sur <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72411/Athens%20Convention%20and%20ratifications%20April%202013.pdf> (consulté le 25 novembre 2013).
- ¹² Voir les articles 3-1 et 7-1 de la Convention. Toutefois, il convient de noter que la Convention prévoit la possibilité pour les États contractants de formuler des réserves.
- ¹³ Voir article 4bis de la Convention.
- ¹⁴ La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée à 2 250 DTS par passager et par transport. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée à 12 700 DTS par véhicule et par transport. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux autres bagages est limitée à 3 375 DTS par passager et par transport.
- ¹⁵ Aux termes de la PEB 1974, les limites ne peuvent être relevées qu'en amendant la Convention, l'amendement ne pouvant entrer en vigueur qu'avec l'acceptation d'un nombre spécifié d'États. Par exemple, un Protocole à la PEB 1974 antérieur, adopté en 1990, qui devait également relever les limites de responsabilité, n'est pas entré en vigueur et a été remplacé par le PROT PEB 2002. En vertu de la procédure d'acceptation tacite, décrite à l'article 23 de la Convention, à la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des Parties au Protocole, toute proposition visant à modifier les limites est diffusée à tous les membres de l'Organisation et à tous les États Parties, avant d'être soumise au Comité juridique de l'OMI. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, à condition que la moitié au moins de ces États soient présents au moment du vote, et entrent en vigueur dix-huit mois à compter de la date à laquelle ils sont réputés avoir été acceptés. Un amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de son adoption, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général de l'OMI qu'ils ne l'acceptent pas.

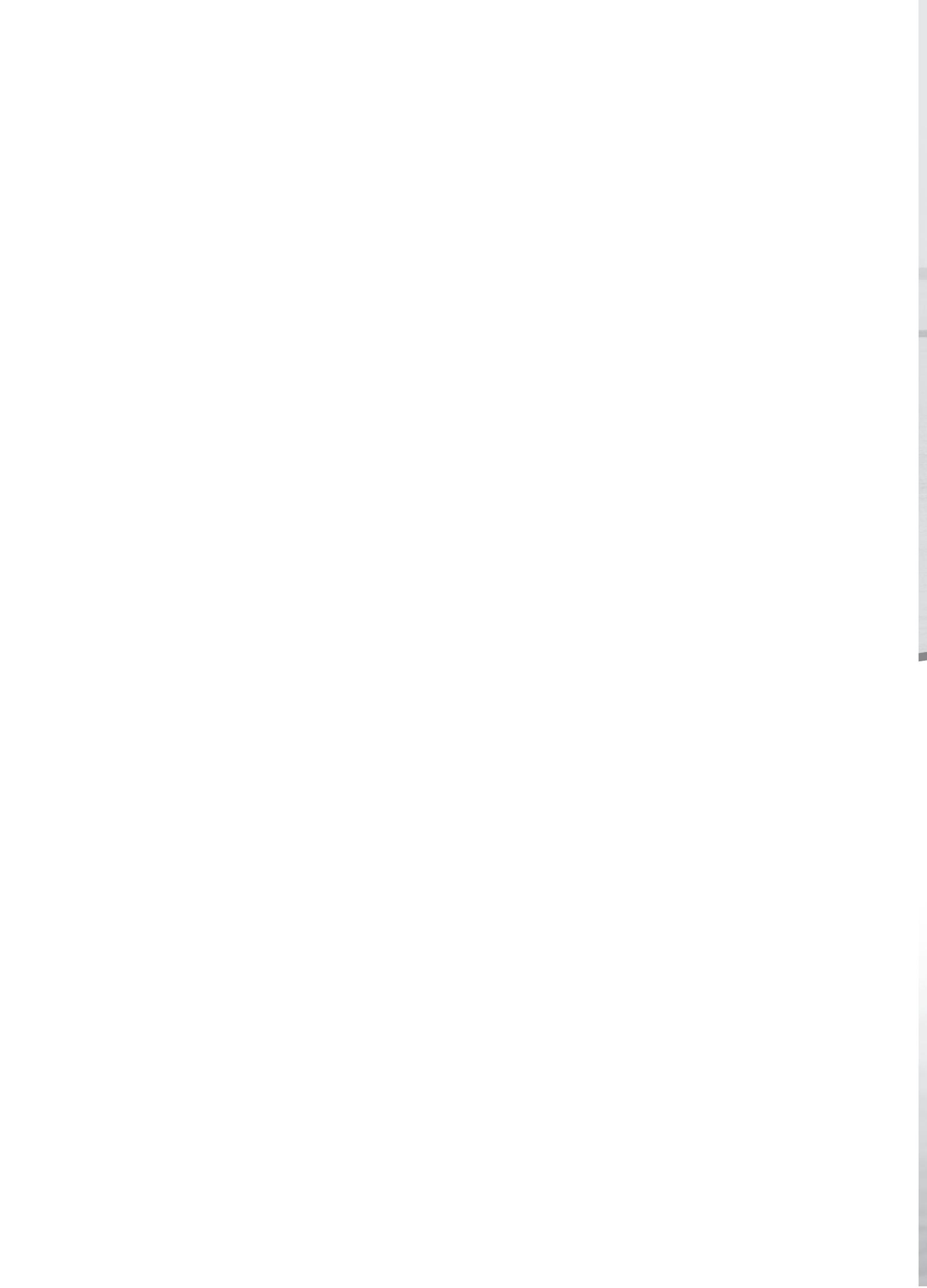
- ¹⁶ Voir l'article 17.5 du PROT PEB 2002. L'adhésion au PROT PEB 2002 est subordonnée à la dénonciation par les Parties de la PEB 1974 et de ses Protocoles de 1976 et 1990. Au 30 juin 2013, la PEB 1974 était en vigueur dans 35 États contractants, qui représentaient 45,88 % du tonnage mondial; le 23 avril 2014, elle ne le sera plus que dans 31 États. Au 30 juin 2013, le PROT PEB 1976 était en vigueur dans 26 États contractants; le 23 avril 2014, il ne le sera plus que dans 23 États.
- ¹⁷ Des déclarations en ce sens ont été faites par l'Argentine et la Fédération de Russie, conformément à l'article 22 de la PEB 1974.
- ¹⁸ Il s'agit des pays suivants: Allemagne, Canada, Danemark, Finlande, Norvège et Suède. Les limites de responsabilité pertinentes instituées par la législation nationale sont conformes ou très similaires aux montants énoncés dans le Protocole de 1990 à la PEB 1974, lequel, toutefois, n'est jamais entré en vigueur. Il convient de noter que le Danemark a ratifié le PROT PEB 2002 et sera donc Partie à la PEB 2002. Pour d'autres informations sur l'état de ces conventions au 30 juin 2013, voir OMI (2013b).
- ¹⁹ L'ensemble de mesures a été ajoutée en tant qu'amendement à l'annexe VI de la MARPOL intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», en tant que nouveau chapitre 4 intitulé «Règles relatives à l'efficacité énergétique des navires».
- ²⁰ Pour un résumé du contenu des règles, voir CNUCED (2012a), pages 97 et 98. Pour une vue d'ensemble des débats consacrés aux différents types de mesures, voir CNUCED (2010), pages 118 et 119 et CNUCED (2011a), pages 114 à 116.
- ²¹ Il ressort de l'étude que, si elles sont appliquées, ces mesures pourraient améliorer l'efficacité énergétique et réduire le taux d'émissions par rapport aux taux actuels dans une proportion comprise entre 25 et 75 %. Pour un examen détaillé de diverses conséquences potentielles des changements climatiques pour les transports maritimes, voir également le livre de la CNUCED intitulé *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*, publié en mai 2012 (Asariotis et Benamara, 2012). Ont contribué à ce livre, publié conjointement par les Nations Unies et Earthscan/Routledge, des experts de différentes universités et organisations internationales – telles que l'OMI, le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, l'OCDE, l'Agence internationale de l'énergie et la Banque mondiale – ainsi que du secteur des transports maritimes et du secteur portuaire. Les thèmes abordés incluent la formation scientifique; les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et les mesures d'atténuation éventuelles; le bilan du cadre réglementaire et institutionnel; les effets potentiels des changements climatiques sur les transports maritimes et l'adaptation à ces changements; ainsi que les questions intersectorielles pertinentes comme le financement, l'investissement, les technologies et l'énergie. Pour d'autres informations, voir le site Web de la CNUCED à l'adresse www.unctad.org/tti/legal.
- ²² Le CPMM a tenu sa soixante-quatrième session du 1^{er} au 5 octobre 2012 et sa soixante-cinquième session du 13 au 17 mai 2013.
- ²³ Cet amendement a actualisé une note de bas de page faisant référence à la procédure 7.5-04-01-01.2 recommandée par la Conférence internationale des bassins d'essais de carènes en tant que norme à préférer.
- ²⁴ Proposition des États-Unis tendant à améliorer l'efficacité énergétique dans les transports maritimes internationaux. Les documents supplémentaires dont le Comité était saisi au titre de ce point sont ceux d'IMarEST, fournissant des informations sur une approche fondée sur des objectifs de la «mesure de la consommation de combustible»; de la CSC, fournissant des observations sur les documents présentés par les États-Unis et IMarEST, et offrant des informations supplémentaires sur les différentes approches de la surveillance et de la notification des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant des navires; ainsi que des pays suivants: Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Japon, Norvège et Royaume-Uni, appuyant l'élaboration de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires.
- ²⁵ «CONSCIENT des principes consacrés dans la Convention relative à l'Organisation, notamment le principe de non-discrimination, ainsi que la clause consistant à ne pas faire bénéficier de conditions plus favorables les États non Parties inscrits dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et les autres Conventions de l'OMI,».
- ²⁶ «CONSCIENT ÉGALEMENT des principes inscrits dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et le Protocole de Kyoto qui s'y rapporte, notamment le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives,».
- ²⁷ Plusieurs délégations ont fait des déclarations au sujet de cette résolution, lesquelles sont reproduites dans l'annexe 5 de OMI (2013c). Comme l'a indiqué le Third World Network (Chiew, 2013), pendant la Conférence sur les changements climatiques des Parties à la CCNUCC tenue à Bonn en juin 2013, un groupe de pays en développement ont considéré que la référence faite expressément dans la résolution de l'OMI au principe des «responsabilités communes mais différenciées» (RCMD) indiquait clairement que l'OMI respectait les principes et dispositions de la CCNUCC dans le cadre de ses activités concernant les changements climatiques. Les délégations de certains pays développés, dont le Japon, ont affirmé au contraire que l'adoption de l'alinéa du préambule de la résolution selon lequel le Comité était «conscient» des RCMD ne devait pas limiter les activités découlant des principes de l'OMI, en faisant observer que ce point avait été réaffirmé dans le rapport de la soixante-cinquième session du CPMM.
- ²⁸ Voir une note de l'OMI présentée à la trente-huitième session de l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique, tenue à Bonn du 3 au 14 juin 2013, qui faisait le point des activités de l'OMI contre les émissions imputables aux combustibles utilisés dans les transports maritimes internationaux, accessible sur <http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbsta/eng/misc15.pdf> (consulté le 7 novembre 2013).

- 29 En ce qui concerne d'éventuelles MFM, voir en particulier CNUCED (2011a), pages 114 et 117 à 119, et CNUCED (2012a), pages 99 à 101.
- 30 Il convient de noter que les délégations d'un certain nombre de pays en développement, en particulier celles du Brésil, de la Chine et de l'Inde, ont exprimé leurs préoccupations au sujet de diverses questions de principe et de politique concernant la réduction des émissions de GES et eu égard à d'éventuelles MFM. Pour d'autres informations, voir également les déclarations de plusieurs délégations (OMI, 2012c, annexes 14 à 17).
- 31 Les pays étudiés sont le Chili, la Chine, les Îles Cook, l'Inde, le Kenya, les Maldives, le Mexique, le Samoa, le Togo et la Trinité-et-Tobago.
- 32 Afrique du Sud, Arabie saoudite, Brésil, Chine, Inde et Pérou.
- 33 Sur la base d'une proposition de son président, le CPMM a décidé de suspendre l'examen des mesures fondées sur le marché et questions connexes et de n'examiner que les trois points suivants: a) actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux; b) questions liées à l'OMC; c) questions concernant la CCNUCC (OMI, 2013c, paragraphe 5.1).
- 34 Comme l'ont indiqué les éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, il ressort des chiffres clefs contenus dans la dernière (deuxième) étude sur les GES de l'OMI (OMI, 2009) que les transports maritimes internationaux ont émis 870 millions de tonnes, soit environ 2,7 % des émissions mondiales de CO₂ générées par les activités humaines en 2007.
- 35 Voir OMI (2012b), page 36.
- 36 L'atelier d'experts chargé de poursuivre l'examen de la méthode et des hypothèses à utiliser aux fins de l'actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux s'est tenu du 26 février au 1^{er} mars 2013. Son rapport est publié dans le document OMI (2013f).
- 37 L'objet assigné à l'étude d'actualisation est énoncé dans l'annexe au document (OMI, 2013f).
- 38 Le comité directeur a été ultérieurement créé par le Secrétaire général de l'OMI par circulaire le 12 juillet 2013 (OMI, 2013g).
- 39 Présenté par l'Arabie saoudite et l'Inde.
- 40 Il convient de noter que la délégation de l'Inde a exprimé l'opinion selon laquelle le secrétariat de l'OMC n'était pas en mesure de fournir les informations demandées et, de ce fait, les informations figurant dans l'annexe au document n'auraient pas dû être sollicitées et ne devraient pas être examinées plus avant (OMI, 2013c, paragraphe 5.20).
- 41 Les documents soumis au secrétariat de l'OMI étaient les suivants: OMI (2012g) sur les résultats de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques tenue à Bonn du 14 au 25 mai 2012; OMI (2012h) sur la première réunion du conseil d'administration du Fonds vert pour le climat, tenue du 23 au 25 août 2012 à Genève (Suisse); OMI (2013i) sur les résultats de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques tenue à Doha du 26 novembre au 8 décembre 2012.
- 42 Le rapport met en lumière les éléments centraux du cadre juridique international et propose un résumé analytique des principales dispositions des derniers instruments juridiques internationaux entrés en vigueur. Il propose aussi des éléments de réflexion relatifs à l'élaboration des politiques nationales.
- 43 Le régime s'appuie sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1969) et son Protocole de 1992, et sur la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur le Fonds) (1971) et ses Protocoles de 1992 et de 2003.
- 44 Entrée en vigueur le 21 novembre 2008, la Convention comptait au 30 juin 2013 70 États Parties représentant 90,04 % du tonnage mondial. Elle vise la pollution par les hydrocarbures causée par des navires autres que les pétroliers, par exemple les porte-conteneurs, les navires frigorifiques, les chimiquiers, les navires de charge classiques, les navires de croisière et les transbordeurs.
- 45 Protocole de 2010 portant modification de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur. Voir également CNUCED (2010), pages 124 et 125.
- 46 L'atelier a été organisé à Londres en novembre 2012. Pour d'autres renseignements, voir www.hnsconvention.org (consulté le 11 novembre 2013).
- 47 OMI (2013a), pages 5 et 6.
- 48 En particulier à la suite de l'incident Deepwater Horizon survenu en 2010 et de l'incident de 2009 survenu sur la plate-forme pétrolière de Montara, située dans la zone économique exclusive australienne, où un puits a explosé, causant un important déversement de pétrole.
- 49 Pour un résumé des vues exprimées par les délégations, voir OMI (2013a), pages 21 à 24. Il est également question dans le rapport d'un groupe consultatif informel chargé d'examiner les questions relatives aux dommages transfrontières dus à la pollution résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer, comité dont les travaux sont coordonnés par la délégation de l'Indonésie. L'adresse en ligne pour participer à ce groupe est ind_offshorediscussion_imoleg@yahoo.com.

- ⁵⁰ L'annexe VI de la MARPOL est entrée en vigueur le 19 mai 2005. Au 30 juin 2013, elle avait été ratifiée par 72 États, représentant environ 94,30 % du tonnage mondial. Cette annexe couvre la pollution de l'atmosphère par les navires, y compris les émissions de SOx et NOx et les particules.
- ⁵¹ Voir CNUCED (2008), page 119.
- ⁵² En cas de conclusion négative de l'étude, le nouveau plafond mondial s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2025.
- ⁵³ Les deux premières ZCE de SOx, celles de la mer Baltique et de la mer du Nord, ont été créées en Europe, à compter de 2006 et de 2007, respectivement. La troisième zone créée a été celle de l'Amérique du Nord, à compter du 1^{er} août 2012. En outre, en juillet 2011, une quatrième ZCE, celle des États-Unis dans la mer des Caraïbes, a été créée, couvrant certaines eaux adjacentes aux côtes de Porto Rico (États-Unis) et des îles Vierges américaines, et prendra effet le 1^{er} janvier 2014.
- ⁵⁴ Également appelés épurateurs par filtrage (oxyde de soufre).
- ⁵⁵ Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, modifiant la Directive 1999/32/CE du Conseil concernant la teneur en soufre des combustibles marins; JO L 327, 27 novembre 2012, pages 1 à 13. Accessible sur <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF> (consulté le 12 novembre 2013).
- ⁵⁶ Cette proposition de la CIMM tendait à ce qu'au cours de la période 2012-2014, le modèle de disponibilité du combustible proposé par le Groupe de correspondance sur l'évaluation de la disponibilité du fioul visée par l'annexe VI de la MARPOL soit utilisé pour réaliser une étude préliminaire destinée à présenter des scénarios relatifs à la disponibilité du combustible pour la période 2015-2016.
- ⁵⁷ Cette proposition des États-Unis s'est élevée contre l'idée de procéder de bonne heure à l'évaluation de la disponibilité du fioul visée par l'annexe VI de la MARPOL, dans la mesure où les résultats d'une analyse préliminaire antérieure n'auraient que peu d'intérêt s'agissant d'évaluer la disponibilité du combustible en 2020, ce pour plusieurs raisons.
- ⁵⁸ À ce jour, seule la ZCE d'Amérique du Nord est désignée aux fins du contrôle des NOx. Une demande tendant à faire de la mer Baltique une ZCE est actuellement examinée par les États riverains par l'intermédiaire de la Commission d'Helsinki. Pour d'autres informations, voir *Lloyd's List* (2013).
- ⁵⁹ Les limites de niveau III sont inférieures de près de 70 % à celles de niveau II, ce qui nécessite une technologie supplémentaire.
- ⁶⁰ Pour un aperçu des dispositions relatives aux rejets de l'annexe V révisée de la MARPOL, voir CNUCED (2012a), tableau 5.1, page 104.
- ⁶¹ En vertu de cette circulaire, jusqu'au 31 décembre 2015, les eaux de lavage des cales ayant précédemment contenu des cargaisons solides en vrac classées comme nocives pour le milieu marin peuvent être rejetées hors des zones spéciales dans certaines conditions. La circulaire engage par ailleurs les Parties à l'annexe V de la MARPOL à assurer la mise à disposition dans les ports et terminaux d'installations adéquates pour la réception des résidus de cargaisons solides en vrac, y compris ceux contenus dans les eaux de lavage.
- ⁶² La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009.
- ⁶³ Ce sont les «Directives de 2012 relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires», (OMI, 2012a, annexe 4), les «Directives de 2012 relatives à l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires» (OMI, 2012a, annexe 5), les «Directives de 2011 relatives à l'établissement d'un inventaire des matériaux dangereux» (OMI, 2012a, annexe 3) et les «Directives de 2011 relatives à l'élaboration du plan de recyclage des navires» (OMI, 2011a, annexe 2).
- ⁶⁴ La Convention de Hong Kong a été ouverte à l'adhésion le 1^{er} septembre 2010 et n'est pas encore entrée en vigueur. Ce sera chose faite 24 mois après la date à laquelle 15 États, représentant 40 % du tonnage de la flotte marchande mondiale, y seront devenus Parties. Au 30 juin 2013, seule la Norvège y avait adhéré.
- ⁶⁵ Ce groupe avait été initialement créé pendant la soixante-quatrième session du CPMM pour élaborer les valeurs seuils et les dérogations applicables aux matériaux devant figurer sur les Inventaires des matériaux dangereux et examiner la nécessité d'amender en conséquence les «Directives de 2011 relatives à l'établissement d'un inventaire des matériaux dangereux».
- ⁶⁶ La Convention BWM n'est pas encore entrée en vigueur. Au 30 juin 2013, 37 États, qui représentaient au total 30,32 % du tonnage de la flotte marchande mondiale, l'avaient ratifiée. Elle entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 30 États dont les flottes marchandes combinées représenteront au moins 35 % du tonnage mondial y seront devenus Parties. Plusieurs délégations avaient antérieurement indiqué qu'elles comptaient présenter leurs instruments de ratification à l'OMI dans un proche avenir, car le processus de ratification de la Convention était entré dans sa phase finale ou une phase avancée dans leurs pays respectifs. Voir également CNUCED UNCTAD (2011b, page 8).
- ⁶⁷ Ces systèmes de gestion des eaux de ballast ont été proposés par la Chine, les Pays-Bas, la Norvège et la République de Corée. On trouvera des informations détaillées sur ces systèmes dans les documents présentés par les délégations concernées lors des soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions du CPMM à l'adresse www.imo.org.
- ⁶⁸ Ces systèmes ont été proposés par la Chine, le Danemark, le Japon, les Pays-Bas et la République de Corée. On trouvera des informations détaillées sur ces systèmes dans les documents présentés par les délégations concernées lors des soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions du CPMM à l'adresse www.imo.org. Ces dernières années, l'OMI a donné son approbation à un grand nombre de types de systèmes de traitement des eaux de ballast. Par la suite, certains d'entre eux ont été retirés du marché parce que leur fonctionnement après installation sur les navires n'était pas conforme aux dispositions en vigueur.
-

- 69 Qui doit se tenir du 25 novembre au 4 décembre 2013.
- 70 Des copies de ces circulaires de la BWM (BWM.2/Circ.42-45) sont accessibles à l'adresse www.imo.org.
- 71 On trouvera dans le document OMD (2012a) une version mise à jour en juin 2012 du Cadre SAFE.
- 72 Le pilier 1 repose sur le modèle de l'Initiative pour la sécurité des conteneurs adoptée aux États-Unis en 2002. Le pilier 2 s'appuie sur le modèle du Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (C-TPAT) adopté aux États-Unis en 2001. Pour d'autres renseignements à ce sujet et pour une analyse des principaux éléments du contrôle par les douanes de la sécurité de la chaîne logistique, à savoir la communication préalable de renseignements sur le chargement, la gestion des risques, l'emploi d'équipements permettant de contrôler le chargement de manière non intrusive et les opérateurs économiques agréés, voir le document de recherche de l'OMD n° 18, «The Customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011», accessible sur www.wcoomd.org. Pour un résumé des différents programmes en matière de sécurité adoptés par les États-Unis après le 11 septembre, voir CNUCED (2004).
- 73 Au 30 juin 2013, 168 des 179 membres de l'OMD avaient exprimé l'intention d'appliquer le Cadre SAFE.
- 74 Voir également CNUCED (2011a), pages 121 et 122. Le dossier comprend les éléments suivants: *Cadre de normes SAFE; Directives douanières relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée; Directives sur la mise en œuvre de programmes d'OEA; Recueil sur les programmes d'OEA; Modèle pour les procédures de recours pour les OEA; Avantages offerts aux OEA: contribution du Groupe consultatif du secteur privé de l'OMD; Directives relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel de scanographie/d'imagerie; Mécanisme de modification des éléments de données du cadre SAFE; Directives sur la reprise du commerce; et Les petites et moyennes entreprises: FAQ*. Le dossier SAFE est accessible sur: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (consulté le 25 novembre 2013).
- 75 Pour d'autres informations, voir le site Web de l'OMD: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (consulté le 18 novembre 2013).
- 76 Le concept d'OEA inséré dans le Cadre SAFE trouve ses origines dans la Convention de Kyoto révisée, qui contient des normes relatives aux «personnes agréées», et dans les programmes nationaux.
- 77 Pour d'autres informations sur le concept général de reconnaissance mutuelle et sur les directives relatives à l'élaboration d'un ARM, dont il est question dans le dossier SAFE et le document de recherche de l'OMD n° 18 sur la question, voir CNUCED (2012a), pages 106 et 107.
- 78 Le premier ARM a été conclu entre les États-Unis et la Nouvelle-Zélande en juin 2007. Au 30 juin 2013, 19 ARM bilatéraux avaient été conclus et 10 autres étaient en cours de négociation entre les pays et entités suivants: Chine-Union européenne, Chine-Japon, Japon-Malaisie, Chine-République de Corée, Hong Kong (Chine)-République de Corée, Inde-République de Corée, Israël-République de Corée, Nouvelle-Zélande-Singapour, Norvège-Suisse et Singapour-États-Unis.
- 79 La raison en est que les 27 pays membres de l'Union européenne se sont dotés en commun d'un programme d'OEA uniforme.
- 80 Selon des informations communiquées par le secrétariat de l'OMD. Pour d'autres informations, voir le «Recueil sur les programmes d'OEA» le plus récent (OMD, 2012b).
- 81 Pour d'autres informations, voir OMC, 2013a, 2013b, 2013c et 2013d.
- 82 Voir en particulier CNUCED (2011a), où sont analysées les principales modifications que cet amendement a apportées au Code des douanes, pages 122 et 123.
- 83 Pour d'autres informations, voir http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (consulté le 18 novembre 2013).
- 84 Une copie expurgée du document a été mise à la disposition de la CNUCED par la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne.
- 85 Voir Commission européenne (2013) page 9.
- 86 Pour des informations générales, voir également Commission européenne (2012).
- 87 Voir l'article du président et directeur général du World Shipping Council (Koch C, 2013). Les Membres du World Shipping Council exploitent environ 90 % de la capacité mondiale de transports maritimes réguliers.
- 88 Selon les informations communiquées par la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne, au 25 juin 2013, 15 359 demandes de certificat d'OEA avaient été présentées et 13 104 certificats avaient été délivrés. Au 15 juin 2013, 1 523 demandes avaient été rejetées (soit 10 % des demandes reçues) et 691 certificats avaient été annulés (5,3 % des certificats délivrés). Les certificats délivrés au 31 décembre 2012 se sont répartis par catégories comme suit: OEA-F, 6023 (49 %); OEA-C, 5969 (48 %); et OEA-S, 354 (3 %).
- 89 Pour le questionnaire d'autoévaluation, voir http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (consulté le 18 novembre 2013). Les notes explicatives sont également accessibles sur http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (consulté le 18 novembre 2013).

- ⁹⁰ L'Union européenne a déjà conclu des ARM avec les États-Unis, le Japon, la Norvège et la Suisse. Les négociations se poursuivent avec la Chine et seront bientôt engagées avec le Canada. Les États-Unis ont conclu des ARM non seulement avec l'Union européenne, mais aussi avec le Canada, le Japon, la Jordanie, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée et la province chinoise de Taiwan.
- ⁹¹ En mai 2013, 10 512 sociétés étaient membres du C-TPAT, représentant plus de 50 % (en valeur) des marchandises importées par les États-Unis. En mars 2013, le CBP avait signé des ARM avec le Canada, le Japon, la Jordanie, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, la province chinoise de Taiwan et l'Union européenne. Pour d'autres informations, voir www.cbp.gov.
- ⁹² Pour d'autres informations, voir le site Web du CBP, à l'adresse http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/coac/coac_13_meetings/may22_meeting_dc/ (consulté le 19 novembre 2013).
- ⁹³ Tenue du 26 au 30 novembre 2012.
- ⁹⁴ Tenue du 12 au 21 juin 2013.
- ⁹⁵ Après avoir été signé, le document est entré en vigueur pour 22 États signataires: Angola, Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, République démocratique du Congo, Sénégal, Sierra Leone, Sao Tomé-et-Principe, Tchad et Togo.
- ⁹⁶ Le texte intégral du Code est accessible à l'adresse <https://195.24.195.238/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (consulté le 19 novembre 2013). Voir également *MarineLink.com* (2013).
- ⁹⁷ Tenue du 15 au 19 avril 2013.
- ⁹⁸ Ce document présentait des informations communiquées par l'ONUDC. Des observations écrites à son sujet ont été présentées dans le document OMI (2013q). Le Comité a noté en le déplorant que l'OTAN avait informé le secrétariat qu'elle ne disposait pas de dossiers ni d'informations à ce sujet, et qu'aucune réponse n'avait été reçue de la force navale de l'Union européenne en Somalie.
- ⁹⁹ Voir OMI (2013a), page 10.
- ¹⁰⁰ Les réponses fournies par les États membres à ce questionnaire sont accessibles sur le site Web de l'OMI, voir <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-received-on-Private%20Armed%20Security.aspx> (consulté le 19 novembre 2013).
- ¹⁰¹ Voir <http://unicri.it/topics/piracy/database/> (consulté le 19 novembre 2013).
- ¹⁰² En ce qui concerne l'inclusion de la législation nationale relative à la piraterie dans la base de données, cette information peut se trouver dans la base de données créée par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, accessible sur http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm (consulté le 19 novembre 2013).
- ¹⁰³ Pour d'autres informations, voir OMI (2013a) pages 12 à 16.
- ¹⁰⁴ Des indications pertinentes fournies par les directives relatives à la reprise du commerce de l'OMD, le Programme de coopération économique et de reprise du commerce Asie-Pacifique et l'ISO 28002:2011 ont été regroupées et intégrées aux Directives (OMI, 2013s).
- ¹⁰⁵ Ce questionnaire a été mis au point par une réunion intersessions du Groupe de travail sur la sécurité maritime et la piraterie.
- ¹⁰⁶ Le texte intégral du rapport est accessible sur le site Web de Seafarers' Rights International: www.seafarersrights.org (consulté le 19 novembre 2013).
- ¹⁰⁷ Pour d'autres informations, voir OMI (2013a), pages 7 à 9.
- ¹⁰⁸ Le contenu de ce paragraphe et des paragraphes suivants s'appuie sur une comparaison entre la révision 12 et la révision 16 du projet de texte de négociation récapitulatif (TN/TF/165).
- ¹⁰⁹ Cette section est basée sur un rapport de la CNUCED à paraître, intitulé «The competitiveness' new frontier: Implementing trade facilitation in developing countries».
- ¹¹⁰ Le texte intégral de la déclaration est accessible sur http://www.wto.org/english/news_e/news13_e/fac_08jul13_e.htm (consulté le 20 novembre 2013).
-





6

MISE EN PLACE D'UN ACCÈS FIABLE AU TRANSPORT MARITIME POUR LES PAYS SANS LITTORAL

Le passage du commerce des pays sans littoral à travers le territoire des pays côtiers pour accéder aux services de transport maritime est généralement régi par un principe classique: les marchandises en transit et leur transport bénéficient du passage en franchise de taxes par l'itinéraire le plus commode. Dans la pratique, toutefois, l'application de cette norme fondamentale se heurte à de nombreuses difficultés d'ordre opérationnel qui se traduisent par une augmentation du coût et de la durée du transport, ce qui nuit à la compétitivité commerciale et, en définitive, au développement économique des pays sans littoral. Au cours de la décennie écoulée, dans le cadre du Programme d'action d'Almaty lancé en 2003, de nouveaux outils d'analyse et de longues recherches effectuées sur le terrain ont fourni de nouvelles indications précieuses sur les mécanismes permettant d'expliquer les défauts constatés. L'analyse a notamment montré que les acteurs ayant un comportement de maximisation de la rente peuvent faire obstacle aux nécessaires améliorations, rendant les opérations de transit inutilement complexes et imprévisibles, au détriment de l'action des pouvoirs publics et des négociants. C'est ainsi qu'en donnant à voir les forces contraires à l'œuvre le long des chaînes de transit, l'analyse montre que le commerce des pays sans littoral pâtit essentiellement d'un manque de fiabilité qui tient à l'absence de coopération entre les acteurs et qui est l'une des principales raisons du coût élevé du transport et des longs délais de transit.

Le présent chapitre présente brièvement ces conclusions et, sur cette base, explore un nouveau modèle qui devrait permettre une transformation radicale des systèmes de transit, de manière que les pays sans littoral puissent bénéficier d'un accès fiable aux chaînes de valeur mondiales et, par conséquent, ne plus se cantonner à un rôle de fournisseurs de produits primaires.

L'approche proposée vise à faire de la prévisibilité des chaînes logistiques de transit un objectif prioritaire à la réalisation duquel les gouvernements des pays sans littoral comme des pays de transit devraient s'atteler, en collaboration avec les négociants, les exploitants des ports et les compagnies maritimes, en tant que principaux bénéficiaires de l'amélioration. Elle pourrait également figurer parmi les priorités inscrites au nouveau programme de développement pour les pays en développement sans littoral et de transit qui doit être adopté en 2014.

A. OBSTACLES À L'EXPLOITATION DES CHAÎNES DE TRANSIT

Les nombreux obstacles auxquels doit faire face le commerce des pays sans littoral transitant à travers d'autres territoires sont bien connus: longueur des distances, insuffisance des services et infrastructures de transport, et inefficacité des cadres institutionnels et opérationnels de transit. Jusqu'à une date récente, on voyait dans les coûts plus élevés et les durées plus longues les raisons du manque de compétitivité des négociants des pays sans littoral. Toutefois, de nouvelles recherches et études de terrain effectuées au cours de la décennie écoulée sur les aspects économiques du transit local (Limao, 2001; Faye et al., 2004; Collier, 2007; Arvis et al., 2011, CNUCED 2013,) montrent que le manque de fiabilité des systèmes logistiques de transit constitue le principal obstacle à l'intégration des fabricants des pays en développement sans littoral dans les chaînes de valeur, à l'échelle tant régionale que mondiale. D'autres conclusions sont abordées succinctement ici.

1. Distances et durée et coût du transport

Dans nombre de pays en développement sans littoral, les centres de production et de consommation sont situés à plus de 800 kilomètres (km) du port maritime le plus proche (tableau 6.1), ce qui allonge la durée du transport d'au moins deux jours. Si les distances extrêmement longues, comprise 2 500 km et 6 000 km ou des distances inférieures à 500 km demeurent des exceptions, la distance à la mer augmente dans tous les cas le coût et la durée du transport, mais a également des conséquences au niveau opérationnel: une durée de transport longue diminue le taux de rotation des véhicules au cours d'une période donnée, ce qui entraîne souvent des voyages de retour à vide coûteux et longs et, en fin de compte, diminue le rendement de l'investissement pour le propriétaire. Ce dernier n'est donc guère incité à investir dans la rénovation de son parc, d'où la faible qualité des services fournis par des véhicules anciens, moins fiables et moins inoffensifs du point de vue du carbone. Dans certains cas, dont il sera question plus loin, la réglementation protectionniste en vigueur a largement contribué à favoriser l'utilisation de matériel de transport vétuste (Arvis et al., 2010; Kunaka et al., 2013).

L'éloignement de la mer a longtemps été une explication évidente du handicap que la longueur de la durée et le coût élevé du transport représentaient

Tableau 6.1 Distances aux ports à partir de divers pays en développement sans littoral

Pays en développement sans littoral	Ports	Distance (km)	Mode
Afghanistan	2	1 200-1 600	route
Arménie	2	800-2 400	rail, route
Azerbaïdjan	2	800	rail, route
Bhoutan	1	800	rail, route
Bolivie (État plurinational de)	8	500-2 400	rail, fleuve, route
Botswana	4	950-1 400	rail, route
Burkina Faso	5	1 100 -1 900	rail, route
Burundi	2	1 500-1 850	lac, rail, route
Éthiopie	3	900-1 250	rail, route
Ex-République yougoslave de Macédoine	1	600	rail, route
Kirghizistan	4	4 500-5 200	rail, route
Lesotho	2	500	rail, route
Malawi	3	600-2 300	rail, route
Mali	6	1 200-1 400	rail, route
Mongolie	4	1 700-6 000	rail, route
Népal	2	1 100-1 200	rail, route
Niger	3	900-1 200	rail, route
Ouganda	2	1 300-1 650	lac, rail, route
Ouzbékistan	3	2 700	rail, route
Paraguay	4	1 200-1 400	rail, fleuve, route
République centrafricaine	2	1 500-1 800	rail, route
République de Moldova	2	800	rail, route
République démocratique populaire lao	3	600-750	rail, route
Rwanda	2	1 500-1 700	lac, rail, route
Swaziland	4	250 - 500	rail, route
Tadjikistan	3	1 500-2 500	rail, route
Tchad	2	1 800-1 900	rail, route
Turkménistan	3	4 500	rail, route
Zambie	8	1 300-2 100	rail, route
Zimbabwe	3	850-1 550	rail, route

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la CEPALC et la Banque mondiale.

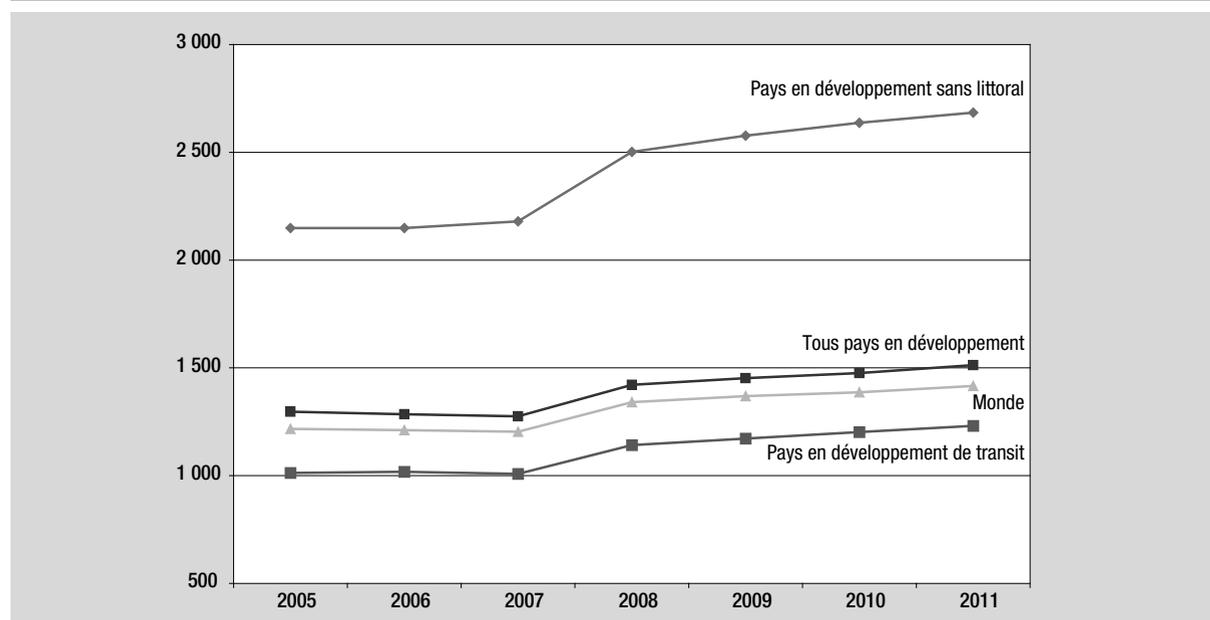
pour les échanges commerciaux à destination et en provenance des territoires sans littoral. Abondamment attestés (Arvis et al., 2010, 2011), ce coût et cette durée supplémentaires ont par ailleurs été généralement qualifiés d'excessifs sur la base de la comparaison effectuée avec les données concernant les pays côtiers par lesquels transitaient les marchandises de pays sans littoral ou de critères de référence internationaux autorisant une comparaison avec les autres pays. Les deux types de comparaison amènent à conclure que la différence de coût et de durée associée à l'éloignement de la mer est indéniable et constitue un sérieux handicap.

Néanmoins, de par la manière dont ces chiffres sont recueillis, ces comparaisons peuvent prêter à confusion. D'une façon générale, la durée et le coût du transport indiqués pour le commerce des pays côtiers prennent en compte le transport maritime jusqu'à un port d'entrée dans le pays côtier. Ils n'incluent pas les activités – et la durée et le coût associés – devant permettre aux négociants des pays côtiers de recevoir leurs marchandises dans leurs locaux, à savoir le déchargement, l'entreposage au port, les procédures de dédouanement et le transport intérieur. En revanche, les chiffres correspondant aux pays sans littoral incluent bel et bien l'ensemble des frais portuaires et autres coûts – et durées – liés à la manutention des marchandises et à leur acheminement vers leur destination finale à l'intérieur d'un pays. Le fait d'utiliser des données qui ne reflètent pas un contenu similaire en ce qui concerne les durées et les coûts à des fins de comparaison entre les échanges de pays sans littoral et de pays côtiers se traduit par des différences de coût (graphique 6.1) et de durée (tableau 6.2).

Le fait que ces comparaisons puissent accentuer la différence réelle et, partant, exagérer le handicap des pays sans littoral est en soi important. Mais il y a plus important: comme la distance géographique – qui ne peut être raccourcie – n'est qu'un aspect du problème, son importance relative doit être évaluée d'une façon plus précise.

Si l'on examine de près les couloirs de transit récemment étudiés, on s'aperçoit que les charges d'exploitation du transport par camion ou ferroviaire (tonne/km) aussi bien dans les pays de transit que dans les pays sans littoral restent très proches des normes ou critères internationaux appliqués dans les pays développés, voire inférieures (CNUCED, 2013). Si les coûts des transporteurs sont similaires alors que le port payé par les utilisateurs est beaucoup plus élevé que dans des situations comparables dans d'autres parties du monde, la distance ne peut pas en elle-même expliquer le fait que le coût du transport pour les pays sans littoral

Graphique 6.1 Coût des importations (En dollars par conteneur)



Source: Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement 2013, sur la base d'indicateurs de la Banque mondiale.

Tableau 6.2 Nombre de jours nécessaires pour exporter

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pays en développement sans littoral	49	49	48	48	46	44	43
Pays en développement de transit	30	27	26	25	24	23	23
Tous pays en développement	32	30	29	28	27	26	26
Ensemble du monde	28	26	25	25	24	23	23

Source: Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, sur la base d'indicateurs de la Banque mondiale.

peut être majoré dans des proportions allant jusqu'à 60 % et de 45 % en moyenne (graphique 6.2). En d'autres termes, en dehors du facteur distance, la différence entre le coût du fret payé par les négociants dans les pays en développement sans littoral et celui payé par les pays en développement côtiers pour un transport équivalent doit s'expliquer par d'autres facteurs non liés à l'éloignement de la mer. C'est précisément l'un des résultats pertinents des études de terrain les plus récentes: il existe des facteurs autres que la distance et les coûts de transport qui alourdissent la facture commerciale pour les pays en développement sans littoral. Ces facteurs sont à rechercher dans l'environnement qui entoure les opérations de transit, et les cadres réglementaires sont un élément essentiel de cet environnement.

2. Incidences des dispositions réglementaires en matière de transit

Les frontières peuvent ne pas être seulement politiques. Elles fixent par ailleurs les limites de différentes cultures commerciales ainsi que technologiques et administratives. Le franchissement d'une frontière implique l'entrée sur un marché spécifique où les pratiques sont régies par des exigences différentes et où des règles différentes s'appliquent. Les marchandises en transit et leurs transporteurs doivent s'adapter à ces règles et normes différentes. La recherche a livré certaines informations sur les conséquences de l'application de certaines règles et procédures aux marchandises en transit.

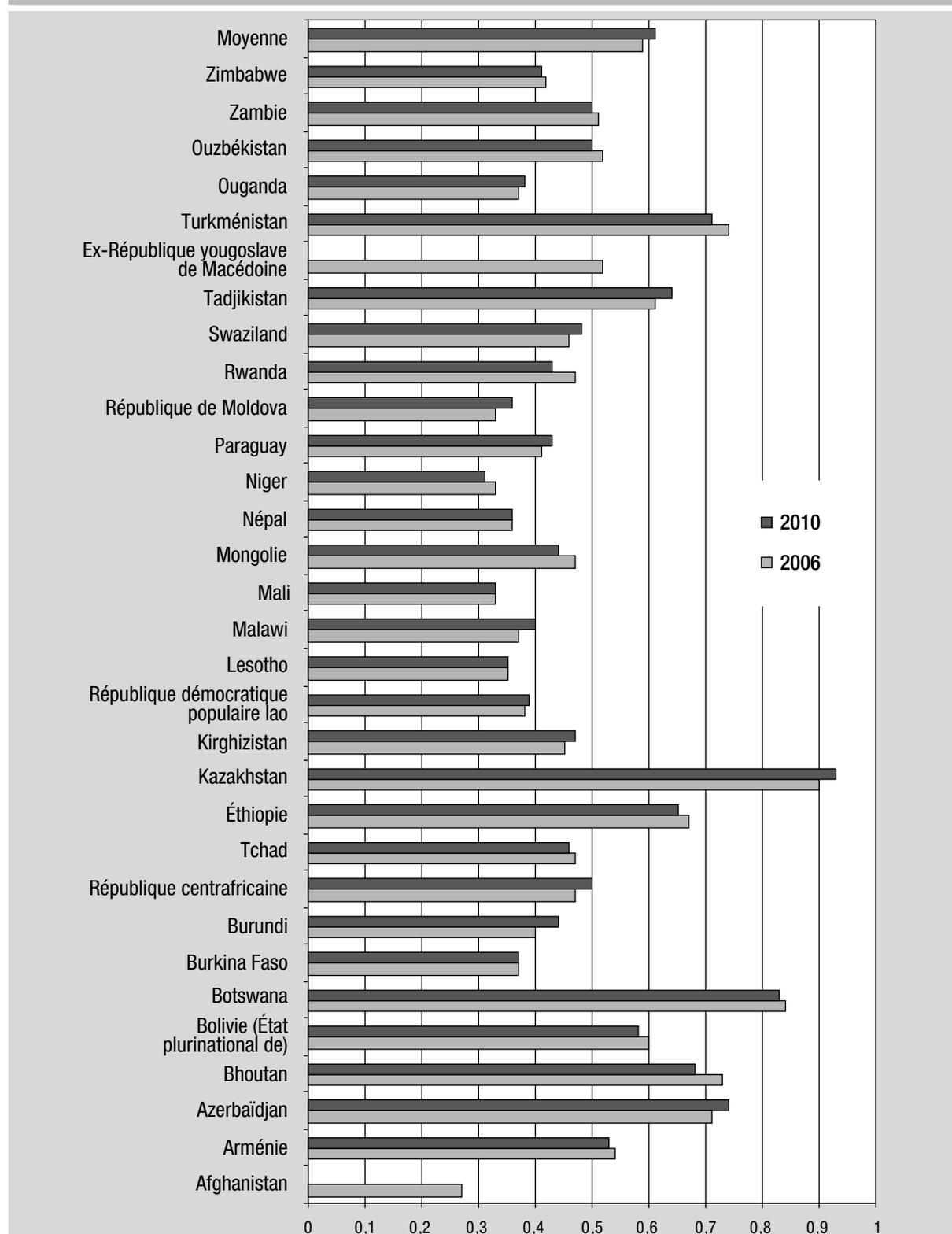
Ces études montrent également que les opérateurs du secteur privé dont l'activité est protégée par une réglementation restrictive et qui obtiennent des positions de monopole ou d'oligopole (acquisition de rentes) peuvent être amenés à s'opposer avec le plus d'acharnement à tout type de mesures de facilitation destinée à rendre le système de transit plus transparent et plus simple (Arvis et al., 2011). Si le transport routier est actuellement un mode de transport dominant dans les systèmes de transit desservant les pays sans littoral, il est également un facteur explicatif important pour les taux de fret élevés que les négociants de ces pays doivent acquitter pour les services de transport. En fait, les coûts de la logistique de transit, qui englobent l'ensemble des étapes des opérations de transit, pourraient être considérablement réduits et rendus plus écologiques soit en améliorant l'efficacité des opérations de transport routier, soit en concevant des systèmes consistant à remplacer ce dernier par un transport ferroviaire ou fluvial.

Selon une étude récente de la Banque mondiale (Kunaka et al., 2013), si les infrastructures routières ont fait l'objet d'une attention particulière, la gestion des services internationaux de transport routier reste dans bien des cas fondée sur une réglementation qui favorise les restrictions relatives à l'accès au marché afin de protéger les transporteurs nationaux. C'est ainsi que nombre d'accords bilatéraux régissant le transport routier, y compris les accords de transit, sont devenus des obstacles à la facilitation du transit, même dans les systèmes d'intégration économique. Les principes de réciprocité et de territorialité ont beau tenir une place essentielle dans les instruments bilatéraux, les accords peuvent incorporer des restrictions opérationnelles découlant de la nationalité de l'opérateur ou du pays d'immatriculation des véhicules, des droits de trafic sur certains axes, des quotas applicables au nombre de voyages, des volumes de marchandises, de la capacité de chargement ou du nombre de permis pour les transporteurs agréés en matière de transport transfrontière, avec tout ce que cela implique, à savoir, les voyages de retour à vide, les distorsions apparaissant dans les capacités de chargement disponibles, l'interruption ou la fragmentation des chaînes de transport par des transbordements obligatoires, des taux de fret élevés sans rapport avec les coûts d'exploitation réels, l'augmentation de la durée du transport et, d'une façon générale, un surcroît d'incertitudes en ce qui concerne les flux de marchandises.

B. LE COÛT ASSOCIÉ AU MANQUE DE FIABILITÉ DU TRANSIT

Comme indiqué précédemment, la distance crée d'autres problèmes. Plus la liaison routière ou ferroviaire est longue, plus la possibilité d'événements imprévus venant perturber le transport augmente. Ces incidents qui sont à craindre impliquent un surcroît d'incertitudes quant à la durée du transport du fait de l'aggravation du risque de pannes mécaniques et d'accidents survenant en cas de fatigue du conducteur accomplissant de longues journées de travail ou provoqués par le mauvais état des routes ou des voies ferrées. La longueur des trajets augmente aussi le risque de vols et le nombre d'arrêts obligatoires aux points de contrôle situés sur le trajet, notamment aux stations de pont-bascule ou dans les gares, ainsi qu'aux frontières. Toutefois, nombre de ces arrêts peuvent également exister sur des distances relativement courtes et n'avoir aucun rapport avec des points de contrôle officiels appliqués au transport de transit. Sont naturellement exceptés les arrêts prévus pour permettre aux conducteurs de se reposer pendant leur trajet (Fitzmaurice et Hartmann, 2013).

Graphique 6.2 Coût du transport imputable à l'enclavement (Ratio)



Source: Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, 2013.

Note: Par exemple, une valeur de 0,5 signifie que le coût du transport est de 50 % plus élevé dans un pays sans littoral que dans un pays côtier représentatif. Les données pour 2010 n'étaient pas disponibles pour l'ex-République yougoslave de Macédoine et l'Afghanistan.

Du fait de ces long retards et des incertitudes entourant les livraisons, les négociants des pays sans littoral peuvent devoir supporter des coûts de stockage très élevés qui peuvent même être supérieurs aux coûts de transport, pour atteindre plus de 10 % de la valeur des marchandises (Banque mondiale, 2013). Les principales sources de coûts logistiques du transit sont à rechercher dans les relations et intérêts qui régissent les interactions des participants à la chaîne des couloirs de transport: négociants, compagnies de transport, courtiers en douane, transitaires, banques, compagnies d'assurances, douanes et autres organismes publics. Ces différentes parties ayant des intérêts divers et parfois contradictoires, la chaîne de transit, qui fonctionne sur de longues distances, est relativement complexe et se présente souvent comme une succession fragmentée d'étapes non reliées entre elles.

Une autre source de coûts est liée aux divers paiements officiels et officieux à effectuer tout au long de la route de transit (Arvis et al., 2011). Par exemple, «dans bien des environnements, la complexité de la chaîne logistique est telle que les négociants et leurs transitaires doivent consacrer davantage de temps et utiliser un personnel plus nombreux pour que les opérations de transit puissent avoir lieu, ce qui augmente les coûts. On a montré que, dans certains cas, comme en Afrique de l'Ouest, ces coûts supplémentaires sont comparables au coût du transport par camion». Les chaînes de transit donnent donc lieu à un gaspillage de ressources, voire à «des activités de maximisation de la rente et (à) des actes de corruption» (Banque mondiale, 2013).

Les chaînes logistiques, telles que les systèmes de transit reliant les pays sans littoral aux ports maritimes, doivent pouvoir compter sur des événements prévisibles afin que leurs différents maillons puissent être organisés d'une manière efficace. Les chaînes de valeur de la production mondiale, qui impliquent des processus répartis sur plusieurs centres éloignés les uns des autres, s'appuient également sur des délais de livraison stricts tant pour les expéditions que pour les livraisons. L'absence de prévisibilité des délais de livraison de marchandises en transit peut constituer pour les producteurs des pays sans littoral l'entrave la plus importante à l'intégration aux chaînes de valeur en dehors de la phase initiale, c'est-à-dire en tant que fournisseurs de l'apport primaire.

1. Divergences d'opinion

La fiabilité peut ne pas avoir la même valeur ou ne pas présenter le même intérêt pour toutes les parties intervenant le long de la chaîne de transit. Pour les pouvoirs publics, elle peut renvoyer à la certitude que toutes les règles pertinentes sont pleinement appliquées. Pour les douanes, elle peut signifier que le risque fiscal découlant d'un détournement vers les marchés nationaux est réduit autant que possible ou pleinement couvert par des mécanismes de garantie. Pour les organismes ayant à connaître des risques sanitaires, la certitude peut vouloir dire que le pays demeure à l'abri des risques que pourraient faire courir aux animaux ou aux végétaux des marchandises en transit contaminées. Pour les fournisseurs de services de transport et d'appui au commerce exploitant un itinéraire de transit, la prévisibilité peut signifier le fait de pouvoir compter sur un certain volume de fret, ce qui est indispensable à l'essor de l'investissement et au développement des entreprises. Pour les responsables de la planification des transports, les fournisseurs de services d'infrastructure et les exploitants de terminaux, la prévisibilité peut découler de l'utilisation optimale des infrastructures et équipements et d'un bon calibrage de leur développement. Pour les négociants, elle peut vouloir dire que la durée du transit, y compris le transport et les phases préalables et postérieures à ce dernier, et l'ensemble de la chaîne logistique sont sûrs et fiables sur le double plan de la qualité et des délais; elle signifie également que les marchandises sont entre les mains d'opérateurs qualifiés et parviendront à destination en bon état. Le peu de fiabilité des chaînes de transit cause plus de soucis aux négociants que la durée moyenne de transit. Par exemple, les détaillants, tels que les supermarchés locaux, doivent maintenir plusieurs mois de stocks dans les pays en développement sans littoral, au lieu de quelques semaines dans les pays développés (Banque mondiale, 2013).

On voit que, parallèlement à un bon rapport coût-efficacité et à la rapidité, la fiabilité constitue un objectif essentiel pour la chaîne logistique des services de transit reliant les ports maritimes aux pays sans littoral. Comme indiqué précédemment, si la multiplicité des participants à la chaîne de transit et leurs intérêts parfois contradictoires demeurent un facteur principal d'incertitude, il existe des moyens d'amener des acteurs plutôt individualistes à participer à un effort de compréhension collective et systémique.

2. Recherche d'une coopération plus étroite

Dès 2003, la CNUCED a défini une approche de la gestion de la chaîne logistique appliquée aux services de transit (Hansen et Annovazzi-Jakab, 2008) qui, à l'instar des chaînes de montage de l'industrie manufacturière, prévoyait le développement de groupements et la coopération des acteurs opérant dans les couloirs de transit afin d'améliorer les opérations de transit. La méthode, fondée sur l'observation de la succession d'interventions dans les opérations de transit, a montré que les acteurs intervenant le long de la chaîne le font sur la base d'une relation utilisateur-fournisseur ou client-fournisseur. Ces interventions sont interdépendantes, mais il est fréquent qu'elles ne se déroulent pas de la manière et au moment escomptés par l'utilisateur du service fourni. Cela tient essentiellement à un manque d'échange d'information entre utilisateurs et fournisseurs s'agissant de leurs besoins et objectifs respectifs, lui-même dû à un manque de confiance entre acteurs. Ces dysfonctionnements se traduisent par deux types d'activités dans le cadre de l'exploitation de la chaîne de transit, à savoir celles qui ajoutent de la valeur moyennant un coût et celles qui augmentent le coût sans créer de valeur. Ces dernières activités se traduisent par des retards, des coûts élevés et des pertes d'efficacité évitables.

La CNUCED a mis en œuvre cette approche entre 2003 et 2007 dans le cadre d'un projet d'assistance technique exécuté dans trois couloirs pilotes. Ce projet a montré qu'en tant que plates-formes de coopération, les groupements permettraient aux acteurs opérant dans les couloirs de transit de se faire une idée globale de leurs rôles respectifs tout au long de la chaîne de transit. Il a également montré l'impact des actions de leurs membres sur la performance des différents maillons de la chaîne de transit ainsi que les avantages d'une optimisation collective de l'ensemble de la chaîne, par opposition à la maximisation des rendements individuels. Ces mécanismes de concertation marquent un jalon essentiel de la définition d'une nouvelle vision et d'objectifs communs pour les différents acteurs des systèmes de transit, tous unis pour en finir avec le manque de fiabilité des opérations de transit.

3. Perspectives de solutions

Malgré 10 années d'efforts incessants et d'études détaillées sur le terrain, et en dépit des progrès réalisés sur bien des fronts, la possibilité de trouver des solutions efficaces et globales suscite toujours un certain scepticisme. Comme d'éventuelles solutions ne feraient probablement que mécontenter les secteurs du transport en rompant avec les mécanismes de répartition du fret protecteurs actuels ou en ouvrant les marchés du transport à des étrangers (Arvis et al., 2011), certains concluent que «les stratégies réalistes d'amélioration des couloirs sont extrêmement limitées. D'un côté, un programme de réforme devrait changer de modèle d'organisation des couloirs et mettre en place une régulation des mécanismes d'intéressement fondés sur la qualité. D'un autre côté, il devrait offrir des options aux nombreux opérateurs qui ont peu de chances de satisfaire aux exigences du système de fret et de transit réformé.» Ils font également valoir que cela impliquerait une «transition dans le marché des services, avec l'apparition d'une structure de marché duale, dans laquelle un secteur moderne s'ouvrirait à la concurrence internationale et satisferait aux critères d'un système rapide, tandis que les autres opérateurs pourraient continuer de se prévaloir du contrôle et des procédures anciens» (Arvis et al., 2011). Ces «autres opérateurs» étaient protégés par les dispositions actuelles, instituées dans les années 70 et au début des années 80, en vertu desquelles un grand nombre de systèmes de transit favorisaient les petits opérateurs indépendants, indépendamment de la qualité des services offerts.

C. UN MODÈLE POUR UN NOUVEAU PARADIGME EN MATIÈRE DE TRANSIT

Étant donné la réticence que pourraient manifester certains groupes d'acteurs ayant des intérêts dans les chaînes de transit telles qu'elles fonctionnent actuellement, il y a de fortes chances pour que le changement de paradigme dans les opérations des couloirs de transit doive s'inspirer au moins partiellement de solutions efficaces adoptées dans le cas de systèmes de transport et de logistique qui diffèrent des systèmes de transit. La proposition qui va suivre s'appuie sur trois piliers constitués par les modèles de pratiques optimales que représentent

la logistique intégrée hautement performante de l'industrie minière, celle des services assurés par les activités de transports maritimes réguliers et celle d'un terminal terrestre servant de centre de groupage de fret, ou port sec.

Dit succinctement, le modèle de cadre proposé peut être considéré comme un système du type tapis roulant qui fournit une capacité permanente de transport par la route entre deux points d'un couloir de transit: un port maritime de transit et un terminal terrestre qui lui est relié (port sec). Ce modèle pourrait également s'appliquer entre deux ports secs si l'un d'eux est relié à un port maritime de transit. On examine ci-après la raison d'être de ce modèle et certains de ses aspects généraux.

1. Le concept du tapis roulant en matière de transports maritimes

En 2011, une grande compagnie maritime a commencé à offrir un service à la demande quotidien visant à garantir un service de transport à heure fixe basé sur la fréquence, la fiabilité et la régularité. Selon la compagnie, ces trois qualités fondamentales, qui sont celles qui sont le plus demandées de tout système de transport, lui ont été inspirées par la proposition d'un client qui voulait pouvoir bénéficier de la flexibilité d'un service permanent disponible quotidiennement, ce qui permettrait de manquer le navire un jour en sachant qu'il serait de nouveau disponible le lendemain. L'idée consistait à mettre en place un système du type tapis roulant dans lequel des marchandises pourraient être livrées à la compagnie maritime à n'importe quel moment, sachant que, de toute façon, elles partiraient peu après sur des navires effectuant des escales régulières. De cette manière, comme dans le cas d'un tapis roulant, les marchandises parviendraient au bout du tapis à un moment donné. La compagnie a souscrit à cette idée en expliquant que le fait de relier «quatre ports d'Asie (Ningbo, Shanghai, Yantian et Tanjung Pelepas) et trois ports d'Europe (Felixstowe, Rotterdam et Bremerhaven) est assimilable à un tapis roulant océanique géant pour la voie commerciale la plus fréquentée du monde» (Maersk, 2011). Au bout d'un an, en raison de la modestie des volumes, il a fallu limiter ce service à cinq jours par semaine; d'un autre côté, il a été étendu à deux autres ports à chaque extrémité du tapis roulant.

L'idée de garantir la régularité, la fiabilité et la fréquence s'appuie sur le fait qu'une durée de trajet garantie et prévisible est plus importante que la vitesse effective.

C'est ce qui fait défaut, en fait, dans les systèmes de transit reliant les pays sans littoral aux ports maritimes du monde.

Le concept de tapis roulant appliqué à un service de transport régulier peut intrinsèquement être transposé du secteur des transports maritimes à celui des services de transit terrestre. Il doit fonctionner comme un service de type navette, reliant un port de transit à une destination à l'intérieur d'un pays sans littoral ou du même pays côtier en tant qu'élément d'un couloir de transit.

2. La chaîne logistique intégrée dans les opérations minières

Dans une certaine mesure, le fonctionnement d'un tapis roulant ressemble à celui des chaînes intégrées de transport intermodal mises en place pour les minéraux. Ces systèmes sont destinés au transport de charges homogènes, dont chaque pièce, granule ou unité est constant et identique aux autres. C'est ce qui a permis de concevoir le conteneur en tant que caisse de dimensions normalisées qui modulariserait le fret et ferait apparaître les marchandises non constituées en unités comme uniformes pour les exploitants d'entreprises de transport. La conteneurisation des marchandises est fondamentalement une méthode visant à garantir que différentes cargaisons (fruits, électronique, vêtements ou pièces détachées) sont manipulées à l'aide d'équipements et de moyens de transport standard. Le conteneur est le résultat d'une tentative réussie de faire en sorte que les marchandises diverses se comportent comme du vrac à une échelle différente, tout en autorisant le transport continu de charges à l'aide de moyens différents et par l'intermédiaire de systèmes intégrés de logistique des transports.

L'approche du tapis roulant adoptée par la compagnie maritime susmentionnée et à présent appliquée au transport terrestre en transit reliant le port maritime au port sec intérieur pourrait être mise en œuvre sur la base du modèle de transport de vrac, sans faire de distinction entre le type et l'origine des caisses et en assurant au chargeur que les marchandises seront livrées à l'autre extrémité du tapis, qu'il s'agisse du port maritime ou du port sec, à la date fixée et de façon régulière.

Cette idée a été examinée il y a plus de 10 ans dans une étude de la CEPALC consacrée aux pratiques optimales de transport intermodal (Rubiato, 2001).

Cette étude portait sur l'acheminement vers un port et l'expédition vers l'étranger de minerais de cuivre et de minerais de fer extraits au Chili et au Brésil, respectivement. Si l'exemple de Minera Escondida décrivait l'emploi de minéroducts pour transporter du minerai de cuivre liquéfié, Vale (la société portait le nom de Vale Do Rio Doce à l'époque) affichait des résultats impressionnants concernant un système intermodal associant un transport par camion, des culbuteurs de wagons, un transport ferroviaire et un transport océanique tous reliés et articulés autour de trains de 160 wagons et de 6 400 tonnes. Ces trains partaient de la mine toutes les 45 minutes, rejoignaient le port de Tubarao distant de 700 km et transportaient 50 millions de tonnes par an ou 140 000 tonnes par jour; des navires de 300 000 tpl étaient intégralement chargés en deux ou trois jours (voir graphique 6.3).

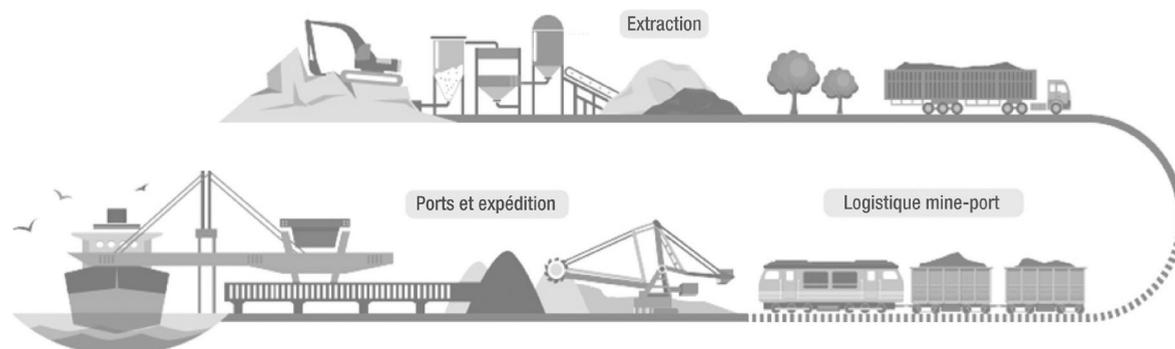
En ce qui concerne les enseignements à tirer des systèmes d'extraction minière en vue d'une application à d'autres types de systèmes de transport, les éléments ci-après sont pertinents dans le cas des systèmes de transport en transit:

- *Garantir la continuité et la régularité de flux importants de marchandises* – En l'absence de volumes de cargaisons en transit importants, les exploitants de terminal des centres de groupage de fret ou ports secs (voir l'encadré 6.1) peuvent intervenir en rassemblant les volumes nécessaires pour garantir l'utilisation optimale des moyens et infrastructures de transport;
- *Mettre l'organisation des transports au service des négociants* – L'adaptation du moyen de transport au produit spécifique, en utilisant par exemple des camions ou wagons plates-formes dans le

cas des conteneurs à des fins de transit, joue un rôle essentiel s'agissant de déterminer le coût du transport et la valeur finale du produit, mais aussi le rythme et la périodicité des livraisons, les volumes et les services commerciaux eu égard aux besoins des négociants;

- *Garantir l'interconnectivité et l'interopérabilité entre les différents modes de transport* – La compatibilité des différents modes est une condition sine qua non du fonctionnement des systèmes de transport intermodal, tels que ceux qui sont utilisés dans les couloirs de transit. L'adaptation des moyens et la gestion de l'ensemble du système, de préférence sous un commandement central confié à un exploitant ou à un groupement d'exploitants, sont l'un des aspects qui sont mieux pris en compte dans les chaînes logistiques de transport de vrac;
- *Conclure des contrats à long terme et des partenariats de longue durée* – Les flux de marchandises réguliers et garantis permettent de conclure des contrats et d'instaurer une coopération à long terme avec différentes entreprises de transport et de logistique, et facilitent les investissements dans le matériel de transport et les technologies de gestion de la chaîne logistique;
- *Planifier le système de transport en coopération avec tous les acteurs* – Les grandes compagnies d'exploitation minière entretiennent des relations étroites avec un grand nombre de fournisseurs et organisent les systèmes logistiques avec tous les partenaires concernés par leur fonctionnement.

Graphique 6.3 Extraction de minéral et chaîne de transport intermodal



Source: Quintiq Inc., 2013.

Encadré 6.1 Terminaux intérieurs

Les terminaux intérieurs font désormais partie intégrante du système de transport, en particulier dans les régions portes d'entrée qui sont fortement dépendantes à l'égard des échanges commerciaux. L'intégration des systèmes de distribution de fret maritimes et intérieurs a favorisé la création de ports intérieurs dont le fonctionnement est coordonné avec celui des terminaux maritimes correspondants et qui donnent accès aux marchés intérieurs tant pour les marchandises entrant dans le pays que celles qui en sortent. Étant donné que le terminal intérieur est au fond une extension à l'intérieur du pays de certaines activités portuaires, le terme "port sec" est fréquemment utilisé. Toutefois, aucun consensus ne semble s'être dégagé en matière de terminologie, d'où la profusion de termes, tels que ports secs, terminaux intérieurs, ports intérieurs, ports d'éclatement intérieurs, centres de logistique intérieurs et plates-formes logistiques. Quel que soit le terme utilisé, un nœud intérieur présente trois caractéristiques fondamentales:

- Un terminal intermodal, utilisant le rail ou les péniches, qui a été construit ou étendu;
- Une liaison avec un terminal portuaire par rail, péniches ou camions;
- Un ensemble d'activités logistiques appuyant et organisant le fret en transit.

La spécialisation fonctionnelle des terminaux intérieurs a été liée à la formation de groupements d'entreprises spécialisées dans les activités logistiques. Ces terminaux sont devenus d'excellents lieux de regroupement de diverses activités auxiliaires et d'entreprises de logistique. Ils s'insèrent dans une stratégie de régionalisation portuaire à l'appui d'un arrière-pays plus étendu. Chaque port sec doit tenir compte d'un cadre économique, géographique et réglementaire local ou régional qui définit non seulement ses fonctions, mais aussi ses relations avec le port maritime correspondant. Les pratiques optimales ne peuvent être appliquées avec succès que s'il est tenu compte de la singularité relative du cadre de chaque port sec.

Source: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/ch4a4en.html>.

3. Application du modèle d'opération minière à une chaîne logistique mer-terre

Les opérations des couloirs de transit nécessiteraient un processus schématisé et conçu en détail en vue d'une mise en œuvre du modèle bouclé de transit adaptée aux besoins, mais les opérations réussies incluraient les principales caractéristiques énumérées ci-après:

- *Fréquence de disponibilité du service* – Elle devrait tout d'abord être adaptée aux volumes et types de fret, origines et destinations déjà connues et potentielles. Le schéma doit ensuite être validé avec les acteurs intervenant avant et après le transport, à savoir les responsables de la manutention du fret et les exploitants des terminaux, les organismes publics tels que les douanes et autres organismes intervenant aux deux extrémités du tapis roulant, dans le port de transit et le port sec. En fonction des besoins estimés, le service bouclé pourrait démarrer sur la base de plusieurs parcours par semaine;
- *Choix des modes de transport* – Chaque fois que le transport ferroviaire serait disponible, il serait utilisé en tant que principal mode pour mettre en place le système. Il existe déjà dans d'autres parties du monde des exemples de liaisons régulières entre les ports maritimes et les terminaux intérieurs, comme dans le cas de l'Interporto à Bologne (Italie), où jusqu'à 15 trains quotidiens, composés de wagons plates-formes porte-conteneurs, relient cette plate-forme logistique («Interporto» en italien) à différents ports maritimes d'Italie et d'Europe du Nord. Ces services réguliers fonctionnent également comme un tapis roulant. Les marchandises seraient expédiées depuis le port sec jusqu'à leurs destinations finales par la route ou acheminées vers le port de transit dans le cas du trafic sortant. Chaque fois que le transport routier demeure le choix principal ou unique, il faudrait mettre en place un système donnant librement accès aux marchandises à des entreprises de camionnage qualifiées remplissant les conditions requises pour fonctionner en tant qu'opérateurs de transit fiables eu égard à des critères de qualité et de fiabilité;

- *Flux de transit ininterrompu le long de la boucle de transit* – Pour que le transport de marchandises en transit soit pleinement efficace, ces marchandises devraient bénéficier d'un statut de transit ininterrompu fondé sur un système d'opérateur de transit fiable (voir l'encadré 6.2). Cette question est traitée dans une étude récente de la CNUCED (2013), dans laquelle est proposée une approche à trois volets, à savoir la coordination du transit au moyen d'un mécanisme de gestion des couloirs, le recours à des opérateurs de transit sûrs grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion des risques et de régimes douaniers applicables aux opérateurs agréés, et les centres de groupage répartis le long du couloir.

4. Principaux éléments moteurs dans la mise en place d'un système bouclé de transit

Trois principaux secteurs devraient tirer parti d'un fonctionnement plus prévisible du système de transit, dans les pays sans littoral comme dans les pays de transit:

- *Les organismes publics et les services de contrôle* intervenant dans le cadre d'opérations fiables et bien contrôlées devraient en tirer des avantages sur le plan de la confiance dans les échanges commerciaux, ce qui libérerait des ressources hautement qualifiées pour lutter contre un trafic plus problématique. En raison de l'accroissement du

Encadré 6.2 Système d'opérateur de transit fiable proposé

Les opérateurs économiques agréés, un modèle international de production et de distribution énoncé dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial, constitueraient un bon moyen de mettre en place un régime de transit douanier adapté aux besoins des négociants des pays sans littoral. Certains principes fondamentaux pourraient s'appliquer aux opérateurs de transit, à savoir les négociants, les transporteurs et les opérateurs de services logistiques, dans le cadre d'un programme régional d'opérateurs de transit fiables:

- **Intégration automatique dans le programme:** Les opérateurs fiables dont on sait qu'ils se conforment depuis longtemps à la réglementation en vigueur doivent être automatiquement intégrés dans ledit programme moyennant un examen périodique de la sécurité physique effectué par l'organisme public compétent;
- **Ciblage de l'entité, non de la transaction:** Les procédures d'administration des frontières devraient être axées sur le risque de voir l'opérateur de transit fiable mettre fin à l'examen transaction par transaction;
- **Certification régionale:** Les autorités douanières intervenant dans le cadre de mécanismes régionaux devraient s'entendre pour accepter une candidature unique d'opérateur de transit fiable pour l'ensemble des entités de la communauté régionale que le candidat pourrait énumérer, et pour reconnaître un tel statut accordé dans les pays partenaires comme étant applicable dans tous les pays membres;
- **Coordination de l'administration des frontières:** Le statut d'opérateur de transit fiable devrait être accordé d'une façon coordonnée par les administrations des frontières concernées afin d'éviter la répétition inutile de procédures frontalières;
- **Garantie de transit ininterrompu:** L'expédition de marchandises effectuée par des négociants bénéficiant du statut d'opérateur de transit fiable à l'intention d'autres négociants bénéficiant du même statut par l'intermédiaire de fournisseurs de services logistiques qui sont eux-mêmes des opérateurs de transit fiables ne devrait être interrompue par aucun organisme pour quelque raison que ce soit, sauf en cas de menace ou de violation patente. La garantie de transit ininterrompu devrait être adoptée à titre de caractéristique fondamentale de tous les programmes d'opérateur de transit fiable et s'appuyer sur des paramètres publics vérifiables.

Source: Adapté d'un projet de document d'orientation politique de la Chambre internationale de commerce sur les opérateurs économiques agréés (à paraître).

volume d'échanges méthodiquement organisés et mieux surveillés, les recettes devraient également augmenter. Dernier point, mais non le moindre, un système bouclé de transit offre l'occasion de mettre en place un système bien rodé et sécurisé s'appuyant sur les PPP tant dans les pays sans littoral que dans les pays de transit;

- Les *négociants et les producteurs* des pays sans littoral seront les principaux bénéficiaires de liaisons de transit fiables et prévisibles. La possibilité de s'intégrer dans une chaîne de valeur mondiale dépend en grande partie de l'existence d'un système logistique performant, lequel nécessite lui-même une liaison du dernier kilomètre, à savoir, dans le cas qui nous occupe, celle du transit terrestre. Par ailleurs, en réduisant le besoin de maintenir des stocks importants, une logistique fiable diminuerait le coût des stocks. Avec le temps, et grâce à l'amélioration du rendement des investissements pour les transporteurs, le coût du transport devrait également diminuer, ce qui abaisserait les taux de fret. La prévisibilité offre aussi des possibilités d'arrangements stables, notamment des contrats à long terme entre les chargeurs et les fournisseurs de services de transport, ce qui peut amener les transporteurs et les exploitants de terminaux de fret à investir dans des navires et du matériel de manutention;
- Les *compagnies de transports maritimes réguliers* et les *exploitants de terminal, y compris les ports maritimes et les ports secs*, en particulier ceux qui se livrent aux échanges de marchandises conteneurisées, considéreraient initialement comme un avantage pratique non négligeable le fait de pouvoir voir les conteneurs quitter le port et y revenir aux dates prévues. Un fonctionnement simple et continu permettrait aux caisses de quitter le port au bout d'un temps de séjour plus court, ce qui augmenterait la capacité de manutention et de stockage des terminaux maritimes et, au final, améliorerait l'efficacité des opérations de transport dans les ports. Enfin, l'augmentation des volumes de trafic intéresse directement les transporteurs maritimes, qui, comme l'atteste leur présence actuelle dans les pays sans littoral (voir le tableau 6.3), tiennent beaucoup à attirer le fret en provenance et à destination des marchés intérieurs.

Tableau 6.3 Présence des principales compagnies de transports maritimes par conteneurs dans les pays en développement sans littoral, 2013 (En nombre de bureaux)

Pays en développement sans littoral, par région	Maerskline	MSC	CGM-CMA
Afrique (14)	11	8	2
Asie (13)	1	4	-
Amérique latine (2)	2	2	2
Total (31)	14	14	4

Source: Secrétariat de la CNUCED – Sites Web des compagnies maritimes susvisées. Il semblerait qu'aucune des trois plus grandes compagnies de transports maritimes par conteneurs n'aient de bureau auxiliaire dans les pays en développement sans littoral ci-après: Afghanistan, Bhoutan, Tadjikistan, Lesotho et Swaziland (probablement desservis par des organismes basés dans l'Afrique du Sud voisine).

5. Conditions requises pour mettre en place un système bouclé de transit

Au stade de la conception, qui devrait être adaptée aux besoins et capacités locaux, un système bouclé de transit nécessite que trois éléments soient en place et opérationnels:

Un terminal de fret intérieur ou port sec dans le pays sans littoral ou dans le pays de transit, situé le long du couloir de transit et relié physiquement au port maritime de transit par le biais de systèmes de transport adéquats (voir l'encadré 6.1);

Un mécanisme réglementaire permettant le transit ininterrompu des marchandises s'appuyant sur un système d'opérateur de transit fiable à adopter à l'échelon régional ou bilatéral (voir l'encadré 6.2);

Un mécanisme d'opérateurs de services logistiques garantissant l'intégration ordonnée des divers acteurs, publics et privés, et des différents maillons de la chaîne de transit. Si les couloirs de transit et les autorités responsables de la gestion de ces couloirs existent, celles-ci représenteraient les interlocutrices naturelles aux fins de la phase de conception et de mise au point du système bouclé de transit. Elles pourraient se mettre en contact avec les négociants, les opérateurs de services logistiques et les compagnies maritimes pour mettre au point un système économiquement viable. Ce dernier devrait être officialisé dans le cadre d'un instrument bilatéral ou régional.

D. CONCLUSIONS

Grâce au Programme d'action d'Almaty, des progrès considérables ont été accomplis au cours des 10 dernières années sur le plan des connaissances et des solutions concrètes permettant d'améliorer l'accessibilité des services de transports maritimes pour les pays sans littoral. Des études de terrain détaillées ont fourni des informations sur la logique et la grande complexité des opérations de transit, leur fragmentation découlant des intérêts des différentes parties prenantes et, parfois, les relations conflictuelles entre le secteur privé et le secteur public.

Paradoxalement, si l'une des plus importantes avancées en matière d'analyse a été obtenue en appliquant une approche systémique de la chaîne logistique aux opérations de transit, les solutions appliquées sont demeurées partielles, en ne portant que sur certains maillons de la chaîne de transit. Les améliorations ont profité pour l'essentiel à des administrations déjà anciennes et bien structurées, telles que les douanes ou les autorités portuaires, qui ont su mettre en œuvre des technologies modernes, améliorant ainsi aussi bien les techniques que les processus de gestion, grâce à la privatisation dans les ports ou au programme douanier SYDONIA. Dans la plupart des cas, toutefois, les autres secteurs, et notamment celui des transports terrestres et des services auxiliaires dont dépend l'efficacité des opérations de transit, c'est-à-dire les courtiers en douane et les transitaires, sont très en retard.

Le moment est venu de mettre au point un nouveau paradigme de système de transit pour les pays sans littoral, qui leur permettrait d'effectuer leurs opérations dans le cadre de chaînes de transit plus fiables. L'approche du système bouclé de transit consisterait à mettre en place un système adapté à toutes les marchandises en transit, reposant sur un système d'opérateur de transit fiable garantissant le transit ininterrompu entre le port maritime et l'arrière-pays et vice versa. Cette approche non seulement garantirait la fiabilité des opérations de transit, mais améliorerait la qualité des services et diminuerait le trafic tout en augmentant les volumes, réduisant ainsi l'empreinte carbone.

La conférence consacrée à l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty, qui doit se tenir en 2014, comme en a décidé l'Assemblée générale dans ses résolutions 66/214 et 67/222, est une excellente occasion pour inclure la conception d'un tel paradigme dans un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit au cours de la décennie à venir et pour garantir aux pays en développement sans littoral un accès amélioré aux services internationaux de transports maritimes.

Les systèmes de transit peuvent s'inspirer des pratiques optimales d'autres systèmes de transport et de logistique, tels que le secteur des transports maritimes ou les chaînes de valeur et de transport de minerais, et, complétant ainsi leur propre expérience, mettre en place des chaînes logistiques de transit fiables et prévisibles pour développer la connectivité des pays en développement sans littoral en matière de transports maritimes.

BIBLIOGRAPHIE

- Arvis JF, Carruthers R, Smith G and Willoughby C (2011). Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century. *Direction in Development*. Banque mondiale. Washington, D.C.
- Arvis, JF, Raballand G and Marteau J (2007). The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability. *Direction in Development*. Document de travail de recherche sur les politiques n° 4258 de la Banque mondiale. Juin. Banque mondiale. Washington, D.C.
- Collier P (2007). Africa's economic growth: Opportunities and constraints. *African Development Review*. 19(1):6-25. Avril.
- Faye M, McArthur J, Sachs J, and Snow T (2004). *The challenges facing landlocked developing countries*. *Journal of Human Development*. 5(1):31-68. Mars.
- Fitzmaurice M and Hartmann O (2013). *Border Crossing Monitoring along the Northern Corridor*. SSATP (Africa Transport and Policy Programme). Document de travail n° 96. Banque internationale pour la reconstruction et le développement/ Banque mondiale. Washington, D.C. Avril.
- Hansen P and Annovazzi-Jakab L (2008) (UNCTAD) Facilitating cross-border movement of goods: A sustainable approach. In: *The Global Enabling Trade Report 2008*. *Forum économique mondial*. Genève (Suisse).
- Chambre internationale de commerce (à paraître). *Projet de document d'orientation politique sur les opérateurs économiques agréés*.
- Kunaka C, Tanase V, Latrille P and Krausz P (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. Banque mondiale. Washington, D.C.
- Limao N and Venables AJ (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade*. *World Bank Economic Review*. 15: 451-479.
- Maersk (2011). Daily Maersk: Introducing absolute reliability. Communiqué de presse. 9 septembre.
- Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the Development Costs of Being Landlocked*. OHRLLS. New York.
- Quintiq Inc., (2013). Accessible sur <http://www.quintiq.com/industries/mining.html?keyword=%2Bcopper%20%2Btransport&matchtype=b&creative=33464640814&gclid=CJ--p7yKk7gCFUxe3godISEAuw> (consulté le 11 novembre 2013).
- Rubiato Elizalde JM (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes. Series Natural Resources and Infrastructure, No. 33. Publication des Nations Unies. Numéro de vente: S.01.II.G.154. Santiago.
- CNUCED (2013) *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. *Transport and Trade Facilitation Series No. 4*. UNCTAD/DTL/TLB/2012/1. Nations Unies. New York et Genève.
- Banque mondiale. 2013. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action. A report preparing the ten-year Comprehensive Review. Banque mondiale. Washington, D.C.



ANNEXE STATISTIQUE

I.	Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes).....	166
II a)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb).....	171
II b)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl).....	176
II c)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires)....	181
III.	Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013.....	186
IV.	Trafic des ports à conteneurs (Ordre alphabétique).....	192
V.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique).....	194

Annexe I. Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes)									
Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers et gaz ^a			Brut	Produits pétroliers et gaz ^a		
Pays développés									
Amérique du Nord	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	530,1	682,5	465,2	113,7	331,0	909,9
	2011	24,3	154,4	599,4	778,0	413,0	113,9	368,6	895,5
	2012	26,0	148,4	626,8	801,2	410,5	114,1	360,8	885,4
Europe	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	93,7	266,3	735,1	1 095,1	484,2	280,6	1 044,1	1 808,9
	2011	77,9	269,8	748,7	1 096,3	457,9	336,5	1 049,7	1 844,1
	2012	78,9	271,0	798,4	1 148,3	463,7	318,1	1 067,2	1 849,0
Japon et Israël	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,7	148,4	173,1	191,1	109,6	480,4	781,2
	2011	0,0	17,4	146,8	164,2	187,1	113,6	478,1	778,8
	2012	0,0	15,5	164,0	179,5	192,9	124,6	508,4	825,9
Australie et Nouvelle-Zélande	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
	2011	15,3	10,4	918,2	943,9	27,5	17,3	69,0	113,9
	2012	16,7	12,5	1 004,8	1 033,9	30,5	16,8	71,1	118,5
Total partiel: pays développés	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	135,9	422,3	2 307,3	2 865,4	1 165,4	522,6	1 916,5	3 604,5
	2011	117,5	451,9	2 413,1	2 982,5	1 085,6	581,3	1 965,4	3 632,3
	2012	121,6	447,3	2 594,0	3 162,9	1 097,7	573,7	2 007,5	3 678,8

Annexe I. Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes) (suite)

Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers et gaz ^a			Brut	Produits pétroliers et gaz ^a		
Pays en développement									
Pays en transition	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
	2011	132,6	42,0	330,5	505,0	4,2	4,4	148,1	156,7
	2012	136,6	41,1	364,4	542,1	3,8	4,0	141,4	149,2
Afrique du Nord	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	94,4	65,5	76,2	236,1	11,3	14,4	171,1	196,8
	2011	73,7	40,9	83,0	197,7	8,2	14,9	128,0	151,1
	2012	108,5	42,4	90,0	240,8	9,0	15,4	134,4	158,8
Afrique de l'Ouest	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8
	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	112,1	13,5	56,0	181,5	7,4	12,8	92,3	112,5
	2011	115,0	18,1	57,4	190,5	5,1	15,5	87,7	108,3
	2012	111,9	18,4	64,3	194,6	5,7	16,6	91,5	113,8
Afrique de l'Est	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
	2011	20,0	1,0	16,7	37,7	1,4	9,6	39,0	50,0
	2012	22,0	1,1	16,8	39,9	1,5	10,4	42,1	54,0
Afrique centrale	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	125,3	7,2	9,7	142,1	1,4	2,3	8,3	12,0
	2011	129,3	6,0	9,3	144,7	1,4	3,8	12,5	17,8
	2012	127,3	6,8	11,4	145,4	0,9	4,4	14,2	19,4

Annexe I. Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes) (suite)									
Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers et gaz ^a			Brut	Produits pétroliers et gaz ^a		
Afrique australe	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,3	35,7	58,8
	2011	0,0	2,5	150,7	153,2	21,7	2,5	26,8	51,0
	2012	0,5	3,9	162,1	166,5	18,9	5,0	37,9	61,7
Total partiel: Afrique en développement	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	351,1	92,0	310,9	754,0	42,7	40,5	333,7	416,9
	2011	338,0	68,5	317,2	723,7	37,8	46,3	294,1	378,2
	2012	370,1	72,6	344,6	787,3	35,9	51,7	320,1	407,7
Caraïbes et Amérique centrale	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	75,9	29,3	81,3	186,5	34,7	51,4	99,4	185,5
	2011	80,1	31,7	89,0	200,8	35,7	47,5	121,2	204,4
	2012	75,0	33,9	98,3	207,2	37,7	49,8	126,0	213,5
Amérique du Sud: côtes septentrionale et orientale	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	123,5	42,6	620,6	786,8	17,5	11,4	144,2	173,1
	2011	126,7	36,3	661,6	824,6	22,2	13,1	163,2	198,5
	2012	125,6	40,8	681,0	847,4	25,0	13,8	159,1	197,9
Amérique du Sud: côte occidentale	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	42,1	13,2	144,0	199,3	17,6	12,0	60,6	90,1
	2011	47,1	15,5	151,3	213,9	13,2	13,3	78,9	105,4
	2012	50,1	16,9	165,6	232,6	14,8	15,8	96,6	127,1

Annexe I. Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes) (suite)

Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers et gaz ^a			Brut	Produits pétroliers et gaz ^a		
Total partiel: Amérique en développement	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	241,6	85,1	846,0	1 172,6	69,9	74,7	304,2	448,7
	2011	253,8	83,5	901,9	1 239,2	71,1	73,9	363,4	508,3
	2012	250,7	91,6	944,9	1 287,2	77,5	79,4	381,6	538,5
Asie occidentale	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	720,4	152,7	183,8	1 056,9	30,2	55,6	343,7	429,6
	2011	737,4	147,9	212,1	1 097,4	22,3	54,6	365,3	442,2
	2012	784,0	153,6	229,1	1 166,7	20,9	59,2	397,4	477,5
Asie du Sud et de l'Est	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	128,7	111,8	964,0	1 204,5	514,5	143,2	2 198,7	2 856,4
	2011	112,5	110,1	952,2	1 174,7	546,7	154,0	2 357,2	3 057,9
	2012	64,9	114,9	955,8	1 135,6	571,9	163,8	2 563,1	3 298,7
Asie du Sud-Est	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	58,4	73,7	701,0	833,2	107,0	134,2	311,0	552,3
	2011	66,1	130,2	858,3	1 054,6	128,8	119,5	360,4	608,7
	2012	55,8	129,1	889,6	1 074,5	121,0	118,5	380,5	620,0
Total partiel: Asie en développement	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	907,5	338,3	1 848,8	3 094,6	651,8	333,1	2 853,4	3 838,2
	2011	916,0	388,2	2 022,6	3 326,7	697,8	328,0	3 082,9	4 108,8
	2012	904,7	397,5	2 074,5	3 376,7	713,8	341,5	3 340,9	4 396,2

Annexe I. Trafic maritime mondial par groupe de pays (En millions de tonnes) (suite)									
Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises chargées	Pétrole & gaz		Marchandises solides	Total des marchandises déchargées
		Brut	Produits pétroliers et gaz ^a			Brut	Produits pétroliers et gaz ^a		
Océanie en développement	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
	2011	1,6	0,2	5,3	7,1	0,0	3,9	9,6	13,5
	2012	1,6	0,8	6,6	9,0	0,0	4,6	8,6	13,3
Total partiel: pays et territoires en développement	2006	1 527,5	537,1	2 765,0	4 829,5	643,6	355,1	2 644,3	3 642,9
	2007	1 553,9	530,7	2 932,6	5 020,8	742,4	376,3	2 954,3	4 073,0
	2008	1 518,0	515,1	3 049,6	5 082,6	684,9	407,2	3 097,0	4 189,1
	2009	1 453,5	502,9	2 842,0	4 798,4	745,3	386,9	3 232,1	4 364,2
	2010	1 501,6	515,6	3 010,5	5 027,8	764,4	452,0	3 500,9	4 717,3
	2011	1 509,4	540,4	3 247,0	5 296,8	806,7	452,1	3 750,0	5 008,8
	2012	1 527,2	562,5	3 370,6	5 460,3	827,3	477,2	4 051,2	5 355,7
Total mondial	2006	1 783,4	914,8	5 002,1	7 700,3	1 931,2	893,7	5 053,4	7 878,3
	2007	1 813,4	933,5	5 287,1	8 034,1	1 995,7	903,8	5 240,8	8 140,2
	2008	1 785,2	957,0	5 487,2	8 229,5	1 942,3	934,9	5 409,2	8 286,3
	2009	1 710,5	931,1	5 216,4	7 858,0	1 874,1	921,3	5 036,6	7 832,0
	2010	1 787,7	983,8	5 637,5	8 408,9	1 933,2	979,2	5 531,4	8 443,8
	2011	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 784,3	1 896,5	1 037,7	5 863,5	8 797,7
	2012	1 785,4	1 050,9	6 329,0	9 165,3	1 928,7	1 054,9	6 200,1	9 183,7

Source: Statistiques établies par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays déclarants, telles que publiées sur les sites Web pertinents des gouvernements et des ports, et par des sources spécialisées. Les chiffres présentés pour 2012 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur celles correspondant à l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles. Des statistiques rétrospectives sur le volume mondial du trafic maritime international sont disponibles sous forme électronique à l'adresse <http://stats.unctad.org/seabornetrade>.

^a Y compris le GNL, le GPL, le naphte, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère, le fioul lourd, etc.

Annexe II a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	70	12		0		58
Algérie	757	11	88	66		592
Angola	170	10		10		150
Bénin	1					1
Cameroun	327			1		326
Cap-Vert	35	3		13		19
Comores	686	113	93	373	4	102
Congo	1					1
Côte d'Ivoire	2	1				1
Djibouti	7	3		0		3
Égypte	1 171	149	595	140	52	236
Érythrée	12	2		10		1
Éthiopie	160	27		133		
Gabon	211	0		5		205
Gambie	11					11
Ghana	22	2		4		16
Guinée	4					4
Guinée-Bissau	2			1		1
Guinée équatoriale	16	4		4		8
Kenya	9	1				8
Libéria	127 109	39 100	36 834	1 573	40 386	9 216
Libye	753	522		8		224
Madagascar	22	4		12		6
Maroc	254	5		12	47	190
Maurice	104	43		0		61
Mauritanie	1			0		1
Mozambique	19			11		8
Namibie	8			5		3
Nigéria	2 120	299	10	10		1 801
République démocratique du Congo	9	1		0		7
République-Unie de Tanzanie	4 774	4 360	67	271	38	39
Sao Tomé-et-Principe	20			19		1
Sénégal	9	0		1		8
Seychelles	337	293		4		40
Sierra Leone	1 157	166	172	488	222	110
Somalie	1			0		0
Soudan	25			21		3
Togo	536	267	41	166	20	42
Tunisie	359		17	88		254
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total	141 290	45 397	37 917	3 453	40 767	13 756

Annexe II a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1			1		
Antigua-et-Barbuda	10 934	38	949	4 044	5 596	306
Antilles néerlandaises	5					5
Argentine	350	200	14	53		83
Aruba	0					0
Bahamas	54 511	18 433	10 370	826	1 550	23 332
Barbade	1 023	144	397	223	73	185
Belize	1 638	92	367	856	30	293
Bolivie (État plurinational de)	322	42	201	63	5	10
Brésil	2 303	971	241	201	308	582
Chili	549	238	160	67	30	55
Colombie	85	5		46		33
Costa Rica	5			2		3
Cuba	30	0		23		7
Curaçao	1 297	117	40	146	6	988
Dominique	1 143	353	691	40		60
El Salvador	0					0
Équateur	239	205		5		30
Grenade	1			1		1
Guatemala	1	0				1
Guyana	34	6		16		12
Haïti	1			1		
Honduras	470	89	17	242	2	121
Îles Caïmanes	3 592	298	859	4		2 431
Îles Falkland (Malvinas)	10			0		10
Îles Turques et Caïques	1			0		1
Îles Vierges britanniques	7			1		6
Jamaïque	161		81	20	58	2
Mexique	1 336	638	109	40		549
Nicaragua	2	1		0		1
Panama	227 754	34 016	116 085	6 918	34 451	36 285
Paraguay	54	4		36	7	7
Pérou	269	186		17	12	53
République dominicaine	99	80		14		5
Saint-Kitts-et-Nevis	898	183	228	287	16	185
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3 505	66	952	1 101	193	1 194
Suriname	5	2		3		0
Trinité-et-Tobago	45	3		1		42
Uruguay	64	7		8		48
Venezuela (République bolivarienne du)	1 111	450	100	194	5	361
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE Total	313 853	56 865	131 861	15 500	42 341	67 285

Annexe II a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Afghanistan	2					2
Arabie saoudite	1 157	377		220	172	388
Bahreïn	534	81	33	1	255	164
Bangladesh	1 049	44	678	265	28	34
Brunéi Darussalam	542	5		6		531
Cambodge	1 731	54	202	1 310	28	137
Chine	44 223	8 166	22 928	3 421	5 221	4 487
Chine, RAS de Hong Kong	77 904	14 243	44 474	2 015	14 479	2 692
Chine, RAS de Macao	2					2
Émirats arabes unis	990	203	64	70	247	405
Inde	9 534	4 734	2 746	560	269	1 226
Indonésie	10 776	2 361	1 330	2 658	1 233	3 194
Iran (République islamique d')	1 492	156	126	448	631	131
Iraq	92	18		23		50
Jordanie	73			52		21
Koweït	2 473	1 886	46	7	313	221
Liban	133	0	14	109	5	3
Malaisie	7 817	2 577	140	325	466	4 308
Maldives	83	7		61	7	7
Mongolie	426	42	169	167	12	35
Myanmar	164	3		139		22
Oman	27	2		2		23
Pakistan	391	175	177	13		26
Philippines	4 711	283	2 400	789	296	943
Province chinoise de Taiwan	2 338	142	1 156	106	801	131
Qatar	903	303	70	1	235	295
République arabe syrienne	111		12	96		3
République de Corée	11 149	781	6 530	1 148	1 037	1 652
République démocratique populaire lao	0			0		
République populaire démocratique de Corée	701	61	47	547	11	36
Singapour	58 090	20 411	16 507	1 207	11 379	8 586
Sri Lanka	173	8	58	71	16	20
Thaïlande	3 040	886	894	400	218	643
Turquie	6 858	1 268	3 056	1 567	541	426
Viet Nam	4 512	925	978	1 871	147	590
Yémen	221	17		5		199
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total	254 420	60 220	104 837	19 684	38 045	31 635

Annexe II a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	30			9		21
Guam	1					1
Îles Cook	330	0	190	110	5	25
Îles Mariannes septentrionales	0					0
Îles Marshall	85 443	32 263	31 405	972	7 428	13 375
Îles Salomon	5			2		2
Kiribati	290	48	30	102	4	107
Micronésie (États fédérés de)	9			8		1
Nouvelle-Calédonie	4			2		2
Papouasie-Nouvelle-Guinée	115	2		73	21	19
Polynésie française	14			11		3
Samoa	11			9		2
Tonga	42	3		31		9
Tuvalu	1 438	618	219	125	3	473
Vanuatu	2 225	4	1 115	34	25	1 046
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE Total	89 956	32 937	32 958	1 488	7 487	15 086
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	15 053	372	442	337	13 354	548
Australie	1 612	85	136	141		1 251
Autriche	0					0
Belgique	4 532	987	1 691	203	99	1 551
Bermudes	11 503	1 256	2 067	17	513	7 649
Bulgarie	357	8	246	83		20
Canada	2 831	632	234	1 001	15	950
Chypre	20 464	3 364	10 085	1 087	4 434	1 493
Danemark	11 530	2 931	166	455	6 788	1 191
Espagne	2 792	588	8	237	53	1 906
Estonie	290	10		22	3	256
États-Unis	11 279	2 244	264	2 573	2 530	3 669
Finlande	1 737	338	118	766	10	505
France	6 197	1 975	178	266	2 117	1 660
Gibraltar	2 451	447	236	682	520	566
Grèce	42 569	24 129	13 844	363	2 232	2 002
Groenland	5			3		3
Île de Man	13 759	5 931	4 686	394	618	2 130
Îles Féroé	218	36		56	24	102
Irlande	177	0	75	71		30
Islande	16	0		1		15
Israël	291	3		11	268	9
Italie	18 098	4 579	4 309	2 750	861	5 598

Annexe II a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tjb) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
Japon	15 732	2 691	4 897	1 801	100	6 244
Lettonie	152	7		16		129
Lituanie	354	1	64	194	10	85
Luxembourg	1 498	209	58	456	166	609
Malte	44 113	13 697	18 966	2 181	4 707	4 562
Monaco	0					0
Norvège	17 112	4 208	3 648	616	42	8 597
Nouvelle-Zélande	172	64		31	14	64
Pays-Bas	7 759	297	471	3 424	1 169	2 397
Pologne	102	6		37		58
Portugal	1 131	310	86	150	33	553
Réunion	2					2
Roumanie	141	8		73		60
Royaume-Uni	19 417	1 485	2 092	1 256	10 243	4 341
Slovaquie	33			28		5
Slovénie	3					3
Suède	3 243	337	17	1 161		1 728
Suisse	714	51	511	82	56	14
PAYS DÉVELOPPÉS Total	279 438	73 283	69 593	23 027	50 978	62 557
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	63			62		1
Azerbaïdjan	768	250		131		386
Bélarus	34		31			3
Croatie	1 382	591	629	36		126
Fédération de Russie	6 052	1 478	296	2 453	63	1 762
Géorgie	321	17	39	226	6	33
Kazakhstan	104	53				51
Monténégro	51		43	6		2
République de Moldova	480	9	57	366	8	40
Turkménistan	75	29		9		37
Ukraine	595	23		357		215
PAYS EN TRANSITION Total	9 924	2 451	1 094	3 646	76	2 657
Pavillon inconnu	2 652	414	28	361	11	1 839
Total mondial	1 091 534	271 568	378 287	67 159	179 706	194 814

Annexe II b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	63	17		0		45
Algérie	739	17	150	66		507
Angola	312	16		13		283
Bénin	0					0
Cameroun	655			2		653
Cap-Vert	28	4		18		5
Comores	937	218	159	454	5	101
Congo	0					0
Côte d'Ivoire	10	1				9
Djibouti	7	5		1		1
Égypte	1 722	255	1 075	139	63	190
Érythrée	14	3		10		0
Éthiopie	223	42		181		
Gabon	404	0		5		399
Gambie	3					3
Ghana	25	4		5		16
Guinée	6					6
Guinée-Bissau	1			1		
Guinée équatoriale	13	7		3		4
Kenya	7	2				5
Libéria	198 032	71 083	67 047	2 058	47 298	10 545
Libye	1 408	989		12		408
Madagascar	26	6		15		5
Maroc	128	7		11	55	55
Maurice	135	76				59
Mauritanie	1			1		0
Mozambique	21			15		6
Namibie	3			2		1
Nigéria	3 600	485	13	15		3 086
République démocratique du Congo	11	2		1		8
République-Unie de Tanzanie	8 815	8 291	105	350	49	20
Sao Tomé-et-Principe	27			26		1
Sénégal	5	0		2		3
Seychelles	585	529		4		53
Sierra Leone	1 521	254	280	607	251	128
Somalie	1			0		0
Soudan	28			26		1
Togo	832	484	65	228	24	31
Tunisie	367		26	48		292
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total	220 716	82 799	68 922	4 318	47 745	16 932

Annexe II b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1			1		
Antigua-et-Barbuda	14 142	57	1 565	5 207	7 057	255
Antilles néerlandaises	4					4
Argentine	533	351	24	77		81
Aruba	0					0
Bahamas	73 702	34 105	17 754	845	1 801	19 198
Barbade	1 485	220	686	305	107	167
Belize	2 196	148	591	1 112	44	300
Bolivie (État plurinational de)	536	67	370	87	7	6
Brésil	3 232	1 569	398	247	398	621
Chili	804	399	262	64	38	40
Colombie	115	9		62		44
Costa Rica	2			1		0
Cuba	40	1		32		7
Curaçao	2 133	169	74	212	9	1 670
Dominique	2 037	618	1 301	61		57
El Salvador						
Équateur	364	343		6		15
Grenade	1			1		0
Guatemala	1	1				0
Guyana	42	8		19		14
Haïti	1			1		
Honduras	645	161	28	350	2	104
Îles Caïmanes	4 310	552	1 368	6		2 384
Îles Falkland (Malvinas)	6			1		5
Îles Turques et Caïques	0			0		0
Îles Vierges britanniques	2			1		1
Jamaïque	224		128	24	72	1
Mexique	1 835	1 054	195	21		565
Nicaragua	3	1		1		0
Panama	350 506	62 112	212 504	9 131	38 183	28 576
Paraguay	56	6		42	6	1
Pérou	403	302		21	15	66
République dominicaine	166	149		16		1
Saint-Kitts-et-Nevis	1 231	292	374	323	19	222
Saint-Vincent-et-les Grenadines	4 919	103	1 563	1 496	252	1 505
Suriname	7	3		3		0
Trinité-et-Tobago	26	4		1		21
Uruguay	43	10		11		22
Venezuela (République bolivarienne de)	1 679	783	175	308	6	407
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE	467 431	103 599	239 361	20 092	48 014	56 365
Total						

Annexe II b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Afghanistan	2					2
Arabie saoudite	1 421	659		214	185	362
Bahreïn	640	154	44	2	280	160
Bangladesh	1 656	80	1 137	368	38	33
Brunéi Darussalam	449	7		8		434
Cambodge	2 319	82	324	1 780	36	98
Chine	68 642	14 104	39 654	4 490	6 274	4 120
Chine, RAS de Hong Kong	129 806	26 115	81 416	2 662	16 473	3 140
Chine, RAS de Macao	2					2
Émirats arabes unis	1 287	341	86	77	271	511
Inde	15 876	8 569	4 908	799	345	1 254
Indonésie	14 267	3 894	2 303	3 362	1 629	3 080
Iran (République islamique d')	1 965	263	218	601	774	109
Iraq	110	28		31		51
Jordanie	61			53		8
Koweït	4 169	3 510	78	7	330	244
Liban	142	1	23	108	6	3
Malaisie	10 508	4 588	243	433	585	4 660
Maldives	124	15		92	9	7
Mongolie	643	73	277	235	16	42
Myanmar	182	5		163		15
Oman	14	3		2		10
Pakistan	693	322	321	18		31
Philippines	6 417	441	3 927	1 057	352	641
Province chinoise de Taiwan	3 487	210	2 130	152	926	68
Qatar	1 224	546	116	1	266	295
République arabe syrienne	169		19	149		2
République de Corée	17 720	1 308	12 087	1 693	1 304	1 328
République démocratique populaire lao	2			2		
République populaire démocratique de Corée	1 008	100	82	782	14	30
Singapour	89 697	36 893	30 164	1 455	13 408	7 779
Sri Lanka	239	15	99	94	17	14
Thaïlande	4 811	1 590	1 435	584	287	914
Turquie	10 215	2 185	5 279	1 783	683	285
Viet Nam	7 284	1 532	1 631	3 092	193	835
Yémen	442	28		4		410
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE	397 695	107 662	188 000	26 353	44 701	30 977
Total						

Annexe II b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	15			6		9
Guam	0					0
Îles Cook	479	0	302	148	6	23
Îles Mariannes septentrionales	0					0
Îles Marshall	140 016	59 377	57 022	1 230	8 761	13 626
Îles Salomon	3			2		1
Kiribati	367	81	47	131	4	103
Micronésie (États fédérés de)	8			7		1
Nouvelle-Calédonie	4			3		0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	138	3		91	29	15
Polynésie française	10			9		1
Samoa	10			9		0
Tonga	47	3		40		4
Tuvalu	2 351	1 123	361	163	5	698
Vanuatu	2 887	6	1 832	37	29	983
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE Total	146 335	60 595	59 564	1 877	8 833	15 465
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	17 128	567	856	260	15 100	346
Australie	1 947	133	193	132		1 489
Autriche						
Belgique	6 913	1 906	3 278	127	122	1 479
Bermudes	12 378	2 316	4 016	7	539	5 501
Bulgarie	483	11	383	76		13
Canada	3 371	1 035	371	1 362	15	589
Chypre	31 706	5 854	18 161	1 329	5 300	1 063
Danemark	13 860	4 781	326	270	7 577	906
Espagne	2 572	1 017	11	198	66	1 281
Estonie	75	16		15	3	41
États-Unis	12 353	3 669	435	2 761	2 767	2 723
Finlande	1 338	569	180	426	14	150
France	7 434	3 655	344	123	2 342	971
Gibraltar	2 829	660	408	745	635	380
Grèce	75 424	45 278	26 134	330	2 448	1 234
Groenland	4			3		1
Île de Man	22 629	10 638	8 821	441	627	2 103
Îles Féroé	219	52		72	30	64
Irlande	244	0	113	103		28
Islande	11	0		1		9

Annexe II b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En milliers de tpl) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
Israël	318	5		14	294	5
Italie	20 612	7 865	7 886	1 626	961	2 273
Japon	20 409	5 013	9 020	2 798	100	3 478
Lettonie	72	9		22		42
Lituanie	289	2	94	129	14	51
Luxembourg	1 601	329	97	219	194	762
Malte	68 831	24 647	33 978	2 476	5 291	2 440
Monaco						
Norvège	20 974	7 443	6 125	506	47	6 854
Nouvelle-Zélande	166	98		23	17	28
Pays-Bas	8 712	462	813	4 309	1 359	1 769
Pologne	75	9		33		34
Portugal	1 225	564	149	202	40	270
Réunion	1					1
Roumanie	149	11		61		76
Royaume-Uni	21 095	2 320	3 899	980	11 206	2 690
Slovaquie	46			40		6
Slovénie	1					1
Suède	1 887	511	21	688		667
Suisse	1 144	80	865	106	79	15
PAYS DÉVELOPPÉS Total	380 526	131 525	126 974	23 011	57 186	41 830
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	93			92		1
Azerbaïdjan	684	355		131		197
Bélarus	58		55			2
Croatie	2 269	1 092	1 096	43		39
Fédération de Russie	6 784	2 112	422	2 783	66	1 401
Géorgie	442	29	61	314	7	31
Kazakhstan	128	91				37
Monténégro	77		70	6		1
République de Moldova	566	16	102	410	10	27
Turkménistan	92	41		10		41
Ukraine	607	40		400		167
PAYS EN TRANSITION Total	11 801	3 777	1 807	4 189	83	1 945
Pavillon inconnu	4 279	786	44	504	14	2 931
Total mondial	1 628 783	490 743	684 673	80 345	206 577	166 445

Annexe II c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	71	5		2		64
Algérie	111	9	4	12		86
Angola	49	8		15		26
Bénin	5					5
Cameroun	16			4		12
Cap-Vert	39	3		18		18
Comores	272	17	4	138	1	112
Congo	5					5
Côte d'Ivoire	9	2				7
Djibouti	14	1		1		12
Égypte	384	39	17	35	3	290
Érythrée	9	1		4		4
Éthiopie	10	1		9		
Gabon	24	1		10		13
Gambie	8					8
Ghana	42	2		8		32
Guinée	1					1
Guinée-Bissau	9			7		2
Guinée équatoriale	28	3		7		18
Kenya	23	2				21
Libéria	3 144	749	819	140	1 001	435
Libye	91	12		7		72
Madagascar	39	4		23		12
Maroc	85	1		7	6	71
Maurice	26	2		1		23
Mauritanie	5			2		3
Mozambique	25			11		14
Namibie	6			2		4
Nigéria	374	65	1	16		292
République démocratique du Congo	13	1		1		11
République-Unie de Tanzanie	198	50	6	82	6	54
Sao Tomé-et-Principe	18			15		3
Sénégal	21	1		3		17
Seychelles	24	8		6		10
Sierra Leone	392	54	12	221	9	96
Somalie	4			1		3
Soudan	17			3		14
Togo	101	10	3	63	4	21
Tunisie	59		1	13		45
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE Total	5 771	1 051	867	887	1 030	1 936

Annexe II c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	2			2		
Antigua-et-Barbuda	1 302	6	39	774	403	80
Argentine	148	27	1	17		103
Aruba	1					1
Bahamas	1 446	270	322	161	53	640
Barbade	133	10	16	71	4	32
Belize	829	64	23	447	6	289
Bolivie (État plurinational de)	92	14	5	53	1	19
Brésil	619	47	11	66	13	482
Chili	172	14	8	41	3	106
Colombie	94	7		25		62
Costa Rica	10			2		8
Cuba	39	1		14		24
Curaçao	127	6	1	48	1	71
Dominique	117	16	16	28		57
El Salvador	2					2
Équateur	80	37		7		36
Grenade	6			3		3
Guatemala	6	1				5
Guyana	52	4		31		17
Haïti	3			3		
Honduras	645	100	1	332	1	211
Îles Caïmanes	174	6	27	3		138
Îles Falkland (Malvinas) ^a	3			1		2
Îles Turques et Caïques	3			1		2
Îles Vierges britanniques	20			3		17
Jamaïque	26		4	4	9	9
Mexique	525	38	4	20		463
Nicaragua	5	1		1		3
Panama	8 580	955	2 772	1 601	734	2 518
Paraguay	47	4		26	2	15
Pérou	78	10		2	1	65
République dominicaine	27	1		6		20
Saint-Kitts-et-Nevis	246	41	12	99	2	92
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1 046	21	51	340	21	613
Suriname	10	3		5		2
Trinité-et-Tobago	104	1		3		100
Uruguay	44	4		6		34
Venezuela (République bolivarienne du)	244	20	2	38	2	182
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE Total	17 107	1 729	3 315	4 284	1 256	6 523

Annexe II c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Afghanistan	3					3
Arabie saoudite	286	31		14	3	238
Bahreïn	232	5	2	4	5	216
Bangladesh	269	61	27	111	4	66
Brunéi Darussalam	81	3		17		61
Cambodge	785	31	18	628	7	101
Chine	3 727	526	778	805	193	1 425
Chine, RAS de Hong Kong	2 221	323	1 014	228	319	337
Chine, RAS de Macao	1					1
Émirats arabes unis	547	41	4	78	4	420
Inde	1 385	117	76	378	15	799
Indonésie	6 293	477	57	1 943	175	3 641
Iran (République islamique d')	552	14	5	246	18	269
Iraq	75	5		10		60
Jordanie	25			9		16
Koweït	137	24	2	17	4	90
Liban	50	1	2	38	1	8
Malaisie	1 539	169	6	210	35	1 119
Maldives	69	16		38	2	13
Mongolie	168	31	9	73	3	52
Myanmar	85	5		44		36
Oman	39	2		9		28
Pakistan	50	5	6	3		36
Philippines	1 383	203	72	589	18	501
Province chinoise de Taiwan	328	28	29	65	27	179
Qatar	106	7	3	3	11	82
République arabe syrienne	63		1	48		14
République de Corée	1 894	310	145	448	88	903
République démocratique populaire lao	1			1		
République populaire démocratique de Corée	265	33	3	198	2	29
Singapour	3 339	743	348	139	345	1 764
Sri Lanka	77	10	5	16	1	45
Thaïlande	755	239	44	128	19	325
Turquie	1 365	197	114	514	40	500
Viet Nam	1 772	118	58	1 337	22	237
Yémen	32	4		3		25
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total	29 999	3 779	2 828	8 392	1 361	13 639

Annexe II c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	40			17		23
Guam	3					3
Îles Cook	106	1	12	57	1	35
Îles Mariannes septentrionales	1					1
Îles Marshall	2 064	639	742	77	238	368
Îles Salomon	20			13		7
Kiribati	96	24	3	41	1	27
Micronésie (États fédérés de)	17			13		4
Nouvelle-Calédonie	12			2		10
Papouasie-Nouvelle-Guinée	130	4		67	6	53
Polynésie française	16			10		6
Samoa	9			4		5
Tonga	40	3		21		16
Tuvalu	216	45	11	43	1	116
Vanuatu	421	1	37	10	1	372
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE Total	3 191	717	805	375	248	1 046
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	781	42	7	93	272	367
Australie	502	7	6	73		416
Autriche	1					1
Belgique	216	13	21	23	4	155
Bermudes	168	24	26	1	13	104
Bulgarie	95	10	16	21		48
Canada	634	30	11	99	1	493
Chypre	1 030	103	279	179	212	257
Danemark	663	133	3	105	98	324
Espagne	522	37	1	48	5	431
Estonie	83	7		5	1	70
États-Unis	3 462	71	9	158	66	3 158
Finlande	281	12	6	102	1	160
France	547	42	2	77	27	399
Gibraltar	304	61	6	136	39	62
Grèce	1 551	458	258	197	35	603
Groenland	8			5		3
Île de Man	422	131	78	64	9	140
Iles Féroé	76	3		29	3	41
Irlande	88	1	8	30		49
Islande	26	1		5		20
Israël	39	5		3	5	26

Annexe II c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par type de navires, au 1^{er} janvier 2013 (En nombre de navires) (suite)

	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres types
Italie	1 506	192	99	155	21	1 039
Japon	5 379	1 108	82	2 090	1	2 098
Lettonie	58	8		9		41
Lituanie	71	1	5	35	1	29
Luxembourg	174	14	3	22	7	128
Malte	1 794	420	543	398	114	319
Monaco	1					1
Norvège	1 593	123	98	306	2	1 064
Nouvelle-Zélande	91	5		13	2	71
Pays-Bas	1 250	28	12	605	64	541
Pologne	172	9		18		145
Portugal	249	14	3	48	6	178
Réunion	7					7
Roumanie	152	10		17		125
Royaume-Uni	1 346	104	38	181	186	837
Slovaquie	18			15		3
Slovénie	8					8
Suède	417	56	1	90		270
Suisse	39	4	21	9	2	3
PAYS DÉVELOPPÉS Total	25 824	3 287	1 642	5 464	1 197	14 234
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	68			65		3
Azerbaïdjan	306	51		35		220
Bélarus	7		1			6
Croatie	264	20	22	53		169
Fédération de Russie	2 324	386	21	859	10	1 048
Géorgie	192	8	4	107	2	71
Kazakhstan	94	8				86
Monténégro	14		2	3		9
République de Moldova	142	4	3	121	2	12
Turkménistan	59	7		4		48
Ukraine	492	16		139		337
PAYS EN TRANSITION Total	3 962	500	53	1 386	14	2 009
Pavillon inconnu	1 088	113	2	326	3	644
Total mondial	86 942	11 176	9 512	21 114	5 109	40 031

Source: Clarkson Research Services.

Pour des données et des années supplémentaires, voir <http://stats.unctad.org/fleet>.

Note 1 Tous les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, à l'exclusion des péniches, des bateaux de pêche, des navires de guerre, des yachts et des plates-formes fixes et mobiles de forage en mer et des barges pétrolières (exception faite des unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer et des navires de forage).

^a La souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas) fait l'objet d'un différend entre le Gouvernement argentin et le Gouvernement britannique.

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013

Pays ou territoire d'appartenance	Allemagne			Antigua-et-Barbuda			Bahamas			Chine		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	396	16 642	97,6	1 103	13 118	92,9	22	956	1,3	–	–	–
Arabie saoudite	–	–	–	–	–	–	18	5 283	7,2	–	–	–
Belgique	–	–	–	–	–	–	12	167	0,2	–	–	–
Bermudes	–	–	–	–	–	–	82	11 418	15,5	–	–	–
Brésil	–	–	–	–	–	–	12	991	1,3	–	–	–
Canada	–	–	–	–	–	–	41	3 530	4,8	–	–	–
Chine	1	13	0,1	–	–	–	11	93	0,1	2 665	66 936	98,2
Chine, RAS de Hong Kong	2	135	0,8	6	74	0,5	–	–	–	21	667	1,0
Chypre	1	75	0,4	3	30	0,2	2	11	–	–	–	–
Danemark	5	19	0,1	12	75	0,5	53	909	1,2	–	–	–
Émirats arabes unis	–	–	–	1	2	–	41	1 582	2,1	–	–	–
États-Unis	–	–	–	8	29	0,2	115	3 284	4,5	–	–	–
Fédération de Russie	1	5	–	5	31	0,2	6	121	0,2	–	–	–
France	–	–	–	–	–	–	13	543	0,7	–	–	–
Grèce	1	40	0,2	4	73	0,5	193	14 070	19,1	–	–	–
Inde	–	–	–	1	8	0,1	4	76	0,1	–	–	–
Indonésie	1	42	0,2	–	–	–	1	12	–	1	3	–
Iran (République islamique d')	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Italie	2	1	–	1	7	0,1	11	867	1,2	–	–	–
Japon	–	–	–	–	–	–	93	7 149	9,7	1	46	0,1
Koweït	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Malaisie	–	–	–	–	–	–	4	87	0,1	–	–	–
Monaco	–	–	–	–	–	–	17	1 028	1,4	–	–	–
Norvège	1	2	–	13	73	0,5	185	4 086	5,5	–	–	–
Oman	–	–	–	–	–	–	1	82	0,1	–	–	–
Pays-Bas	1	8	–	22	126	0,9	20	2 115	2,9	–	–	–
Province chinoise de Taiwan	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	201	0,3
République de Corée	–	–	–	–	–	–	4	306	0,4	–	–	–
Royaume-Uni	–	–	–	8	72	0,5	128	3 529	4,8	–	–	–
Singapour	–	–	–	1	11	0,1	20	601	0,8	3	149	0,2
Suède	2	3	–	–	–	–	9	400	0,5	–	–	–
Suisse	1	43	0,3	2	29	0,2	2	117	0,2	–	–	–
Thaïlande	–	–	–	–	–	–	3	305	0,4	–	–	–
Turquie	–	–	–	11	61	0,4	5	122	0,2	–	–	–
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	1	2	–	–	–	–
Total, 35 principaux propriétaires	415	17 029	99,9	1 201	13 818	97,8	1 129	63 842	86,7	2 694	68 002	99,7
Autres propriétaires	2	23	–	63	277	2	214	9 825	13	–	–	–
Propriétaires inconnus	–	–	–	6	30	–	2	2	–	22	173	–
Total, pavillons d'immatriculation	417	17 052	100	1 270	14 126	100	1 345	73 670	100	2 716	68 176	100

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013 (suite)

Pays ou territoire d'appartenance	Chine, RAS de Hong Kong			Chypre			Danemark (DIS)			États-Unis		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	18	1 237	1,0	153	2 539	8,0	1	105	0,8	5	202	1,7
Arabie saoudite	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Belgique	36	2 482	1,9	8	43	0,1	–	–	–	–	–	–
Bermudes	16	1 804	1,4	1	300	0,9	–	–	–	–	–	–
Brésil	–	–	–	4	13	–	–	–	–	8	23	0,2
Canada	13	477	0,4	24	772	2,4	–	–	–	5	81	0,7
Chine	1078	74 189	57,2	12	417	1,3	–	–	–	–	–	–
Chine, RAS de Hong Kong	269	15 769	12,2	5	292	0,9	–	–	–	–	–	–
Chypre	18	1 099	0,8	183	6 178	19,5	–	–	–	–	–	–
Danemark	49	3 432	2,6	5	16	–	348	12 688	92,6	24	1 257	10,7
Émirats arabes unis	10	702	0,5	14	171	0,5	–	–	–	2	4	–
États-Unis	66	6 032	4,6	4	14	–	–	–	–	766	8 640	73,9
Fédération de Russie	1	8	–	44	2 155	6,8	–	–	–	–	–	–
France	1	58	–	7	16	–	–	–	–	–	–	–
Grèce	35	1 983	1,5	190	12 702	40,1	5	214	1,6	1	47	0,4
Inde	–	–	–	13	808	2,6	–	–	–	–	–	–
Indonésie	5	117	0,1	–	–	–	–	–	–	1	6	–
Iran (République islamique d')	17	722	0,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Italie	–	–	–	7	19	0,1	2	91	0,7	–	–	–
Japon	102	5 411	4,2	11	523	1,7	–	–	–	–	–	–
Koweït	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Malaisie	10	533	0,4	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Monaco	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Norvège	34	1 930	1,5	47	314	1,0	9	65	0,5	1	20	0,2
Oman	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pays-Bas	1	4	–	64	623	2,0	–	–	–	–	–	–
Province chinoise de Taiwan	46	4 196	3,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
République de Corée	26	797	0,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Royaume-Uni	13	612	0,5	44	2 490	7,9	3	142	1,0	5	772	6,6
Singapour	68	5 058	3,9	7	214	0,7	–	–	–	11	623	5,3
Suède	–	–	–	4	12	–	22	396	2,9	–	–	–
Suisse	9	337	0,3	4	145	0,5	–	–	–	–	–	–
Thaïlande	1	5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turquie	–	–	–	2	22	0,1	–	–	–	1	1	–
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total, 35 principaux propriétaires	1 942	128 993	99,4	857	30 797	97,3	390	13 702	100,0	830	11 677	99,8
Autres propriétaires	17	708	1	61	862	3	2	4	–	5	8	–
Propriétaires inconnus	1	36	–	1	5	–	–	–	–	3	13	–
Total, pavillons d'immatriculation	1 960	129 737	100	919	31 665	100	392	13 707	100	838	11 698	100

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013 (suite)

Pays ou territoire d'appartenance	Grèce			Île de Man			Îles Marshall			Italie		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	–	–	–	48	1 059	4,7	261	11 918	8,5	9	57	0,3
Arabie saoudite	1	1	–	–	–	–	4	93	0,1	–	–	–
Belgique	–	–	–	–	–	–	2	67	–	–	–	–
Bermudes	–	–	–	13	3 704	16,4	36	5 783	4,1	–	–	–
Brésil	–	–	–	–	–	–	7	1 381	1,0	–	–	–
Canada	–	–	–	1	21	0,1	17	752	0,5	–	–	–
Chine	1	12	–	–	–	–	25	1 380	1,0	1	13	0,1
Chine, RAS de Hong Kong	–	–	–	–	–	–	13	424	0,3	–	–	–
Chypre	–	–	–	–	–	–	45	2 748	2,0	–	–	–
Danemark	1	12	–	53	778	3,4	11	585	0,4	4	44	0,2
Émirats arabes unis	–	–	–	–	–	–	46	1 309	0,9	–	–	–
États-Unis	7	611	0,8	–	–	–	252	20 666	14,8	5	74	0,4
Fédération de Russie	1	1	–	–	–	–	9	349	0,2	–	–	–
France	–	–	–	–	–	–	5	997	0,7	12	42	0,2
Grèce	825	69 645	92,6	63	6 433	28,4	496	32 524	23,2	7	436	2,1
Inde	–	–	–	–	–	–	10	820	0,6	–	–	–
Indonésie	–	–	–	–	–	–	4	112	0,1	1	5	–
Iran (République islamique d')	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Italie	–	–	–	1	82	0,4	8	721	0,5	673	19 098	93,5
Japon	3	149	0,2	16	2 267	10,0	90	6 558	4,7	6	375	1,8
Koweït	–	–	–	–	–	–	5	323	0,2	–	–	–
Malaisie	–	–	–	–	–	–	16	600	0,4	–	–	–
Monaco	7	1 050	1,4	–	–	–	42	3 348	2,4	1	40	0,2
Norvège	–	–	–	58	1 431	6,3	88	6 184	4,4	1	13	0,1
Oman	–	–	–	–	–	–	6	1 911	1,4	–	–	–
Pays-Bas	–	–	–	–	–	–	28	931	0,7	–	–	–
Province chinoise de Taiwan	–	–	–	–	–	–	10	1 868	1,3	–	–	–
République de Corée	–	–	–	4	563	2,5	105	12 344	8,8	–	–	–
Royaume-Uni	24	3 600	4,8	130	5 354	23,7	31	1 858	1,3	1	1	–
Singapour	–	–	–	3	166	0,7	106	7 319	5,2	–	–	–
Suède	–	–	–	1	37	0,2	4	92	0,1	1	7	–
Suisse	–	–	–	–	–	–	18	472	0,3	2	16	0,1
Thaïlande	–	–	–	–	–	–	2	93	0,1	–	–	–
Turquie	–	–	–	–	–	–	95	5 539	4,0	7	56	0,3
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total, 35 principaux propriétaires	870	75 081	99,8	391	21 895	96,8	1 897	132 067	94,3	731	20 277	99,2
Autres propriétaires	3	4	–	17	724	3	119	7 867	6	6	153	1
Propriétaires inconnus	12	125	–	–	–	–	3	67	–	2	5	–
Total, pavillons d'immatriculation	885	75 209	100	408	22 619	100	2 019	140 002	100	739	20 435	100

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013 (suite)

Pays ou territoire d'appartenance	Pavillon d'immatriculation			Japon			Libéria			Malte			Norvège (NIS)		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	–	–	–	1 298	65 927	33,3	111	2 661	3,9	–	–	–	–	–	–
Arabie saoudite	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	112	0,6	–	–	–
Belgique	–	–	–	1	179	0,1	4	41	0,1	–	–	–	–	–	–
Bermudes	–	–	–	10	2 525	1,3	3	206	0,3	4	678	3,8	–	–	–
Brésil	–	–	–	20	3 182	1,6	–	–	–	5	15	0,1	–	–	–
Canada	–	–	–	1	31	–	3	168	0,2	–	–	–	–	–	–
Chine	2	12	0,1	92	6 972	3,5	18	594	0,9	–	–	–	–	–	–
Chine, RAS de Hong Kong	–	–	–	2	335	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Chypre	–	–	–	23	1 066	0,5	34	1 448	2,1	–	–	–	–	–	–
Danemark	–	–	–	5	188	0,1	30	1 081	1,6	10	289	1,6	–	–	–
Émirats arabes unis	–	–	–	75	9 225	4,7	2	15	–	–	–	–	–	–	–
États-Unis	–	–	–	89	5 852	3,0	24	673	1,0	4	105	0,6	–	–	–
Fédération de Russie	–	–	–	92	8 350	4,2	73	656	1,0	1	5	–	–	–	–
France	–	–	–	2	231	0,1	8	545	0,8	–	–	–	–	–	–
Grèce	–	–	–	618	42 583	21,5	510	33 856	49,2	2	152	0,8	–	–	–
Inde	–	–	–	7	524	0,3	2	162	0,2	–	–	–	–	–	–
Indonésie	2	9	0,1	2	214	0,1	1	13	–	–	–	–	–	–	–
Iran (République islamique d')	–	–	–	–	–	–	36	3 475	5,1	–	–	–	–	–	–
Italie	–	–	–	24	1 058	0,5	50	1 377	2,0	–	–	–	–	–	–
Japon	738	17 216	99,3	113	9 159	4,6	13	818	1,2	–	–	–	–	–	–
Koweït	–	–	–	–	–	–	10	1 309	1,9	–	–	–	–	–	–
Malaisie	–	–	–	3	7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Monaco	–	–	–	22	2 399	1,2	8	165	0,2	–	–	–	–	–	–
Norvège	2	73	0,4	32	1 236	0,6	95	1 213	1,8	455	15 769	87,2	–	–	–
Oman	–	–	–	–	–	–	6	1 912	2,8	–	–	–	–	–	–
Pays-Bas	–	–	–	76	2 229	1,1	19	320	0,5	1	5	–	–	–	–
Province chinoise de Taiwan	4	10	0,1	114	12 446	6,3	–	–	–	–	–	–	–	–	–
République de Corée	2	5	–	6	623	0,3	5	25	–	–	–	–	–	–	–
Royaume-Uni	–	–	–	120	7 369	3,7	63	1 310	1,9	5	213	1,2	–	–	–
Singapour	–	–	–	45	4 231	2,1	3	136	0,2	–	–	–	–	–	–
Suède	–	–	–	1	134	0,1	5	78	0,1	25	669	3,7	–	–	–
Suisse	–	–	–	13	511	0,3	29	515	0,7	1	44	0,2	–	–	–
Thaïlande	1	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turquie	–	–	–	19	375	0,2	296	9 645	14,0	–	–	–	–	–	–
Viet Nam	–	–	–	2	71	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total, 35 principaux propriétaires	751	17 328	100,0	2 927	189 231	95,6	1 461	64 417	93,6	516	18 054	99,8	–	–	–
Autres propriétaires	2	2	–	166	8 577	4	232	4 357	6	9	26	–	–	–	–
Propriétaires inconnus	2	5	–	4	204	–	7	25	–	1	6	–	–	–	–
Total, pavillons d'immatriculation	755	17 334	100	3 097	198 012	100	1 700	68 798	100	526	18 086	100	–	–	–

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013 (suite)

Pays ou territoire d'appartenance	Pavillon d'immatriculation			Panama			République de Corée			Royaume-Uni			Singapour		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	29	2 506	0,7	1	122	0,7	65	1 966	9,4	29	691	0,8			
Arabie saoudite	21	836	0,2	–	–	–	–	–	–	3	17	–			
Belgique	5	325	0,1	–	–	–	–	–	–	13	719	0,8			
Bermudes	18	3 633	1,0	–	–	–	3	487	2,3	7	374	0,4			
Brésil	26	2 517	0,7	–	–	–	–	–	–	15	5 131	5,7			
Canada	10	251	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Chine	838	31 057	8,9	–	–	–	3	208	1,0	40	3 582	4,0			
Chine, RAS de Hong Kong	153	6 075	1,7	–	–	–	4	44	0,2	6	63	0,1			
Chypre	16	757	0,2	–	–	–	–	–	–	13	234	0,3			
Danemark	55	2 204	0,6	–	–	–	42	1 937	9,2	170	13 742	15,4			
Émirats arabes unis	180	3 898	1,1	–	–	–	–	–	–	15	217	0,2			
États-Unis	121	4 500	1,3	–	–	–	6	111	0,5	17	590	0,7			
Fédération de Russie	44	667	0,2	–	–	–	–	–	–	6	300	0,3			
France	10	52	–	–	–	–	35	2 565	12,2	18	522	0,6			
Grèce	491	23 229	6,6	–	–	–	2	75	0,4	29	828	0,9			
Inde	49	2 467	0,7	1	52	0,3	2	27	0,1	36	2 229	2,5			
Indonésie	47	1 380	0,4	2	5	–	–	–	–	49	858	1,0			
Iran (République islamique d')	8	74	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Italie	33	701	0,2	–	–	–	8	166	0,8	6	286	0,3			
Japon	2 481	158 909	45,4	5	178	1,0	1	151	0,7	158	9 582	10,7			
Koweït	6	276	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Malaisie	27	518	0,1	–	–	–	–	–	–	57	5 624	6,3			
Monaco	9	569	0,2	–	–	–	1	19	0,1	8	219	0,2			
Norvège	79	3 079	0,9	–	–	–	38	689	3,3	129	3 380	3,8			
Oman	17	2 229	0,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Pays-Bas	42	1 240	0,4	–	–	–	20	208	1,0	1	1	–			
Province chinoise de Taiwan	413	17 424	5,0	1	79	0,5	5	352	1,7	85	4 196	4,7			
République de Corée	572	42 544	12,2	764	16 624	96,5	1	141	0,7	12	334	0,4			
Royaume-Uni	76	3 192	0,9	–	–	–	415	10 448	49,9	13	481	0,5			
Singapour	238	8 327	2,4	2	19	0,1	1	16	0,1	1 090	32 711	36,6			
Suède	8	198	0,1	–	–	–	28	232	1,1	15	338	0,4			
Suisse	192	12 127	3,5	–	–	–	1	37	0,2	–	–	–			
Thaïlande	19	126	–	2	6	–	–	–	–	35	983	1,1			
Turquie	148	1 785	0,5	–	–	–	1	5	–	5	220	0,2			
Viet Nam	45	1 032	0,3	2	12	0,1	–	–	–	–	–	–			
Total, 35 principaux propriétaires	6 526	340 703	97,4	780	17 098	99,2	682	19 883	94,9	2 080	88 453	99,0			
Autres propriétaires	503	8 130	2	4	53	–	32	1 063	5	43	921	1			
Propriétaires inconnus	81	1 001	–	23	82	–	1	1	–	2	6	–			
Total, pavillons d'immatriculation	7 110	349 833	100	807	17 233	100	715	20 947	100	2 125	89 381	100			

Annexe III. Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes, par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2013 (suite)

Pavillon d'immatriculation	Total, 20 principaux registres		Autres		Total général	
	Nombre de navires	1 000 tpl	Nombre de navires	1 000 tpl	Nombre de navires	1 000 tpl
Allemagne	3 549	121 707	284	4 072	3 833	125 779
Arabie saoudite	50	6 342	137	1 466	187	7 808
Belgique	81	4 023	164	4 705	245	8 729
Bermudes	193	30 913	17	1 983	210	32 896
Brésil	97	13 253	213	2 900	310	16 153
Canada	115	6 083	236	3 139	351	9 222
Chine	4 787	185 478	526	4 601	5 313	190 079
Chine, RAS de Hong Kong	481	23 877	85	448	566	24 325
Chypre	338	13 646	37	278	375	13 924
Danemark	877	39 256	114	1 459	991	40 715
Émirats arabes unis	386	17 124	313	2 349	699	19 474
États-Unis	1 484	51 180	459	7 098	1 943	58 278
Fédération de Russie	283	12 646	1 444	6 739	1 727	19 384
France	111	5 571	298	5 436	409	11 007
Grèce	3 472	238 888	223	5 963	3 695	244 851
Inde	125	7 174	617	15 267	742	22 441
Indonésie	117	2 777	1 413	12 525	1 530	15 301
Iran (République islamique d')	61	4 271	168	11 046	229	15 317
Italie	826	24 474	58	869	884	25 343
Japon	3 831	218 491	160	5 324	3 991	223 815
Koweït	21	1 908	55	4 993	76	6 900
Malaisie	117	7 368	497	9 747	614	17 115
Monaco	115	8 839	11	319	126	9 158
Norvège	1 267	39 556	641	6 436	1 908	45 992
Oman	30	6 134	4	5	34	6 139
Pays-Bas	295	7 812	912	8 860	1 207	16 673
Province chinoise de Taiwan	681	40 772	133	3 488	814	44 260
République de Corée	1 501	74 306	75	790	1 576	75 096
Royaume-Uni	1 079	41 443	158	8 862	1 237	50 305
Singapour	1 598	59 579	290	4 573	1 888	64 153
Suède	125	2 597	214	3 848	339	6 445
Suisse	274	14 392	56	1 259	330	15 651
Thaïlande	63	1 521	352	4 576	415	6 097
Turquie	590	17 832	990	11 259	1 580	29 091
Viet Nam	50	1 117	791	6 846	841	7 963
Total, 35 principaux propriétaires	29 070	1 352 349	12 145	173 527	41 215	1 525 876
Autres propriétaires	1 500	43 584	3 677	38 999	5 177	82 583
Propriétaires inconnus	173	1 785	557	3 512	730	5 297
Total, pavillons d'immatriculation	30 743	1 397 718	16 379	216 037	47 122	1 613 756

Source: Statistiques établies par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires de charge de 1 000 tjb ou plus.

Annexe IV. Trafic des ports à conteneurs (Ordre alphabétique)

	2010	2011	Place en 2011 (2010)		2010	2011	Place en 2011 (2010)
Pays/territoire				États-Unis	42 337 513	42 999 149	2 (2)
Afrique du Sud	3 806 427	3 990 193	31 (31)	Fédération de Russie	3 199 980	3 448 947	34 (33)
Albanie	86 875	91 827	112 (113)	Finlande	1 247 521	1 326 840	50 (49)
Algérie	279 785	295 733	90 (89)	France	5 346 800	5 362 900	26 (25)
Allemagne	14 821 767	17 218 712	8 (9)	Gabon	153 657	162 415	101 (101)
Antigua-et-Barbuda	24 615	26 018	123 (123)	Géorgie	226 115	239 004	93 (94)
Antilles néerlandaises	93 603		127 (111)	Ghana	647 052	683 934	66 (66)
Arabie saoudite	5 313 141	5 694 538	25 (26)	Grèce	1 165 185	1 973 864	44 (52)
Argentine	2 021 676	2 159 110	41 (42)	Guadeloupe	165 665	175 108	100 (100)
Aruba	130 000	137 410	106 (107)	Guam	183 214	193 657	98 (99)
Australie	6 668 075	7 011 581	21 (20)	Guatemala	1 012 360	1 070 065	55 (56)
Autriche	350 461	370 437	77 (77)	Guyane française	47 512	50 220	120 (120)
Bahamas	1 125 000	1 189 125	52 (53)	Honduras	619 867	655 199	68 (67)
Bahreïn	289 956	306 483	87 (87)	Îles Caïmanes	40 281	42 577	121 (121)
Bangladesh	1 356 099	1 431 851	49 (48)	Inde	9 752 908	9 979 224	14 (15)
Barbade	80 424	85 008	114 (114)	Indonésie	8 482 636	8 966 146	16 (17)
Belgique	10 984 824	11 034 037	13 (13)	Iran (République islamique d')	2 592 522	2 740 296	35 (35)
Belize	31 919	34 200	122 (122)	Irlande	790 067	763 280	60 (59)
Bénin	316 744	334 798	84 (84)	Islande	192 778	193 500	99 (96)
Brésil	8 138 608	8 536 262	18 (18)	Israël	2 281 552	2 394 000	39 (39)
Brunéi Darussalam	99 355	105 018	109 (109)	Italie	9 787 403	9 529 351	15 (14)
Bulgarie	142 611	150 740	103 (104)	Jamaïque	1 891 770	1 999 601	43 (43)
Cambodge	224 206	236 986	94 (95)	Japon	18 098 346	19 417 757	7 (7)
Cameroun	285 070	301 319	89 (88)	Jordanie	619 000	654 283	69 (68)
Canada	4 829 806	5 058 741	28 (28)	Kenya	696 000	735 672	62 (61)
Chili	3 171 959	3 450 401	33 (34)	Koweït	991 545	1 048 063	57 (57)
Chine	130 290 443	143 896 697	1 (1)	Lettonie	256 713	305 339	88 (90)
Chine, RAS de Hong Kong	23 699 242	24 384 000	4 (4)	Liban	949 155	1 034 249	58 (58)
Chypre	349 357	360 652	80 (78)	Libye	184 585	195 106	97 (98)
Colombie	2 443 786	2 402 742	38 (38)	Lituanie	294 954	311 766	86 (86)
Congo	338 916	358 234	81 (81)	Madagascar	141 093	149 135	104 (105)
Costa Rica	1 013 483	1 065 468	56 (55)	Malaisie	18 267 475	20 139 382	6 (6)
Côte d'Ivoire	607 730	642 371	70 (69)	Maldives	65 016	68 722	118 (118)
Croatie	137 048	144 860	105 (106)	Malte	2 450 665	2 444 981	37 (37)
Cuba	228 346	246 773	92 (93)	Maroc	2 058 430	2 083 000	42 (41)
Curaçao		90 000	113 (127)	Maurice	332 662	350 624	82 (82)
Danemark	709 147	753 035	61 (60)	Mauritanie	65 705	69 450	117 (117)
Djibouti	600 000	634 200	71 (70)	Mexique	3 693 956	4 080 434	30 (32)
Égypte	6 709 053	7 737 183	19 (19)	Mozambique	254 701	269 219	91 (92)
El Salvador	145 774	154 083	102 (103)	Myanmar	190 046	200 879	95 (97)
Émirats arabes unis	15 176 524	16 780 386	9 (8)	Namibie	256 319	107 606	107 (91)
Équateur	1 221 849	1 081 169	54 (51)	Nicaragua	68 545	72 452	116 (116)
Espagne	12 613 016	13 837 160	10 (11)	Nigéria	101 007	106 764	108 (108)
Estonie	151 969	197 717	96 (102)	Norvège	330 873	349 733	83 (83)

**Annexe IV. Trafic des ports à conteneurs
(Ordre alphabétique) (suite)**

	2010	2011	Place en 2011 (2010)
Nouvelle-Calédonie	90 574	95 277	111 (112)
Nouvelle-Zélande	2 463 278	2 516 706	36 (36)
Oman	3 893 198	3 632 940	32 (30)
Pakistan	2 149 000	2 193 403	40 (40)
Panama	6 003 298	6 911 325	22 (22)
Papouasie-Nouvelle-Guinée	295 286	313 598	85 (85)
Paraguay	8 179	8 645	125 (125)
Pays-Bas	11 345 167	12 072 696	12 (12)
Pérou	1 534 056	1 814 743	45 (45)
Philippines	4 947 039	5 264 086	27 (27)
Pologne	1 045 232	1 214 034	51 (54)
Polynésie française	68 889	72 816	115 (115)
Portugal	1 622 247	1 758 167	46 (44)
Province chinoise de Taiwan	12 736 855	13 473 418	11 (10)
Qatar	346 000	365 722	79 (80)
République arabe syrienne	649 005	685 998	65 (65)
République de Corée	18 542 804	20 833 508	5 (5)
République dominicaine	1 382 680	1 461 492	48 (47)
République-Unie de Tanzanie	429 285	453 754	76 (76)
Roumanie	556 694	662 796	67 (72)
Royaume-Uni	8 590 282	8 920 679	17 (16)
Sainte-Hélène	650	687	126 (126)
Sainte-Lucie	52 479	58 539	119 (119)
Saint-Vincent-et-les Grenadines	18 852	19 927	124 (124)
Sénégal	349 231	369 137	78 (79)
Singapour	29 178 500	30 727 702	3 (3)
Slovénie	476 731	589 314	73 (73)
Soudan	439 100	464 129	75 (75)
Sri Lanka	4 000 000	4 262 887	29 (29)
Suède	1 390 504	1 515 217	47 (46)
Suisse	99 048	104 694	110 (110)
Thaïlande	6 648 532	7 171 394	20 (21)
Trinité-et-Tobago	573 217	605 890	72 (71)
Tunisie	466 398	492 983	74 (74)
Turquie	5 574 018	5 990 103	24 (24)
Ukraine	659 541	696 641	64 (64)
Uruguay	671 952	861 164	59 (62)
Venezuela (République bolivarienne du)	1 226 508	1 162 326	53 (50)
Viet Nam	5 983 583	6 335 437	23 (23)
Yémen	669 021	707 155	63 (63)
Total général	540 816 751	580 022 280	

Annexe V. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique)

Pays ou territoire	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Afrique du Sud	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	32,49	35,67	36,83	43,02
Albanie	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	4,34	4,54	0,53	4,43
Algérie	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	31,45	31,06	7,80	6,91
Allemagne	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	90,88	93,32	90,63	88,61
Angola	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	10,71	11,27	13,95	13,80
Antigua-et-Barbuda	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	2,40	2,40	2,41	2,43
Arabie saoudite	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	50,43	59,97	60,40	59,67
Argentine	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	27,61	30,62	34,21	33,51
Aruba	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	5,34	6,21	6,03	6,30
Australie	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	28,11	28,34	28,81	29,87
Bahamas	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	25,71	25,18	27,06	26,41
Bahreïn	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	7,83	9,77	17,86	17,90
Bangladesh	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	7,55	8,15	8,02	7,96
Barbade	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	4,20	5,85	4,82	5,18
Belgique	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	84,00	88,47	78,85	82,21
Belize	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	3,95	3,85	9,99	10,32
Bénin	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	11,51	12,69	15,04	14,28
Bermudes	1,54	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	15,92
Brésil	25,83	31,49	31,61	31,64	30,87	31,08	31,65	34,62	38,53	36,88
Brunéi Darussalam	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	5,12	4,68	4,44	4,61
Bulgarie	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	5,46	5,37	6,36	5,89
Cambodge	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	4,52	5,36	3,45	5,34
Cameroun	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	11,34	11,40	13,44	10,85
Canada	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	42,39	38,41	38,29	38,44
Cap-Vert	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	3,69	4,24	4,48	4,12
Chili	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	22,05	22,76	32,98	32,98
Chine	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	143,57	152,06	156,19	157,51
Chine, RAS de Hong Kong	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	113,60	115,27	117,18	116,63
Chypre	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	16,20	17,12	16,02	16,39
Colombie	18,61	19,20	20,49	21,07	21,64	23,18	26,13	27,25	37,25	37,49
Comores	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	5,74	7,14	5,17	5,21
Congo	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	10,45	10,78	12,57	15,82
Costa Rica	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	12,77	10,69	14,13	14,00
Côte d'Ivoire	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	17,48	17,38	16,45	17,55
Croatie	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	8,97	21,75	21,38	20,44
Cuba	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	6,57	6,55	5,96	5,77
Curaçao (jusqu'en 2010 Antilles néerlandaises)	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	7,97	8,14	6,59	8,14
Danemark	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	26,76	26,41	44,71	38,67
Djibouti	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	19,55	21,02	16,56	20,29
Dominique	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	1,88	2,08	2,08	1,59
Égypte	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	47,55	51,15	57,39	57,48

Annexe V. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique) (suite)

Pays ou territoire	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
El Salvador	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	9,64	12,02	8,75	8,36
Émirats arabes unis	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	63,37	62,50	61,09	66,97
Équateur	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	18,73	22,48	23,05	21,74
Érythrée	3,36	1,58	2,23	0,00	3,26	3,26	0,02	4,02	4,17	4,02
Espagne	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	74,32	76,58	74,44	70,40
Estonie	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	5,73	5,84	5,43	6,44
États-Unis	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	83,80	81,63	91,70	92,80
Fédération de Russie	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	20,88	20,64	37,01	38,17
Fidji	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	9,44	9,23	12,39	12,05
Finlande	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	8,36	11,27	15,51	9,34
France	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	74,94	71,84	70,09	74,94
Gabon	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	8,55	7,97	9,23	8,95
Gambie	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	5,38	5,24	7,81	5,89
Géorgie	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	4,02	3,79	4,99	4,17
Ghana	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	17,28	18,01	17,89	19,35
Grèce	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	34,25	32,15	45,50	45,35
Grenade	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	3,71	3,93	4,04	4,59
Groenland	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	2,27	2,30	2,30	2,30
Guam	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	8,78	8,76	8,41	7,85
Guatemala	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	13,33	20,88	20,07	20,28
Guinée	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	6,28	6,21	7,42	8,06
Guinée-Bissau	2,12	5,19	5,03	5,22	5,34	3,54	3,50	4,07	4,31	4,00
Guinée équatoriale	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	4,37	3,68	4,54	4,02
Guyana	4,54	4,37	4,60	4,51	4,36	4,34	3,95	3,96	4,06	4,31
Haïti	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	7,58	4,75	5,08	5,12
Honduras	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	9,09	9,42	10,03	10,73
Îles Caïmanes	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	2,51	4,03	4,07	1,34
Îles Féroé	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	4,21	4,20	4,21	4,21
Îles Mariannes septentrionales	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	3,43	3,65	3,44	1,37
Îles Marshall	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	2,83	3,08	2,91	2,91
Îles Salomon	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	5,57	5,87	6,07	6,04
Îles Vierges américaines	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	3,32	3,39	3,34	3,37
Inde	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	41,40	41,52	41,29	44,35
Indonésie	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	25,60	25,91	26,28	27,41
Iran (République islamique d')	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	30,73	30,27	22,62	21,30
Iraq	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	4,19	4,19	7,10	5,69
Irlande	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	8,53	5,94	12,99	12,68
Islande	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	4,70	4,68	4,68	4,66
Israël	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	33,20	28,49	31,24	32,42
Italie	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	59,57	70,18	66,33	67,26
Jamaïque	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	33,09	28,16	21,57	25,32

Annexe V. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique) (suite)

Pays ou territoire	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Japon	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	67,43	67,81	63,09	65,68
Jordanie	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	17,79	16,65	22,75	22,68
Kenya	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	13,09	12,00	11,75	11,38
Kiribati	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	2,86	3,11	2,91	2,91
Koweït	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	8,31	5,60	6,60	7,12
Lettonie	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	5,98	5,51	5,45	4,07
Liban	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	30,29	35,09	43,21	43,16
Libéria	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	5,95	6,17	8,11	5,88
Libye	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	5,38	6,59	7,51	7,29
Lituanie	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	9,55	9,77	9,55	5,84
Madagascar	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	7,38	7,72	11,80	11,85
Malaisie	62,83	64,97	69,20	81,58	77,60	81,21	88,14	90,96	99,69	98,18
Maldives	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	1,65	1,62	1,60	8,12
Malte	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	37,53	40,95	45,02	49,79
Maroc	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	49,36	55,13	55,09	55,53
Maurice	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	16,68	15,37	23,86	24,72
Mauritanie	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	5,61	5,62	8,20	6,53
Mexique	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	36,35	36,09	38,81	41,80
Micronésie (États fédérés de)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	3,43	3,62	3,58	2,17
Monténégro (jusqu'en 2009 Serbie et Monténégro)	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	4,48	4,04	1,35	2,35
Mozambique	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	8,16	10,12	9,82	10,23
Myanmar	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	3,68	3,22	4,20	6,00
Namibie	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	14,45	12,02	15,18	15,50
Nicaragua	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	8,68	8,41	8,23	8,30
Nigéria	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	18,28	19,85	21,81	21,35
Norvège	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	7,93	7,32	5,31	5,28
Nouvelle-Calédonie	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	9,37	9,17	9,41	9,23
Nouvelle-Zélande	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	18,38	18,50	19,35	18,95
Oman	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	48,52	49,33	47,25	48,46
Pakistan	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	29,48	30,54	28,12	27,71
Palaos	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	3,43	3,62	3,58	2,17
Panama	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	41,09	37,51	42,38	44,88
Papouasie-Nouvelle-Guinée	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	6,38	8,83	6,86	6,61
Pays-Bas	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	89,96	92,10	88,93	87,46
Pérou	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	21,79	21,18	32,80	32,84
Philippines	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	15,19	18,56	17,15	18,11
Pologne	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	26,18	26,54	44,62	38,03
Polynésie française	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	8,88	8,59	10,86	9,90
Porto Rico	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	10,65	10,70	13,67	9,71
Portugal	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	38,06	21,08	46,23	46,08
Province chinoise de Taiwan	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	64,37	66,69	66,62	64,23

Annexe V. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Ordre alphabétique) (suite)

Pays ou territoire	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Qatar	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	7,67	3,60	6,53	3,35
République arabe syrienne	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	15,17	16,77	15,64	16,53
République de Corée	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	82,61	92,02	101,73	100,42
République démocratique du Congo	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	5,24	3,73	4,05	4,01
République dominicaine	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	22,25	22,87	23,72	25,57
République-Unie de Tanzanie	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	10,61	11,49	11,07	11,10
Roumanie	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	15,48	21,37	23,28	25,73
Royaume-Uni	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	87,53	87,46	84,00	87,72
Sainte-Lucie	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	3,77	4,08	4,55	4,93
Saint-Kitts-et-Nevis	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	2,84	2,66	2,67	2,58
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13	3,72	3,95	4,02	4,10
Samoa	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	5,18	4,56	4,39	4,19
Samoa américaines	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	4,85	4,56	4,39	4,19
Sao Tomé-et-Principe	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	3,33	2,13	2,28	6,87
Sénégal	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	12,98	12,27	13,59	11,08
Seychelles	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	5,16	6,45	6,50	8,08
Sierra Leone	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	5,80	5,41	7,40	5,15
Singapour	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	103,76	105,02	113,16	106,91
Slovénie	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	20,61	21,93	21,94	20,82
Somalie	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	4,20	4,20	4,34	4,20
Soudan	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	10,05	9,33	12,75	8,42
Sri Lanka	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	40,23	41,13	43,43	43,01
Suède	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	30,58	30,02	49,45	42,32
Suriname	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	4,12	4,16	4,48	4,91
Thaïlande	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	43,76	36,70	37,66	38,32
Togo	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	14,24	14,08	14,07	14,76
Tonga	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	3,73	3,72	3,37	3,17
Trinité-et-Tobago	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	15,76	17,89	18,90	17,26
Tunisie	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	6,46	6,33	6,35	5,59
Turquie	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	36,10	39,40	53,15	52,13
Ukraine	11,18	10,81	14,88	16,73	23,62	22,81	21,06	21,35	24,47	26,72
Uruguay	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	24,46	24,38	32,00	31,37
Vanuatu	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	3,75	3,70	3,88	3,42
Venezuela (République bolivarienne du)	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	18,61	19,97	18,93	18,90
Viet Nam	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	31,36	49,71	48,71	43,26
Yémen	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	12,49	11,89	13,19	19,00

Source: CNUCED, à partir de données fournies par CI-Online et Lloyds List Intelligence.

Note: Pour d'autres informations, voir: <http://stats.unctad.org/lsci>.

QUESTIONNAIRE

Étude sur les transports maritimes

Afin d'améliorer la qualité de l'Étude sur les transports maritimes et l'intérêt qu'elle peut présenter, le secrétariat de la CNUCED apprécierait beaucoup que vous donniez votre avis sur cette publication. Veuillez remplir le questionnaire ci-après et le renvoyer à l'adresse suivante:

Readership Survey
Division on Technology and Logistics
UNCTAD
Palais des Nations, Room E.7044
CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Télécopieur: +41 22 917 0050
Courriel: rmt@unctad.org

Merci beaucoup pour votre coopération.

1. Comment évaluez-vous cette publication?

	Excellente	Bonne	Adéquate	Médiocre
Présentation et lisibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Étendue des sujets traités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualité des analyses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualité de l'ensemble	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Quels sont, à votre avis, les points forts de cette publication?

3. Quels sont, à votre avis, les points faibles de cette publication?

4. À quelles fins utilisez-vous cette publication?

Analyse et recherche Éducation et formation
Mise au point et gestion des politiques Autres (*veuillez préciser*) _____

5. Avec combien de personnes partagez-vous l'Étude sur les transports maritimes?

Moins de 10 Entre 10 et 20 Plus de 20

6. Quel est votre domaine de travail?

- | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Gouvernement | <input type="checkbox"/> | Entreprise publique | <input type="checkbox"/> |
| Organisation non gouvernementale | <input type="checkbox"/> | Université ou recherche | <input type="checkbox"/> |
| Organisation internationale | <input type="checkbox"/> | Médias | <input type="checkbox"/> |
| Entreprise privée | <input type="checkbox"/> | Autres (veuillez préciser) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. Renseignements personnels

Nom (facultatif): _____

Courriel (facultatif): _____

Pays de résidence: _____

8. Avez-vous des observations à formuler?

COMMENT SE PROCURER CETTE PUBLICATION

Les publications destinées à la vente sont vendues par les distributeurs des publications des Nations Unies partout dans le monde.

On peut aussi les commander en écrivant à:

United Nations Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, New York 10017
États-Unis d'Amérique

Téléphone: +1 212 963 8302

Télécopieur: +1 212 963 3489

Courriel: publications@un.org

<https://unp.un.org/>



Pour obtenir de plus amples renseignements concernant les travaux de la CNUCED sur la logistique commerciale, veuillez consulter le site: <http://unctad.org/ttl>

et pour l'*Étude sur les transports maritimes 2013*:
<http://unctad.org/rmt>

Courriel:
rmt@unctad.org

Pour obtenir d'autres informations et vous abonner à la Transport Newsletter de la CNUCED, veuillez consulter le site:
<http://unctad.org/transportnews>

13-51749
ISBN 978-92-1-112403-2

