



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
5 avril 2013
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement

Commission du commerce et du développement

Cinquième session

Genève, 17-21 juin 2013

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Tendances fondamentales des transports internationaux
et incidences sur le développement**

Tendances récentes des transports internationaux ayant des incidences sur le commerce des pays en développement

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé

Un certain nombre de tendances sont en train de transformer les transports et les échanges maritimes internationaux. En modifiant les coûts, les prix, les structures logistiques, les chaînes d'approvisionnement et les avantages comparatifs, elles déterminent aussi la compétitivité commerciale des pays et leur degré d'intégration dans les réseaux mondiaux de transport et d'échange.

Deux tendances fondamentales s'avèrent particulièrement importantes, surtout pour les pays en développement. Premièrement, depuis quelques années, ces pays jouent de plus en plus un rôle moteur dans la croissance économique, dans le commerce des marchandises et dans la demande de services de transport maritime. Deuxièmement, le processus de spécialisation de l'offre de services de transport maritime s'intensifie au fur et à mesure où la part de marché des pays en développement dans le commerce maritime s'accroît.

Compte tenu de ces tendances et de l'augmentation de la demande et de l'offre ainsi que de l'essor du commerce des biens, pièces détachées et composants manufacturés, les liaisons maritimes régulières se caractérisent par une augmentation de la taille des porte-conteneurs et par une réduction du nombre de transporteurs par pays. Certes, cette tendance pourrait être bénéfique aux chargeurs et se traduire par la baisse des coûts du fret, mais elle pourrait aussi évincer de petits acteurs et déboucher sur une structure de marché oligopolistique qui risque de faire augmenter les coûts. Une autre tendance susceptible de changer la donne est le fait que les impératifs de durabilité et les craintes concernant les changements climatiques pourraient occuper une place centrale dans les préoccupations mondiales.

Les facteurs cités ont déjà abouti à remodeler les politiques et stratégies de transport. Pour les pays en développement, la mise en place de systèmes durables de transport de fret jouera un rôle essentiel en vue de réduire la forte dépendance du secteur à l'égard du pétrole, de diminuer autant que faire se peut le coût élevé du transport, de limiter la dégradation de l'environnement et de brûler les étapes vers un développement durable à faible intensité de carbone. Intégrer les critères de durabilité dans la planification, la conception et la mise en place des services de transport de fret contribuera aussi à remédier aux problèmes persistants posés par le déficit d'infrastructures de transport de fret et l'inadéquation des services de transport, qui entravent souvent une participation effective aux réseaux mondiaux de transport et d'échange.

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction.....	4
I. La demande et le commerce maritime international	5
II. L'offre et la participation des pays en développement aux activités maritimes.....	7
III. Connectivité des transports maritimes	10
A. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED.....	10
B. Viabilité du transport maritime: lien entre énergie et environnement; enjeux politiques et financiers	12
C. Évolution récente de la réglementation	16
IV. Conclusions.....	18

Introduction¹

1. Le présent rapport, qui s'inspire largement de la publication de la CNUCED intitulée *Étude sur les transports maritimes 2012*, se penche sur quatre aspects différents mais interdépendants du transport mondial de marchandises, à savoir: les tendances observées dans la demande de services de transport maritime; la participation de différents pays maritimes à plusieurs secteurs spécialisés; l'évolution récente de l'offre de services maritimes réguliers; ainsi que les problèmes et les faits récents survenus dans le domaine de la durabilité des transports maritimes.

2. Au fil des ans, un certain nombre de tendances se sont conjuguées pour définir les transports maritimes et transformer le commerce maritime international. Elles vont de la conteneurisation et de la libéralisation du commerce à la déréglementation et à une participation croissante du secteur privé aux transports, en passant par des transformations politiques et géopolitiques, et se sont particulièrement accélérées au cours des dernières années. Il s'agit de la mondialisation croissante des activités manufacturières, de l'extension des chaînes d'approvisionnement, de la hausse du commerce intragroupe et des échanges de biens intermédiaires ainsi que de l'essor des flux intrarégionaux.

3. L'évolution des activités maritimes découle aussi de l'émergence de nouveaux acteurs importants dans différents secteurs, surtout dans les pays en développement. Le fait d'identifier les principaux facteurs qui déterminent les avantages comparatifs ou concurrentiels d'un pays dans une activité donnée, qu'elle soit portuaire ou liée aux transports maritimes, peut ouvrir des perspectives intéressantes de croissance pour les pays en développement.

4. Un élément important de la compétitivité commerciale d'un pays réside dans sa capacité de mettre en place des liaisons avec des partenaires commerciaux du monde entier. Cette capacité, appelée aussi connectivité dans le domaine des transports, peut être mesurée par l'offre de services de transport maritime réguliers sur certains marchés. En analysant des données pertinentes sur l'offre de services de transport maritime sur des itinéraires commerciaux donnés, on peut mesurer les capacités et les perspectives actuelles d'un pays de commercer par mer avec ses partenaires.

5. Aujourd'hui, les effets de la crise de 2009 sur l'activité économique continuent de se faire ressentir, tandis que l'on constate une influence croissante des pays en développement dans l'économie mondiale. Les préoccupations environnementales et les impératifs de durabilité gagnent du terrain car les changements climatiques, en particulier, et leurs incidences sur la question de l'énergie sont des tendances susceptibles de changer la donne.

6. Compte tenu de sa forte dépendance à l'égard du pétrole comme moyen de propulsion et de l'impact de la combustion du pétrole sur l'environnement et le climat, le secteur du transport de fret dans son ensemble, y compris les transports maritimes, est fortement incité à devenir plus écologique, à émettre moins de carbone et à être plus respectueux de l'environnement. Néanmoins, une telle réorientation a des incidences financières. Un ensemble de mesures directives et financières devra être conçu afin de réorienter et de mobiliser les investissements au service de modes de transport plus durables.

7. Un certain nombre de mesures réglementaires en faveur de transports maritimes durables ont été adoptées ou sont à l'étude. Il convient en particulier de mettre en lumière deux instruments juridiques internationaux qui auront des incidences sur la durabilité sociale et environnementale des transports maritimes.

¹ Le présent document s'inspire largement de l'étude sur le transport maritime 2012.

8. Le présent document s'articule en quatre chapitres, dans lesquels figurent, respectivement, un aperçu des tendances des transports maritimes mondiaux influant d'abord sur la demande (commerce maritime), puis sur l'offre (flotte, activités maritimes, connectivité des services réguliers), une étude des liens existants entre les transports, l'énergie, l'environnement et les changements climatiques et l'évolution récente de la réglementation, et enfin les conclusions (chap. IV).

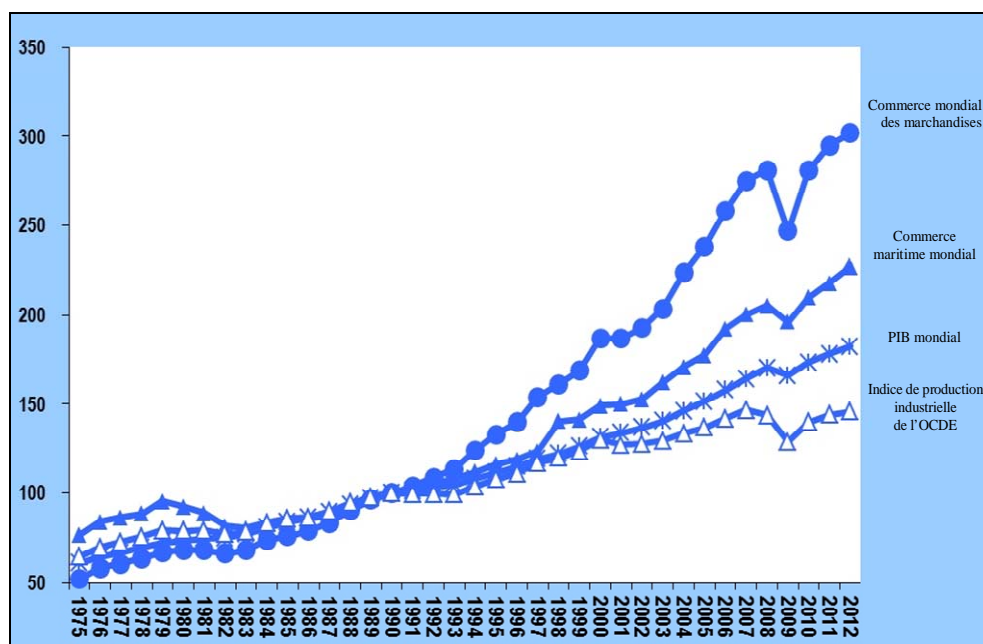
I. La demande et le commerce maritime international

9. Les transports maritimes font partie intégrante de la logistique internationale et représentent 80 % du commerce mondial en volume. Même si la continuité physique de l'acheminement de fret exige le recours à des systèmes de transport multimodal, les transports maritimes demeurent l'épine dorsale de la mondialisation et du commerce.

10. Les services de transport maritime répondant à une demande induite, l'évolution des transports maritimes et du commerce maritime international est déterminée par la situation macroéconomique mondiale. La figure 1 illustre l'association étroite existant entre le produit intérieur brut (PIB), le commerce mondial des marchandises et les transports maritimes. Compte tenu de la mondialisation des processus de production, de l'essor des échanges de biens intermédiaires et de composants ainsi que de l'intensification et de l'extension des chaînes mondiales d'approvisionnement, le commerce mondial des marchandises a enregistré une croissance nettement supérieure à celle du PIB.

Figure 1

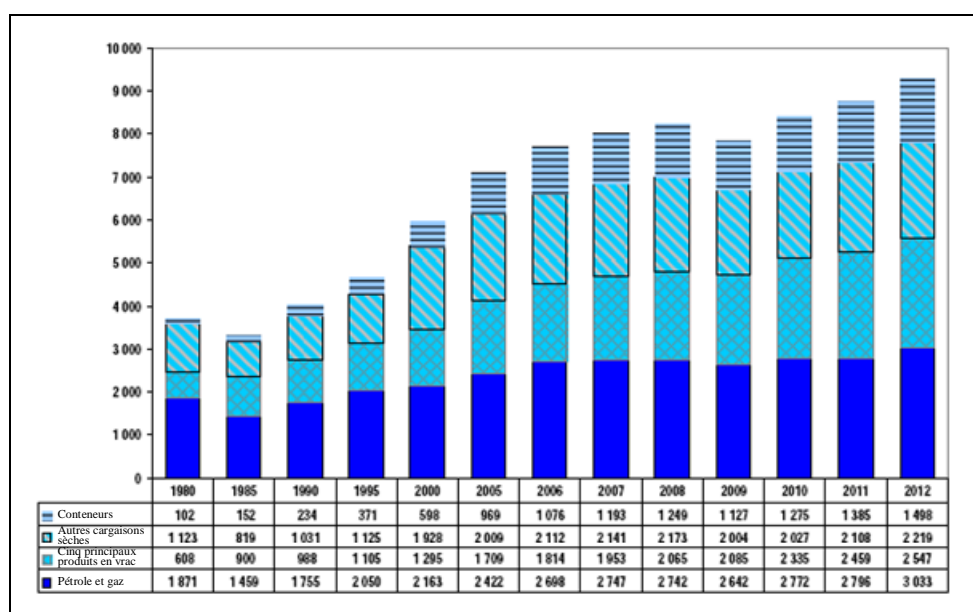
Indice de production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et indices du PIB mondial, du commerce des marchandises et du commerce maritime (1975-2012) (1990 = 100)



11. Au cours des quarante dernières années, les cargaisons mondiales transportées par mer ont augmenté à un taux annuel de 3 %, passant de 2,6 milliards de tonnes en 1970 à 8,4 milliards de tonnes en 2010. En 2011, le volume s'est accru à un taux annuel de 4 % pour atteindre 8,7 milliards de tonnes (fig. 2). La croissance rapide du volume des marchandises solides (+5,6 % en 2010), en particulier du commerce conteneurisé (8,6 %) et des cinq principaux produits en vrac (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite et alumine, et phosphate) (5,4 %), a été à l'origine de cette expansion. Les tonnes-miles – mesure de la

demande réelle de services de transport maritime et du tonnage qui prend en compte la distance et la disponibilité de navires – ont augmenté pour tous les types de cargaison. Même si les prévisions indiquent une croissance du commerce maritime en 2012 et 2013, elles restent susceptibles d'être revues à la baisse en raison de plusieurs facteurs (par exemple, l'incertitude économique, les possibilités restreintes de financement du commerce, la piraterie maritime et les tensions géopolitiques) qui continuent d'entraver une reprise vigoureuse et durable dans le secteur des transports maritimes.

Figure 2

Commerce maritime international, certaines années

12. Les matières premières continuent de prédominer dans la structure du commerce maritime. En 2011, les cargaisons pétrolières et gazières ont représenté un tiers environ du tonnage total et la part des «autres cargaisons sèches», y compris les conteneurs, était de 40 % environ. Le reste (28 %) était constitué des cinq principaux produits en vrac, lesquels sont étroitement liés à l'augmentation de la population dans les régions en développement et aux besoins importants de développement des infrastructures des pays concernés. Par exemple, en 2011, la Chine à elle seule représentait les deux tiers environ des importations mondiales de minerai de fer en volume. Les échanges de pétrole en volume ont augmenté moins rapidement en raison, en particulier, de la baisse de la demande de pétrole brut dans les pays avancés. Par contre, les cargaisons de gaz naturel liquéfié (GNL) progressent rapidement du fait de l'accroissement des capacités mondiales d'approvisionnement et de la hausse de la demande de GNL, qui peut remplacer de manière plus écologique les autres combustibles fossiles.

13. En 2011, le commerce conteneurisé mondial était estimé à 151 millions d'équivalent vingt pieds (EVP), soit en hausse de 7,1 % par rapport à 2010. Sous l'effet de la mondialisation, de la hausse des échanges de biens intermédiaires, de l'augmentation de la consommation et de la production (surtout dans les régions en développement), de l'élargissement des cargaisons «conteneurisables» (par exemple, les cargaisons agricoles) et de la participation croissante de la Chine à la chaîne de valeur des activités manufacturières mondiales, le commerce conteneurisé et les chaînes d'approvisionnement qui le sous-tendent ne peuvent qu'évoluer et se développer considérablement. Par conséquent, les secteurs des activités maritimes et portuaires conteneurisées continuent d'investir dans des porte-conteneurs de plus grande capacité ainsi que dans des terminaux portuaires à conteneurs dans toutes les régions. Parmi les autres facteurs qui ont des

répercussions directes sur le commerce conteneurisé, il convient de noter: le rééquilibrage récent des flux de conteneurs (itinéraire est-ouest, en direction de l'est), qui marque une rupture avec le passé; l'achèvement, prévu en 2015, de l'élargissement du canal de Panama, pour un montant de 5,3 milliards de dollars des États-Unis, ce qui permettra davantage de trafic maritime direct entre l'Asie et la côte est des États-Unis.

14. Étant donné que les pays en développement représentent une part croissante du PIB mondial et du commerce des marchandises, leur contribution au commerce maritime mondial a aussi augmenté. En 2011, 60 % du volume du commerce maritime mondial provenait des pays en développement et 57 % de ce commerce était destiné à ces pays. Les pays en développement deviennent ainsi de grands exportateurs et importateurs mondiaux. Auparavant, ils étaient essentiellement des zones de chargement de grands volumes de produits (par exemple, les matières premières et les ressources naturelles), ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Actuellement, l'Asie est de loin la zone de chargement et de déchargement la plus importante, suivie de l'Europe, de l'Amérique continentale, de l'Afrique et de l'Océanie.

15. L'accroissement des besoins en énergie des pays en développement et l'essor du commerce Sud-Sud contribuent à modifier la carte des transports maritimes et du commerce d'hydrocarbures. Conjuguées à de nouvelles découvertes de pétrole et à l'apparition de nouveaux fournisseurs et consommateurs, ces tendances modifient les modalités de transport maritime par navires-citernes et se poursuivront probablement car les États-Unis sont en quête d'indépendance énergétique et la Chine à la recherche de diverses sources d'approvisionnement. Elles sont aussi influencées par l'essor récent des combustibles fossiles non conventionnels et par la hausse de la demande de GNL. Dans la nouvelle carte des sources d'énergie qui est en train d'être tracée, les pays en développement auront un plus grand rôle à jouer aussi bien comme producteurs que comme consommateurs d'énergie. La Chine, en particulier, exercera une influence considérable car elle poursuit une stratégie active visant à garantir son approvisionnement en énergie et s'est fixé pour objectif de transporter, d'ici à 2015, 50 % de ses importations de pétrole brut sur ses propres navires.

16. En résumé, l'évolution de l'architecture économique mondiale entraîne déjà une réorientation des flux commerciaux mondiaux, de leur direction et de leur structure et, par conséquent, se traduit par une reconfiguration de la demande de services de transport maritime, bien que les marchés soient touchés de manière différente.

II. L'offre et la participation des pays en développement aux activités maritimes

17. Le secteur des transports maritimes a aussi connu une profonde transformation au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, de nombreux pays, qu'ils soient développés ou en développement, se spécialisent dans certaines activités maritimes. Un navire ordinaire servant au commerce international peut être construit, détenu, pourvu en équipage, assuré, exploité et enregistré dans différents pays. Si quelques pays sont des acteurs de premier plan dans plus d'un ou deux secteurs, il existe aujourd'hui de nombreux acteurs qui participent d'une manière ou d'une autre aux activités maritimes.

18. Un bref aperçu de la situation des marchés mondiaux dans certains secteurs de l'industrie maritime en 2012 est présenté ci-après.

Construction navale

19. Près de 39 % du tonnage brut des navires livrés en 2011 provenait des chantiers navals chinois, suivis de ceux de la République de Corée (35 %), du Japon (19 %) et des Philippines (1,6 %). Le reste du monde, essentiellement le Viet Nam, le Brésil et l'Inde, ne représentaient que 5,3 % du tonnage brut. Plus de la moitié des vraquiers étaient construits en Chine, tandis que 55 % des conteneurs et autres navires de cargaison sèche l'étaient en République de Corée.

Recyclage des navires

20. L'Inde représentait 33 % du tonnage brut des navires démolis en 2011, suivie de la Chine (23,9 %), du Bangladesh (22,4 %) et du Pakistan (13 %). La part de marché de l'Inde était la plus élevée dans la destruction de porte-conteneurs et d'autres navires de cargaison sèche, alors que les chantiers de récupération bangladais et chinois achetaient davantage de vraquiers en tonnage et que le Pakistan démolissait essentiellement des navires-citernes.

Enregistrement des navires

21. En 2012, pour plus de 70 % du tonnage brut mondial, la nationalité du propriétaire du navire était différente de celle de l'État pavillon. La part du tonnage brut des navires battant pavillon étranger n'a cessé d'augmenter au cours des dernières décennies. De plus en plus de registres étant en concurrence, la distinction traditionnelle entre pavillon «national» et pavillon «libre d'immatriculation» est devenue de plus en plus floue. Aujourd'hui, presque tous les registres d'immatriculation accueillent des propriétaires nationaux et étrangers.

Propriété des navires

22. Parmi les 35 principaux pays propriétaires de navires recensés au début de l'année 2012, 17 se trouvaient en Asie, 14 en Europe et 4 en Amérique continentale. En janvier 2012, presque la moitié du tonnage brut mondial (49,7 %) était détenue par les compagnies de transport maritime de quatre pays seulement, à savoir la Grèce, le Japon, l'Allemagne et la Chine. La République de Corée et Singapour sont les deux autres pays en développement figurant actuellement dans le classement des 10 premiers pays armateurs.

Compagnies maritimes régulières

23. Début 2012, les 20 premiers exploitants représentaient 70 % environ de la capacité totale de transport conteneurisé déployée. Les trois premières compagnies sont basées en Europe tandis que six des 10 premières le sont en Asie.

Gens de mer

24. Dans la plupart des navires, la nationalité des gens de mer est différente du pays où le navire est commercialement contrôlé. Actuellement, moins de 20 % des quartiers-mâîtres et des marins et moins de 30 % des officiers sont originaires de pays membres de l'OCDE. Sept des 10 premiers pourvoyeurs de quartiers-mâîtres et de marins au sens de la définition du Conseil maritime baltique et international sont des pays en développement (données relatives à 2010). La Chine arrive au premier rang (12,1 %), suivie de l'Indonésie. Les pays en développement fournissent de plus en plus d'officiers. Si les plus grandes écoles d'officiers de marine se trouvent traditionnellement dans les pays développés, les six premiers pourvoyeurs d'officiers sont aujourd'hui des pays en développement ou des pays en transition. Les Philippines arrivent en tête, suivies de la Chine et de l'Inde; ensemble, ces trois pays fournissent un quart des officiers au niveau mondial.

Autres secteurs et services liés aux activités maritimes

25. Ce sont encore largement les compagnies des pays maritimes traditionnels qui sont les prestataires de services financiers, de services de classification et d'assurance et d'autres services dans le secteur maritime. Les opérateurs portuaires mondiaux font exception: dans ce secteur, les principaux acteurs sont asiatiques.

Spécialisation et concentration

26. Il convient de mettre en lumière deux tendances fondamentales qui se dégagent de l'évolution des différentes activités maritimes, à savoir:

a) Premièrement, la spécialisation accrue constatée dans quelques secteurs: les transports maritimes sont produits au niveau mondial, les biens et services de transport étant achetés dans de nombreux pays. La concurrence ne s'exerce pas entre deux pays qui auraient chacun leurs propres navires, construits dans leurs chantiers navals, dont l'équipage serait constitué de leurs ressortissants et battant pavillon national, mais plutôt de compagnies maritimes utilisant des navires construits dans un pays X, dont l'équipage serait constitué de ressortissants d'un pays Y et qui battraient pavillon d'un pays Z;

b) Deuxièmement, la participation accrue de nombreux pays en développement aux différents secteurs: les transports maritimes ne sont plus la chasse gardée des pays riches, de nombreux pays en développement ayant profité de la libéralisation des marchés et trouvé des niches où ils peuvent participer à la chaîne de prestation de services de transport maritime.

27. Il semble pertinent que la CNUCED examine les mesures qui ont été couronnées de succès par le passé et les enseignements à en tirer pour le développement futur des activités maritimes, et consacre des travaux de recherche et des services consultatifs à ces questions afin d'en faire bénéficier les États membres.

Facteurs déterminant la participation d'un pays à une activité maritime donnée

On peut dégager de l'expérience passée certains facteurs susceptibles de faciliter la participation des pays aux activités maritimes, à savoir:

a) Les groupements: Il peut exister des synergies entre les différents secteurs. Les groupements, notamment mais pas seulement, dans l'industrie maritime, pourraient tirer parti de la concentration géographique. Les activités d'assurance et de banque, par exemple, se sont regroupées à Londres. Les chantiers navals des pays d'Asie de l'Est ont profité des économies d'échelle;

b) Les coûts de main-d'œuvre et la productivité: Certains secteurs ont besoin de ressources plus qualifiées (et plus onéreuses) que d'autres. Si l'on regarde à la fois le PIB par habitant des principaux acteurs et leur part de marché dans les différentes activités, il apparaît que la faiblesse des coûts de main-d'œuvre est un facteur déterminant de l'implantation des activités de recyclage de navires dans les pays d'Asie du Sud, alors que le PIB par habitant est plus élevé dans les pays prestataires de services dans des secteurs tels que les assurances ou la classification;

c) Premier arrivé: Être le premier arrivé sur un marché peut aider à conserver et à renforcer ses positions. Le savoir-faire et les économies d'échelle font qu'il serait très difficile à un nouveau registre de partir de zéro et de concurrencer le Panama ou le Libéria, qui ont leurs propres réseaux de bureaux et ont conclu des contrats avec des sociétés de classification. Les ports de Dubaï ou d'Hutchison possèdent un réseau de concessions portuaires, qui leur permet d'acquérir expérience et pouvoir de négociation lorsqu'ils achètent de nouvelles grues à portique ou mettent au point de nouveaux logiciels;

d) Marchés captifs: Le fait d'être implanté sur un marché national ou régional doté de certains avantages comparatifs peut aider à acquérir l'expérience et les économies d'échelle voulues pour se développer plus tard sur les marchés internationaux. Par exemple, la Société indienne de classification, qui, au départ, était essentiellement axée sur le marché national, est devenue récemment membre de l'Association internationale des sociétés de classification (International Association of Classification Societies Ltd) et compte se développer à l'étranger. Le Brésil et l'Argentine tiendraient des pourparlers en vue de renforcer leur collaboration et de devenir plus compétitifs dans la construction navale.

e) Politiques: Les décideurs doivent appréhender de manière réaliste le rôle que leur pays peut jouer dans différents secteurs: dans de nombreux cas, il peut s'avérer difficile de disposer d'une flotte dont les propriétaires, les exploitants, les constructeurs et l'équipage seraient originaires du même pays et dont les navires battraient pavillon national. Toutefois, étant donné que les activités de transport maritime continueront probablement à croître plus rapidement que la production mondiale, il est sans aucun doute opportun de tirer parti des possibilités offertes dans certaines activités maritimes. Plusieurs des principaux acteurs de certains secteurs maritimes ont bénéficié de la politique industrielle et du soutien des pouvoirs publics pour exporter et développer leurs exportations, par exemple, de navires, de services d'exploitation portuaire ou de gens de mer.

III. Connectivité des transports maritimes

28. Les services des compagnies maritimes de ligne constituent un réseau mondial qui transporte la plupart des articles manufacturés faisant l'objet du commerce international. Le niveau de connectivité des pays à ce réseau varie. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI), qui est publié chaque année par la CNUCED depuis 2004, vise à rendre compte du niveau d'accès d'un pays aux marchés étrangers à travers le réseau des services maritimes réguliers.

A. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED

29. Le LSCI de la CNUCED est obtenu à partir de cinq éléments dont chacun est considéré comme un indicateur possible de la connectivité d'un pays au réseau mondial des transports maritimes réguliers:

a) Le nombre de compagnies assurant des services en provenance et à destination des ports d'un pays. Il n'est pas nécessaire que ces compagnies soient exploitées ou détenues par des ressortissants du pays concerné. En effet, les marchandises d'un pays sont le plus souvent transportées par des compagnies étrangères, et c'est du transport des importations et des exportations de pays tiers que tous les principaux transporteurs tirent l'essentiel de leurs revenus. Plus les concurrents sont nombreux, plus le choix des importateurs et des exportateurs du pays est grand et plus les taux de fret tendent à baisser;

b) La taille des plus grands navires utilisés en provenance et à destination des ports d'un pays, exprimée en équivalents vingt pieds (EVP). Il s'agit là d'un indicateur des économies d'échelle et des infrastructures. Les ports doivent fournir des installations adéquates, tels des portiques de transbordement navire-quai, et draguer les chenaux d'accès pour permettre la circulation des grands porte-conteneurs;

c) Le nombre de services reliant les ports d'un pays à d'autres pays. Plus les services réguliers reliant les ports d'un pays à d'autres pays sont nombreux, plus les chances qu'un exportateur ou un importateur trouve un service de transport adéquat pour ses échanges avec l'étranger sont grandes;

d) Le nombre total de navires assurant un service en provenance/à destination des ports d'un pays. Si, en soi, cette information ne signifie pas nécessairement que les services sont très fréquents, plus le nombre de navires est important, plus la connectivité tend à être élevée;

e) La capacité totale de charge de conteneurs des navires qui assurent la liaison régulière en provenance/à destination des ports du pays, exprimée EVP. Si, en soi, cette information ne signifie pas nécessairement que les importateurs et les exportateurs d'un pays peuvent effectivement utiliser cette capacité (en théorie, les navires peuvent être pleins), une capacité totale plus élevée tend à signifier qu'il y a davantage d'espace disponible.

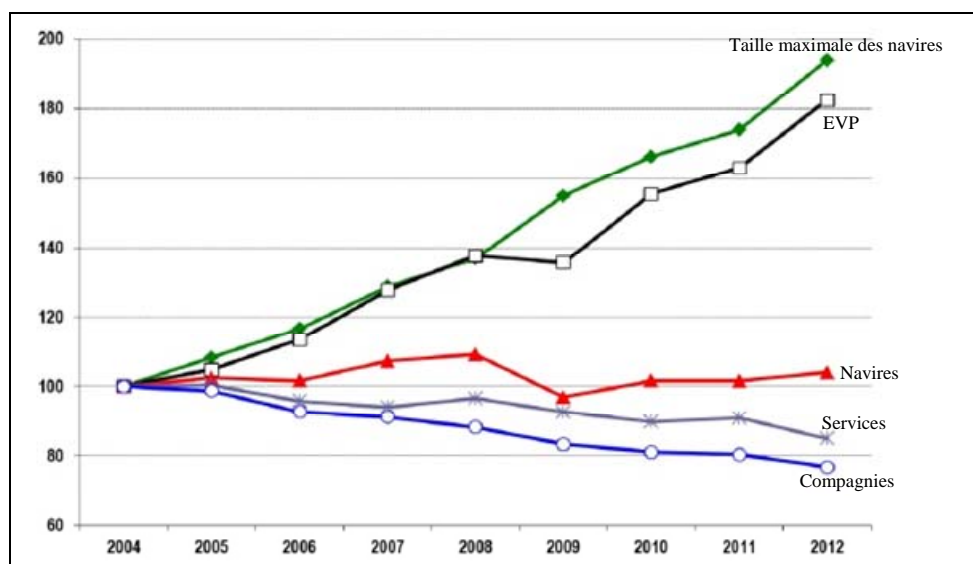
30. Les données nécessaires à l'établissement de ces cinq éléments sont obtenues chaque année auprès de Lloyds List Intelligence. L'information utilisée pour établir le LSCI s'appuie sur des données précises et non sur des perceptions ou des sondages auprès d'un échantillonnage d'experts. En effet, les données sous-jacentes du LSCI rendent compte de l'activité de chaque porte-conteneur communiquée à un moment précis. Cette méthode permet aussi de réaliser des comparaisons dans le temps, étant donné que la série de données est toujours complète et qu'elle ne varie pas avec la composition d'un échantillonnage.

Tendances des éléments de l'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers

31. La figure 3 présente l'évolution des cinq éléments du LSCI. En moyenne (c'est-à-dire la moyenne statistique des 159 pays du LSCI), la taille du navire le plus grand a quasiment doublé entre 2004 et 2011. On y relève aussi l'impact de la crise économique de 2009, année pendant laquelle de nombreux navires sont demeurés à quai et n'ont donc pas été inclus dans l'Indice. L'analyse des éléments du LSCI permet aussi d'observer que la tendance à la concentration se poursuit. Bien qu'il n'y ait pas eu beaucoup de fusions-acquisitions entre transporteurs ces dernières années, le nombre moyen de prestataires de services (exploitant leurs propres navires) par pays a reculé de plus de 20 % entre 2004 et 2012.

Figure 3

Évolution des cinq éléments de l'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (2004 = 100)



32. Les deux tendances – augmentation de la taille des navires et diminution du nombre des transporteurs par pays – sont les deux faces d'une même médaille. D'un côté, la taille accrue des navires permet des économies d'échelle, lesquelles (dans un marché libre qui fonctionne) devraient se traduire par une baisse du prix du fret pour les chargeurs. De l'autre côté, qui dit navires plus grands dit compagnies maritimes plus importantes, d'où souvent l'éviction des petits acteurs et éventuellement une moindre concurrence. Dès lors que celle-ci conduit à une structure de marché oligopolistique, rien ne garantit plus que la réduction des coûts sera effectivement répercutée sur le client sous la forme d'une baisse du prix du fret.

Connectivité des transports maritimes réguliers et compétitivité commerciale

33. Plusieurs études empiriques récentes ont mis en lumière des rapports étroits entre la connectivité des transports maritimes réguliers et les coûts commerciaux, en particulier les coûts de transport. Un récent projet de recherche réalisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de l'ONU a inclus le LSCI dans une étude empirique sur les coûts de transport et a conclu qu'environ 25 % des changements intervenus dans les coûts commerciaux sans rapport avec la politique non tarifaire peuvent s'expliquer par cet indice². Pour l'estimation des coûts de transport entre un certain nombre d'exportateurs et d'importateurs asiatiques, l'étude de la CESAP a constaté que l'Indice de connectivité du pays exportateur était en plus étroite corrélation avec les coûts de transport que celui du pays importateur.

B. Viabilité du transport maritime: lien entre énergie et environnement; enjeux politiques et financiers

Transition vers un transport de fret durable

34. Avec l'importance croissante prise par l'écoviabilité dans les transports, le secteur subit actuellement des pressions de plus en plus fortes l'incitant à abandonner une croissance à forte intensité de ressources au profit de modèles plus verts, plus sobres en carbone et plus respectueux de l'environnement. Ces dernières années, le secteur des transports, y compris des transports maritimes, s'est distingué tout particulièrement en raison de sa croissance rapide qui suit le rythme de la croissance mondiale de l'économie, du commerce et de la population. Mais, plus important, il attire aussi l'attention à cause de sa forte dépendance à l'égard des hydrocarbures pour la propulsion des navires et des effets de cette combustion sur l'environnement et le climat.

35. Le secteur des transports, notamment le fret, évolue rapidement, en particulier dans les pays émergents et les pays en développement. Selon une étude, les mouvements internationaux de marchandises seront multipliés par trois ou quatre par rapport à leur niveau de 2010 dans les quarante ans qui viennent³. Le secteur consomme plus de 50 % des hydrocarbures produits dans le monde et, à en croire les projections, devrait enregistrer une croissance de plus de 45 % entre 2008 et 2035. Selon les estimations, il est à l'origine de 22 % environ du dioxyde de carbone (CO₂) émis dans le monde en 2010⁴, et ces émissions devraient augmenter de 57 % au niveau de la planète dans la période 2005-2030⁵. Plus de 80 % de cette hausse serait le fait de pays en développement (la Chine et l'Inde étant à l'origine de plus de la moitié de l'augmentation mondiale)⁶, et la majeure partie des émissions serait due au transport terrestre⁷.

² Duval Y. et Utoktham C. (2011). Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? Document de travail de la Commission. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique. Bangkok. Peut être consulté à l'adresse: <http://www.unescap.org/tid/publication/swp111.pdf> (consulté le 4 avril 2013).

³ <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/12Outlook.pdf> (consulté le 2 avril 2013).

⁴ Agence internationale de l'énergie, *CO₂ Emissions from Fuel Combustion*, édition de 2012.

⁵ Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (2010). Policy options for transport. Établi pour examen par le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, Commission sur le développement durable, dix-huitième session, 3-14 mai 2010. <http://esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/04/Policy-Options-for-Transport.pdf> (consulté le 2 avril 2013).

⁶ Programme des Nations Unies pour l'environnement (2012). *Global Environment Outlook 5. Summary for Asia and the Pacific*. http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS_AsiaPacific_en.pdf (consulté le 2 avril 2013).

⁷ Le transport de fret par voie terrestre – rail, poids moyens et poids lourds – en tonne par kilomètre devrait augmenter à un taux annuel moyen de 2,3 % entre 2000 et 2050 au niveau mondial.

36. Dans ces conditions, il devient essentiel de s'orienter vers des modes de transport viables si l'on veut que la croissance ait un avenir, d'où les initiatives prises par les pays, le secteur des transports et la communauté internationale afin de se conformer aux impératifs dans ce domaine. La viabilité du transport de fret dépend de la capacité de mettre en place des systèmes de transport économes en carburant, d'un bon rapport coût-efficacité, respectueux de l'environnement, sobres en carbone et résilients au climat. Parmi les récentes activités réglementaires, il convient de mentionner les mesures techniques et opérationnelles adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) en juillet 2011 pour accroître l'efficacité énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes internationaux. Selon les estimations, ce secteur est responsable de 2,7 % des émissions mondiales de CO₂ (données de 2007). Pour l'OMI, en l'absence de mécanismes de lutte au niveau mondial et compte tenu des projections de croissance du trafic maritime international, les émissions de carbone des navires risquent d'augmenter de 200 à 300 % entre 2007 et 2050.

37. Plusieurs initiatives publiques et sectorielles ont été prises pour intégrer des critères de viabilité dans les activités de planification, les politiques pertinentes et les stratégies d'investissement. Certaines des principales mesures peuvent généralement être classées dans l'une des trois grandes catégories de la méthode dite «éviter-adopter-améliorer»: éviter le transport de fret inefficace et les opérations telles que les voyages à vide; adopter, dans la mesure du possible, des modes de transport plus propres tels que le rail et le transport fluvial; adopter des sources et des technologies de combustibles propres et des tailles de véhicule, des chargements et des routes appropriés; améliorer l'infrastructure, la logistique et les opérations.

38. Parmi les mesures qui peuvent être prises, il est possible, par exemple, de redéfinir l'architecture et les réseaux de transport; d'optimiser la performance des chaînes logistiques multimodales; d'établir un bon équilibre entre les modes de transport; d'utiliser des sources d'énergie propres; de construire des infrastructures à faible émission de carbone, résilientes face aux changements climatiques et d'adapter celles qui existent déjà; d'améliorer l'information et la communication et de favoriser les nouvelles technologies ou les mesures techniques en vue d'augmenter l'efficacité énergétique du secteur, de réduire la consommation de combustibles et les émissions et de renforcer les capacités des systèmes de transport pour qu'ils soient en mesure de faire face aux effets projetés des changements climatiques.

Financer le changement

Si la transition vers des transports de fret viables est un impératif, elle n'est pas sans incidences financières. Les mécanismes présentés ci-dessous pourraient contribuer à répondre à certains des enjeux financiers liés à cette transformation:

a) Il faut élaborer une série d'instruments politiques et d'instruments qui, conjugués, permettront de réorienter l'investissement et de l'utiliser pour instaurer des modèles de transport plus viables. Ces initiatives pourraient prendre plusieurs formes, par exemple: le retrait progressif des subventions aux combustibles, selon qu'il conviendra; des aides en faveur de modes de transport de fret plus verts; la mise en œuvre de mécanismes de prix appropriés (par exemple, la prise en compte des véritables externalités dans le coût du fret routier); l'aide à l'investissement (à travers des mécanismes de garantie/de financement);

b) Un élément fondamental est la promotion d'une approche coopérative publique-privée visant à répondre aux besoins accrus en matière d'investissement et à encourager la création et l'exploitation de systèmes de transport de fret viables. Les gouvernements pourraient donc examiner la possibilité de recourir à de nouveaux modèles de collaboration fondés sur des partenariats public-privé durables, dotés de mécanismes appropriés de mutualisation des risques et de mécanismes administratifs et institutionnels fondés sur les dispositions juridiques, réglementaires et politiques qui conviennent;

c) Les mécanismes de financement liés aux changements climatiques (par exemple, le Fonds vert pour le climat, le Mécanisme pour un développement propre ou d'autres fonds spécialisés dans les technologies des transports ou les technologies de renforcement des capacités) peuvent être mis à contribution, en complément de l'investissement et de la coopération en faveur d'un transport de fret viable ou pour mieux en tirer parti, et ce, de plusieurs manières, notamment: sensibilisation et renforcement des capacités; aide aux activités d'évaluation et aux réformes menées au niveau national; application de mesures pilotes, recherche et application de projets pilotes; aide à la viabilité financière de projets marginaux; et mise à profit d'autres flux financiers.

Incidences des changements climatiques et adaptation à ces changements

39. Au cours des quelques dernières années, le débat sur les changements climatiques et la viabilité énergétique a fait une place de plus en plus large aux transports maritimes. La volonté d'améliorer la performance environnementale et énergétique du secteur, y compris son empreinte carbone, s'exprime à la fois dans la réglementation (dans le cadre de l'OMI, par exemple) et par la voix des clients qui réclament une responsabilité sociale accrue dans les chaînes mondiales d'approvisionnement.

40. Comme d'autres secteurs économiques, le secteur des transports maritimes est confronté à un double problème concernant les changements climatiques. Il doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre et renforcer sa résilience face aux conséquences négatives de ces changements. Si les mesures d'atténuation sont essentielles, elles ne sont pas suffisantes pour répondre efficacement aux effets prévus des changements climatiques sur les infrastructures et les services de transport maritime. Les risques liés au climat (résultant, par exemple, de l'élévation du niveau de la mer, de phénomènes météorologiques extrêmes⁸ et de la modification des régimes de précipitations), les vulnérabilités et les coûts peuvent être considérables, en particulier pour les ports des régions en développement ayant de faibles capacités d'adaptation. Ces risques peuvent être encore accrus par l'interdépendance économique mondiale et l'intégration dans des chaînes mondiales d'approvisionnement qui sont une courroie de transmission. Compte tenu de l'importance stratégique des ports pour les flux mondiaux de marchandises et de la forte interdépendance des chaînes mondiales d'approvisionnement, il est essentiel de veiller à ce que les ports des pays en développement et des pays développés soient résilients face aux changements climatiques.

41. Il existe différentes stratégies d'adaptation pour renforcer la résilience des systèmes de transport maritime (par exemple, le retrait/relocalisation, la protection et/ou l'adaptation). Toutefois, compte tenu de la durée de vie des infrastructures portuaires, une adaptation efficace exige que l'on repense assez tôt les méthodes et les pratiques établies, étant donné que les décisions d'aujourd'hui risquent de déterminer les vulnérabilités de demain. L'adaptation a des implications financières. Les études qui quantifient son coût dans le secteur des transports sont peu nombreuses et ne fournissent que des estimations imprécises et des informations lacunaires⁹. Néanmoins, en général, les avantages de

⁸ Les ports sont potentiellement très vulnérables aux marées de tempêtes et à d'autres phénomènes météorologiques extrêmes, comme l'a montré récemment la tempête *Sandy* qui a ravagé la région de New York, entraînant la fermeture pendant une semaine de l'un des plus grands ports à conteneurs des États-Unis et des dommages économiques estimés jusqu'à 50 milliards de dollars. Voir «Post-Landfall Loss Estimates – Hurricane Sandy. Insured Losses: \$10 – 20 Billion; Total Economic Damage: \$30 – 50 Billion», EQECAT Inc., 1^{er} novembre 2012; et communiqué de presse 183-2012 du 4 novembre 2012 de l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey.

⁹ Voir par exemple: Banque mondiale (2010). *The economics of adaptation to climate change. Economics of Adaptation to Climate Change synthesis report*. Pour plus d'informations, voir: *Étude sur les transports maritimes 2012* (à paraître), p. 22 à 25 de la version anglaise.

l'adaptation pour le commerce international et le développement doivent compenser son coût. C'est pourquoi il est essentiel de faire un travail de sensibilisation et de faire mieux comprendre les incidences des changements climatiques (types de phénomène, ampleur, répartition géographique, coût, etc.) sur les transports maritimes, en particulier les ports, afin que des mesures adéquates soient élaborées et financées comme il convient. Pour les pays en développement, en particulier les plus vulnérables tels les petits États insulaires en développement, les mesures d'adaptation dans le secteur des transports maritimes doivent s'inscrire dans le cadre plus large du développement et être intégrées dans les plans et les décisions pertinents.

Énergie, prix des combustibles et coût du transport

42. Le transport maritime est extrêmement dépendant des combustibles fossiles et n'est pas encore prêt à passer à d'autres types de combustibles et de technologies. Aujourd'hui, l'augmentation des prix de l'énergie et des coûts des carburants demeure un défi majeur pour le secteur puisqu'elle peut freiner la croissance et exercer une pression à la hausse sur le coût d'exploitation des navires. Le combustible représentant dans certains cas jusqu'à 60 % de ces coûts¹⁰, une hausse des prix du pétrole pourrait accroître la facture des chargeurs au point de constituer un obstacle au commerce.

43. Bien que les coûts du transport varient sensiblement entre pays et en fonction du type de marchandise, la CNUCED a réalisé une étude empirique¹¹ qui montre qu'une hausse des prix du pétrole entraîne la hausse des coûts du transport pour tous les types de marchandises, y compris le vrac sec et liquide et les marchandises en conteneurs. Selon une autre étude, à long terme, la modification des prix des carburants peut modifier la structure des échanges, la compétitivité des producteurs, selon leur lieu d'implantation, pouvant être pénalisée par la hausse des coûts du transport¹². Le contrôle des prix et la gestion de la consommation de carburant sont donc des éléments clefs; plusieurs stratégies peuvent être envisagées (par exemple, gestion de la vitesse par la navigation à vitesse réduite, choix de l'itinéraire le plus économique et solutions fondées sur les technologies) et peuvent avoir de multiples incidences, y compris sur la conception des navires et les systèmes de propulsion. En partie à cause du durcissement de la réglementation environnementale¹³ et des préoccupations croissantes suscitées par le niveau élevé des prix du combustible de soute et les changements climatiques, les efforts réalisés en matière de conception des navires et des moteurs pour optimiser la consommation de carburant dans le secteur se sont intensifiés, et de plus en plus de nouvelles solutions sont mises au point et testées.

44. Ainsi, alors que la mondialisation a été favorisée par un pétrole à bas prix et des transports maritimes efficaces, le lien entre énergie, environnement et coûts pèse aujourd'hui de plus en plus lourdement sur ces transports et pourrait, à long terme, entraîner des changements d'envergure dans la structure et la répartition des processus de production au niveau mondiale et à une régionalisation accrue du trafic maritime.

¹⁰ World Shipping Council (2008), Record fuel prices place stress on ocean shipping. 2 mai.

¹¹ CNUCED (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1^{er} avril.

¹² Vivid Economics (2010). Assessment of the economic impact of market-based measures. Établi pour le Expert Group on Market-based Measures, OMI. Août.

¹³ Voir chap. 1 et 5 de l'*Étude sur les transports maritimes de 2012*. Parmi les faits nouveaux se répercutant sur le marché du combustible de soute et les prix des combustibles, on peut citer les dispositions de l'annexe VI à la Convention internationale de l'OMI pour la prévention de la pollution par les navires, qui obligent les navires à utiliser des combustibles à faible teneur en soufre, plus coûteux.

C. Évolution récente de la réglementation

45. Si l'*Étude sur les transports maritimes 2012* de la CNUCED contient des informations sur un large éventail de questions juridiques et réglementaires, l'évolution récente liée à deux instruments juridiques internationaux ayant des répercussions sur la viabilité environnementale et sociale du transport maritime mérite d'être mise en évidence¹⁴.

Entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006

46. Après sa ratification par la Fédération de Russie et les Philippines, le 20 août 2012, la Convention du travail maritime, adoptée sous les auspices conjoints de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de l'OMI, doit entrer en vigueur le 20 août 2013¹⁵. Cette convention consolide et met à jour plus de 65 normes internationales du travail relatives aux gens de mer; 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; la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille; et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

47. La Convention du travail maritime 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 plus de la moitié de la flotte marchande mondiale. Elle établit des conditions minimales pour quasiment tous les aspects des conditions de travail des gens de mer, y compris les conditions d'emploi, la durée du travail et du repos, le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de protection sociale. Elle prévoit également 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. Avec la ratification par le Maroc, la Grèce, la Finlande et, récemment, Malte, 34 États membres de l'OIT – soit 68,2 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale – ont ratifié la Convention à ce jour¹⁶.

Évolution 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, telle que modifiée par son Protocole de 2010

48. On s'en souviendra peut-être, le secrétariat de la CNUCED a publié en 2012 un rapport sur la pollution par les hydrocarbures due aux navires. Intitulé *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*¹⁷, ce rapport a été établi pour aider les décideurs, en particulier dans les

¹⁴ Ces deux instruments juridiques ont été examinés dans le cadre de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce de la CNUCED, en 2010.

¹⁵ La Convention du travail maritime entre en vigueur douze mois après la date à laquelle elle est ratifiée par au moins 30 États membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

¹⁶ L'état de ratification de la Convention du travail maritime est extrait du site Internet de l'Organisation internationale du Travail, consulté le 25 février 2013.

¹⁷ CNUCED (2012), *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York et Genève. Peut être consulté à l'adresse: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlb20114_en.pdf (consulté le 4 avril 2013). Le rapport met en lumière les éléments centraux du cadre juridique international et propose un résumé analytique

pays en développement, à appréhender le cadre juridique international dans sa complexité et à mesurer l'intérêt pour leur pays d'adhérer aux instruments juridiques internationaux les plus récents. Comme la CNUCED le note dans ce rapport, cette 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.

49. 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)¹⁸, 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 soute¹⁹, 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). Un protocole modifiant la Convention HNS de 1996 a été adopté en avril 2010²⁰ pour répondre à un certain nombre de problèmes pratiques qui avaient amené de nombreux États à s'abstenir de ratifier l'instrument.

50. Alors que la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute est désormais applicable au niveau mondial, la Convention HNS de 1996, telle que modifiée par le Protocole de 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 avec un incident lié au transport de produits chimiques ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses.

51. La Convention HNS, 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.

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.

¹⁸ 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) de 1971 et ses Protocoles de 1992 et de 2003.

¹⁹ La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (2001), qui est entrée en vigueur le 21 novembre 2008, comptait au 31 janvier 2013 68 États parties. Elle vise la pollution par les hydrocarbures causée par des navires autres que les pétroliers, par exemple les conteneurs, les navires frigorifiques, les chimiquiers, les navires de charge classiques, les navires de croisière et les transbordeurs.

²⁰ Le 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 potentiellement dangereuses n'est pas encore entré en vigueur. Voir aussi l'*Étude sur les transports maritimes 2010* de la CNUCED, p. 129 et 130.

52. 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.

53. 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 HNS²¹ a récemment été adoptée par les représentants de 29 États présents à un atelier sur la déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses, organisé par l'OMI en coopération avec les FIPOL²². Les lignes directrices doivent aider les États en ce qui concerne l'adhésion à la Convention ou sa ratification; elles seront soumises au Comité juridique de l'OMI pour examen à sa prochaine session, en avril 2013. Il est espéré que la communauté internationale ne relâchera pas ses efforts collectifs en faveur de l'entrée en vigueur de la Convention HNS, et que ceux-ci finiront par être couronnés de succès, comblant ainsi une lacune réglementaire d'envergure.

IV. Conclusions

54. Au fil des années, les transports maritimes se sont adaptés à l'évolution de l'environnement économique, institutionnel, réglementaire et opérationnel. Avec les nouvelles problématiques – transformation de l'architecture économique mondiale, nouveaux impératifs de viabilité environnementale et énergétique et préoccupations croissantes dues aux changements climatiques – ils devront encore faire des efforts d'adaptation.

55. En agissant sur les coûts, les prix, les structures logistiques et les chaînes d'approvisionnement ainsi que sur les avantages comparatifs, ces évolutions et leurs conséquences peuvent peser fortement sur les résultats commerciaux et la compétitivité des pays, en particulier dans les régions en développement. S'il faut continuer de les étudier pour mieux en comprendre les conséquences précises, il sera aussi nécessaire de les examiner minutieusement pour optimiser les systèmes de transport maritime en tenant compte également des coûts externes de l'activité.

56. Si l'on analyse l'évolution des différents secteurs de l'industrie maritime, on discerne un certain nombre de mesures intéressantes que les pays en développement pourraient envisager de prendre pour aider leur secteur maritime à devenir un acteur économique de poids, notamment la création de pôles d'activités maritimes; l'aide à la productivité de la main-d'œuvre; et l'adoption de mesures adaptées aux conditions nationales. Plusieurs des principaux acteurs de l'industrie maritime aujourd'hui ont bénéficié des politiques industrielles et des aides publiques de leur pays pour imposer et accroître leurs exportations – de navires, de services portuaires ou de gens de mer, par exemple.

²¹ <http://hnsconvention.org/Documents/guidelines.pdf> (consulté le 3 avril 2013).

²² L'atelier a eu lieu à Londres, en novembre 2012. Pour de plus amples informations: <http://www.hnsconvention.org> (consulté le 3 avril 2013).

57. L'accès à des services maritimes réguliers demeurera un élément important de la compétitivité commerciale des pays en développement. Certains facteurs déterminants de la connectivité des transports maritimes réguliers échappent au contrôle des décideurs, en particulier la position géographique d'un pays dans le réseau mondial de services et le volume de marchandises échangées sur de courtes distances. Cependant, les investissements dans les infrastructures portuaires et leur modernisation, associés à la facilitation du commerce et des moyens de transit qui mettent en valeur l'arrière-pays, peuvent avoir des répercussions importantes sur les services et la taille des flottes de ligne régulière.

58. Le lien entre transport, énergie, environnement et changements climatiques est étroit, et il continuera d'influencer les politiques et les stratégies de transports du futur. Le mouvement est engagé et gagne du terrain. Pour les pays en développement, il est particulièrement judicieux de s'orienter vers des activités de transport de fret viables puisque c'est un secteur en plein essor et que ces pays développent actuellement des systèmes de transport.

59. Non seulement l'application de principes de viabilité dans le transport de fret contribuerait à réduire la dépendance à l'égard du pétrole, à réduire l'exposition à des coûts de transport élevés et à réduire les impacts environnementaux mais elle serait aussi une occasion de brûler les étapes pour passer à une trajectoire de développement durable et sobre en carbone, tout en s'attaquant aux problèmes récurrents liés au déficit d'infrastructure dans ce secteur et à l'inadéquation des services de transport.

60. Laisser échapper cette occasion risque de coûter plus cher encore dans le futur, puisque les gouvernements et les différents secteurs devront de toute façon engager des dépenses supplémentaires, par exemple pour mettre à niveau les infrastructures et les techniques et pour concevoir et appliquer des stratégies de maintenance leur permettant de s'adapter aux nouvelles conditions opérationnelles. Pour les pays en développement, l'enjeu est de s'orienter vers des systèmes de transport de fret viables adaptés à leur situation. Ils devront élaborer leurs propres approches pour promouvoir des politiques, des programmes et des stratégies d'investissement en faveur des transports viables qui réalisent un juste équilibre entre les objectifs économiques, environnementaux et sociaux qui les conduiront à un développement durable et équitable.
