

50
CNUCED
1964

PROSPÉRITÉ POUR TOUS

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

CNUCED



ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2014



NATIONS UNIES

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/2014). 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/2014
PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente F.14.II.D.5

ISBN 978-92-1-212405-6
eISBN 978-92-1-056862-3

ISSN 0252-5429

REMERCIEMENTS

L'*Étude sur les transports maritimes 2014* a été préparée par la CNUCED sous la coordination de Jan Hoffmann, avec l'appui administratif de Wendy Juan, qui s'est également chargée 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, Poul Hansen, Jan Hoffmann, Anila Premti, José María Rubiato, Vincent Valentine et Frida Youssef. Des contributions de fond ont également été reçues de John R. Moon et Pablo Achurra.

La publication a été dirigée par John Rogers. 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 et Tracy Chatman.
- Chapitre 2: Clarkson Research Services, Pierre Latrille et Lefteris Papapostolou.
- Chapitre 3: Nancy Drakou, Robert Piller et Ilias Visvikis.
- Chapitre 4: Mary R. Brooks, Ki-Soon Hwang et Dong-Wook Song.
- Chapitre 5: Mahin Faghfour, Stephen Fevrier, André Stochniol et Matthew Wilson.
- Chapitre 6: John R. Moon.

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
Liste des tableaux, graphiques et encadrés	v
Abréviations.....	.ix
Notes explicativesxi
Catégories de navires utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i>xii
Résumé.....	.xiii
1. ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	1
a. Situation économique et perspectives au niveau mondial	2
b. Trafic maritime mondial.....	4
c. Perspectives d'évolution.....	21
2. STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE.....	29
A. Structure de la flotte mondiale.....	30
B. Régime de propriété et d'exploitation de la flotte mondiale	33
C. Mise en service de porte-conteneurs et connectivité des transports maritimes réguliers.....	44
D. Immatriculation des navires.....	45
E. Construction, démolitions et nouvelles commandes de navires	48
3. TAUX DE FRET ET COÛTS DU TRANSPORT MARITIME	53
A. Taux de fret.....	54
B. Quelques aspects nouveaux du financement des transports maritimes: participation accrue du capital privé.....	64
4. ÉVOLUTION DES PORTS.....	69
A. Trafic des ports.....	72
B. Exploitation des terminaux.....	73
C. Évolution des ports	75
D. Quelques-unes des difficultés actuelles des ports.....	77
E. Conclusions	81

5. QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION 85

A.	Nouveaux éléments importants dans le droit des transports.....	86
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	88
C.	Autres évolutions législatives et réglementaires dans le secteur des transports	94
D.	État des Conventions	102
E.	Accords internationaux relatifs à la facilitation des échanges	102

**6. LE TRANSPORT MARITIME DANS LES PETITS ÉTATS INSULAIRES
EN DÉVELOPPEMENT 117**

A.	Introduction.....	118
B.	Éloignement par rapport aux réseaux mondiaux de transport maritime.....	119
C.	Services de transport maritime des petits états insulaires en développement	120
D.	Coûts de transport dans les petits états insulaires en développement	121
E.	Connectivité des transports maritimes réguliers.....	123
F.	Réduction des risques de catastrophes et adaptation à l'impact des changements climatiques	126
G.	La voie à suivre	129

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS**Tableaux**

1.1	Croissance économique mondiale, 2011-2014 (Variation annuelle en pourcentage)	2
1.2	Croissance du volume des échanges de marchandises, 2010-2013 (Variation annuelle en pourcentage).....	4
1.3	Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées)	5
1.4 a)	Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (En millions de tonnes).....	6
1.4 b)	Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage)	8
1.5	Principaux producteurs et consommateurs de pétrole et de gaz naturel, 2013 (Part du marché mondial en pourcentage).....	14
1.6	Quelques-uns des principaux vracs secs et l'acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2013 (Part en pourcentage du marché mondial).....	16
1.7	Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2009-2013 (En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)	20
2.1.	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2013-2014 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en milliers de tpl, parts en pourcentage indiquées en italiques)	31

2.2.	Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 ^{er} janvier 2014 (En pourcentage du total des navires et des tpl).....	34
2.3.	Propriétaires de la flotte mondiale, au 1 ^{er} janvier 2014 (tpl)	36
2.4.	Les 50 principales compagnies maritimes de ligne au 1 ^{er} janvier 2014 (Nombre de navires et jauge nette totale en EVP, par ordre décroissant des EVP)	43
2.5.	Les 35 pavillons d'immatriculation des plus grandes flottes enregistrées, au 1 ^{er} janvier 2014 (En tpl)	46
2.6.	Répartition de la capacité en tpl des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, janvier 2014 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, en pourcentage de tpl; croissance annuelle en points de pourcentage indiquée en italique).....	48
2.7.	Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb).....	49
2.8.	Tonnage déclaré vendu à la casse, par principale catégorie de navire et principal pays de démolition, 2013 (En milliers de tjb)	49
3.1.	Marchés du transport maritime conteneurisé et taux de fret	56
3.2.	Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (En dollars par alvéole de 14 tonnes et par jour)	59
3.3.	Indices «Baltic Exchange Tanker».....	59
3.4.	Récapitulation du secteur des transports par navires-citernes – cours au comptant des produits «blancs» et des produits «noirs», 2010-2014 (Worldscale)	60
3.5.	Exemples récents d'investissements de capital-risque dans les transports maritimes.....	66
4.1.	Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP).....	70
4.2.	Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2011, 2012 et 2013 (En EVP, variation en pourcentage)	73
4.3.	Les 10 plus grands exploitants mondiaux de terminaux, 2012 (En EVP et en parts de marché).....	74
4.4.	Les plus grands terminaux du monde, 2013 (Mouvements de conteneurs par heure, pour toutes les tailles de navires, et trafic de conteneurs, par port et par pays)	74
4.5.	Principaux ports du monde par niveau de productivité, 2013 (Mouvements de conteneurs, par navire, par heure et pour toutes les tailles de navires; augmentation en pourcentage)	75
4.6.	Types de pollution portuaires.....	80
5.	Parties contractantes à diverses conventions internationales relatives aux transports maritimes, au 30 juin 2014	103
6.	Répartition de la flotte de porte-conteneurs desservant certaines économies insulaires, mai 2014.....	124

Graphiques

1.1	Indice de production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial, 1975-2013 (1990 = 100).....	3
1.2	Trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées).....	10
1.3 a)	Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial)	10
1.3 b)	Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années (Part en pourcentage du tonnage mondial)	11
1.3 c)	Trafic maritime mondial, par région géographique, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial)	11
1.4	Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 2000-2014 (En milliards de tonnes-milles).....	13
1.5 a)	Échanges mondiaux de marchandises conteneurisées, 1996-2014 (En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)	19
1.5 b)	Répartition des échanges de marchandises conteneurisées par route, 2011-2014 (En millions d'EVP).....	19
1.5 c)	Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 1995-2013 (En millions d'EVP).....	21
2.1.	Croissance annuelle de la flotte mondiale, 2000-2013 (En pourcentage de tpl)	30
2.2.	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2014 (Chiffres au 1 ^{er} janvier, part en pourcentage des tpl).....	31
2.3.	Tendances des livraisons de porte-conteneurs, 2005-2013 (Porte-conteneurs neufs équipés d'appareils, en pourcentage des livraisons totales de porte-conteneurs)	32
2.4.	Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En tpl au 1 ^{er} janvier 2014)	33
2.5.	Les 20 principales nations propriétaires de navires selon le critère de la propriété effective, au 1 ^{er} janvier 2014 (En milliers de tpl, par pays/économie)	41
2.6.	Présence des compagnies de transport maritime régulier: nombre moyen de compagnies par pays et capacité moyenne de charge de conteneurs des navires mis en service (EPV), par compagnie et par pays, 2004-2014.....	45
2.7.	Nombre de navires mis en service par pays: nombre total de navires et taille moyenne des navires (EVP), 2004-2014.....	46
2.8.	Tonnage en commande dans le monde, 2000-2014 (En milliers de tpl)	50
3.1.	Croissance de la demande et de l'offre de transport maritime conteneurisé 2000-2014 (Taux de croissance annuelle).....	54
3.2.	Indice New ConTex, 2008-2014	57
3.3.	Baltic Exchange Dry Index, 2012-2014 (Année de référence de l'indice 1985 = 1 000 points).....	62
3.4.	Bénéfices journaliers des vraquiers, 2008-2014 (En dollars par jour).....	64
5.	Nombre d'organismes de facilitation des échanges existants (Année de création)	104
6.1.	Flux inter-régionaux de conteneurs, 2011	118
6.2.	Principale route commerciale Est-Ouest et localisation des plus grands ports à conteneurs.....	119

6.3.	Coût moyen du transport international en pourcentage de la valeur des importations, 2004-2013.....	121
6.4.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID des Caraïbes, 2004-2014.....	125
6.5.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID de l'océan Indien, 2004-2014.....	125
6.6.	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID et d'autres économies insulaires de l'océan Pacifique, 2004-2014.....	126

Encadrés

5.1.	État actuel de la série de normes ISO 28000.....	99
5.2.	Typologie des organismes de facilitation des échanges	105

ABRÉVIATIONS

ARM	accord de reconnaissance mutuelle
ASEAN	Association des nations d'Asie du Sud-Est
bpj	baril par jour
Cadre de normes SAFE	Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial
CBP	Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (United States Customs and Border Protection)
Certificat IAPP	Certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (International Air Pollution Prevention)
CGPCS	Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes
CLM	Convention du travail maritime
CO ₂	dioxyde de carbone
Code III	Code d'application des instruments de l'OMI
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Facilities Security Code)
Convention BWM	Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
Convention CTM	Convention du travail maritime
Convention LLMC	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)
Convention MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
Convention MLC	Convention du travail maritime (Maritime Labour Convention)
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (International Convention for the Safety of Life at Sea)
CPMM	Comité pour la protection du milieu marin (OMI)
CSAV	Compañía Sud Americana de Vapores
CSM	Comité de la sécurité maritime
C-TPAT	Partenariat douanes-entreprises contre le terrorisme (Customs-Trade Partnership against Terrorism)
EVP	équivalent vingt pieds
EEDI	indice nominal du rendement énergétique (Energy Efficiency Design Index)
FPSO	unité flottante de production, de stockage et de déchargement (floating production storage and offloading unit)
GES	gaz à effet de serre
GESAMP-BWWG	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 (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of the Marine Environment Protection Ballast Water Working Group)
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
ISO	Organisation internationale de normalisation
JOC	Journal of Commerce
LSCI	indice de connectivité des transports maritimes réguliers (Liner Shipping Connectivity Index)
MFM	mesures fondées sur le marché
MSC	Comité de la sécurité maritime
NO _x	oxydes d'azote
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OEA	opérateur économique agréé
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce

OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PCASP	personnel de sécurité armé privé (privately contracted armed security personnel)
PEID	petits États insulaires en développement
PIB	produit intérieur brut
ppm	parties par million
SOx	oxydes de soufre
tjb	tonneau de jauge brute
tpl	tonne de port en lourd
ULCC	hyperpétrolier (ultralarge crude carrier)
VLCC	superpétrolier (very large crude carrier)
VLCS	super porte-conteneurs (very large container ship)
WS	Indice Worldscale
ZCE	zone de contrôle des émissions

NOTES EXPLICATIVES

- L'*Étude sur les transports maritimes 2014* couvre des données et des événements sur une période allant de janvier 2013 à juin 2014. 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.
 - La présente livraison de l'*Étude sur les transports maritimes* ne contient pas d'annexes statistiques imprimées. À leur place, la CNUCED présente des données statistiques plus détaillées en ligne aux adresses suivantes:
 - Traffic maritime: <http://stats.unctad.org/seabornetrade>
 - Flottes marchandes, par pavillon d'immatriculation: <http://stats.unctad.org/fleet>
 - Flottes marchandes, par pays/économie d'appartenance: <http://stats.unctad.org/fleetownership>
 - Indice de connectivité des transports maritimes réguliers: <http://stats.unctad.org/lsci>
 - Traffic des ports à conteneurs: <http://stats.unctad.org/teu>
 - Référentiel en ligne des Comités de facilitation des échanges: <http://unctad.org/TFC>
-

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, transporteurs de gaz naturel liquéfié, 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.

RÉSUMÉ

Le commerce maritime mondial progresse de 3,8 % en 2013

La croissance économique mondiale a fléchi en 2013, car l'activité économique a été freinée dans les régions en développement et la situation des pays avancés ne s'est que peu améliorée. Reflétant la croissance timide de l'économie mondiale (2,3 % de croissance du produit intérieur brut mondial (PIB), les volumes du commerce mondial de marchandises se sont accrus au taux modéré de 2,2 %. Parallèlement, la croissance des expéditions maritimes mondiales a ralenti au taux moyen de 3,8 %, portant les volumes totaux à près de 9,6 milliards de tonnes. S'alignant sur les tendances récentes, cette expansion est en grande partie la résultante de la croissance des flux des marchandises solides, en particulier des marchandises en vrac, qui ont progressé de 5,5 %. Les marchandises solides, notamment, les cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite et alumine et phosphate naturel), les vracs de moindre importance (produits forestiers et autres produits similaires), les marchandises conteneurisées et les marchandises diverses ont représenté la plus grande partie du commerce maritime (70,2 %) et les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) le reste (29,8 %).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise économique des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par le G20 en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains pouvant résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique, et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources.

Les propriétaires de navires s'implantent de plus en plus dans des pays tiers

Après avoir enregistré une croissance annuelle de 4,1 % en 2013, la flotte mondiale a totalisé 1,69 milliard de tpl en janvier 2014. Les vraquiers ont représenté 42,9 % du tonnage total, suivi des pétroliers (28,5 %) et des porte-conteneurs (12,8 %). La croissance annuelle en 2013 a été la plus faible jamais observée au cours de l'une quelconque des dix années précédentes et la tendance au début de 2014 annonce un taux de croissance encore plus bas pour l'année. Ce ralentissement marque le retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale, dont le pic a été atteint en 2012.

S'agissant des livraisons futures de navires, en 2013, pour la première fois depuis la crise économique et financière, le carnet de commandes a cessé de se dégarnir et s'est même légèrement amélioré pour la plupart des catégories de navires. Après la forte baisse d'activité des années précédentes, il faudra encore du temps pour que la reprise des commandes de navires débouche sur un nouveau cycle d'activité dans la construction navale.

En 2014, les cinq flottes les plus importantes par pavillon d'immatriculation sont celles du Panama, du Libéria, des Îles Marshall, de Hong Kong (Chine) et de Singapour. Ensemble, ces cinq pays d'immatriculation représentent 56,5 % du tonnage mondial.

En ce qui concerne la propriété des navires, la présente édition de *l'Étude sur les transports maritimes* introduit un nouvel élément d'analyse et une nouvelle distinction entre le concept de «nationalité du propriétaire ultime» et celui de «localisation des propriétaires effectifs» des navires. Ce dernier concept correspond au lieu où se trouve la compagnie de référence principale, c'est-à-dire le pays/l'économie où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial, alors que le concept de «nationalité du propriétaire ultime» a trait à la nationalité du propriétaire du navire, où qu'il se trouve. De la même manière qu'aujourd'hui la plupart des navires battent pavillon d'un pays autre que celui dont leurs propriétaires sont ressortissants, les propriétaires de navires implantent de plus en plus leurs compagnies dans des

pays tiers, ce qui ajoute une troisième dimension possible à la notion de «nationalité» d'un navire.

Les taux de fret restent bas et instables

L'année 2013 a été une autre année de morosité et d'instabilité pour les marchés des taux de fret maritime: tous les segments du transport maritime ont été fortement touchés, les taux de fret ayant atteint leur plus bas niveau en dix ans sur les marchés du transport de vrac sec et de produits pétroliers et des niveaux pareillement bas sur le marché du transport de ligne. Ces taux de fret généralement médiocres ont été principalement dus au faible développement de l'économie mondiale, à une demande anémique ou hésitante et à une surcapacité persistante sur les marchés mondiaux des services de transport maritime.

Les investissements privés de capital-risque ont continué de jouer un rôle clef dans le secteur des transports maritimes, car le financement bancaire classique est resté très limité et n'a été disponible que pour un petit nombre de transactions solides. L'année 2013, comme les années précédentes, a été importante pour ce qui est de la présence des investisseurs institutionnels (fonds communs de placement et fonds spéculatifs) dans le secteur des transports maritimes. Depuis quelques années, les fonds d'investissement privé s'intéressent particulièrement à ce secteur, profitant du resserrement du crédit pour investir dans des compagnies de transport maritime ainsi que dans des navires, dont les prix n'ont jamais été aussi bas depuis le ralentissement de l'économie mondiale – en cinq ans, la valeur des navires a enregistré une chute pouvant aller jusqu'à 71 %. Dans l'ensemble, l'objectif principal des fonds qui investissent dans le secteur des transports maritimes est de vendre ou de mettre en circulation leurs titres lorsque le marché redémarrera.

À l'échelle mondiale, le trafic des ports à conteneurs a dépassé 650 millions d'équivalent vingt pieds en 2013

L'augmentation du trafic des ports à conteneurs dans le monde a été estimée à 5,1 %, portant ce trafic à 651,1 millions d'EVP en 2013. Cette progression est semblable à celle observée en 2012. Selon les estimations, la part des pays en développement dans

le trafic portuaire mondial a augmenté de 7,2 % en 2013, contre une augmentation estimée à 5,2 % l'année précédente. Les ports asiatiques restent en tête du palmarès mondial pour leur trafic et l'efficacité de leurs terminaux.

Malgré la croissance relativement faible du volume du trafic portuaire par rapport à la tendance observée avant la crise économique, l'exploitation des terminaux est un secteur très actif. Plusieurs exploitants mondiaux de terminaux ont vendu une partie de leurs actions, dans le souci de rationaliser et de mieux cibler leurs activités. Les exploitants de terminaux dont l'activité est étroitement liée à celle de compagnies maritimes ont vendu des terminaux, alors que les exploitants de terminaux traditionnels opérant à l'échelle mondiale, comme DP World et Stevedoring Services of America, ont tenté de renforcer leur position en privilégiant l'investissement.

Questions juridiques et évolution de la réglementation

Parmi les questions importantes figurent l'entrée en vigueur en 2015 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, ainsi qu'une série de règles nouvelles concernant l'environnement et des questions connexes, ainsi que la sécurité de la navigation maritime et celle des chaînes logistiques.

Ainsi, pour continuer de soutenir la mise en œuvre d'un 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 du transport maritime international, de nouvelles directives et des modifications de la réglementation ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) en avril 2014. En outre, les travaux se sont poursuivis en vue d'élaborer une réglementation visant à diminuer les émissions d'autres substances toxiques émanant de la combustion du fioul, en particulier les oxydes de soufre (SO_x) et les oxydes d'azote (NO_x), qui sont l'une des principales sources de pollution de l'atmosphère par les navires. Des progrès ont également été réalisés en ce qui a trait aux dispositions relatives à l'environnement et à d'autres dispositions du projet de texte du Code polaire.

La mise en œuvre du cadre réglementaire et des programmes en place dans le domaine de la sécurité de la navigation maritime et de celle des chaînes logis-

tiques n'a cessé de progresser. S'agissant de la piraterie maritime, il convient de noter que les incidents sont moins fréquents au large des côtes somaliennes, dans le Golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien. Toutefois, la situation dans la région du golfe de Guinée (Afrique de l'Ouest) est restée grave. Un rapport analytique de fond en deux parties publié par la CNUCED met en lumière certaines des tendances de la piraterie maritime et ses incidences sur les coûts et le commerce et fait le point sur les initiatives adoptées par la communauté internationale en matière de réglementation et dans d'autres domaines pour venir à bout de ce problème.

En ce qui a trait aux accords internationaux relatifs à la facilitation des échanges, l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges fait obligation aux Membres de l'OMC d'avoir un comité national de la facilitation des échanges. Cette mesure est jugée nécessaire à la mise en œuvre de nombreuses mesures de facilitation des échanges, en particulier lorsque celles-ci font intervenir plusieurs organismes publics et parties prenantes du secteur privé.

Petits États insulaires en développement

Cette année, le chapitre spécial de l'*Étude* est consacré aux problèmes rencontrés par les petits États insulaires en développement (PEID) en matière de transport maritime en raison de leur faible superficie, de leur éloignement géographique et de leur vulnérabilité liée aux phénomènes naturels et aux effets des changements climatiques.

Les petits États insulaires en développement (PEID) sont petits quant à leur superficie, leur population et leur économie. Leur faible superficie est l'un des facteurs qui contribuent à leur vulnérabilité. Elle signifie souvent que ces pays ont un marché intérieur limité

et une base de ressources étroite ne permettant pas de tirer parti des possibilités d'exportation; leur production agricole, minérale ou manufacturière est limitée, ce qui signifie que, même si les volumes importés sont faibles, leurs importations représentent une part élevée de leur PIB. L'insularité, lorsqu'elle est conjuguée à l'éloignement géographique, signifie que les itinéraires de transport sont longs et indirects et que les volumes importés et exportés sont relativement faibles et en déséquilibre, autant de facteurs qui influent fortement sur les coûts de transport que les PEID doivent assumer pour pouvoir commercer. Les PEID étant de petites économies ouvertes, ils sont également vulnérables vis-à-vis des chocs économiques et financiers mondiaux. Enfin, de nombreux PEID sont mal situés par rapport aux systèmes climatiques mondiaux, dans des zones exposées aux catastrophes naturelles, y compris aux effets prévisibles du changement climatique.

Les services de transport maritime reliant les PEID aux réseaux du commerce mondial se heurtent à des obstacles importants qui sont d'ordre structurel et opérationnel et liés au développement. La grande ceinture de navigation Est-Ouest est empruntée par 85 % du transport mondial de conteneurs, permet les économies d'échelle les plus importantes et est fréquentée par les meilleurs services de transport maritime, mais elle fait le tour du globe sans pénétrer dans l'hémisphère Sud où sont situés la plupart des PEID. La distance qui sépare ces pays des principales routes du commerce international constitue un désavantage majeur en termes de coût et de temps, mais également en ce qui concerne la fréquence et la qualité des services donnant accès aux marchés internationaux. En outre, les infrastructures et les services de transport des PEID continuent d'être exposés à un risque élevé d'interruption en raison de fréquents phénomènes météorologiques qui augmentent les incertitudes et les coûts associés et rendent ces services et les services logistiques moins fiables.

1

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

La croissance économique mondiale a fléchi en 2013 car l'activité économique a été freinée dans les régions en développement et la situation des pays avancés ne s'est que peu améliorée. Reflétant la croissance timide de l'économie mondiale (2,3 % de croissance du produit intérieur brut mondial (PIB)), les volumes du commerce mondial de marchandises se sont accrus, mais seulement au taux modéré de 2,2 %. Parallèlement, la croissance des expéditions maritimes mondiales a ralenti au taux moyen de 3,8 %, portant les volumes totaux à près de 9,6 milliards de tonnes. S'alignant sur les tendances récentes, cette expansion est en grande partie la résultante de la croissance des flux des marchandises solides, en particulier des marchandises en vrac, qui ont progressé de 5,5 %. Les marchandises solides, notamment, les cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite et alumine et phosphate naturel), les vracs de moindre importance (produits forestiers et autres produits similaires), les marchandises conteneurisées et les marchandises diverses ont représenté la plus grande partie du commerce maritime (70,2 %) et les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) le reste (29,8 %).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des économies avancées, les engagements pris par le G20 en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains qui pourraient résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, la percée du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique, et l'expansion des exportations de minéraux et de ressources.

Le présent chapitre est consacré aux faits nouveaux survenus entre janvier 2013 et juin 2014. La section A examine la performance globale de l'économie mondiale et du commerce international des marchandises. La section B étudie l'évolution du commerce maritime mondial, notamment par secteur de marché. La Section C présente les perspectives d'évolution.

A. SITUATION ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES AU NIVEAU MONDIAL

1. Croissance économique mondiale

La croissance économique mondiale a été médiocre en 2013, la situation des pays développés ne s'étant que légèrement améliorée et l'activité économique des régions en développement ayant été freinée par un certain nombre de difficultés. Le PIB mondial a progressé de 2,3 % en 2013, c'est-à-dire au même taux que l'année précédente. Les résultats économiques des trois grands groupes de pays ont été contrastés. La croissance du PIB des pays développés s'est accélérée par rapport à 2012 et a été de 1,3 %, mais

elle a ralenti dans les pays en développement et les pays en transition (tableau 1.1).

Reflétant l'étroite association existant entre la croissance économique et l'activité industrielle, la production industrielle a peu progressé dans les pays développés comme le montre l'indice calculé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (graphique 1.1), qui est passé de 103,9 en 2012 à 104,8 en 2013 (OCDE, 2014). En même temps, la production industrielle, qui n'a affiché qu'une augmentation marginale, au Brésil, par exemple, est restée presque stationnaire en Inde et en Fédération de Russie (OCDE, 2014) et s'est contractée en République de Corée (Clarkson Research Services, 2014a). En 2013, la croissance de la production industrielle en Chine a ralenti et s'est établie à 9,7 %, contre 10 % en 2012 et 13,7 % en 2011 (Clarkson

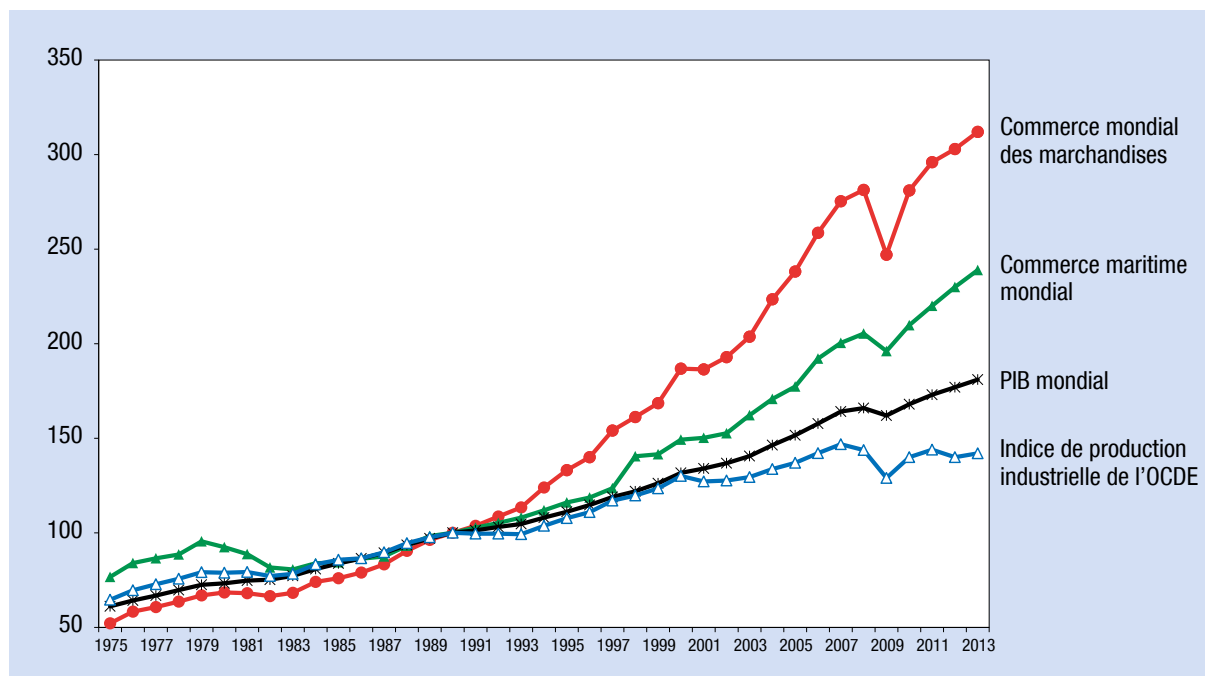
Tableau 1.1 Croissance économique mondiale, 2011-2014 (Variation annuelle en pourcentage)

Région/Pays	2011	2012	2013	2014 ^a
MONDE	2,8	2,3	2,3	2,7
Pays développés	1,4	1,1	1,3	1,8
dont:				
Union européenne (28)	1,7	-0,3	0,1	1,6
dont:				
Allemagne	2,0	0,0	0,2	0,7
France	3,3	0,7	0,4	1,9
Italie	0,4	-2,4	-1,9	0,1
Royaume-Uni	1,1	0,3	1,7	3,1
Japon	-0,6	1,4	1,6	1,4
États-Unis	1,6	2,3	2,2	2,1
Pays en développement	6,0	4,7	4,6	4,7
dont:				
Afrique	0,9	5,3	3,5	3,9
Afrique du Sud	3,6	2,5	1,9	1,8
Asie	7,2	5,2	5,3	5,6
Chine	9,3	7,7	7,7	7,5
Inde	7,9	4,9	4,7	5,6
Asie occidentale	7,4	3,8	3,8	4,0
Pays en développement d'Amérique	4,3	3,0	2,6	1,9
Brazil	2,7	1,0	2,5	1,3
Pays les moins avancés	3,6	4,9	5,4	5,7
Pays en transition	4,7	3,3	2,0	1,3
dont:				
Fédération de Russie	4,3	3,4	1,3	0,5

Source: CNUCED, *Rapport sur le commerce et le développement*, 2014.

^a Prévisions.

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



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des *Principaux indicateurs économiques de l'OCDE*, juin 2014; du *Rapport sur le commerce et le développement 2014* de la CNUCED; de l'*Étude sur les transports maritimes* (diverses éditions) de la CNUCED; du tableau A1a) de l'appendice du rapport de l'OMC; et du communiqué de presse 721 de l'OMC, 14 avril 2014, *Le commerce mondial en 2013 et les perspectives pour 2014*.

Research Services, 2014a). Ces tendances mettent en évidence une certaine redistribution de la croissance économique, qui se déplace des pays avancés vers les pays en développement.

La croissance du PIB des États-Unis d'Amérique a ralenti et est passée de 2,3 % en 2012 à 2,2 % en 2013, tandis que l'Union européenne a semblé sortir d'une longue récession avec une légère amélioration de la croissance (0,1 % en 2013, contre -0,3 % en 2012). Au Japon, la croissance économique est restée positive et a avancé à un rythme plus rapide qu'en 2012 (1,6 %), reflétant, en particulier, la relance induite par les politiques monétaires en place.

Les pays en développement, qui ont été le moteur de la croissance de l'économie mondiale ces dernières années, se sont trouvés en difficulté en raison de certains problèmes internes et de la conjoncture extérieure défavorable, caractérisée notamment par le manque de dynamisme des investisseurs, le ralentissement relatif de la croissance chinoise et des perturbations dans le secteur financier. Alors que la croissance du PIB a été en moyenne de 7,7 % en Chine contre 9,3 % en 2011 et 7,7 % en 2012, en

Inde elle a ralenti à 4,7 %, contre 7,9 % en 2011 et 4,9 % en 2012. L'instabilité politique a continué de peser sur les perspectives économiques de l'Asie occidentale où le PIB a progressé de 3,8 %, soit au même taux qu'en 2012. Dans l'Amérique en développement, la croissance a ralenti à 2,6 % en 2013, en baisse de 3 % par rapport à l'année précédente. En Afrique, la croissance du PIB, qui est tirée principalement par la demande de consommation d'une classe moyenne en expansion et par d'importants investissements dans les industries extractives, a progressé de 3,5 %, plus lentement qu'en 2012. À l'intérieur de la région africaine, les résultats ont été contrastés; en Afrique du Nord, par exemple, la croissance du PIB a été freinée par des troubles politiques, alors qu'en Afrique du Sud, elle s'est essouffée, en partie en raison des grèves dans les secteurs minier et manufacturier. Dans les pays en transition, la croissance a été particulièrement touchée par la forte décélération de la croissance du PIB de la Fédération de Russie (1,3 % en 2013 contre 3,4 % en 2012).

La croissance du PIB, du commerce des marchandises et des expéditions maritimes vont de pair et

continuent d'évoluer en parallèle (graphique 1.1). En général, la croissance du commerce est plus rapide ou plus lente que celle du PIB, mais depuis les années 1990, elle a tendance à être deux fois plus rapide (OMC, 2014a). Le commerce des marchandises progressant presque au même rythme que le PIB, la validité du ratio historiquement établi entre le PIB et le commerce est actuellement mise en doute.

2. Commerce mondial des marchandises

Le volume du commerce mondial des marchandises (c'est-à-dire les échanges commerciaux en valeur corrigés de l'inflation et des fluctuations des taux de change) a augmenté de 2,2 % en 2013, contre 2,3 % en 2012. Freiné par le ralentissement de la croissance de l'économie mondiale, ce taux reste inhabituellement modéré par rapport à ceux d'avant 2009 (tableau 1.2).

En 2013, la croissance de la demande d'importation des pays développés a été négative tandis que les pays en développement ont vu leur demande d'importation augmenter de 5,5 %. C'est en Asie que les importations ont le plus progressé (6,1 %), la Chine (8,8 %) et l'Asie occidentale (8,6 %) venant en tête. Venaient ensuite l'Afrique (5,6 %) et l'Amérique en développement (2,4 %). La croissance de la demande d'importation dans les pays en transition a reculé rapi-

dement à 2,7 %, ce qui représente une baisse par rapport aux 5 % enregistrés en 2012.

La croissance des exportations en 2013 a été positive dans tous les grands groupes de pays (1,3 % dans les pays développés, 5,1 % dans les pays en développement et 1 % dans les pays en transition). Stimulées par la croissance des exportations de l'Inde et de la Chine (respectivement 7,6 % et 4,8 %), les expéditions de l'Asie ont progressé plus rapidement que celles de toute autre région exportatrice (4,3 %). Venaient ensuite, les États-Unis (2,6 %), l'Amérique en développement (1,5 %), l'Union européenne (1,4 %) et les pays en transition (1 %). Les exportations de l'Afrique et du Japon se sont contractées de 1,8 %, ce qui s'explique, dans le cas de l'Afrique, par la chute du volume des exportations de pétrole de l'Algérie, de la Lybie et du Nigéria.

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

1. Évolution générale du trafic maritime

Plusieurs tendances ont influé sur la performance du trafic maritime mondial en 2013, notamment la croissance plus équilibrée de la demande (échanges com-

Tableau 1.2 Croissance du volume des échanges de marchandises, 2010-2013
(Variation annuelle en pourcentage)

Exportations				Pays/régions	Importations			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13,9	5,5	2,3	2,2	MONDE	13,8	5,4	2,1	2,1
12,9	4,9	0,5	1,3	Pays développés	10,8	3,4	-0,4	-0,4
				dont:				
11,6	5,5	-0,1	1,4	Union européenne (UE-28)	9,4	2,8	-2,5	-1,2
27,5	-0,6	-1,0	-1,8	Japon	10,1	4,2	3,8	0,5
15,4	7,2	4,0	2,6	États-Unis	14,8	3,8	2,8	0,9
16,0	6,7	4,6	5,1	Pays en développement	18,5	7,7	5,3	5,5
				Dont:				
10,3	-6,8	7,8	-1,8	Afrique	6,5	3,9	11,8	5,6
8,1	5,1	3,1	1,5	Amérique en développement	22,3	11,3	3,1	2,4
18,2	8,5	4,5	4,3	Asie	19,3	7,3	5,1	6,1
				dont:				
29,5	13,4	7,4	4,8	Chine	25,0	10,7	6,1	8,8
14,0	15,0	-1,8	7,6	Inde	13,8	9,7	5,5	0,1
4,2	9,1	9,8	2,2	Asie occidentale	8,6	8,2	8,7	8,6
11,4	4,1	1,3	1,0	Pays en transition	17,6	16,8	5,0	2,7

Source: CNUCED, *Rapport sur le commerce et le développement 2014*, tableau 1.2.

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

merciaux), la persistance de la surcapacité de la flotte mondiale sur tous les segments du marché (voir le chapitre 2 pour une analyse plus détaillée), les niveaux relativement élevés du prix du combustible de soute et un recours plus fréquent à la navigation à vitesse réduite, surtout dans le secteur des navires porte-conteneurs. L'expansion des volumes échangés a ralenti et a été de 3,8 %, signifiant un total de près de 9,6 milliards de tonnes. Le vrac sec (toutes les catégories de marchandises solides transportées en vrac, les marchandises diverses et le commerce conteneurisé) a représenté la plus grande part des expéditions totales (70,2 %), suivi des cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers, gaz) qui ont compté pour 29,8 % dans le total (tableaux 1.3 et 1.4 et graphique 1.2). L'expansion observée en 2013 a continué d'être dominée par les expéditions de vracs secs, qui ont progressé de 5,5 % pour s'établir à 6,7 milliards de tonnes.

En 2013, le vrac sec a continué de dominer le commerce des marchandises solides, les cinq principaux vracs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) représentant 44,2 % (2,92 milliards de tonnes) du volume total du vrac sec et les vracs de moindre importance (produits forestiers, par exemple), 21 % (1,4 milliard de tonnes)

(Clarkson Research Services, 2014a). Le trafic conteneurisé (1,5 milliard de tonnes) et les cargaisons de marchandises diverses (834,9 millions de tonnes) se sont partagés les 35,4 % restants (environ 2,4 milliards de tonnes) (Clarkson Research Services, 2014a). Ce sont les cinq principaux vracs secs qui ont connu l'expansion la plus rapide, au taux de 6,5 %, suivis des marchandises diverses (4,7 %), des marchandises conteneurisées (4,6 %) et des vracs de moindre importance (3,9 %) (Clarkson Research Services, 2014a). La croissance du trafic maritime de produits pétroliers et gaziers a affiché des tendances divergentes, les expéditions de pétrole brut ayant diminué (-1,7 %), alors que les volumes de produits pétroliers se sont accrus (3,2 %) et que le trafic gazier est resté stationnaire.

Les expéditions de minerai de fer et de charbon stimulées par la forte demande d'importation d'Asie, en particulier de la Chine et de l'Inde, continuent d'alimenter les échanges commerciaux des principaux vracs secs. Les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 7,1 % et le commerce de charbon de 5 % en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). La Chine a compté respectivement pour plus des deux tiers et du cinquième des volumes mondiaux de minerai de fer et de charbon transportés (plusieurs publications

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

<i>Année</i>	<i>Pétrole et gaz</i>	<i>Principaux vracs^a</i>	<i>Autres marchandises solides</i>	<i>Total (toutes marchandises)</i>
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	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données 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 2013 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.

de Clarkson Research Services). Malgré un ralentissement relatif de l'expansion économique de la Chine et bien que le pays s'efforce de fonder sa croissance sur la consommation, qui nécessite moins d'échanges de matières premières, plutôt que sur l'investissement, la poursuite de l'urbanisation, les impératifs du développement des infrastructures, notamment de transport, de même que les énormes besoins en énergie continuent de stimuler la demande de minerai de fer et de charbon. Les prix internationaux plus compétitifs du minerai de fer et du charbon sont également des facteurs importants, qui déterminent les volumes commerciaux de la Chine.

Le commerce de marchandises conteneurisées a pris de la vitesse en 2013 et a progressé de 4,6 %, reflétant, en particulier, l'amélioration de la demande

d'importation en Europe et aux États-Unis (Clarkson Research Services, 2014b). La baisse des volumes de pétrole brut s'explique, entre autres, par la situation économique médiocre, les niveaux relativement élevés du cours du pétrole et les impératifs de plus en plus stricts de la protection de l'environnement, autant de facteurs qui ont provoqué un tassement de la demande. Le facteur le plus important, toutefois, demeure la révolution du gaz de schiste aux États-Unis et la chute des importations de pétrole brut du pays en présence d'une offre intérieure abondante. Les cargaisons gazières ont été quant à elles limitées par le nombre restreint de nouvelles installations de liquéfaction.

Malgré la décélération de la croissance économique des pays en développement en 2013, ces pays ont

Tableau 1.4 a) Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (En millions de tonnes)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées			Marchandises déchargées				
		Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides	Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides
<i>Millions de tonnes</i>									
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	8 037,7	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	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 548,2	1 755,3	1 088,5	6 704,4	9 505,1	1 889,5	1 090,6	6 524,9
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	3 122,9	125,2	459,7	2 538,0	3 700,2	1 092,6	556,5	2 051,1
	2013	3 192,9	123,4	479,8	2 589,7	3 667,8	1 016,4	558,6	2 092,8
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	544,2	135,6	40,3	368,3	148,1	3,8	4,0	140,3
	2013	549,6	141,6	37,2	370,7	149,1	0,0	6,7	142,4

Tableau 1.4 a) Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région
 (En millions de tonnes) *(suite)*

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	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 805,7	1 490,3	571,5	3 744,0	5 688,2	873,1	525,4	4 289,7
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	757,8	364,2	70,2	323,4	393,6	32,8	51,0	309,8
	2013	821,3	354,2	68,5	398,6	423,2	34,7	55,7	332,9
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
	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	1 282,6	253,3	85,9	943,4	546,7	74,6	83,6	388,5
	2013	1 283,0	231,0	78,2	973,8	554,5	70,1	85,6	398,8
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	3 480,9	905,8	398,1	2 177,0	4 386,9	725,7	355,5	3 305,7
	2013	3 693,9	903,6	423,9	2 366,5	4 697,3	767,5	380,1	3 549,7
Océanie	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	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	8,3	1,6	0,8	5,9	13,0	0,0	4,6	8,4
	2013	7,5	1,6	0,8	5,1	13,1	0,8	4,1	8,2

Tableau 1.4 b) Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides	Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides
<i>Part en pourcentage</i>									
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	19,4	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
	2013	100,0	18,4	11,4	70,2	100,0	19,9	11,5	68,6
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	34,0	7,0	43,6	39,9	40,3	56,6	52,7	33,1
	2013	33,4	7,0	44,1	38,6	38,6	53,8	51,2	32,1
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	7,6	3,8	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
	2013	5,8	8,1	3,4	5,5	1,6	0,0	0,6	2,2
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	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,8	84,9	52,5	55,8	59,8	46,2	48,2	65,7
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	8,2	20,4	6,6	5,1	4,3	1,7	4,8	5,0
	2013	8,6	20,2	6,3	5,9	4,5	1,8	5,1	5,1

Tableau 1.4 b) Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage) (suite)

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	13,9	14,2	8,1	14,8	5,9	3,9	7,9	6,3
	2013	13,4	13,2	7,2	14,5	5,8	3,7	7,8	6,1
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	37,8	50,7	37,7	34,3	47,7	37,6	33,7	53,3
	2013	38,7	51,5	38,9	35,3	49,4	40,6	34,9	54,4
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	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	0,1

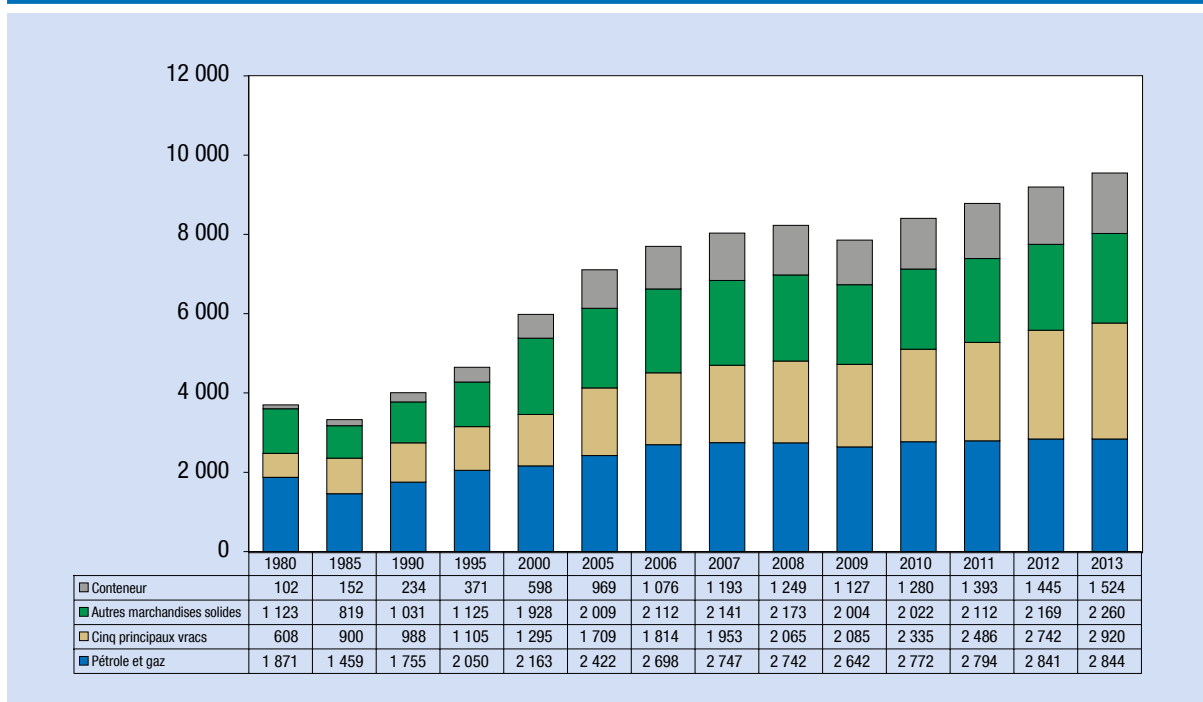
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2013 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

continué de renforcer leur contribution au commerce maritime international. En 2013, ils ont représenté 61 % des marchandises chargées dans le monde, contre 60 % en 2012, et leur demande d'importation, mesurée selon le volume de marchandises déchargées, a atteint 60 %, contre 58 % en 2012 (graphique 1.3 a)). Ces chiffres illustrent leur participation accrue au système commercial mondial et l'expansion des échanges Sud-Sud et intra-asiatiques, ainsi que la consommation accrue par ces pays de matières premières et de biens de consommation, conséquence de leur expansion urbaine et démographique et de l'émergence de leurs classes moyennes. Toutefois, la participation et le degré d'intégration aux réseaux commerciaux et aux chaînes logistiques à l'échelle mondiale ont varié selon le pays considéré. En outre, une autre tendance des quatre dernières décennies a été le changement intervenu dans la répartition des

volumes transportés entre marchandises chargées et déchargées. Comme le montre la graphique 1.3 b), les pourcentages des marchandises chargées et déchargées sont presque à égalité depuis quelques années.

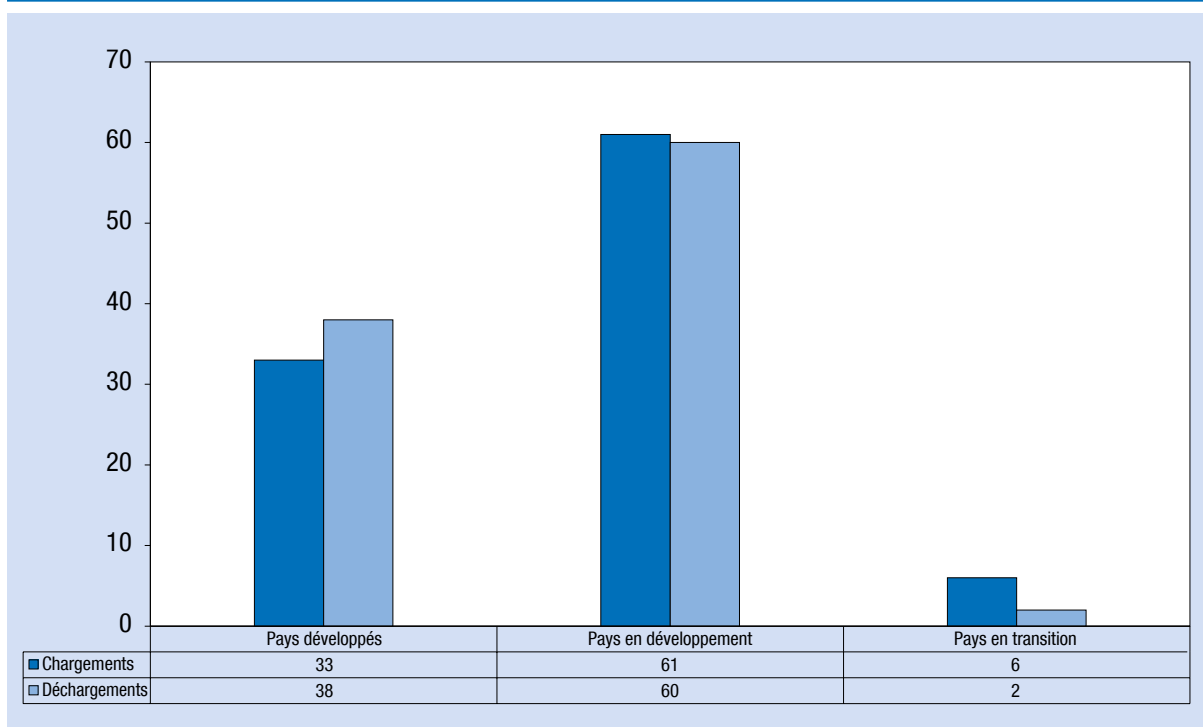
L'Asie est restée la première région du monde pour les chargements et les déchargements en 2013, sa part des importations (déchargements) étant particulièrement élevée (graphique 1.3 c)). Les autres régions importantes pour les chargements ont été, par ordre décroissant, les Amériques, l'Europe, l'Océanie et l'Afrique. S'agissant des déchargements, les autres régions ayant les parts les plus importantes du volume total, après l'Asie, ont été, par ordre décroissant l'Europe, les Amériques, l'Afrique et l'Océanie. Cette répartition va probablement évoluer à l'avenir, car la structure des échanges évolue, les partenaires commerciaux changent, l'Afrique et l'Amérique en déve-

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



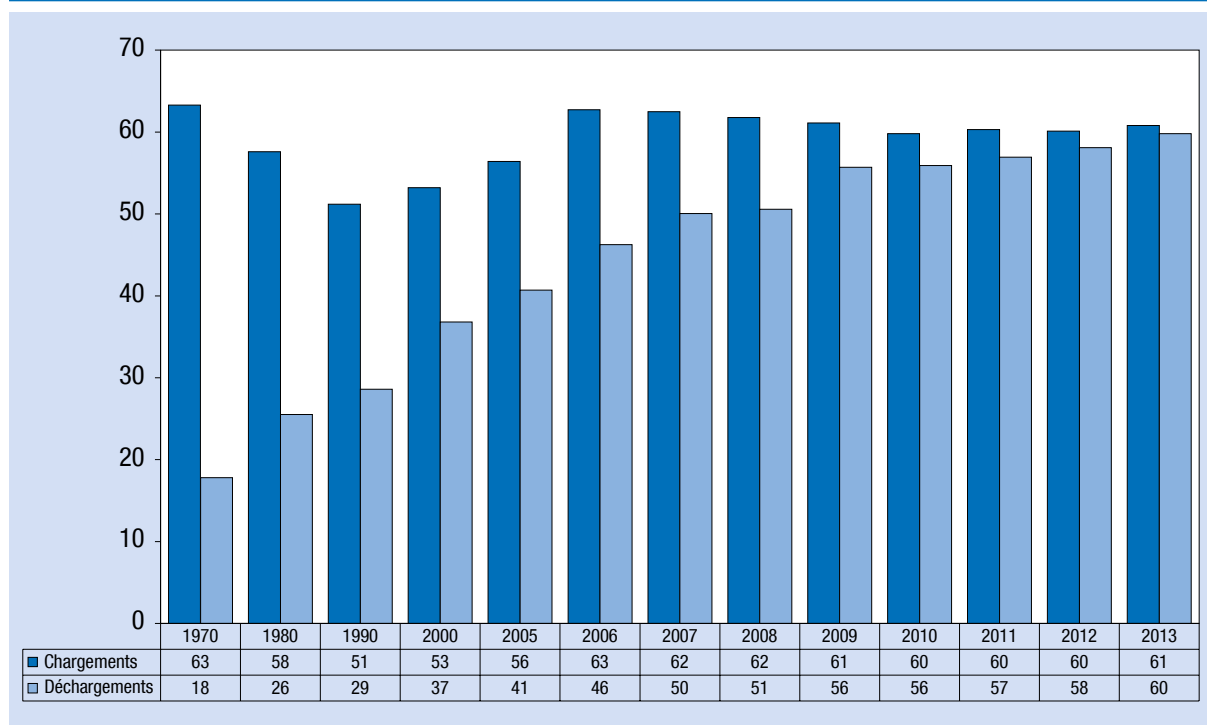
Source: *Études sur les transports maritimes* de la CNUCED, diverses éditions. Pour 2006-2013, la ventilation par type de marchandises se fonde sur diverses éditions de *Shipping Review and Outlook*, publié par Clarkson Research Services.

Graphique 1.3 a) Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial)



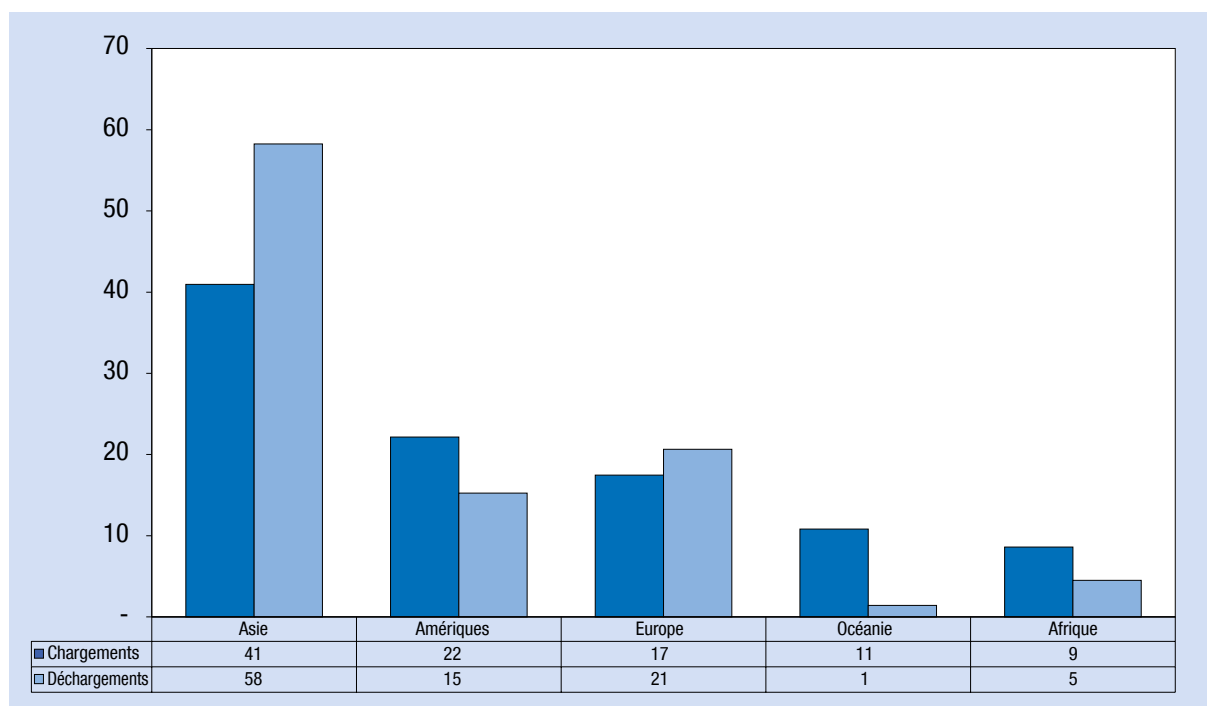
Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web pertinents de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les estimations sont fondées sur des données préliminaires ou sur 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, plusieurs éditions.

Graphique 1.3 c) Trafic maritime mondial, par région géographique, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web pertinents 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.

loppement deviennent des régions à haut potentiel de croissance et les échanges sur les routes secondaires fréquentées par les porte-conteneurs et desservant le commerce Sud-Sud et infrarégional sont en rapide expansion.

2. Trafic maritime en tonnes-milles

En 2013, le trafic maritime mondial en tonnes-milles a augmenté de 3,6 %, totalisant ainsi 50 000 milliards de tonnes-milles (Clarkson Research Services, 2014c). Les expéditions de pétrole brut en tonnes-milles ont diminué de 1,8 % (Clarkson Research Services, 2014c), reflétant largement la chute des importations de brut aux États-Unis. Prises ensemble, les cargaisons de produits pétroliers et gaziers mesurées en tonnes-milles ont progressé de 3,9 % en raison de la croissance rapide du commerce des produits pétroliers (6,2 %) (Clarkson Research Services, 2014c). Les cargaisons gazières ont fléchi de 1,4 %, ce qui s'explique par la diminution des volumes de gaz naturel liquéfié (GNL) expédiés au cours de l'année.

S'il est vrai que les expéditions mondiales de pétrole brut ont diminué en 2013, l'expansion de la demande de pétrole brut importé en Asie et la modification des sources d'approvisionnement ont, dans l'ensemble, soutenu la croissance des expéditions de brut en tonnes-milles. Les expéditions accrues de pétrole brut des Caraïbes et de l'Afrique de l'Ouest vers l'Asie, en particulier vers la Chine, ont stimulé la demande de superpétroliers (VLCC) mesurée en tonnes-milles. L'augmentation de la production intérieure aux États-Unis, qui a eu pour effet de comprimer la demande de brut importé, influe à certains égards sur la croissance des échanges de pétrole brut en tonnes-milles, notamment parce que les expéditions de l'Amérique en développement et de l'Afrique de l'Ouest vers l'Asie pourraient venir neutraliser cette compression de la demande.

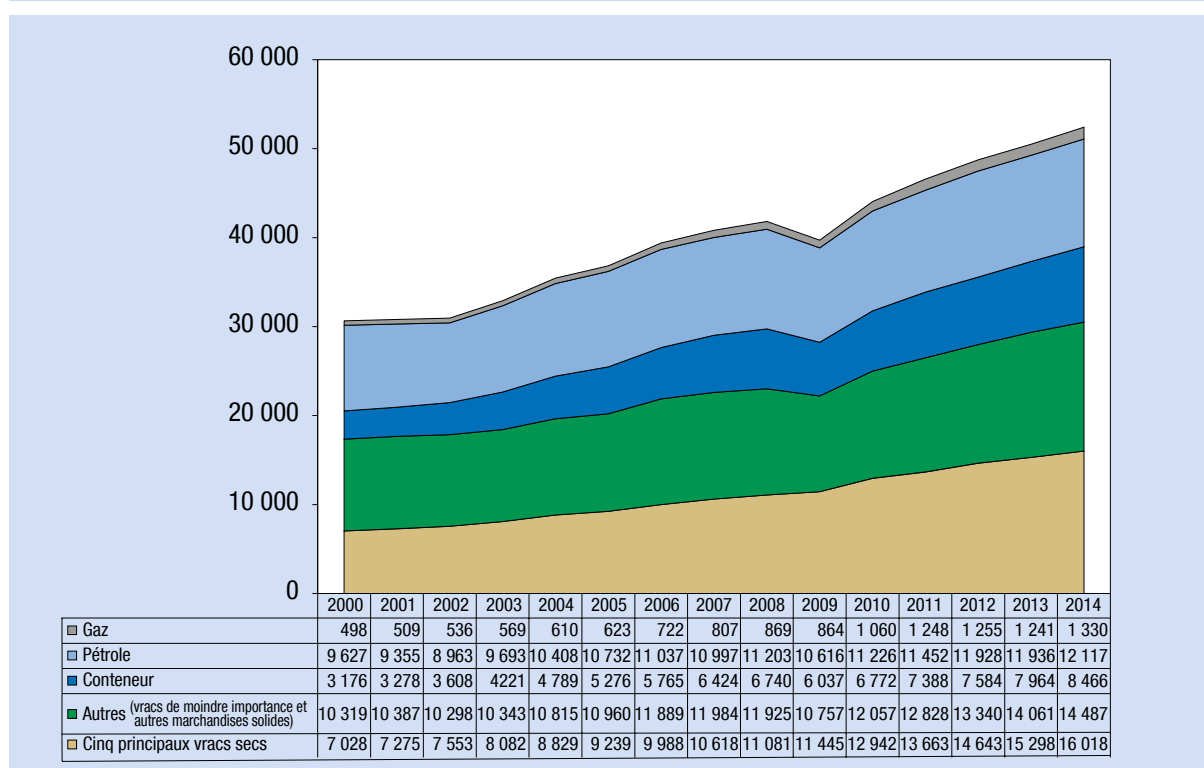
En 2013, le trafic en tonnes-milles résultant du transport des principaux vrac secs a progressé de 4,5 %. Le commerce de céréales mesuré en tonnes-milles, exposé aux effets des variations climatiques, notamment de la sécheresse, qui modifient les volumes exportés ainsi que la demande de transport en tonnes-milles, a augmenté en 2013. La sécheresse qui a sévi aux États-Unis pendant la campagne céréalière 2012-2013 ayant limité la production, les céréales ont dû être transportées sur des distances plus longues du Brésil vers l'Asie. Dans ce contexte, les cargaisons céréalières mesurées en tonnes-milles ont aug-

menté de 6,2 % en 2013, soutenues également par la croissance des importations de la Chine, surtout de celles qui proviennent de régions lointaines (Bosamia, 2013a). La croissance du transport maritime de céréales mesuré en tonnes-milles reflète, en particulier, l'augmentation des importations par la Chine de fèves de soja provenant des États-Unis et du Brésil. Au cours des dix dernières années, les importations chinoises provenant du Brésil ont généralement progressé plus rapidement que celles qui proviennent des États-Unis, ce qui stimule la demande de transport de céréales mesurée en tonnes-milles.

La demande de charbon et de minerai de fer en tonnes-milles a également augmenté en 2013, de 3,6 % et 3,5 % respectivement. Dans le cas du minerai de fer, cette augmentation s'explique par la hausse de la production d'acier, les niveaux plus compétitifs des cours internationaux du minerai de fer, l'amélioration des résultats économiques en Europe, l'expansion du secteur minier et l'atténuation des contraintes limitant l'offre (par exemple, les conditions météorologiques réduisant les exportations en provenance de l'Australie et du Brésil). Depuis 2011, la croissance des importations chinoises de minerai de fer exprimées en tonnes-milles a été largement tirée par l'augmentation des exportations provenant de l'Australie sur une distance relativement courte. Toutefois, on s'attend à ce que cette croissance soit de plus en plus induite par les importations sur de plus longues distances, à savoir en provenance du Brésil où des projets d'expansion de l'activité minière sont en cours (Bosamia, 2013b).

Les échanges de charbon en tonnes-milles sont alimentés par la montée des importations asiatiques, qui se sont sensiblement accrues depuis 2007, avec la croissance des expéditions sur de plus longues distances (Atlantique et Indonésie/Inde). S'il est vrai que les tonnes-milles importées par l'Europe ont diminué ces dernières années, le commerce mondial de charbon a été dynamisé par la forte croissance des tonnes-milles importées par l'Asie (une hausse de 43,5 % en tonnes-milles depuis 2007). Par conséquent, les importations asiatiques de charbon et les nouvelles tendances observées en tonnes-milles ont stimulé la demande mondiale de services de transport maritime de charbon (vraquiers secs), une tendance qui semble devoir se maintenir (Bosamia, 2013c). Les tonnes-milles résultant du commerce de phosphate brut ont chuté de 10,9 %, en raison de la baisse aussi bien des volumes échangés que des distances parcourues.

Graphique 1.4 Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 2000-2014
(En milliards de tonnes-milles)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

Chiffres de 2013: Estimations.

Chiffres de 2014: Prévisions.

Le commerce de bauxite mesuré en tonnes-milles a augmenté sous l'effet d'une progression de 25,7 % des expéditions à destination de la Chine. Cette croissance a été tirée par la rapide expansion de la capacité de production d'alumine en Chine, ainsi que par l'offre limitée et la mauvaise qualité des réserves chinoises de bauxite. La Chine est fortement tributaire des importations de bauxite, en particulier en provenance de l'Indonésie, où l'exportation de matières premières fait l'objet de certaines restrictions inquiétantes pour ce commerce. Par conséquent, la Chine s'est approvisionnée ailleurs, par exemple en Australie, en Inde et dans d'autres régions, comme en témoigne l'arrivée en 2012 des premières cargaisons de bauxite en provenance d'Afrique, notamment du Ghana et de la Guinée, et du Guyana.

S'agissant des marchandises conteneurisées, les échanges en tonnes-milles ont augmenté de 5 % en 2013, contre 2,7 % en 2012 (Clarkson Research Services, 2014c), reflétant l'augmentation des volumes transportés. Au cours des dix dernières années, la

distance moyenne parcourue par ces marchandises a légèrement diminué, le recul du commerce sur de longues distances entre l'Asie et l'Europe et du commerce transpacifique étant compensé par une croissance rapide des flux intra-asiatiques sur des distances plus courtes. Toutefois, avec la croissance rapide du commerce sur des routes secondaires, y compris le commerce Nord-Sud impliquant de plus longues distances, il est probable que la distance moyenne parcourue par les porte-conteneurs augmente.

3. Trafic maritime par type de fret

a) Échanges pétroliers et gaziers

L'évolution de l'économie mondiale a façonné les échanges pétroliers et gaziers en 2013. Parmi les autres facteurs déterminants figurent les niveaux élevés des cours du pétrole (les prix moyens ont dépassé 100 dollars le baril pour la troisième année consécutive), la démographie, les incertitudes géopolitiques, la technologie et l'amélioration de l'efficacité

énergétique, de même que l'évolution de l'offre et de la demande qui a fait que des consommateurs traditionnels, comme les États-Unis, sont devenus d'importants fournisseurs et pourraient même devenir un gros exportateur de pétrole brut.

En 2013, les États-Unis ont importé des volumes moins importants de pétrole brut et exporté de plus grandes quantités de produits pétroliers raffinés à partir de leurs ports. Les pays en développement, en particulier la Chine et l'Inde, sont en train de devenir de gros importateurs de brut, l'un de leurs objectifs étant d'alimenter l'expansion actuelle et prévue de leurs capacités de raffinage. Il pourrait en résulter une modification de la structure des échanges pétroliers et gaziers, l'Asie devenant un fournisseur important de produits pétroliers.

i) Pétrole brut

Les expéditions de pétrole brut ont reculé de 1,7 % en 2013, les volumes totaux s'établissant à 1,8 milliard de tonnes en moyenne. Parmi les facteurs déterminants on peut citer la dynamique de l'offre et de la demande résultant de troubles géopolitiques, l'augmentation de la production intérieure sur un marché qui avait été jusqu'ici le plus grand marché de consommation, ainsi que l'affaiblissement général de l'économie mondiale et le tassement de la demande. Le repli de la demande de brut importé aux États-Unis et la fermeture de raffineries en Europe ont beaucoup contribué à cette baisse des expéditions de pétrole brut. Le tableau 1.5 présente un aperçu des consommateurs et producteurs de pétrole brut dans le monde.

Les principaux ports de déchargement ou les principales zones d'importation ont été le Japon, l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie en développement. Les importations de brut aux États-Unis ont reculé de 13 %, passant de 7,7 millions à 6,7 millions de barils par jour (bpj) (British Petroleum, 2014a), leur plus bas niveau depuis plus de vingt ans. Les importations ont également diminué au Canada et au Japon. Ailleurs, les importations chinoises de brut transportées par mer ont progressé de 6,8 %, atteignant 7,7 millions de bpj, supplantant ainsi les États-Unis en tant que premier importateur mondial net de pétrole. D'autres importateurs, dont l'Afrique, l'Amérique en développement, l'Australie, l'Europe, l'Inde et Singapour ont tous augmenté leurs importations de pétrole brut, mais à des rythmes différents. Les importations de l'Asie reflètent non seulement des besoins de consommation croissants, mais aussi le fait que les pays de

Tableau 1.5 Principaux producteurs et consommateurs de pétrole et de gaz naturel, 2013 (Part du marché mondial en pourcentage)

Production mondiale de pétrole		Consommation mondiale de pétrole	
Asie occidentale	33	Asie/Pacifique	33
Pays en transition	17	Amérique du Nord	23
Amérique du Nord	16	Europe	15
Amérique en développement	12	Amérique en développement	10
Afrique	10	Asie occidentale	10
Asie/Pacifique	9	Pays en transition	5
Europe	3	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	17	Pays en transition	16
Asie/Pacifique	14	Europe	14
Europe	8	Asie occidentale	14
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 2014* (British Petroleum, 2014a) et par Clarkson Research Services, dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

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

la région, y compris la Chine et l'Inde, s'efforcent de construire des raffineries locales.

Les principales régions de chargement sont restées l'Asie occidentale, l'Afrique, l'Amérique en développement et les pays en transition. Presque tous les grands exportateurs de pétrole brut ont réduit leurs exportations ou les ont maintenues au même niveau qu'en 2012. Le Canada a augmenté ses expéditions de pétrole brut en 2013 (8,6 %), mais dans d'autres régions, comme l'Amérique en développement, l'Asie occidentale, les pays en transition et l'Afrique, les exportations ont été réduites.

ii) Produits pétroliers raffinés

La capacité totale de raffinage dans le monde a progressé de 1,4 % en 2013, plus ou moins au même rythme que l'année précédente, avec des volumes atteignant 94,9 millions de bpj (British Petroleum, 2014a). Selon les projections, cette capacité devrait augmenter en raison des projets d'expansion en Asie,

en particulier en Chine et en Inde. Par contre, il y a de plus en plus de fermetures de raffineries en Europe, à mesure que se resserrent les contraintes environnementales dans la région de l'OCDE et que s'intensifie la concurrence des raffineries d'Asie (Danish Ship Finance, 2013).

En 2013, les expéditions de produits pétroliers ont augmenté de 4,7 %, contrebalançant dans une certaine mesure la chute des expéditions de pétrole brut (Clarkson Research Services, 2014c). Les estimations de la CNUCED indiquent que les expéditions mondiales de produits pétroliers, y compris les échanges gaziers, ont progressé de 3,1 %, passant de 1,06 milliard de tonnes en 2012 à 1,09 milliard de tonnes en 2013, sous l'effet stimulateur, en particulier, de la hausse des volumes exportés par les États-Unis (+18,5 % en 2013) (British Petroleum, 2014a). Puisque les volumes excédentaires de brut produits aux États-Unis n'ont pu être exportés, les raffineries du pays transforment ce brut dans le but d'exporter des produits pétroliers. En 2013, la Chine, les pays en transition, l'Europe, Singapour et l'Asie occidentale ont augmenté leurs expéditions, tandis que celles provenant d'autres régions se sont contractées (Afrique, Amérique en développement et Inde) ou sont restées stationnaires (Canada).

Les expéditions se sont appuyées sur la demande chinoise et sur celles de pays ayant une capacité de raffinage limitée, comme l'Indonésie, la Malaisie, la Thaïlande et le Viet Nam. Les importations de l'Europe et de l'Amérique en développement ont augmenté en 2013, respectivement en raison de la diminution de la capacité de raffinage de la région et de la croissance de la demande brésilienne. Les importations de produits pétroliers des États-Unis ont reculé de 1,3 % en 2013, une tendance qui est étroitement liée à l'expansion du schiste (British Petroleum, 2014a).

iii) Gaz naturel et gaz liquéfié

La production mondiale de gaz naturel a augmenté de 1,1 % en 2013, taux inférieur à la moyenne de 2,6 % des dix années précédentes. Les États-Unis ont compté pour 20 % de la production mondiale et sont restés le premier pays producteur. Le tableau 1.5 présente un aperçu des consommateurs et producteurs de gaz naturel dans le monde. En cohérence avec l'évolution de l'offre et de la demande, les volumes des échanges gaziers mondiaux ont stagné en 2013 (-0,3 %) et sont restés bien en deçà de la moyenne

historique de 5,2 %. La croissance des échanges mondiaux de GNL s'est quasiment arrêtée (0,3 %) en 2013, la hausse des importations de l'Amérique en développement, de la Chine et de la République de Corée venant contrebalancer la baisse des importations de la France, de l'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le Qatar est resté le premier exportateur de GNL avec une part de 32,4 % des exportations mondiales.

Au cours des trois dernières années, il y avait en moyenne 839 projets en cours à travers le monde (Shipping and Finance, 2014). Toutefois, la croissance des exportations a été freinée par un manque de capacité d'exportation dû au faible nombre de nouvelles installations importantes de liquéfaction. En outre, les prix du charbon ayant chuté et le charbon étant devenu plus abordable en Europe, la demande de gaz a fléchi également. Les échanges de gaz de pétrole liquéfié (GPL), qui ne représentent que 15,6 % du commerce maritime de gaz dans le monde ont stagné en 2013, totalisant 44 millions de tonnes (Clarkson Research Services, 2014c). Le Japon est resté le principal pays importateur de GPL, suivi de la République de Corée, de la Chine et de l'Inde.

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

Les marchandises solides transportées en vrac sont le pilier du commerce maritime international, traduisant en particulier la forte croissance de la demande des régions en développement émergentes. En 2013, les cargaisons de marchandises solides ont atteint 6,7 milliards de tonnes, une hausse de 5,5 % par rapport à 2012. Les échanges de marchandises solides en vrac ont progressé de 5,6 % et ont représenté 64,6 % du total mondial, les cinq principaux vracs secs ayant totalisé environ 2,9 milliards de tonnes et les vracs secs de moindre importance, 1,4 milliard de tonnes (Clarkson Research Services, 2014a). Avec une progression de 6,5 % en 2013 contre 3,5 % en 2012, les cinq principaux vracs secs sont restés les moteurs de croissance de ce segment de marché.

Les exportateurs de vracs secs sont plutôt diversifiés, les fournisseurs de plusieurs produits clés étant répartis entre plusieurs régions et de petits exportateurs faisant de plus en plus leur apparition sur le marché. Les principaux acteurs comprennent l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, l'Indonésie, l'Afrique

du Sud et les États-Unis. De nouveaux fournisseurs (le Libéria, le Pérou et la Sierra Leone, par exemple), dont l'activité concerne plusieurs produits, font également leur entrée sur le marché. Toutefois, du côté des importateurs, la concentration semble plus grande, les principaux demandeurs se trouvant principalement dans les régions émergentes d'Asie, en particulier en Chine et, de plus en plus, en Inde. Le tableau 1.6 présente un aperçu des producteurs et utilisateurs d'acier, ainsi que des importateurs et des exportateurs de quelques-uns des principaux vrac secs.

i) Production et consommation d'acier et expéditions de minerai de fer

Avec la croissance continue de l'industrie sidérurgique, le commerce mondial de minerai de fer a fortement augmenté (7,1 %) et a continué d'occuper la vedette dans le secteur, puisqu'il a doublé de volume entre 2004 et 2013. Les expéditions de minerai de fer ont totalisé 1,2 milliard de tonnes en 2013, contre 1,1 milliard de tonnes en 2012 et 593 millions de tonnes en 2004 (Clarkson Research Services, 2014c). Les principaux exportateurs de minerai de fer ont été l'Australie et le Brésil, dont les expéditions combinées ont représenté 75,6 % des expéditions mondiales en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Toutefois, d'autres fournisseurs moins importants mais de plus en plus nombreux entrent en scène et sont en passe de devenir des marchés importants offrant des perspectives prometteuses pour les transports maritimes, tout particulièrement en Afrique. En 2013, si la majorité des exportations de vrac secs ont été expédiées par mer de l'Afrique du Sud, la part d'autres pays africains a augmenté. Il s'agit notamment de pays exportateurs de minerai de fer, comme le Libéria et la Sierra Leone, et de charbon, comme le Mozambique. L'expansion des capacités d'extraction de charbon et de minerai de fer, notamment en Guinée, sera probablement suivie d'une augmentation des volumes de marchandises solides expédiées en vrac par mer hors de l'Afrique.

Ailleurs, les exportations de minerai de fer de l'Inde ont fléchi alors que, d'une manière générale, la demande d'importation de vrac secs de ce pays ne cesse d'augmenter. Quatrième producteur mondial d'acier, l'Inde est également un pays qui importe de plus en plus de charbon à coke, tendance qui devrait se maintenir au cours des prochaines années, compte tenu des plans d'expansion des capacités de production d'acier (Clarkson Research Services, 2013).

Tableau 1.6 Quelques-uns des principaux vrac secs et l'acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2013 (Part en pourcentage du marché mondial)

Producteurs d'acier		Utilisateurs d'acier	
Chine	49	Chine	47
Japon	7	Union européenne	10
États-Unis	5	Amérique du Nord	9
Inde	5	Pays en transition	4
Fédération de Russie	4	Amérique en développement	3
République de Corée	4	Asie occidentale	3
Allemagne	3	Afrique	2
Turquie	2	Autres	22
Brésil	2		
Ukraine	2		
Autres	17		
Exportateurs de minerai de fer		Importateurs de minerai de fer	
Australie	49	Chine	67
Brésil	27	Japon	11
Afrique du Sud	5	Union européenne	9
Canada	3	République de Corée	5
Suède	3	Autres	8
Autres	13		
Exportateurs de charbon		Importateurs de charbon	
Indonésie	34	Chine	19
Australie	32	Japon	17
États-Unis	9	Union européenne	16
Colombie	7	Inde	16
Fédération de Russie	7	République de Corée	11
Afrique du Sud	6	Province chinoise de Taiwan	5
Canada	3	Malaisie	2
Autres	2	Thaïlande	2
		Autres	12
Exportateurs de céréales		Importateurs de céréales	
États-Unis	19	Asie	31
Argentine	12	Amérique en développement	21
Union européenne	11	Afrique	20
Australie	10	Asie occidentale	18
Ukraine	9	Europe	7
Canada	8	Pays en transition	3
Autres	31		

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la World Steel Association, 2014, de Clarkson Research Services publiées dans *Dry bulk Trade Outlook*, juin 2014 (Clarkson Research Services, 2014a) et du Conseil international des céréales, 2014.

La Chine est restée le principal marché pour la consommation de minerai de fer en provenance de l'Australie et du Brésil en 2013. Avec ses investissements importants dans la construction et les infrastructures, la Chine représente plus des deux tiers du commerce mondial de minerai de fer. Toutefois, cette situation n'est pas sans comporter certains risques, étant donné que l'industrie mondiale du commerce maritime est fortement tributaire de la demande d'importation de la Chine, alors même que ce pays modifie son modèle de croissance pour privilégier la consommation plutôt que l'investissement, comme moteur de cette croissance. Néanmoins, même faible, la croissance d'autres régions, y compris l'Europe et le Japon, a contribué également à l'augmentation des échanges de minerai de fer.

ii) Expéditions de charbon

En 2013, le volume total des expéditions de charbon (thermique et à coke) a augmenté de 5 %, atteignant 1,18 milliard de tonnes. Avec une part de 78 % des échanges de charbon, les expéditions de charbon thermique ont progressé de 2,9 %, un taux de loin inférieur à celui de 14,6 % enregistré en 2012. Les importations asiatiques dont le volume s'est accru rapidement ces dernières années constituent la principale composante du commerce mondial de charbon. Ce sont les volumes de charbon thermique importés par l'Asie qui ont progressé le plus rapidement (5,3 %), alors que dans l'Union européenne ils ont reculé de 5,9 %. La Chine, l'Allemagne, l'Inde, le Japon, la Malaisie, la République de Corée, la Province chinoise de Taiwan et le Royaume-Uni ont compté parmi les principaux importateurs.

L'Australie et l'Indonésie ont représenté 64,5 % des expéditions mondiales en 2013, l'Indonésie restant le principal exportateur de charbon depuis qu'elle a supplanté l'Australie en 2010 en tant que premier fournisseur de charbon d'Asie. Les expéditions mondiales de charbon ont augmenté de 10,2 % en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). L'expansion de la production d'électricité à partir du charbon en Inde stimule la demande de charbon thermique, tandis que les bas prix internationaux ont encouragé la Chine à en importer davantage. Les expéditions provenant de la Colombie, de l'Afrique du Sud et des États-Unis se sont également accrues au cours des dix dernières années, en partie sous l'effet de l'augmentation rapide de la demande en Asie. Toutefois, les exportations colombiennes ont reculé de 7,3 % en raison de per-

turbations du côté de l'offre durant l'année (Clarkson Research Services, 2014a). Depuis le ralentissement de l'économie mondiale, les exportations de charbon de l'Afrique du Sud vers l'Europe ont été détournées vers l'Asie où la demande est en hausse. Aux États-Unis, les exportations de charbon vapeur ont augmenté en raison de la diminution de la demande intérieure de charbon causée par l'utilisation accrue du gaz de schiste pour produire de l'électricité.

Les expéditions de charbon à coke ont fortement augmenté au taux de 12,8 % en 2013, stimulées par l'accroissement des volumes importés par l'Asie (19 %) (Clarkson Research Services, 2014a). À elle seule, la Chine a enregistré une augmentation de 73,4 % de ses importations, qui sont passées de 34,6 millions de tonnes en 2012 à 60 millions de tonnes en 2013, ce qui s'explique en grande partie par les difficultés d'approvisionnement par la route à partir de la Mongolie. Ayant conservé sa place de principal exportateur mondial de charbon à coke en 2013 (avec une part de 55,2 %), l'Australie a augmenté ses exportations au taux robuste de 17,3 %, tandis que les expéditions du Canada et de la Fédération de Russie progressaient respectivement de 15,4 % et de 19,1 %. Aux États-Unis, les exportations de charbon (thermique et à coke) ont chuté de 6,9 % (Clarkson Research Services, 2014a), en raison des coûts de production relativement élevés et du bas niveau des prix internationaux du charbon, par rapport aux prix du gaz.

iii) Expéditions de céréales

Les expéditions mondiales de céréales (blé, céréales secondaires et soja, entre autres) ont progressé de 3,2 %, totalisant 384 millions de tonnes en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Ceci s'explique, en particulier, par l'amélioration des conditions météorologiques aux États-Unis dans le cas du blé et par la baisse des prix dans le cas des céréales secondaires (Clarkson Research Services, 2014d).

Le Japon est resté le plus gros importateur mondial de blé et de céréales secondaires (23,9 millions de tonnes au total), suivi de la Chine (19,8 millions de tonnes), qui a dépassé l'Égypte pour devenir le deuxième importateur mondial. La demande des huileries stimule la demande de soja et détermine de plus en plus la structure des échanges mondiaux de céréales. Tirée par la demande d'importation de la Chine, la croissance du commerce de soja s'est poursuivie en 2013 au taux de 7 % (Clarkson Research Services, 2014a). L'Argentine et le Brésil, deux des principaux

producteurs de soja, vont probablement devenir d'importants consommateurs également (Clarkson Research Services, 2014d). Cette tendance aura des conséquences pour le commerce mondial des céréales, puisque les exportations de ces deux grands producteurs vont sans doute diminuer.

Les États-Unis, premier pays exportateur mondial de céréales, avec une part de 19 % en 2013, a augmenté ses expéditions (blé et céréales secondaires) de 54,2 % en 2013-2014, affichant un rebond après la forte contraction enregistrée l'année précédente (-31,4 %) (Clarkson Research Services, 2014a). Les volumes des exportations de blé ont chuté en Argentine et en Australie, mais ont augmenté au Canada et dans l'Union européenne. Par ailleurs, les expéditions de céréales secondaires ont augmenté en Australie, dans l'Union européenne et en Ukraine, mais ont fléchi en Argentine et au Canada (Clarkson Research Services, 2014d).

iv) Expéditions de bauxite/alumine et de phosphate naturel

Le commerce de bauxite traverse une période d'incertitudes depuis que l'Indonésie a imposé une interdiction à l'exportation en janvier 2014. En 2013, les exportations indonésiennes ont représenté environ 50 % des échanges totaux de bauxite et près de 70 % des importations de la Chine. Bien qu'une plus grande proportion des importations provienne de régions lointaines, comme l'Afrique et l'Amérique en développement, on ne s'attend pas à ce que ces sources d'approvisionnement compensent entièrement la baisse des exportations indonésiennes. Dans ce contexte, certaines compagnies se préparent à construire des raffineries d'alumine en Indonésie comme réponse à la loi limitant l'exportation de minerais non transformés (United States Geological Survey, 2014).

Les expéditions mondiales de phosphate naturel ont chuté de 6,7 % en 2013, car la transformation en fertilisants se fait de plus en plus à la source (Clarkson Research Services, 2014a). Le volume des exportations mondiales de phosphate naturel a totalisé 28 millions de tonnes, contre 30 millions de tonnes en 2012. Selon les estimations, la production mondiale de phosphate a augmenté en 2013 et la capacité de production annuelle devrait augmenter principalement au Brésil, en Chine, au Maroc, au Pérou et en Arabie saoudite (United States Geological Survey, 2014). D'autres grands projets de développement sont prévus ou sont déjà en cours d'exécution en Algérie,

en Australie, au Canada, au Kazakhstan, en Namibie, en Fédération de Russie, au Togo et en Tunisie.

v) Marchandises solides: vrac de moindre importance

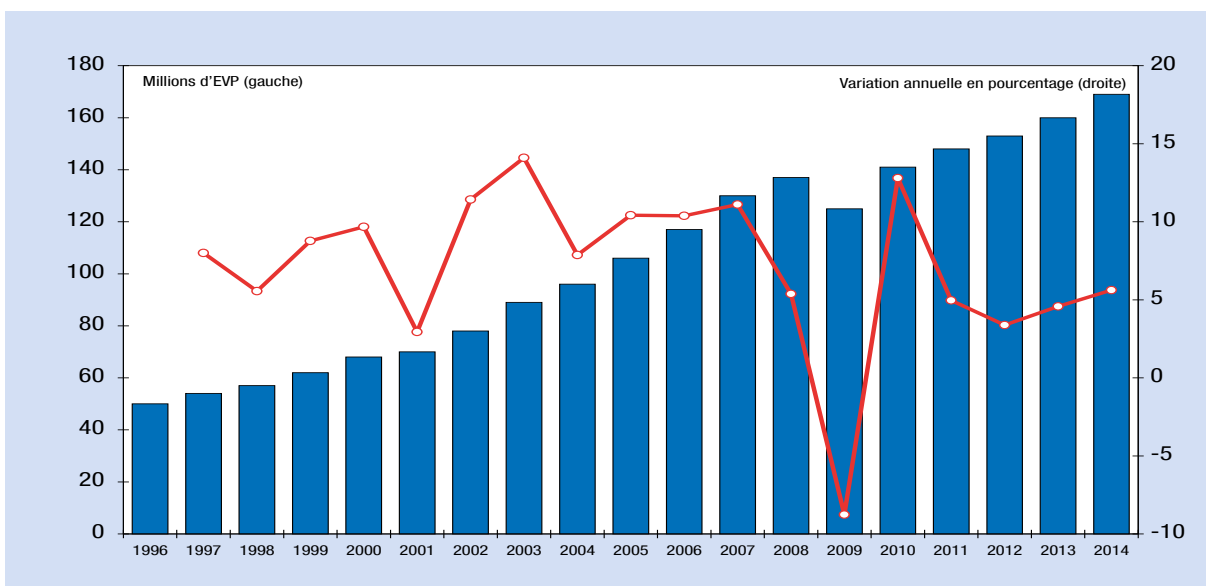
En 2013, la croissance du commerce de vrac de moindre importance a ralenti à 3,9 % (Clarkson Research Services, 2014a), les volumes totalisant 1,4 milliard de tonnes. 44 % de ce total étaient des métaux et minéraux (ciment, minerai de nickel, anthracite, par exemple), 34 % des produits manufacturés (à savoir, les produits forestiers et sidérurgiques) et 21,9 % des vrac agricoles (le sucre, par exemple) (Clarkson Research Services, 2014a). Ce sont les métaux et les minéraux qui ont enregistré la croissance la plus rapide (6 %), suivis des produits manufacturés (3,7 %) et des vrac agricoles, ces derniers ayant stagné en raison de la contraction des échanges d'oléagineux et de tourteaux et de la faible croissance du commerce du sucre (Clarkson Research Services, 2014a).

vi) Autres marchandises solides: marchandises conteneurisées

Le commerce mondial des marchandises conteneurisées a progressé de 4,6 % en 2013, le volume total s'établissant à 160 millions d'EVP en 2013 contre 153 millions d'EVP en 2012 (graphique 1.5 a) (Clarkson Research Services, 2014b). Ensemble, le commerce infrarégional (tiré par les échanges intra-asiatiques) et le commerce Sud-Sud ont représenté 39,8 % des expéditions mondiales conteneurisées en 2013, suivis, par ordre décroissant, des échanges Nord-Sud (17 %); transpacifique (13,6 %); entre l'Extrême-Orient et l'Europe (13,1 %); Est-Ouest en circuit long (12,6 %); transatlantique (3,9 %). La graphique 1.5 b) illustre la contribution de chaque route commerciale et permet de se faire une idée du potentiel de croissance et de l'évolution future dans les différentes régions.

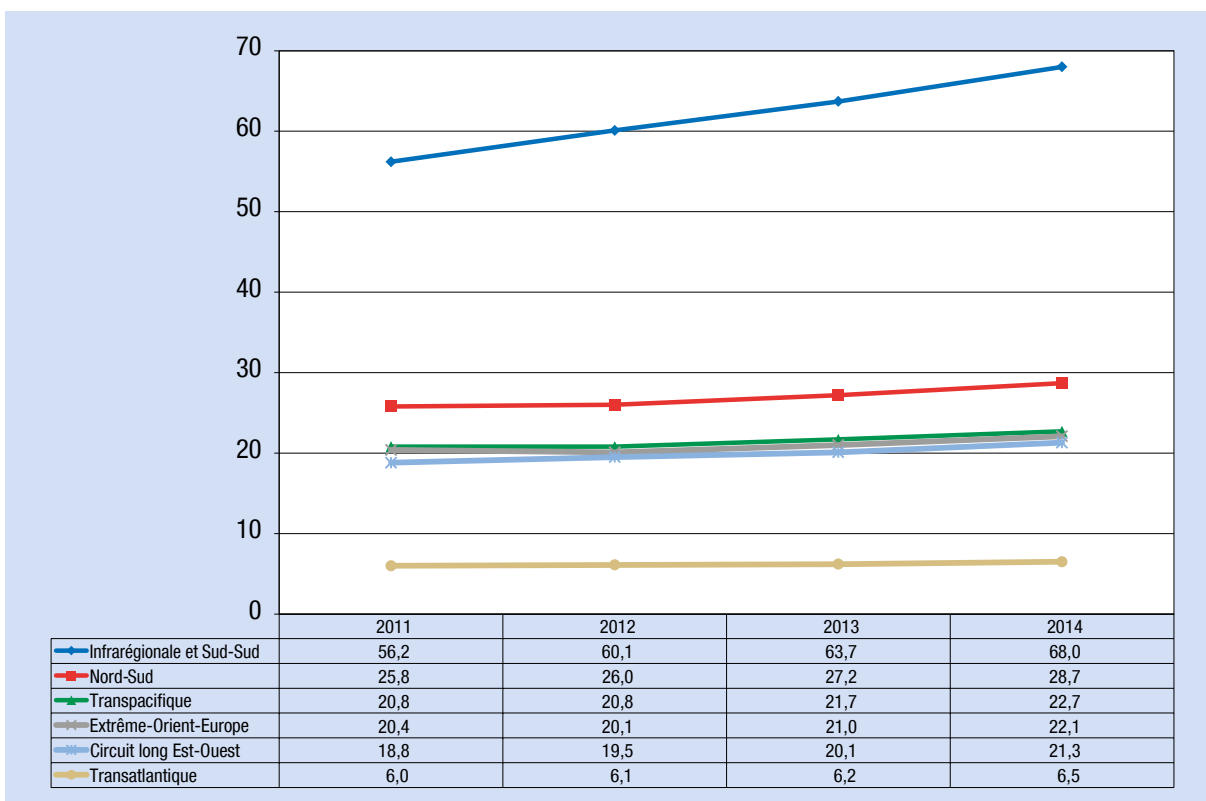
Les trois grands axes commerciaux du trafic maritime Est-Ouest, c'est-à-dire les routes transpacifique, Asie-Europe et transatlantique, relient les trois principales régions de l'activité économique mondiale, à savoir l'Asie (en particulier la Chine), centre de l'activité manufacturière mondiale, et l'Europe et l'Amérique du Nord, traditionnellement les plus grands marchés de consommation. Ensemble, l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord ont représenté près de 80 % du PIB mondial en 2012 (aux prix constants de 2005) (base de données UNCTADstat, 2014). En 2013, le volume

Graphique 1.5 a) Échanges mondiaux de marchandises conteneurisées, 1996-2014
(En millions d'EVP et variation annuelle en pourcentage)



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

Graphique 1.5 b) Répartition des échanges de marchandises conteneurisées par route, 2011-2014
(En millions d'EVP)



Source: Graphique établi à partir de Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, juin 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

des marchandises conteneurisées transportées sur cette principale route commerciale Est-Ouest a augmenté de 4,3 % en 2013, totalisant ainsi 48,3 millions d'EVP, soit 30,2 % du commerce mondial de marchandises conteneurisées (voir le tableau 1.7 et le graphique 1.5 c)).

Les courants commerciaux incluant l'Europe reflètent, dans une certaine mesure, un regain de confiance des consommateurs et des entreprises en Europe et aux États-Unis. Les importations européennes provenant d'Asie ont progressé de 3,1 % tandis que les exportations à destination du marché asiatique augmentaient au taux moins élevé de 1,8 %. C'est sur l'axe principal Asie-Europe que devraient être mis en service les très gros porte-conteneurs figurant sur les carnets de commandes. La croissance du trafic maritime s'est quelque peu accélérée sur la route transatlantique, les importations de marchandises conteneurisées des États-Unis en provenance de l'Europe ayant augmenté de 5,8 % et les flux en sens inverse de 3,6 %.

Le total des flux commerciaux infrarégionaux et Sud-Sud ont augmenté de 6 %, le repli de la demande dans l'Amérique en développement ayant comprimé les volumes Sud-Sud (Clarkson Research Services, 2014b). La croissance du commerce infrarégional total a été estimée à 6,6 % en 2013 et le volume atteint s'est situé autour de 45 millions de tonnes (plusieurs publications de Clarkson Research Services). Cette progression du commerce infrarégional a été tirée en bonne partie par le commerce intra-asiatique,

y compris les échanges de la Chine et de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN).

Avec le changement qui s'opère dans l'importance relative des différentes régions, les routes commerciales Nord-Sud sont venues en deuxième position pour la croissance de la demande de services de transport conteneurisé en 2013. L'expansion robuste sur ces routes moins fréquentées qui desservent l'Asie, l'Afrique et l'Océanie a, dans une certaine mesure, aidé à compenser le repli de la demande de l'Amérique en développement.

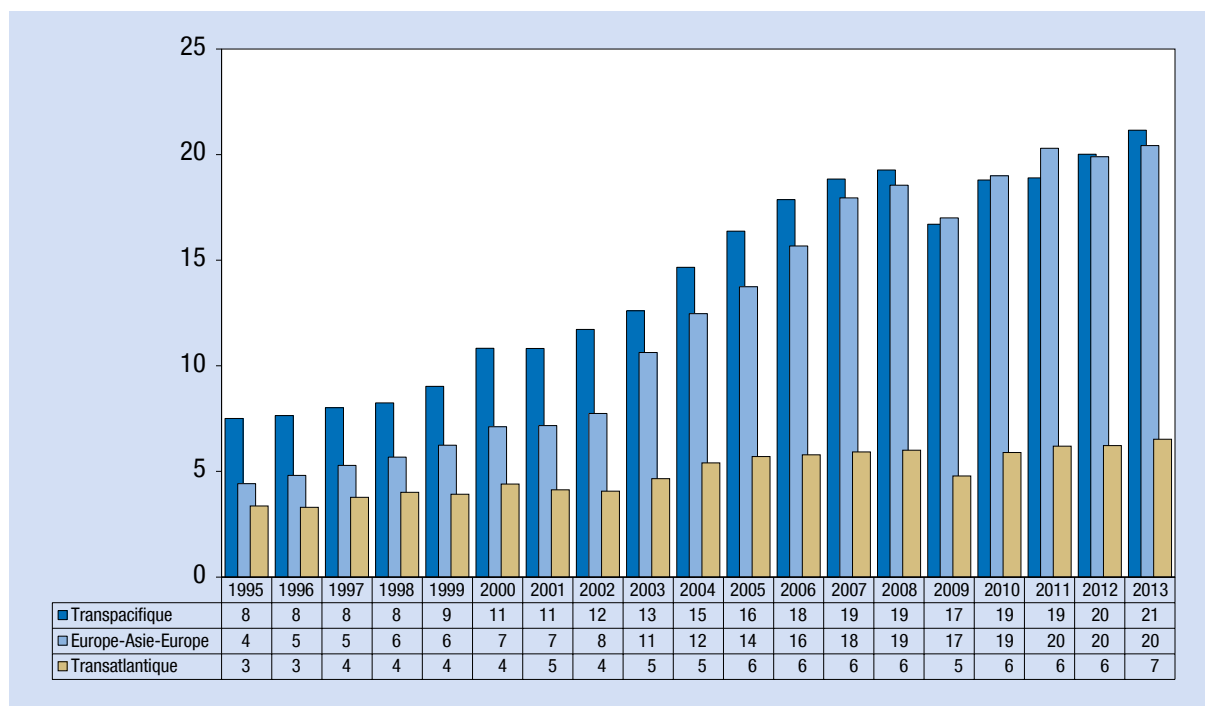
Dans l'ensemble, les flux de marchandises conteneurisées en 2013 ont évolué dans le contexte des facteurs suivants: a) les gros navires délaissent de plus en plus les routes principales pour des routes secondaires habituellement moins fréquentées; b) la navigation à vitesse réduite, pratique commencée en 2007 pour faire face à l'augmentation rapide des prix du combustible de soute, est de plus en plus répandue et vise aujourd'hui à remédier à la surcapacité des navires; et c) la recherche de nouvelles alliances se poursuit. En particulier, la conclusion d'alliance dans le secteur des transports maritimes devient une stratégie importante des propriétaires de navires soucieux de maîtriser les coûts et d'utiliser au maximum la capacité des très grands navires, comme en témoigne les efforts déployés en 2013 par les transporteurs pour forger des alliances et conclure des accords de coopération dans le domaine des services. Un nouveau fait important est l'alliance proposée, ou Réseau P3, entre Maersk Line, Mediterranean Shipping Company

Tableau 1.7 Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2009-2013 (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	13,1	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2013	13,8	7,4	14,1	6,4	3,8	2,8
Variation en pourcentage 2012-2013	4,6	7,6	3,1	1,8	5,8	3,6

Source: Tableau établi à partir des données de MDS Transmodal publiées dans Data Hub statistics, *Lloyd's List Containerisation International*, www.containershipping.com, avril, mai et juin 2014.

Graphique 1.5 c) Estimation des flux de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 1995-2013 (En millions d'EVP)



Source: Graphique établi à partir de Global Insight Database, base de données publiée dans le *Bulletin Fal*, numéro 288 et 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). Les données pour 2009, 2010, 2011 et 2013 proviennent du tableau 1.7 de la présente Étude.

(MSC) et CMA-CGM. La Commission maritime fédérale a approuvé le projet d'alliance sous réserve d'une clause de surveillance et de suivi, mais le Ministère du commerce de la Chine n'a pas donné son accord (*Lloyd's List*, 2014a) (voir le chapitre 2).

Parmi les autres nouveaux faits saillants, il convient de mentionner: a) les modifications apportées à la réglementation sous les auspices de l'OMI exigeant la vérification du poids des conteneurs à partir de juillet 2016; b) le report des plans visant le contrôle à 100 % au scanner des conteneurs entrant aux États-Unis en raison des effets négatifs que ces plans auraient eu sur les flux de marchandises, mais aussi parce que leur mise en œuvre aurait été onéreuse et difficile (Clarkson Research Services, 2014e); c) le différend concernant les dépassements de budget et les retards dans les travaux d'élargissement du Canal de Panama; d) les plans de la Commission du canal du Nicaragua visant à construire un nouveau canal reliant l'Atlantique au Pacifique; et e) la procédure antitrust ouverte par la Commission européenne contre 14 compagnies de transport maritime, qui figurent toutes parmi les

20 premiers transporteurs mondiaux, en termes de capacité effective (*Lloyd's List*, 2013).

C. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

1. Croissance économique et commerce de marchandises

Dans l'ensemble, les perspectives de la production économique et industrielle mondiale sont positives, une progression de 2,7 % du PIB mondial étant attendu en 2014, traduisant, en particulier, l'amélioration de la performance des économies des pays développés. Les pays d'Asie, la Chine en tête, sont bien positionnés pour continuer de jouer un rôle moteur dans la croissance mondiale, malgré la décélération de la croissance économique chinoise observée ces deux dernières années et les changements structurels qui s'opèrent actuellement dans la base économique et commerciale de la Chine. L'évolution de la structure de la demande d'importation de la Chine aura probablement des conséquences pour ses par-

tenaires commerciaux et les routes de navigation. Les partenaires commerciaux directement concernés comprennent l'Australie, le Brésil, le Chili, l'Allemagne, l'Indonésie, le Japon, la Malaisie, la République de Corée et la Province chinoise de Taiwan, qui représentent un pourcentage important des importations chinoises de minerai de fer et de cuivre, ainsi que de machines, de pièces détachées et de composants entrant dans la fabrication de produits électroniques et électriques (Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, 2014).

Selon les projections, la croissance devrait s'accroître dans l'Afrique subsaharienne en 2014 et pendant les années suivantes, tirée par l'expansion des marchés intérieurs, à mesure qu'un plus grand pourcentage de la population de la région accède à la tranche inférieure de la classe moyenne et que les investissements se poursuivent dans les infrastructures. Les investisseurs ont de plus en plus conscience du potentiel de croissance de l'Afrique, compte tenu, en particulier, de de l'essor du secteur des ressources, du développement des infrastructures et de la demande croissante de consommation (Economist Intelligence Unit, 2012). Selon les projections de certains observateurs, d'ici à 2025, la consommation annuelle des pays en développement atteindra 30 000 milliards de dollars et la part de ces pays représentera alors plus de la moitié du milliard de foyers ayant un revenu annuel à 20 000 dollars par an (Programme des Nations Unies pour le développement, 2013). Si ces projections se matérialisent, la structure et la dynamique de la croissance des échanges commerciaux seront sans doute modifiées. Par ailleurs, les projets d'investissement portuaires en Afrique sont de plus en plus nombreux et on estime qu'ils se chiffreront à plus de 10 milliards de dollars pendant les cinq prochaines années; des projets sont déjà en cours au Ghana, en Namibie, au Nigéria, au Kenya, en Afrique du Sud et en République-Unie de Tanzanie, en vue de relier l'Afrique aux marchés internationaux (*IHS Maritime Fairplay*, 2014).

Les perspectives du commerce mondial de marchandises s'améliorent également et celui-ci devrait prendre de la vitesse à 4,7 % en 2014 et 5,3 % en 2015 (OMC, 2014a). Les moteurs de croissance comprennent l'augmentation de la demande en Europe, le renforcement de la reprise aux États-Unis et l'essor des échanges intra-asiatiques. L'intégration régionale se poursuivra à des degrés différents, certains pays d'Asie orientale, comme la République démocratique populaire lao, la Mongolie et le Myanmar, détenant

des parts importantes des échanges infrarégionaux, surtout au niveau du commerce de produits intermédiaires. Une tendance qui se fait jour actuellement est l'essor du commerce horizontal (c'est-à-dire l'échange des mêmes produits), y compris en ce qui a trait aux biens intermédiaires et aux produits finis, ce qui va probablement stimuler le commerce Sud-Sud et déterminer la demande de services de transport maritime.

2. Commerce maritime international

Les projections relatives à la croissance du PIB et du commerce de marchandises annoncent une reprise potentielle mais fragile du commerce maritime. En février 2014, le niveau de confiance exprimé par les interviewés se situait à 6,5 sur une échelle de 1 à 10, contre 6,1 en novembre 2013. C'est le niveau le plus élevé depuis que l'enquête a été lancée en mai 2008.

Selon les prévisions, le volume du trafic maritime mondial devrait s'accroître de 4,2 % en 2014, sous l'effet dynamisant de la forte expansion des échanges des cinq principaux vrac secs, en particulier du minerai de fer et du charbon, ainsi que de la reprise du trafic conteneurisé et des expéditions de GNL. L'urbanisation continue de la Chine et les prix internationaux compétitifs du minerai de fer expliquent cette prévision de croissance des échanges des principaux vrac secs. Ceci étant dit, certains observateurs ont également fait remarquer que la période de forte expansion des échanges de produits de base entre 2003 et 2008 est révolue et ne reviendra pas de si tôt (*The Maritime Executive*, 2014).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par le G-20 en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains qui pourraient résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en

Afrique, et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources.

a) Pétrole brut et produits pétroliers

Les échanges de produits pétroliers devraient s'accroître au faible taux de 2,1 %, les expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers progressant respectivement de 1,2 % et 3,6 % (Clarkson Research Services, 2014c). L'événement qui marque le plus la structure des échanges de brut reste la révolution du schiste aux États-Unis, qui a fait couler à pic les importations de brut du pays et est en passe d'en faire un exportateur mondial de pétrole brut. Ailleurs, on s'attend à ce que les exportations de l'Afrique du Nord soient limitées par des troubles civils, le vieillissement des gisements et des infrastructures relativement médiocres. Les expéditions provenant de l'Asie occidentale et de l'Afrique de l'Ouest continuent d'être acheminées de plus en plus vers l'Asie, surtout vers la Chine, plutôt que vers les États-Unis, étant donné que ces régions sont à la recherche de nouveaux marchés d'exportation et que la Chine continue de diversifier ses sources d'approvisionnement. Ces prévisions s'inscrivent dans le contexte d'un déplacement de la croissance énergétique des pays avancés vers les régions en développement, la croissance attendue devant se produire presque entièrement dans ces dernières, en particulier en Chine et, de plus en plus, en Inde (British Petroleum, 2014b).

Par conséquent, l'évolution de la production, du volume et de la structure de la demande ainsi que les nouveaux lieux d'implantation des raffineries dans le monde font naître de nouvelles routes commerciales. Ces nouvelles tendances portent à penser que 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 (CNUCED, 2013). L'ouverture de ces nouvelles routes commerciales créera de nouveaux trajets sur de longues distances, entraînant l'augmentation des tonnes-milles acheminées par les pétroliers transporteurs de brut. Si l'interdiction d'exporter du pétrole brut en vigueur depuis 1975 est levée aux États-Unis, on peut s'attendre à ce que ce pays commence à exporter du brut dans les deux prochaines années (Lloyd's List, 2014b).

Par ailleurs, les tensions politiques continuent de peser sur les perspectives de croissance du commerce de produits pétroliers. La contribution de la République

islamique d'Iran reste incertaine, malgré la conclusion en 2013 de l'accord provisoire visant à alléger les sanctions internationales frappant le marché des transports de produits pétroliers du pays. En outre, le plus grand risque serait que les tensions s'aggravent dans des régions productrices et exportatrices clés, y compris l'Asie occidentale, l'Afrique du Nord et certaines parties de l'Afrique subsaharienne.

La demande de produits pétroliers raffinés devrait continuer d'augmenter pour répondre aux besoins croissants des régions en développement d'Asie et d'Amérique, d'autant plus que les pays de ces régions se sont engagés sur la voie de l'industrialisation et que la capacité de raffinage existante reste insuffisante (CNUCED, 2013). La croissance du commerce des produits pétroliers devrait se renforcer sur les axes de transport longue distance reliant l'Asie occidentale et l'Inde à l'Extrême-Orient (CNUCED, 2013). Les importations de pétrole brut de la Chine devraient progresser de 10 % en 2014 et la production intérieure s'accroître au faible taux de 1 % (Clarkson Research Services, 2014f). Les importations du Japon devraient augmenter en 2014, à la suite de la fermeture d'un certain nombre de raffineries. Ce dernier facteur freinera sans doute à son tour la croissance des importations de pétrole brut.

b) Gaz naturel liquéfié

Les expéditions mondiales de GNL devraient augmenter de 5 % en 2014, compte tenu de l'accroissement des capacités d'offre dans la région Asie-Pacifique et, à terme, aux États-Unis. De nouveaux gisements commencent à produire dans la région caspienne. La croissance du secteur s'appuiera sur la production de l'Asie occidentale et de l'Afrique (par exemple, en Israël, au Mozambique et en République-Unie de Tanzanie) et à plus long terme de la Chine, de l'Amérique en développement, de l'Afrique du Nord et de certaines parties d'Europe. Les États-Unis pourraient devenir un important exportateur mondial de GNL, étant donné qu'il est prévu d'y construire des installations de production de GNL d'une capacité annuelle de plus de 200 millions de tonnes (l'équivalent de 2,5 fois la capacité du Qatar) (Shipping and Finance, 2014). Des projets concernant la production et l'exportation de GNL sont prévus ou sont déjà en construction en Australie et en Indonésie, et la Malaisie et Singapour construisent des terminaux bidirectionnels pour l'importation et l'exportation de GNL (Shipping and Finance, 2014). La Fédération de Russie investit beaucoup dans le secteur, le but étant

d'atteindre 40 millions de tonnes par an d'ici à 2020 (*Shipping and Finance*, 2014). En ce qui concerne les importations, des considérations liées à l'environnement et la nécessité de réduire les émissions de carbone rendent le gaz encore plus attrayant pour la production d'énergie et, de plus en plus, comme combustible pour les transports. Les marchés asiatiques en développement, la Chine et l'Inde par exemple, devraient stimuler la demande de navires-citernes de transport de GNL, en même temps que la diversification des sources d'approvisionnement fera augmenter la demande de tonnes-milles. De nombreuses installations destinées à l'importation de GNL sont prévues ou en construction en Asie, surtout en Chine et en Inde.

Dans l'ensemble, les perspectives du commerce de GNL sont positives, dans la mesure où la consommation mondiale est appelée à augmenter pour les raisons suivantes: a) l'essor de la production et des exportations aux États-Unis; b) la découverte de nouveaux gisements de gaz dans le monde (par exemple, à Chypre, en Israël, au Mozambique et en 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) le retrait du nucléaire; et e) le fait que le gaz est plus attrayant en tant que combustible, plus «écologique» que d'autres combustibles fossiles. Toutefois, les risques géopolitiques font planer une ombre sur les perspectives commerciales du GNL, car ils pourraient entraîner une modification de la structure des échanges et des routes maritimes. Un exemple en est les tensions politiques entre la Fédération de Russie et l'Ukraine et les répercussions que pourraient avoir une aggravation de ce conflit pour les importateurs européens de gaz; 34 % des importations de gaz naturel de l'Union européenne proviennent de la Fédération de Russie et transitent par l'Ukraine dans des gazoducs (*Lloyd's List*, 2014b). Si son approvisionnement en gaz venait à être perturbé, l'Europe devrait importer une plus grande partie de son gaz par voie maritime plutôt que par gazoducs. Il pourrait également en résulter une baisse des expéditions provenant d'Europe, puisque des pays comme l'Espagne, la Belgique et la France seront sans doute moins enclins à recharger du GNL importé à bord de navires pour l'expédier ensuite vers d'autres marchés en Asie ou dans l'Amérique en développement où les prix sont plus élevés. Certes, ces tendances mettront du temps à s'affirmer, mais les exportations de GNL des États-Unis pourraient offrir une autre source d'approvisionnement en GNL

transporté par mer, ce qui influera, à son tour, sur la demande de navires gaziers et sur les flux et la répartition géographique du commerce de GNL.

c) **Marchandises solides transportées en vrac**

Le commerce de marchandises solides devrait progresser de 4,5 % en 2014, stimulé par des prévisions de croissance robuste des échanges de minerai de fer et alimenté par l'expansion continue des infrastructures en Chine, la reprise aux États-Unis et les politiques monétaires favorables du Japon. Lorsque le commerce est lié au développement des infrastructures ce sont les marchandises solides qui en bénéficient le plus – une tendance qui va sans doute se maintenir. Les échanges commerciaux induits par les investissements infrastructurels ont représenté 45 % du commerce de marchandises en 2013 et, selon les projections, ils devraient doubler d'ici à 2020, à mesure que les investissements dans les capacités de production augmentent (*Shipping and Finance*, 2013a). C'est dans les pays émergents (le Viet Nam, la Malaisie et l'Indonésie, suivis de l'Inde, du Bangladesh, de l'Égypte et de la Turquie) que les importations liées aux infrastructures devraient augmenter le plus (HSBC Bank, 2013). La Chine a été le pays où se sont effectués la plupart des investissements infrastructurels au cours des dix dernières années, mais ses importations liées aux infrastructures pourraient encore augmenter, compte tenu des besoins grandissants du pays dans les domaines de l'énergie et des transports publics (*Shipping and Finance*, 2013b). Ceci pourrait avoir des conséquences majeures pour les flux du commerce maritime, en particulier le commerce de minerai de fer, de charbon, de minerais et de métaux.

L'augmentation de la production australienne de minerai de fer continue, toutefois, de jouer un rôle moteur déterminant, la part du lion de la croissance des échanges mondiaux de minerai de fer en 2014 devant vraisemblablement aller à l'Australie. Avec l'expansion des mines que prévoient en Australie les trois principales entreprises d'extraction du minerai de fer et de plus petites exploitations minières, la croissance des exportations australiennes devrait être encore plus forte.

Selon les projections, le commerce du charbon devrait augmenter de 4,8 % en 2014, alimenté, en particulier, par l'expansion des capacités de production des centrales électriques fonctionnant au charbon en Asie (Clarkson Research Services, 2014a). Le marché mondial du charbon dépendra sans doute de l'évolution de la production chinoise de charbon étant

donné que les conditions de sécurité se sont améliorées dans les mines et le développement de l'infrastructure ferroviaire facilite l'acheminement du charbon de l'arrière-pays vers les régions côtières industrielles. Ces tendances influenceront sur la demande chinoise de charbon importé et pourraient faire de la Chine un pays exportateur net à nouveau. Les mesures environnementales, surtout en Europe, sont également un facteur clef qui pourrait déterminer le volume des expéditions mondiales de charbon. Du côté de l'offre, tout indique que les exportations australiennes et colombiennes de charbon vapeur augmenteront en 2014, tandis qu'en Indonésie, la croissance des exportations de charbon thermique est freinée par certains risques associés au plafonnement des niveaux de production de charbon du pays.

De l'avis de certains observateurs, le secteur des marchandises solides transportées en vrac devrait être parmi les grands gagnants de la croissance de la population et de l'urbanisation à travers le monde, puisque les consommateurs urbains injecteront probablement quelque 20 000 milliards de dollars par an de dépenses supplémentaires dans l'économie mondiale d'ici à 2025, entraînant une forte expansion des échanges de produits de base (CNUCED, 2013).

Un milliard de personnes devraient venir grossir les rangs des consommateurs, en même temps que se poursuivent l'urbanisation et le développement des infrastructures, ce qui signifie que la croissance de la demande de ressources et de matières premières, et partant de transport de vracs secs, est inévitable (CNUCED, 2013). Rien que dans le secteur portuaire, on évalue les besoins en infrastructures à plus de 2,5 fois le niveau actuel. Cependant, il y a lieu de s'inquiéter de la forte dépendance à l'égard de la demande d'importation de la Chine et, dans une moindre mesure, de l'Inde, ainsi que de la prépondérance des échanges de minerai de fer et de charbon. Ces marchés et produits importants pourraient changer, surtout dans le cas de la Chine, avec l'évolution des schémas de croissance, la recherche d'une croissance plus équilibrée et durable et les impératifs environnementaux.

d) Marchandises conteneurisées

Selon les projections, le commerce mondial de marchandises conteneurisées devrait progresser de 5,6 % en 2014, tiré notamment par l'amélioration des perspectives commerciales le long de l'axe principal Est-Ouest (Clarkson Research Services, 2014b). Toutefois, les autres routes restent le principal moteur du

commerce mondial de marchandises conteneurisées, une augmentation de 6 % des volumes étant attendue en 2014. Les échanges infrarégionaux, surtout dans la région asiatique, devraient progresser de 7,7 % en 2014 et dépasser 50 millions d'EVP (Clarkson Research Services, 2014b). S'il est vrai que la Chine reste le principal moteur du commerce intra-asiatique, d'autres acteurs importants pourraient faire leur entrée sur scène à l'avenir, à savoir les pays de l'ASEAN. La coopération économique entre ces pays devrait être favorable au commerce, en général, et au commerce intra-asiatique, en particulier. Depuis 2002, la Chine est l'un des trois principaux partenaires commerciaux de l'ASEAN; leur commerce bilatéral, qui avait atteint 400 milliards de dollars en 2012, pourrait se chiffrer à 500 milliards de dollars en 2015 (*China Daily*, 2013), soit dix fois plus qu'en 2002.

Selon les projections, les échanges Nord-Sud devraient progresser de 5,5 % en 2014, reflétant les perspectives encourageantes d'une participation accrue de l'Asie, de l'Océanie et de l'Afrique au commerce mondial. Dans le cas de l'Afrique, le Nigéria est un exemple du potentiel de croissance à long terme de ces échanges, puisque le volume du trafic annuel de conteneurs dans les ports maritimes nigériens devrait atteindre 10 millions d'EVP en 2040, contre 1,4 million d'EVP aujourd'hui (*Business Day*, 2014). Cette prédiction est basée sur les prévisions de croissance démographique pour le Nigéria, dont la population actuellement estimée à 170 millions d'habitants, devrait passer à 289 millions d'habitants; viennent ensuite dans le classement mondial des pays selon la population l'Inde, la Chine, les États-Unis et le Pakistan (*Business Day*, 2014).

Fait moins encourageant, certaines tendances jettent peut-être une ombre sur les perspectives du secteur des échanges de marchandises conteneurisées, entre autres: les coûts à la consommation du combustible; la livraison de navires de plus en plus grands et ce que cela suppose pour les petits exploitants qui ne peuvent bénéficier d'économies d'échelle; les retards enregistrés dans l'achèvement des travaux d'élargissement du Canal de Panama; l'évolution des réglementations et les règles et contrôles en matière de concurrence; une offre grandissante de services de transport maritime ne répondant pas aux spécifications recherchées; et la résultante, à savoir que, dans un processus en cascade, les plus gros navires délaissent de plus en plus les routes principales pour les routes secondaires moins fréquentées. Cette situation peut, à son tour, exercer des pressions sur les tarifs et les bénéfices et nuire à la rentabilité.

BIBLIOGRAPHIE

- Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 octobre.
- Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 décembre.
- Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 août. British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Accessible sur: http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (consulté le 22 septembre 2014).
- British Petroleum (2014a). Statistical review of world energy 2014. Juin. Accessible sur: [bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview) (consulté le 22 septembre 2014).
- British Petroleum (2014b). BP energy outlook 2035. Janvier. Accessible sur: http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf (consulté le 22 septembre 2014).
- Business Day* (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. 5 mars.
- China Daily* (2013). China playing a rising role in ASEAN business. 11 octobre.
- Clarkson Research Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. Juillet.
- Clarkson Research Services (2014a). *Dry Bulk Trade Outlook*. Juin.
- Clarkson Research Services (2014b). *Container Intelligence Monthly*. Juin.
- Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Printemps.
- Clarkson Research Services (2014d). *Dry Bulk Trade Outlook*. Avril.
- Clarkson Research Services (2014e). *Container Intelligence Monthly*. Mai.
- Clarkson Research Services (2014f). *China Intelligence Monthly*. Divers numéros.
- CNUCED (2013). *Étude sur les transports maritimes, 2013*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.13.II.D.9. New York et Genève.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. Avril. Accessible sur: http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~/_media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review-April-2013.ashx (consulté le 22 septembre 2014).
- Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2014). *Situation et perspectives de l'économie mondiale 2014*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.14.II.C.2. New York.
- Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. *The Economist*. Special report. Accessible sur: http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?fi=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012 (consulté le 22 septembre 2014).
- HSBC Bank (2013). HSBC global connections – Global overview. Octobre.
- IHS Maritime Fairplay* (2014). Unlocking Africa's potential. 13 février.
- Lloyd's List* (2012). Get ready for a new world oil map. 12 octobre.
- Lloyd's List* (2013). Shipping lines facing antitrust proceedings revealed. 26 décembre.
- Lloyd's List* (2014a). China's Ministry of Commerce kills P3. 17 juin.
- Lloyd's List* (2014b). US crude exports on tankers – your questions answered. 30 avril.
- OCDE (2014). Principaux indicateurs économiques, industrie et services. Accessible sur http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL (consulté le 23 septembre 2014).
- OMC (2014a). Commerce mondial 2013, prévisions pour 2014. Communiqué de presse n° 721. Genève, 14 avril.
- OMC (2014b). Portail des accords commerciaux régionaux. Accessible sur: https://www.wto.org/french/tratop_f/region_f/region_f.htm (consulté le 19 septembre 2014).
- Programme des Nations Unies pour le développement (2013). *Rapport sur le développement humain 2013. L'essor du Sud: le progrès humain dans un monde diversifié*. New York. Accessible sur: <http://hdr.undp.org/fr/2013-report> (consulté le 22 septembre 2014).

Shipping and Finance (2013a). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. Mai.

Shipping and Finance (2013b). World merchandise trade to growth 8% annually until 2030. Octobre.

Shipping and Finance (2014). Natural gas demand to overtake crude oil's earlier than 2050. Mai.

The Maritime Executive (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 mars.

UNCTADstat – Base de données statistiques (2014). Accessible sur: http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr (consulté le 23 septembre 2014).

United States Geological Survey (2014). *Mineral Commodity Summaries*. Accessible sur: <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2014/mcs2014.pdf> (consulté le 23 septembre 2014).



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.

Après une croissance annuelle de 4,1 % en 2013, la flotte mondiale a totalisé 1,69 milliard de tpl en janvier 2014. Les vraquiers ont représenté 42,9 % du tonnage total, suivi des pétroliers (28,5 %) et des porte-conteneurs (12,8 %). La croissance annuelle en 2013 a été la plus faible jamais observée au cours de l'une quelconque des dix années précédentes et la tendance au début de 2014 laisse présager d'un taux de croissance encore plus bas pour l'année. Ce ralentissement a marqué le retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale, dont le pic avait été atteint en 2012.

S'agissant des livraisons futures de navires, en 2013, pour la première fois depuis la crise économique et financière, le carnet de commandes a cessé de se dégarnir et s'est même légèrement amélioré pour la plupart des catégories de navires. Après la baisse d'activité prononcée des années précédentes, il faudra encore du temps avant que la reprise des commandes de navires signale l'ouverture d'un nouveau cycle des activités de construction navale.

En 2014, les cinq flottes les plus importantes par pavillon d'immatriculation sont celles du Panama, du Libéria, des Îles Marshall, de Hong Kong (Chine) et de Singapour. Ensemble, ces cinq pays d'immatriculation représentent 56,5 % du tonnage mondial.

En ce qui concerne la propriété des navires, la présente édition de l'Étude sur les transports maritimes introduit un nouvel élément d'analyse et une nouvelle distinction entre le concept de «nationalité du propriétaire ultime» et celui de «localisation des propriétaires effectifs» des navires. Ce dernier concept vise le lieu d'implantation de la compagnie de référence principale, c'est-à-dire le pays où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial, alors que le concept de «nationalité du propriétaire ultime» a trait à la nationalité du propriétaire du navire, où qu'il se trouve. De la même manière qu'aujourd'hui la plupart des navires battent pavillon d'un pays autre que celui dont sont ressortissants leurs propriétaires, les propriétaires de navires implantent de plus en plus leurs compagnies dans des pays tiers, ce qui ajoute une troisième dimension possible à la notion de «nationalité» d'un navire.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

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

Au cours de l'année s'achevant le 1^{er} janvier 2014, la flotte mondiale a augmenté de 65,9 millions de tpl, une hausse de 4,1 % par rapport au 1^{er} janvier 2013¹. Cette croissance annuelle est plus faible que celle enregistrée pendant l'une quelconque des dix années précédentes (graphique 2.1), mais elle est néanmoins plus élevée que la tendance observée jusqu'ici en 2014. L'augmentation nette de 65,9 millions de la flotte mondiale en 2013 résulte de l'addition de 112,8 millions de tpl dont il faut soustraire 46,9 millions de tpl représentant les démolitions, pertes et autres mises hors service de navires.

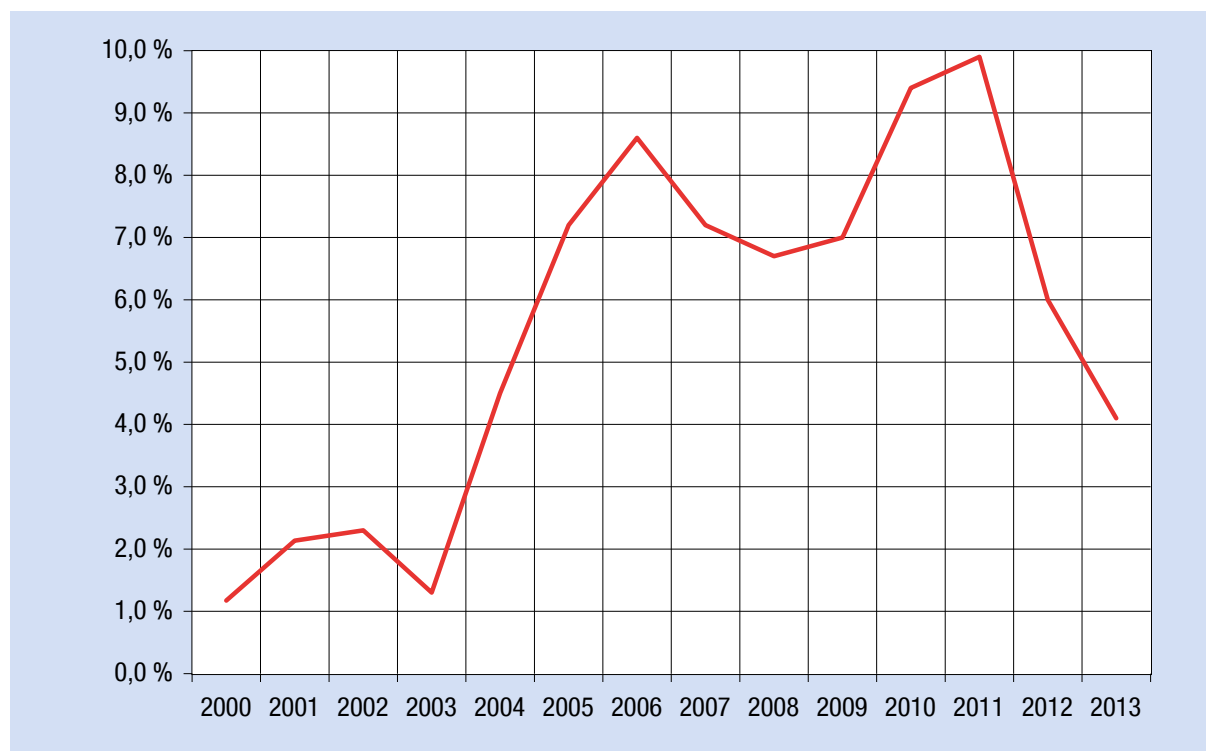
L'année 2012 a marqué le retournement du cycle le plus dynamique de toute l'histoire de la construction navale, comme le mentionne l'édition de l'année dernière de l'Étude; la preuve en est que les nouvelles livraisons n'ont cessé de baisser tout au long de 2013 (gra-

phique 2.4). En chiffres absolus, le tonnage des navires construits en 2013 est moins important que pendant l'une quelconque des cinq années précédentes.

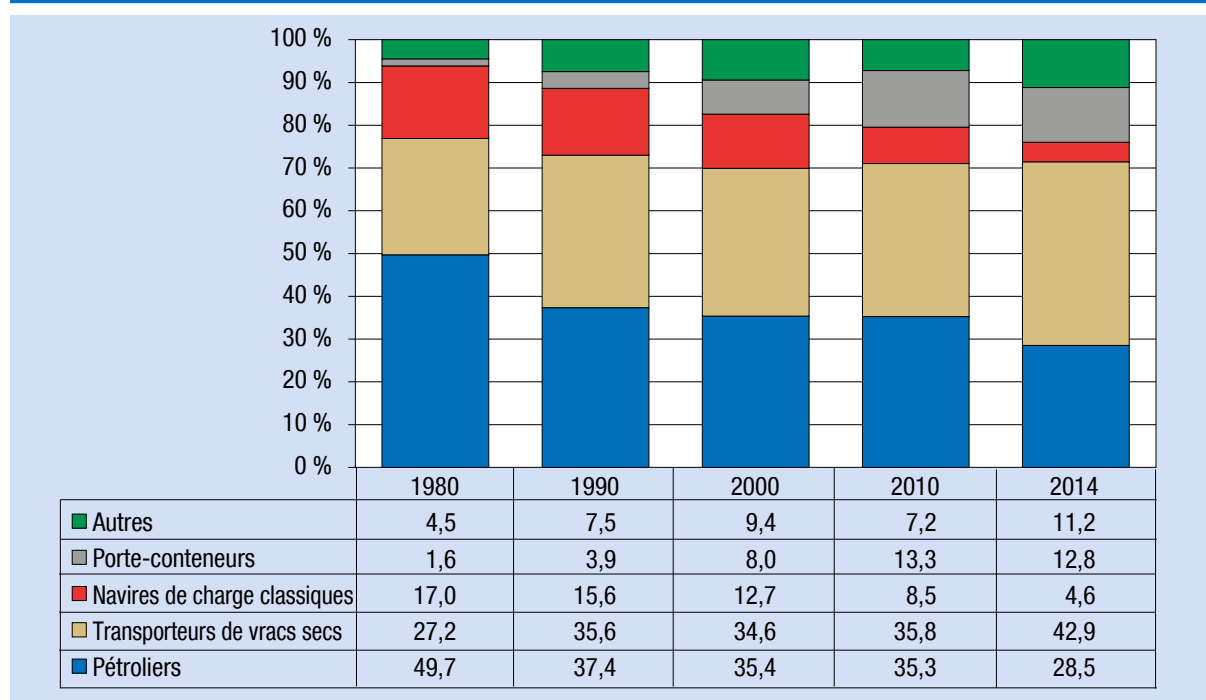
La croissance la plus élevée en 2013 a été observée dans le secteur des vraquiers secs (+5,8 %), suivi des porte-conteneurs (+4,7 %), des autres types de navires (+4 %) et des pétroliers (+1,9 %). La flotte des navires de charge classiques a stagné (-0 %). Parmi les autres types de navires, ce sont les navires de ravitaillement au large (+5,1 %) et les navires gaziers (+4,7 %) qui ont affiché les taux de croissance les plus élevés (tableau 2.1).

En janvier 2014, la flotte mondiale a atteint un total de 1,69 milliard de tpl (tableau 2.1). Les vraquiers représentent 42,9 % du tonnage total, suivis des pétroliers (28,5 %) et des porte-conteneurs (12,8 %). Depuis 1980, la part des vraquiers secs dans la flotte mondiale a augmenté de 58 % alors que celle des pétroliers a diminué de 43 %. Par ailleurs, avec la conteneurisation croissante des marchandises autres que les vracs, la part de la flotte de porte-conteneurs a fait un bond de 677 % depuis 1980, en même temps que la part des navires de charge classiques chutait de 73 % (graphique 2.2).

Graphique 2.1. Croissance annuelle de la flotte mondiale, 2000-2013 (En pourcentage de tpl)



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

Graphique 2.2. Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2014 (Chiffres au 1^{er} janvier, part en pourcentage des tpl)

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

Note: Sont inclus 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).

Tableau 2.1. Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2013-2014 (Chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tpl, parts en pourcentage indiquées en italiques)

<i>Principales catégories</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Variation en pourcentage 2014/2013</i>
Pétroliers	472 890	482 017	1,9 %
	29,1 %	28,5 %	
Vraquiers	686 635	726 319	5,8 %
	42,2 %	42,9 %	
Navires de charge classiques	77 589	77 552	0,0 %
	4,8 %	4,6 %	
Porte-conteneurs	206 547	216 345	4,7 %
	12,7 %	12,8 %	
Autres catégories:	182 092	189 395	4,0 %
	11,2 %	11,2 %	
Transporteurs de gaz	44 346	46 427	4,7 %
	2,7 %	2,7 %	
Chimiquiers	41 359	42 009	1,6 %
	2,5 %	2,5 %	
Ravitailleurs	68 413	71 924	5,1 %
	4,2 %	4,3 %	
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 353	5 601	4,6 %
	0,3 %	0,3 %	
Autres catégories/n.d.	22 621	23 434	3,6 %
	1,4 %	1,4 %	
Total mondial	1 625 750	1 691 628	4,1 %
	100,0 %	100,0 %	

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

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

Dans la flotte de porte-conteneurs, la tendance favorisant les navires sans engin de levage se maintient. De moins en moins de navires neufs sont équipés de leurs propres appareils (c'est-à-dire de portiques à conteneurs), ce qui signifie que les ports doivent être dotés de portiques de manutention pour charger et décharger les conteneurs. En 2013, les navires équipés d'appareils de levage représentaient 3,8 % à peine de la capacité de charge additionnelle des porte-conteneurs, le pourcentage le plus bas jamais enregistré (graphique 2.3). Cette tendance est importante, en particulier pour les petits ports des pays en développement, qui dépendent encore souvent des navires avec appareils pour leur commerce extérieur. À plus long terme, tous les ports maritimes à conteneurs devront investir dans leurs propres portiques de manutention pour assurer le chargement et le déchargement des marchandises transportées par des navires sans appareils de plus en plus grands.

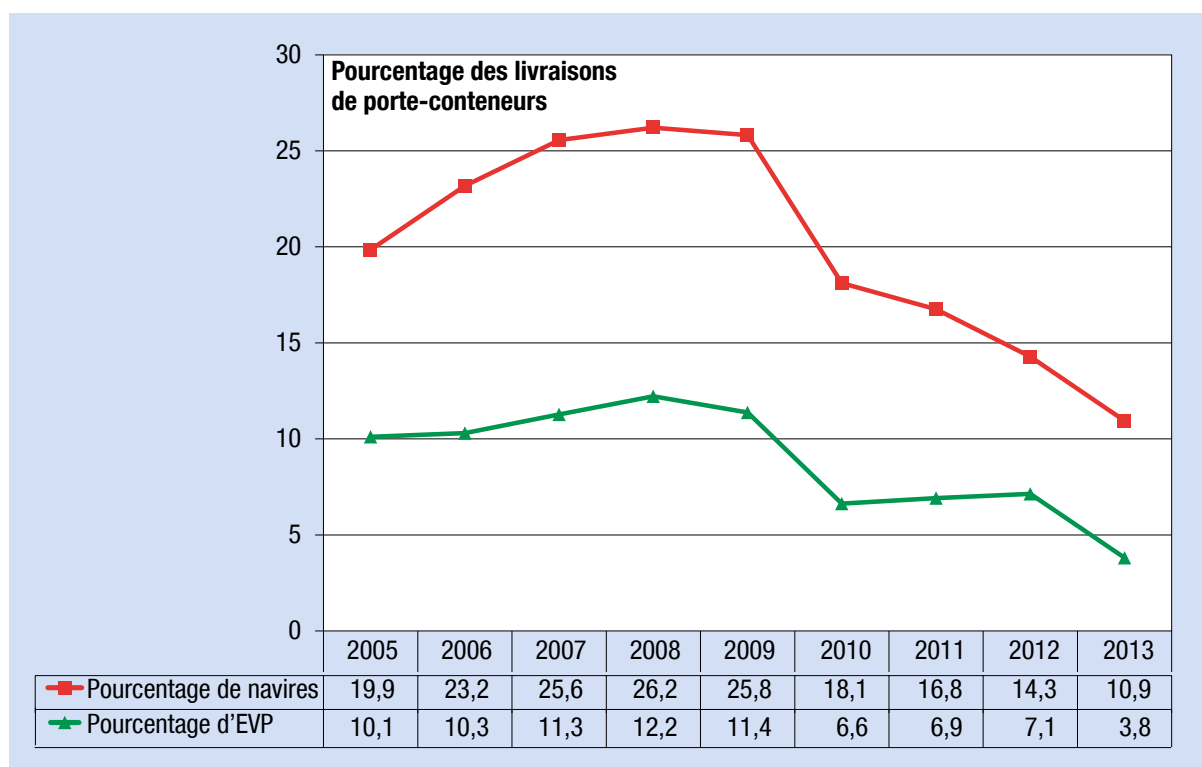
La taille des porte-conteneurs ne cesse d'augmenter. De nouveaux records ont été atteints en 2013 et 2014 par les nouveaux navires livrés, à commencer par les porte-conteneurs de 16 000 EVP mis en service par

CMA-CGM au début de 2013, dont le record a été battu au milieu de 2014 par la série de 20 navires de 18 270 EVP de Maersk, record qui devrait être à son tour battu par les navires de 19 000 EVP construits en République de Corée pour China Shipping à la fin de 2014 (Dynamar B.V., 2014). La capacité de charge exacte d'un navire est parfois matière à discussion, car celle-ci peut inclure des conteneurs vides, et certains analystes ont contesté le chiffre 19 000 EVP cité pour les prochains navires de China Shipping (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014). Toutefois, mise à part la taille des plus gros navires, la taille moyenne des nouvelles livraisons et des navires mis en service (voir également la section C) continue d'augmenter, ce qui crée des difficultés pour les infrastructures et le fonctionnement des ports maritimes sur tous les marchés.

2. Répartition par âge des navires de la flotte marchande mondiale

En janvier 2014, la flotte mondiale en tonnage de port en lourd avait moins de dix ans, suite au processus continu de rajeunissement des dernières années. Une

Graphique 2.3. Tendances des livraisons de porte-conteneurs, 2005-2013 (Porte-conteneurs neufs équipés d'appareils, en pourcentage des livraisons totales de porte-conteneurs)



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

flotte plus jeune est une bonne chose, non seulement parce que ses coûts de fonctionnement sont moins élevés, mais aussi parce qu'elle permet aux propriétaires de navires de se conformer aux réglementations plus strictes en matière de sûreté et de sécurité et émet moins de dioxyde de carbone (CO₂).

Les navires immatriculés dans les pays développés restent un peu plus jeunes que ceux qui sont immatriculés dans les pays en développement, encore que cette différence d'âge soit de moins en moins prononcée. Pour tous les groupes de pays et toutes les catégories de navires, l'âge moyen est plus bas par *tpl* que par navire, puisque plus les navires sont de construction récente plus ils ont tendance à être plus grands, ce qui signifie que leur poids est mathématiquement plus élevé, un facteur qui influe sur le calcul de leur poids moyen par *tpl*. Ce sont les porte-conteneurs et les pétroliers qui ont l'âge moyen le plus bas, alors que la catégorie des navires de charge classiques est la seule dont l'âge moyen par navire a augmenté entre 2013 et 2014, du fait qu'il se construit actuellement beaucoup moins de navires de ce type (tableau 2.2) et qu'un grand nombre d'entre eux sont conservés pour

les échanges commerciaux de cabotage insulaire et côtier.

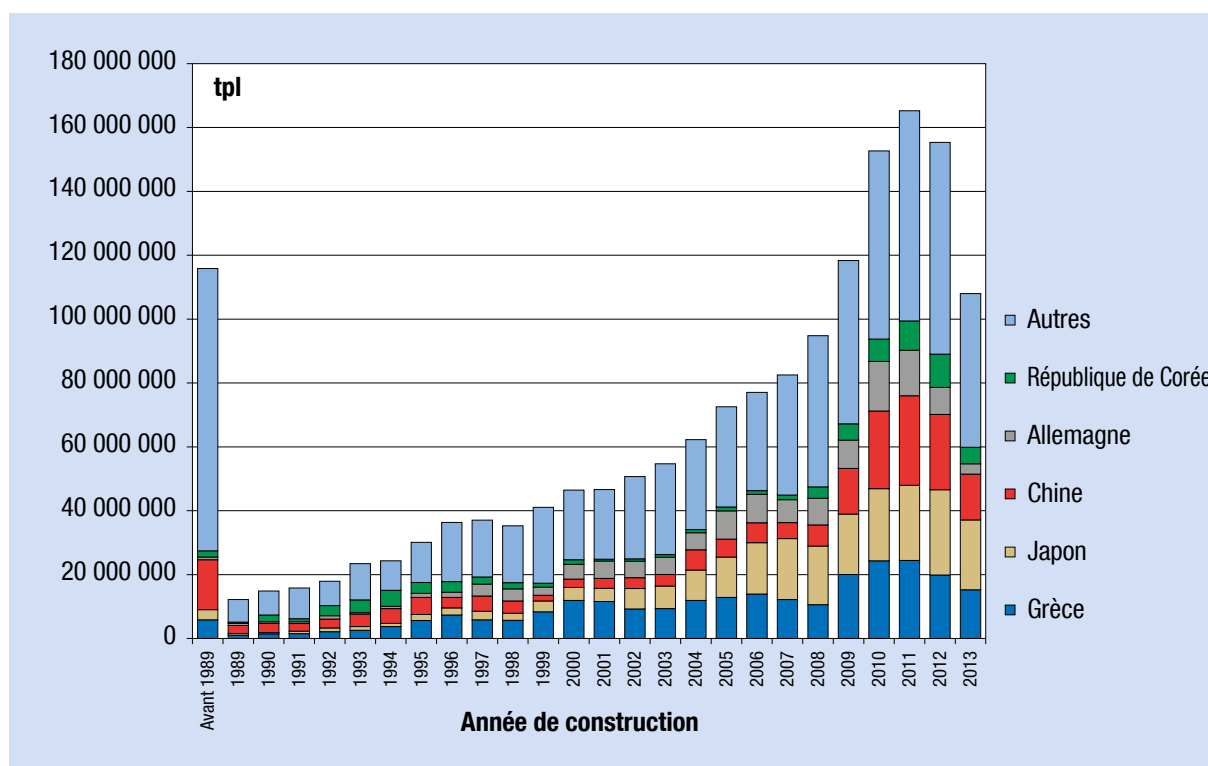
Les flottes des cinq principaux pays propriétaires de navires (la Chine, l'Allemagne, la Grèce, le Japon et la République de Corée) sont plus jeunes que la moyenne des flottes des autres pays propriétaires. Ils possèdent 58,5 % du tonnage livré au cours des cinq dernières années, alors que leurs flottes ne représentent que 23,7 % des flottes de plus de 25 ans (graphique 2.4).

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

1. Pays propriétaires de navires

La présente édition de *L'Étude* introduit un nouvel élément d'analyse et une nouvelle distinction entre le concept de «nationalité du propriétaire ultime» et celui de «localisation des propriétaires effectifs» des navires. Ce dernier concept vise le lieu d'implanta-

Graphique 2.4. Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En *tpl* au 1^{er} janvier 2014)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services; navires de 100 tjb ou plus.

Tableau 2.2. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1^{er} janvier 2014 (En pourcentage du total des navires et des tpl)

<i>Groupe de pays</i>	<i>Types de navires</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-19 ans</i>	<i>20 + ans</i>	<i>Âge moyen (années) 2014</i>	<i>Âge moyen (années) 2013</i>	<i>Variation 2014/2013</i>
Monde: Vraquiers	Navires	47,99	15,93	10,89	12,12	13,08	9,37	10,39	-1,03
	tpl	53,23	16,24	10,04	10,83	9,65	8,07	8,87	-0,80
	Tonnage moyen (tpl)	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883			
Monde: Porte-conteneurs	Navires	22,21	32,38	16,58	18,32	10,52	10,96	11,34	-0,38
	tpl	35,03	33,57	15,19	11,32	4,89	8,26	8,78	-0,52
	Tonnage moyen (tpl)	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667			
Monde: Navires de charge classiques	Navires	12,33	13,20	6,88	10,02	57,57	24,56	24,36	0,20
	tpl	23,78	15,73	9,88	9,89	40,72	18,16	18,67	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917			
Monde: Pétroliers	Navires	21,16	20,09	11,55	8,93	38,27	18,10	18,21	-0,11
	tpl	36,17	29,38	21,32	7,81	5,31	8,52	8,68	-0,16
	Tonnage moyen (tpl)	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585			
Monde: Autres	Navires	18,16	14,68	9,33	8,57	49,26	22,14	22,15	-0,02
	tpl	23,45	23,65	12,31	7,75	32,84	15,55	15,61	-0,06
	Tonnage moyen (tpl)	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997			
Monde: Tous les navires	Navires	16,54	13,86	7,88	8,20	53,52	20,18	20,32	-0,14
	tpl	41,36	23,01	14,16	9,64	11,83	9,52	10,02	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330			
Pays en développement: Tous les navires	Navires	21,56	15,47	7,96	9,74	45,27	19,85	20,09	-0,25
	tpl	43,49	17,62	10,00	11,53	17,35	10,45	11,09	-0,65
	Tonnage moyen (tpl)	36 525	22 119	24 931	22 149	7 144			
Pays développés: Tous les navires	Navires	22,24	18,90	12,77	11,15	34,94	18,31	18,47	-0,17
	tpl	40,48	26,71	16,97	8,39	7,45	8,70	9,11	-0,42
	Tonnage moyen (tpl)	49 283	39 446	38 312	21 944	7 371			
Pays en transition: Tous les navires	Navires	8,12	6,68	2,87	4,65	77,67	28,33	28,09	0,24
	tpl	25,61	21,15	12,98	9,93	30,32	15,06	15,51	-0,45
	Tonnage moyen (tpl)	20 426	21 804	29 082	13 401	2 467			

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.

tion de la compagnie de référence principale, c'est-à-dire le pays/l'économie où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial, alors que le concept de «nationalité du propriétaire ultime» a trait à la nationalité du propriétaire du navire, où qu'il se trouve. Il est important de noter que cette notion de «nationalité» dans le contexte du régime de propriété est souvent indépendante de la notion de pavillon national du navire, question qui sera analysée dans la section D. De la même manière qu'aujourd'hui la plupart des navires battent pavillon d'un pays autre que celui dont sont ressortissants leurs propriétaires, les propriétaires de navires implantent de plus en plus leurs compagnies dans des pays tiers, ce qui ajoute une troisième dimension possible à la notion de «nationalité» d'un navire. Par nationalité d'un navire il faut entendre la nation dont celui-ci bat pavillon, alors que le propriétaire peut avoir une autre nationalité et que la compagnie du propriétaire peut être basée dans un pays tiers. Ces différentes dimensions rendent le concept historique de «flotte nationale» flou et moins pertinent.

Le tableau 2.3 contient des données sur la «localisation des propriétaires effectifs» de la flotte mondiale par nombre de navires et par tonnage (tpl). La «localisation des propriétaires effectifs» est le lieu d'implantation de la compagnie de référence principale, c'est-à-dire le pays/l'économie où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial. Pour faciliter la comparaison, la dernière colonne du tableau 2.3 contient des données sur le tonnage (tpl) de la flotte mondiale, selon la «nationalité des propriétaires ultimes», c'est-à-dire la nationalité des intérêts majoritaires de la compagnie ayant la propriété effective des navires. Un exemple typique pourrait être celui d'un ressortissant grec, qui est propriétaire de navires (le propriétaire ultime a la nationalité grecque) et dont la compagnie maritime est basée au Royaume-Uni (la localisation des propriétaires effectifs des navires est le Royaume-Uni).

Pour 11,8 % de la flotte mondiale (tpl), la nationalité des propriétaires ultimes des navires est différente de celle des propriétaires effectifs, alors que pour 88,2 % de la flotte mondiale, cette différence n'existe pas. Les cinq principaux pays propriétaires de navires sont les mêmes indépendamment du critère appliqué, à savoir la Grèce, suivie du Japon, de la Chine, de l'Allemagne et de la République de Corée.

L'analyse effectuée par la CNUCED est axée essentiellement sur la localisation des propriétaires effec-

tifs, car ce sont essentiellement les lois du pays/de l'économie d'implantation qui s'appliquent aux activités terrestres; c'est aussi ce pays/cette économie qui bénéficie des taxes locales et crée des emplois à terre. Toutefois, il convient de signaler que la distinction entre ces deux critères n'est pas toujours évidente; dans certains cas, les compagnies mènent également des activités économiques dans le pays/l'économie où se trouve leur siège mondial, alors que dans d'autres cas, il peut y avoir un(e) troisième et un(e) quatrième pays/économie où les compagnies fournissent des services de gestion des navires ou donnent des navires en affrètement à des exploitants, surtout dans le cas du transport maritime par conteneurs.

Le pays qui possède le plus de navires selon l'un et l'autre critère est la Grèce. Toutefois, un grand nombre de ressortissants grecs propriétaires de navires ont basé leur compagnie dans d'autres pays ou sont eux-mêmes domiciliés à l'étranger, au Royaume-Uni, par exemple. Par conséquent, la Grèce détient une plus grande part de la flotte mondiale quand on considère la nationalité des propriétaires ultimes des navires (16,9 % de la flotte mondiale appartient à des ressortissants grecs) que quand on se fonde sur la localisation des propriétaires effectifs (la part de marché de la Grèce selon ce critère n'est que de 15,4 %). Pour le Royaume-Uni, c'est l'inverse: 1,5 % seulement des propriétaires de la flotte mondiale sont des ressortissants britanniques, alors que la part des compagnies ayant la propriété effective des navires qui sont basées au Royaume-Uni est de 3,2 % – y compris de nombreuses compagnies appartenant à des ressortissants grecs. Au total, 112 navires appartenant à des ressortissants grecs sont exploitées par des compagnies basées au Royaume-Uni (localisation des propriétaires effectifs). Un exemple typique serait celui d'un navire de transport de vrac sec dont une compagnie basée à Londres détiendrait la propriété effective et dont les propriétaires ultimes seraient des ressortissants grecs; ce navire pourrait avoir été construit en République de Corée, avoir été classé par la société norvégienne Det Norske Veritas, employer des marins des Philippines et battre pavillon chypriote.

Un autre exemple de pays dont les ressortissants sont propriétaires de nombreux navires mais ont basé leurs compagnies à l'étranger est la Norvège. Selon le critère de la localisation des propriétaires effectifs, la Norvège détient une part de marché de seulement 2,6 %, alors que les propriétaires ultimes de 3,7 % de la flotte mondiale sont des ressortissants norvégiens.

Tableau 2.3. Propriétaires de la flotte mondiale, au 1^{er} janvier 2014 (tpl)

	Localisation des propriétaires effectifs ^a							Nationalité véritable ^b
	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (tpl)	Pourcentage du total mondial (tpl)	Pavillon national, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger en pourcentage du tonnage de port en lourd (tpl)	Croissance des tpl par rapport à 2013	
Afrique du Sud	60	2 237	0,133	49	2 188	97,81 %	-6,3 %	1 039
Albanie	34	140	0,008	67	73	52 %	0,0 %	140
Algérie	45	1 380	0,082	658	722	52 %	0,0 %	1 380
Allemagne	3 699	127 238	7,588	15 987	111 251	87 %	-2,1 %	127 273
Angola	53	5 792	0,345	288	5 503	95 %	10,8 %	4 033
Antigua-et-Barbuda	1	1	0,000	1	0	0 %	0,0 %	1
Arabie saoudite	200	8 073	0,481	1 424	6 649	82,36 %	2,8 %	15 353
Argentine	66	888	0,053	326	563	63 %	-3,0 %	888
Australie	123	2 587	0,154	1 645	942	36 %	3,8 %	5 042
Autriche	7	50	0,003	0	50	100 %	-77,3 %	50
Azerbaïdjan	181	671	0,040	653	18	3 %	0,5 %	622
Bahamas	42	1 149	0,069	1 104	45	4 %	6,3 %	805
Bahreïn	31	147	0,009	52	96	65 %	-8,1 %	139
Bangladesh	90	2 125	0,127	1 376	749	35 %	-3,7 %	2 125
Barbade	1	2	0,000	0	2	100 %	0,0 %	2
Belgique	192	8 114	0,484	3 733	4 381	54 %	-1,6 %	14 952
Belize	8	28	0,002	4	24	86 %	36,6 %	28
Bolivie (État plurinational de)	1	2	0,000	2	0	0 %	0,0 %	2
Brésil	346	19 510	1,164	2 767	16 744	86 %	9,5 %	18 830
Brunéï Darussalam	9	23	0,001	12	12	50 %	12,6 %	445
Bulgarie	81	1 279	0,076	254	1 026	80 %	-16,0 %	1 279
Cabo Verde	7	10	0,001	10	0	0 %	0,0 %	7
Cambodge	4	19	0,001	2	17	92 %	0,0 %	19
Cameroun	3	429	0,026	429	0	0 %	-34,1 %	429
Canada	358	9 209	0,549	2 744	6 465	70 %	0,1 %	25 832
Chili	77	2 314	0,138	704	1 609	70 %	-1,9 %	2 888
Chine	5 405	200 179	11,938	73 252	126 928	63 %	5,8 %	188 356
Province de Taiwan	862	47 481	2,832	3 859	43 622	92 %	4,9 %	47 483
RAS de Hong Kong	610	26 603	1,586	18 637	7 966	30 %	16,9 %	34 296
Chypre	355	12 716	0,758	6 131	6 585	52 %	-11,5 %	5 824
Colombie	31	154	0,009	70	84	54 %	0,0 %	154
Congo	4	9	0,001	0	9	100 %	0,0 %	9
Costa Rica	7	77	0,005	0	77	100 %	0,0 %	77
Croatie	112	3 304	0,197	2 235	1 070	32 %	-4,7 %	3 304

Tableau 2.3. Propriétaires de la flotte mondiale, au 1^{er} janvier 2014 (tpl) (suite)

	Localisation des propriétaires effectifs ^a							Nationalité véritable ^b
	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (tpl)	Pourcentage du total mondial (tpl)	Pavillon national, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger en pourcentage du tonnage de port en lourd (tpl)	Croissance des tpl par rapport à 2013	
Cuba	21	246	0,015	16	230	94 %	1,4 %	737
Danemark	955	40 504	2,415	13 518	26 986	99 %	-0,2 %	42 462
Djibouti	1	3	0,000	0	3	100 %	0,0 %	3
Égypte	220	3 536	0,211	1 421	2 115	60 %	1,6 %	3 270
Émirats arabes unis	716	19 033	1,135	430	18 603	97,74 %	12,7 %	13 415
Équateur	46	642	0,038	349	293	46 %	1,1 %	642
Érythrée	4	13	0,001	13	0	0 %	0,0 %	13
Espagne	217	2 206	0,132	692	1 514	68,64 %	-4,6 %	2 642
Estonie	77	462	0,028	23	439	95 %	59,7 %	462
États-Unis	1 927	57 356	3,420	8 495	48 860	85,19 %	5,4 %	59 118
Éthiopie	17	434	0,026	434	0	0 %	94,4 %	434
Fédération de Russie	1 734	18 883	1,126	5 559	13 324	70,56 %	-1,0 %	23 357
Fidji	8	7	0,000	6	1	8 %	0,0 %	7
Finlande	152	2 039	0,122	971	1 068	52 %	-6,1 %	2 051
France	442	11 798	0,704	4 096	7 702	65 %	6,7 %	12 802
Gabon	3	76	0,005	74	2	2 %	0,0 %	76
Gambie	1	2	0,000	2	0	0 %	0,0 %	2
Géorgie	3	8	0,000	3	5	64 %	0,0 %	8
Ghana	9	39	0,002	29	10	26 %	4,2 %	39
Grèce	3 826	258 484	15,415	70 499	187 985	73 %	7,8 %	283 498
Grenade	1	2	0,000	0	2	100 %	0,0 %	2
Groenland	8	42	0,002	2	39	94 %	0,0 %	42
Guatemala	1	1	0,000	0	1	100 %	0,0 %	1
Guinée équatoriale	2	3	0,000	2	1	37 %	0,0 %	3
Guyana	19	47	0,003	23	23	50 %	20,1 %	47
Honduras	14	51	0,003	33	18	35 %	0,0 %	51
Îles Marshall	34	615	0,037	457	158	25,72 %	226,0 %	503
Inde	753	21 657	1,292	14 636	7 021	32 %	-2,2 %	24 284
Indonésie	1 598	15 511	0,925	12 519	2 992	19 %	-0,1 %	15 457
Iran (République islamique d')	229	18 257	1,089	4 012	14 244	78 %	8,8 %	18 257
Iraq	24	145	0,009	61	83	58 %	0,0 %	145
Irlande	79	773	0,046	255	518	67 %	22,5 %	692
Islande	22	113	0,007	5	107	95 %	0,5 %	113
Israël	115	4 215	0,251	310	3 905	93 %	7,7 %	4 215
Italie	851	24 610	1,468	18 790	5 820	24 %	-2,1 %	42 434

Tableau 2.3. Propriétaires de la flotte mondiale, au 1^{er} janvier 2014 (tpl) (suite)

	Localisation des propriétaires effectifs ^a							Nationalité véritable ^b
	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (tpl)	Pourcentage du total mondial (tpl)	Pavillon national, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger en pourcentage du tonnage de port en lourd (tpl)	Croissance des tpl par rapport à 2013	Tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)
Jamaïque	1	1	0,000	0	1	100 %	0,0 %	1
Japon	4 022	228 553	13,630	17 871	210 682	92 %	2,1 %	236 532
Jordanie	18	177	0,011	5	172	97 %	0,0 %	177
Kazakhstan	23	364	0,022	101	262	72 %	1,0 %	356
Kenya	6	19	0,001	0	19	100 %	0,0 %	19
Kiribati	1	1	0,000	1	0	0 %	0,0 %	1
Koweït	75	6 861	0,409	3 858	3 003	44 %	-0,8 %	6 861
Lettonie	92	1 227	0,073	48	1 179	96 %	-6,8 %	1 227
Liban	159	1 474	0,088	105	1 370	93 %	26,5 %	1 325
Libéria	7	38	0,002	10	28	73 %	36,7 %	38
Libye	32	2 444	0,146	1 137	1 307	53 %	-0,4 %	2 444
Liechtenstein		0	-	0	0		-100,0 %	0
Lituanie	58	305	0,018	202	103	33,71 %	1,3 %	370
Luxembourg	77	1 519	0,091	665	855	56,25 %	34,7 %	17
Madagascar	8	15	0,001	14	1	7,97 %	0,0 %	15
Malaisie	602	16 797	1,002	8 668	8 129	48,40 %	0,6 %	16 231
Maldives	10	50	0,003	25	25	49,52 %	-48,8 %	50
Malte	33	585	0,035	446	140	23,85 %	51,1 %	351
Maroc	34	209	0,012	99	110	52,74 %	-0,7 %	209
Maurice	7	101	0,006	93	8	8,26 %	6,4 %	101
Mauritanie	1	9	0,001	0	9	100,00 %	0,0 %	9
Mexique	149	1 365	0,081	1 061	303	22,21 %	-13,0 %	1 668
Monaco	194	16 698	0,996	0	16 698	100,00 %	20,6 %	2 701
Monténégro	4	74	0,004	74	0	0,00 %	0,0 %	74
Mozambique	4	9	0,001	9	0	0,00 %	0,0 %	9
Myanmar	36	188	0,011	158	30	15,78 %	1,1 %	188
Namibie	1	1	0,000	1	0	0,00 %	0,0 %	1
Nigéria	241	4 893	0,292	2 605	2 288	46,76 %	13,2 %	3 714
Norvège	1 864	42 972	2,563	17 470	25 502	94,33 %	-1,5 %	61 474
Nouvelle-Zélande	20	222	0,013	94	128	57,68 %	66,3 %	222
Oman	35	6 923	0,413	6	6 918	99,92 %	12,8 %	6 923
Pakistan	17	679	0,040	658	21	3,04 %	-20,2 %	679
Panama	121	730	0,044	589	142	19,39 %	3,3 %	570
Papouasie -Nouvelle-Guinée	32	102	0,006	98	4	3,70 %	10,0 %	102
Paraguay	18	43	0,003	25	18	41,48 %	68,6 %	43
Pays-Bas	1 234	17 203	1,026	6 572	10 631	61,80 %	3,7 %	16 873

Tableau 2.3. Propriétaires de la flotte mondiale, au 1^{er} janvier 2014 (tpl) (suite)

	Localisation des propriétaires effectifs ^a							Nationalité véritable ^b
	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (tpl)	Pourcentage du total mondial (tpl)	Pavillon national, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger en pourcentage du tonnage de port en lourd (tpl)	Croissance des tpl par rapport à 2013	Tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)
Pérou	30	513	0,031	432	81	15,88 %	8,7 %	513
Philippines	367	2 962	0,177	1 420	1 542	52,04 %	3,1 %	2 939
Pologne	140	2 803	0,167	43	2 760	98,47 %	-11,2 %	2 809
Portugal	54	940	0,056	124	816	86,81 %	-0,4 %	936
Qatar	109	5 510	0,329	850	4 660	84,58 %	0,0 %	4 564
République arabe syrienne	154	1 237	0,074	68	1 169	94,49 %	-21,4 %	1 480
République de Corée	1 568	78 240	4,666	16 266	61 974	79 %	5,8 %	84 254
République démocratique du Congo	4	371	0,022	0	371	100 %	0,0 %	6
République démocratique populaire lao	1	20	0,001	0	20	100 %	0,0 %	20
République dominicaine	2	6	0,000	0	6	100 %	0,0 %	6
République démocratique populaire de Corée	143	799	0,048	699	100	12 %	-5,8 %	799
République-Unie de Tanzanie	11	36	0,002	26	9	26,31 %	8,0 %	36
Roumanie	94	1 044	0,062	55	989	94,73 %	10,4 %	1 044
Royaume-Uni	1 233	52 821	3,150	8 264	44 557	84,35 %	5,8 %	25 261
Sainte-Lucie	1	2	0,000	0	2	100,00 %	0,0 %	2
Saint-Kitts-et-Nevis	3	16	0,001	1	15	93,41 %	0,0 %	16
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3	154	0,009	0	154	100,00 %	-0,7 %	154
Samoa	2	20	0,001	0	20	98,92 %	0,0 %	20
Sénégal	1	1	0,000	1	0	0,00 %	0,0 %	1
Seychelles	11	213	0,013	200	13	5,91 %	0,4 %	213
Sierra Leone	1	3	0,000	0	3	100,00 %	0,0 %	3
Singapour	2 120	74 064	4,417	41 080	32 984	44,53 %	12,1 %	56 088
Slovénie	21	684	0,041	0	684	100,00 %	-11,4 %	27
Soudan	5	34	0,002	25	9	27,31 %	0,0 %	34
Sri Lanka	14	64	0,004	64	0	0,00 %	-16,1 %	64
Suède	339	6 685	0,399	1 311	5 374	80,39 %	4,1 %	7 204
Suisse	350	17 012	1,015	1 195	15 817	92,98 %	3,3 %	5 972
Suriname	2	4	0,000	1	3	67,61 %	-30,9 %	4
Thaïlande	407	6 760	0,403	4 598	2 162	31,98 %	10,9 %	6 385
Timor-Leste	1	0	0,000	0	0	100,00 %	0,0 %	0

Tableau 2.3. Propriétaires de la flotte mondiale, au 1^{er} janvier 2014 (tpl) (suite)

	Localisation des propriétaires effectifs ^a							Nationalité véritable ^b
	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (tpl)	Pourcentage du total mondial (tpl)	Pavillon national, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger, tonnage de port en lourd (tpl)	Pavillon étranger en pourcentage du tonnage de port en lourd (tpl)	Croissance des tpl par rapport à 2013	
Tonga	1	1	0,000	1	0	0,00 %	0,0 %	1
Trinité-et-Tobago	5	7	0,000	6	1	14,19 %	0,0 %	7
Tunisie	13	330	0,020	330	0	0,00 %	-8,3 %	330
Turkménistan	18	72	0,004	69	3	4,36 %	24,4 %	71
Turquie	1 547	29 266	1,745	8 600	20 666	70,61 %	0,4 %	29 431
Ukraine	409	3 081	0,184	450	2 631	85,39 %	-17,0 %	3 381
Uruguay	23	113	0,007	29	84	74,38 %	20,5 %	32
Venezuela (République bolivarienne du)	73	2 751	0,164	1 289	1 462	53,15 %	1,2 %	2 803
Viet Nam	859	8 000	0,477	6 511	1 489	18,61 %	-1,6 %	8 000
Yémen	19	566	0,034	437	129	22,80 %	0,4 %	566
Anguilla	1	1	0,000	0	1	100 %	0,0 %	1
Antilles néerlandaises	1	2	0,000	0	2	100,00 %	0,0 %	8
Bermudes	250	36 793	2,194	210	36 584	99 %	5,8 %	10 908
Curaçao	1	8	0,000	8	0	0 %	0,0 %	0
Gibraltar	7	32	0,002	27	5	16 %	0,0 %	32
Guam	1	1	0,000	0	1	100 %		1
Îles Caïmanes	3	4	0,000	0	4	100 %	65,2 %	2
Îles Cook	2	6	0,000	3	2	45 %	81,0 %	6
Îles Féroé	19	54	0,003	50	4	8 %	37,1 %	54
Îles Turques et Caïques		0	-	0	0		-100,0 %	0
Îles Vierges (États-Unis)	2	3	0,000	0	3	100,00 %	0,0 %	3
Îles Vierges britanniques	13	416	0,025	0	416	100 %	-9,3 %	416
Nouvelle-Calédonie	3	1	0,000	0	1	100,00 %	0,0 %	1
Polynésie française	21	26	0,002	9	17	66 %	19,9 %	26
Sainte-Hélène		0	-	0	0			3
TOTAL	46 952	1 673 157	99,780	453 732	1 219 425	72,88 %	4,14 %	1 672 901
Inconnus	649	3 696	0,220					3 952
Total général	47 601	1 676 853	100,000				4,04 %	1 676 853

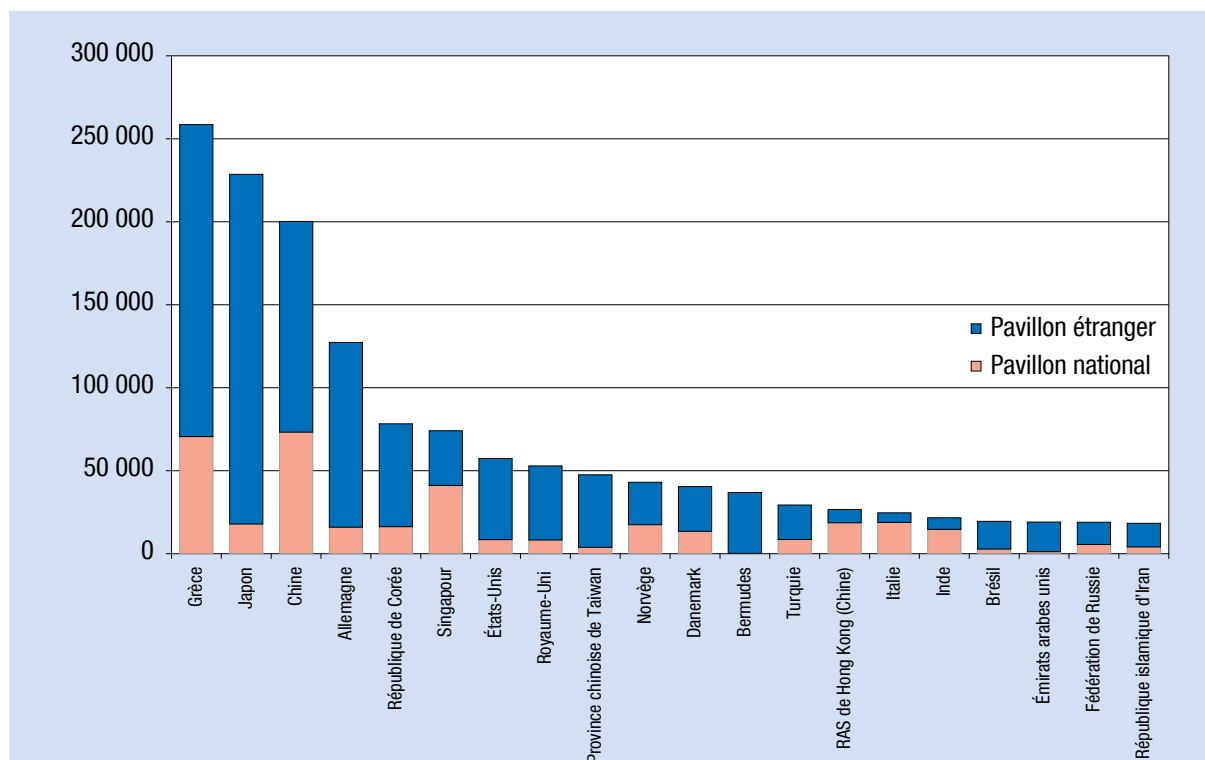
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note: Navires à propulsion de 1 000 tjb ou plus.

^a Par «Localisation des propriétaires effectifs», il faut entendre le pays/l'économie où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial.

^b Il s'agit de la «nationalité du propriétaire ultime», à savoir la nationalité des intérêts majoritaires contrôlant le navire. Note: Dans ce contexte, c'est la nationalité du propriétaire du navire, alors que la nationalité du navire lui-même est déterminée par le pavillon d'immatriculation. Voir le tableau 2.5 ci-après.

Graphique 2.5. Les 20 principales nations propriétaires de navires selon le critère de la propriété effective, au 1^{er} janvier 2014 (En milliers de tjb, par pays/économie)



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

Note: Navires à propulsion de 1 000 tjb ou plus.

Les Bermudes, Chypre, le Luxembourg, Monaco, Singapour, la Suisse, les Émirats arabes unis et le Royaume-Uni détiennent une part de marché plus importante selon le critère de la localisation des propriétaires effectifs que ce que laisse supposer le nombre de navires de leur flotte dont leurs ressortissants sont propriétaires ultimes. Ces pays accueillent également le siège social d'entreprises appartenant à des secteurs très divers et pas seulement à celui du transport maritime. Ce dernier secteur fait peut-être partie d'un ensemble plus vaste de services financiers ou logistiques.

La Belgique, le Canada, la Grèce, Hong Kong (Chine), l'Italie, la Norvège et l'Arabie saoudite, en revanche, sont plutôt des propriétaires «véritables» lorsque l'on considère leur part de marché en se fondant sur le critère de la «localisation des propriétaires effectifs» de leurs flottes. Historiquement, ces pays ont souvent été le siège d'importants intérêts maritimes, mais les propriétaires de navires ont parfois jugé qu'il était dans leur intérêt de transférer leurs opérations dans d'autres pays.

Comme il a été indiqué plus haut, pour la majorité des navires, la nationalité du propriétaire ultime coïncide encore avec le lieu d'implantation du propriétaire effectif, mais la différence entre les deux tend semble-t-il à devenir plus fréquente. Il se produit aujourd'hui avec la propriété des navires quelque chose de similaire à ce qui s'est produit il y a 40 ans avec le pavillon national. Il fut un temps où les navires naviguaient sous le pavillon du pays dont leur propriétaire était ressortissant. Aujourd'hui, près de 73 % des navires de la flotte mondiale naviguent sous le pavillon d'un autre pays (voir la section D: «Immatriculation des navires»). Le tonnage appartenant aux 20 pays/économies possédant le plus de navires est illustré par le graphique 2.5. À l'exception de Singapour, de Hong Kong (Chine), de l'Italie et de l'Inde, beaucoup plus de la moitié de la flotte de ces 20 pays/économies est immatriculée à l'étranger, c'est-à-dire que la plus grande partie du tonnage appartenant à leurs ressortissants bat pavillon étranger.

À l'avenir, une tendance similaire pourrait continuer à se développer en ce qui concerne la localisation des

compagnies de navigation maritime ayant des propriétaires «étrangers». Les propriétaires de navires et les investisseurs pourraient transférer de plus en plus leur activité dans les pays qui offrent un marché local attrayant, un régime favorable en matière de fiscalité et d'emploi et un cadre juridique et réglementaire moderne, et aussi qui disposent éventuellement d'un pôle regroupant les services maritimes, logistiques et d'assurance nécessaires. La distinction entre les concepts de «nationalité du propriétaire ultime» et de «localisation des propriétaires effectifs» pourrait alors se préciser davantage, ce qui rendrait moins utile la notion de flotte nationale.

Le Brésil est actuellement (janvier 2014) le plus grand propriétaire de navires d'Amérique latine et des Caraïbes selon le critère de la localisation des propriétaires effectifs; viennent ensuite la République bolivarienne du Venezuela et le Chili. Les principaux pays africains propriétaires de navires sont l'Angola, le Nigéria et l'Égypte. L'Inde, suivi du Bangladesh et du Pakistan contrôlent les flottes les plus importantes en Asie du Sud. Le plus grand propriétaire de navires d'Asie du Sud-Est est Singapour, avant la Malaisie et l'Indonésie. Parmi les principaux pays en développement propriétaires de navires, les pays suivants sont ceux qui ont affiché la plus forte croissance en 2013: Angola (+10,8 %), Éthiopie (+94,4 %), Hong Kong (Chine) (+16,9 %), Liban (+26,5 %), Nigéria (+13,2 %), Oman (+12,8 %), Singapour (+12,1 %), Thaïlande (+10,9 %) et Émirats arabes unis (+12,7 %) (tableau 2.3).

2. Exploitants de porte-conteneurs

Au 1^{er} mai 2014, le principal exploitant de porte-conteneurs en termes de capacité de charge était MSC, compagnie basée en Suisse; viennent ensuite Maersk Line (Danemark) et CMA-CGM (France). Un grand nombre de navires mis en service par les exploitants ne leur appartiennent pas en propre, mais sont affrétés auprès d'«armateurs-fréteurs». Au début de 2014, on estimait qu'environ 60 % du carnet de commandes de porte-conteneurs était rempli par ces «armateurs-fréteurs», alors que les 40 % restants étaient des commandes des exploitants de lignes régulières eux-mêmes; par le passé, ce rapport entre les commandes des exploitants et celles des armateurs-fréteurs se situait plutôt autour de 50:50 (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014a).

Les grandes compagnies (en termes de leur flotte totale) sont aussi celles qui exploitent les plus gros navires. La flotte (EVP) de la plupart des principaux transporteurs (tableau 2.4) se compose comme suit: plus ou moins un tiers de navires de 10 000 EVP ou plus, environ un tiers de navires de 5 000 EVP à 9 999 EVP et un tiers de navires ayant une capacité de charge de moins de 4 999 EVP. La compagnie UASC est une exception, car elle a surtout de très gros navires du fait qu'elle opère surtout sur l'axe commercial Est-Ouest. Une autre exception est la compagnie Hamburg Süd qui dessert principalement l'axe Nord-Sud et utilise, par conséquent, des navires relativement plus petits. En règle générale, pour les services transatlantique et transpacifique des navires de 5 000 EVP à 13 000 EVP sont utilisés, alors que pour le commerce Asie-Europe des navires de plus de 13 000 EVP sont utilisés. Les navires de moins de 5 000 EVP ne sont utilisés que pour les services infrarégionaux, le trafic d'éclatement et les services Nord-Sud (voir également *Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014b).

Les petites compagnies mettent rarement en service de gros porte-conteneurs. Puisqu'elles ne transportent que de faibles volumes de fret, il leur serait difficile de remplir de tels navires. Compte tenu des économies d'échelle que permettent de réaliser les gros navires (lorsqu'ils sont remplis), les petites compagnies devront de plus en plus faire face à la nécessité soit de défendre leur position sur des marchés de niche spécialisés, soit d'unir leurs forces en ayant recours à des fusions ou à des alliances qui leur permettraient de regrouper leurs cargaisons.

Les fusions et les alliances ont été un sujet important pour le transport maritime régulier en 2013 et 2014. La compagnie allemande Hapag-Lloyd et la compagnie chilienne Compañía Sud Americana de Vapores S.A. ont conclu un accord de fusion au début de 2014 et une autre fusion est à l'étude entre Hapag-Lloyd et NOL (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014c). De nouvelles alliances ont été proposées et planifiées, mais toutes n'ont pas obtenu l'approbation des organismes de réglementation. En particulier l'Alliance P3 dont on a tant parlé, qui devait regrouper les trois principaux transporteurs, n'a pas été approuvée par le Ministère chinois du commerce (*DynaLiners Weekly*, 2014).

Pour les expéditeurs (c'est-à-dire les clients des transporteurs), la tendance à construire des navires de plus en plus grands et à augmenter le degré de concentration du secteur pourrait comporter aussi

**Tableau 2.4. Les 50 principales compagnies maritimes de ligne au 1^{er} janvier 2014
(Nombre de navires et jauge nette totale en EVP, par ordre décroissant des EVP)**

<i>Classement</i>	<i>Exploitant</i>	<i>Nombre de navires</i>	<i>EVP</i>	<i>0-4 999 EVP* (%)</i>	<i>5 000-9 999 EVP* (%)</i>	<i>>= 10 000 EVP (%)</i>
1	Mediterranean Shipping Company S.A.	461	2 609 181	27,14	40,42	32,45
2	Maersk Line	456	2 505 935	27,35	47,88	24,77
3	CMA CGM S.A.	348	1 508 007	30,83	34,09	35,08
4	Evergreen Line	229	1 102 245	27,64	53,49	18,87
5	COSCO Container Lines Limited	163	879 696	24,03	42,90	33,07
6	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	159	762 613	49,34	33,35	17,31
7	China Shipping Container Lines Company Limited	134	750 644	30,40	31,73	37,87
8	Hanjin Shipping Company Limited	115	671 210	30,54	36,95	32,50
9	APL Limited	121	629 479	30,14	44,42	25,45
10	United Arab Shipping Company (S.A.G.)	73	610 294	19,01	15,60	65,39
11	Mitsui O.S.K. Lines Limited	119	607 562	32,26	53,99	13,75
12	Yang Ming Marine Transport Corporation	107	561 172	28,27	46,78	24,95
13	Hamburg Sud	112	539 793	44,48	53,57	1,95
14	Orient Overseas Container Line Limited	98	510 115	27,88	59,18	12,94
15	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	104	488 848	40,45	46,08	13,46
16	Hyundai Merchant Marine Company Limited	64	392 874	20,83	46,44	32,73
17	Kawasaki Kisen Kaisha Limited	72	368 746	34,46	58,01	7,52
18	Pacific International Lines (Private) Limited	137	365 693	86,00	14,00	–
19	Compania Sud Americana de Vapores S.A.	58	320 273	28,94	71,06	–
20	Zim Integrated Shipping Services Limited	71	305 192	63,48	23,34	13,19
21	Delmas	80	178 926	90,34	9,66	–
22	Wan Hai Lines Limited	78	172 572	89,94	10,06	–
23	MCC Transport (Singapore) Private Limited	65	119 954	95,74	4,26	–
24	Nile Dutch Africa Line BV	42	107 794	100,00	–	–
25	X-Press Feeders	70	94 904	100,00	–	–
26	Korea Marine Transport Company Limited	49	87 958	93,86	6,14	–
27	SITC Container Lines Company Limited	71	85 099	100,00	–	–
28	US Military Sealift Command	59	72 195	100,00	–	–
29	Seago Line	31	69 166	100,00	–	–
30	Safmarine Container Lines N.V.	32	68 596	100,00	–	–
31	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	99	61 246	100,00	–	–
32	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C.	21	58 770	100,00	–	–
33	Compania Chilena de Navegacion Interoceanica S.A.	15	56 552	35,39	64,61	–
34	Regional Container Lines Public Company Limited	33	55 035	90,76	9,24	–
35	TS Lines Company Limited	32	48 521	100,00	–	–
36	Unifeeder A. S.	47	48 162	100,00	–	–
37	Shipping Corporation of India Limited	11	46 990	58,50	41,50	–
38	Arkas Konteyner ve Tasimacilik A.S.	34	44 834	100,00	–	–
39	Sinotrans Container Lines Company Limited	38	44 516	100,00	–	–

**Tableau 2.4. Les 50 principales compagnies maritimes de ligne au 1^{er} janvier 2014
(Nombre de navires et jauge nette totale en EVP, par ordre décroissant des EVP) (suite)**

Classement Exploitant	Nombre de navires	EVP	0-4 999 EVP* (%)	5 000-9 999 EVP* (%)	>= 10 000 EVP (%)
40 Grimaldi Group Napoli	43	44 171	100,00	–	–
41 CNC Line Limited	20	41 807	100,00	–	–
42 Hafiz Darya Shipping Company	9	41 337	52,48	47,52	–
43 Messina	17	39 521	100,00	–	–
44 Gold Star Line Limited	18	39 413	100,00	–	–
45 Matson Navigation Company Incorporated	15	37 442	100,00	–	–
46 Heung-A Shipping Company Limited	31	36 600	100,00	–	–
47 Swire Shipping Limited	25	36 175	100,00	–	–
48 ANL Singapore Private Limited	9	35 219	85,80	14,20	–
49 Westfal-Larsen Shipping A. S.	17	35 151	100,00	–	–
50 Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V.	36	31 454	100,00	–	–
Total des 50 principaux exploitants	4 348	18 429 652	38,22	38,72	23,07
Tous les autres exploitants	1 827	1 484 722	97,54	2,46	–
TOTAL	6 175	19 914 374	42,64	36,01	21,35

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par *Lloyd's List Intelligence*, accessible 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 de ligne.
* Indique le pourcentage de navires dont la capacité en EVP se situe dans la fourchette indiquée.

bien des avantages que des inconvénients. Les économies d'échelle résultant de l'utilisation de grands navires aident à abaisser les coûts d'exploitation. Si le degré de concurrence est suffisant, ces économies sur les coûts seront répercutées sur le client. Toutefois, si ces économies d'échelle ne sont possibles qu'en évinçant les concurrents du marché, le prix final (taux de fret) demandé à l'expéditeur ne diminuera peut-être pas dans les mêmes proportions que les coûts. On se rend mieux compte de cette menace potentielle lorsque l'on analyse la mise en service des navires par pays. C'est le sujet de la section C sur la mise en service de porte-conteneurs et la connectivité des transports maritimes réguliers.

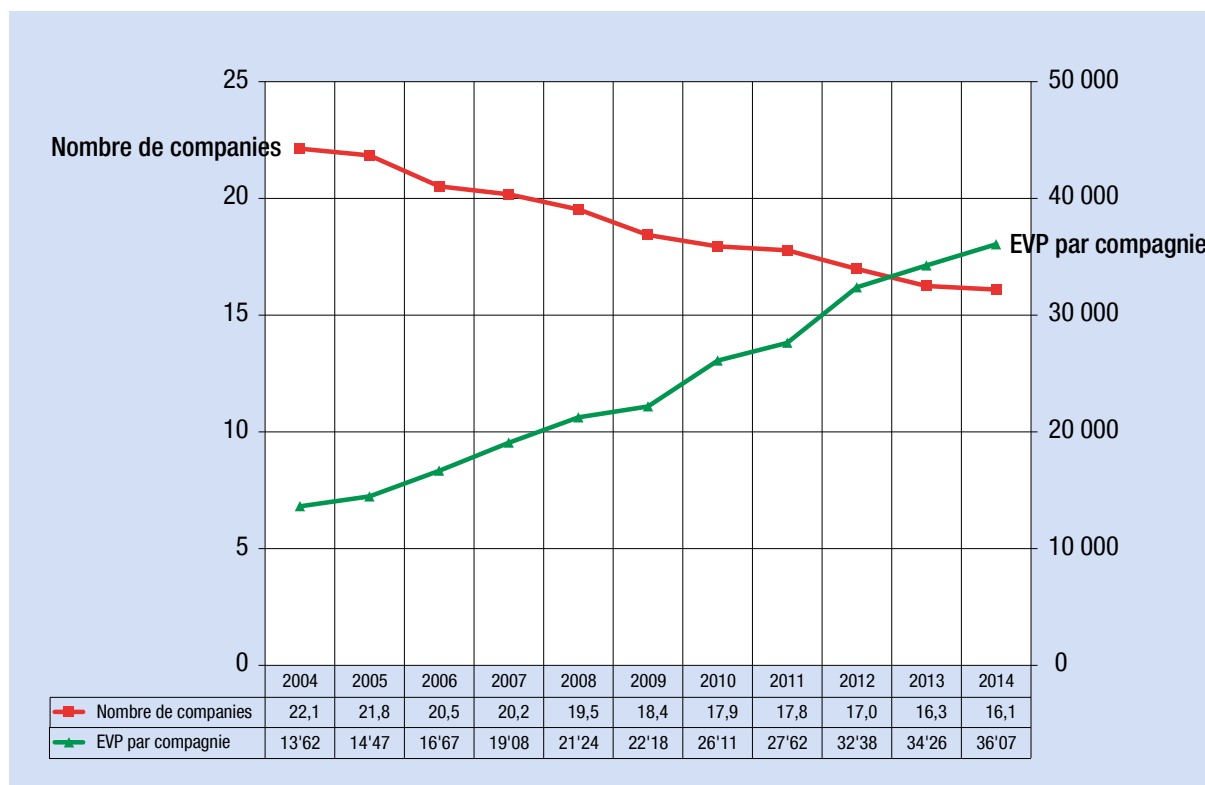
C. MISE EN SERVICE DE PORTE-CONTENEURS ET CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES RÉGULIERS

Depuis 2004, l'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) établi par la CNUCED, est un indicateur de l'accès de chaque pays côtier au réseau de transport maritime régulier. La série chronologique complète est publiée sous forme

électronique dans la base de données UNCTADstat (UNCTADStat, 2014a). Les données de base sont fournies par *Lloyd's List Intelligence* (*Lloyd's List Intelligence – Containers*, 2014); le LSCI est établi à partir des cinq éléments suivants qui rendent compte de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de transport maritime régulier 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.

Le pays/l'économie ayant le LSCI le plus élevé est la Chine, suivie de Hong Kong (Chine), de Singapour, de la République de Corée et de la Malaisie. Les pays africains ayant la meilleure connectivité sont le Maroc, l'Égypte et l'Afrique du Sud grâce à leur situation géographique aux trois extrémités du continent. En Amérique latine, c'est le Panama qui a le LSCI le plus élevé, grâce à son canal et à sa situation à la croisée des principales routes Est-Ouest et Nord-Sud. Onze des douze pays ayant le LSCI le plus bas sont des États insulaires, conséquence du faible volume de leurs échanges commerciaux et

Graphique 2.6. Présence des compagnies de transport maritime régulier: nombre moyen de compagnies par pays et capacité moyenne de charge de conteneurs des navires mis en service (EVP), par compagnie et par pays, 2004-2014



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par *Lloyd's List Intelligence*.

de leur éloignement géographique, un sujet qui sera traité de manière plus détaillée dans le chapitre 6.

L'analyse de certaines des composantes de la connectivité des transports maritimes réguliers révèle la persistance de diverses tendances attribuables à l'évolution générale déjà mentionnée vers la consolidation du secteur. À mesure que les compagnies se développent, elles sont de moins en moins nombreuses à mettre en service des navires en provenance ou à destination du pays moyen (graphique 2.6), et à mesure que la taille des navires augmente, le nombre moyen de navires mis en service par pays reste stationnaire (graphique 2.7).

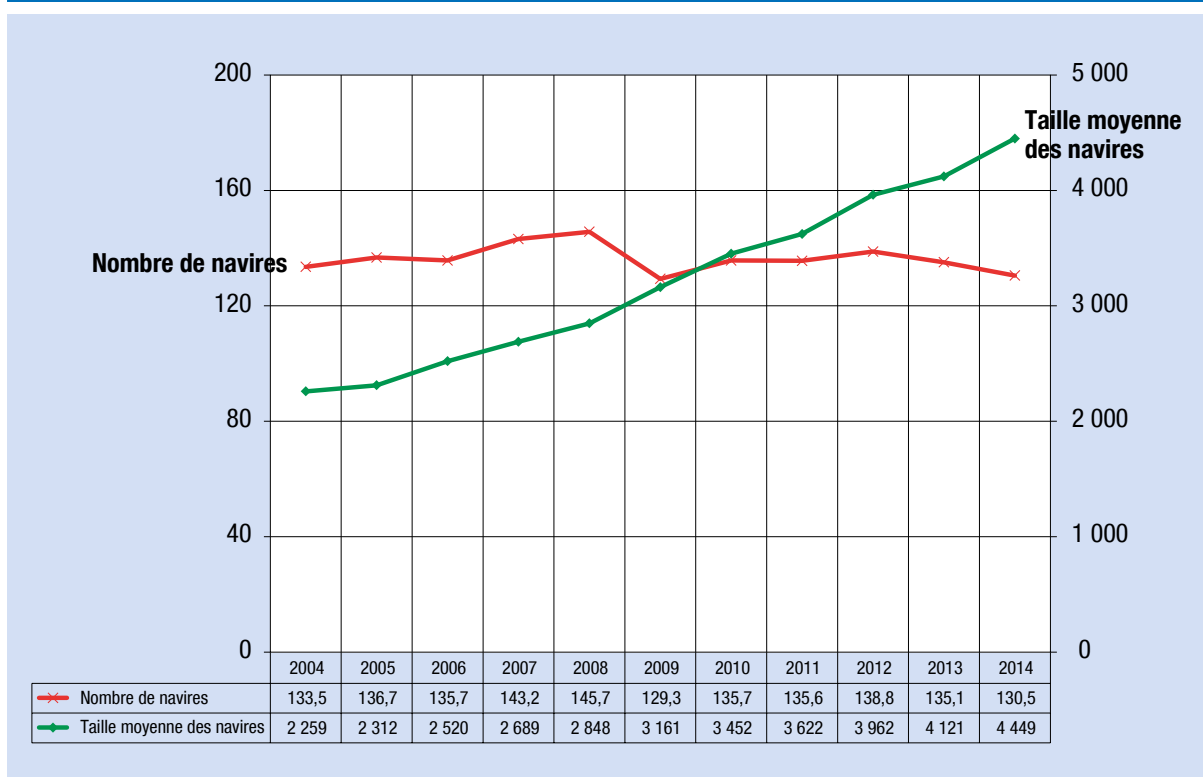
En particulier, la capacité totale en EVP mise en service par compagnie et par pays a été multipliée par 2,6 au cours des onze années pendant lesquelles la CNUCED a suivi l'évolution des données, alors que le nombre de compagnies par pays a reculé de 27 % et la taille moyenne des navires a presque doublé pendant la même période. Plus les compagnies de transport maritime régulier s'agrandissent,

moins les expéditeurs ont de choix sur la plupart des marchés.

D. IMMATRICULATION DES NAVIRES

Comme il a déjà été indiqué dans la section B, pour la majorité des navires de la flotte mondiale, le pavillon d'immatriculation est celui d'un pays/d'une économie autre que celui/celle dont le propriétaire est ressortissant. En janvier 2014, les pavillons d'immatriculation des navires des plus grandes flottes (tpl) sont ceux du Panama (21,21 % de la flotte mondiale), du Libéria (12,24 %), des Îles Marshall (9,08 %), de Hong Kong (Chine) (8,24 %) et de Singapour (6,17 %). Ensemble, ces cinq principaux registres représentent près de 57 % du tonnage mondial (tableau 2.5)².

S'agissant des navires battant pavillon national, l'Indonésie et le Japon viennent respectivement en deuxième et troisième position, après le Panama. L'Indonésie (7 019 navires de 100 tjb ou plus) et le Japon (5 249 navires de 100 tjb ou plus) (UNC-

Graphique 2.7. Nombre de navires mis en service par pays: nombre total de navires et taille moyenne des navires (EVP), 2004-2014


Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par *Lloyd's List Intelligence*.

Tableau 2.5. Les 35 pavillons d'immatriculation des plus grandes flottes enregistrées, au 1^{er} janvier 2014 (En tpl)

Pavillon d'immatriculation	Nombre de navires	Tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)	Part du total mondial (en pourcentage de tpl)	Total cumulé	Appartenance nationale, tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)	Appartenance étrangère, tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)	Appartenance étrangère en pourcentage des tpl
Panama	7 068	355 700	21,21	21,21	589	355 111	99,83
Libéria	3 126	205 206	12,24	33,45	10	205 195	99,99
Îles Marshall	2 207	152 339	9,08	42,53	457	151 882	99,70
Chine, RAS de Hong Kong	2 065	138 134	8,24	50,77	18 637	119 497	86,51
Singapour	2 318	103 467	6,17	56,94	41 080	62 387	60,30
Grèce	883	77 078	4,60	61,54	70 499	6 579	8,54
Bahamas	1 327	74 874	4,47	66,00	1 104	73 770	98,53
Chine	2 802	73 522	4,38	70,39	73 252	270	0,37
Malte	1 698	72 935	4,35	74,74	446	72 489	99,39
Chypre	937	32 594	1,94	76,68	6 131	26 462	81,19
Île de Man	409	23 711	1,41	78,10	0	23 711	100,00

Tableau 2.5. Les 35 pavillons d'immatriculation des plus grandes flottes enregistrées, au 1^{er} janvier 2014 (En tpl) (suite)

<i>Pavillon d'immatriculation</i>	<i>Nombre de navires</i>	<i>Tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)</i>	<i>Part du total mondial (en pourcentage de tpl)</i>	<i>Total cumulé</i>	<i>Appartenance nationale, tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)</i>	<i>Appartenance étrangère, tonnage de port en lourd (en milliers de tpl)</i>	<i>Appartenance étrangère en pourcentage des tpl</i>
Italie	719	20 022	1,19	9,29	8 790	232	6,15
Royaume-Uni	658	18 805	1,12	0,41	264	0 541	6,06
Norvège (NIS)*	531	18 221	1,09	1,50	5 035	3 187	17,49
Japon	766	17 915	1,07	82,57	7 871	44	0,24
République de Corée	777	16 881	1,01	83,57	16 266	615	3,64
Allemagne	381	16 380	0,98	84,55	15 987	393	2,40
Inde	702	15 245	0,91	85,46	14 636	608	3,99
Danemark (DIS)*	381	14 371	0,86	86,32	13 276	1 095	7,62
Indonésie	1 609	13 846	0,83	87,14	12 519	1 327	9,58
Antigua-et-Barbuda	1 207	13 391	0,80	87,94	1	13 390	100,00
États-Unis	850	11 848	0,71	88,65	8 495	3 353	28,30
République-Unie de Tanzanie	163	11 663	0,70	89,34	26	11 637	99,77
Bermudes	145	11 542	0,69	90,03	210	11 333	98,18
Malaisie	531	9 212	0,55	90,58	8 668	544	5,91
Turquie	632	8 891	0,53	91,11	8 600	291	3,27
Pays-Bas	926	8 789	0,52	91,63	6 572	2 217	25,22
France	226	7 577	0,45	92,09	4 096	3 480	45,93
Belgique	110	6 693	0,40	92,49	3 733	2 959	44,22
Viet Nam	811	6 652	0,40	92,88	6 511	141	2,12
Fédération de Russie	1 410	6 530	0,39	93,27	5 559	972	14,88
Philippines	413	6 119	0,36	93,64	1 420	4 698	76,79
Thaïlande	339	5 067	0,30	93,94	4 598	469	9,26
Îles Caïmanes	158	4 299	0,26	94,20	0	4 299	100,00
Saint-Vincent-et-les Grenadines	485	4 273	0,25	94,45	0	4 273	100,00
Total, 35 principaux pavillons	39 770	1 583 792	94,45	94,45	403 339	1 180 453	74,53
Reste du monde	7 831	93 060	5,55	5,55	50 629	42 431	45,60
Total mondial	47 601	1 676 853	100,00	100,00	453 969	1 222 884	72,93

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

Note: Navires de commerce maritime de 1 000 tjb ou plus; énumération par ordre décroissant du tonnage de port en lourd. Une liste complète de tous les pays pour les navires de 100 tjb ou plus est accessible sur: <http://stats.unctad.org/fleet>.

* NIS: Norwegian International Ship Register; DIS: Danish International Ship Register.

Tableau 2.6. Répartition de la capacité en tpl des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, janvier 2014 (Chiffres au 1^{er} janvier, en pourcentage de tpl; croissance annuelle en points de pourcentage indiquée en italique)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres
Total mondial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Pays développés	23,28	26,38	18,52	28,91	27,55	25,96
	<i>-0,40</i>	<i>-0,20</i>	<i>-0,45</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,89</i>	<i>0,14</i>
Pays dont l'économie est en transition	0,72	0,76	0,27	5,18	0,04	1,17
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,01</i>
Pays en développement	75,76	72,80	81,16	65,10	72,40	71,40
	<i>0,44</i>	<i>0,24</i>	<i>0,49</i>	<i>-0,06</i>	<i>0,90</i>	<i>-0,25</i>
dont:						
Afrique	13,69	17,53	10,14	5,66	23,07	9,93
	<i>-0,03</i>	<i>0,29</i>	<i>0,03</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,64</i>	<i>-0,15</i>
Amérique	28,57	21,17	34,80	24,86	22,73	32,52
	<i>-0,66</i>	<i>-0,16</i>	<i>-1,25</i>	<i>-0,85</i>	<i>-0,93</i>	<i>-0,12</i>
Asie	24,57	21,69	27,69	32,14	22,36	19,53
	<i>0,66</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,89</i>	<i>0,36</i>	<i>2,37</i>	<i>-0,50</i>
Océanie	8,92	12,41	8,53	2,44	4,24	9,42
	<i>0,46</i>	<i>0,12</i>	<i>0,83</i>	<i>0,35</i>	<i>0,11</i>	<i>0,53</i>
Pavillons inconnus et autres	0,24	0,06	0,05	0,81	0,01	1,47
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,04</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,00</i>	<i>0,10</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.

TADstat, 2014b) ont tous deux des flottes nationales importantes assurant le trafic de cabotage côtier et interinsulaire.

Des taux de croissance à deux chiffres (en tpl) des immatriculations ont été enregistrés par la République islamique d'Iran (+59,6 %), la République-Unie de Tanzanie (+27,3 %), la Thaïlande (+15,4 %) et Singapour (+13,2 %). Le pavillon de Singapour est utilisé en particulier par les propriétaires de navires de Singapour et du Danemark. Le registre de la République-Unie de Tanzanie est devenu un registre d'immatriculation libre; parmi ses principaux clients figurent des propriétaires de la République islamique d'Iran, de la République arabe syrienne, de la Turquie et des Émirats arabes unis. La Thaïlande a augmenté le nombre de navires de sa flotte qui battent pavillon national, essentiellement en procédant à des transferts de pavillon pour placer sous pavillon thaïlandais des navires appartenant à des ressortissants du pays. De même, la plupart des navires battant pavillon iranien appartiennent actuellement à des compagnies de la République islamique d'Iran, alors que les années précédentes ils étaient immatriculés à l'étranger.

Le tableau 2.6 présente les parts régionales par type de navires et pavillon d'immatriculation. Les pays en développement représentent plus des trois quarts des immatriculations de la flotte mondiale, leur part ayant augmenté de 0,44 point de pourcentage au cours de la période de douze mois s'achevant le 1^{er} janvier 2014. En particulier, plus de 81 % des navires de transport de vrac secs de la flotte mondiale sont immatriculés dans des pays en développement.

E. CONSTRUCTION, DÉMOLITIONS ET NOUVELLES COMMANDES DE NAVIRES

1. Livraisons de navires neufs

Près de 93 % du tonnage (tjb) livré en 2013 a été construit dans trois pays uniquement: la Chine, qui détenait 36,9 % du marché, la République de Corée (35,2 %) et le Japon (20,6 %).

Tableau 2.7. Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb)

	Chine	Japon	République de Corée	Philippines	Reste du monde	Total mondial
Pétroliers	3 369	875	6 904	84	249	11 480
Vraquiers	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
Navires de charge classiques	1 258	247	301		435	2 240
Porte-conteneurs	3 164	513	9 998	140	676	14 490
Gaziers	126	366	2 109		11	2 613
Chimiquiers	112	171	265		102	651
Ravitailleurs	464	41	1 062		772	2 339
Transbordeurs et autres navires à passagers	13	12		3	695	724
Autres	23	511	607		100	1 240
Total	25 974	14 521	24 732	1 360	3 740	70 326

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.

La Chine construit essentiellement des vraquiers et ce sont les navires de charge classiques qui lui assurent sa plus grande part de marché (56 % du total mondial pour cette catégorie de navires). Le Japon se spécialise surtout dans la construction de navires de transport de marchandises solides (34 % du marché et 81 % du tonnage total construit au Japon en 2013). La République de Corée domine les marchés des porte-conteneurs (69 %), des navires gaziers (81 %) et des pétroliers (60 %) (tableau 2.7).

2. Démolition de navires

Bien qu'encore élevé, le total des démolitions en 2013 a diminué de 20 % par rapport aux chiffres de 2012. La Chine et l'Asie du Sud continuent de dominer le marché du recyclage de navires, représentant à elles deux 92 % du tonnage (en tjb) démoli en 2013. Les vraquiers ont représenté 44 % du tonnage démoli en 2013, suivis des pétroliers (20 %) et des porte-conteneurs (18 %). Le Bangladesh a affiché sa plus grande

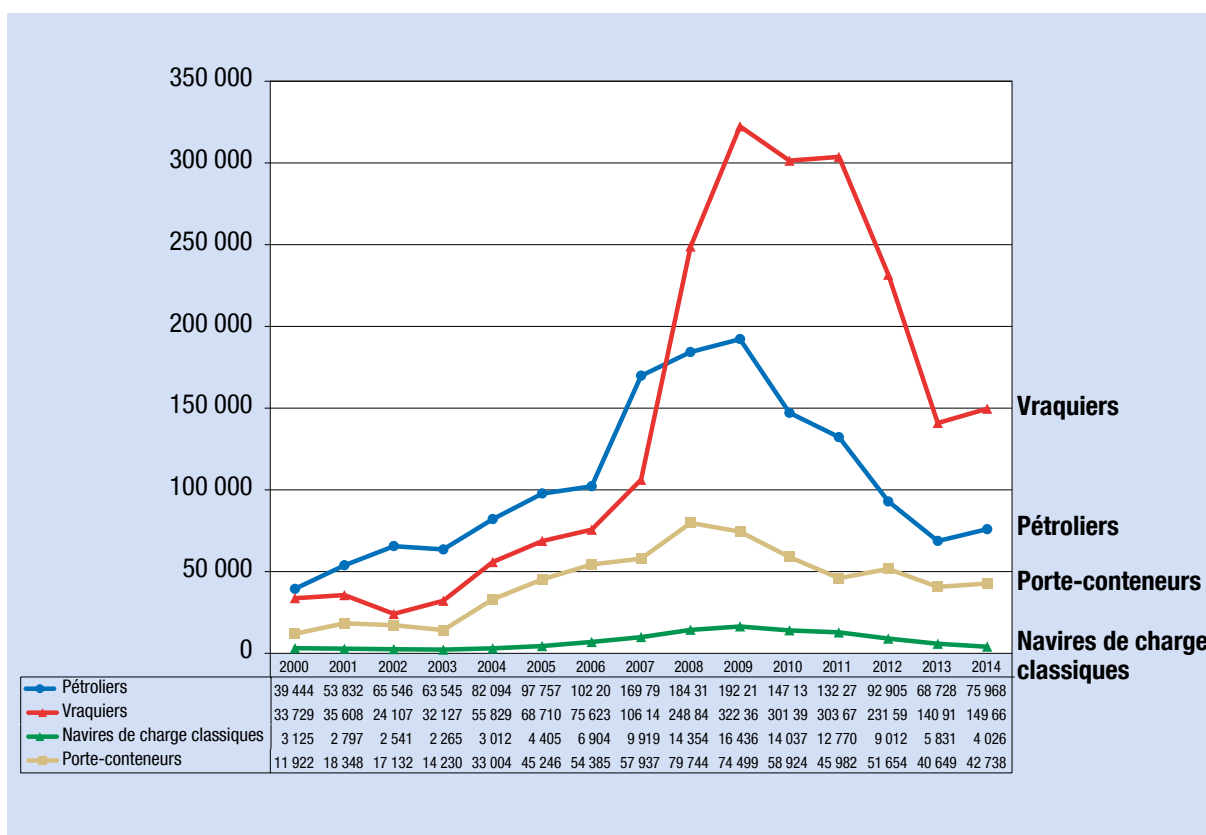
Tableau 2.8. Tonnage déclaré vendu à la casse, par principale catégorie de navire et principal pays de démolition, 2013 (En milliers de tjb)

	Chine	Inde	Bangladesh	Pakistan	Lieux inconnus du sous-continent indien	Turquie	Divers et autres lieux inconnus	Total mondial
Pétroliers	748	791	994	2 680	278	57	296	5 844
Vraquiers	3 524	2 934	4 222	1 335	132	241	277	12 665
Navires de charge classiques	332	930	202	99	12	332	306	2 211
Porte-conteneurs	795	3 195	888	22	119	77	128	5 223
Gaziers	249	63			6	29	35	382
Chimiquiers	13	75	23	40		13	53	218
Ravitailleurs	13	127	115	943	39	3	190	1 429
Transbordeurs et autres navires à passagers		109				171	42	322
Divers	450	186	63			49	10	758
Total	6 124	8 409	6 506	5 118	586	973	1 336	29 052

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 2.8. Tonnage en commande dans le monde, 2000-2014 (En milliers de tpl)



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.

part de marché dans la catégorie des vraquiers (33 %), la Chine dans celle des navires gaziers (65 %), l'Inde dans celle des porte-conteneurs (61 %) et le Pakistan dans celles des pétroliers (46 %) et des ravitailleurs (66 %) (tableau 2.8).

3. Tonnage en commande

Après les pics enregistrés en 2008 et 2009, le carnet de commandes n'a cessé de se dégarner pour toutes les grandes catégories de navires jusqu'au début de 2013. Dans le courant de 2013, pour la première fois depuis la crise économique et financière, le carnet de commandes a

recommencé à se remplir, encore que faiblement, pour les vraquiers, les pétroliers et les porte-conteneurs. Seules les commandes de navires de charge classiques ont continué à baisser, car, en général, cette catégorie de navires a de moins en moins sa place dans le commerce maritime. Au début de 2014, il y avait dix fois plus de commandes de porte-conteneurs que de commandes de navires de charge classiques (graphique 2.8).

S'agissant des livraisons futures de navires, même si les commandes ont maintenant repris, il faudra attendre plusieurs années pour voir démarrer un nouveau cycle d'activité dans la construction navale, vu la baisse considérable des commandes les années antérieures.

BIBLIOGRAPHIE

- DynaLiners Weekly* (2014). East-West trades. 20 juin.
- Dynamar B.V. (2014). *Dynaliners Trades Review*. Mai.
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). When is a 19,000 teu ship not a 19,000 teu ship? 5 février. Accessible sur: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article436383.ece> (consulté le 24 septembre 2014).
- Lloyd's List – Daily Briefing* (2014a). Boxship charter-owners make a comeback. 30 avril. Accessible sur: <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-30&expandId=440774> (consulté le 24 septembre 2014).
- Lloyd's List – Daily Briefing* (2014b). No longer ticking the boxes: Panamax boxships have limits on their popularity. 9 mai. Accessible sur: <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-05-09&expandId=441299> (consulté le 25 septembre 2014).
- Lloyd's List – Daily Briefing* (2014c). Hapag-Lloyd shareholder Kühne targets another merger. 23 avril. Accessible sur: <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-23&expandId=440374> (consulté le 25 septembre 2014).
- Lloyd's List Intelligence – Containers* (2013). Voir <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (consulté le 9 juin 2013).
- UNCTADstat (2014). Voir <http://stats.unctad.org/LSCI> (consulté en juillet 2014).
- UNCTADstat (2014). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2014. Accessible sur: <http://stats.unctad.org/FLEET> (consulté le 25 septembre 2014).

NOTES

- ¹ Les données de base concernant la flotte mondiale utilisées dans 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 marchands 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 précédentes de *l'Étude sur les transports maritimes*. Sont exclus les navires de guerre, les yachts, les péniches, les bateaux de pêche, 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 précédentes de *l'Étude*. S'agissant des «autres» navires, les nouvelles données incluent un nombre plus restreint 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 et de 2014 avec celles des deux années précédentes, la CNUCED a actualisé les données sur les flottes, qui sont accessibles en ligne pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014, en appliquant les mêmes critères (<http://stats.unctad.org/fleet>). Comme 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.
- ² Pour permettre la comparaison avec la section B du chapitre 2 sur le régime de propriété des navires, cette analyse et le tableau 2.5 ne concernent que les navires de 1 000 tjb ou plus. Un tableau donnant la flotte de chaque pays/économie pour les navires de 100 tjb est accessible sur: <http://stats.unctad.org/fleet>.



3

TAUX DE FRET ET COÛTS DU TRANSPORT MARITIME

Le présent chapitre décrit l'évolution des taux de fret et des coûts du transport maritime. La section A est consacrée à certaines tendances des taux de fret maritime dans divers segments du marché, à savoir le transport de fret conteneurisé, de vrac liquide et de vrac sec en 2013 et au début de 2014. Elle met en évidence les faits saillants à l'origine d'importantes fluctuations des prix, examine les tendances observées récemment dans le secteur du transport maritime et dessine certaines perspectives d'évolution des différents marchés de fret.

L'année 2013 a été une autre année de morosité et d'instabilité sur les marchés des taux de fret maritime: tous les segments du transport maritime ont été fortement touchés, les taux de fret ayant atteint leur plus bas niveau en dix ans sur les marchés du transport de vrac sec et de produits pétroliers et des niveaux pareillement bas sur le marché du transport maritime régulier. Ces taux de fret généralement médiocres ont été principalement dus au faible développement de l'économie mondiale, à une demande anémique ou hésitante et à une surcapacité persistante sur les marchés mondiaux du transport maritime.

La section B offre un bref aperçu de certains nouveaux aspects importants du financement du transport maritime concernant plus précisément les investissements privés de capital-risque dans le secteur. En 2013, ces investissements privés ont continué à jouer un rôle clef dans le secteur des transports maritimes, car le financement bancaire classique est resté très limité et n'a été disponible que pour un petit nombre de transactions solides.

A. TAUX DE FRET

Après cinq années de ralentissement économique, 2013 a été une autre année de morosité et d'instabilité sur les marchés des taux de fret maritime: tous les segments du transport maritime ont été fortement touchés, les taux de fret ayant atteint leur plus bas niveau en dix ans sur les marchés du transport de vrac sec et de produits pétroliers et des niveaux pareillement bas sur le marché du transport maritime régulier.

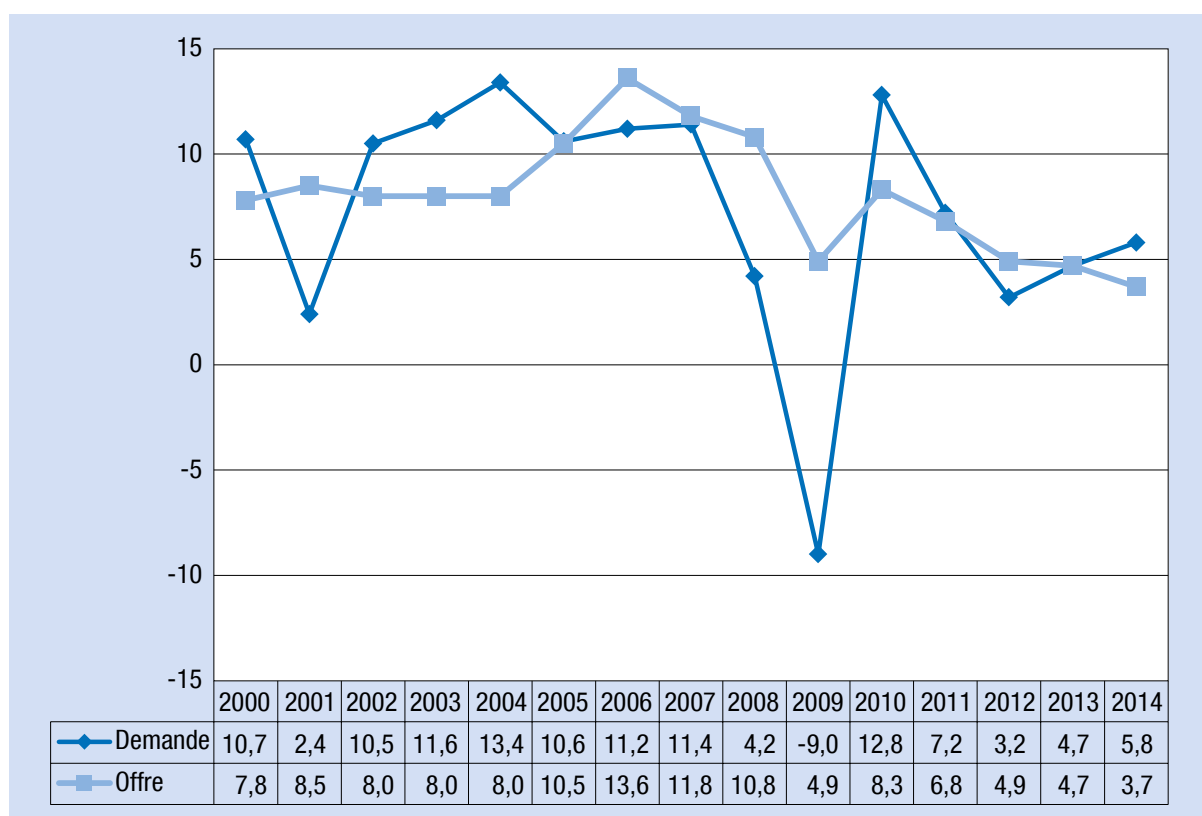
Ces taux de fret généralement médiocres ont été principalement dus, comme les années antérieures, au faible développement de l'économie mondiale, à une demande anémique ou hésitante et à la persistance de la surcapacité du côté de l'offre sur les marchés mondiaux du transport maritime.

1. Taux de fret des marchandises conteneurisées

Le marché est resté tendu pour les porte-conteneurs tout au long de 2013, les taux de fret restant instables et peinant à se relever. Dans l'ensemble les fondamentaux du secteur ont affiché un léger déséquilibre, entraînant à la baisse les taux de fret et les rendements et plaçant les transporteurs dans une situation difficile pendant toute l'année.

Comme le montre le graphique 3.1, la croissance de la demande mondiale générale de services de transport maritime de marchandises conteneurisées a été estimée à 4,7 % en 2013, contre 3,2 % en 2012. Parallèlement à cette croissance générale de la demande, la croissance de l'offre mondiale de transport conteneurisé a légèrement reculé à 4,7 % en 2013, contre 4,9 % en 2012.

Graphique 3.1. Croissance de la demande et de l'offre de transport maritime conteneurisé 2000-2014 (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 2014 sont des projections.

La croissance de la demande de transport de marchandises conteneurisées observée sur la plupart des routes commerciales (voir le chapitre 1) n'a eu aucun effet sur les taux de fret, lesquels sont restés instables à des niveaux historiquement bas. C'est une indication de surcapacité structurelle, l'offre de tonnage restant excédentaire sur la majorité des routes commerciales. Les livraisons de nouveaux porte-conteneurs en 2013, dominées principalement par les gros navires post-Panamax ayant des capacités supérieures à 8 000 EVP, n'ont fait que renforcer cette tendance (voir le chapitre 2). La moyenne des taux de fret sur la plupart des routes commerciales est restée faible et bien en dessous de celle de 2012, comme le montre le tableau 3.1 (Clarkson Research Services, 2014a).

Les taux de fret se sont repliés devant les capacités additionnelles apportées par les nouveaux super-porte-conteneurs (VLCS), dont la plupart ont été mis en service directement, dès leur livraison, sur les principaux axes commerciaux. Avec l'arrivée de ces nouveaux navires, les post-Panamax moins grands ont été affectés à d'autres routes, ce qui a renforcé le processus de réaffectation en cascade sur d'autres routes des navires de moindre capacité en EVP auparavant affectés aux routes principales. Toutefois, cette pratique n'a pas suffi à soutenir les taux de fret sur les grands axes. Par exemple, malgré 10 tentatives d'augmentation générale des taux dans le courant de 2013, les taux en baisse sur la route commerciale entre l'Extrême-Orient et l'Europe sont restés instables à des niveaux bas et la moyenne des taux sur toute l'année n'a pas réussi à dépasser 1 084 dollars par EVP, soit 20 % de moins que la moyenne enregistrée en 2012 (Clarkson Research Services, 2014b). Sur l'axe transpacifique, les taux de fret ont été également mis à mal par la surcapacité. Ainsi, sur la route Shanghai-côte ouest des États-Unis, le taux annuel moyen a été de 2 033 dollars par équivalent quarante pieds en 2013, soit 11 % de moins que la moyenne annuelle de 2012. Les routes maritimes autres que les grands axes n'ont pas été épargnées par l'arrivée en cascade des capacités substantielles détournées des routes principales, puisqu'elles n'avaient pas besoin de ces capacités additionnelles. Les taux de fret sur un certain nombre de ces routes moins fréquentées ont été entraînés à la baisse. Par exemple, sur les routes reliant la Chine (Shanghai) à l'Amérique du Sud (Santos, Brésil) et l'Australie/Nouvelle-Zélande (Melbourne) à l'Afrique du Sud (Durban), les taux de fret n'ont jamais été aussi bas depuis 2009 (tableau 3.1). Le fait de détourner (en cascade) les capacités

de tonnage des routes principales vers les routes moins fréquentées a également suffi à créer des pressions sur les taux de fret du transport interasiatiques, malgré la croissance robuste et soutenue du commerce régional (Clarkson Research Services, 2013).

Face aux faibles niveaux des taux de fret et pour tenter de dégager quelques bénéfices, les transporteurs ont cherché des mesures susceptibles de rendre leurs opérations plus efficaces et de les optimiser afin de réduire les coûts unitaires. Certaines de ces mesures ont consisté à consolider les opérations, à réduire les vitesses de navigation, à placer des navires en inactivité et à remplacer les navires les plus petits et anciens par des navires neufs moins énergivores. C'est, par exemple, ce qu'a fait Maersk Line, qui a annoncé de solides bénéfices se chiffrant à 1,5 milliard de dollars en 2013, contrairement à la plupart des autres transporteurs qui ont affiché des résultats médiocres. Selon Maersk, ces résultats sont attribuables à une forte amélioration de l'efficacité par unité, grâce à l'optimisation des réseaux, à l'amélioration technique des navires existants et à la mise en service de navires neufs offrant un meilleur rendement énergétique, tels que la nouvelle génération de navires Triple-E de 18 270 EVP, ainsi qu'à la réduction des coûts résultant de la baisse de la consommation de combustible et des émissions de CO₂ (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014)³. D'après certains rapports, la compagnie aurait réussi à économiser 764 millions de dollars en 2013 après avoir réduit la consommation de combustible de 12,1 %. La compagnie Maersk est arrivée à opérer ces réductions bien qu'elle ait augmenté la capacité de sa flotte de 0,2 %, la portant à 2,6 millions d'EVP, et accru les volumes transportés de 4,1 %, les portant à 8,8 millions d'unités d'équivalent quarante pieds (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014)⁴.

Dans une autre tentative visant à réduire les coûts, de nouvelles alliances ont été formées. Par exemple, l'Alliance G6, qui a été constituée à la fin de 2011 entre les membres de la Nouvelle alliance mondiale et de la Grande alliance sur les liaisons commerciales Asie-Europe et méditerranéennes, a étendu son partenariat aux liaisons entre l'Asie et la côte Ouest de l'Amérique du Nord en mai 2013. Cette alliance est supposée fournir 30 % de la capacité totale disponible entre l'Extrême-Orient et la côte américaine du Golfe du Mexique. En outre, conscientes de cette nouvelle menace, Hapag-Lloyd, un membre important de l'Alliance G6 et la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) basée au Chili ont annoncé leur

Tableau 3.1. Marchés du transport maritime conteneurisé et taux de fret

Marchés	2009	2010	2011	2012	2013
Transpacifique (dollars par EQP)*					
Shanghai-côte ouest des États-Unis	1 372	2 308	1 667	2 287	2033
Variation en pourcentage		68,21	-27,77	37,19	-11,11
Shanghai-côte est des États-Unis	2 367	3 499	3 008	3 416	3290
Variation en pourcentage		47,84	-14,03	13,56	-3,7
Extrême-Orient-Europe (dollars par EQP)					
Shanghai-Europe du Nord	1 395	1 789	881	1 353	1084
Variation en pourcentage		28,24	-50,75	53,58	-19,88
Shanghai-Méditerranée	1 397	1 739	973	1 336	1151
Variation en pourcentage		24,49	-44,05	37,31	-13,85
Nord-Sud (dollars par EQP)					
Shanghai-Amérique du Sud (Santos)	2 429	2 236	1 483	1 771	1380
Variation en pourcentage		-7,95	-33,68	19,42	-22,08
Shanghai-Australie/Nouvelle-Zélande (Melbourne)	1 500	1 189	772	925	818
Variation en pourcentage		-20,73	-35,07	19,82	-11,57
Shanghai-Afrique de l'Ouest (Lagos)	2 247	2 305	1 908	2 092	1 927
Variation en pourcentage		2,56	-17,22	9,64	-7,89
Shanghai-Afrique du Sud (Durban)	1 495	1 481	991	1 047	805
Variation en pourcentage		-0,96	-33,09	5,65	-23,11
Intra-asiatique (dollars par EQP)					
Shanghai-Asie du Sud-Ouest (Singapour)		318	210	256	231
Variation en pourcentage			-33,96	21,84	-9,72
Shanghai-est du Japon		316	337	345	346
Variation en pourcentage			6,65	2,37	0,29
Shanghai-République de Corée		193	198	183	197
Variation en pourcentage			2,59	-7,58	7,65
Shanghai-Hong Kong (Chine)		116	155	131	85
Variation en pourcentage			33,62	-15,48	-35,11
Shanghai-golfe persique (Doubaï)	639	922	838	981	771
Variation en pourcentage		44,33	-9,11	17,06	-21,41

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

Note: Données basées sur des moyennes annuelles.

* EQP: équivalent quarante pieds.

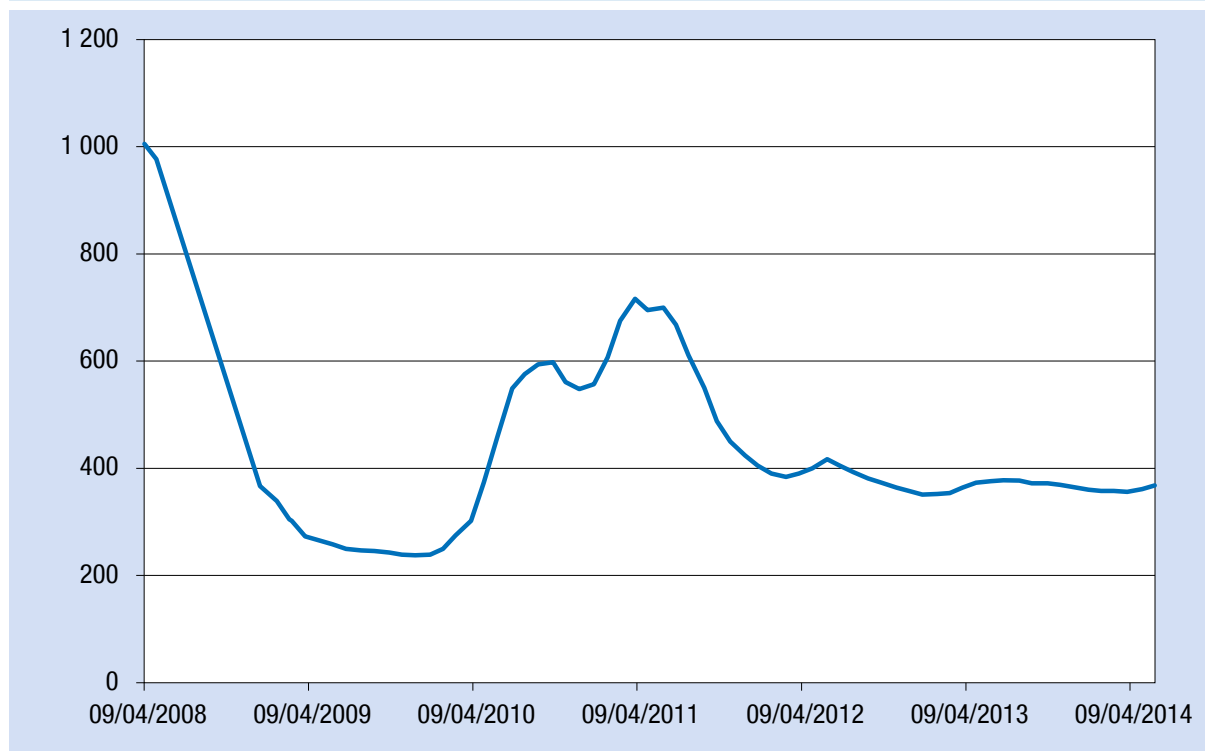
intention de fusionner et ont signé un contrat exécutoire en avril 2014. Ce sera la quatrième ligne mondiale de commerce maritime conteneurisé, qui comptera quelque 200 navires ayant une capacité de transport totale d'environ un million d'EVP et un volume annuel transporté de 7,5 millions d'EVP (voir le communiqué de presse de Hapag-Lloyd, 2014)⁵.

La vente de certaines activités marginales et la restructuration des portefeuilles font également partie des stratégies adoptées par beaucoup de compagnies de transport maritime régulier pour réduire leurs coûts autant que possible et libérer des capitaux afin de les investir ailleurs ou pour accumuler des liquidités pendant cette période de difficultés financières. D'autres mesures stratégiques ont eu des effets plus directs sur les transporteurs, telles que la vente de terminaux de fret et d'autres activités périphériques, comme la fabrication de conteneurs et les services terrestres de logistique et les services-clients. Par exemple, CMA-CGM a réussi à accroître ses bénéfices nets de près de 23 % (soit

de 200 millions de dollars nets) en 2013 en vendant 49 % du capital de Terminal Link à China Merchants Holdings en juin 2013, ce qui lui a permis de dégager des bénéfices consolidés nets de 408 millions de dollars, contre 332 millions en 2012 (*Journal of Commerce (JOC)*, 2014). De son côté, Hanjin Shipping, une société basée en République de Corée a annoncé son intention de se retirer du commerce transatlantique à partir de mai 2014 pour tenter de réduire les activités non rentables (AlixPartners, 2014). Le transporteur se prépare à se défaire d'une partie de sa flotte de vraquiers et de ses terminaux à conteneurs, dans le cadre de mesures visant à assainir les finances de la société et à réunir 1,4 milliard de dollars (*ShippingWatch*, 2013).

S'agissant du marché de l'affrètement, l'inadéquation de la demande croissante sur certaines routes (autres que les routes principales) et de la nouvelle offre dominée par les super porte-conteneurs (VLCS), a influé sur les taux de fret, qui sont restés bas et sous pression tout au long de 2013. Comme le montre le gra-

Graphique 3.2. Indice New ConTex, 2008-2014



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>. (consulté le 26 septembre 2014).

Notes: Le New ConTex est un indice d'évaluation de l'affrètement à temps des porte-conteneurs. Il est calculé en tant que coefficient équivalent de variation en pourcentage tiré de six évaluations ConTex portant notamment sur les capacités de navire ci-après: 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 et 4 250 EVP. Base de l'indice: Octobre 2007 = 1 000 points.

phique 3.2, le nouvel indice ConTex[®] est resté bas en 2013, à 367 points en moyenne (contre 388 points en 2012), reflétant la situation difficile qu'ont dû affronter les fournisseurs de tonnage. Ces faibles niveaux des taux sont principalement attribuables à la réaffectation en cascade des navires à des routes secondaires et à l'important volume des capacités inemployées (qui a totalisé 0,60 million d'EVP tout au long de 2013 et dont les deux tiers étaient du tonnage appartenant à des fréteurs) (Barry Rogliano Salles, 2014)⁷ ce qui a maintenu les pressions à la baisse sur le marché de l'affrètement. Il en est résulté que les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs sont restés bas, même quand ils ont semblé vouloir s'améliorer par rapport aux moyennes annuelles des années antérieures (tableau 3.2).

Malgré l'amélioration des perspectives économiques et l'augmentation des taux de fret au début de 2014, les pressions devraient continuer sur le marché, en raison de la persistance de l'inadéquation de l'offre et de la demande de capacité. L'écart pourrait même se creuser ces prochaines années suite à l'augmentation des commandes de porte-conteneurs en 2013, année qui a vu arriver une nouvelle vague de commandes de gros navires par la plupart des grands transporteurs, qui rivalisent pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts d'exploitation par EVP. Les inscriptions dans le carnet de commandes de porte-conteneurs, qui sont passées de 41 millions de tpl au début de 2013 à 43 millions de tpl au début de 2014, représentent environ 20 % de la flotte en service (voir le chapitre 2, graphique 2.8). Il en résulte un excédent de commandes qui pourrait venir déstabiliser une fois de plus la reprise des taux de fret en général, et, sur chaque route prise individuellement, les taux continueront d'être déterminés par la manière dont les capacités seront gérées.

2. Taux de fret du transport par navires-citernes

Les taux de fret sur le segment de marché des transports par navires-citernes sont restés faibles en 2013 et ont atteint leur niveau le plus bas, aussi bien dans le secteur du transport de pétrole brut que dans celui du transport de produits pétroliers. Comme le montre le tableau 3.3, la tendance à la baisse des indices «Baltic Exchange» persiste depuis 2009. La moyenne du Dirty Tanker Index a reculé à 645 point en 2013, alors qu'il était de 720 en 2012, ce qui représente une

chute de 10,42 %. La moyenne du Baltic Clean Tanker Index a atteint 607 point en 2013 contre 643 points en 2012, soit une diminution de 5,6 % par rapport à la moyenne annuelle enregistrée en 2012⁸.

Cette baisse s'explique principalement par un manque d'équilibre sur le marché qui s'est caractérisé par une demande relativement molle (voir le chapitre 1) et par une énorme surabondance de l'offre de navires (voir le chapitre 2).

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

Pendant les dix premiers mois de 2013, le marché du transport par navires-citernes a affiché ses pires résultats en vingt ans, les taux de fret ayant chuté en dessous des coûts d'exploitation. Pour les segments de marché des VLCC, des Suezmax et des Aframax, le rendement moyen journalier a chuté de 15 % à 20 % par rapport à 2012 (Barry Rogliano Salles, 2014). Malgré l'augmentation des importations chinoises, la baisse de la demande aux États-Unis – conséquence d'une autosuffisance accrue – et le transfert des activités de raffinage de l'ouest à l'est du pays ont agi sur les taux de fret, déjà comprimés par l'offre grandissante de tonnage et la baisse concomitante des taux d'utilisation des flottes. Toutefois, vers la fin de l'année, la combinaison de plusieurs facteurs, à savoir la demande de la saison hivernale, l'augmentation de la demande chinoise, les retards survenus dans les détroits turcs en raison des conditions météorologiques et le ralentissement de la croissance de la flotte, ont provoqué une envolée des taux de fret et le Baltic Dirty Tanker Index a grimpé au-dessus de 1 000 au début de 2014. Malgré cette remontée soudaine des taux, les gains enregistrés ont été éphémères. La capacité surabondante demeure préoccupante et il est important d'y remédier pour permettre une reprise soutenue des taux.

Le segment de marché des superpétroliers (VLCC) et des hyperpétroliers (ULCC), après un début d'année hésitant, a connu une progression record de ses taux de fret vers la fin de 2013. La faiblesse des taux de fret en début d'année étaient largement due au manque de vigueur de la demande (surtout des importations américaines de brut) et à la croissance rapide de la flotte ces dernières années. Toutefois, avec l'amélioration des importations chinoises de brut vers la fin de l'année et le manque de tonnage (dont le niveau n'avait pas été aussi bas depuis longtemps) dans les deux principales régions de chargement des super-

**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 annuelle moyenne en pourcentage 2013/2012
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
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	13,0	3,24
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	10,9	9,00
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	3,4	1,77
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	21,1	16,53
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	14,9	10,49
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	8,7	12,34
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	8,7	14,91
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	6,6	15,50
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	4,1	5,77
Type de navire et vitesse de navigation (EVP)	Moyennes mensuelles pour 2013												
	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	
Munis d'appareils													
200-299 (min. 14 nœuds)	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1	13,5	13,5	13,5	14,4	13,0	13,7	
300-500 (min. 15 nœuds)	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3	10,1	10,3	9,9	11,3	11,2	13,5	
Munis d'appareils/sans appareils													
2 000-2 299 (min. 22 nœuds)	3,2	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,4	
Munis d'appareils													
200-299 (min. 14 nœuds)	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4	20,9	19,6	19,6	23,4	20,7	21,9	
300-500 (min. 15 nœuds)	13,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5	17,7	14,6	14,3	15,6	16,9	13,5	
600-799 (min. 17-17,9 nœuds)	8,0	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0	8,7	8,7	8,7	9,0	8,9	9	
700-999 (min. 18 nœuds)	8,1	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5	8,5	9,1	9,4	8,9	8,8	8,4	
1 000-1 299 (min. 19 nœuds)	5,3	5,7	5,8	6,0	6,2	6,4	6,3	6,3	6,9	8,1	8,2	7,8	
1 600-1 999 (min. 20 nœuds)	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	4,2	4,2	4,4	4,5	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données extraites de divers numéros de *Shipping Statistics and Market Review* (2002-2014), publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics, Brême (Allemagne). Voir également www.isl.org (consulté le 26 septembre 2014).

Abréviation: min. = minimum.

Tableau 3.3. Indices «Baltic Exchange Tanker»

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variation (%) (2013-2012)	2014 (1 ^{er} semestre)
Dirty Tanker Index	1 510	581	896	782	720	645	-10,42	774
Clean Tanker Index	1 155	485	732	721	643	607	-5,6	574

Source: Clarkson Research Services, Shipping intelligence network – Série chronologique, 2014.

pétroliers (le golfe Persique et l'Afrique de l'Ouest), les taux se sont beaucoup améliorés à la fin de 2013. Un autre facteur important qui a influé sur les taux de fret pour les superpétroliers a été l'augmentation des démolitions, qui ont atteint leur niveau le plus élevé dans leur segment du marché depuis 2003 (quelque 22 superpétroliers ont été mis au rebut contre 14 en 2012). Comme on le voit dans le tableau 3.4, sur les segments de marché des superpétroliers et des hyperpétroliers, les taux de fret au comptant ont affiché une hausse de plus de 40 % en moyenne en novembre et décembre 2013, par comparaison avec les mois précédents. Les marges des propriétaires de navires, qui étaient au plus bas, se sont améliorées. Pendant les dix premiers mois de l'année, les bénéfices se situaient en moyenne autour de 10 000 dollars par jour pour les superpétroliers et les hyperpétroliers (au même niveau que les dépenses d'exploitation estimées à 10 000 dollars par jour également); ce chiffre a été ensuite dépassé et a atteint plus de 40 000 dollars par jour en novembre et décembre 2013, un record par rapport aux trois années précédentes. Depuis, les taux se sont repliés de nouveau à des niveaux encore plus bas, en raison des difficultés structurelles au niveau de l'offre et de la demande (Clarkson Research Services, 2014b).

De même, les taux de fret au comptant sont restés relativement faibles pour les Suezmax pendant toute l'année, n'affichant une légère augmentation qu'à la fin de l'année. Ces faibles taux ont été largement dus, dans ce cas également, aux pressions sur le marché du côté de l'offre et à une demande insuffisante, en particulier parce que les États-Unis ont cessé d'importer du brut de l'Afrique de l'Ouest et qu'il n'y a pas eu de cargaisons libyennes durant une bonne partie de l'année. Comme dans le cas d'autres segments du marché des transports par navires-citernes, si les taux ont repris, c'est en partie parce que la conjoncture s'est améliorée sur les marchés vers la fin de 2013, surtout sur les routes de la Méditerranée, de la mer Noire et de l'Afrique de l'Ouest (Clarkson Research Services, 2014b) et, en partie, parce que la hausse des taux de fret pour les superpétroliers a poussé certains transporteurs à regrouper leurs cargaisons (Organisation des pays exportateurs de pétrole, 2013). Les taux de fret pour les navires-citernes navigant sur la route reliant l'Afrique de l'Ouest et les Caraïbes/côte est des États-Unis ont augmenté de 25 % en novembre pour s'établir à 60 WS et les taux sur la route reliant l'Afrique de l'Ouest à l'Europe du

Nord-Ouest ont progressé de 24 % pour atteindre 62 WS. Quant aux revenus, ils se sont situés en moyenne autour de 12 755 dollars par jour pendant les trois premiers trimestres de l'année, en baisse de 30 % par rapport à la même période en 2012. Toutefois, ils ont grimpé à 50 323 dollars par jour en décembre 2013. Depuis, ils ont reculé à 14 463 dollars par jour en février 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

Dans le cas des Aframax, les taux de fret au comptant sont également restés faibles, avec une légère amélioration en fin d'année. Cette hausse a été principalement due à une limitation du tonnage disponible en raison des retards importants survenus dans les détroits turcs et à l'augmentation de la demande dans les Caraïbes et la Méditerranée. Ce sont les taux de fret du transport commercial par Aframax sur la route Caraïbes-Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord qui ont enregistré la hausse la plus robuste, puisqu'ils ont progressé de 50 % en décembre 2013, pour s'établir à 155 WS et de 70 % par rapport à décembre 2012. Les gains moyens tirés des cours comptants sont restés faibles pendant les trois premiers trimestres de 2013, s'établissant à 10 395 dollars en moyenne par jour et restant inchangés par rapport à la même période en 2012. Par contre, les gains moyens sont passés à 34 000 dollars par jour en décembre 2013 et ont dépassé 50 000 dollars par jour en janvier 2014. Toutefois, les conditions qui sous-tendaient cette hausse des taux n'ont pu être maintenues et les gains sont retombés à environ 13 000 dollars par jour en février 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

Un élément positif a été la chute des cours du combustible de soute tout au long de l'année à 593 dollars en moyenne à Rotterdam, contre 638 dollars en 2012, ce qui a amélioré les gains par jour sur la plupart des marchés des transports par navires-citernes. Ces marchés ont également été soutenus par les mises au rebut (8 millions de tpb ont été mises au rebut en 2013, le chiffre le plus élevé depuis 2003), le report ou l'annulation des livraisons de nouveaux navires (à hauteur de 50 % environ des commandes devant être livrées en 2013) (Danish Ship Finance, 2014), la mise en inactivité des navires et la navigation à vitesse réduite devenue la norme comme moyen de réduire les coûts et de maîtriser l'offre.

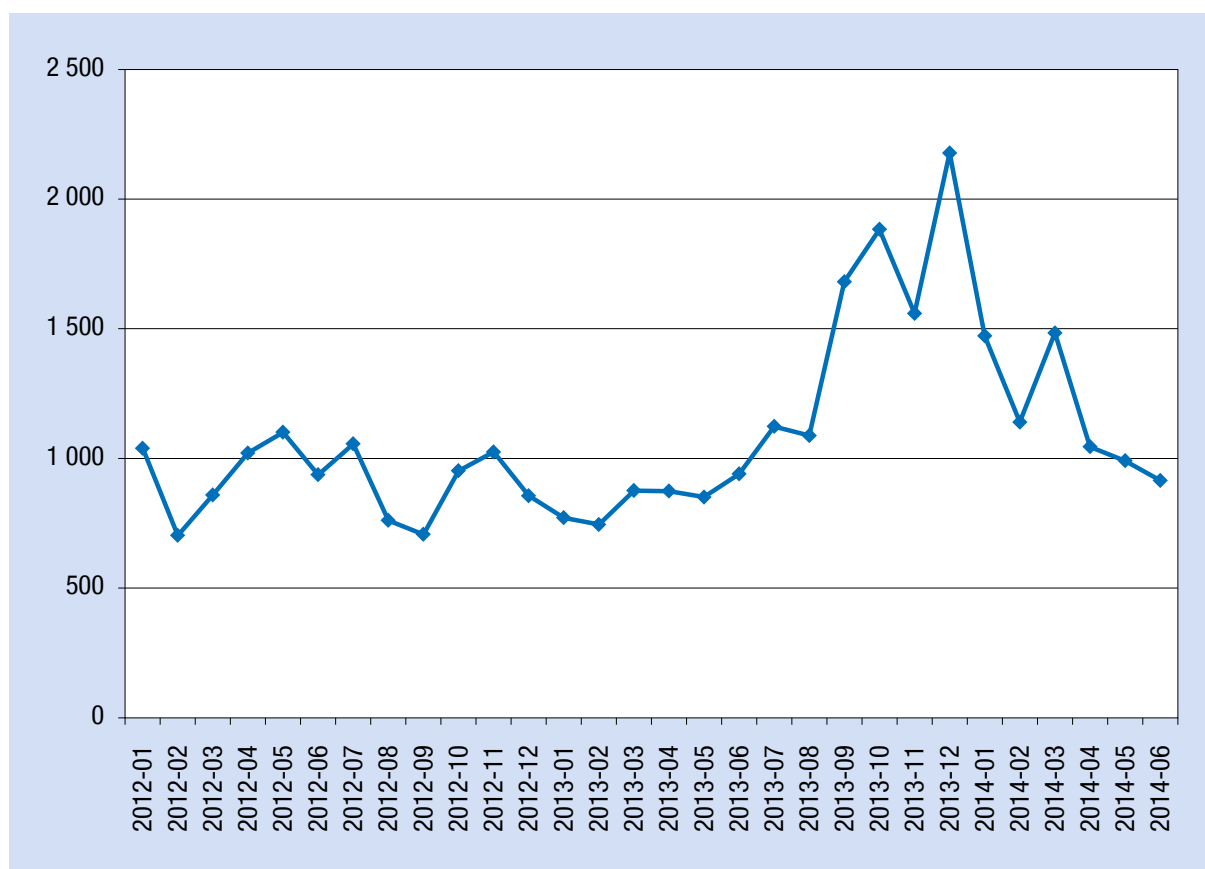
Pendant le premier trimestre de 2014, le marché du transport de brut par navires-citernes a souffert de la surabondance massive des capacités. Toutefois,

les taux de fret au comptant sur ce marché se sont considérablement renforcés, atteignant les moyennes trimestrielles les plus élevées depuis 2008 dans le cas des Aframax et des Suezmax. Des fondamentaux plus robustes (l'augmentation de la demande d'importation chinoise de brut et le volume accru des importations sur de longues distances provenant de l'Afrique de l'Ouest à destination de l'Asie) conjugués à des facteurs saisonniers (les retards dus aux conditions météorologiques, surtout dans le bassin atlantique) ont produit un pic important dans les taux des transporteurs de brut au début du premier trimestre. Ces taux élevés ne se sont pas maintenus et se sont dissipés en mars 2014, les facteurs saisonniers ayant disparu et les importations chinoises de brut ayant ralenti. Ces faibles taux ont persisté jusqu'au début du second trimestre de 2014 (Danish Ship Finance, 2014).

Le marché du transport de produits «blancs», en revanche, a continué d'afficher de meilleurs résultats que celui du transport de brut depuis 2012, comme on a pu le voir, en particulier, pendant la première partie de l'année avec l'accroissement du commerce de produits «blancs» tiré par la demande asiatique de pétrole (R.S. Platou, 2014). Les transporteurs de produits pétroliers de capacité moyenne ont vu leur taux de fret moyen passer à 16 000 dollars par jour, ce qui représente une forte hausse par rapport au taux de 12 000 dollars par jour enregistré en 2012. Toutefois, la surabondance de l'offre sur le marché des transports de produits pétroliers a continué, ce qui a freiné la progression des taux de fret pour les contrats d'affrètement à temps.

Aussi loin qu'on puisse prévoir, il est probable que les taux sur le marché du transport par navires-citernes, comme ceux du transport maritime conteneurisé,

Graphique 3.3. Baltic Exchange Dry Index, 2012-2014 (Année de référence de l'indice 1985 = 1 000 points)



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

Note: L'indice repose 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.

continueront d'être menacés par le déséquilibre entre l'offre et la demande. Le dynamisme des échanges commerciaux, l'augmentation des distances parcourues et la mise au rebut des navires pourraient permettre d'absorber le nombre croissant de navires mis en service. Toutefois, on prévoit que la flotte continuera de croître plus rapidement que la demande de tonnage. Par conséquent, les pressions persisteront sur le marché en 2014, à cause de la surcapacité; mais en 2015, l'équilibre des forces du marché pourrait s'améliorer quelque peu.

3. Taux de fret du vrac sec

Comme dans les autres secteurs de l'industrie des transports maritimes, dans le secteur du vrac sec, les taux de fret continuent d'être influencés par l'atonie de la demande, la morosité de la situation économique mondiale et la surabondance de tonnage⁹. Néanmoins, on a pu distinguer deux phases dans l'année. Comme le montre le graphique 3.3, le Baltic Dry Index, qui avait commencé l'année à 771 points, est resté très bas pendant les six premiers mois, affichant une moyenne semestrielle de 843 points et atteignant son niveau le plus bas en février à 745 points. Toutefois, pendant le second semestre, comme dans le cas du marché du transport par navires-citernes, le marché du vrac sec a vu ses taux de fret augmenter sensiblement, l'indice ayant atteint 2 178 points en décembre et l'indice moyen s'étant établi à 1 214 points pour l'année, contre une moyenne de 918 points en 2012. Le pic enregistré en décembre n'avait pas été observé depuis novembre 2010. Cette amélioration du marché est attribuable au fait que la demande, tirée principalement par le segment des Capesize, a augmenté à un rythme plus rapide que l'offre de navires disponibles, la Chine ayant commencé à reconstituer ses stocks de charbon et à accroître ses importations de minerai de fer (Danish Ship Finance, 2014). Les taux ont également augmenté pour les navires de plus faible tonnage, mais à un rythme plus lent et plus constant. Toutefois, les taux ne sont pas restés à ces niveaux élevés et dès juin 2014 l'indice retombait à 915 points.

Les gains moyens pour tous les vracs secs sont restés relativement faibles en 2013, tout en étant un peu plus élevés qu'en 2012, essentiellement grâce à l'amélioration des gains moyens tirés des cours au comptant pour les Capesize pendant la deuxième moitié de l'année. Avec des gains moyens de 7 731 dollars par jour en 2013, les transporteurs de vrac ont, en général, peiné à couvrir les dépenses d'exploitation

courantes. Les gains restant généralement faibles, les propriétaires de navires ont continué de pratiquer la navigation à vitesse réduite.

Capesize

En 2013, après un début d'année hésitant, avec des gains moyens d'environ 6 435 dollars par jour, le marché des Capesize s'est amélioré en fin d'année, les gains moyens tirés des taux au comptant ayant dépassé 40 000 dollars par jour. Cette augmentation a été principalement due à la forte demande d'importation de minerai de fer de la Chine et à la faible croissance de l'offre de capacité de la flotte de Capesize.

La fin de 2013 a vu augmenter les commandes de Capesize, du fait que les prix des nouveaux navires n'avaient jamais été aussi bas et que les taux de fret s'étaient améliorés. Toutefois, sur le court terme et pour la première fois depuis plusieurs années, le commerce mondial de minerai de fer devrait progresser plus rapidement que la flotte de Capesize, ce qui améliorera sans doute les taux et les bénéfices dans ce secteur.

Panamax

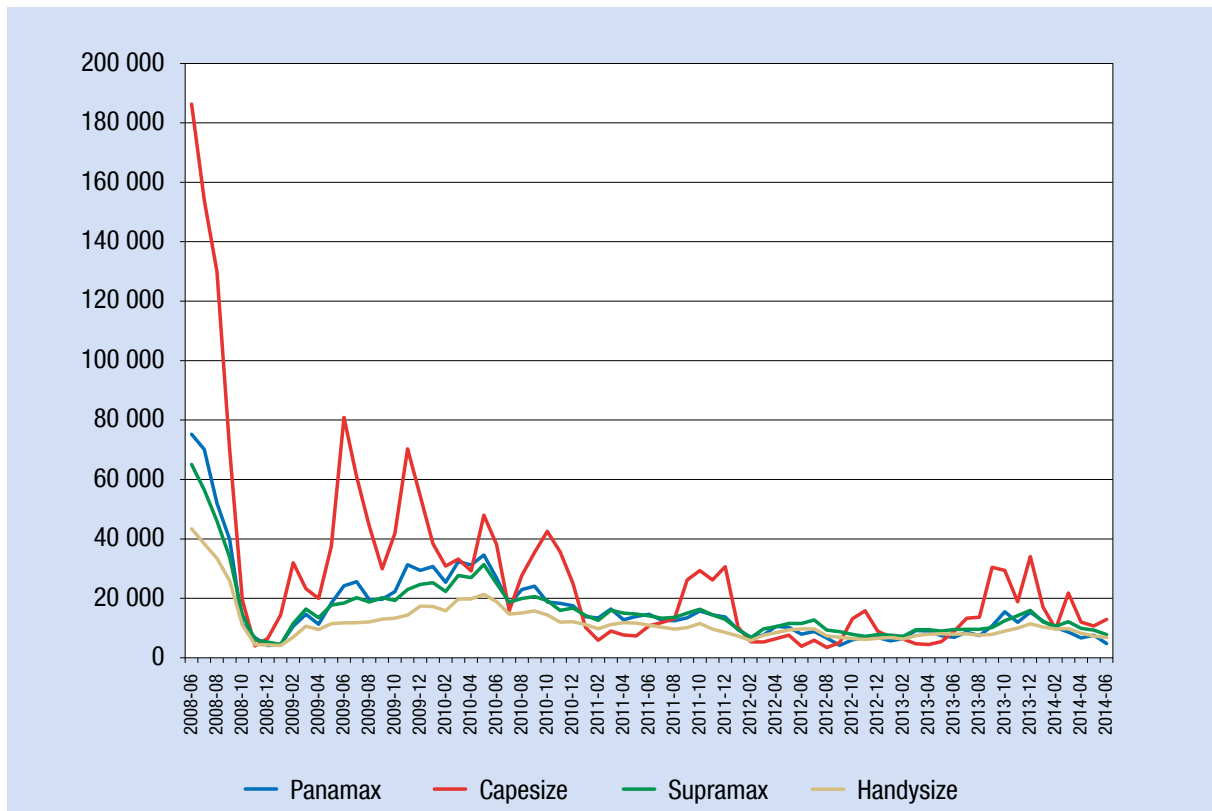
En 2013, les gains moyens tirés des taux au comptant pratiqués dans le segment des Panamax sont restés à des niveaux historiquement bas à 6 600 dollars par jour; ces gains étaient supérieurs de 25 % d'une année sur l'autre mais sont néanmoins restés inférieurs de 71 % à la moyenne des gains des dix années précédentes (22 934 dollars par jour). Ce faible niveau des gains moyens s'explique largement par la croissance robuste et soutenue de l'offre et par le nombre plutôt limité de mises au rebut. De toutes les autres catégories de vraquiers, c'est la flotte de Panamax qui s'est accrue le plus rapidement en 2013, au taux de 9 %.

Les taux d'affrètement à temps des Panamax se sont légèrement améliorés en 2013 et les gains moyens ont été de 10 099 dollars par jour, contre 9 706 dollars en 2012 et de 14 662 dollars en 2011.

Handymax and Supramax

L'excédent de l'offre a continué de peser sur le marché des Handymax en 2013, étant donné que les livraisons se sont poursuivies et ont été plus nombreuses que les mises au rebut. Les gains moyens sont restés inférieurs à la moyenne historique sur dix ans de 23 118 dollars par jour. Bien que les taux de fret restent historiquement faibles, dans le secteur des

Graphique 3.4. Bénéfices journaliers des vraquiers, 2008-2014 (En dollars par jour)



Source: Graphique établi par la CNUCED à partir de données fournies par 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; Handysize – 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.

Handymax ils ont bénéficié dans une certaine mesure de la forte demande d'importation de minéraux, d'autant plus que la Chine constitue des stocks de bauxite et de minerai de nickel, et que le commerce intra-asiatique de charbon connaît une croissance solide.

La moyenne des gains dans le secteur des Supramax a augmenté de 9 % mais est restée relativement basse à 9 468 dollars par jour en 2013 à cause de la croissance continue de l'offre de capacité. La surabondance actuelle des capacités sur le marché et l'expansion du carnet de commandes portent à conclure que le déséquilibre des fondamentaux du marché va probablement persister à court terme.

Les taux sur le marché du vrac sec en 2014 restent dominés par le volumineux carnet de commandes et par les incertitudes entourant la demande chinoise de vrac sec. Bien que l'équilibre du marché semble s'être amélioré, il reste difficile de se prononcer sur les perspectives à long terme et sur la reprise des taux de fret.

B. QUELQUES ASPECTS NOUVEAUX DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES: PARTICIPATION ACCRUE DU CAPITAL PRIVÉ

L'année 2013 a été une autre année importante en ce qui a trait à la présence des investisseurs institutionnels (tels que les capitaux-risques et les fonds de placement à haut risque privés) dans le secteur des transports maritimes. Comme il a été indiqué dans l'édition précédente de *l'Étude sur les transports maritimes*, depuis quelques années, les fonds d'investissement privés s'intéressent particulièrement à ce secteur, saisissant l'occasion créée par le resserrement du crédit pour investir dans des compagnies de transport maritime ainsi que dans des navires, dont les prix n'ont jamais été aussi bas depuis le ralentissement de l'économie mondiale (la valeur des

navires a enregistré une chute pouvant aller jusqu'à 71 % en cinq ans) (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). Pour ces fonds, l'objectif principal de ces investissements dans le secteur des transports maritimes est de vendre ou de mettre en circulation leurs titres lorsque le marché redémarrera.

En 2013, le capital-risque privé a continué de jouer un rôle déterminant dans le secteur des transports maritimes, car le financement classique est resté très limité et n'a été disponible que pour un petit nombre de transactions solides. Les fonds de placements privés ont très activement fait l'acquisition des portefeuilles de prêts accordés par les banques aux compagnies de transport maritime se chiffrant à environ 5 milliards de dollars en 2013 (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). C'est ainsi que la Royal Bank of Scotland, par exemple, a vendu des centaines de millions de dollars de prêts maritimes à Davidson Kempner Capital Management, un fonds de placement à haut risque, et à Oaktree Capital Management et Centerbridge Partners, deux sociétés de capital-risque privé, tous basés aux États-Unis (*Financial News*, 2014). De même, en décembre 2013, Commerzbank AG, la deuxième banque d'Allemagne, a vendu 14 chimiquiers à un fonds géré par Oaktree Capital Management, éliminant ainsi 383 millions de dollars de prêts improductifs au secteur maritime (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). L'approche des fonds de capital-risque et des fonds de placement à haut risque privés a consisté à acheter directement des navires en constituant des coentreprises avec des spécialistes des transports maritimes. Par exemple, Oaktree Capital Management a conclu un partenariat avec Navig8 pour former une coentreprise et commander de nouveaux navires, voyant dans le faible prix des navires modernes peu énergivores l'occasion de faire un bon investissement. La compagnie a commandé à un chantier naval en République de Corée six chimiquiers à être livrés en 2015. Il y a d'autres exemples d'investissement de fonds de capital-risque privés: Apollo Global Management s'est associé au Rickmers Group, spécialiste de la gestion de navires basé à Hambourg, pour investir rien moins que 500 millions de dollars dans des porte-conteneurs et York Capital Management a créé une coentreprise avec Greek shipowner

Costamare Inc. pour acheter cinq porte-conteneurs d'une valeur de plus de 190 millions de dollars (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). D'autres exemples d'investissements de capitaux-risques privés dans le secteur des transports maritimes sont donnés dans le tableau 3.5.

Toutefois, l'intérêt que portent les fonds de placement à risque au secteur maritime peut avoir de graves répercussions sur ce secteur. Certes, les possibilités de financement additionnel offrent de nouvelles occasions aux propriétaires de navires, aux chantiers navals et au commerce en général, mais elles déstabilisent en même temps les fondamentaux du marché. Comme indiqué précédemment et compte tenu de l'analyse présentée dans le chapitre 2, l'année 2013 a vu l'essor des commandes de navires dans le monde. Fortes du financement mis à disposition par des capitaux privés et des fonds de placement à haut risque et encouragées par le faible prix des navires neufs et par l'arrivée de navires plus efficaces et économiques, les compagnies de transport maritime ont placé beaucoup de commandes. Une fois livrée, cette capacité additionnelle pourrait rompre l'équilibre de la demande et de l'offre et menacer les perspectives futures du secteur, vu la fragilité de la reprise économique actuelle et la persistance de la surcapacité. Si l'écart entre l'offre et la demande venait à se creuser, les taux de fret pourraient devenir plus instables, étant donné que les compagnies de transport maritime devront s'efforcer d'assurer l'adéquation de cette capacité additionnelle et de la demande sur diverses routes commerciales, ce qui ne manquerait pas de mettre leurs gains en danger. La même situation a été observée au milieu des années 2000 lors de l'expansion des commandes de navires, qui avait entraîné un excédent de capacité lorsque la crise financière mondiale a gravement frappé la demande et réduit les flux commerciaux. En outre le capital-risque aura peut-être du mal à se retirer du secteur des transports maritimes une fois que celui-ci deviendra moins rentable et morose. Ceci étant, il n'en demeure pas moins que les investissements de capitaux-risques privés, s'ils sont bien ciblés, sont une bonne occasion pour le secteur des transports maritimes d'améliorer son efficacité et pour les compagnies du secteur d'assainir leurs finances, surtout à un moment où les liquidités sont rares ou onéreuses.

Tableau 3.5. Exemples récents d'investissements de capital-risque dans les transports maritimes**Décembre 2013**

- Oaktree Capital Management achète 14 chimiquiers de la Commerzbank pour 383 millions de dollars.
- Davidson Kempner Capital Management aurait payé 500 millions de dollars pour une partie du portefeuille d'intérêts maritimes du Lloyd's Banking Group.
- Des acheteurs restés anonymes achètent des prêts faits par la DNB à Genco Shipping and Trading; le prix payé n'a pas été divulgué.
- Kinder Morgan Energy Partners passe un accord pour acheter American Petroleum Tankers et State Class Tankers d'une filiale du Blackstone Group et de Cerberus Capital Management au prix de 962 millions de dollars.
- Citi Bank achète 11,8 millions de dollars de prêts effectués par la Chang Hwa Bank à TMT; SC Lowy et Deutsche Bank achètent des prêts totalisant 96,7 millions de dollars effectués par la First Commercial Bank à TMT; JP Morgan achète de FCB 34,2 millions de dollars de prêts à TMT.

Novembre 2013

- Global Maritime Investments commande six navires financés par un grand fonds institutionnel des États-Unis; le prix n'a pas été rendu public.

Octobre 2013

- Le Blackstone Group constitue un partenariat avec Eletson Holdings en vue d'établir une compagnie de transport maritime de gaz de pétrole liquéfié d'une valeur de 700 millions de dollars.
- Oaktree annonce un partenariat avec le groupe Navig8 pour former la société Navig8 Chemical Tankers et commande six navires de 37 000 tpl à faible consommation d'énergie.

Septembre 2013

- Des fonds affiliés à Apollo Global Management créent une coentreprise avec le groupe Rickmers pour investir dans des porte-conteneurs en se concentrant dans un premier temps sur des navires d'occasion; la coentreprise a une capacité d'investissement allant jusqu'à 500 millions de dollars.

Août 2013

- Kohlberg, Kravis and Roberts (KKR) crée la Maritime Finance Company, avec un capital social de 580 millions de dollars, dans le but de trouver des financements, de les structurer, de les distribuer et d'y participer; l'entreprise est financée par KKR, KKR Financial Holdings et MerchCap Solutions.
- Blackstone achète neuf navires de transport de produits pétroliers raffinés de la société allemande Hartmann à un prix non divulgué.

Mai 2013

- Delos and Tennenbaum Capital Partners achète 80 % des actions de König and Cie; c'est la première fois que des investisseurs américains détiennent des intérêts majoritaires dans une grande société en commandite simple allemande (Kommanditgesellschaft).

Mars 2013

- WL Ross/Astrup Fearnley annonce son intention de lever 500 millions de dollars de nouveaux capitaux-risque privés pour constituer un fonds qui ciblera les actifs en difficulté du secteur maritime et des transports.

Février 2013

- La société Arab Petroleum Investment Corp (Apicorp) se joint à Tufton Oceanic pour établir un fonds de 150 millions de dollars pour faire l'acquisition de pétroliers de capacité moyenne.

Janvier 2013

- SC Lowy fournit 85 millions de dollars de financement DEB (financement du débiteur en possession) à Korea Line, après avoir été le seul conseiller en restructuration de la compagnie et en être devenu actionnaire.

Source: *Lloyd's List*, sur la base de Marine Money, *Lloyd's List*, Bloomberg and Reuters (dépôts de prospectus). Voir <http://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article440167.ece/BINARY/privateequity-timeline> (consulté le 10 octobre 2014).

BIBLIOGRAPHIE

- AlixPartners (2014). Change on the horizon: The 2014 container shipping outlook. Outlook Maritime series. AlixPartners. Accessible sur: http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U_hqzYZ2Rlw%3d&tabid=635 (consulté le 10 octobre 2014).
- Arnsdorf I and Brautlecht N (2014). Private-equity funds bet \$5 billion on shipping rebound. Bloomberg, 18 février. Accessible sur: <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight.html> (consulté le 29 septembre 2014).
- Barry Rogliano Salles (2014). 2014 *Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Accessible sur: http://www.brsbrokers.com/review_archives.php (consulté le 26 septembre 2014). Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Quatrième trimestre.
- Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Fourth quarter.
- Clarkson Research Services (2014a). *Container Intelligence Quarterly*. Premier trimestre.
- Clarkson Research Services (2014b). *Shipping Review and Outlook*. Printemps.
- Danish Ship Finance (2014). *Shipping Market Review*. Mai. Accessible sur: <http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---Mai-2014.ashx> (consulté le 26 septembre 2014).
- Financial News* (2014). Alternative investors set sale for shipping upturn. 17 mars.
- Hapag-Lloyd (2014). Hapag-Lloyd and CSAV agree to merge and create the fourth largest container shipping company. Communiqué de presse du 16 avril. Voir: http://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/press_release_page_34454.html (consulté le 25 septembre 2014).
- JOC (2014). CMA-CGM's net profit soars on sale of ports unit stake. Voir: http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake_20140331.html (consulté le 1^{er} août 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). Maersk sells green virtues as it cuts operating costs. 7 avril.
- Organisation des pays exportateurs de pétrole (2013). Rapport mensuel sur les marchés du pétrole. Décembre.
- R.S. Platou (2014). The Platou report 2014. Accessible sur: http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80 (consulté le 26 septembre 2014).
- ShippingWatch* (2013). Billion dollar sale to save Hanjin Shipping. 27 décembre. Voir <http://shippingwatch.com/carriers/article6363939.ece> (consulté le 25 septembre 2014).

NOTES

- ³ À partir du *Sustainability Report 2013* de Maersk accessible sur: http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~/_/media/97169B32CA46458897FAE47C780CF69F.ashx (consulté le 15 octobre 2014).
- ⁴ Ces mesures ont également permis de réduire les émissions de CO₂ de 3,8 millions de tonnes, celles de SO_x de 67 000 tonnes, de NO_x de 95 000 tonnes et de particules de 8 000 tonnes.
- ⁵ La Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) se joindra aux principaux actionnaires de Hapag-Lloyd, aux côtés de HGV (City of Hamburg) et Kühne Maritime. La compagnie détiendra pour commencer 30 des actions de l'entité conjointe. Les partenaires sont convenus d'augmenter le capital de 370 millions d'euros une fois que la transaction aura été conclue et la contribution de CSAV sera de 259 millions d'euros. Ainsi, CSAV détiendra 34 % du capital de Hapag-Lloyd. Une deuxième augmentation de 370 millions d'euros du capital sera liée à la cotation en bourse de Hapag-Lloyd.
- ⁶ ConTex pour «Container Ship Time Charter Assessment Index» («évaluation de l'affrètement à temps des porte-conteneurs»).
- ⁷ La proportion de navires porte-conteneurs inactifs, qui avait atteint près de 11 % en 2009, était de 3,4 % à la fin de 2013.
- ⁸ Les produits «noirs» sont généralement les produits pétroliers les plus lourds tels que le mazout lourd ou le pétrole brut. Les produits «blancs» sont généralement les produits pétroliers raffinés tels que l'essence, le kérosène ou le carburant d'aviation ou encore des produits chimiques.
- ⁹ Données tirées de *Shipping Review and Outlook* publié par Clarkson Research Services, printemps 2014 et automne 2013.
- ¹⁰ L'entreprise a acheté six navires porte conteneurs de la Hamburg Süd pour 176 millions d'euros (240 millions de dollars).



4

ÉVOLUTION DES PORTS

Le présent chapitre traite du trafic des ports à conteneurs, de l'évolution de l'exploitation des terminaux et de certains des défis qui se posent actuellement dans les ports. L'augmentation du trafic des ports à conteneurs dans le monde a été estimée à 5,6 %, portant ce trafic à 651,1 millions d'EVP en 2013. Cette progression est semblable à celle observée en 2012. Selon les estimations, la part des pays en développement dans le trafic portuaire mondial a augmenté de 7,2 % en 2013, contre une augmentation estimée à 5,2 % l'année précédente. Les ports asiatiques restent en tête du palmarès mondial pour leur trafic de conteneurs et l'efficacité de leurs terminaux.

Tableau 4.1. Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP)

Pays/économie	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013 ^a	Variation en pourcentage 2012/2011	Variation en pourcentage 2013/2012
Chine	144 641 878	160 058 524	174 080 330	10,66	8,76
Singapour	30 727 702	32 498 652	33 516 343	5,76	3,13
République de Corée	20 833 508	21 609 746	22 582 700	3,73	4,50
Chine, RAS de Hong Kong	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Malaisie	20 139 382	20 897 779	21 426 791	3,77	2,53
Émirats arabes unis	17 548 086	18 120 915	19 336 427	3,26	6,71
Chine, Province de Taiwan	14 076 069	14 976 356	15 353 404	6,40	2,52
Inde	10 284 885	10 290 265	10 653 343	0,05	3,53
Indonésie	8 966 146	9 638 607	10 790 450	7,50	11,95
Brésil	8 714 406	9 322 769	10 176 613	6,98	9,16
Thaïlande	7 171 394	7 468 900	7 702 476	4,15	3,13
Panama	6 911 325	7 217 794	7 447 695	4,43	3,19
Turquie	5 990 103	6 736 347	7 284 207	12,46	8,13
Égypte	7 737 183	7 356 172	7 143 083	-4,92	-2,90
Viet Nam	6 929 645	2 937 119	8 121 019	-57,62	176,50
Arabie saoudite	5 694 538	6 563 844	6 742 397	15,27	2,72
Philippines	5 288 643	5 686 179	5 860 226	7,52	3,06
Mexique	4 228 873	4 799 368	4 900 268	13,49	2,10
Afrique du Sud	4 392 975	4 320 604	4 595 000	-1,65	6,35
Sri Lanka	4 262 887	4 180 000	4 306 000	-1,94	3,01
Fédération de Russie	3 954 849	3 930 515	3 968 186	-0,62	0,96
Oman	3 632 940	4 167 044	3 930 261	14,70	-5,68
Chili	3 450 401	3 606 093	3 784 386	4,51	4,94
République islamique d'Iran	2 740 296	2 945 818	3 178 538	7,50	7,90
Colombie	2 584 201	2 804 041	2 718 138	8,51	-3,06
Maroc	2 083 000	1 800 000	2 500 000	-13,59	38,89
Pakistan	2 193 403	2 375 158	2 562 796	8,29	7,90
Jamaïque	1 999 601	2 149 571	2 319 387	7,50	7,90
Pérou	1 814 743	2 031 134	2 191 594	11,92	7,90
Argentine	2 159 110	1 986 480	2 143 412	-8,00	7,90
Costa Rica	1 233 468	1 329 679	1 880 513	7,80	41,43
République dominicaine	1 461 492	1 583 047	1 708 108	8,32	7,90
Bangladesh	1 431 851	1 435 599	1 571 461	0,26	9,46
Bahamas	1 189 125	1 278 309	1 379 296	7,50	7,90
République bolivarienne du Venezuela	1 162 326	1 249 500	1 348 211	7,50	7,90
Guatemala	1 163 100	1 158 400	1 211 600	-0,40	4,59
Équateur	1 081 169	1 117 047	1 205 294	3,32	7,90
Koweït	1 048 063	1 126 668	1 215 675	7,50	7,90
Liban	1 034 249	882 922	1 117 000	-14,63	26,51
Nigéria	839 907	877 679	1 010 836	4,50	15,17
Angola	676 493	750 000	913 000	10,87	21,73
Uruguay	861 164	753 000	861 000	-12,56	14,34
Kenya	735 672	790 847	853 324	7,50	7,90
Yémen	707 155	760 192	820 247	7,50	7,90
Ukraine	696 641	748 889	808 051	7,50	7,90
République arabe syrienne	685 998	737 448	795 707	7,50	7,90

Tableau 4.1. Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP) (suite)

Pays/économie	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013 ^a	Variation en pourcentage 2012/2011	Variation en pourcentage 2013/2012
Ghana	683 934	735 229	793 312	7,50	7,90
Jordanie	654 283	703 354	758 919	7,50	7,90
Côte d'Ivoire	642 371	690 548	745 102	7,50	7,90
Djibouti	634 200	681 765	735 624	7,50	7,90
Honduras	662 432	665 354	670 726	0,44	0,81
Trinité-et-Tobago	605 890	651 332	702 787	7,50	7,90
Maurice	462 747	576 383	621 917	24,56	7,90
Tunisie	492 983	529 956	571 823	7,50	7,90
Soudan	464 129	498 938	538 354	7,50	7,90
République-Unie de Tanzanie	453 754	487 786	526 321	7,50	7,90
Libye	195 106	369 739	434 608	89,51	17,54
Sénégal	369 137	396 822	428 171	7,50	7,90
Qatar	365 722	393 151	424 210	7,50	7,90
Congo	358 234	385 102	415 525	7,50	7,90
Bénin	334 798	359 908	388 341	7,50	7,90
Papouasie-Nouvelle-Guinée	313 598	337 118	363 750	7,50	7,90
Bahreïn	306 483	329 470	355 498	7,50	7,90
Cameroun	301 319	323 917	349 507	7,50	7,90
Algérie	295 733	317 913	343 028	7,50	7,90
Mozambique	269 219	289 411	312 274	7,50	7,90
Cuba	246 773	265 281	286 238	7,50	7,90
Géorgie	239 004	256 929	277 226	7,50	7,90
Cambodge	236 986	254 760	274 886	7,50	7,90
Myanmar	200 879	215 945	233 005	7,50	7,90
Guam	193 657	208 181	224 628	7,50	7,90
El Salvador	161 200	161 000	180 600	-0,12	12,17
Gabon	162 415	174 597	188 390	7,50	7,90
Madagascar	149 135	160 320	172 986	7,50	7,90
Croatie	144 860	155 724	168 026	7,50	7,90
Aruba	137 410	147 716	159 385	7,50	7,90
Namibie	107 606	115 676	124 815	7,50	7,90
Brunéi Darussalam	105 018	112 894	121 813	7,50	7,90
Nouvelle-Calédonie	95 277	102 423	110 514	7,50	7,90
Albanie	91 827	98 714	106 512	7,50	7,90
Total partiel	412 682 164	434 325 380	465 475 613	5,24	7,17
Autres déclarants^b	562 723	590 637	630 276	4,96	6,71
Total déclaré	413 244 887	434 916 017	466 105 889	5,24	7,17
Total mondial	587 484 148	616 675 181	651 099 413	4,97	5,58

Sources: Secrétariat de la CNUCED, à partir de diverses sources, dont des publications de Dynamar B.V., et d'informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des autorités 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 ont été déclarés.

Note: De nombreux chiffres pour 2012 et 2013 sont des estimations de la CNUCED (ces chiffres sont indiqués en italiques). 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 différents de ceux qui sont indiqués.

A. TRAFIC DES PORTS

Le présent chapitre est consacré au transport de marchandises conteneurisées, qui représente plus de la moitié de la valeur totale du commerce maritime international et environ le sixième de son volume. Par trafic des ports à conteneurs on entend le nombre de conteneurs passant par ce port et est mesuré en équivalent vingt pied (EVP).

1. Ports à conteneurs

Le tableau 4.1 énumère les 80 pays en développement et économies en transition dont le trafic national annuel dépasse 100 000 EVP (on trouvera les chiffres du trafic portuaire de 126 pays/économies sur le site <http://stats.unctad.org/TEU>). En 2013, le trafic de conteneurs des pays en développement a, selon les estimations, progressé de 7,2 % pour atteindre 466,1 millions d'EVP. Cette progression est supérieure à celle de 5,2 % enregistrée l'année précédente. On estime à 651,1 millions d'EVP le trafic de conteneurs tous pays confondus, soit 5,6 % de plus que l'année précédente.

La part des économies en développement dans le trafic mondial a augmenté de 1 % et s'est établie à environ 71,6 %. Ces dernières années, la part des pays en développement dans le trafic mondial de conteneurs a augmenté progressivement; la participation accrue de ces pays aux chaînes de valeur mondiales et l'utilisation de plus en plus fréquente de conteneurs pour le transport de marchandises solides ont contribué à cette progression. Quatre seulement des pays en développement et des économies en transition énumérés au tableau 4.1 (la Colombie, l'Égypte, Hong Kong (Chine) et Oman) ont connu une croissance négative de leur trafic portuaire en 2013, contre 12 pays l'année précédente. Dans le cas de la Colombie, cette situation semble s'inscrire dans le contexte plus vaste d'une baisse régionale du trafic portuaire, car, en général, les ports du bassin des Caraïbes font face à une diminution du commerce extérieur (The Gleaner, 2014). En ce qui concerne l'Égypte, la situation politique incertaine semble décourager certains transporteurs (UKPRwire, 2014). Ces dernières années, Hong Kong (Chine) a eu du mal à maintenir sa position en tête de la liste face à la forte concurrence de Shanghai et de Singapour. S'agissant d'Oman, la diminution des mouvements de conteneurs semble être due à la vive concurrence des ports voisins, mais contraste avec

les volumes de marchandises diverses transportés, qui ont augmenté de 9,5 % (Business Monitor Online, 2014).

Les 10 premiers pays en développement et pays en transition sont tous situés en Asie. Seize des 20 premiers pays en développement et pays en transition se trouvent également en Asie et trois en Amérique centrale et du Sud (Brésil, Mexique et Panama) et un en Afrique (Égypte). Le pays ayant la plus grande part du trafic de conteneurs reste la Chine. Lorsqu'on inclut Hong Kong (Chine) et la Province chinoise de Taiwan, la moitié des 20 premiers ports sont chinois. Le trafic des ports chinois, à l'exception de Hong Kong (Chine), a enregistré une croissance positive de 8,7 %, atteignant 173,9 millions d'EVP. Les ports chinois, à l'exception de Hong Kong (Chine) et des ports de la Province chinoise de Taiwan ont représenté environ 26,8 % du trafic mondial de conteneurs en 2013, contre 25,8 % l'année précédente (le chapitre 1 contient une analyse plus détaillée de la demande et de l'offre dans les échanges commerciaux internationaux).

Le tableau 4.2 indique les 20 principaux ports à conteneurs du monde pour la période 2011-2013. Ces ports ont représenté environ 46 % du trafic mondial des ports à conteneurs en 2013. Ils ont collectivement enregistré une progression de 5,4 % de leur trafic en 2013, contre une augmentation estimée à 3,5 % en 2012. La liste comprend 15 ports de pays en développement, tous situés en Asie; les cinq autres ports se trouvent dans des pays développés, dont trois en Europe et deux en Amérique du Nord. Les 10 premiers ports sont tous situés en Asie, ce qui atteste de la place importante de la région dans le commerce des produits finis et semi-finis. Le port de Shenzhen a gravi un échelon dans la liste et a pour la première fois dépassé le port de Hong Kong (Chine), pour devenir le troisième port à conteneurs du monde. En 2013, Hong Kong (Chine) a enregistré une croissance négative de 3,3 %, la plus forte diminution observée dans les 20 ports en question. Rotterdam a reculé de 2 %, mais a réussi à rester le onzième port à conteneurs du monde. Anvers, Los Angeles et Tanjung Pelepas ont également connu une croissance négative en 2013. Qingdao a gravi deux échelons dans la liste et Doubaï, Long Beach et Xiamen un échelon. Avec une croissance de 24,2 %, le Port de Dalian a beaucoup avancé et a amélioré son classement de cinq places. Dalian a la plus grande zone franche de la Chine, la Zone franche de Dalian, qui s'étend sur 251 kilo-

Tableau 4.2. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2011, 2012 et 2013 (En EVP, variation en pourcentage)

Nom du port	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013	Variation en pourcentage 2012-2011	Variation en pourcentage 2013-2012
Shanghai	31 700 000	32 529 000	36 617 000	2,62	12,57
Singapour	29 937 700	31 649 400	32 600 000	5,72	3,00
Shenzhen	22 569 800	22 940 130	23 279 000	1,64	1,48
Hong Kong (Chine)	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Busan	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5,32	3,75
Ningbo	14 686 200	15 670 000	17 351 000	6,70	10,73
Qingdao	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11,39	7,01
Guangzhou	14 400 000	14 743 600	15 309 000	2,39	3,83
Doubaï	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2,08	2,80
Tianjin	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6,96	5,69
Rotterdam	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0,09	-2,06
Port Klang	9 603 926	10 001 495	10 350 000	4,14	3,48
Dalian	6 400 000	8 064 000	10 015 000	26,00	24,19
Kaohsiung	9 636 289	9 781 221	9 938 000	1,50	1,60
Hambourg	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1,67	4,45
Long Beach	6 061 099	6 045 662	8 730 000	-0,25	44,40
Anvers	8 664 243	8 635 169	8 578 000	-0,34	-0,66
Xiamen	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11,47	11,20
Los Angeles	7 940 511	8 077 714	7 869 000	1,73	-2,58
Tanjung Pelepas	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2,67	-0,94
Total, 20 premiers	274 540 260	284 005 080	299 350 000	3,45	5,40

Source: Secrétariat de la CNUCED et Dynamar B.V., juin 2014.

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

mètres carrés, ce qui aide à stimuler les échanges commerciaux passant par le port. En 2013, le PIB de Dalian a augmenté au taux annuel de 9 %, dépassant 765,08 milliards de RMB (123 milliards de dollars), le secteur primaire ayant progressé de 4,8 % et le secteur secondaire de 9,4 %. La croissance du secteur des services a été de 9,1 %, de telle sorte qu'à la fin de 2013, il y avait 639 établissements financiers dans la ville, une indication de son importance croissante (Rainy Yao, 2014).

B. EXPLOITATION DES TERMINAUX

Le secteur des terminaux à conteneurs est très fragmenté, ce qui n'a pas empêché plusieurs acteurs internationaux d'y étendre leurs activités et de s'assurer une présence mondiale. Le tableau 4.3 énumère les 10 plus grands exploitants mondiaux de terminaux par trafic de conteneurs et par parts de marché. Pris collectivement, ces 10 plus grands exploitants mondiaux de terminaux contrôlent environ 224 millions d'EVP, soit environ 37 % du trafic

mondial des ports à conteneurs décrit dans le tableau 4.1.

Malgré la faible croissance du volume du trafic portuaire par rapport aux niveaux observés avant la crise économique, le secteur de l'exploitation des terminaux est très dynamique. Plusieurs exploitants mondiaux de terminaux ont vendu une partie de leurs actions dans le souci de rationaliser et de mieux cibler leurs activités. Les exploitants de terminaux dont l'activité est étroitement liée à celle de compagnies maritimes, comme APM Terminal et Mitsui O.S.K. Lines, ont vendu des terminaux, alors que les exploitants de terminaux traditionnels opérant à l'échelle mondiale, comme DP World et Stevedoring Services of America, ont tenté de renforcer leur position en privilégiant l'investissement. International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), un exploitant de terminaux moins grand que les précédents, a également vendu des terminaux, sans doute en raison de la croissance de ces terminaux, étant donné que la société préfère investir

Tableau 4.3. Les 10 plus grands exploitants mondiaux de terminaux, 2012 (En EVP et en parts de marché)

	Exploitant	Millions d'EVP	Part en pourcentage
1	PSA	50,9	8,2
2	HPH	44,8	7,2
3	APMT	33,7	5,4
4	DPW	33,4	5,4
5	Cosco	17	2,7
6	Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
7	China Shipping Terminal Development	8,6	1,4
8	Hanjin	7,8	1,3
9	Evergreen	7,5	1,2
10	Eurogate	6,5	1

Source: Drewry Maritime Research.

dans de petits terminaux et dans des terminaux de taille moyenne.

Le tableau 4.4 énumère les terminaux les plus performants selon le classement du JOC¹¹. Les chiffres montrent que le Japon, la Chine et les Émirats arabes unis sont les trois seuls pays à figurer parmi les 10 premiers, huit de ces terminaux se trouvant en Chine. Fait intéressant, selon le classement de la CNUCED des pays en fonction du volume de leur trafic portuaire (voir <http://stats.unctad.org/TEU>), le Japon est classé septième et la Chine première, ce qui montre bien qu'il n'est pas nécessaire qu'un port ait un important volume de

trafic pour être performant. Le port de Yokohama est classé premier pour l'efficacité aux postes d'accostage mais quarante et unième pour le volume. Quatre terminaux différents dans le port de Tianjin en Chine figurent par les 10 premiers, attestant du haut niveau d'efficacité de ce port aux postes d'accostage.

Le tableau 4.5 montre que Tianjin est le port à conteneurs le plus efficace du monde, ses gains de productivité ayant augmenté de plus de 50 % par rapport à l'année précédente. Le port de Tianjin accueille de nombreux exploitants internationaux de terminaux, tels que APM Terminals, China Merchants Holdings International, COSCO Pacific, CSX World Terminals OCCL, PSA et DPW; la concurrence entre les exploitants de terminaux opérant dans un même port contribue peut-être à l'augmentation de l'efficacité.

En Europe, le terminal le plus performant est celui d'Euromax à Rotterdam, avec 100 mouvements de conteneurs par navire, par heure, pour toutes les tailles de navires; vient ensuite le MSCo Gate Container Terminal à Bremerhaven, en Allemagne (98 mouvements de conteneurs). Au Moyen-Orient, le Salalah Container Terminal à Salalah, Oman, a atteint 91 mouvements de conteneurs par navire, par heure. Aucun chiffre n'a été communiqué pour l'efficacité des terminaux dans les ports africains, mais, en 2012, le chiffre moyen fourni pour le continent était de 19 mouvements de conteneurs par navire, par heure et pour toutes les tailles

Tableau 4.4. Les plus grands terminaux du monde, 2013 (Mouvements de conteneurs par heure, pour toutes les tailles de navires, et trafic de conteneurs, par port et par pays)

Terminal	Port	Pays	Productivité aux postes d'accostage 2013	Classement du port (trafic)	Classement du pays (trafic)
APM Terminals Yokohama	Yokohama	Japon	163	41	7
Tianjin Xingang Sinor Terminal	Tianjin	Chine	163	10	1
Ningbo Beilun Second Container Terminal	Ningbo	Chine	141	6	1
Tianjin Port Euroasia International Container Terminal	Tianjin	Chine	139	10	1
Qingdao Qianwan Container Terminal	Qingdao	Chine	132	7	1
Xiamen Songyu Container Terminal	Xiamen	Chine	132	18	1
Tianjin Five Continents International Container Terminal	Tianjin	Chine	130	10	1
Ningbo Gangji (Yining) Terminal	Ningbo	Chine	127	6	1
Tianjin Port Alliance International Container Terminal	Tianjin	Chine	126	10	1
DP World-Jebel Ali Terminal	Jebel Ali	Émirats arabes unis	119	9	9
Khorfakkan Container Terminal	Khor al Fakkan	Émirats arabes unis	119	34	9

Source: Secrétariat de la CNUCED et base de données du JOC sur la productivité des ports, juin 2014.

Note: Bien que 11 terminaux figurent sur la liste, celui de DP World à Jebel Ali et celui de Khorfakkan se partagent la dixième place.

Tableau 4.5. Principaux ports du monde par niveau de productivité, 2013 (Mouvements de conteneurs, par navire, par heure et pour toutes les tailles de navires; augmentation en pourcentage)

Port	Pays	Productivité aux postes d'accostage, 2013	Productivité aux postes d'accostage, 2012	Augmentation en pourcentage 2013/2012
Tianjin	Chine	130	86	51%
Qingdao	Chine	126	96	31%
Ningbo	Chine	120	88	36%
Jebel Ali	Émirats arabes unis	119	81	47%
Khor al Fakkan	Émirats arabes unis	119	74	61%
Yokohama	Japon	108	85	27%
Yantian	Chine	106	78	36%
Xiamen	Chine	106	76	39%
Busan	République de Corée	105	80	31%
Nansha	Chine	104	73	42%

Source: Secrétariat de la CNUCED et base de données du JOC sur la productivité des ports, juin 2014.

de navires, ce qui est bien en deçà de la moyenne du terminal classé premier. La situation est donc perfectible, mais le fait qu'aucun chiffre n'ait été communiqué pour 2013 signifie probablement qu'il n'y a pas eu de changement. Il est intéressant de relever que l'amélioration de l'efficacité dans les principaux ports du monde s'est située entre 27 % (Yokohama) et 61 % (Khor al Fakkan); il s'agit donc contre toute attente, d'améliorations considérables et non marginales. En ce qui concerne Yokohama, les terminaux sont exploités par APM Terminal et la vaste expérience acquise par cette société dans la gestion de son portefeuille mondial de terminaux y est certainement pour quelque chose. S'agissant de Khor al Fakkan, l'explication réside peut-être dans les améliorations du port. La deuxième tranche d'un vaste projet d'agrandissement s'est achevée récemment et le port dispose maintenant de six portiques de transbordement capables de prendre en charge des super-post-Panamax et de quatre super-grues-portiques à levage en tandem sur 800 mètres de postes d'accostage ayant 16 mètres de tirant d'eau (Émirats arabes unis, Département des ports maritimes et des douanes, 2014).

C. ÉVOLUTION DES PORTS

Le développement du secteur portuaire est un processus essentiel pour tout pays souhaitant réussir dans le commerce international. Les ports sont la voie d'accès aux partenaires commerciaux dans le monde et le transport maritime est l'un des moyens de transport offrant le meilleur rapport coût-efficacité sur de longues distances. À travers l'histoire, les ports ont toujours été considérés comme un atout important pour un pays, car, en plus d'être la porte d'entrée du

pays, ils sont également le point de recouvrement des taxes à l'importation et des droits d'accise. Cependant, leur rôle ne cesse d'évoluer et il existe une différence entre les pays en développement et les pays développés à cet égard. Dans nombre de pays en développement, les taxes perçues dans les ports constituent la plus grande partie des revenus publics. Par exemple, l'Autorité portuaire de Tanzanie est l'un des principaux contribuables du pays. En 2011, elle a versé 43 millions de dollars et la Tanzania International Container Terminal Services 15 millions de dollars, et ensemble ils sont le troisième contribuable du pays, ce qui témoigne de l'importance du port pour le PIB national. En 2009-2010, la République-Unie de Tanzanie a perçu 4 500 milliards de shillings tanzaniens (2,8 milliards de dollars) de taxes, dont 30 % environ au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et 30 % au titre de l'impôt sur le revenu, les droits d'accise représentant 18 % du total et les droits d'importation environ 9 % (Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania et Christian Council of Tanzania, 2012). Dans un rapport récent de la Banque mondiale, il est dit que l'amélioration de l'efficacité du port permettrait un recouvrement plus efficace de l'impôt, ce qui aiderait à son tour à augmenter considérablement les recettes fiscales (World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management, 2013). Ainsi, le développement et la réforme des ports sont essentiels pour la santé financière d'un pays. Toutefois, dans les pays développés, les taxes perçues dans les ports jouent un rôle moins important de nos jours. C'est dû, en partie, à l'évolution de la fiscalité dans ces pays avec, par exemple, l'avènement de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sur les salaires et, en partie, aux efforts visant à simplifier les processus portuaires et à faciliter la circulation des

marchandises. Aux États-Unis, par exemple, les droits d'accise et les droits de douane représentent respectivement 3 % et 1 % du total des revenus publics (National Priorities Project, 2014).

1. Les routes de transit

Dans les Amériques, l'élargissement du canal de Panama, qui a débuté en 2007, reste la raison principale de nombreux projets de développement portuaire. Malgré une série de difficultés et des dépassements de budget en 2013-2014, l'achèvement des travaux est maintenant prévu pour décembre 2015. Ils comprennent l'addition d'un troisième jeu d'écluses au système actuel ainsi que l'approfondissement et l'élargissement (jusqu'à 54,86 mètres) des canaux existants pour permettre le passage de porte-conteneurs faisant jusqu'à 13 500 EVP et d'autres navires de grande taille. Les plus grands porte-conteneurs actuellement en circulation ne pourront pas transiter par le canal élargi. Le coût du projet d'élargissement du canal se chiffre actuellement à 7 milliards de dollars, ce qui représente un dépassement de budget de 1,6 milliard de dollars. En 2013, les péages ont totalisé 1,8 milliard de dollars, soit 0,2 % de moins que l'année précédente, et, selon les prévisions de l'Autorité du canal de Panama, lorsque le canal élargi deviendra opérationnel, le trafic accru rapportera un milliard de dollars de revenus additionnels.

Le canal de Panama dessert plus de 144 routes maritimes reliant entre eux 160 pays et quelque 1 700 ports à travers le monde. Le nombre total de franchissements du canal a été de 12 045 en 2013, 6,5 % de moins que l'année précédente. Sur ce total, 25 % environ des navires transitant par le canal (3 103) ont été des porte-conteneurs, ce qui représente une diminution de 6,4 % par rapport à l'année précédente. Pourtant, on estime que les porte-conteneurs transportent 52 % du fret maritime mondial en valeur et qu'ils sont donc particulièrement importants pour le commerce mondial. En 2013, plus de 319 millions de tonnes de fret (3,9 % de moins qu'en 2012) ont transité par le canal, soit 3,4 % du commerce maritime mondial. Les bénéficiaires immédiats de l'agrandissement du canal de Panama seront vraisemblablement les ports de la côte est des États-Unis, comme le port de New York et celui de Virginie.

Un rival du canal de Panama retient l'attention au Nicaragua. Une proposition relative à la construction du canal du Nicaragua a été adoptée par le congrès

en juin 2013. Ce canal sera probablement trois fois plus long (278 kilomètres) que le canal du Panama. S'il est construit, le canal du Nicaragua sera plus large que celui du Panama et pourra accueillir les plus gros navires de transport de marchandises existant actuellement. Le coût du canal est estimé à 40 milliards de dollars et il sera construit et géré par une société chinoise, la Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. Cette société a obtenu une concession de 50 ans pour construire et exploiter le canal, avec une option de prorogation pour une nouvelle période de 50 ans. Le projet du canal du Nicaragua emploiera directement 50 000 personnes environ et 200 000 autres en bénéficieront indirectement. La construction devrait commencer en décembre 2014 et prendre cinq ans. (NBC News, 2014).

S'il est évident que les incidences de la construction de canaux de transit sont nombreuses, elles restent difficiles à évaluer avec certitude. Tout projet d'agrandissement fait intervenir de multiples protagonistes et comporte de nombreuses inconnues, compte tenu surtout des incertitudes qui caractérisent la situation économique mondiale et de la rapidité du progrès technologique, notamment en ce qui a trait à la taille et à la conception des navires.

2. Autres faits nouveaux concernant les ports

En 2013, le poids des conteneurs a été au centre de l'attention des terminaux à conteneurs dans le monde. Suite à un accord conclu à l'OMI, la vérification du poids des conteneurs va devenir obligatoire. La vérification obligatoire du poids des conteneurs remplis avant d'être embarqués à bord des navires fera partie d'une révision de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui doit entrer en vigueur en juillet 2016. Les restrictions de poids devront être respectées par les responsables de l'emportage et par les expéditeurs, mais le plus probable est que la vérification s'effectue au port. Les ponts bascules et l'utilisation de verrous tournants munis de capteurs de poids sur les portiques de levage seront probablement les deux méthodes préférées de vérification du poids des conteneurs. Ces règlements ont été proposés à la suite d'incidents récents très médiatisés comme le naufrage du MSC-Napoli en 2007.

Le gouvernement britannique, préoccupé par la dépendance technologique des compagnies de

transport maritime régulier qui naviguent sur la route la plus fréquentée du monde, la Manche, a commencé à installer sept stations eLoran le long des côtes du pays¹². Ces stations côtières viendront compléter les systèmes mondiaux de localisation, qui resteront le principal moyen que les capitaines de navires utiliseront pour déterminer la position et le cours des navires en cas d'incidents, par exemple en cas de brouillage intentionnel ou accidentel des signaux par des personnes ou par des phénomènes météorologiques extrêmes (par exemple, des ouragans ou des blizzards) ou par des phénomènes extra-atmosphériques (par exemple, les tempêtes solaires). D'ici à 2019, 20 stations additionnelles de la taille d'une armoire de classement seront installées autour du Royaume-Uni et de l'Irlande. Des consultations sont en cours entre le Royaume-Uni et la République de Corée pour déterminer comment un système similaire pourrait être mis en place dans la péninsule coréenne.

Les systèmes de gestion de terminaux, un outil de planification des ressources des entreprises, sont monnaie courante à l'intérieur des terminaux portuaires. Il existe divers systèmes, qui, en général, ont été mis au point en interne dans de grands ports comme Singapour; c'est le cas du système de gestion informatique intégrée des terminaux conçu par PSA pour répondre aux besoins de ce port. Toutefois le numéro un mondial sur le marché est Navis, une division de Cargotec Corporation qui produit des logiciels sur commande. Son système de gestion de terminaux de dernière génération, SPARCS N4, permet aux clients d'exécuter de multiples opérations couvrant plusieurs zones géographiques à partir d'un même point central, ce qui explique sa popularité auprès des exploitants mondiaux de terminaux ayant un vaste portefeuille international. SPARCS N4 est présent dans 47 pays sur 107 sites, dont 63 sont pleinement opérationnels (Navis, 2014).

D. QUELQUES-UNES DES DIFFICULTÉS ACTUELLES DES PORTS

1. Des navires toujours plus grands et une plus grande concentration dans le secteur du transport de marchandises

L'une des grandes difficultés rencontrées actuellement par les ports est la nécessité de moderniser leurs installations pour pouvoir accueillir des navires plus grands et les pressions qui en résultent pour les opérations de

manutention du fret, en termes de temps et d'espace. L'augmentation de la taille des navires signifie que les ports doivent investir dans des portiques plus grands capables d'atteindre les conteneurs les plus éloignés du poste d'accostage. Traditionnellement, les portiques à conteneurs ont été conçus pour charger et décharger des navires d'une largeur équivalant à 13 conteneurs, mais à partir de 1988, les propriétaires de navires ont commencé à commander des navires post-Panamax et il a fallu installer des portiques de plus grande portée (jusqu'à 18 conteneurs) sur les routes principales. Les navires de dernière génération nécessitent des portiques capables d'opérer sur des portées encore plus grandes (22-23 conteneurs) et les compagnies de transport maritime pressent les ports d'investir dans ce genre d'équipement de quai sous peine d'être exclus des grands axes commerciaux Est-Ouest. Les grands navires d'aujourd'hui évincent les grands navires d'hier, qui sont alors retirés des routes Est-Ouest à gros volumes sur lesquelles les installations portuaires sont à la pointe du progrès, et réaffectés à des routes Nord-Sud desservant des ports moins grands traitant des volumes moins importants. Les routes Nord-Sud tendent à desservir les ports des pays en développement, qui sont alors mis à rude épreuve et doivent investir dans des portiques de plus grande portée, faute de quoi ils risquent d'être relégués au rang de ports de collecte.

Ceux qui investissent dans les infrastructures doivent souvent veiller à ce que celles-ci soient «parées pour l'avenir» pour être à même de répondre à l'avenir à de nouvelles situations encore inconnues. Ainsi, le défi pour les planificateurs de ports est de comprendre comment le marché va évoluer pour leur clientèle. Les économies d'échelle et l'intégration des chaînes logistiques au cycle de production sont des tendances qui s'affirment de plus en plus. La technologie, en améliorant la gestion des stocks et la fiabilité des navires, permettra peut-être d'utiliser les navires comme des entrepôts flottants. Les porte-conteneurs de demain seront encore plus grands et la construction de navires de 22 800 EVP et 24 000 EVP est même déjà envisagée. Ces porte-conteneurs mesureront environ 64 mètres de largeur et 487 mètres de longueur. Selon les spécialistes du secteur, la longueur des navires ne dépassera probablement pas 400 à 450 mètres environ, la raison principale étant qu'il serait plus coûteux de construire des navires plus longs. Les navires moins longs et plus larges sont plus stables et ont un plus faible tirant d'eau, ce qui leur permet de mieux desservir les ports des pays en développement qui

ne peuvent se permettre les frais de dragage. En outre, les navires de grande largeur ont besoin de moins d'eau de ballast que les navires plus étroits, ce qui signifie qu'ils contribuent moins à l'invasion dangereuse de micro-organismes non endémiques qui sont une source importante de pollution de l'environnement de certaines régions fragiles (*Lloyd's List Containerisation International*, 2013). Ainsi, il n'est pas nécessaire que les ports construisent des postes d'accostage plus longs, à moins qu'ils ne souhaitent accueillir de nombreux navires en même temps; en revanche, ils doivent construire des chenaux d'accès plus profonds, des bassins d'évitage plus larges, fournir plus de services de pilotage, renforcer les quais et se doter d'aires de stockage plus étendues, ainsi que de systèmes plus perfectionnés de gestion des terminaux. En fait, la vraie limitation n'est pas seulement financière, c'est aussi une question d'espace. Hors du port, les routes, les voies navigables intérieures et le réseau ferroviaire doivent pouvoir accueillir ces volumes accrus de fret. En outre, il faut plus de véhicules de transport de marchandises, de wagons de chemin de fer, de péniches ou de camions. Vu la préférence des transporteurs terrestres pour le transport routier (plus prévisibles et fiables en raison du régime de propriété), les émissions de carbone ne manqueront pas d'augmenter, de même que d'autres externalités connexes. La construction du terminal sur un site vierge permet sans doute de résoudre certains des problèmes, mais en crée également d'autres.

Les portiques de plus grande portée sont également plus hauts, exposant portiques et portiqueurs à de plus grands risques d'instabilité en cas de vents violents. Il pourrait en résulter un ralentissement de l'ensemble des opérations et une augmentation des erreurs humaines. Certains ports, comme Felixstowe et Doubaï sont déjà équipés de portiques à conteneurs pouvant desservir les super-post-Panamax et ayant une portée de 69,5 mètres. Outre l'aspect pratique, ces portiques sont un argument commercial, car le port peut se vanter de pouvoir accueillir des porte-conteneurs de toutes les tailles; ceci montre qu'il peut être avantageux pour les ports d'être «présents pour l'avenir». Le choix est particulièrement difficile pour les ports qui sont la porte d'entrée principale d'un pays et d'une région et qui doivent déterminer s'ils doivent pouvoir accueillir des navires ayant une capacité d'environ 5 000 EVP (les Panamax actuels) à 13 500 EVP (les Panamax de 2015). Miser sur l'achat de portiques capables de répondre à la demande future est plus risqué dans le cas de ces ports. L'acquisition

de plus grands portiques n'est pas une panacée et ce n'est pas le seul coût que devra encourir un port pour desservir des navires plus grands. Dans le terminal de Jebel Ali à Doubaï, l'achat de 19 portiques s'est accompagné d'une commande de 50 portiques de parc sur rail automatisés, dont quatre ont été livrés récemment. Ces portiques, qui font 50 mètres de large et 32 mètres de haut, permettront le levage jumelé et le stockage des conteneurs par piles de 10 en largeur et 6 en hauteur (*Seatrade*, 2014).

2. Les préoccupations environnementales

Comme la plupart des secteurs industriels, le secteur portuaire fait l'objet de pressions accrues pour l'amener à réduire son impact sur l'environnement. En 2015, il est prévu que les Nations Unies adoptent des objectifs de développement durable faisant fond sur les Objectifs du Millénaire pour le développement. Ces objectifs, qui sont actuellement débattus dans le cadre d'une série de dialogues au sein du Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable, devraient être finalisés et présentés à la session de septembre 2015 de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York pour adoption. Les nouveaux objectifs seront fondés sur le document final de la Conférence Rio+20 intitulé «L'avenir que nous voulons» et concerneront les multiples aspects du développement durable, dont l'un des plus importants est d'assurer que le développement ait le moins d'impact possible sur l'environnement¹³.

Les ports agissent sur l'environnement de plusieurs manières. Par exemple, les travaux de construction sur un site vierge peuvent déplacer la flore et la faune indigènes. Le sillage des navires peut avoir des effets négatifs sur les espèces sauvages et détruire certains habitats. La construction de ports à proximité des villes peut affecter la santé des personnes qui vivent et travaillent dans les environs. Certains matériaux de construction, comme le ciment, ont un impact largement documenté sur l'environnement à tous les stades de leur transformation, de l'extraction à l'application finale. Le dragage des chenaux de navigation et des postes d'accostage a un impact sur la zone concernée et sur l'endroit où les produits de dragage sont déversés. Ces produits sont parfois chargés de toxines, qui proviennent des véhicules ou des marchandises polluantes et sont entraînées dans la mer par les eaux de pluie ruisselant des quais.

Avant de construire un port, on effectue généralement une étude d'impact sur l'environnement, qui est suivie

de consultations avec les parties concernées et les groupes d'intérêt. Le déplacement des habitats naturels et des espèces sauvages est alors étudié et mis en balance avec les gains résultant de la construction du port pour l'économie locale, afin d'établir un rapport d'analyse des coûts et des avantages. Ces consultations publiques peuvent prendre des années et coûter des millions pour aboutir au bout du compte au maintien du statu quo. C'est ce qui s'est produit, par exemple, dans le cas de la proposition de construction d'un projet portuaire de 600 millions de livres sur le site vierge de Dibden Bay à Southampton, au Royaume-Uni. D'une part, les arguments économiques avancés étaient que: a) le pays avait besoin d'une plus grande capacité de manutention de conteneurs; b) des emplois seraient créés par la construction du port puis par son exploitation; c) l'efficacité accrue permettrait de réduire les coûts pour les consommateurs; et d) l'économie locale serait stimulée. D'autre part, les arguments en faveur de l'environnement et contre le projet étaient que celui-ci: a) menaçait des milieux naturels déterminés; b) comportait un risque de marées noires; c) détruirait certains habitats; et d) aurait un impact visuel sur le paysage. En définitive, le débat sur la construction éventuelle d'un terminal à conteneurs en eau profonde a duré quatre à cinq ans, a coûté 50 millions de livres sterling à Associated British Ports et n'a abouti à rien (*Southern Daily Echo*, 2009). Plusieurs années plus tard, un nouveau port à conteneurs, DP World's London Gateway, a été construit à environ 100 miles au nord-est sur une friche industrielle devenue disponible pour une nouvelle utilisation sur la Tamise.

Les activités portuaires peuvent être une source d'émissions de GES causées par les moteurs diesel inefficaces des portiques, des chariots gerbeurs à fourche télescopique et d'autres véhicules portuaires. Ceux-ci ne sont généralement pas soumis à des inspections rigoureuses comme le sont, par exemple, les véhicules des visiteurs ou, dans certains cas, des trois équipes de travailleurs portuaires qui assurent vingt-quatre heures sur vingt-quatre les services nécessaires dans tout port moderne. Les bâtiments destinés aux travailleurs sur l'aire des quais consomment également de l'énergie pour le chauffage et la climatisation assurant le maintien de températures appropriées pour le personnel. Les marchandises elles-mêmes peuvent être une source de pollution lorsque leur manutention ou leur stockage est excessivement bruyant ou souève des poussières¹⁴. La manutention de certaines marchandises est particulièrement difficile; c'est le

cas, par exemple, du ciment, du kaolin, des minerais de fer et de charbon, qui ont tendance à répandre des poussières polluantes. D'autres vracs, comme les fertilisants et les aliments pour animaux ont de fortes teneurs en matières organiques et/ou en nutriments et tout déversement dans la mer peut entraîner par endroits un enrichissement en éléments nutritifs et un appauvrissement en oxygène et détruire ainsi la flore et faune marines.

Certains ports accueillent également des transbordeurs, ce qui signifie parfois de longues files d'attente de voitures et de camions. L'éclairage des ports peut aussi être une nuisance, lorsque les opérations portuaires se poursuivent durant la nuit et exigent que les quais restent éclairés. Les activités des fournisseurs de services locaux sont aussi une source additionnelle de pollution; l'utilisation pour les transports locaux de moyens de locomotion moins polluants, fonctionnant par exemple au gaz naturel comprimé, suscite beaucoup d'intérêt. Les vibrations des moteurs des navires manœuvrant dans les eaux du port peuvent également être nuisibles pour l'environnement. Les navires ont toujours été les principaux pollueurs dans les ports, parce qu'ils utilisent un carburant à forte teneur en GES. Par exemple, la teneur en soufre du carburant utilisé par la plupart des voitures diesel est en moyenne de 0,3 % à 0,5 %, tandis que la teneur en soufre des carburants marins était jusqu'à récemment plafonnée à 4,5 % et ne sera ramenée à 0,5 % qu'en 2020, en vertu d'un règlement de l'OMI au titre de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). Toutefois, les manœuvres des navires dans les eaux des ports sont essentiellement effectuées avec l'aide de remorqueurs, ce qui signifie que les responsables des ports peuvent exercer un certain contrôle sur la contribution de ces remorqueurs à l'empreinte carbone des ports. Dans les zones où la pollution atmosphérique est très préoccupante, les ports investissent dans des installations d'alimentation électrique à quai pour réduire l'utilisation de carburant marin par les navires accostés. Les ports de Los Angeles et de Long Beach, par exemple, ont été parmi les premiers à utiliser des techniques de raccordement des navires au réseau électrique terrestre. Récemment, le coût de l'installation de tels raccordements dans un terminal de navires de croisière du port de Seattle a été estimé à 1,5 million de dollars par poste d'accostage et à 400 000 dollars par navire (*Port Technology International*, 2014).

Le risque de pollution dû à des déversements accidentels est bien réel. Étant donné que les véhicules qui déplacent les marchandises (camions, chariots gerbeurs à fourche télescopique ou chariots cavaliers) ont peu d'espace pour manœuvrer, des accidents finissent par se produire. Par conséquent, toute planification stratégique de la gestion d'un port doit nécessairement comporter une évaluation des risques, accompagnée de plans d'intervention rapide et de mesures d'atténuation des effets sur l'environnement.

En outre, ce n'est pas seulement le port lui-même qui pollue, mais aussi les services auxiliaires qu'ils attirent et qui viennent s'implanter à proximité, par exemple les chantiers de réparation de navires/de conteneurs ou les usines pour l'approvisionnement du port. En raison peut-être d'une mauvaise connectivité de l'arrière-pays, d'autres entreprises décident souvent de s'installer près du port, qui agit alors comme un aimant attirant d'autres activités industrielles et fait partie de toute une chaîne d'activités polluantes. Dans le cas de certaines marchandises, il est plus lucratif de les raffiner avant exportation (sous forme de lingots, par exemple, dans le cas du minerai de fer); toutefois, les opérations de raffinage consomment beaucoup d'énergie et sont souvent localisées à proximité d'un port. Les raffineries sont souvent alimentées par des centrales électriques fonctionnant au charbon, un motif de préoccupation aussi bien pour les municipalités que pour les ports.

Les principaux polluants produits dans les ports et aux alentours sont les GES, le CO₂, le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les oxydes d'azote (NO_x), les particules en suspension et les oxydes de soufre (SO_x) (World Ports Climate Initiative, 2010). Les dangers que représentent les substances nocives pour l'environnement comprennent les dommages aux ressources biologiques (toxicité), la bio-accumulation, les effets négatifs sur la santé humaine (ingestion, inhalation et contact avec la peau) et les atteintes au cadre naturel (United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project, 2014).

On peut distinguer trois types de pollution portuaire: les émissions, la manutention des marchandises et la pollution accidentelle (tableau 4.6)

Les solutions aux problèmes de pollution portuaire prennent généralement la forme de mesures visant à assurer le respect des normes et des règlements, en combinant mesures d'incitation et sanctions financières.

Les mesures à prendre dans la pratique pour améliorer l'empreinte carbone des ports et réduire la pollution portuaire comprennent:

- a) Le raccordement des navires au réseau électrique terrestre: ordonner aux navires de ne pas utiliser de fioul dans le port et insister pour qu'ils utilisent le courant-quai. Melilla, par exemple, l'enclave espagnole en Afrique du Nord, a installé le courant-quai pour ses navires rouliers. Il a fallu pour cela rééquiper les navires pour qu'ils puissent se connecter à un réseau électrique extérieur; l'infrastructure portuaire a également dû être modifiée pour fournir de l'électricité. Avec le courant-quai, la réduction des émissions des navires est estimée à plus de 90 % (*Ports & Harbors*, 2014). En Californie, les navires qui ne sont pas équipés pour se connecter au courant-quai ne seront pas autorisés à faire escale dans les ports de l'état à partir de 2014 et, d'ici à 2020, 80 % de la consommation d'électricité d'un navire devra provenir du réseau terrestre. En Europe, les navires accostés pendant plus de deux heures ont l'obligation d'utiliser pendant leur escale des fiouls à teneur réduite en soufre (0,1 %) ou d'autres technologies (*Ports & Harbors*, 2013);
- b) Soumettre les équipements portuaires aux mêmes tests rigoureux que les véhicules routiers pour amener les fabricants à modifier leurs produits ou à installer des systèmes de contrôle des émissions ou des convertisseurs catalytique d'oxydation pour diesel et des filtres à particules;

Tableau 4.6. Types de pollution portuaires

Émissions	Manutention des marchandises	Accidents
Automobiles	Éclairage	Déversements d'hydrocarbures
Camions	Poussière	Déversements de cargaisons
Voies ferrées	Bruit	Déversements de déchets et de boues
Navires	Vibrations	Polluants provenant des eaux de ballast
Grues		Lessivage des sols et surfaces
Équipement portuaire		
Bureaux (climatisation/ chauffage)		

Source: Secrétariat de la CNUCED.

- c) Équiper le port d'installations de captage et de filtrage des eaux de pluie ruisselant des quais pour empêcher des débris d'être entraînés dans la mer ou le fleuve;
- d) Adopter des règlements pour limiter les nuisances sonores aux heures de travail pendant la journée (par exemple les opérations de déchargement des marchandises, les manœuvres de trains et ainsi de suite);
- e) Réduire la hauteur et la vitesse de déversement des marchandises en vrac;
- f) Installer des filets d'arrimage des marchandises ou des dispositifs d'extraction des poussières pour réduire la propagation des matières particulaires;
- g) Isoler les bâtiments administratifs pour mieux contrôler les températures;
- h) Utiliser autant que possible des sources d'énergie renouvelables;
- i) Mettre au point des plans solides d'intervention rapide pour limiter les dégâts en cas de déversements.

Certains ports offrent des incitations financières aux navires les moins polluants; par exemple, l'administration du port de Busan offre 15 % de réduction sur les redevances portuaires aux navires qui répondent à certains critères d'efficacité, récompensant ainsi les propriétaires de navires qui investissent dans des technologies et des mesures visant à améliorer l'efficacité de leur flotte. Le port utilise un système de notation basé sur l'Environmental Shipping Index, qui mesure les quantités de NO_x et de SO_x produites par un navire, ce qui permet ensuite d'évaluer les émissions de matières particulaires et de GES. Le système dispose d'une base de données de plus en plus importante incluant plus de 2 500 navires existants et compte plus de 30 ports parmi ses membres¹⁵. Pour les navires neufs, on dispose de l'indice nominal du rendement énergétique (EEDI) régi par l'OMI au titre de l'annexe VI de la Convention MARPOL. Il existe également un système d'évaluation des émissions de

GES dit système «A to G» qui a été mis au point par Carbon War Room et Right Ship et contient des données sur plus de 70 000 navires existants¹⁶. C'est un outil qui permet aux ports d'offrir des mesures d'incitation sans formalités administratives additionnelles.

E. CONCLUSIONS

Le trafic des ports à conteneurs ne cesse d'augmenter au taux annuel de 5 % à 6 %. Les exportateurs peuvent trouver de nouveaux marchés pour des produits existants en profitant de l'occasion présentée par les conteneurs vides. Il existe certes des aspects opérationnels à régler, à savoir par quels moyens faire connaître et organiser les disponibilités en conteneurs vides, mais c'est un potentiel que de nombreux pays en développement pourraient exploiter afin de s'intégrer davantage aux chaînes de valeur mondiales en ayant recours à la planification organisationnelle. Pour les ports, répondre à l'augmentation de la demande et à la concentration accrue du fret tout en améliorant leur empreinte carbone et en réduisant les autres sources de pollution, est un défi qui n'est pas insurmontable mais exige une surveillance et une planification minutieuses. L'amélioration de la performance des terminaux de certains ports est de bon augure pour l'organisation et la planification futures de tous les ports. De la même manière que le conteneur est devenu une norme universelle, un phénomène similaire peut être actuellement observé avec les systèmes de gestion portuaire. Les systèmes informatisés capables de s'intégrer à d'autres systèmes à l'échelle mondiale joueront un rôle déterminant à l'avenir. À mesure que les navires de grande taille seront réaffectés en cascade aux routes desservant les pays en développement, les ports de ces pays se verront obligés d'adopter de nouvelles technologies. D'autres parties, telles que des ports plus grands ou de gros clients, pourront plus facilement aider ces pays à améliorer l'efficacité de leurs ports. L'avenir sera placé sous le signe de la collaboration portuaire et les écarts de performance entre les ports diminueront à travers le monde.

BIBLIOGRAPHIE

- Business Monitor Online (2014). Oman shipping report. Septembre. Voir: <http://store.businessmonitor.com/oman-shipping-report.html> (consulté le 23 juillet 2014).
- Émirats arabes unis – Département des ports maritimes et des douanes (2014). Khor Fakkan. Voir: <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs.Viewer/6d4a1880-d2d8-407c-a9c9-ec9e8693a1b6/default.aspx> (consulté le 27 juin 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. Décembre.
- National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? Voir: <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/> (consulté le 27 septembre 2014).
- Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Communiqué de presse du 13 février. Accessible sur: <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone> (consulté le 24 juin 2014).
- NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 juillet. Voir: <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721> (consulté le 30 septembre 2014).
- Ports & Harbors* (2013). Global power shift. Octobre.
- Ports & Harbors* (2014). Retrofitting. Février.
- Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Accessible sur: http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8 (consulté le 27 juin 2014).
- Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. *China Briefing*. Avril. Accessible sur: <http://www.china-briefing.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html> (consulté le 27 juin 2014).
- Royaume-Uni – Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Accessible sur: http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm (consulté le 1^{er} octobre 2014).
- Seatrade* (2014). UAE Special Report. Accessible sur: <http://www.seatrade-global.com/publications/general-shipping-publications/uae-special-report.html> (consulté le 7 octobre 2014).
- Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 juillet. Voir: <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/> (consulté le 30 septembre 2014).
- Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. Juin. Accessible sur: <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollar-question.pdf> (consulté le 30 septembre 2014).
- The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade – CEPALC. 28 juin. Voir: <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939> (consulté le 29 septembre 2014).
- UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. Voir: http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml (consulté le 29 septembre 2014).
- World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. Mai. Accessible sur: http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDS/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340onomic0Update0Report.pdf (consulté le 30 septembre).
- World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group – guidance document. Accessible sur: http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf (consulté le 7 octobre 2014).

NOTES

- ¹¹ En 2013, l'*Étude sur les transports maritimes* a annoncé le lancement d'un nouvel indice par le *Journal of Commerce (JOC)* en vue d'établir un classement des ports en fonction de leur productivité. La productivité est définie comme étant le nombre brut de mouvements de conteneurs par heure à chaque escale. Le nombre brut de mouvements par heure et par navire est le nombre total de mouvements de conteneurs (chargement, déchargement et repositionnement) divisé par le nombre d'heures passées par le navire au poste d'accostage. L'indice utilise les données enregistrées par 17 compagnies de transports maritimes réguliers qui, en 2013, ont enregistré des données détaillées sur leurs opérations lors de plus de 150 000 escales.
- ¹² «eLoran» est l'abréviation de «enhanced long-range navigation». C'est un service qui répond aux normes internationales de positionnement, de navigation et de chronométrage et est destiné à de nombreux modes de transport et à d'autres applications.
- ¹³ En 1992, la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement a tenu un sommet, généralement connu sous le nom de Sommet de Rio, qui a débouché sur la signature de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement. En 2012, lors de la réunion communément appelé Rio+20, les progrès accomplis depuis ont été passés en revue et des recommandations additionnelles ont été formulées. Le document final du Sommet Rio+20 a adopté un document final intitulé «L'avenir que nous voulons». Ce document attribue aux transports un rôle central dans le développement durable. Le transport durable comporte trois piliers fondamentaux pour le transport aussi bien de marchandises que de passagers: économique, social et environnemental. Le document reconnaît que les services de transport en tant que tels facilitent l'accès à d'autres services, par exemple à l'éducation et à la santé, ainsi qu'à l'emploi. Il est accessible sur: https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.216l-1_english.pdf.pdf (consulté le 15 octobre 2014).
- ¹⁴ En l'espace de six mois, l'un des terminaux de Prince Rupert, au Canada, a reçu 200 plaintes des résidents de la zone concernant le bruit et la poussière («Trouble with the terminal: Frustrations abound surrounding Westview Terminal», *The Northern View*, 18 juin; voir: <http://www.thenorthernview.com/news/263559031.html>, consulté le 15 octobre 2014).
- ¹⁵ Voir: <http://www.environmentalshipindex.org/> (consulté le 1^{er} octobre 2014).
- ¹⁶ Voir: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/> (consulté le 1^{er} octobre 2014).



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 en 2015 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, ainsi que diverses dispositions réglementaires nouvelles ayant trait à l'environnement et à des questions connexes ainsi qu'à la sécurité de la navigation maritime et à celle des chaînes logistiques.

Ainsi, pour continuer de soutenir la mise en œuvre d'un ensemble de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer le rendement énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime international, de nouvelles directives et des modifications de la réglementation ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) en avril 2014. En outre, les travaux se sont poursuivis en vue d'élaborer une réglementation visant à diminuer les émissions d'autres substances toxiques émanant de la combustion du fioul, en particulier les oxydes de soufre (SO_x) et les oxydes d'azote (NO_x), qui sont l'une des principales sources de pollution de l'atmosphère par les navires. Des progrès ont également été réalisés en ce qui a trait aux dispositions relatives à l'environnement et à d'autres dispositions du projet de texte du Code polaire.

Des progrès soutenus ont été accomplis dans la mise en œuvre du cadre réglementaire et des programmes en place dans le domaine de la sécurité de la navigation maritime et de celles des chaînes logistiques. S'agissant de la piraterie maritime, il convient de noter que les incidents sont moins fréquents au large de la côte de la Somalie, dans le Golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien. Toutefois, la situation dans la région du golfe de Guinée (Afrique de l'Ouest) reste grave. Un rapport analytique de fond en deux parties publié par la CNUCED met en lumière certaines des tendances de la piraterie maritime et ses incidences sur les coûts et le commerce et fait le point sur les initiatives adoptées par la communauté internationale en matière de réglementation et dans d'autres domaines pour venir à bout de ce problème.

En ce qui a trait aux accords internationaux relatifs à la facilitation des échanges, l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges fait obligation aux membres de l'OMC d'avoir un comité national de la facilitation des échanges. Cette mesure est jugée nécessaire à la mise en œuvre de nombreuses mesures de facilitation des échanges, en particulier lorsqu'elles font intervenir plusieurs organismes publics et parties prenantes du secteur privé. Le présent chapitre présente les conclusions d'une étude récente de la CNUCED sur les enseignements tirés et les pratiques optimales à prendre en considération pour assurer le fonctionnement efficace et viable des organismes nationaux de facilitation des échanges.

A. NOUVEAUX ÉLÉMENTS IMPORTANTS DANS LE DROIT DES TRANSPORTS

Entrée en vigueur de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007¹⁷, a été adoptée le 16 mai 2007 lors d'une conférence diplomatique tenue à Nairobi sous les auspices de l'OMI¹⁸. Elle devait entrer en vigueur douze mois après avoir été ratifiée par au moins 10 États. Cette condition a été remplie avec le dépôt, le 14 avril 2014, d'un instrument de ratification du Danemark, qui a déclenché l'entrée en vigueur de la Convention à compter du 14 avril 2015.

Principales caractéristiques de la Convention

Selon l'OMI, bien que la fréquence des accidents de mer ait connu une baisse spectaculaire ces dernières années, le nombre d'épaves abandonnées, estimé à près de 1 300 dans le monde en 2007, aurait augmenté et les problèmes qui en résultent restent graves. Les épaves peuvent présenter un danger pour la navigation d'autres navires et pour leur équipage. Selon la nature des marchandises, entres autres facteurs, les épaves peuvent également causer des dommages au milieu marin et à l'environnement côtier et leur signalisation et enlèvement comportent des coûts. La Convention vise à établir un ensemble de règles uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace par les États des épaves se trouvant au-delà de leur mer territoriale¹⁹. Elle prévoit également l'assurance obligatoire et le droit de former toute demande directement contre l'assureur (voir la section consacrée ci-dessous à l'assurance obligatoire).

Bien que la Convention ne s'applique normalement qu'aux épaves situées au-delà de la mer territoriale, dans la «zone économique exclusive» d'un État partie, elle comporte également une clause facultative permettant aux États parties d'élargir la portée de certaines dispositions pour inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de leur territoire, y compris leur mer territoriale. C'est important, étant donné que la plupart des épaves dangereuses se trouvent à l'intérieur de la mer territoriale, dans les eaux côtières peu profondes relevant de la juridiction de l'État côtier.

Champ d'application et définitions

Les quatre premiers articles ont trait au champ d'application, aux définitions et aux objectifs et principes généraux de la Convention. Un État partie peut prendre des mesures conformément à la Convention pour enlever toute épave représentant un danger pour la navigation et pour le milieu marin. Dans les définitions, le mot «danger» désigne toute circonstance ou menace qui: a) «présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États»²⁰. Les mesures prises par l'État affecté doivent être proportionnées au danger; elles «ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée»²¹.

Les termes «Zone visée par la Convention», ou zone dans laquelle s'applique la Convention, désigne la zone économique exclusive d'un État Partie. La mer territoriale, soumise à la législation nationale, n'en fait pas partie. Toutefois, au paragraphe 2 de l'article 3 il est dit que s'il le souhaite un «État Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale».

La définition du terme «épave» à la suite d'un accident en mer inclut tout navire ou toute partie d'un navire ou tout objet (des marchandises, par exemple) qui, s'étant trouvé à bord d'un navire, en a été détaché lors d'un accident de mer et est échoué, submergé ou à la dérive en mer²². Cette définition inclut également tout navire «qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace²³ destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise». Les termes «accident de mer» désignent, d'une manière générale, «un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison»²⁴.

Déclaration, localisation et signalisation des épaves

Les articles 5 à 9 énoncent les obligations au titre de la Convention. «Un État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils

adressent sans tarder un rapport à l'État affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave²⁵. Ce rapport devra fournir tous les renseignements pertinents à l'État affecté, y compris: «a) l'emplacement précis de l'épave; b) le type, les dimensions et la construction de l'épave; c) la nature des dommages causés à l'épave et son état; d) la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et e) la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.»²⁶.

L'État affecté, c'est-à-dire l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave²⁷, établit alors si l'épave présente un danger, en tenant compte de critères spécifiés, dont la liste figure à l'article 6 de la Convention. L'État affecté détermine alors l'emplacement exact de l'épave, «avertit de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave»²⁸ et signale l'emplacement de l'épave en utilisant des marques conformes au système de balisage accepté au niveau international²⁹.

Après qu'il a été établi que l'épave présente un danger, conformément à l'article 9 de la Convention, le propriétaire inscrit a l'obligation de l'enlever. L'État affecté peut fixer les conditions de l'enlèvement de l'épave, notamment, fixer un délai raisonnable dans lequel l'épave doit être enlevée³⁰. Si le délai fixé n'est pas respecté et s'il est nécessaire d'agir immédiatement, «l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin»³¹. Cette disposition semble pouvoir donner lieu à un différend entre le propriétaire et l'État affecté quant à ce qu'il faut entendre par ces aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

Responsabilité

Le propriétaire inscrit est normalement tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, sans autres limitations que les restrictions générales énoncées à l'article 2, à savoir que ces frais devraient être raisonnables et proportionnés au danger. Toutefois, la responsabilité du propriétaire inscrit n'est pas engagée s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave: «a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction»³².

Pour pouvoir bénéficier de la seconde exception – à savoir que l'accident est dû à un acte délibéré d'un tiers – le propriétaire devra prouver que tout dommage résultant de l'accident a été causé «en totalité» par cet acte. Cette disposition n'offre pas une garantie de défense complète au propriétaire, au cas où il serait établi qu'il a la moindre part de responsabilité dans l'accident. Il en résulte que la charge de la preuve repose lourdement sur le propriétaire. Ce dernier a aussi le droit de «limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée»³³. Toutefois, dans les législations nationales portant ratification de la Convention de 1976 (LLMC 1976), telle que modifiée, ce droit est souvent expressément exclu en ce qui a trait aux épaves.

En outre, la responsabilité du propriétaire inscrit n'est pas engagée aux termes de la Convention, lorsque cette responsabilité est incompatible avec d'autres conventions de l'OMI qui sont applicables et en vigueur³⁴ ou avec la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires ou avec la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée³⁵.

Enfin, il est dit à l'article 10 de la Convention qu'aucune disposition dudit article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers. Ainsi, quiconque encoure des frais au titre de la Convention a le droit d'intenter une action en recours contre un tiers, tel qu'un autre navire associé à un incident d'abordage.

Assurance obligatoire

L'article 12 de la Convention fait obligation au propriétaire d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant pavillon d'un État Partie «de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité» en vertu de la Convention. Le montant est déterminé par le régime de limitation applicable, mais ne peut en aucun cas excéder le montant calculé conformément aux limites de responsabilité prescrites par la Convention de

1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée. Chaque navire doit avoir à bord un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité. Ce certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention. En outre, toute demande de remboursement des frais découlant des dispositions de la Convention peut être formée directement contre l'assureur ou le garant nommé sur le certificat³⁶.

Cependant, il y a lieu de noter que les États Parties devront avoir élargi le champ d'application de la Convention à leur territoire, y compris la mer territoriale, conformément au paragraphe 2 de l'article 3, pour pouvoir se fonder sur les certificats d'assurance en cas d'incidents se produisant hors de la «zone visée par la Convention»³⁷ et pour former des demandes de remboursement contre l'assureur en invoquant l'article 12.

Délais de prescription

L'article 13 impose un double délai de prescription pour l'exercice des droits de remboursement. Toute action en justice en application de la Convention doit être intentée dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie par l'État affecté et aucune action ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer, faute de quoi, les droits à remboursement des frais en vertu de la Convention s'éteignent.

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

Les questions relatives à la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux sont restées l'un des principaux domaines de réflexion du Comité de l'OMI pour la protection

du milieu marin (CPMM) lors de sa soixante-sixième session tenue du 31 mars au 4 avril 2014. Les améliorations continues apportées à la conception et à la taille des navires et l'adoption de certaines mesures opérationnelles, telles qu'une meilleure gestion de la vitesse de navigation en mer, ont pour but de continuer à réduire la consommation du carburant pour une plus grande efficacité énergétique. La réduction de la consommation de carburant et partant des émissions de CO₂, principal GES résultant de la combustion du fioul et première source de GES émanant des activités humaines, reste un objectif important du secteur des transports maritimes.

Pour situer la question dans son contexte, il y a lieu de rappeler qu'une nouvelle série de mesures techniques et opérationnelles³⁸ visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux (OMI, 2011, annexe 19) avaient été adoptées en 2012. Ce train de mesures entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013, qui instituaient l'indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI) pour les navires neufs et le plan de gestion du rendement énergétique d'un navire (SEEMP) pour tous les navires, a été ajouté par voie d'amendement à l'annexe VI (concernant les Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) à la Convention MARPOL en tant que nouveau chapitre (chap. 4) intitulé «Règles relatives au rendement énergétique des navires». Des directives et des interprétations uniformes destinées à faciliter la mise en œuvre de ces mesures techniques et opérationnelles ont été adoptées par la suite par l'OMI, en octobre 2012 et mai 2013. En outre une «Résolution sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologie visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires» a été adoptée en mai 2013 et il a été convenu de lancer une nouvelle étude pour actualiser les estimations des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux telles qu'établies en 2009 par l'OMI. La question de l'adoption éventuelle de mesures fondées sur le marché (MFM) pour réduire lesdites émissions a continué de susciter des controverses et les discussions ont été reportées à une session ultérieure³⁹. On trouvera ci-après des informations sur les discussions pertinentes et les résultats enregistrés au cours de la période couverte par la présente étude.

Efficacité énergétique des navires

LE CPMM, à sa soixante-sixième session, a poursuivi ses travaux sur l'élaboration de directives supplémen-

taires pour faciliter l'application des règles obligatoires relatives à l'efficacité énergétique des navires énoncées au chapitre 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL. En particulier, le Comité:

- A adopté les «Directives de 2014 concernant la méthode de calcul de l'EEDI atteint pour les navires neufs» (OMI, 2014a, annexe 5);
- A pris note des Projets d'amendement aux «Directives de 2012 concernant la visite des navires et la délivrance de certificats relatifs à l'EEDI, telles qu'amendées» (OMI, 2014b, annexe 7), en vue de leur finalisation et de leur adoption à sa soixante-septième session.
- A fait sien l'argument selon lequel «les directives provisoires à appliquer pour déterminer la puissance minimale de propulsion nécessaire pour assurer la manœuvrabilité des navires dans des conditions défavorables» ne sont pas applicables aux navires d'un tonnage inférieur à 20 000 tpl et qu'il n'est pas besoin d'amender ces directives;
- A demandé de nouvelles suggestions en ce qui concerne les «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, 2012a);
- A approuvé les amendements à l'interprétation unifiée de la réglementation 2.24 de l'annexe VI de la Convention MARPOL (OMI, 2014a, annexe 6) et a prié le secrétariat d'établir, pour distribution, un texte récapitulatif des interprétations uniformes, incluant tous les amendements⁴⁰;
- Est convenu d'établir une base de données sur l'EEDI et de déterminer le minimum de données requises à l'appui des examens prévus dans la règle 21.6 de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Coopération technique et transfert de technologie

Le CPMM, à sa soixante-sixième session a débattu de l'importance de la mise en œuvre de la résolution MEPC.229(65) relative à la «Promotion de la coopération technique et du transfert de technologie visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires» (OMI, 2013a, annexe 4)⁴¹, ainsi que de la nécessité pour le Groupe spécial d'experts sur la facilitation du transfert de la technologie pour les navires de commencer ses travaux à ladite session, à la suite de l'entrée en vigueur des amendements à l'annexe VI de la Con-

vention MARPOL, le 1^{er} janvier 2013. Il a été demandé au groupe de travail:

- D'évaluer les implications et les effets potentiels de l'application des règles figurant au chapitre 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en particulier dans le cas des États en développement, afin de déterminer, s'il y a lieu, leurs besoins en matière de transfert de technologie et de ressources financières;
- Faire l'inventaire et dresser la liste des technologies à haut rendement énergétique pour les navires; déterminer les obstacles au transfert de technologie, en particulier aux États en développement, y compris les coûts associés à ce transfert et les sources potentielles de financement; et faire des recommandations, en proposant un modèle d'accord pour faciliter le transfert des ressources financières et technologiques entre les parties et renforcer les capacités, en vue d'appliquer les règles du chapitre 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL⁴².

Le CPMM a exprimé sa reconnaissance au groupe de travail pour les progrès accomplis et l'a engagé vivement à terminer ses travaux dans les plus brefs délais possibles, au plus tard pour la soixante-neuvième session du Comité en 2015.

Autres mesures techniques et opérationnelles visant à renforcer le rendement énergétique dans les transports maritimes internationaux

Le CPMM a également examiné divers documents contenant des propositions concernant l'établissement d'un cadre pour la collecte et la communication de données relatives à la consommation de carburant des navires⁴³. Il a décidé d'établir un groupe de travail par correspondance chargé d'étudier l'élaboration d'un système de collecte des données sur la consommation de carburant des navires, y compris les éléments fondamentaux d'un tel système. Le groupe fera rapport au Comité à sa soixante-septième session en octobre 2014.

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

À sa soixante-cinquième session, le CPMM avait approuvé l'objet assigné⁴⁴ à une étude d'actualisation sur les GES et pris les décisions suivantes: a) l'étude d'actualisation devrait être axée sur les inventaires à l'échelle mondiale (visés au paragraphe 1.3 du docu-

ment relatif à l'objet assigné à l'étude) et, dans la limite des ressources disponibles, devrait 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 raisonnable⁴⁵.

À sa soixante-sixième session, le CPMM a examiné un rapport sur l'état d'avancement de l'actualisation de l'étude sur les GES et le comité directeur a fait savoir que les consultants engagés pour réaliser l'étude avaient présenté un rapport d'étape en février. De l'avis du comité directeur, les travaux étaient en bonne voie par rapport à la date fixée pour l'achèvement de la troisième étude de 2014 de l'OMI sur les GES de, et par rapport également à l'objet assigné à l'étude (OMI, 2013d)⁴⁶.

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

Le CPMM a pris note d'un document (OMI, 2013e) sur les résultats des conférences de Bonn et de Varsovie sur les changements climatiques tenues en 2013 et du fait que, le 23 septembre 2014, le Secrétaire général de l'ONU accueillerait à New York une initiative parallèle, le Sommet mondial sur le climat. Le CPMM a prié le secrétariat de l'OMI de poursuivre sa coopération avec le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et, le cas échéant, de porter les résultats des travaux de l'OMI à l'attention des organes et réunions appropriés de la CCNUCC.

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

a) Pollution atmosphérique causée par les navires

En plus de ses activités visant à réduire l'empreinte carbone des transports maritimes internationaux, l'OMI élabore des règles pour diminuer les émissions d'autres substances toxiques issues de la combus-

tion du fioul, en particulier les SO_x et NO_x. 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 Convention MARPOL⁴⁷, qui a été amendée en 2008 pour instituer des contrôles plus stricts des émissions.

Émissions d'oxydes d'azote

Le CPMM a poursuivi l'examen des questions liées à la réduction progressive des émissions de NO_x par les navires. À sa soixante-sixième session, il a adopté, comme suit les amendements à la règle 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL⁴⁸ régissant les NO_x et ayant trait à la date d'entrée en application des limites de niveau III pour les NO_x émis dans les zones de contrôle des émissions (ZCE):

- Garder le 1^{er} janvier 2016 comme date d'entrée en application pour les ZCE existantes dans le cas des NO_x dont la liste figure aux paragraphes 6.1 et 6.2 de la règle 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL;
- Établir une exception fixant le délai à cinq ans pour les gros yachts (faisant plus de 24 mètres de long et jaugeant moins de 500 tjb).

Ainsi, les normes de niveau III s'appliqueront à tout moteur diesel marin installé à bord de tout navire construit le 1^{er} janvier 2016 ou après et qui naviguent dans la ZCE d'Amérique du Nord ou dans celle des États-Unis dans la mer des Caraïbes désignées aux fins du contrôle des émissions de NO_x. En outre, les normes de niveau III s'appliqueraient aux moteurs diesel marins lorsqu'ils fonctionnent dans d'autres ZCE qui pourraient être désignées à l'avenir aux fins du contrôle des émissions de NO_x de niveau III. Elles s'appliqueraient aux navires construits à la date d'adoption par le CPMM de ces ZCE ou à partir d'une date ultérieure, selon ce qui sera spécifié dans l'amendement désignant la ZCE aux fins du contrôle des NO_x au niveau III⁴⁹. En outre les normes de niveau III ne s'appliquent pas aux moteurs diesel marins installés à bord de navires construits avant janvier 2021, d'un tonnage brut inférieur à 500, d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, lorsque ces navires sont exclusivement construits et utilisés à des fins de plaisance. Ces amendements devraient prendre effet le 1^{er} septembre 2015.

Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NO_x s'appliquent aux moteurs diesel marins dont la puissance délivrée est de plus de 130 kW, et le niveau des normes de contrôle varie en fonction de la

date de construction des navires. Hors des ZCE désignées aux fins du contrôle des émissions de NO_x , des normes de contrôle de niveau II⁵⁰, qui sont requises pour les moteurs diesel marins installés sur les navires construits le 1^{er} janvier 2011 ou après, s'appliquent.

Émissions d'oxyde de soufre

Comme le rapporte l'édition de 2012 de l'*Étude sur les transports maritimes*, depuis le 1^{er} janvier 2012, l'annexe VI de la Convention MARPOL fixe des limites réduites pour les émissions de SO_x provenant des carburants 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 en 2018)⁵¹. L'annexe VI prévoit également la création de zones spéciales aux fins du contrôle des émissions de SO_x , qui sont soumises à des contrôles encore plus stricts de ces émissions⁵². Depuis le 1^{er} juillet 2010, les limites d'émission de SO_x pour les combustibles utilisés dans les transports maritimes dans ces ZCE sont fixées à 1 % (contre 1,5 % auparavant), mais à compter du 1^{er} janvier 2015, les navires qui traversent ces zones seront tenus de brûler un carburant 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'échappement⁵³ ou à leur faire utiliser tout autre procédé technologique de limitation des émissions de SO_x .

Les directives de 2010 concernant le contrôle de la teneur moyenne en soufre à l'échelle mondiale des fiouls destinés aux navires (OMI, 2010, annexe I) prévoient le calcul d'une moyenne mobile de la teneur en soufre sur une période de trois ans. La moyenne mobile pour 2011, 2012 et 2013 est de 2,53 % pour les combustibles résiduels et de 0,14 % pour les distillats (OMI 2102b, 2013g, 2014c).

En ce qui concerne les dates de l'étude demandée dans la règle 14.8 de l'annexe VI de la Convention MARPOL régissant le contrôle des émissions de SO_x imputables aux navires, le Comité a décidé de créer un groupe de travail par correspondance chargé de mettre au point une méthodologie pour déterminer la disponibilité du fioul permettant de satisfaire aux dispositions de ladite règle. Le groupe soumettra un rapport d'étape à la soixante-septième session du CPMM, pour permettre l'adoption, à la soixante-huitième session du CPMM en 2015, de l'objet à assigner à l'étude⁵⁴.

Questions diverses

Le CPMM a également adopté:

- La «Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014» (OMI, 2014a, annexe 3), qui porte sur la conception, la construction, l'efficacité, l'exploitation et la mise à l'essai des incinérateurs censés incinérer les ordures et autres déchets produits à bord pendant le service normal du navire. La spécification s'applique aux installations d'incinération d'une capacité allant jusqu'à 4 000 W par unité.
- Les «Directives de 2014 relatives aux renseignements qu'une Administration doit soumettre à l'Organisation au sujet de l'homologation d'une méthode approuvée que prescrit la règle 13.7.1 de l'annexe VI de MARPOL» (concernant les «moteurs diesel installés sur un navire avant le 1^{er} janvier 2000»), (OMI, 2014a, annexe 1).
- Les «Directives de 2014 sur le processus d'approbation de méthode approuvée», (OMI, 2014a, annexe 2).

En outre, une discussion⁵⁵ sur la qualité du fioul en général a eu lieu au cours de la soixante-sixième session du CPMM et un certain nombre d'observations ont été faites, entre autres, les observations suivantes:

- La qualité du fioul, a des conséquences pour la sécurité des transports maritimes et est un facteur important pour la protection du milieu marin, notamment en ce qui concerne le contrôle des émissions et l'efficacité énergétique;
- Un guide devrait être élaboré à l'intention des responsables du contrôle et de l'agrément des fournisseurs locaux de fioul;
- Il y aurait peut-être lieu d'envisager un examen et une modification de la norme 8217:2010 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) afin de l'adapter aux prescriptions applicables aux fabricants de moteurs diesel marins en matière de qualité du fioul (les fines de catalyseurs, par exemple);
- Il importe d'étudier la question du mélange illégal de déchets chimiques;
- La fourniture et la livraison de fioul à un navire et les garanties d'assurance de la qualité du fioul sont des questions commerciales et tout différend entre le fournisseur et le navire relève du droit des contrats et est régi par la législation nationale.

À l'issue de la discussion, le Comité a décidé d'élaborer des principes directeurs sur les mesures de contrôle de la qualité qui pourraient être appliquées avant la livraison du fioul aux navires et a invité les États Membres et les organisations internationales à soumettre des propositions concrètes à sa soixante-septième session.

Le Comité a également approuvé aux fins d'adoption à sa soixante-septième session:

- Les projets d'amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL concernant les moteurs qui utilisent uniquement des combustibles gazeux (OMI, 2014a, annexe 4);
- Les projets d'amendements à la règle 13.7.3 de l'annexe VI de la Convention MARPOL et de révision du point 2.2.1 du supplément au Certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAAP) (OMI, 2014a, annexe 4). Le Comité a également donné son accord de principe à un projet de document d'orientation sur le supplément au Certificat IAAP (OMI, 2014d).

b) Gestion des eaux de ballast

Après avoir examiné les rapports des vingt-sixième et vingt-septième 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-BWWG), tenues en 2013, le CPMM, durant sa soixante-sixième session, a donné son approbation de principe à quatre⁵⁶ systèmes de gestion des eaux de ballast et son approbation finale à deux⁵⁷ systèmes faisant appel à des substances actives

Le CPMM a également adopté:

- La Directive sur l'entrée ou la rentrée de navires pour des opérations limitées exclusivement aux eaux relevant de la juridiction d'une seule partie (OMI, 2014e);
- La révision de la méthodologie employée par le GESAMP-BWWG pour la collecte d'informations et la conduite de ses travaux (OMI, 2014f).

Ayant noté que les différents systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés étaient jusqu'ici au nombre de 42 au total, le Comité a engagé les États qui n'ont pas encore ratifié la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) à le faire dans les plus brefs délais possibles⁵⁸.

c) Recyclage des navires

Le CPMM, à sa soixante-sixième session, a rappelé que depuis l'adoption de la Convention de Hong Kong, les six séries de directives qu'elle prévoit avaient été formulées et adoptées afin de garantir la mise en œuvre et le respect uniformes et efficaces à l'échelle mondiale des prescriptions pertinentes de la Convention et d'aider les États Membres dans l'application volontaire de ses normes techniques pendant la période intérimaire précédant son entrée en vigueur. Étant donné qu'à ce jour la Convention n'a été ratifiée que par un seul État⁵⁹, les États ont été encouragés à devenir membres dès que possible.

Le Comité a examiné, entre autres documents, le rapport (IMO, 2013h) d'un groupe par correspondance chargé de définir les valeurs seuils et les dérogations applicables aux matériaux devant figurer dans les inventaires de matériaux dangereux visés par la Convention et a décidé de reconduire ce groupe pour préparer des amendements pertinents aux Directives de 2011 relatives à l'établissement d'un inventaire des matériaux dangereux (OMI, 2011, annexe 3). Le Comité a également pris note des informations fournies par le secrétariat (OMI, 2013i) sur le calcul de la capacité de recyclage permettant de satisfaire aux conditions d'entrée en vigueur fixées par la Convention de Hong Kong.

d) Installations de réception portuaires

À sa soixante-sixième session, le CPMM a examiné un document (OMI, 2013j) regroupant cinq circulaires relatives aux installations de réception portuaires adoptées à sa soixante-cinquième session et l'a ensuite approuvé sous forme de Guide à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires (OMI, 2014g).

Le Comité a pris note des résultats des travaux du deuxième des deux ateliers régionaux de l'OMI sur les installations de réception portuaires (OMI, 2014h). Il a également prié instamment toutes les parties à la Convention MARPOL de remplir leurs obligations au titre de la Convention en ce qui a trait à la mise à disposition d'installations de collecte des déchets résultant de l'exploitation des navires et a exhorté tous les États Membres à maintenir à jour les informations concernant les installations de collecte disponibles figurant dans la base de données sur les installations de réception portuaires faisant partie du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes.

e) **Système de vérification de l'Organisation maritime internationale**

Le CPMM a adopté des amendements aux annexes I à VI (OMI, 2014a, annexes 7 et 8) de la Convention MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du Code d'application des instruments de l'OMI, (dit «Code III») (OMI, 2013k). Le Code III, adopté par l'Assemblée de l'OMI le 4 décembre 2013, énonce une norme mondiale pour que les États honorent leurs obligations en tant qu'États du pavillon, États du port et/ou États côtiers⁶⁰. Les amendements ajoutent des définitions et des règles concernant la «vérification de la conformité», rendant ainsi obligatoire le système de vérification de l'OMI au titre de la Convention MARPOL, et devraient prendre effet le 1^{er} janvier 2016. Des amendements à d'autres conventions de l'OMI ont été adoptés ou sont en cours d'adoption⁶¹.

f) **Bruits produits par les navires de commerce**

Les CPMM a adopté les «Directives sur la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce et de ses effets néfastes sur la vie marine» (OMI, 2014k). S'agissant des travaux futurs sur cette question importante, le Comité a invité les États Membres à soumettre des propositions et a souligné, en particulier, que les connaissances comportaient encore beaucoup de lacunes en la matière et qu'aucune évaluation approfondie n'était possible à ce stade. Soulignant la complexité de cette question, le CPMM a également fait valoir que «l'établissement de niveaux de bruits sous-marins à ne pas dépasser à l'avenir par les navires de commerce est prématuré et se prêterait difficilement à une évaluation à ce stade». À cet égard, «les travaux de recherche doivent se poursuivre, en particulier en ce qui a trait aux méthodes de mesure et à la déclaration des bruits sous-marins émis par les navires» (OMI, 2014a).

3. **Autres faits nouveaux liés à l'Organisation maritime internationale**

Questions liées au Recueil sur la navigation polaire

La navigation dans les eaux polaires expose les navires à des risques spécifiques, y compris les basses températures et les conditions météorologiques extrêmes, et met rudement à l'épreuve les

systèmes de navigation et autres systèmes des navires, sans compter que les opérations de nettoyage sont difficiles et coûteuses. Cette question a été traitée pour la première fois dans les «Directives pour les navires exploités dans les eaux arctiques couvertes de glace» (OMI, 2002). Ces directives viennent s'ajouter aux dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et de la Convention MARPOL en ce qui a trait à la navigation dans les eaux arctiques, afin de tenir compte des conditions climatiques spécifiques de cette zone dans l'établissement des normes appropriées de sécurité maritime et de prévention de la pollution à respecter. En décembre 2009, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution sur les «Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires» couvrant les parages maritimes aussi bien de l'Arctique que de l'Antarctique (OMI, 2009). En février 2010, des travaux ont débuté à l'OMI en vue de convertir ces directives en un code à l'usage des navires naviguant dans les eaux polaires et de rédiger les amendements nécessaires aux conventions SOLAS et MARPOL pour que ce code soit obligatoire.

Ce projet de code international obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires (le Code polaire) est en cours d'élaboration. Il s'appliquera aux navires de transport de passagers et de marchandises ayant un tonnage en lourd égal ou supérieur à 500 et portera sur la totalité des questions touchant à la navigation dans les eaux inhospitalières aux alentours des deux pôles, à savoir la conception, la construction et l'équipement des navires, les aspects opérationnels, la formation, la recherche et le sauvetage en mer et la protection de l'environnement. Il comprend des mesures obligatoires (partie I-A), des mesures de prévention de la pollution (partie II-A) et des dispositions ayant force de recommandations concernant ces deux catégories de mesures (parties I-B et II-B)⁶². En vertu du Code, tout navire ayant l'intention de naviguer dans les eaux de l'Antarctique et de l'Arctique devra présenter une demande de «certificat de navigation dans les glaces» et se soumettre à une évaluation tenant compte des différentes conditions de navigation et des dangers que le navire peut s'attendre à rencontrer dans les eaux polaires; les navires devront également avoir à bord un manuel de procédures applicables à la navigation dans les eaux polaires⁶³.

À sa soixante-sixième session, le CPMM a examiné les prescriptions relatives à l'environnement figurant dans le projet de code. Il a également examiné les projets

de texte des amendements proposés à la Convention MARPOL, dont le but est de rendre le code obligatoire. Un groupe par correspondance devant faire rapport à la soixante-septième session du CPMM a été créé pour finaliser les projets d'amendements et les prescriptions relatives à l'environnement. D'autres chapitres du Code polaire sont actuellement examinés par d'autres organes de l'OMI⁶⁴, selon leur sphère de compétence, aux fins de leur adoption finale aussi bien par le CPMM que par le Comité de la sécurité maritime (CSM) en automne 2014.

Récapitulation des principaux éléments nouveaux

Comme le montre la synthèse des évolutions réglementaires présentée ci-dessus, pendant l'année considérée, plusieurs mesures réglementaires ont été adoptées sous les auspices de l'OMI afin de renforcer le cadre juridique relatif à la pollution causée par les navires et à la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et de rendre obligatoire le système de vérification des États Membres de l'OMI. Des progrès ont été également enregistrés en ce qui concerne les dispositions environnementales et d'autre nature du projet de Code polaire, les questions techniques liées à la mise en œuvre de la Convention de 2004 sur la gestion des eaux de ballast, et les questions liées à la Convention de 2009 sur le recyclage des navires.

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

La présente section met en lumière certains des aspects déterminants de la sécurité maritime qui peuvent présenter un intérêt particulier pour ceux qui participent au commerce international et aux transports internationaux. Il s'agit notamment de faits nouveaux touchant à la sécurité maritime et à celle des chaînes logistiques et de certaines questions liées à la piraterie⁶⁵.

1. Sécurité maritime et sécurité des chaînes logistiques

Divers faits nouveaux se sont produits dans le domaine des normes de sécurité maritime et de sécurité de la chaîne logistique 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 de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial

Comme indiqué dans les éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, en 2005, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avait adopté le Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (le Cadre de normes SAFE)⁶⁶, dans le but d'élaborer un cadre de sécurité pour la chaîne logistique mondiale. Ce Cadre établit un ensemble de normes et de principes que les administrations douanières nationales doivent adopter en tant que seuil minimal⁶⁷. Le Cadre SAFE a été mis à jour et est devenu au fil des ans un instrument dynamique qui fait une part équilibrée à la facilitation et au contrôle, tout en assurant la sécurité de la chaîne logistique internationale⁶⁸. C'est un instrument très largement accepté qui constitue pour les administrations douanières aussi bien que pour les opérateurs économiques un point de référence important⁶⁹.

Élément important du Cadre SAFE, les opérateurs économiques agréés (OEA)⁷⁰, sont des entités privées qui ont été agréées par les administrations douanières nationales comme étant respectueuses des 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 réduction du nombre d'inspections matérielles de leurs envois. Ces dernières années, un certain nombre d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM)⁷¹ des programmes d'OEA ont été conclus par les administrations douanières, généralement dans un cadre bilatéral. Toutefois, il faut espérer que ces accords formeront, le moment venu, la base d'accords multilatéraux à conclure aux échelons sous-régional et régional⁷². En mars 2014, 26 programmes d'OEA avaient été mis en place dans 53 pays⁷³ et 11 autres pays envisageaient de se doter de programmes de ce type dans un proche avenir⁷⁴.

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 de mise en œuvre du Cadre de normes SAFE. Cette mise en œuvre s'appuie également sur les administrations douanières et les groupes de travail sur le secteur privé créés au sein du secrétariat de l'OMD, lesquels collaborent étroitement en vue de préserver la pertinence de ce Cadre dans un environnement commercial en mutation.

Plus récemment, la qualité des données est devenue un motif de préoccupation accrue pour les douanes et les milieux du commerce du monde entier (OMD, 2013). Les administrations douanières utilisent des données à plusieurs fins, entre autres pour l'analyse des risques de sécurité, les décisions en matière d'admissibilité des marchandises, les mesures de facilitation des échanges, le recouvrement des recettes, l'allocation des ressources et la gestion coordonnée des frontières; les douanes utilisent également les données pour compiler des statistiques dont le gouvernement a besoin pour ses décisions de politique macroéconomique. Ainsi, lorsque des déclarations inexactes sont faites intentionnellement ou accidentellement aux autorités douanières, ces dernières, ne disposant pas de données de qualité, pourraient être amenées à prendre des décisions inappropriées ayant des conséquences négatives pour toutes les parties intéressées. Dans ce contexte, un groupe d'experts a été créé par l'OMD composé de représentants des administrations douanières et du secteur privé qui s'efforceront ensemble de trouver des moyens d'améliorer la qualité des données, de répertorier les pratiques optimales suivies par les administrations douanières, d'autres organismes gouvernementaux et les acteurs du secteur commercial et d'analyser les instruments mis au point par d'autres organisations internationales pour assurer la qualité des données⁷⁵.

b) Faits nouveaux dans 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 certains faits nouveaux et importants concernant la sécurité maritime et la sécurité de la chaîne logistique sont présentés ici.

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

au Code des douanes communautaire⁷⁶ concernant à la sécurité et visant à instaurer un niveau équivalent de protection lors des contrôles douaniers effectués sur les marchandises entrant ou sortant du territoire douanier de l'UE⁷⁷. Cet amendement a notamment eu pour effet la mise en place de règles communes concernant la gestion des risques douaniers, notamment la définition de critères communs d'analyse des risques avant l'arrivée et avant le départ des marchandises, à partir d'informations sur le fret transmises électroniquement. Depuis le 1^{er} janvier 2011, cette déclaration électronique présentée à l'avance et comportant les données pertinentes en matière de sécurité est obligatoire pour tous les négociants⁷⁸.

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 survenus ultérieurement méritent d'être signalés, tels que la recommandation tendant à ce que les opérateurs économiques procèdent à une auto-évaluation à soumettre en même temps que leur demande de certificat⁷⁹, et la publication d'un questionnaire révisé d'auto-évaluation⁸⁰, destiné à garantir que tous les États membres de l'UE adoptent une approche uniforme en matière d'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 commerciaux⁸¹, il y a lieu de noter qu'un ARM a été signé avec la Chine le 19 mai 2014. L'Union européenne est le premier partenaire commercial à conclure un accord de ce type avec la Chine⁸². L'UE et la Chine «s'engagent, dans le cadre de cet accord, à reconnaître mutuellement leurs opérateurs fiables certifiés, permettant ainsi aux entreprises concernées de bénéficier de contrôles accélérés et de formalités administratives allégées au moment du dédouanement». Ainsi, «les services douaniers pourront concentrer leurs ressources sur les domaines présentant des risques réels et, ainsi, améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», et les citoyens bénéficieront d'une meilleure protection. (Commission européenne, 2014a)⁸³.

Le 6 mars 2014, une communication conjointe⁸⁴ intitulée «Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne» a été publiée (Commission européenne,

2014b). Cette stratégie vise principalement à déterminer les intérêts maritimes, qui incluent la prévention des conflits, la protection des infrastructures maritimes critiques telles que les ports et les terminaux, le contrôle efficace des frontières maritimes extérieures de l'Union, la protection de la chaîne d'approvisionnement mondiale de l'Union européenne et la prévention de la pêche illicite non déclarée et non réglementée. La stratégie reconnaît l'existence d'un certain nombre de menaces potentielles pour l'Union européenne et ses citoyens, notamment les différends maritimes territoriaux, la piraterie maritime, le terrorisme commis contre les navires et les ports ou d'autres infrastructures critiques, la criminalité transfrontière et organisée y compris les trafics maritimes illicites, les incidences possibles de la pollution du milieu marin et des catastrophes naturelles ou des phénomènes extrêmes.

La stratégie devrait être inclusive et exhaustive et faire fond sur les résultats déjà atteints. La coopération entre toutes les parties prenantes du secteur maritime devrait être renforcée pour faire face efficacement aux risques et menaces, aussi bien dans l'Union européenne qu'en dehors de ses frontières là où elle a des intérêts maritimes stratégiques. Selon la communication conjointe, la stratégie devrait s'articuler autour des cinq grands axes ci-dessous, suivant une approche coordonnée au sein de l'UE basée sur des outils existants devant assurer une meilleure coopération:

- L'action extérieure;
- La sensibilisation maritime, la surveillance et l'échange d'information;
- Le développement et le renforcement des capacités;
- La gestion des risques, la protection des infrastructures maritimes critiques et la réaction face aux crises;
- La recherche et l'innovation, l'éducation et la formation dans le domaine de la sécurité maritime.

Faisant fond sur les éléments proposés dans la communication conjointe, une stratégie concrète de sûreté maritime de l'Union européenne devrait maintenant être élaborée aux fins de son adoption par les organes appropriés du Conseil de l'Union européenne⁸⁵.

En ce qui concerne les faits nouveaux survenus aux États-Unis, comme indiqué dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*, une disposition avait été insérée dans la législation des

États-Unis en 2007⁸⁶, en vertu de laquelle, d'ici à juillet 2012, tous les conteneurs à destination des États-Unis feraient l'objet d'un scannage complet avant d'être chargés dans un port étranger. Toutefois des doutes ont subsisté quant à la possibilité d'appliquer cette disposition législative⁸⁷, comme il ressort des conclusions d'un rapport du Bureau de contrôle de l'administration (GAO) des États-Unis⁸⁸. Le 2 mai 2012, le Secrétaire à la sécurité intérieure a présenté une lettre de notification officielle au Congrès des États-Unis, donnant ainsi effet au report prévu jusqu'au 1^{er} juillet 2014 de la date de réalisation de l'obligation de scannage complet dans les ports étrangers des conteneurs en partance pour les États-Unis. La lettre en question indique notamment que le scannage complet des conteneurs n'est ni le moyen le plus efficace ni un moyen économique de sécuriser la chaîne logistique contre le terrorisme. En outre, les difficultés d'ordre diplomatique, financier et logistique d'une telle mesure coûteraient quelque 16 milliards de dollars⁸⁹.

En 2014, le Secrétaire à la sécurité intérieure a décidé un nouveau report de deux ans de cette mesure, en invoquant les mêmes arguments que deux années auparavant. Dans une lettre adressée au Congrès américain en mai 2014, il a souligné que «les conditions et les arguments présentés lors du report à 2012 n'ont pas changé et empêchent une application générale de la disposition à l'heure actuelle». En outre, il a souligné que «l'utilisation des systèmes disponibles pour scanner les conteneurs aurait des conséquences négatives pour la capacité de commercer et le flux des marchandises» et a fait remarquer que «les scanners nécessaires pour inspecter les 12 millions de conteneurs importés aux États-Unis chaque année ne peuvent être achetés, mis en service ou utilisés dans les ports à l'étranger, parce que ces ports ne présentent pas les caractéristiques physiques requises pour installer ce genre de système». La lettre attire également l'attention sur le coût énorme d'une telle opération⁹⁰.

c) Organisation maritime internationale

Mesures destinées à renforcer la sécurité maritime

Il y a lieu de relever ici certaines des questions examinées par le Comité de la sécurité maritime (CSM) et par le Comité juridique de l'OMI dans le cadre de l'ordre du jour de leurs sessions les plus récentes, à savoir l'application effective du chapitre XI-2 de la

Convention internationale pour la sécurité de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)⁹¹ (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).

Comité de la sécurité maritime

À sa quatre-vingt-treizième session, le Comité de la sécurité maritime (CSM)⁹² s'est dit préoccupé par le fait que certains États avaient transposé le Code ISPS dans leur législation nationale sans inclure plusieurs des dispositions habilitantes devant assurer formellement la mise en œuvre et le respect du Code. Par conséquent, un groupe par correspondance a été constitué pour examiner et ensuite finaliser un projet de «Guide pour l'élaboration d'une législation sur la sécurité maritime nationale» et faire rapport à la prochaine session du Comité⁹³.

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, 2014m) et a examiné les initiatives en cours visant à mettre fin à pareils actes. Il a relevé une tendance encourageante à la baisse des attaques de pirates à travers le monde et a noté que dans la partie occidentale de l'océan Indien, grâce aux actions menées par les forces navales internationales, aux mesures prises à bord des navires et au déploiement d'équipes professionnelles de sécurité, aucun navire visé par la Convention SOLAS n'avait été attaqué dans la région depuis mai 2012. Toutefois, la situation dans le golfe de Guinée ne s'était pas suffisamment améliorée, puisque neuf navires auraient été détournés en 2012 et neuf autres en 2013⁹⁴.

Le Comité a également été invité à examiner le projet de texte des directives provisoires pour l'adoption de mesures de soutien aux marins et à leur famille victimes d'incidents de piraterie au large des côtes somaliennes (OMI, 2014n)⁹⁵. Toutefois, plusieurs délégations ayant estimé que les dispositions figurant dans ledit document étaient du ressort de l'Organisation internationale du travail (OIT) et pour éviter toute incompatibilité avec les derniers amendements à la Convention du travail maritime (CTM, 2006) (voir la section 2, ci-dessous, «Questions diverses»), le Comité a décidé de transmettre le projet de directives à l'OIT pour examen et toute suite à donner.

Comité juridique

À sa 101^e session, le Comité juridique⁹⁶ a pris note des résultats de la réunion du Groupe de travail 2 du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS)⁹⁷ (OMI, 2014o et 2014p) et a reconnu que la piraterie restait un problème international grave. Il s'est félicité de l'élaboration d'un projet de loi (OMI, 2014p, annexe) sur l'établissement d'une force des garde-côtes/police maritime par le groupe de contact de la Somalie de lutte contre la piraterie⁹⁸.

À la réunion de stratégie du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, qui s'est tenue à Paris en janvier 2014, il a été décidé que le Groupe de travail 2 avait atteint tous les objectifs pour lesquels il avait été créé et que, par conséquent, il ne se réunirait plus que sur une base ad hoc. Il continuerait d'exister sous le nom de «Forum juridique du CGPCS» et servirait de forum virtuel chargé de fournir un soutien juridique à d'autres groupes de travail qui le demanderaient.

Les avis suivants ont été exprimés:

- La piraterie reste un problème international grave et un soutien général devrait être apporté à l'OMI dans l'action qu'elle mène dans ce domaine;
- L'Organisation maritime internationale devrait participer aux travaux réalisés dans le cadre du Forum juridique;
- Devant l'escalade des actes de piraterie au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, une présence militaire dans la région reste justifiée;
- L'Organisation maritime internationale est l'instance appropriée pour traiter des besoins du secteur des transports maritimes en ce qui a trait aux lignes directrices et aux recommandations concernant la présence de gardes armés à bord des navires⁹⁹.

d) Organisation internationale de la normalisation

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 ISO/TC 8 a publié la norme ISO 20858:2007, «Navires et technologie maritime – Éva-

valuations de la sécurité des installations des ports maritimes et élaboration du plan de sécurité».

Un autre fait important a été 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 5.1 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», représentant 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 atteintes à la sécurité. Cette norme sert également à établir les certifications OEA et C-TPAT (Partenariat douanes-entreprises contre le terrorisme). Les différentes organisations qui adoptent ces normes peuvent retenir une approche compatible avec leurs propres systèmes opérationnels. La norme ISO 28003:2007, publiée et 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.

La norme ISO/PAS 28007:2012¹⁰⁰ énonce des directives relatives à l'application des normes ISO 28000 à l'intention des sociétés privées de sécurité maritime et fixe les critères de sélection des sociétés qui fournissent des gardes armés aux navires. Elle fournit 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 (personnel de sécurité armé privé) à bord des navires. Actuellement, l'ISO se prépare à inclure les Règles régissant l'usage de la force (Normes de la série 100) (OMI, 2013m) dans le cadre d'un amendement à la norme ISO/PAS 28007.

Il y a lieu de noter que les normes ISO sont volontaires et que l'ISO n'est pas l'organisme accréditeur. Pour ce qui a trait au processus d'accréditation et de certification, les États devraient contacter leurs organismes d'accréditation nationaux, dont la liste est tenue par le Forum international de l'accréditation, l'instance internationale compétente en matière d'évaluation de la confor-

mité¹⁰¹. Chaque État a également le droit de modifier les normes en fonction de ses propres besoins¹⁰².

e) Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La piraterie maritime demeure un motif de grave préoccupation pour le secteur des transports maritimes de même que pour les décideurs mondiaux. Les transports maritimes sont, de par leur nature même, exposés aux menaces d'actes de piraterie et de vols à main armée. C'est essentiellement un problème de transport maritime affectant directement les navires, les ports, les terminaux, le fret et les gens de mer, mais, à mesure que la piraterie évolue et devient une activité plus perfectionnée, elle devient un problème complexe et multiforme de sécurité transnationale qui menace des vies, des moyens d'existence et le bien-être mondial. La piraterie a de nombreuses ramifications et touche notamment l'aide humanitaire, les chaînes logistiques, les processus de production mondiaux, le commerce, la sécurité énergétique, la pêche, les ressources marines, l'environnement et la stabilité politique. Ses effets négatifs et potentiellement déstabilisateurs sont très étendus et touchent tous les pays, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, développés ou en développement.

Dans le cadre de son mandat relatif à la sécurité maritime et de la chaîne logistique, la CNUCED a préparé un rapport analytique de fond consacré aux questions liées à la piraterie maritime. Ce rapport a été publié en deux parties distinctes et s'intitule: *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications; et Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*¹⁰³. La première situe l'étude dans son contexte d'ensemble, en donnant quelques chiffres et des statistiques illustrant les tendances générales de la piraterie maritime et des actes illicites qui lui sont associés. Elle met également en lumière certains des enjeux fondamentaux, en mettant l'accent sur les coûts potentiels directs et indirects et sur certaines des incidences plus étendues de la piraterie maritime qui sont liées au commerce. La deuxième partie offre un aperçu général du régime juridique international contemporain régissant la lutte contre la piraterie et relève quelques exemples importants de coopération internationale et d'initiatives multilatérales visant à combattre le problème, en particulier depuis l'intensification des actes de pirateries au large des côtes somaliennes, dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien¹⁰⁴.

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 28004-2:2014** – «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 28004-3:2014** – «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, les orientations supplémentaires données dans l'ISO/PAS 28004-3:2014 ne sont pas incompatibles avec les orientations générales et ne modifient pas l'ISO 28000.
- **ISO/PAS 28004-4:2014** – «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.
- **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

Encadré 5.1. État actuel de la série de normes ISO 28000 (suite)

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 sur la facilitation des échanges 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 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 lors 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.

2. Questions diverses

a) Sécurité des navires porte-conteneurs

À sa quatre-vingt-treizième session, le CSM a approuvé après examen le «Projet d'amendements à la règle VI/2 de la Convention SOLAS sur la vérification obligatoire de la masse brute d'un conteneur» (OMI 2014l, annexe 19) en vue de son examen et de son adoption à la quatre-vingt-quatrième session. Le Comité a également approuvé les «Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises» (OMI, 2014r).

L'expérience a montré que lorsqu'un navire est surchargé de conteneurs trop lourds, son intégrité structurelle et sa stabilité sont menacées et des accidents peuvent se produire. On a fait valoir que peser les

conteneurs pourrait éviter ces accidents et d'éventuelles inexactitudes dans les déclarations d'exportation. Toutefois, certains groupes de transporteurs se sont opposés au pesage obligatoire des conteneurs, en raison des coûts supplémentaires qu'une telle mesure entraînerait et de l'absence des infrastructures de pesage nécessaires, en particulier dans les pays en développement (JOC, 2014).

En vertu des amendements proposés à la Convention SOLAS, le poids des conteneurs devra être vérifié avant leur chargement à bord des navires. Les transporteurs peuvent soit peser le conteneur rempli, soit peser tous les colis et tous les articles de fret devant aller dans le conteneur, puis ajouter leur poids total à celui du conteneur vide. Ces projets d'amendements devraient être examinés à la quatre-vingt-quatorzième session du CSM, en novembre 2014, et s'ils sont adoptés, ils prendront effet au plus tôt le 1^{er} juillet 2016.

b) Amendements à la Convention du travail maritime, 2006

Comme il est indiqué dans l'édition de 2013 de l'*Étude sur les transports maritimes*, la Convention du travail maritime (CTM) rassemble et actualise plus de 68 normes internationales du travail relatives aux gens de mer et fixe leurs responsabilités et leurs droits en ce qui concerne les questions relatives au travail et les questions sociales dans le secteur maritime. La Convention est entrée en vigueur le 20 août 2013. Elle compte actuellement 57 États membres représentant plus de 80 % du tonnage maritime mondiale et est considérée comme le quatrième pilier de la réglementation internationale dans ce secteur¹⁰⁵. Par conséquent, l'examen de la mise en œuvre de la Convention, sur une base régulière, et la tenue de consultations sur toute mise à jour nécessaire sont jugés très importants.

Une première réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de la CTM de 2006, a eu lieu au BIT à Genève en avril 2014 avec la participation de représentants des gens de mer, des propriétaires de navires et des gouvernements. La Commission tripartite a examiné et adopté à l'unanimité les projets d'amendements au Code de la MLC (règles, normes et directives). La première série d'amendements concernait la règle 2.5 – «Rapatriement» – et la seconde la règle 4.2 – «Responsabilités des propriétaires de navires». En mars 2014, la base de données de l'OIT sur les cas signalés d'abandon des gens de mer répertoriait 159 navires marchands abandonnés; certains cas remontent à 2006 et n'ont pas encore été résolus. Les nouveaux amendements ont pour but d'assurer que les gens de mer ne soient pas abandonnés loin de chez eux par des propriétaires de navires en difficulté, souvent pendant plusieurs mois, sans salaire et manquant de nourriture d'eau et de soins médicaux. Ces amendements visent également à établir la responsabilité des États du pavillon, qui doivent veiller à ce que des garanties financières suffisantes existent pour couvrir les coûts en cas d'abandon, ainsi que les demandes de dédommagement en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer causé par des accidents ou des risques professionnels, permettant ainsi de prêter assistance aux gens de mer et à leur famille et améliorant la qualité des transports maritimes en général.

En vertu des amendements, il y a abandon lorsque l'armateur: «a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou c) a par ail-

leurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.»¹⁰⁶. En ce qui a trait au dispositif de garantie financière, les amendements stipulent qu'il doit assurer «un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide»¹⁰⁷. Cette assistance «doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin»¹⁰⁸, ou son représentant désigné. L'assistance doit être suffisante pour couvrir les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin, les frais de rapatriement et les besoins essentiels du marin comprenant l'eau, la nourriture, des vêtements, les soins médicaux requis et le carburant nécessaire à la survie à bord du navire.

En outre, en vertu des dispositions amendées de la Convention, les navires sont tenus de conserver à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière qui peut «prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents»¹⁰⁹, pour assurer la protection des gens de mers travaillant à bord, faute de quoi, le navire peut être détenu dans un port. Les amendements ont été adoptés par la Conférence internationale du travail, en juin 2014¹¹⁰.

Récapitulation des principaux éléments nouveaux

Au cours de la période considérée, 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 ont continué de progresser. Les domaines ayant enregistré les progrès les plus importants comprennent le renforcement des mesures réglementaires en matière de sécurité maritime, principalement sous les auspices de l'OMI, la mise en œuvre des programmes concernant les OEA et l'augmentation du nombre d'accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle, qui serviront, le moment venu, de base à la reconnaissance des OEA au niveau multilatéral. S'agissant de la piraterie maritime, grâce aux mesures prises à bord des navires et au déploiement d'équipes professionnelles de sécurité, la tendance à la baisse des actes de piraterie maritime s'est maintenue au large des côtes somaliennes, dans le golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien. Toutefois, la situation en Afrique de l'Ouest dans le golfe de Guinée reste grave. Un rapport analytique de fond en deux parties publié par la CNUCED met en lumière certaines des tendances de la piraterie maritime et ses incidences sur les coûts et le commerce et fait le point sur les

initiatives adoptées par la communauté internationale en matière de réglementation et dans d'autres domaines pour lutter contre ce problème. En ce qui concerne les droits des gens de mer, il y a lieu de noter qu'une nouvelle série d'amendements à la CTM, 2006, ont été adoptés par l'OIT, faisant obligation aux États du pavillon d'assurer des garanties financières suffisantes pour couvrir les coûts de l'abandon des gens de mer et les demandes de dédommagement en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer causé par des accidents ou des risques professionnels. Ceci permet de prêter assistance aux gens de mer et à leur famille et améliore la qualité des transports maritimes en général.

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 indique l'état d'avancement du processus de ratification de chacune d'elles au 30 juin 2014.

E. ACCORDS INTERNATIONAUX RELATIFS À LA FACILITATION DES ÉCHANGES

1. Organismes nationaux de facilitation des échanges dans le monde

La facilitation des échanges est désormais solidement ancrée dans le paysage commercial international. Au fil des années, le nombre de pays qui ont inclus dans leur politique commerciale des réformes visant à faciliter les échanges s'est accru, et la teneur de ces réformes a évolué.

La mise en œuvre de mesures de facilitation des échanges suppose généralement des réformes à plusieurs stades du processus administratif et fait intervenir plusieurs organismes publics. Pour assurer une progression aussi efficace que possible des réformes, des consultations préalables et une compréhension mutuelle sont nécessaires entre les agences d'exécution du secteur public et les parties prenantes concernées du secteur privé. Cette approche fondée sur un partenariat entre le secteur public et le secteur privé est l'élément moteur de l'établissement et du bon fonctionnement des organismes de facilitation des échanges.

À l'origine, l'idée de créer des organismes de facilitation des échanges est apparue au niveau national. Par la suite, elle a fait son chemin au niveau international où elle a pris la forme de recommandations et de directives.

Inspirée par ces pratiques optimales, la Commission économique pour l'Europe a adopté, en 1974, sa Recommandation n° 4, conseillant aux pays de mettre en place des organismes de facilitation du commerce (appelés «Comités PRO») pour contribuer à l'adoption de normes internationales relatives à la simplification des procédures et de la documentation requises dans le cadre des échanges commerciaux. Par la suite, en 2001, la Recommandation n° 4 a été révisée et mise à jour.

Depuis 2004, le nombre des organismes de facilitation des échanges a encore augmenté, suite aux négociations sur la facilitation des échanges dans le contexte du Programme de Doha pour le développement à l'OMC, en juillet de la même année (voir le graphique 5). La mise en place d'un Comité national de la facilitation des échanges figure dans l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, adoptée à la neuvième Conférence ministérielle tenue à Bali en décembre 2013¹¹².

2. Étude de la CNUCED sur la facilitation des échanges

Une étude¹¹³ récente de la CNUCED montre qu'un défi majeur est d'assurer la durabilité des organismes de facilitation des échanges. Cette durabilité ne dépend pas que d'un seul facteur déterminant, mais de plusieurs, tels que les objectifs attribués à ces organismes, leur capacité institutionnelle, leur composition et les mécanismes de financement dont ils disposent et qui peuvent jouer un rôle important à cet égard. L'étude en question porte essentiellement sur les organismes qui, indépendamment du terme employé pour les désigner (comités, commissions, groupes de travail, par exemple), rassemblent les parties prenantes afin d'aborder les questions liées à la facilitation des échanges de manière coordonnée. Elle montre que le niveau de développement d'un pays est peut-être l'un des facteurs qui influent le plus sur le fonctionnement efficace d'un organisme de facilitation des échanges. Le type d'organisme et la région géographique peuvent également être déterminants. L'étude couvre les organismes de facilitation des échanges établis au niveau national et exclut ceux qui existent aux niveaux régional et international; elle

Tableau 5. Parties contractantes à diverses conventions internationales relatives aux transports maritimes, au 30 juin 2014

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, Cabo Verde, 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, Congo, 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 (18)
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, Lybie, 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, Congo, Équateur, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne (11)

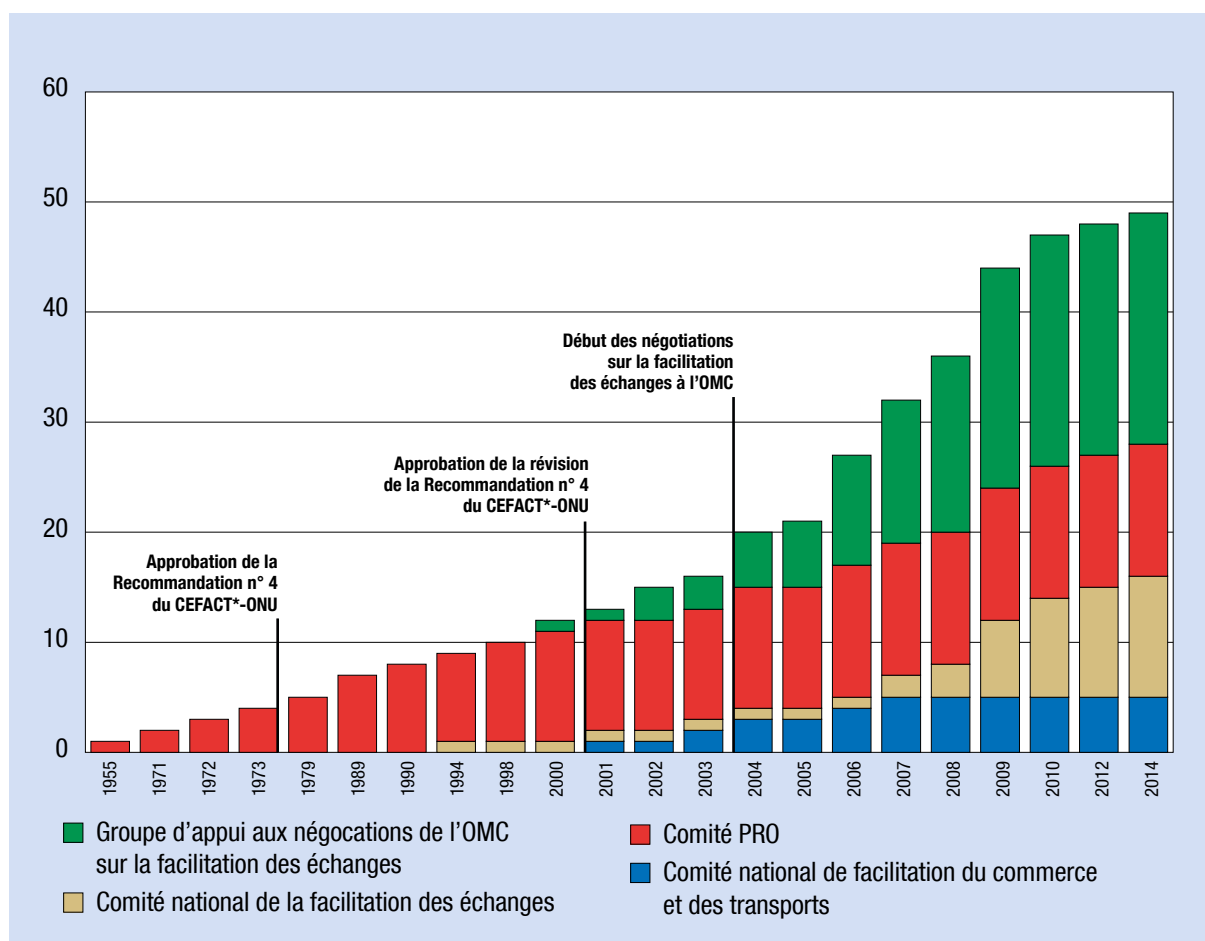
Note: Pour des informations officielles sur l'état de ratification, voir: <http://treaties.un.org>. (consulté le 4 octobre 2014).

comprend 50 études de cas par pays basées sur les réponses reçues à partir d'août 2013.

Les études de cas par pays peuvent être consultées sur le référentiel en ligne de la CNUCED sur «Les organismes nationaux de facilitation des échanges dans le monde», qui est mis à jour et élargi en permanence à mesure que de nouvelles informations sont recueillies¹¹⁴.

Trois fonctions principales des organismes de facilitation des échanges peuvent être mises en évidence: négocier, coordonner et encourager les mesures de facilitation des échanges. La simplification, la normalisation ou l'harmonisation des procédures commerciales sont les domaines les plus souvent cités dans les réponses reçues, indépendamment du niveau de développement d'un pays. Le type d'organisme de facilitation des échanges semble également influencer fortement sur les fonctions qui lui sont attribuées.

Graphique 5. Nombre d'organismes de facilitation des échanges existants (Année de création)



Source: CNUCED, à partir d'informations figurant dans le référentiel en ligne de la CNUCED (<http://unctad.org/TFC>, consulté le 5 octobre 2014).

* CEFACT: Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques.

L'institutionnalisation et le mandat légal peuvent avoir une importance cruciale dans le cas d'un comité, pour assurer l'engagement et les ressources financières nécessaires, bien qu'il ne semble y avoir aucun rapport intrinsèque entre le niveau d'institutionnalisation et l'efficacité d'un comité. Les données recueillies ont révélé un rapport entre le niveau de développement d'un pays et le degré d'institutionnalisation de l'organisme de facilitation des échanges. Moins un pays est développé, plus l'autorité qui institutionnalise le groupe de travail sur la facilitation des échanges se situe à un niveau hiérarchique élevé.

Dans la majorité des cas, c'est le Ministère du commerce qui assume le rôle d'organe de coordination. D'autres entités gouvernementales, comme l'admini-

stration douanière ou les chambres de commerce, ne jouent que rarement ce rôle et moins un pays est développé, plus grande est la probabilité que le Ministère du commerce assume le rôle d'organe de coordination. En outre, bien que la majorité des organismes de facilitation des échanges aient un secrétariat permanent, les réponses reçues montrent que plus un pays est développé plus ce sera le cas.

Les données révèlent l'existence d'une corrélation positive entre le niveau de développement d'un pays et la régularité des réunions du groupe de travail. Moins un pays est développé, moins les réunions de l'organisme de facilitation des échanges sont fréquentes.

Plus un pays est développé, plus l'organisme de facilitation des échanges compte de membres et

Encadré 5.2. Typologie des organismes de facilitation des échanges

Les organismes de facilitation des échanges peuvent être regroupés dans quatre catégories en fonction de leurs caractéristiques comme on le verra ci-après. Ce sont: les Comités PRO, les comités nationaux de facilitation du commerce et du transport (NTTFC), les comités nationaux de facilitation des échanges et les groupes d'appui aux négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges.

Comités PRO

- La structure et le rôle des comités appelés «Comités PRO» sont définis dans la Recommandation n° 4 de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Ce sont des organismes qui relèvent le plus souvent du droit public, et sont généralement financés directement et/ou indirectement par le secteur public. Ces comités ont été principalement créés en Europe, mais il y en a quelques-uns en Asie également. La désignation PRO dans leur titre provient du mot «procédures» et illustre leurs objectifs (Commission économique pour l'Europe, 2013).

Comités nationaux de facilitation du commerce et des transports

- Dans le cadre de leurs projets d'assistance technique, la CNUCED et la Banque mondiale ont soutenu l'établissement de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports dans plus de 30 pays. Bien que ces comités aient été conçus sur le modèle de la Recommandation n° 4 de la CEE-ONU, dans la pratique la plupart d'entre eux ont un champ d'action plus large incluant la facilitation des transports. Ils font fonction d'organes consultatifs pour promouvoir la facilitation, examinent la réglementation internationale en matière de commerce et de transport, formulent des recommandations de politique générale, élaborent des recommandations et des règlements et favorisent la transparence dans les grands domaines touchant au commerce et aux transports. Le but des comités de facilitation du commerce et des transports est d'encourager la modernisation des pratiques en matière de commerce et de transport afin de faciliter le commerce extérieur (Commission économique pour l'Europe, 2013).

Comités nationaux de facilitation des échanges

- Les comités nationaux de facilitation des échanges, à la différence des comités PRO et des comités de facilitation du commerce et des transports, ont été créés pour assurer la conformité aux accords commerciaux régionaux et bilatéraux. Les gouvernements ont choisi de créer les comités nationaux de facilitation des échanges comme plates-formes de collaboration pour simplifier les procédures commerciales et appliquer des mesures de facilitation du commerce au niveau national, comme convenu dans les accords mentionnés. En ce qui a trait aux critères du niveau de développement et de la situation géographique, l'étude n'a révélé aucune corrélation étroite entre les comités nationaux de facilitation des échanges et des régions ou niveaux de développement particuliers.

Groupes d'appui aux négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges

- Ces groupes d'appui ont été créés à la suite du lancement, en juillet 2004, des négociations en vue de la conclusion d'un Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, dans le cadre du Programme de Doha pour le développement. Avec le soutien, dans beaucoup de cas, du mécanisme de l'OMC d'évaluation des besoins en matière de facilitation des échanges, de nombreux pays ont mis en place des organismes chargés d'apporter un soutien aux équipes de négociation, en mettant à leur disposition leur savoir-faire technique et en leur communiquant un retour d'information sur les propositions déposées. Ces groupes de travail sont organisés en réseaux de coopération comprenant des parties intéressées des secteurs public et privé (Commission économique pour l'Europe, 2013).

plus ses membres appartiennent au secteur privé. Les données montrent que dans un tel contexte, le niveau de développement, le type d'organisme et même le lieu où se trouvent les groupes de travail nationaux sur la facilitation des échanges peuvent influencer sur le ratio de représentation des secteurs public et privé.

Les informations communiquées au grand public sur les activités de l'organisme de facilitation des

échanges dépendent également du type d'organisme, du niveau de développement du pays et de la région géographique. L'analyse montre qu'il existe, par exemple, une étroite corrélation entre le niveau de développement et les stratégies de communication. Moins un pays est développé, moins il y a d'informations communiquées au grand public.

La source de financement varie selon le type d'organisme et le niveau de développement de chaque

pays. Il y a lieu de souligner que lorsqu'on analyse les sources de financement par niveau de développement, on constate que la part des organismes de facilitation des échanges qui sont financés uniquement par le gouvernement est inversement proportionnelle au niveau de développement du pays. Ce n'est que dans les pays développés que les organismes de facilitation des échanges sont financés par des partenariats public-privé.

Les facteurs de succès indiqués sont pour la plupart liés à la composition de l'organisme de facilitation des échanges. Les contributions des donateurs extérieurs (sous forme, par exemple d'activités de formation et de renforcement des capacités, de plans de travail appropriés et de ressources financières) semblent être importantes, mais pas autant que la capacité des membres de l'organisme de facilitation des échanges à appuyer celui-ci dans ses activités et à contribuer à son succès. Toutefois, dans le cas des pays moins avancés, le soutien et l'assistance technique des donateurs sont déterminants.

Fait intéressant, la majorité des obstacles rencontrés semblent être également liés au rôle joué par les membres de l'organisme de facilitation des échanges. Bien que les «ressources financières» aient été citées comme facteur de succès crucial par une minorité de pays de l'échantillon étudié, le «manque de ressources financières» a été retenu comme le principal obstacle par près du quart des pays couverts par l'enquête. La «participation du secteur privé» est également considérée comme le facteur de succès le plus important.

Enfin, s'agissant des effets positifs des organismes de facilitation des échanges, ces organismes sont perçus comme un moyen de communication efficace entre le gouvernement et le secteur privé, permettant également d'assurer une meilleure coordination entre toutes les entités de l'administration publique. Leur rôle en tant que plates-formes d'échange des connaissances et d'apprentissage est également reconnu.

3. Dix recommandations clefs concernant la création et le fonctionnement des organismes de facilitation des échanges

L'étude de la CNUCED sur les comités de facilitation des échanges conclut en formulant une série de recommandations basées sur l'expérience des parties prenantes ayant participé aux travaux des organismes de facilitation des échanges visés par le travail de recherche de la CNUCED. Ces recommandations pourraient être décisives pour les pays qui envisagent de créer ou de renforcer leurs propres organismes de facilitation des échanges et pour les institutions internationales et les donateurs qui souhaiteraient leur prêter assistance dans ce domaine.

Recommandation 1: Adopter la méthode SMART pour définir les objectifs et le champ d'action de l'organisme national de facilitation des échanges (c'est-à-dire que les objectifs doivent être Soutenables, Mesurables, Atteignables, Réalistes et limités dans le Temps (Doran, 1981)).

Recommandation 2: Conférer à l'organisme de facilitation des échanges un mandat légal solide. La facilitation des échanges fait partie de la politique commerciale d'un pays et exige, de ce fait, la participation de nombreuses institutions publiques; il est donc indispensable pour assurer et maintenir un haut degré d'engagement politique que l'organisme qui en est chargé ait un caractère officiel en tant qu'entité gouvernementale.

Recommandation 3: Définir le mandat de l'organisme de facilitation des échanges de manière exhaustive et inclusive, comme instrument de sa durabilité et de son efficacité. Ce mandat doit être concret mais souple et avoir l'accord de toutes les parties prenantes concernées.

Recommandation 4: Doter l'organisme de facilitation des échanges d'un secrétariat permanent. Les pays devraient envisager la possibilité de créer un secrétariat permanent administré par une entité publique ou privée. Dans la pratique, ce rôle revient, dans la plupart des cas, au ministère du commerce.

Recommandation 5: Tenir des réunions régulièrement. La régularité et la fréquence des réunions peuvent aider l'organisme de facilitation des échanges à progresser de manière satisfaisante dans ses travaux et à garantir sa durabilité à long terme. C'est essentiel également pour assurer le contrôle et le suivi des activités du groupe de facilitation des échanges, facteur qui a été cité parmi les conditions importantes de succès.

Recommandation 6: Veiller à ce que les activités de facilitation des échanges soient inclusives et que tous les secteurs concernés y participent, y com-

pris les groupes de commerçants et de transporteurs du secteur privé.

Recommandation 7: Faire un travail de sensibilisation à chaque fois que l'occasion s'en présente. Pour renforcer l'action de l'organisme de facilitation des échanges en tant que plate-forme de dialogue avec le secteur privé devant faciliter la coordination, la sensibilisation et l'échange d'information, il pourrait être utile de créer un site Web.

Recommandation 8: Mettre à la disposition de l'organisme national de facilitation des échanges les ressources nécessaires. Étant donné que le manque de ressources financières peut fortement influencer sur la durabilité des organismes de facilitation des échanges, il est particulièrement recommandé que les pays en développement et les pays moins avancés incluent systématiquement les activités et les allocations budgétaires de ces organismes lorsqu'ils soumettent des demandes de fonds internationaux pour des projets concrets concernant la facilitation des échanges. Le partage des coûts

entre les entités publiques et privées pourraient également faire partie des solutions à envisager.

Recommandation 9: Mettre en place des mécanismes de suivi et d'évaluation pour mesurer les résultats. Une gestion axée sur les résultats et un processus continu de suivi et d'évaluation des progrès sont essentiels au bon fonctionnement d'un organisme de facilitation des échanges. Toutefois, seul un petit nombre d'organismes de facilitation des échanges existants utilisent ce type d'outils de manière systématique.

Recommandation 10: Assurer une participation continue du secteur privé. Le secteur privé devrait faire partie intégrante de tout organisme de facilitation des échanges. Cette participation s'est avérée l'un des facteurs de succès les plus importants de ces organismes. Le secteur privé devrait être présent dès le départ, au stade de l'élaboration du mandat. Un système de rotation entre les secteurs public et privé est également recommandé pour la présidence ou la direction de l'organisme de facilitation des échanges.

BIBLIOGRAPHIE

- CNUCED (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. Rapport établi par le secrétariat de la CNUCED. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Accessible sur: http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- CNUCED (2005). *Étude sur les transports maritimes 2005*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.05.II.D.14. New York et Genève. Accessible sur: <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1656> (consulté le 3 octobre 2014).
- CNUCED (2006). *Manuel de facilitation du commerce: première partie: Organismes nationaux de facilitation des échanges: l'enseignement de l'expérience*. Publication des Nations Unies (UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1). New York et Genève.
- CNUCED (2010a). *Étude sur les transports maritimes 2010*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.10.II.D.4. New York et Genève. Accessible sur: http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- CNUCED (2010b). *Transport Newsletter*. No 45. First quarter. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. Accessible sur: http://unctad.org/en/Docs/webdtitlb20101_en.pdf (consulté le 2 octobre 2014).
- CNUCED (2011). *Étude sur les transports maritimes 2011*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.11.II.D.4. New York et Genève. Accessible sur: http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_fr.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- CNUCED (2012a). *Étude sur les transports maritimes 2012*. Publication des Nations Unies. UNCTAD/RMT/2012. New York et Genève. Accessible sur: http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2012_fr.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- CNUCED (2012b). *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. Accessible sur: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtitlb20114_en.pdf (consulté le 30 juin 2014).
- CNUCED (2013). *Étude sur les transports maritimes 2013*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.13.II.D.9. New York et Genève. Accessible sur: http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2013_fr.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- Commission économique pour l'Europe (2013). Guide pratique relatif à la facilitation du commerce. Accessible sur: <http://tfig.unece.org/> (consulté le 5 octobre 2014).
- Commission européenne (2014a). Douanes: l'UE et la Chine signent un accord historique de reconnaissance mutuelle et intensifient leur coopération douanière. Communiqué de presse du 16 mai. Accessible sur: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-555_fr.htm (consulté le 24 juin 2014).
- Commission européenne (2014b). Communication conjointe au parlement et au Conseil. Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne. JOIN(2014) final. Bruxelles Accessible sur: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52014JC0009> (consulté le 15 octobre 2014).
- Commission européenne (2014c). Vers une approche intégrée de l'UE dans le domaine de la sécurité maritime mondiale. Communiqué de presse du 6 mars. Accessible sur: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_fr.htm (consulté le 24 juin 2014).
- Doran GT (1981). There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives. *Management Review*. 70(11):35-36.
- JOC (2014). IMO OKs mandatory container weighing. May. Accessible sur: http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing_20140519.html (consulté le 30 juin 2014).
- Lloyd's List (2014). US postpones 100 % scanning of inbound containers a second time. Mai. Accessible sur: <http://www.lloydlist.com/ll/sector/containers/article441804.ece?service=dbPrint&issueDate=2014-05-20> (consulté le 24 juin 2014).

- OMD (2012). Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Juin. Accessible sur: <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/2E98D1970EC54BE296B6C9ABA9BB6792.ashx> (consulté le 24 juin 2014).
- OMD (2013). Data quality and economic competitiveness amongst the «flotsam» of a ship wreck. WCO news No.72. Octobre. Accessible sur: <http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx> (consulté le 30 juin 2014).
- OMD (2014). Recueil sur les Programmes d'opérateurs économiques agréés. Édition 2014. Disponible sur: <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/BD74C306EB1F4588A4924695B47F462B.ashx> (consulté le 24 juin 2014).
- OMI (2002). Directives pour les navires exploités dans les eaux arctiques couvertes de glace. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. Londres.
- OMI (2007). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Text adopted by the conference. LEG/CONF.16/19. London.
- OMI (2009). Directive pour les navires exploités dans les eaux polaires. A26/Res.1024. Londres.
- OMI (2010). Rapport du Comité pour la protection du milieu marin à sa soixante et unième session. MEPC 61/24. Londres.
- OMI (2011). Rapport du Comité pour la protection du milieu marin à sa soixante-deuxième session. MEPC 62/24. Londres.
- OMI (2012a). 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. MEPC.1/Circ.796. Londres.
- OMI (2012b). Contrôle des niveaux de soufre pour 2011. Note établie par le secrétariat. MEPC 64/4. Londres.
- OMI (2013a). Rapport du Comité pour la protection du milieu marin à sa soixante-cinquième session. MEPC 65/22. Londres.
- OMI (2013b). Rapport du groupe spécial d'experts sur l'actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux. Note établie par le secrétariat. MEPC 65/5/2. Londres.
- OMI (2013c). Composition du Comité directeur pour l'actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux. Circulaire no.3381/Rev.1. Londres.
- OMI (2013d). Étude de l'OMI sur l'actualisation de l'estimation des émissions de GES concernant les transports maritimes internationaux – Premier rapport du Comité directeur. Soumis par le Coordonnateur du Comité directeur. MEPC 66/5/1. Londres.
- OMI (2013e). Rapport des conférences des Nations Unies sur le changement climatique tenues à Bonn en juin 2013 et à Varsovie en novembre 2013. Note établie par le secrétariat. MEPC 66/5. Londres.
- OMI (2013f). Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx tier III standards. Submitted by Canada, Denmark, Germany, Japan and the United States. MEPC 66/6/6. Londres.
- OMI (2013g). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. Note établie par le secrétariat. MEPC 65/4/9. Londres.
- OMI (2013h). Directives relatives à la définition des valeurs seuils et dérogations applicables aux matériaux devant figurer dans les inventaires de matériaux dangereux Rapport du groupe par correspondance intersessions sur le recyclage des navires Soumis par les États-Unis. MEPC 66/3. Londres.
- OMI (2013i). Calcul de la capacité de recyclage permettant de satisfaire aux conditions d'entrée en vigueur fixées par la Convention de Hong Kong. Note établie par le secrétariat. MEPC 66/INF.3. Londres.
- OMI (2013j). Consolidation of revised MEPC circulars related to port reception facilities. Note établie par le secrétariat. MEPC 66/10. Londres.
- OMI (2013k). Code d'application des instruments de l'OMI (Code III). A 28/Res.1070. Londres.
- OMI (2013l). Framework and procedures for the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1067. Londres.
- OMI (2013m). An international model set of maritime rules for the use of force (RUF). Submitted by the Marshall Islands, ICS, ISO and the Baltic and International Maritime Council. MSC 92/INF.14. Londres.
- OMI (2014a). Rapport du Comité pour la protection du milieu marin à sa soixante-sixième session. MEPC 66/21. Londres.

- OMI (2014b). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 66/WP.7. Londres.
- OMI (2014c). Sulphur monitoring for 2013. Note établie par le secrétariat. MEPC 67/4. Londres.
- OMI (2014d). Clarification of item 2.2.1 of the supplement to the IAPP Certificate. Submitted by the Marshall Islands and the International Association of Classification Societies (IACS). MEPC 66/INF.35. Londres.
- OMI (2014e). Guidance on entry or re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party. BWM.2/Circ.52. Londres.
- OMI (2014f). Révision de la méthodologie suivie par le 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-BWWG) pour la collecte d'informations et la conduite de ses travaux. BWM.2/Circ.13/Rev.2. Londres.
- OMI (2014g). Guide à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires. MEPC.1/Circ.834. Londres.
- OMI (2014h). Report of the regional workshop on port reception facilities for Caribbean Region States. Soumis par les États-Unis. MEPC 66/INF.37. Londres.
- OMI (2014i). Transition from the voluntary IMO member State audit scheme to the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1068. Londres.
- OMI (2014j). Draft mandatory Polar Code and amendments agreed in principle. IMO news issue 1. Londres.
- OMI (2014k). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life. MEPC.1/Circ.833. Londres.
- OMI (2014l). Report of the Maritime Safety Committee on the work of its ninety-third session. MSC 93/22. Londres.
- OMI (2014m). Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea. Note by the secretariat. MSC 93/16. Londres.
- OMI (2014n). Directives provisoires pour l'adoption de mesures de soutien aux marins et à leur famille victimes d'incidents de piraterie au large des côtes somaliennes. Soumis par l'Italie, la République de Corée, le Conseil maritime et baltique international, l'ICC, l'ICMA, IFSMA, l'IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, l'Institut nautique et l'OCIMF. MSC 93/16/1. Londres.
- OMI (2014o). La piraterie. Note établie par le secrétariat. LEG 101/5. Londres.
- OMI (2014p). Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Note établie par le secrétariat. LEG 101/INF.2. Londres.
- OMI (2014q). Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa 101^e session. LEG 101/12. Londres.
- OMI (2014r). Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises. MSC.1/Circ.1475. Londres.

NOTES

- ¹⁷ Le texte de la Convention est disponible dans le document OMI, 2007.
- ¹⁸ La Convention a été ouverte à la signature du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008, puis à la ratification, à l'adhésion ou à l'acceptation.
- ¹⁹ Voir le communiqué de presse de l'OMI: Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007. Accessible sur: <http://www.imo.org/OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx> (consulté le 24 juin 2014). Voir également le préambule de la Convention, dans lequel il est dit que: «LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION, CONSCIENTS du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin, CONVAINCUS de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre, NOTANT que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale, RECONNAISSANT les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses, CONSCIENTS de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en œuvre la présente Convention conformément à ces dispositions, SONT CONVENUS de ce qui suit...».
- ²⁰ Sont inclus les ports ou les activités de pêche ou le tourisme, la santé et le bien-être des populations riveraines, la conservation des ressources biologiques et la protection de la faune et de la flore marines et non marines, ainsi que les infrastructures au large et sous-marines. Voir l'article 1.5 et 1.6 de la Convention.
- ²¹ Art. 2 3).
- ²² Art. 1 4).
- ²³ Par exemple, les mesures d'assistance.
- ²⁴ Art. 1 3).
- ²⁵ Art. 5 1).
- ²⁶ Art. 5 2).
- ²⁷ Art. 1 10).
- ²⁸ Art. 7.
- ²⁹ Art. 8.
- ³⁰ Art. 9 6) a).
- ³¹ Art. 9 7) et 9 8).
- ³² Art. 10.
- ³³ Art. 10 2). Pour une analyse des limites de responsabilité au titre de la LLMC 1976 telle que modifiée, voir CNUCED 2012a, p. 96. Voir également: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx> (consulté le 30 juin 2014).
- ³⁴ Il s'agit, par exemple, des convention suivantes: la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée; 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; la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée; et la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée.
- ³⁵ Art. 11. Pour des renseignements plus détaillés sur la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, voir CNUCED (2012b), p. 33 à 35.
- ³⁶ Art. 12 10).
- ³⁷ Définie comme étant la zone économique exclusive dans l'article 1 1) de la Convention.

- 38 Pour un résumé de ces règlements, voir CNUCED (2012a), p. 97 et 98. Pour un aperçu des discussions sur les différents types de mesures, voir CNUCED (2010a), p. 118 et 119 et CNUCED (2011), p. 114 à 116.
- 39 Pour des renseignements plus détaillés, voir *l'Étude sur les transports maritime 2013*, (CNUCED, 2013). Il convient de noter que la question de l'adoption éventuelle de mesures fondées sur le marché (MFM) n'a pas été examinée à la soixante-sixième session du CPMM.
- 40 Sous la cote MEPC.1/Circ.795/Rev.1.
- 41 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 les activités d'assistance et de renforcement des capacités, en particulier à l'intention des États en développement qui ont demandé un transfert de technologie. Pour un compte rendu de la discussion par les délégués lors de la soixante-sixième session du CPMM, voir l'annexe 5 au document OMI, 2013a. Voir également CNUCED, 2013, p. 106 et 107.
- 42 Voir OMI, 2014a, p. 27.
- 43 Pour plus d'information sur les documents présentés et la discussion qui a suivi, voir OMI, 2014a, p. 29 et 30.
- 44 L'objet assigné à l'étude d'actualisation sur les GES figure dans l'annexe du document OMI, 2013b.
- 45 Le comité directeur a été ultérieurement créé par le Secrétaire général de l'OMI par circulaire du 12 juillet 2013 (OMI, 2013c).
- 46 Le rapport contenant la troisième étude de l'OMI sur les GES, 2014, devrait être examiné à la soixante-septième session du CPMM en octobre 2014.
- 47 L'annexe VI de la Convention MARPOL est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et au 30 juin 2014, elle avait été ratifiée par 75 États, représentant 94,77 % environ du tonnage mondial. L'annexe VI porte sur la pollution causée par les navires, y compris les émissions de SO_x, de NO_x et de matières particulaires.
- 48 Comme l'explique en détails le document OMI, 2013f.
- 49 Pour une analyse plus détaillée, voir OMI, 2014a, p. 35 à 39.
- 50 Les limites de niveau III sont inférieures de près de 70 % à celle de niveau II, ce qui nécessite un apport technologique supplémentaire.
- 51 En cas de conclusion négative de l'étude, le nouveau plafond mondial s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2025.
- 52 Les deux premières ZCE de SO_x, 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 ZCE 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 a pris effet le 1^{er} janvier 2014.
- 53 Également appelés systèmes d'enlèvement des SO_x des gaz d'échappement.
- 54 Pour des renseignements plus détaillés, voir OMI, 2014a, p. 15 et 16. Pour un compte rendu de la discussion de cette question à la soixante-cinquième session du CPMM, voir CNUCED, 2013, p. 112 et 113.
- 55 Pour des renseignements plus détaillés, voir OMI, 2014a, p. 15 à 17.
- 56 L'un de ces systèmes de gestion des eaux a été proposé par l'Italie et trois autres par le Japon.
- 57 Ces systèmes ont été proposés par le Japon et l'Allemagne. Plusieurs types de systèmes de traitement des eaux de ballast ont reçu l'approbation de l'OMI ces dernières années. Certains d'entre eux ont été retirés du marché par la suite pour manque de conformité après avoir été installés à bord des navires.
- 58 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 a été adoptée afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le risque que présente pour l'environnement, la santé humaine, les biens matériels et les ressources, le transfert d'une région à une autre d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes se trouvant dans les eaux de ballast des navires. La Convention entrera en vigueur douze mois

- après la date à laquelle un minimum de 30 États dont les flottes marchandes combinées représenteront au moins 35 % du tonnage mondial en seront devenues parties. Au 31 mai 2014, 40 États qui représentaient au total 30,25 % du tonnage de la flotte marchande mondiale, l'avaient ratifiée.
- ⁵⁹ Norvège.
- ⁶⁰ L'Assemblée a également adopté des résolutions relatives au cadre et aux procédures régissant le système de vérification des États membres de l'OMI (OMI, 2013l) ainsi qu'à la transition du système facultatif au système obligatoire (OMI, 2014i).
- ⁶¹ Par exemple, le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-treizième session en mai 2014, a achevé le cadre juridique relatif à la mise en œuvre du système de vérification obligatoire en adoptant des amendements à un certain nombre de conventions concernant la sécurité maritime, afin de rendre obligatoire l'utilisation du Code III et la vérification des parties à ces conventions.
- ⁶² Tous les chapitres du Code polaire énoncent des objectifs et des prescriptions fonctionnelles, notamment dans les domaines suivants: structure du navire; stabilité et compartimentage; étanchéité aux intempéries; installation des machines; aspects opérationnels de la sécurité; systèmes de protection contre l'incendie; engins et procédures de sauvetage; sécurité de la navigation; communications; planification de la route; tableau des effectifs et formation; prévention de la pollution par hydrocarbures; prévention de la pollution par des substances liquides dangereuses provenant des navires; prévention de la pollution par les eaux usées des navires; et prévention de la pollution par le déversement de déchets par les navires.
- ⁶³ Pour des renseignements plus détaillés, voir OMI, 2014j.
- ⁶⁴ Y compris par le Comité de la Sécurité maritime et le Sous-Comité de la conception et de la construction des navires.
- ⁶⁵ Par manque de place, les questions relatives à la piraterie ne seront pas abordées en détails ici, mais font l'objet d'une publication en deux parties du secrétariat de la CNUCED intitulée: *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications and Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy* – documents UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 et UNCTAD/DTL/TLB/2013/3, respectivement.
- ⁶⁶ Une version actualisée du cadre SAFE datant de juin 2012 figure dans le document OMD, 2012. En outre, un «Dossier SAFE», qui regroupe tous les instruments et directives de l'OMD destinés à appuyer la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE, est accessible sur: http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (consulté le 24 juin 2014).
- ⁶⁷ Ces normes reposent sur deux piliers. Le pilier 1, accords d'interconnexion des réseaux douaniers, suit le modèle de l'Initiative pour la sûreté des conteneurs adoptée aux États-Unis en 2002. Le pilier 2 correspond au modèle du Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme (CBTPAT) 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 n° 18 de l'OMD, «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).
- ⁶⁸ Voir OMD, 2012, Cadre de normes SAFE, préface du Secrétaire général de l'OMD.
- ⁶⁹ En mars 2014, 168 des 179 membres de l'OMD avaient fait part de leur intention d'appliquer le Cadre SAFE.
- ⁷⁰ Le concept d'OEA, qui fait partie intégrante du Cadre SAFE, trouve ses origines dans la Convention de Kyoto révisée, qui contient des normes relatives aux «personnes agréées», et dans les programmes nationaux.
- ⁷¹ Pour plus d'informations sur le concept général de reconnaissance mutuelle et sur les Directives aux fins de l'élaboration d'un accord/arrangement de reconnaissance mutuelle (ARM), figurant dans le Dossier SAFE et le document de recherche de l'OMD n° 18 sur la question, voir CNUCED (2012a), p. 106 et 107.

- 72 Le premier accord de reconnaissance mutuelle (ARM) a été conclu entre les États-Unis et la Nouvelle-Zélande en juin 2007. En mars 2014, 23 ARM bilatéraux avaient été conclus et 12 autres étaient en cours de négociation respectivement entre la Chine et l'Union européenne; la Chine et le Japon; le Japon et la Malaise; la Chine et la République de Corée; Hong Kong (Chine) et Singapour; l'Inde et la République de Corée; Israël et la République de Corée; la Nouvelle-Zélande et Singapour; la Norvège et la Suisse; Singapour et les États-Unis; les États-Unis et Israël; et les États-Unis et le Mexique.
- 73 La raison en est que les 28 pays membres de l'Union européenne se sont dotés en commun d'un seul programme d'OEA uniforme.
- 74 Selon des informations communiquées par le secrétariat de l'OMD. Pour d'autres informations, voir OMD, 2014.
- 75 Ce groupe d'experts a été créé par le Groupe de travail sur le Cadre de normes SAFE chargé de gérer le Cadre et de conseiller, le cas échéant, les organes de l'OMD sur toutes les questions liées au Cadre, y compris les questions concernant les amendements, les projets pilotes de surveillance ayant trait à la reconnaissance mutuelle, le développement et le suivi continu de la gestion intégrée des frontières (guichet unique) et les questions douanières connexes, ainsi que la mise en œuvre du Programme Columbus. Pour plus de renseignements, voir OMD, 2013.
- 76 Règlement (CE) 648/2005 et les dispositions relatives à sa mise en œuvre.
- 77 Voir en particulier CNUCED (2011a), où sont analysées les principales modifications que cet amendement a apportées au Code des douanes, p. 122 et 123.
- 78 Pour des renseignements plus détaillés, voir: http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_fr.htm (consulté le 24 juin 2014).
- 79 Selon les informations communiquées par la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne, au 19 mai 2014, 16 537 demandes de certificat d'OEA avaient été présentées et 14 287 certificats avaient été délivrés. Au 19 mai 2014, 1 689 demandes avaient été rejetées (soit 10 % des demandes reçues) et 1 025 certificats avaient été annulés (7 % des certificats délivrés). La répartition par catégorie des certificats délivrés est la suivante: OEA-F, 7 094 (50 %); OEA-C, 6 700 (47 %); et OEA-S, 493 (3 %).
- 80 Pour le questionnaire d'auto-évaluation, voir: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (consulté le 24 juin 2014). Des notes explicatives sont également disponibles sur: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (consulté le 24 juin 2014).
- 81 L'Union européenne a déjà conclu des ARM avec la Chine, le Japon, la Norvège, la Suisse et les États-Unis. Les négociations se poursuivent avec le Canada.
- 82 Selon l'Union européenne, la Chine est sa principale source d'importations et est devenue également l'un de ses marchés d'exportation les plus dynamiques. Le commerce entre la Chine et l'Union européenne se chiffre maintenant à bien plus de 1 milliard d'euros par jour. En 2013, les exportations de l'UE vers la Chine ont augmenté de 2,9 %, atteignant 148,1 milliards d'euros, et l'UE a importé de la Chine 279,9 milliards d'euros de marchandises. Les douanes jouent un rôle important dans cette relation commerciale, en assurant le flux harmonieux des marchandises tout en protégeant également les clients des menaces contre la sécurité et les produits dangereux ou illicites. Voir Commission européenne, 2014a.
- 83 Deux autres initiatives importantes ont vu le jour à la même date. La première est la signature entre l'Union européenne et la Chine d'un accord instituant un nouveau cadre stratégique pour la coopération douanière qui, pendant les prochaines années, portera principalement sur la facilitation des échanges, la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et la lutte contre la contrefaçon et le commerce illicite. Un nouveau domaine prioritaire important est l'adoption d'une approche conjointe pour lutter contre le commerce illicite des déchets, sujet qui préoccupe au plus haut point les deux parties, et la poursuite d'objectifs environnementaux importants. La seconde initiative est la signature du nouveau Plan d'action Union européenne-Chine sur la coopération douanière en matière de propriété intellectuelle, qui vise à améliorer la coopération, la communication et la coordination dans la lutte contre le commerce de produits contrefaits.

- 84 Communication conjointe de la Commission européenne et du Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité au Parlement européen et au Conseil.
- 85 Pour des renseignements plus détaillés voir: Commission européenne, 2014b et 2014c.
- 86 *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*. Loi 110-53, 3 août 2007. Pour une analyse des dispositions en question, voir CNUCED, 2010b.
- 87 Voir la déclaration conjointe du Département de la sécurité intérieure devant la Sous-Commission de la sécurité des frontières et de la sécurité maritime de la Commission de la sécurité intérieure de la Chambre des représentants, 7 février 2012, accessible sur: <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heyman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf> (consulté le 2 octobre 2014).
- 88 Container security programmes have matured, but uncertainty persists over the future of 100 per cent scanning. Déclaration de Stephen L. Caldwell, Directeur, Sécurité intérieure et justice, 7 février 2012, GAO-12-422T, accessible sur: www.gao.gov/products/GAO-12-422T (consulté le 2 octobre 2014). Il est dit dans le rapport que «l'on ne sait toujours pas comment le Département de la sécurité intérieure et le Service des douanes et de la protection des frontières (CBP) exécuteront l'obligation de scannage complet dans la mesure où la possibilité de le faire demeure hypothétique au vu des difficultés que le CBP a rencontrées pour mettre en œuvre un programme pilote de scannage complet. Afin de répondre à l'obligation inscrite dans le *SAFE Port Act* d'exécuter un programme pilote pour déterminer la possibilité d'un scannage complet, le CBP, le Département des affaires étrangères et le Département de l'énergie avaient annoncé en décembre 2006 le lancement du programme pilote intitulé Initiative de sécurisation du fret (SFI). Toutefois, des difficultés logistiques, technologiques et autres ont empêché les ports participants de réaliser un scannage complet et le CBP a depuis réduit la portée du programme SFI, qui ne concerne plus qu'un seul port au lieu de six. En octobre 2009, le GAO a recommandé au CBP de réaliser une évaluation afin d'établir si un scannage complet est possible et, dans l'affirmative, de déterminer le meilleur moyen d'y parvenir ou, si cet objectif est irréalisable, de présenter d'autres solutions acceptables».
- 89 Pour le texte complet de la lettre voir www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf (consulté le 2 octobre 2014).
- 90 Voir *Lloyd's List*, 2014.
- 91 Pour une analyse approfondie du Code ISPS, voir CNUCED, 2004. Voir également CNUCED, 2005, p. 84 à 88.
- 92 Tenue du 18 au 23 mai 2014.
- 93 Voir OMI, 2014l, p. 21 et 22.
- 94 Ibid., p. 56.
- 95 Élaborées par le groupe de travail 3 du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes.
- 96 Tenu du 28 avril au 2 mai 2014.
- 97 Tenu en novembre 2013.
- 98 Devant comprendre des représentants du Gouvernement de la Somalie, du Puntland, du Galmudug et du Somaliland. Ceci fait partie du Processus de Kampala.
- 99 Voir OMI, 2014q, p. 8.
- 100 Publiée en novembre 2012.
- 101 La liste des organismes membres du Forum international d'accréditation est accessible sur le site Web du Forum: <http://www.iaf.nu> (consulté le 3 octobre 2014).
- 102 Pour plus d'informations, voir OMI, 2014l, p. 59. Voir également le texte complet de la déclaration de l'ISO (OMI, 2014l, annexe 32).
- 103 Documents UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 et UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.
- 104 Pour des renseignements plus détaillées et pour le texte du rapport, voir: <http://unctad.org/ttl/legal> (consulté le 3 octobre 2014). En outre, pour une évaluation à l'échelle mondiale et une analyse des données géospatiales concernant les actes de piraterie, voir le rapport de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche intitulé: *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy – A Geospatial*

Analysis 1995-2013, accessible sur: https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf (consulté le 4 octobre 2014). Plusieurs tendances importantes ont été identifiées dans ce rapport, sur la base d'études de sources diverses, telles que d'autres organismes des Nations Unies, les milieux universitaires, le secteur de l'assurance, les compagnies de transport maritime, la Commission européenne et la Banque mondiale.

¹⁰⁵ Avec les trois conventions de l'OMI, à savoir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

¹⁰⁶ Norme A2.5.2 – Garantie financière, par. 2.

¹⁰⁷ Ibid., par. 4.

¹⁰⁸ Ibid., par. 8.

¹⁰⁹ Ibid., par. 3.

¹¹⁰ Après avoir été approuvés, les amendements sont communiqués aux États ayant ratifié la CTM, 2006, lesquels ont deux ans pour exprimer leur désaccord. Passé ce délai, les amendements sont réputés avoir été acceptés, sauf si plus de 40 % des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 % au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord. Pour plus d'informations et le texte de la CTM, 2006, voir le site Web de l'OIT: www.ilo.org.

¹¹¹ Les négociations avaient pour but de clarifier et d'améliorer les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 afin d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit (CNUCED, 2006, p. 18).

¹¹² L'Accord doit encore être ratifié par chacun des pays membres de l'OMC et n'entrera en vigueur que lorsque les deux tiers des membres de l'OMC l'auront accepté.

¹¹³ «Les organismes nationaux de facilitation des échanges dans le monde», étude de la CNUCED (rapport à paraître).

¹¹⁴ Accessible sur: <http://unctad.org/TFCcommittees> (consulté le 5 octobre 2014).



6

LE TRANSPORT MARITIME DANS LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

Les petits États insulaires en développement (PEID) sont petits quant à leur superficie, leur population et leur économie. Leur petite superficie est l'un des facteurs qui les rendent vulnérables à plusieurs égards. Elle signifie très souvent que ces pays ont un petit marché intérieur et une base de ressources étroite offrant peu de possibilités d'exportation, que leur production agricole, minérale ou manufacturière est limitée, avec pour conséquence que leurs importations, même faibles en volumes, représentent une part élevée de leur PIB. Les coûts de transport des PEID sont relativement élevés du fait que de faibles volumes de fret doivent parcourir de longues distances par des routes indirectes pour atteindre des marchés éloignés. Leurs économies étant petites et ouvertes, les PEID sont également vulnérables aux chocs économiques et financiers mondiaux. En outre, ils sont exposés aux risques naturels, en raison de leur situation géographique défavorable par rapport aux systèmes climatiques mondiaux, dans des zones sujettes à des phénomènes météorologiques extrêmes, y compris ceux qui sont associés aux effets prévisibles du changement climatique.

Ce chapitre met en évidence certains des obstacles qui en résultent pour les services de transport reliant les PEID aux marchés mondiaux, tels que les coûts, les problèmes de connectivité et les phénomènes météorologiques qui affectent la fiabilité des services de transport et de logistique.

Les contributions des experts qui ont participé à la réunion spéciale d'experts organisée récemment par la CNUCED sont également reflétées dans la dernière partie de ce chapitre. On y trouve de nouvelles approches pour faire face aux défis spécifiques rencontrés par les PEID dans le domaine des transports, ainsi que quelques recommandations concrètes et pratiques indiquant la voie à suivre. Les lignes d'action et mesures les plus pertinentes proposées sont regroupées en trois grandes catégories interdépendantes: les défis liés aux transports et à la logistique; les incidences du changement climatique et des solutions d'adaptation pour l'infrastructure des transports; et le financement de systèmes de transport durables et résilients dans les PEID.

A. INTRODUCTION

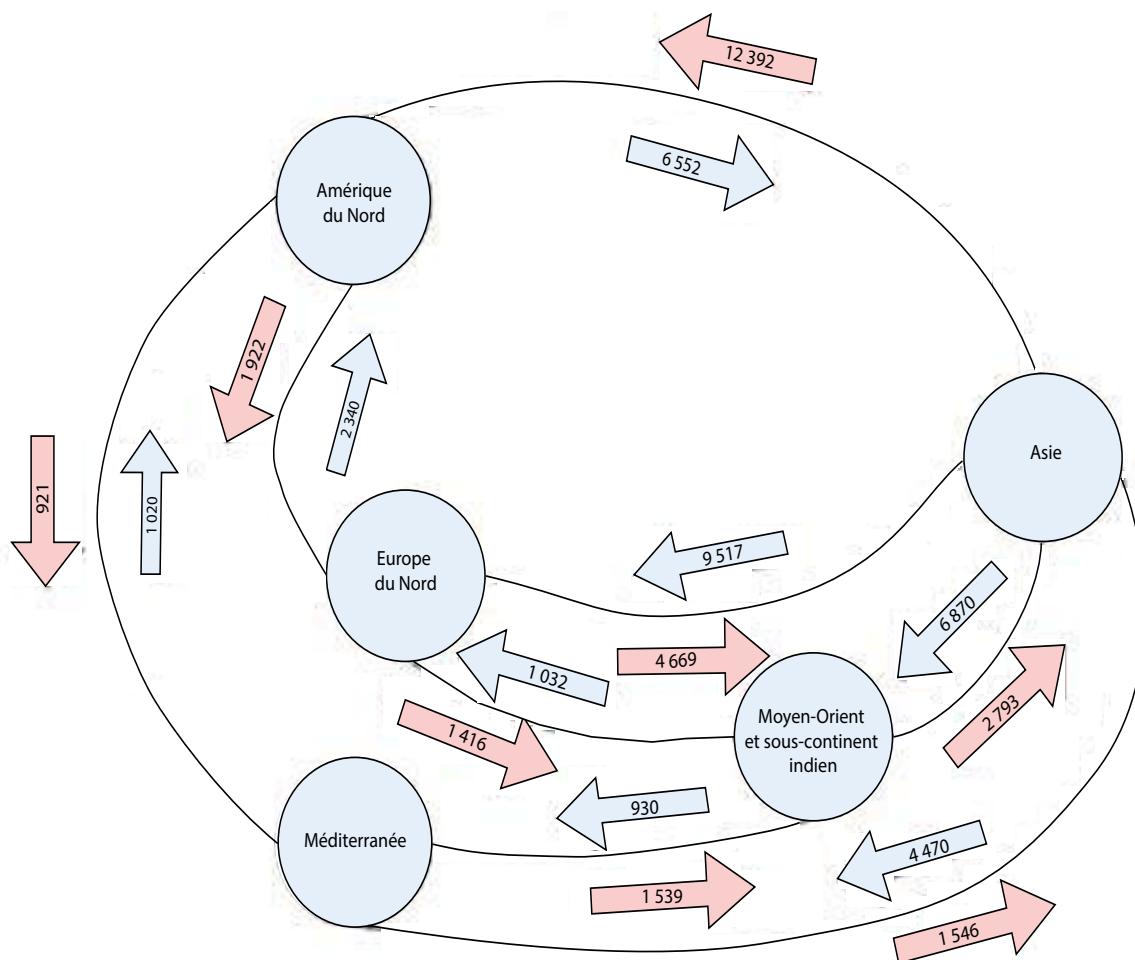
Le groupe des petits États insulaires en développement (PEID) comprend un ensemble de pays qui sont différents à plusieurs égards, notamment de par leur situation géographique et leur niveau de développement respectifs¹¹⁵, mais qui présentent des caractéristiques communes, à savoir leur superficie et leur population limitées, leur insularité et le fait que ce sont des pays en développement et des États indépendants.

Bien que le profil, la structure et les flux de leurs échanges commerciaux soient quelque peu différents, les PEID ont certaines caractéristiques communes au regard des transports internationaux: l'éloignement géographique de leurs principaux partenaires commerciaux; les faibles volumes exportés et importés; des échanges commerciaux déséquilibrés fortement dominés par les importations; et des exportations limi-

tées, composées d'un très petit nombre de produits. Plusieurs de ces pays ont des eaux territoriales très étendues, ce qui ajoute aux difficultés et à la complexité de leurs systèmes nationaux de transport interinsulaire.

La grande ouverture de leurs économies rend les PEID particulièrement tributaires du commerce mondial et les expose largement aux fluctuations extérieures, notamment aux crises financières et économiques mondiales ou régionales. En outre, étant situés dans des régions sujettes à des phénomènes climatiques et sismiques extrêmes, les PEID sont nombreux à faire partie des territoires les plus vulnérables aux risques naturels et aux effets prévisibles du changement climatique. La fiabilité et les coûts de fonctionnement de leurs systèmes de transport sont fortement influencés par les risques aussi bien économiques qu'environnementaux.

Graphique 6.1. Flux inter-régionaux de conteneurs, 2011



Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's List Containerisation International*, divers numéros.

B. ÉLOIGNEMENT PAR RAPPORT AUX RÉSEAUX MONDIAUX DE TRANSPORT MARITIME

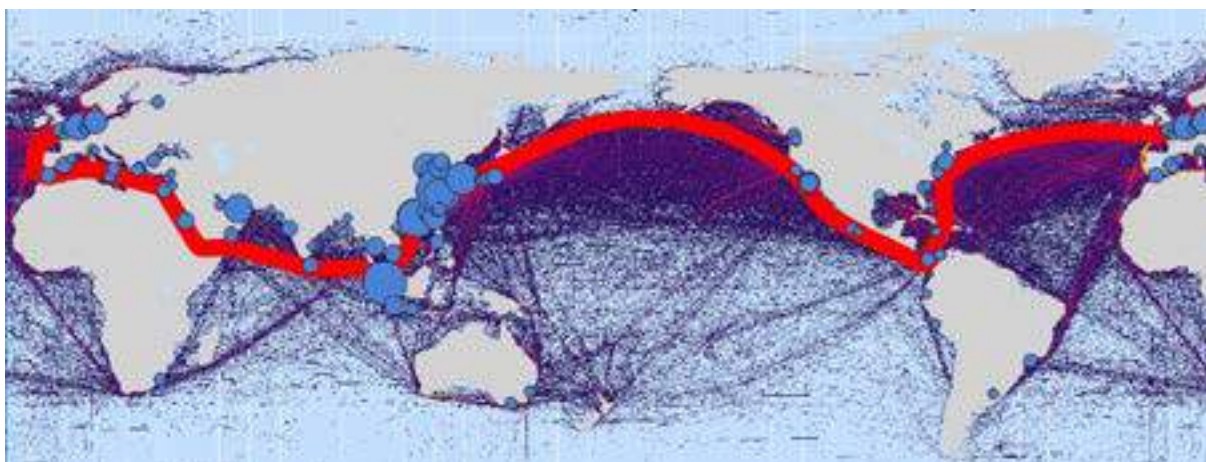
L'éloignement par rapport aux grandes routes commerciales mondiales est un inconvénient majeur en ce qui a trait aux coûts et aux temps d'accès aux marchés internationaux. Les PEID sont situés en dehors des grandes routes maritimes Est-Ouest, éparpillés qu'ils sont sur plusieurs régions (et regroupés ici au sein des régions suivantes: Caraïbes, océan Indien, Afrique de l'Ouest et Pacifique). Ces routes relient les trois régions économiques du monde: l'Asie (Extrême-Orient, Asie de l'Ouest et Asie du Sud), l'Europe (Europe du Nord et Méditerranée) et l'Amérique du Nord (graphiques 6.1 et 6.2). De nombreux PEID, hautement tributaires de l'importation de marchandises conteneurisées, ne peuvent toutefois pas bénéficier des gains résultant des échanges commerciaux le long de cette grande ceinture ou couloir de navigation maritime, qui est empruntée par environ 85 % des flux mondiaux de marchandises conteneurisées, mais passe uniquement par l'hémisphère Nord, loin des pays situés dans l'hémisphère Sud.

Le graphique 6.2 montre que la grande ceinture ou couloir de navigation commerciale ne traverse à aucun moment l'hémisphère Sud où sont situés beaucoup de PEID; lorsqu'elle traverse l'océan Pacifique et l'océan Atlantique, elle le fait sur des latitudes nord relativement élevées.

Bien que les PEID ne soient pas situés au cœur des grands courants commerciaux Est-Ouest, c'est cette même ceinture de navigation maritime qui détermine la connectivité et les coûts des transports maritimes pour eux. Dans un certain sens, les différentes stratégies de transbordement employées par les exploitants de porte-conteneurs (éclatement/concentration-collecte/distribution, mise en correspondance de grandes lignes ou transbordement-relais) pourraient s'avérer avantageuses pour eux, la stratégie «éclatement/concentration» étant la plus répandue¹¹⁶. C'est cette dernière stratégie en particulier qui a fait apparaître dans certaines régions la pratique du transport de conteneurs par des navires de collecte-distribution vers et en provenance de grands ports de transbordement. Les principales régions concernées comprennent l'Europe du Nord, la Méditerranée, l'Asie de l'Ouest et du Sud, l'Asie du Sud-Est, l'Asie centrale et de l'Est, l'Asie du Nord-Est et les Caraïbes.

La stratégie du transbordement-relais est le plus souvent employée pour relier les services le long de la grande ceinture Est-Ouest aux services Nord-Sud à destination de l'Afrique, de l'Australie et de l'Amérique du Sud. Les principaux ports de transbordement-relais sont Algésiras, Tanger Med et Las Palmas à l'extrême est de la Méditerranée (desservant l'Amérique du Sud et l'Afrique de l'Ouest et du Sud); Gioia Tauro (pour les îles de l'océan Indien et l'Australie); Salalah (pour l'Afrique de l'Est et du Sud ainsi que pour les îles de l'océan Indien); Singapour (pour l'Afrique, l'Amérique du Sud, l'Australie et les îles du Pacifique); Hong Kong (Chine) et Kaohsiung (pour les Philippines et les

Graphique 6.2. Principale route commerciale Est-Ouest et localisation des plus grands ports à conteneurs



Source: Secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives au trafic portuaire figurant dans plusieurs éditions de l'*Étude sur les transports maritimes* et d'une carte extraite de: http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/images/large/shipping_laness.png (consulté le 6 octobre 2014).

îles du Pacifique Nord); Busan (pour les îles du Pacifique); et Manzanillo et Lazaro Cardenas (Mexique), Panama (côtes est et ouest), Kingston (Jamaïque) et Freeport (Bahamas) (pour l'Amérique du Sud).

C. SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

Chacun des groupes régionaux de PEID maintient des liens différents avec les grands flux Est-Ouest de conteneurs. Les PEID des Caraïbes bénéficient de leur situation à la croisée des routes Est-Ouest, tandis que ceux de l'océan Pacifique et de l'océan Indien sont situés hors de la grande ceinture de navigation. Dans l'océan Indien, Maurice est relativement mieux située, puisqu'elle se trouve au carrefour de la route Asie-Afrique/Amérique du Sud et de la route Europe-Australie. Les îles du Pacifique sont loin du corridor Est-Ouest. Cabo Verde au large de l'Afrique de l'Ouest est relativement proche du port mondial de transbordement de Las Palmas, tandis que Sao Tomé-et-Principe est loin des routes les plus fréquentées.

Par conséquent, tout examen des défis rencontrés par les PEID dans le domaine du transport et de la logistique commerciale doit tenir compte non seulement de leurs différences économiques, mais aussi de leur situation géographique et de leur éloignement relatif par rapport aux grandes routes maritimes Est-Ouest empruntées par les porte-conteneurs.

1. Caraïbes

Le grand couloir de navigation mondiale Est-Ouest traverse les Caraïbes, ce qui donne aux PEID de la région un avantage géographique relatif. En outre, la proximité des États-Unis signifie qu'ils peuvent bénéficier des lois de ce pays relatives au cabotage, de ses règlements concernant l'inspection et la sécurité des conteneurs et du fait que ses ports sont prêts pour accueillir les porte-conteneurs post-Panamax.

Les services vers ou à travers les Caraïbes sont fournis par des opérateurs mondiaux (CMA-CGM, Maersk et MSC) ou sous leurs noms de marque¹¹⁷, ainsi que par l'Alliance G6 (Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL et Mitsui O.S.K. Lines) ou ses membres à titre individuel.

Freeport (Bahamas), Kingston et Port of Spain sont des ports de transbordement-relais comme en

témoigne le fait qu'ils ont le plus grand nombre de liaisons directes avec des pays hors des Caraïbes. Par conséquent, tous les conteneurs doivent être transbordés dans l'un de ces ports (et peut-être ailleurs, selon le fret transporté), à l'exception de ceux en provenance ou à destination de la France, du Guyana, de la Jamaïque, de Suriname, de Trinité-et-Tobago, du Royaume-Uni ou des États-Unis.

2. Îles de l'océan Indien

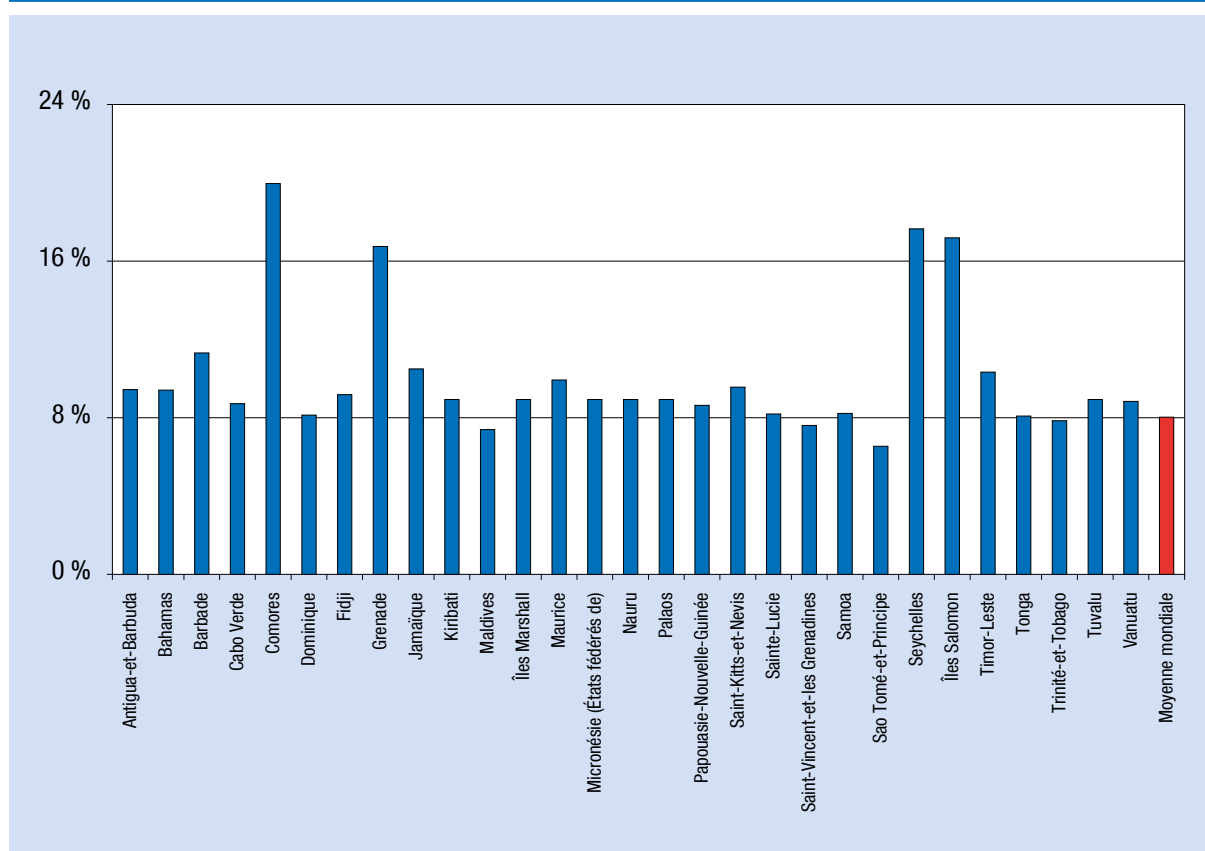
À l'exception des Maldives, les PEID de l'océan Indien, bien que situés en dehors des grandes voies maritimes Est-Ouest¹¹⁸, sont néanmoins situés sur un certain nombre de routes Nord-Sud ou à proximité de ces routes dont les suivantes: Europe-Australie; Asie de l'Est-Afrique de Est; Asie de l'Est-Afrique du Sud; Asie de l'Est-Afrique de l'Ouest; Asie de l'Est-côte est de l'Amérique du Sud. Ces îles sont également situées à l'intersection des routes Nord-Sud reliant l'Afrique du Sud et l'Afrique de l'Est à l'Asie de l'Ouest et l'Asie de l'Est.

Actuellement, les services de transport maritime comprennent a) la liaison entre les PEID de l'océan Indien et l'Asie (le nord, le centre-est et le sud-est de l'Asie); b) la Méditerranée et l'Australie; c) les services Nord-Sud reliant le sud et l'est de l'Afrique (y compris les îles de l'océan Indien) à l'Asie de l'Ouest et du Sud; et d) les services de cabotage reliant entre eux les PEID de l'océan Indien.

3. Pacifique

Les PEID du Pacifique ne sont pas situés sur la grande ceinture de navigation mondiale Est-Ouest; Ils sont desservis directement ou indirectement par l'intermédiaire des ports mondiaux de transbordement-relais de Singapour, Hong Kong (Chine)/Kaohsiung et Busan. Ils sont également desservis directement ou indirectement par des navires provenant de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ou transitant par les ports de ces pays. Il existe également des services reliant la côte ouest de l'Amérique du Nord aux îles du Pacifique Nord, des services reliant la côte ouest de l'Amérique du Nord à l'Australie et la Nouvelle-Zélande avec une escale dans l'une des îles du Pacifique Sud dans la portion sud du voyage et un service reliant le nord-ouest du Pacifique à l'Australie avec une escale dans une île du Pacifique Sud dans la portion nord du voyage. Il n'existe pas de liaison directe entre les PEID du Pacifique et l'Europe.

Graphique 6.3. Coût moyen du transport international en pourcentage de la valeur des importations, 2004-2013



Source: Estimations de la CNUCED.

4. Afrique de l'Ouest

Dans la région d'Afrique de l'Ouest, Sao Tomé-et-Principe n'est pas situé sur les grands axes mondiaux Est-Ouest, pas plus que Cabo Verde, encore que ce dernier PEID soit mieux situé par rapport à plusieurs grands ports de transbordement, y compris Las Palmas et Tanger Med (Maroc).

Sao Tomé-et-Principe est desservi à partir du Portugal et Cabo Verde à partir de Las Palmas et de Tanger Med, en plus du Portugal. Ces deux pays sont reliés au reste du monde par des ports de transbordement. En règle générale, ils ne sont reliés qu'à quelques pays d'Europe et d'Afrique de l'Ouest, en particulier avec des pays voisins sur le continent africain. Ainsi, Cabo Verde est connecté à la Gambie, à la Guinée, à la Guinée-Bissau, à la Mauritanie et au Maroc, alors que Sao Tomé-et-Principe est relié à l'Angola, au Cameroun, à la Guinée équatoriale, au Gabon et au Nigéria.

Les navires venant de ports hors du continent font d'abord escale dans les ports de ces deux PEID avant d'assurer leurs services de ligne réguliers dans

les ports d'autres pays africains. Une réduction des volumes du commerce avec les pays voisins a été enregistrée dans les deux cas, mais surtout dans celui de Sao Tomé-et-Principe.

D. COÛTS DE TRANSPORT DANS LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

1. Les données relatives aux coûts de transport des petits États insulaires en développement

Empiriquement, on constate que dans les PEID les frais de transport des marchandises importées sont plus élevés que la moyenne mondiale. Le graphique 6.3, basé sur des estimations de la CNUCED, illustre les frais moyens de transport international payés en pourcentage de la valeur des importations par certains PEID au cours de la décennie 2004-2013. Les PEID ont payé en moyenne 2 % de plus que la moyenne

mondiale (8,1 %) au cours de la décennie considérée. Les estimations les plus élevées ont été enregistrées aux Comores (20,2 %), aux Seychelles (17,9 %), dans les Îles Salomon (17,4 %) et à la Grenade (17 %).

2. Déterminants des coûts de transport des petits États insulaires en développement

Les déterminants des coûts de transport peuvent être regroupés empiriquement en six grandes catégories (CNUCED, 2012; Micco et al., 2003; Sourdin, 2012; CNUCED, 2008), à savoir les économies d'échelle, les déséquilibres commerciaux, le type et la valeur des marchandises importées et exportées, la distance géographique, le degré de concurrence entre les prestataires de services de transport et les caractéristiques des ports maritimes et des aéroports (infrastructure, exploitation et gestion). Ces différents déterminants sont liés entre eux; par exemple, lorsque les volumes transportés sont faibles, il peut se produire des économies d'échelle et une diminution concomitante du degré de concurrence. Les effets de chacun des déterminants du coût de transport peuvent varier dans le temps; par exemple, si le prix du carburant augmente, plus la distance à parcourir est grande plus les effets sur le coût du fret seront prononcés.

La situation des PEID est examinée ci-après au regard des effets de chacun de ces déterminants sur le transport maritime, le mode de transport le plus approprié pour le commerce extérieur de ces pays.

Les économies d'échelle

L'observation empirique montre que plus le volume transporté est bas, plus le coût du fret est élevé. Les navires de faible tonnage ont un faible rendement énergétique par unité, les petits ports ont des coûts d'exploitation plus élevés par tonne de fret et la période d'amortissement des investissements d'infrastructure est d'autant plus longue que le volume d'activités est faible. Certains PEID ont réussi à devenir des centres de transbordement attrayants. Les ports des Bahamas, de la Jamaïque et de Maurice, par exemple, fournissent des services de transbordement aux lignes régulières de porte-conteneurs. Les plus gros volumes de fret ainsi concentrés dans les ports de ces pays ont rendu économiquement viables les escales de porte-conteneurs plus grands. Pour cela, il a fallu que ces ports investissent dans les équipements de dragage et de manutention de conteneurs nécessaires.

Les déséquilibres commerciaux

Lorsque les exportations ne suffisent pas à utiliser toute la capacité de charge d'un navire parce que le pays importe plus qu'il n'exporte, c'est l'importateur qui paie de facto pour le voyage de retour du navire ou du conteneur vide. La plupart des PEID ont d'énormes déficits commerciaux, ce qui signifie que le coût du fret importé est plus élevé que celui du fret exporté.

Pour réduire ces déséquilibres, les négociants pourraient s'efforcer d'augmenter le volume des cargaisons exportées au niveau régional, l'excédent d'un pays pouvant être combiné au déficit d'un autre pays pour un produit donné, de façon à mieux équilibrer en moyenne les échanges avec les partenaires commerciaux hors de la région. Les surcapacités à l'exportation et les taux de fret plus bas pratiqués pour l'exportation de marchandises conteneurisées peuvent être perçus comme une occasion à saisir pour utiliser les services réguliers de transport maritime de ligne, même pour exporter par conteneurs des produits qui ne sont pas habituellement conteneurisés.

La distance

L'éloignement par rapport aux principales routes de navigation maritime et aux marchés étrangers hors de leur région est un problème majeur pour les PEID, en particulier pour ceux de l'océan Indien et de l'océan Pacifique. Les PEID des Caraïbes sont situés à proximité du marché nord-américain et ont l'avantage d'être relativement plus proches des principales routes de navigation maritime Est-Ouest et Nord-Sud qui passent par le canal de Panama. Mais, en général, si les tendances observées récemment dans les réseaux de transport maritime régulier et dans le déploiement des flottes se maintiennent, le désavantage géographique des PEID pourrait en fait s'aggraver. Leur meilleure option pourrait alors être d'écouler leurs produits sur des marchés plus proches.

La concurrence

À mesure que la taille des navires augmente et que les compagnies et les réseaux de transport maritime étendent leur champ d'activités, les transporteurs exigent des cargaisons de plus en plus volumineuses pour pouvoir continuer à fournir un service commercialement viable. Comme on l'a vu au chapitre 2 (graphiques 2.6 et 2.7), la capacité moyenne de charge des porte-conteneurs par compagnie ou par prestation ne cesse d'augmenter. L'ouverture de marchés

de cabotage nationaux ou régionaux permettant aux compagnies de transport maritime régulier de combiner les transports internationaux et nationaux pourrait offrir d'autres options aux expéditeurs et permettre des services plus fréquents. Cette mesure pourrait également aider les transporteurs à réduire le nombre de conteneurs retournant à vide. Aussi longtemps qu'il existera un certain degré de concurrence, le coût du fret baissera et une partie des économies en résultant seront répercutées sur le client.

Les caractéristiques des ports

Les coûts de transport dépendent également de l'efficacité des ports d'escale. Les ports maritimes doivent être dragués pour pouvoir accueillir des navires de plus en plus grands et ils doivent également s'équiper de portiques à conteneurs, puisqu'il se construit de moins en moins de porte-conteneurs neufs équipés de leurs propres appareils de levage (voir le graphique 2.3). L'observation empirique montre que les longues attentes et les longues procédures de dédouanement contribuent également à la hausse des coûts du fret maritime.

E. CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES RÉGULIERS

1. Données relatives à la connectivité des transports maritimes réguliers dans les petits États insulaires en développement

La participation d'un pays au commerce mondial dépend également d'un accès efficace à des services fréquents et fiables de transport, c'est-à-dire de sa connectivité aux services de transport maritime. Les données disponibles portent à conclure que les PEID sont confrontés à de graves problèmes de connectivité.

Selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) figurant dans la base de données UNCTADstat 2014, de tous les pays couverts par l'indice (UNCTADstat 2014), la plupart des PEID sont parmi les pays ayant la plus faible connectivité. Une analyse plus détaillée des différentes composantes du LSCI (tableau 6) révèle que la quasi-totalité des PEID sont desservis par moins de compagnies de transport maritime conteneurisé, reçoivent moins de services et moins de navires et

des navires de plus faible tonnage que la moyenne mondiale. S'agissant de la taille des navires, par exemple, plusieurs PEID peuvent accueillir des navires ayant une capacité de charge de moins de 1 000 EVP, soit beaucoup moins que la moyenne de 7 076 EVP enregistrée dans le reste du monde et encore moins que les navires de 18 270 EVP mis en service sur les principales routes Est-Ouest. En outre, plus de la moitié des PEID figurant dans le tableau 6 sont desservis par moins de cinq compagnies. Un nombre aussi restreint de prestataires porte à penser qu'il y a peut-être un risque de structure oligopolistique des marchés (Wilmsmeier and Hoffmann, 2008). En outre, les déséconomies d'échelle, combinées à un faible degré de concurrence, conduiront sans doute à une hausse des coûts du fret (voir la section B).

Pour compléter les données de 2014 figurant dans le tableau 6, les graphiques 6.4, 6.5 et 6.6 illustrent les tendances du LSCI au cours des dix dernières années pour quelques PEID et d'autres économies insulaires des Caraïbes, de l'océan Indien et de l'océan Pacifique respectivement. Entre 2004 et 2014, la moyenne mondiale du LSCI a progressé de près de 50 %, passant de 16,8 à 25 points, alors que pour les PEID, l'indice est resté largement stationnaire, sauf dans le cas des pays qui ont réussi à positionner leurs ports comme centre de transbordement pour le commerce mondial ou régional, comme les Bahamas, la Jamaïque et Maurice. Ces trois pays affichent un LSCI plus élevé que celui de leurs voisins, mais aussi une plus forte croissance positive de cet indice, plus ou moins en phase avec la tendance mondiale.

2. Déterminants de la connectivité des transports maritimes réguliers

La place qu'occupe un pays dans le réseau mondial des transports maritimes réguliers dépend dans une large mesure de quatre facteurs: la situation géographique, la base de cargaisons captives, les caractéristiques des ports et le cadre réglementaire du marché des services de transport maritime régulier. Ces déterminants sont examinés brièvement dans la présente section.

La situation géographique

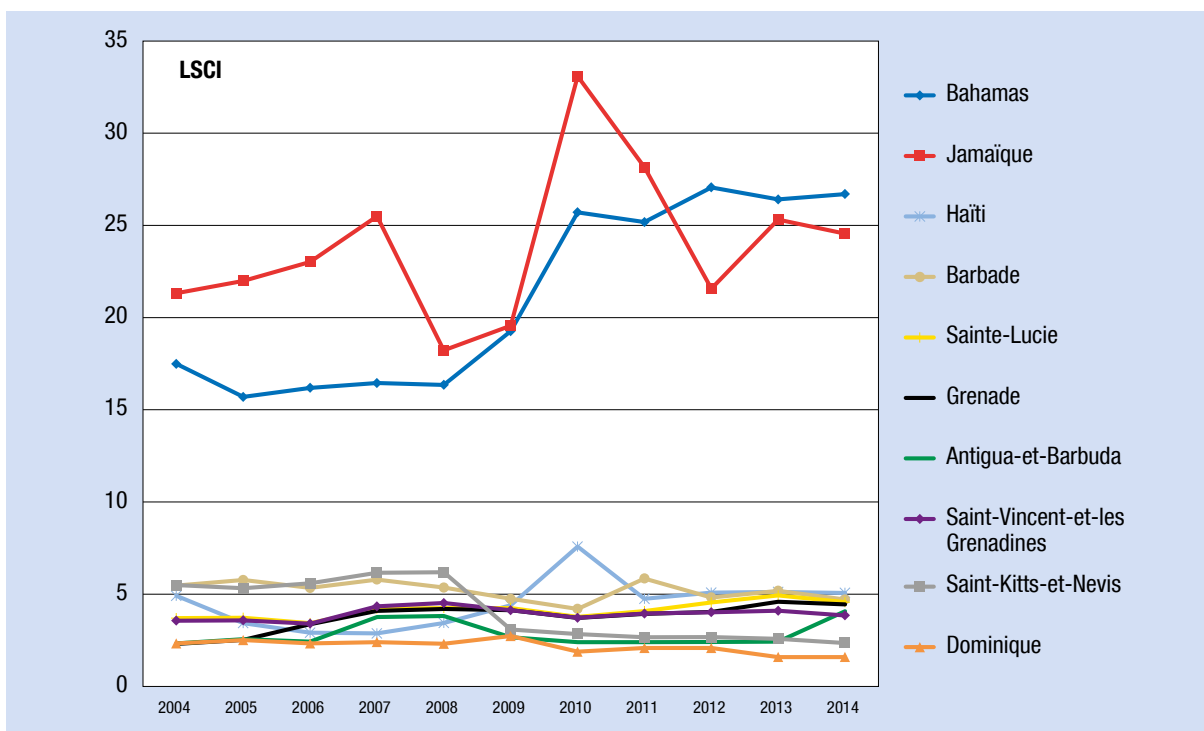
Il est plus facile pour un port d'attirer les compagnies de transport de ligne et de devenir un port d'escale lorsqu'il est situé à proximité des grandes routes maritimes ou d'une grande puissance commerciale. Les

Tableau 6. Répartition de la flotte de porte-conteneurs desservant certaines économies insulaires, mai 2014

Pays	Nombre de navires	Capacité de charge en EVP	Gros porte-conteneurs (EVP)	Nombre de companies	Nombre de services
Antigua-et-Barbuda	11	6 880	1 250	3	6
Bahamas	44	271 936	9 178	4	10
Barbade	15	10 504	1 250	6	9
Cabo Verde	4	4 027	1 325	3	5
Comores	11	16 219	2 210	3	16
Dominique	5	1 494	430	2	3
République dominicaine	122	397 375	6 750	21	55
Fidji	23	42 993	2 758	8	18
Grenade	10	6 182	1 284	5	6
Haïti	16	13 582	1 296	7	11
Islande	9	8 099	1 457	2	6
Jamaïque	109	355 837	6 750	15	41
Kiribati	4	3 760	970	1	7
Maldives	5	12 871	2 764	3	2
Îles Marshall	7	4 997	970	1	9
Maurice	40	124 005	6 712	7	12
Micronésie (États fédérés de)	3	1 237	418	1	1
Palaos	3	1 237	418	1	1
Papouasie-Nouvelle-Guinée	29	34 646	2 546	8	21
Saint-Kitts-et-Nevis	5	2 864	660	3	3
Sainte-Lucie	14	10 188	1 284	5	7
Saint-Vincent-et-les Grenadines	9	4 988	1 122	4	6
Samoa	7	7 229	1 304	4	11
Sao Tomé-et-Principe	5	6 757	2 169	2	2
Seychelles	10	21 723	2 764	3	8
Îles Salomon	22	25 165	2 082	6	3
Tonga	6	5 049	1 043	3	12
Trinité-et-Tobago	52	110 424	5 089	13	25
Vanuatu	11	12 143	2 082	4	8
Samoa américaines	7	7 229	1 304	4	11
Aruba	7	8 676	2 008	4	7
Bermudes	3	1 002	362	3	2
Îles Caïmanes	3	798	340	1	1
Curaçao	9	13 229	2 546	6	11
Îles Féroé	3	3 425	1 457	2	2
Polynésie française	19	45 779	3 820	8	17
Guam	15	24 804	2 781	4	8
Nouvelles-Calédonie	26	48 917	2 758	7	24
Moyenne reste du monde	166	749 001	7 076	20	90

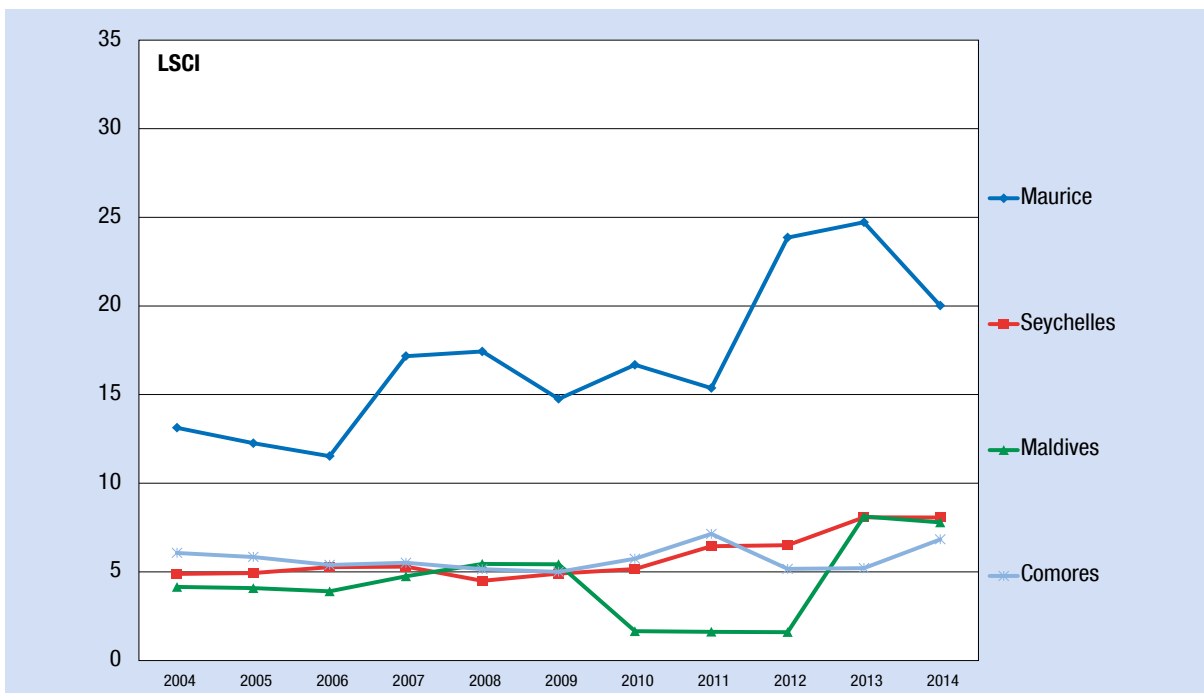
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's List Intelligence*.

Graphique 6.4. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID des Caraïbes, 2004-2014



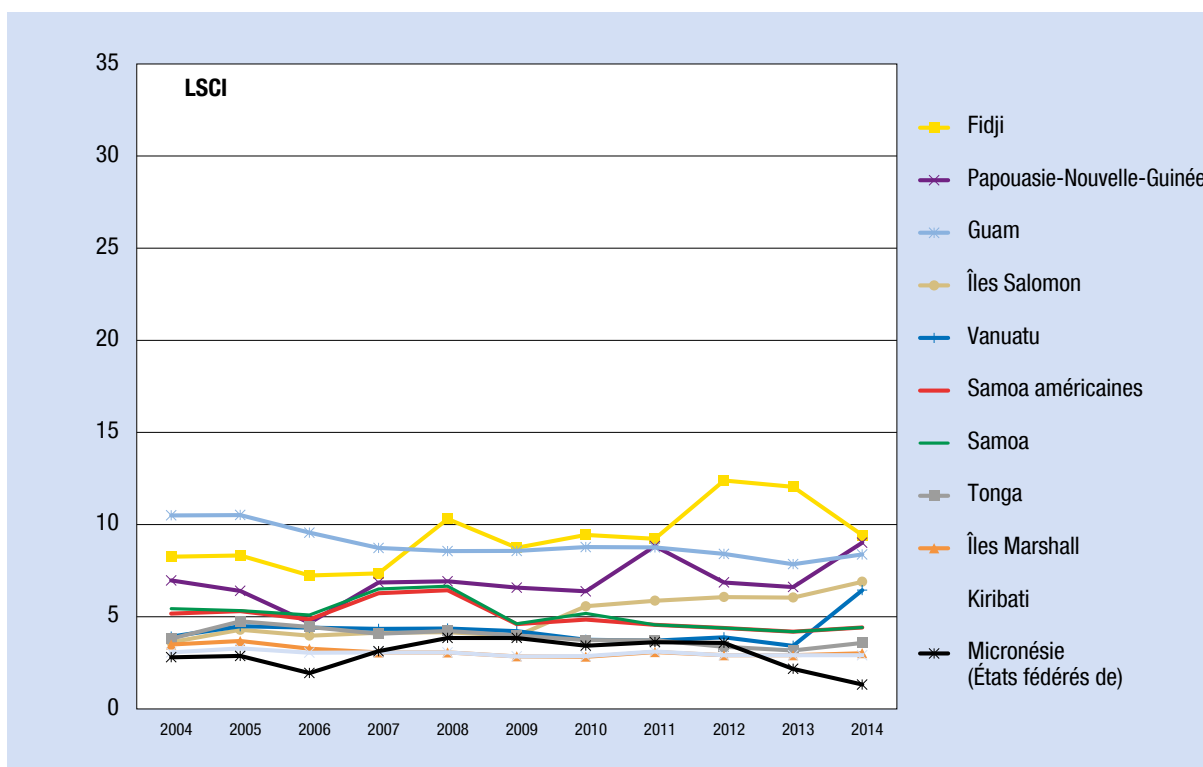
Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's List Intelligence*. Voir <http://stats.unctad.org/lsci> (consulté le 6 octobre 2014) pour le LSCI de tous les pays.

Graphique 6.5. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID de l'océan Indien, 2004-2014



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's List Intelligence*. Voir <http://stats.unctad.org/lsci> (consulté le 6 octobre 2014) pour le LSCI de tous les pays.

Graphique 6.6. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour quelques PEID et d'autres économies insulaires de l'océan Pacifique, 2004-2014



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de *Lloyd's List Intelligence*. Voir <http://stats.unctad.org/lsci> (consulté le 6 octobre 2014) pour le LSCI de tous les pays.

îles caribéennes, par exemple, sont plus proches que les PEID de l'océan Indien et de l'océan Pacifique des grandes routes commerciales Est-Ouest et Nord-Sud.

Les caractéristiques des ports

Les compagnies de transport maritime régulier connectent plus volontiers les ports d'un pays à leur réseau mondial de services réguliers si elles peuvent compter sur une infrastructure portuaire moderne et des opérations efficaces. Cette question est étroitement liée également aux déterminants des coûts de transport analysés plus haut. Par ailleurs, si le transporteur estime qu'un port est trop coûteux pour lui, il n'y fera pas escale ou fera payer des frais de transport plus élevés à l'expéditeur.

Les marchés des services de transport maritime

Dans le cas particulier des PEID composés de plusieurs îles ou des PEID dont certaines îles sont proches des ports maritimes de territoires voisins, il pourrait être avantageux de permettre à des pays étrangers d'assurer la connectivité avec ces ports

sans imposer de restrictions à l'accès au marché. On peut citer l'exemple de la Nouvelle-Zélande qui a réussi à améliorer sa connectivité à l'échelle mondiale et à réduire les coûts du fret maritime en libérant les services de cabotage entre l'île du Nord et l'île du Sud, ce qui a permis aux compagnies internationales de transport maritime régulier de combiner leurs services de cabotage et leurs services internationaux. Il est ainsi devenu plus avantageux pour elles de mettre en service un plus grand nombre de navires et d'assurer des services plus fréquents qu'auparavant, lorsque le commerce interinsulaire était réservé aux compagnies battant pavillon national.

F. RÉDUCTION DES RISQUES DE CATASTROPHES ET ADAPTATION À L'IMPACT DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

De par leur situation géographique et leurs caractéristiques topologiques, les PEID sont particulièrement exposés aux risques naturels et aux effets des

changements climatiques, tels que les vents violents; les fortes pluies; les marées de tempêtes et l'action des vagues causées par les ouragans, les cyclones ou les typhons; et les fissures dans le sol, les affaissements de terrain et autres dégâts causés par les tremblements de terre, les éruptions volcaniques et les tsunamis. Les petits États insulaires en développement sont également vulnérables aux risques anthropiques, tels que les marées noires.

À moyen terme, les PEID seront confrontés aux changements de températures et de précipitations associés au phénomène d'oscillation australe El Niño, dont les effets se feront sentir non seulement dans le Pacifique, mais aussi dans l'Atlantique où il influera sur l'activité cyclonique. À plus long terme, les PEID seront également exposés aux hausses de température, à de plus fortes précipitations et à l'élévation du niveau de la mer qui sont associées aux changements climatiques. Ces phénomènes feront des morts et des blessés, causeront des dommages, entraîneront la perte d'animaux, et priveront les populations de leurs moyens de subsistance. Par conséquent, des mesures doivent être prises pour empêcher que les risques ne se transforment en catastrophes. Bien que la réduction des risques de catastrophes englobe plusieurs disciplines (gestion des catastrophes, atténuation des effets des catastrophes et préparation en prévision des catastrophes), la présente section portera essentiellement sur les mesures d'atténuation des effets des catastrophes et des changements climatiques sur les infrastructures de transport.

1. Incidences potentielles des risques et des changements climatiques sur les infrastructures de transport

Plusieurs types de phénomènes causés par le vent, l'eau ou les températures et par l'activité sismique peuvent avoir une incidence sur l'infrastructure et les services de transport. Ces phénomènes sont décrits brièvement ci-après.

Les phénomènes causés par l'eau et le vent peuvent être dus à une augmentation des pluies ou à l'action de la mer, notamment les marées hautes et les marées de tempêtes provoquées par les cyclones tropicaux, ainsi que l'élévation du niveau de la mer. L'augmentation des précipitations sont la cause d'inondations, de glissements de terrain et d'affaissements des sols, qui menacent l'intégrité des routes, des ponts et des pistes des aéroports. L'action de la mer comprend l'inondation et l'érosion des côtes ainsi que l'exposi-

tion des infrastructures à l'eau de mer; les routes, les ports et les aéroports sont à leur tour inondés, l'érosion attaque les bases des infrastructures, le trafic est perturbé et les voies d'accès endommagées.

Mis à part les tsunamis, les événements sismiques, peuvent abîmer les infrastructures de transport. Les revêtements routiers et dans les ports maritimes et les aéroports se fissurent; les infrastructures suspendues telles que les ponts, les passerelles, les quais d'accostage et leurs fondations sont endommagées; les immeubles, les communications, les systèmes de gestion du trafic, les installations électriques et les citernes de stockage de combustible liquide subissent des dégâts, surtout dans les ports maritimes et les aéroports.

La hausse des températures et les sécheresses sont associées aux changements climatiques à moyen terme (par exemple, le phénomène d'oscillation australe El Niño) et à long terme. Les conséquences immédiates de l'augmentation des températures pour les infrastructures de transport comprennent le ramollissement et l'expansion du bitume; la déformation des revêtements routiers et la formation de fondrières; les coulées de bitumes; l'altération et le flambement des revêtements routiers et des structures en béton; et la sollicitation excessive des joints d'expansion des ponts et des revêtements en béton en raison de la dilatation thermique. Les températures élevées peuvent modifier la teneur en eau du sol et menacer de ce fait l'intégrité des routes. Elles peuvent aussi augmenter la fréquence des incendies de forêts qui détruisent l'équipement et le matériel de signalisation des routes et réduisent la visibilité, perturbant la circulation, notamment sur les voies d'accès et d'évacuation. L'intensification des sécheresses peut également déstabiliser les sols en pente, causant des chutes de pierres et des glissements et affaissements de terrain.

2. Mesures d'atténuation des effets des catastrophes et des changements climatiques sur les infrastructures de transport

Comme dans beaucoup d'autres pays en développement, dans la plupart des PEID il n'existe pas de politiques pour faire face aux menaces que représentent les risques naturels pour les infrastructures de transport et quand ces politiques existent, elles sont insuffisantes. En outre, certains facteurs font obstacle

à l'adoption de mesures d'adaptation dans les PEID, comme, par exemple:

- Le manque de ressources financières suffisantes pour appliquer des mesures d'adaptation aux changements climatiques;
- Un manque de capacité au niveau des institutions, des systèmes et des individus dans les domaines liés aux changements climatiques;
- Une sensibilisation insuffisante du public aux changements climatiques et à leurs effets potentiels sur les écosystèmes et l'économie;
- Un manque de formation et de transfert des connaissances techniques dans le domaine des technologies d'adaptation et d'atténuation.

3. Mesures nationales et régionales

Jusqu'à récemment, pour réduire le risque de catastrophe et s'adapter aux changements climatiques les pays ont agi dans le cadre de deux mandats différents de l'ONU la houlette de deux organismes différents de l'Organisation.

Ce régime a eu pour conséquence que pour le Pacifique, par exemple, il existe le cadre d'action du Pacifique pour la réduction du risque de catastrophe et la gestion des catastrophes (2005-2015) et des plans nationaux d'adaptation; en ce qui a trait à l'adaptation aux changements climatiques, il y a le Plan-cadre pour l'action des îles du Pacifique face aux changements climatiques et des plans d'action nationaux en matière de communication et d'adaptation.

Dans une étude menée par le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes et le Programme des Nations Unies pour le développement, il a été reconnu que la prévention des risques et l'adaptation aux changements climatiques doivent aller de pair pour les raisons suivantes:

- La programmation de l'aide au développement s'en trouve facilitée;
- Le chevauchement des travaux et le double emploi sont réduits à un minimum;
- Il y a moins de possibilités de conflits dans l'élaboration des politiques;
- Les ressources limitées sont utilisées plus efficacement;
- On se rend compte de plus en plus, surtout au niveau des collectivités, que, dans la pratique, il y a peu de différence entre prévention et adaptation.

En fait, parmi les initiatives prises par les PEID, on peut citer l'élaboration par Tonga en 2010 d'un plan d'action national visant à la fois l'adaptation aux changements climatiques et la gestion des risques de catastrophe (2010-2015). Des plans analogues ont été élaborés par les Îles Cook, les Îles Marshall et Tuvalu.

Des PEID d'autres régions travaillent aussi à l'élaboration de plans combinant prévention et adaptation. Ainsi, dans l'océan Indien, les Maldives ont rédigé un plan stratégique d'action concernant la prévention des risques de catastrophe et l'adaptation aux changements climatiques (2010-2020).

À cet égard, 10 PEID ont soumis des programmes d'action nationaux d'adaptation. S'il est vrai que la plupart des projets proposés traitent de questions telles que les ressources en eau, la pêche, l'agriculture, la santé, la réhabilitation des récifs coralliens et les systèmes d'alerte rapide, certains de ces projets incluent aussi la protection des infrastructures de transport. Dans le projet cap-verdien intitulé «Protection et gestion intégrées des zones côtières», il est souligné que 80 % de la population réside dans la zone côtière et que les «îles basses» de Sal, Boa Vista et Maio sont les plus vulnérables. La protection des infrastructures touristiques (y compris les aéroports) est citée parmi les avantages du projet. À Kiribati, le projet intitulé «Amélioration des défenses côtières et des jetées» a entre autres pour objectif «d'empêcher que la progression de l'érosion du littoral ne porte atteinte aux infrastructures publiques comme les routes, les aéroports et les biens du patrimoine communautaire en renforçant les murs de protection existants».

Aux Maldives, le projet intitulé «Protection du littoral de l'aéroport international de Malé pour réduire les risques d'inondation résultant de l'action de la mer et de l'élévation annoncée du niveau des océans» souligne qu'«en raison de leur faible élévation et de la proximité du littoral, les infrastructures des cinq principaux aéroports sont hautement vulnérables aux dommages des inondations que peuvent causer des phénomènes météorologiques extrêmes et les changements climatiques futurs». Les activités suivantes ont été proposées dans le cadre de ce projet: a) effectuer des études techniques et d'ingénierie approfondies des protections envisagées pour le littoral de l'aéroport international de Malé, y compris une analyse coût-efficacité des solutions proposées; b) établir les spécifications techniques et fonctionnelles des protections du littoral de l'aéroport; et c) construire les protections proposées sur une partie du littoral

de l'aéroport international de Malé, à des fins de démonstration.

À Samoa, le projet intitulé «Pour la mise en œuvre de plans de gestion de l'infrastructure côtière dans les districts hautement vulnérables» incluait parmi les activités prévues l'amélioration des routes, des caniveaux et des conduites de drainage.

Les îles Salomon ont inclus deux projets comportant un volet infrastructure de transport et visant notamment «la protection du littoral» et «le développement des infrastructures». L'un des résultats assignés au projet de protection du littoral était «la construction dans la zone côtière de routes, de ponts et d'autres infrastructures clés étudiées pour résister aux changements climatiques». Le projet de développement des infrastructures visait quant à lui à a) améliorer la sécurité et l'efficacité du fonctionnement de l'aéroport et de ses installations; b) construire des structures de protection de haute technologie dans le port et les zones côtières; et c) assurer que les infrastructures clés résistent aux changements climatiques. Parmi les activités prévues dans le projet d'infrastructure on peut citer: la définition de critères d'adaptation de la conception des aéroports aux changements climatiques, qui sont à revoir tous les soixante ans; la construction de digues de protection du littoral, de murs de soutènement, de caniveaux, de murs de cloisonnement, de jetées et de bassins de rétention des eaux; la construction de systèmes de drainage pour la protection des aéroports; et le reboisement de la zone intertidale.

Certaines initiatives régionales comprennent également des mesures d'adaptation aux changements climatiques et de réduction des effets des catastrophes sur le secteur des transports ou reconnaissent l'importance de ces questions. Les plus importantes de ces initiatives sont le Programme océanien d'adaptation aux changements climatiques, l'adoption par le Centre de la Communauté des Caraïbes sur les changements climatiques d'une série de projets d'adaptation et le projet de la Commission de l'océan Indien intitulé «Acclimate» (Adaptation au changement climatique) (2008-2012). Ce dernier projet comprend plusieurs études visant à informer et à sensibiliser et a mis au point un document cadre pour l'élaboration d'une stratégie régionale d'adaptation aux changements climatiques dans les pays membres de la Commission de l'océan Indien, pour la période 2012-2020.

G. LA VOIE À SUIVRE

Certaines des questions analysées dans le présent chapitre devront être traitées sans délai par la communauté internationale et les PEID. Pour étudier de nouvelles manières possibles de procéder et conformément à son approche fondée sur la recherche d'un consensus, la CNUCED a organisé une réunion spéciale d'experts à Genève, le 11 juillet 2014, pendant la période précédant la troisième Conférence internationale des petits pays insulaires en développement devant se tenir en 2014 (la conférence de Samoa). Cette réunion a été l'occasion d'appeler à nouveau l'attention de la communauté internationale sur les problèmes liés aux transports qui sont propres aux petits États insulaires en développement (CNUCED 2014). Les experts qui ont participé à ladite réunion ont été invités à faire des suggestions sur la voie à suivre et à faire quelques recommandations concrètes susceptibles d'être mises en pratique. Les actions et mesures les plus pertinentes qui ont été proposées peuvent être regroupées sous les rubriques suivantes.

1. Petits États insulaires en développement: problèmes rencontrés en matière de transport et de logistique commerciale

La petite superficie et l'éloignement géographique des PEID sont une source de difficultés pour les transports et la logistique commerciale de ces pays. La difficulté pour les PEID consiste à éviter les coûts de transport élevés qui compriment les flux commerciaux et réduisent la connectivité générale des transports. Les services nationaux de transport interinsulaire sont importants pour les PEID qui sont constitués d'îles éparses, séparées par de longue distance.

Il importe de réaliser des travaux de recherche prospectifs et de chercher à faire naître de nouvelles idées afin de mettre en place le cadre pratique dont les PEID ont besoin pour leur logistique portuaire et leur développement. Les petits États insulaires en développement devraient s'efforcer de tirer parti d'activités à petite échelle, en utilisant des ressources locales et en cherchant à répondre aux besoins locaux. Ils pourraient, par exemple, chercher à exploiter des marchés de niche, construire des partenariats avec les négociants et privilégier les domaines dans lesquels ils maîtrisent les processus et disposent de ressources locales.

2. Adaptation des infrastructures de transport aux effets des changements climatiques

La hausse des températures de l'air et des océans, l'élévation du niveau des mers et les marées de tempêtes, ainsi que la violence accrue des vents sont certains des principaux risques auxquels sont exposés les PEID. Il est important d'appréhender les deux dimensions du défi des changements climatiques – atténuation et adaptation. La nécessité de s'adapter aux effets inévitables des changements climatiques sur les transports, en particulier sur les infrastructures des ports maritimes et des aéroports, doit être comprise par tous les pays.

De tous les pays du monde, ce sont les petits États insulaires en développement qui sont confrontés, en termes relatifs, aux plus grands risques de catastrophes. Le renforcement de la résilience des ports maritimes et des aéroports est une nécessité pour les PEID, car ils dépendent fortement de ces installations. Parmi les stratégies d'adaptation que pourraient adopter les PEID, on peut citer le développement de l'ingénierie et de nouvelles technologies, la planification et le développement, les systèmes de gestion et les programmes d'assurance. La gestion des risques doit occuper une place centrale dans la politique publique. Les PEID bénéficieront sans doute plus que tout autre groupe de pays d'une augmentation des investissements consacrés à la réduction des risques de catastrophes et à l'adaptation aux changements climatiques. Les stratégies de réduction des risques de catastrophes doivent être basées sur des faits avérés et des informations fiables et exactes.

3. Financement de systèmes de transport durables et résilients

Dans le cas des PEID qui ne font pas partie du groupe des pays les moins avancés, l'accès à des prêts à

des conditions de faveur est souvent limité et le coût des investissements directs dans les infrastructures peut être prohibitif. De nouveaux mécanismes sont nécessaires, qui permettraient de combler le déficit de financement actuel en panachant plusieurs sources de financement. Ce type de financement mixte a été utilisé aussi bien dans les Caraïbes que dans le Pacifique pour des pays du Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique. Ces prêts mixtes ont aidé à améliorer la viabilité des projets, compte tenu des conditions de discipline financière auxquelles ils sont assujettis et du fait que les pays qui soumettent ces projets pour financement restent détenteurs de ces projets.

Le panachage des sources de financement assure également le flux de ressources nécessaires pour soutenir les mesures d'atténuation et d'adaptation face aux changements climatiques. Le développement des infrastructures est financé en partie par les fonds destinés à l'action climatique, mais surtout par des ressources nationales et des mécanismes de financement novateurs. Il faut renforcer les capacités dans le domaine du financement de l'action climatique (par exemple, développer les compétences permettant d'identifier les fonds dont pourraient disposer les PEID); améliorer la planification nationale ainsi que la politique publique et les systèmes financiers permettant de répondre aux questions climatiques (par exemple, les outils d'évaluation du financement de l'action climatique). Les petits États insulaires en développement doivent puiser dans les ressources non encore exploitées et trouver des moyens pratiques d'accéder à des mécanismes novateurs de financement.

Ces mesures et d'autres encore, qui ont été encouragées par la Conférence de Samoa, devraient aider à mieux affronter les multiples défis auxquels les PEID sont confrontés dans le transport maritime de leurs importations et exportations.

BIBLIOGRAPHIE

- CNUCED (2008). The modal split of international goods transport. Transport Newsletter, n° 38. Quatrième trimestre de 2007/Premier trimestre de 2008. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1. Disponible sur: http://unctad.org/en/Docs/sdteitlbmisc20081_en.pdf (consulté le 6 octobre 2014).
- CNUCED (2012). *Étude sur les transports maritimes 2012*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.12.II.D.17. New York et Genève.
- CNUCED (2014). Réunion spéciale d'experts sur les problèmes rencontrés par les petits États insulaires en développement en matière de transport et de logistique commerciale et sur les résultats de la troisième Conférence internationale sur les PEID (ou Conférence du Samoa) («Addressing the Transport and Trade-Logistics challenges of the Small Island Developing States: Samoa Conference and Beyond»). Voir: <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586> (consulté le 6 octobre 2014).
- Micco A, Pizzolitto GV, Sánchez RJ, Hoffmann J, Sgut M and Wilmsmeier G (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*. 5(2):199-218.
- Sourdin P (2012). *Trade Facilitation*. Edward Elgar Publishers. Northampton, MA.
- UNCTADstat (2014). Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, moyenne annuelle 2004-2013. Voir: <http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx?ReportId=92> (consulté le 6 octobre 2014).
- Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics & Logistics*. 10(1-2):130-151.

NOTES

- ¹¹⁵ L'expression «petits États insulaires en développement» désigne les pays classés comme tels par la CNUCED, à savoir: dans les Caraïbes: Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Dominique, Grenade, Jamaïque, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sainte-Lucie et Trinité-et-Tobago; dans la région de l'océan Indien: Comores, Maldives, Maurice et Seychelles; dans la région d'Afrique de l'Ouest: Cabo Verde et Sao Tomé-et-Principe; dans le Pacifique: États fédérés de Micronésie, Fidji, Îles Marshall, Îles Salomon, Kiribati, Nauru, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Timor-Leste, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.
- ¹¹⁶ «Éclatement-distribution» (hub-and spoke): les conteneurs sont transférés de grands navires de ligne à de petits navires de collecte-distribution. «Mise en correspondance de grandes lignes maritimes (interlining)»: le transbordement de conteneurs entre navires océaniques de différentes lignes maritimes qui desservent des ports différents mais situés dans le même rayon; «transbordement-relais»: le transbordement s'effectue également d'une ligne maritime à une autre, mais les ports desservis ne se trouvent pas dans le même rayon, et les marchandises transbordées sont acheminées dans une autre direction.
- ¹¹⁷ Les marques déposées des opérateurs mondiaux sont indiquées entre parenthèses: CMA-CGM (Delmas, ANL, US Lines, Feeder Associate System, Cagema, MacAndrews, Cheng Lie Navigation Co. et CoMa-Nav), Maersk Line (Safmarine, MCC-Transport, Seago Line et Mercosul Line), MSCo (WEC Lines).
- ¹¹⁸ Les îles de l'océan Indien figurant sur la liste de la CNUCED comprennent les Comores (Faboni, Moroni et Mutsamuda), Maldives (Malé), Maurice (Port Louis) et les Seychelles (Port Victoria).

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.7041
CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Télécopieur: +41 22 917 0050
Courriel: transport.section@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	<input type="checkbox"/>	Éducation et formation	<input type="checkbox"/>
Mise au point et gestion des politiques	<input type="checkbox"/>	Autres (veuillez préciser)	<input type="checkbox"/>

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

Ces publications sont vendues par les distributeurs des publications des Nations Unies partout dans le monde.

On peut aussi les commander en écrivant à:

UN Publications Sales and Marketing Office
300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY, 10017 USA

Tel: +1-212-963-8302

Fax: +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 2014*:
<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>

