



ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2011





ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2011



**RAPPORT DU
SECRÉTARIAT DE LA CNUCED**



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 des transports 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 de l'Organisation 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 au numéro du document (voir ci-dessous). 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/2011

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente: F.11.II.D.4

ISBN 978-92-1-212395-0

ISSN 0252-5429

REMERCIEMENTS

L'*Étude sur les transports maritimes 2011* a été préparée par le Service de la logistique commerciale de la CNUCED sous la coordination de Jan Hoffmann, la direction de José María Rubiato, et la supervision générale d'Anne Miroux. Les auteurs en sont Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Hannes Finkenbrink, Jan Hoffmann, Jennifer Lavelle, Maria Misovicova, Vincent Valentine et Frida Youssef.

L'appui administratif, y compris concernant la présentation et la mise en page, a été apporté par Florence Hudry. Le reste de la mise en page a été assuré par Wendy Juan. Philippe Terrigeol a assuré la présentation des graphiques, Daniel Sanderson, Mike Gibson et Lucy Délèze-Black ont dirigé la publication.

Cette publication a fait l'objet d'un examen externe de la part des personnes ci-après:

- Chapitre 1: Socrates Leptos-Bourgi, Michael Tamvakis, Liliana Annovazzi-Jakab, Melissa Dawn Newhook.
- Chapitre 2: Daniel S.H. Moon, Thomas Pawlik, Tengfei Wang.
- Chapitre 3: Herman de Meester, Aleksandra Pieczek.
- Chapitre 4: Sharmila Chavaly, Patrick Donner, Ki-Soon Hwang, Peter Marlow, Arvind Mayaram.
- Chapitre 5: Mahin Faghfour, Mia Mikic, André Stochniol.
- Chapitre 6: Tilmann Boehme, Kevin Cullinane, Peter Faust, Maximilian Mrotzek, Hong-Oanh (Owen) Nguyen.
- Annexes: Desislava Oblakova.

Cette publication a également fait l'objet d'un examen interne complet par Vladislav Chouvalov.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Remerciements	iii
Liste des tableaux, graphiques et encadrés	v
Abréviations et notes explicatives	ix
Catégories de navires utilisées dans l' <i>Étude des transports maritimes</i>	xiii
Résumé.....	xiv
1. Évolution du trafic maritime international	1
A. Situation économique et perspectives au niveau mondial.....	2
B. Trafic maritime mondial	9
C. Quelques tendances nouvelles du trafic maritime international	29
2. Structure, régime de propriété et immatriculation de la flotte mondiale	39
A. Structure de la flotte mondiale	40
B. Régime de propriété et d'exploitation de la flotte mondiale	48
C. Immatriculation des navires.....	51
D. Construction, démolition et perspectives de l'offre de navires	56
3. Prix des navires et taux de fret.....	69
A. Vue d'ensemble des déterminants des transports maritimes et de leur impact sur le commerce	70
B. Prix des navires	70
C. Taux de fret.....	71
4. Évolution des ports et du transport multimodal	93
A. Évolution du secteur portuaire	94
B. Évolution des transports intérieurs	104
C. Évolution de l'infrastructure des transports de surface dans les pays en développement	108
5. Questions juridiques et évolution de la réglementation	121
A. Éléments nouveaux importants dans le droit des transports.....	122
B. Évolution de la réglementation relative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux.....	126
C. Autres aspects de l'évolution de la législation et de la réglementation dans le secteur des transports	133
D. Facilitation du commerce dans les accords internationaux.....	143
E. État des conventions	149
6. Participation des pays en développement aux affaires maritimes.....	159
A. Activités maritimes dans les pays en développement.....	160
B. Présentation de certains secteurs maritimes	162
C. Analyse comparée des activités maritimes	181

Annexes

I	Classification des pays et territoires	190
II	Trafic maritime mondial par groupe de pays.....	194
III a)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	197
III b)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	202
III c)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	207
IV	Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1 ^{er} janvier 2011	212
V	Trafic des ports à conteneurs dans les pays maritimes, 2008 et 2009.....	219
VI	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1 ^{er} janvier 2011	222
VII	Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial.....	227

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

1.1	Croissance économique mondiale, 2007-2011	3
1.2	Croissance du volume des échanges de marchandises, par région géographique, 2008-2010	6
1.3	Évolution du trafic maritime international, diverses années	8
1.4	Trafic maritime mondial de 2006 à 2010, par type de fret et groupe de pays	9
1.5	Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et consommateurs, 2010	15
1.6	Principaux vracs secs et acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2010	20
1.7	Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 1995-2009	25
1.8	Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2008-2010	25
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2010-2011	40
2.2	Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires.....	44
2.3	Porte-conteneurs cellulaires intégraux grésés et non grésés construits en 2009 et 2010.....	44
2.4	Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1 ^{er} janvier 2011	46
2.5	Les 35 pays et territoires qui possédaient les flottes les plus importantes (en tpl), au 1 ^{er} janvier 2011	49
2.6	Les 20 principaux exploitants de porte-conteneurs au 1 ^{er} janvier 2011	51
2.7	Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1 ^{er} janvier 2011.....	53
2.8	Répartition de la capacité en tpl des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, 2011	54

2.9	Livraisons de navires neufs, par catégorie (2010).....	58
2.10	Tonnage déclaré vendu à la casse, différentes catégories de navires (2010).....	60
2.11	Tonnage en commande dans le monde, 2000-2010.....	62
2.12	Tonnage excédentaire de la flotte marchande dans le monde, diverses années.....	65
2.13	Analyse du tonnage excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années.....	66
3.1	Prix représentatifs des navires neufs, 2003-2010.....	70
3.2	Prix d'occasion des navires de cinq ans, 2003-2010.....	71
3.3	Indices du fret pétrolier, 2009-2011.....	73
3.4	Récapitulation du marché des pétroliers: prix d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2009-2011.....	75
3.5	Indices du taux de fret du vrac sec, 2007-2011.....	80
3.6	Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs.....	85
3.7	Indices des taux de fret des services de ligne, 2007-2011.....	87
3.8	Tonnes de fret transportées par tonne de port en lourd (tpl) de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années.....	89
3.9	Tonnes de fret transportées par tonne de port en lourd de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années.....	90
4.1	Trafic conteneurisé dans les ports de 76 pays en développement et en transition: 2008, 2009 et 2010.....	95
4.2	Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2008, 2009 et 2010.....	97
6.1	Les 20 premiers pays de construction navale, livraisons 2010.....	163
6.2	Structure des importations et des exportations de navires de la République de Corée, 2001 et 2010.....	164
6.3	Les 20 principaux carnets de commandes par pays d'appartenance, au 1 ^{er} janvier 2011.....	165
6.4	La flotte brésilienne, au 1 ^{er} janvier 2011.....	165
6.5	Les 20 premiers pays pour le trafic de conteneurs, janvier 2011.....	167
6.6	Exploitants de navires chiliens.....	167
6.7	Les 10 premiers pays de recyclage de navires en 2010.....	169
6.8	Portefeuille total de prêts des principales banques de financement de la construction de navires en 2009.....	171
6.9	Prêts consentis à COSCO.....	172
6.10	Les 20 principales sociétés de classification, 2010.....	172
6.11	Membres de l'International Group of P&I Clubs.....	175
6.12	Les 20 principaux pays fournisseurs d'officiers et de matelots en 2010.....	177
6.13	Les 10 principaux employeurs de gens de mer philippins, par pavillon et par profession.....	178
6.14	Les 20 premiers exploitants portuaires, 2009.....	179
6.15	Résultats obtenus par Dubai Ports World.....	179
6.16	Comparaison des secteurs maritimes.....	182
6.17	Analyse de corrélation entre les secteurs maritimes et les indicateurs économiques.....	184

Graphiques

1.1	Indices du PIB mondial, indice de la production industrielle de l'OCDE, commerce mondial de marchandises et commerce maritime mondial (1975-2011).....	4
1.2	Trafic maritime international, diverses années.....	11
1.3 a)	Trafic maritime mondial, par groupe de pays et par région, 2010	12
1.3 b)	Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années	13
1.4	Croissance pour les cinq principaux vrac secs, 1982-2010	19
1.5	Commerce conteneurisé mondial, 1990-2011	26
1.6	Indices des volumes mondiaux du commerce en porte-conteneurs, en navires-citernes et en vraquiers pour les principaux vracs secs, 1990-2011	26
2.1	Flotte mondiale par grandes catégories de navires, diverses années.....	41
2.2	Flotte mondiale de porte-conteneurs, diverses années	45
2.3	Âge moyen par navire, par catégorie de navires, pour les 10 principaux registres de libre immatriculation	48
2.4	Part de la flotte battant pavillon étranger	52
2.5	Catégories de navires immatriculés dans les 10 principaux registres de libre immatriculation, 2011	55
2.6	Principaux pays d'appartenance et leur pavillon d'immatriculation, 2011	55
2.7	Principaux pays de libre immatriculation et pays d'appartenance, 2011	56
2.8	Tonnage déclaré vendu à la casse en 2010, par année de construction.....	61
2.9	Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégorie, entre 1998 et 2010.....	61
2.10	Tonnage en commande dans le monde, 2000-2010.....	64
2.11	Évolution de la capacité excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années....	64
3.1	Récapitulation du marché du fret pétrolier: navires de divers tonnages, 2003-2011	74
3.2	Indices du taux de fret du vrac sec, 2004-2011	79
3.3	Indice du vrac sec du Baltic Exchange, 2010-2011	81
3.4	Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000-2011	84
3.5	New ConTex 2007-2011.....	86
3.6	Prix des conteneurs (2005-2011).....	88
3.7	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations: tendance à long terme (1980-1989, 1990-1999 et 2000-2009).....	88
3.8	Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années.....	90
4.1	Projets d'investissement dans les transports (1990-2009)	109
4.2	Nombre de projets ferroviaires par région (1990-2009)	112
5.1	Augmentation du nombre d'ACR comportant des mesures de facilitation du commerce (cumulative).....	145
5.2	Vue d'ensemble des mesures de facilitation du commerce analogues à celles de l'OMC dans les ACR.....	147
6.1	Valeur à l'exportation des navires, bateaux et autres ouvrages flottants	160
6.2	Différents secteurs maritimes au cours du cycle de vie d'un navire	161

6.3	Indice de la CSAV concernant les EVP transportés, 1997-2010.....	168
6.4	Volume mondial des prêts de financement dans le secteur maritime.....	170
6.5	Flotte des navires immatriculés au Panama, 1995-2011	174
6.6	Caractère régional des principales entreprises portuaires.....	180
6.7	Obstacles à l'accès au marché maritime pour les pays en développement	183
6.8	Visualisation des liens entre les secteurs maritimes.....	184

Encadrés

4.1	La récente flambée du secteur des minerais et son impact sur le développement des chemins de fer en Afrique	106
4.2	Élaboration et mise en œuvre des projets de réseaux ferroviaires interconnectés en Afrique approuvés dans le cadre du PIDA	114
4.3	Participation du secteur privé dans les chemins de fer africains	115
5.1	Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires	138
5.2	Nouveau régime d'inspection en vertu du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port	141
5.3	États parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 31 juillet 2011	150

ABRÉVIATIONS ET NOTES EXPLICATIVES

ACR	Accord commercial régional
AELE	Association européenne de libre-échange
AfDB	Banque africaine de développement
AIE	Agence internationale de l'énergie
ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
ATA	Heure effective d'arrivée
ATD	Heure effective de départ
BAoD	Banque africaine de développement
BDI	Baltic Exchange Dry Index
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BLO	Construire-exploiter en régie/en propriété
BMI	Bureau maritime international
BOOT	Construire-posséder-exploiter-transférer
BOT	Construire-exploiter-transférer
BRIC	Brésil, Chine, Fédération de Russie et Inde
CAREC	Programme de coopération économique pour l'Asie centrale
CCI	Chambre de commerce internationale
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CEE	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
CER	Community of European Railways and Infrastructure Companies
CESAP	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CIC	Conseil international des céréales
CIMM	Chambre internationale de la marine marchande
CO₂	Dioxyde de carbone
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CPMM	Comité de la protection du milieu marin
CSM	Comité de la sécurité maritime
DAES	Département des affaires économiques et sociales
DBO	Créer-construire-exploiter
DIS	Danish International Ship Register
ECDIS	Systèmes électroniques de visualisation des cartes marines
EEDI	Indice nominal de rendement énergétique
EEOI	Indicateur opérationnel du rendement énergétique
EIU	Economic Intelligence Unit

EUROSTAT	Office statistique des communautés européennes
EQP	Équivalent 40 pieds
EVP	Équivalent 20 pieds
FMI	Fonds monétaire international
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GES	Gaz à effet de serre
Gt	Gigatonne
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
HSBC	Hongkong and Shanghai Banking Corporation
IACS	Association internationale des sociétés de classification
ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
ISO	Organisation internationale de normalisation
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index (Indice de connectivité des transports maritimes réguliers)
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MBM	Mesure fondée sur le marché
NAIADES	Programme d'action intégré pour la promotion du transport fluvial
n.d.	Non disponible
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
NIS	Norwegian International Ship Register
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
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
P&I	Protection et indemnité
PDD	Programme de Doha pour le développement
PIB	Produit intérieur brut
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PMA	Pays les moins avancés

PPIAF	Mécanisme consultatif pour le renforcement des infrastructures par des Partenariats public-privé
PPP	Partenariat public-privé
RSE	Responsabilité sociale des entreprises
SACU	Union douanière de l’Afrique australe
SADC	Communauté de développement de l’Afrique australe
SEEMP	Plan de gestion du rendement énergétique d’un navire
SOLAS (Convention SOLAS)	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
TIC	Technologies de l’information et de la communication
tjb	Tonneau de jauge brute
tpl	Tonne de port en lourd
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
ULCC	Hyperpétrolier
UNCITRAL	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
UNODC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
VHSS	Association des courtiers maritimes de Hambourg
VLCC	Superpétrolier
WS	Barème international des taux de fret pétroliers (barème Worldscale)
WWF	Fonds mondial pour la nature

Notes explicatives

- L'*Étude sur les transports maritimes* 2011 couvre des données et des événements sur une période allant de janvier 2010 à juin 2011. 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 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.
 - Deux points (..) indiquent soit que l'on manque de renseignements soit que les données n'ont pas été fournies séparément.
 - Un tiret (-) indique que le montant est nul ou inférieur à la moitié de l'unité utilisée.
 - Dans les tableaux et dans le texte, les termes *pays et économies* désignent des pays, des territoires ou des zones.
 - Depuis 2007, la présentation des pays, dans l'*Étude sur les transports maritimes*, est différente de ce qu'elle était dans les précédentes éditions. En effet, depuis cette date, la nouvelle classification est celle qui est utilisée par la Division des statistiques du Département des affaires économiques et sociales (DAES), de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que par la CNUCED dans le Manuel de statistiques. Aux fins de l'analyse statistique, les pays et territoires ont été regroupés, en fonction de critères économiques, en trois catégories, lesquelles ont été à nouveau divisées en régions géographiques. Les principales catégories sont celles des pays développés, des pays en développement et des pays en transition. Voir l'annexe I pour trouver une répartition détaillée de ces nouveaux regroupements. Toute comparaison avec les données des éditions de l'Étude antérieures à 2007 devrait être utilisée avec beaucoup de prudence.
-

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

Comme dans l'Étude de l'an dernier, cinq catégories de navires ont été utilisées dans la plupart des tableaux de la présente édition. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux, basé sur les données de IHS Fairplay, est de 100 tonneaux de jauge brute (tjb), sauf dans les tableaux relatifs à la propriété des navires, où il est de 1 000 tjb. Ces catégories recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après.

Catégorie	Types de navires
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres, méthaniers, rouliers mixtes, navires à passagers, barges citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tous autres types de navires
Total tous navires	Somme de tous les types de navires susmentionnés

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

Transporteurs de pétrole brut

ULCC, double coque	350 000 tpl ou plus
ULCC, coque simple	320 000 tpl ou plus
VLCC, double coque	200 000–349 999 tpl
VLCC, coque simple	200 000–319 999 tpl
Suezmax	125 000–199 999 tplt
Aframax	80 000–124 999 tpl; largeur hors membrure > 32,31 m
Panamax	50 000–79 999 tpl; largeur hors membrure < 32,31 m

Transporteurs de vrac sec et minéraliers

Grand vraquiers cape-size	150 000 tpl ou plus
Petit vraquier cape-size	80 000–149 999 tpl; largeur hors membrure > 32,31 m
Vraquier Panamax	55 000–84 999 tpl; largeur hors membrure < 32,31 m
Vraquier Handymax	35 000–54 999 tpl
Mini-transporteur de vrac	10 000–34 999 tpl

Minéralier et pétrolier

VLOO	200 000 tpl
------	-------------

Porte-conteneurs

Post-Panamax	largeur hors membrure >32,31 m
Panamax	largeur hors membrure <32,31 m

Source: IHS Fairplay.

RÉSUMÉ

Évolution du trafic maritime international

La situation économique mondiale s'est améliorée en 2010. De multiples risques pèsent toutefois sur les perspectives d'une reprise durable et d'une économie mondiale stable – notamment sous la forme de problèmes de la dette souveraine dans de nombreuses régions développées, et d'austérité budgétaire. Ces risques se trouvent encore amplifiés par les énormes chocs économiques qui se sont produits en 2011, qu'il s'agisse notamment de catastrophes naturelles et de troubles politiques, mais aussi de la hausse et de l'instabilité des prix de l'énergie et des produits de base. Étant donné que dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions macroéconomiques mondiales, l'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie tout entière. Après le recul enregistré en 2009, le trafic maritime international a été marqué par une reprise de la demande en 2010, et le volume des échanges par mer a augmenté, en particulier dans les secteurs du vrac sec et des marchandises conteneurisées. Les perspectives restent toutefois fragiles, le commerce maritime étant soumis aux mêmes incertitudes et aux mêmes chocs que connaît l'économie mondiale.

Structure, régime de propriété et immatriculation de la flotte mondiale

L'année 2010 a été marquée par des livraisons record de navires neufs, qui ont progressé de 28 % par rapport à 2009, ce qui s'est traduit par une croissance de 8,6 % de la flotte mondiale. Les livraisons ont représenté 11,7 % de la flotte existante; le record précédent avait été enregistré en 1974, lorsque les livraisons avaient atteint approximativement 11 % de la flotte existante.

En janvier 2011, la flotte marchande mondiale avait presque atteint 1,4 milliard de tonnes de port en lourd (tpl), ce qui représente une augmentation de 120 millions de tpl par rapport à 2010. Les nouvelles livraisons se sont chiffrées à 150 millions de tpl, contre environ 30 millions de tpl de démolitions et autres retraits du marché. Depuis 2005, la flotte des vraquiers secs a presque doublé, et celle des porte-conteneurs a pratiquement triplé. Selon les estimations, le tonnage des navires battant pavillon étranger atteignait 68 % en janvier 2011.

L'envolée de l'offre de navires fait suite aux commandes passées avant la crise économique. Ce fait, qui s'est accompagné d'un fléchissement de la demande par rapport aux prévisions, a créé une situation caractérisée par un excédent de la capacité dans le secteur des transports maritimes. En particulier dans le secteur du vrac sec et dans celui du trafic conteneurisé, les analystes s'attendent à un excédent de tonnage au cours des prochaines années. Dans l'un et l'autre secteurs, les navires neufs livrés depuis peu ou qui vont l'être posent un nouveau problème aux propriétaires, qui devront trouver des cargaisons pour remplir leurs navires.

Prix des navires et taux de fret

Le prix des navires neufs a baissé pour toutes les catégories de navires en 2010, reflétant en cela le sentiment des marchés selon lequel, à court terme, la capacité de la flotte mondiale est suffisante pour répondre au commerce mondial. Sur le marché d'occasion, les résultats ont été variables. La valeur des pétroliers de grandes dimensions s'est maintenue, tandis que celle des petits pétroliers et des transporteurs de produits spécialisés a baissé. Dans le secteur du vrac, le prix des navires Panamax de dimensions moyennes a fléchi, tandis que celui des navires plus petits et plus grands a augmenté. En 2010, le prix des porte-conteneurs, quelles que soient leurs dimensions, a augmenté avec la reprise du volume des échanges.

Les taux de fret dans le secteur des pétroliers se sont mieux comportés qu'au cours de l'année précédente, progressant de 30 à 50 % avant la fin de 2010. Chaque mois, pour toutes les catégories de navires, la situation s'est améliorée par rapport au mois correspondant de l'année précédente. Les taux de fret des navires-citernes en général sont toutefois restés déprimés par rapport à ceux des années qui avaient immédiatement précédé le niveau record de 2008. Dans le secteur du vrac sec, les taux de fret se sont bien comportés pendant la première moitié de l'année, mais le Baltic Exchange Index (BDI) a perdu plus de la moitié de sa valeur entre mai et la mi-juillet 2010. Une reprise partielle est intervenue en août 2010, avant que l'indice ne reprenne sa trajectoire descendante. Entre mai 2010 et mai 2011, le BDI a perdu environ les deux tiers de sa valeur. En 2010, les taux de fret des porte-conteneurs se sont profondément transformés

à la suite d'une augmentation des exportations et des mesures prises par les propriétaires pour limiter l'offre excédentaire de navires, dont les effets sont illustrés par le nouvel indice ConTex, qui a triplé en valeur entre le début de 2010 et le milieu de 2011.

Évolution des ports et du transport multimodal

En 2010, la capacité des ports à conteneurs à l'échelle mondiale a augmenté, selon les estimations, de 13,3 % pour atteindre 531,4 millions d'équivalents 20 pieds (EVP), après un bref repli en 2009. Les ports de la Chine continentale ont continué d'accroître leur part du trafic total des ports à conteneurs, qui a atteint 24,2 %. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)) montre que la Chine reste en tête des pays les mieux connectés; elle est suivie par Hong Kong (Chine), Singapour et l'Allemagne. En 2011, 91 pays ont amélioré leur classement dans cet indice par rapport à 2010, 6 sont restés à la même place et 65 ont reculé. En 2010, le secteur du fret ferroviaire a progressé de 7,2 % pour atteindre 9 843 milliards de tonnes-kilomètres fret. Le secteur du fret routier a progressé de 7,8 % en 2010 par rapport à l'année précédente, avec des quantités atteignant 9 721 milliards de tonnes-kilomètres.

Questions juridiques et évolution de la réglementation

Parmi les aspects importants des questions juridiques qui se sont posées et de l'évolution de la réglementation dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce figure l'entrée en vigueur, le 14 septembre 2011, de la Convention internationale sur la saisie des navires, qui avait été adoptée par une conférence diplomatique tenue conjointement, en 1999, par l'ONU et l'Organisation maritime internationale (OMI) sous les auspices de la CNUCED. Par ailleurs, en 2010 et

pendant la première moitié de 2011, d'importantes discussions se sont poursuivies à l'OMI au sujet de la portée et de la teneur d'un éventuel régime international de contrôle des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux. Enfin, divers éléments nouveaux sont apparus dans la réglementation de la sécurité et de la sûreté maritimes, ainsi que dans les accords de facilitation du commerce aussi bien à l'échelon multilatéral qu'à l'échelon régional.

Participation des pays en développement aux activités maritimes

Les pays en développement augmentent actuellement leur participation à toute une gamme d'activités maritimes. Ils occupent déjà de solides positions dans le recyclage des navires, l'immatriculation des navires et la fourniture de gens de mer, et ils ont des parts de marché qui vont croissant dans des secteurs maritimes à plus forte intensité de capital ou technologiquement plus avancés tels que la construction ou l'armement de navires. La Chine et la République de Corée ont à elles deux construit 72,4 % de la capacité de la flotte mondiale (en tpl) en 2010, et 9 des 20 pays qui détiennent le plus grand nombre de navires sont des pays en développement. Le financement de l'achat ou de la construction de navires, les services d'assurance et la classification des navires font partie des quelques secteurs maritimes qui restent jusqu'ici dominés par les pays développés. Toutefois, dans ces secteurs également, les pays en développement ont récemment démontré leur capacité à devenir des acteurs décisifs sur le marché. L'Inde est ainsi devenue membre de l'Association internationale des sociétés de classification; cela lui permet d'avoir plus facilement accès au marché mondial de la classification des navires. La Chine, pour sa part, compte désormais deux des principales banques de financement de l'achat ou de la construction de navires.



1



ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

CHAPITRE 1

La situation économique mondiale s'est améliorée en 2010. De multiples risques pèsent toutefois sur les perspectives d'une reprise durable et d'une économie mondiale stable – notamment en raison de problèmes de la dette souveraine dans de nombreuses régions développées, et d'austérité budgétaire. Ces risques se trouvent encore amplifiés par les énormes chocs économiques qui se sont produits en 2011, qu'il s'agisse notamment de catastrophes naturelles et de troubles politiques, mais aussi de la hausse et de l'instabilité des prix de l'énergie et des produits de base. Étant donné que dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions macroéconomiques mondiales, l'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie tout entière. Après le recul enregistré en 2009, le trafic maritime international a été marqué par une reprise de la demande en 2010, et le volume des échanges par mer a augmenté, en particulier dans les secteurs du vrac sec et des marchandises conteneurisées. Les perspectives restent toutefois fragiles, le commerce maritime étant soumis aux mêmes incertitudes et aux mêmes crises que connaît l'économie mondiale.

Le présent chapitre porte sur l'évolution enregistrée entre janvier 2010 et juin 2011. La section A dresse le bilan de l'économie mondiale en général et du commerce mondial de marchandises. La section B traite de l'évolution du volume du trafic maritime et des tendances qui se dessinent dans les secteurs et les activités économiques qui créent une demande de services maritimes, notamment en ce qui concerne les hydrocarbures et le gaz, l'industrie minière, l'agriculture et la production d'acier. La section C met en lumière certains faits nouveaux qui influent sur les transports maritimes et pourraient profondément transformer la structure des transports et du commerce maritimes internationaux.

A. SITUATION ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES AU NIVEAU MONDIAL¹

1. Croissance économique mondiale²

En 2010, l'économie mondiale a amorcé une reprise marquée par une croissance de 3,9 % du produit intérieur brut (PIB) par rapport à l'année précédente (tableau 1.1). Les mesures de relance adoptées par les gouvernements au début de la crise y ont contribué. L'effet de ces mesures a toutefois commencé à s'atténuer lorsque les gouvernements ont pris un tournant en faveur de l'assainissement des finances publiques. La fin du cycle des stocks, les risques de dérapage dans les pays en développement et le ralentissement de la croissance du PIB provoqué par la hausse des prix de l'énergie, la moyenne du prix du Brent brut se situant à 80 dollars le baril en 2010, contre 62 dollars le baril en 2009³, ont aussi tous contribué à ralentir la croissance pendant la deuxième moitié de l'année.

En 2010, les pays développés ont connu une croissance positive, leur PIB progressant de 2,5 %. Les États-Unis et le Japon ont enregistré de meilleurs résultats que l'Union européenne, leur croissance se situant respectivement à 2,9 %, 4 % et 1,8 %. Les pays en développement et les pays en transition sont restés le moteur de la reprise mondiale, avec à leur tête les grands pays émergents, notamment la Chine (10,3 %), l'Inde (8,6 %) et le Brésil (7,5 %). N'ayant pratiquement pas été touchés par la crise financière et le ralentissement économique qui a suivi, la Chine, l'Inde et d'autres pays en développement ont relancé leur expansion en encourageant leur propre croissance au lieu de dépendre de leurs exportations à destination des marchés des pays développés. Alors que les États-Unis demeurent pour l'Asie la principale source de la demande d'importations, la Chine est devenue un moteur indépendant de la croissance régionale et une source plus importante de demande finale pour un certain nombre de pays en développement émergents, dont les Philippines, la Province chinoise de Taiwan et la République de Corée⁴.

La relance de l'économie mondiale par les pays en développement traduit une transformation de l'ordre économique mondial qui a pris des décennies à se produire. Il ressort des données de la CNUCED que la part des pays en développement dans la production économique mondiale est passée d'environ 17 % en

1980 à plus de 28 % en 2010, ce qui a accru l'influence de ces pays dans la conjoncture économique mondiale. En 2010, la Chine a dépassé le Japon pour devenir la première puissance économique mondiale (en valeur nominale) et a pris la tête de la transformation en cours avec quelques-uns des pays à forte croissance tels que l'Inde et l'Indonésie. Une importante étape économique a été franchie en 2010, lorsque le Brésil est devenu la septième économie mondiale après avoir dépassé l'Italie⁵. La société Goldman Sachs prévoit désormais que l'économie du groupe de pays désigné sous le nom de BRIC (Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine) dépassera en importance celle des pays du Groupe des sept (G-7) d'ici à 2018, c'est-à-dire bien avant la date de 2040 qu'elle avait initialement indiquée il y a dix ans⁶.

Les solides résultats obtenus par l'ensemble des pays en développement cachent des différences entre les pays et les groupes de pays. Ainsi, la croissance du PIB en Afrique du Sud (2,8 %) a été nettement inférieure à celle enregistrée par la Chine, l'Inde et le Brésil. De la même manière, la reprise dans bon nombre des pays les moins avancés (PMA) est restée inférieure à leur potentiel, la croissance du PIB dans ces pays (4,8 %) n'ayant pas retrouvé les niveaux antérieurs à la crise.

Le ralentissement de l'économie et la montée du chômage qui l'a accompagné, doublés d'une contraction des dépenses sociales, pourraient constituer un grave revers pour la justice sociale et la réduction de la pauvreté. Même si quelques progrès ont été accomplis entre 2007 et la fin de 2009, on estime à au moins 30 millions le nombre d'emplois perdus à travers le monde comme conséquence de la crise financière mondiale⁷. L'économie mondiale a encore besoin de créer au moins 22 millions d'emplois supplémentaires avant que le niveau de l'emploi dans le monde avant la crise puisse être retrouvé⁸. On estime également entre 47 et 84 millions l'augmentation du nombre des personnes qui vivent désormais dans une situation d'extrême pauvreté ou qui continuent à y vivre en raison de la crise mondiale⁹. Même si ces considérations ne concernent pas uniquement les PMA, elles leur sont plus préjudiciables en raison de leur vulnérabilité intrinsèque à toute érosion des progrès de l'économie et du développement obtenus dans le cadre des efforts réalisés pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

L'évolution de la production industrielle mondiale – qui est l'un des principaux indicateurs de la demande de services de transports maritimes – a reflété l'évolution

Tableau 1.1 Croissance économique mondiale, 2007-2011^a (évolution annuelle en pourcentage)

Région/pays	1991-2004 Moyenne	2007	2008	2009	2010 ^b	2011 ^c
MONDE	2,9	4,0	1,7	-2,1	3,9	3,1
Pays développés	2,6	2,6	0,3	-3,6	2,5	1,8
<i>dont:</i>						
États-Unis	3,4	2,1	0,4	-2,6	2,9	2,3
Japon	1,0	2,4	-1,2	-6,3	4,0	-0,4
Union européenne (27)	2,3	3,0	0,5	-4,2	1,8	1,9
<i>dont:</i>						
Allemagne	1,6	2,7	1,0	-4,7	3,6	3,0
France	2,1	2,4	0,2	-2,6	1,5	2,1
Italie	1,5	1,5	-1,3	-5,0	1	0,9
Royaume-Uni	2,9	2,7	-0,1	-4,9	1,3	1,3
Pays en développement	4,7	8,0	5,4	2,5	7,4	6,3
<i>dont:</i>						
Chine	9,9	14,2	9,6	9,1	10,3	9,4
Inde	5,9	9,6	5,1	7,0	8,6	8,1
Brésil	2,6	6,1	5,2	-0,6	7,5	4,0
Afrique du Sud	2,5	5,5	3,7	-1,8	2,8	4,0
Pays les moins avancés (PMA)	4,6	8,5	6,7	4,5	4,8	5,2
Pays en transition	-1,0	8,6	5,4	-6,7	4,1	4,4
<i>dont:</i>						
Fédération de Russie	-1,0	8,5	5,6	-7,9	4,0	4,4

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de National Accounts Main Aggregates database et *World Economic Situation and Prospects 2011: Mid-year Update* du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) 2011, OCDE, base de données statistiques; et sources nationales.

^a Les calculs relatifs aux groupes de pays sont basés sur le PIB en dollars constants de 2005.

^b Estimations préliminaires.

^c Prévisions.

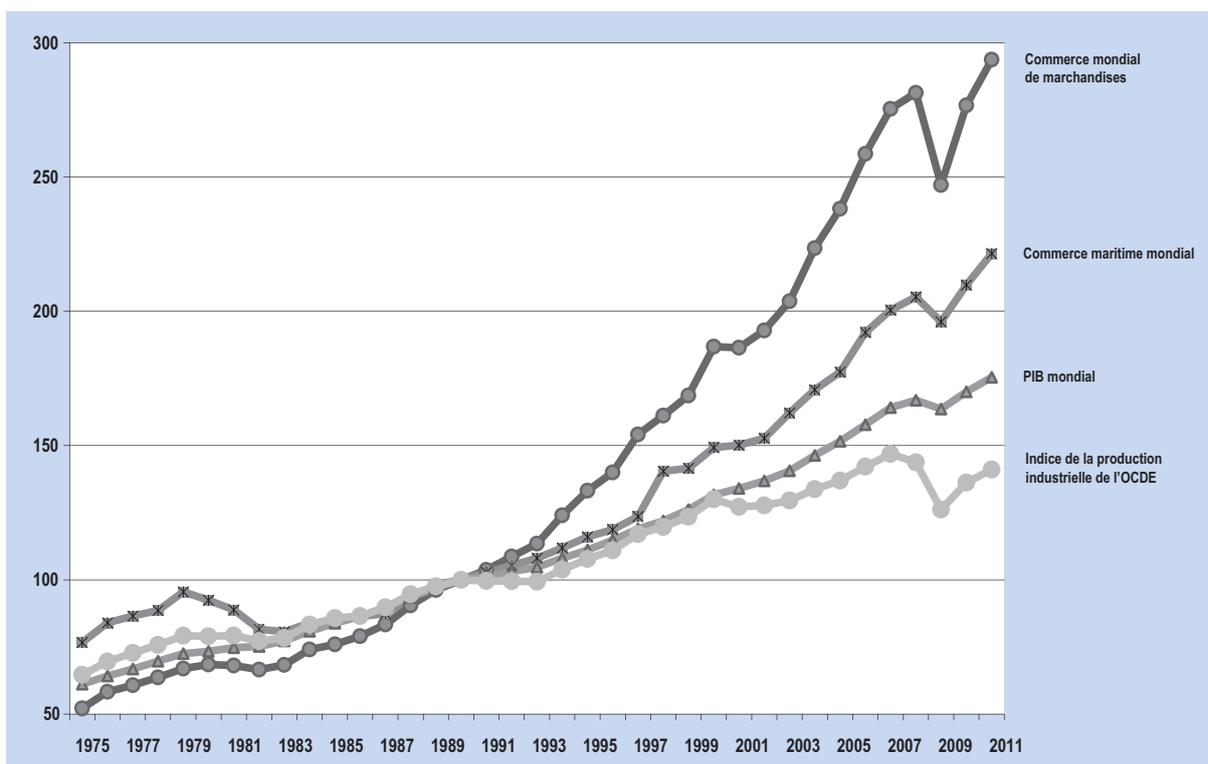
du PIB mondial. Il ressort de l'indice de la production industrielle publié par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) que l'indice des pays de l'OCDE, si l'on prend l'année 1990 comme année de référence, a diminué en 2009 avant de repartir à la hausse en 2010, aussi bien dans les pays de l'OCDE que dans les pays qui n'en font pas partie. Les chefs de file ont été la République de Corée et la Chine, où la production industrielle a progressé en 2010 de 17,2 % et de 15,7 % respectivement¹⁰.

La forte corrélation entre l'activité industrielle, la croissance du PIB, les échanges de marchandises et le commerce maritime persiste, ainsi qu'il ressort du graphique 1.1. Le net recul de 2009 a été suivi

d'un redémarrage en V de tous les indicateurs, avec quelques signes de stabilisation en 2011. Il y a lieu de noter un certain découplage entre la croissance du PIB et la production industrielle, qui correspond en partie à la contribution croissante des services au PIB. De même, le commerce maritime progresse plus rapidement que la production industrielle et que le PIB, ce qui reflète notamment l'expansion rapide du trafic de conteneurs pour les produits semi-finis et manufacturés (biens de consommation et biens durables).

La reprise mondiale devrait se poursuivre, mais à un rythme plus lent, le PIB mondial devant augmenter de 3,1 % en 2011, selon les projections. Même si

Graphique 1.1 Indices du PIB mondial, indice de la production industrielle de l'OCDE, commerce mondial de marchandises et commerce maritime mondial (1975-2011) (1990 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des *Principaux indicateurs économiques de l'OCDE*, mai 2011, du *Rapport sur le commerce et le développement 2011* de la CNUCED, de *l'Étude sur les transports maritimes* de la CNUCED (diverses versions), de *Statistiques du commerce international 2010* de l'OMC, tableau A1a, et du communiqué de presse de l'OMC publié en mars 2011 et intitulé «Le commerce mondial en 2010 et les perspectives pour 2011». Les données de l'OMC sur le commerce de marchandises (en volumes) sont établies à partir des valeurs douanières corrigées des valeurs unitaires standard et d'un indice des prix ajusté pour les produits électroniques. L'indice du commerce maritime de 2011 a été calculé sur la base du taux de croissance prévu par Clarkson Research Services.

la croissance du PIB devrait se ralentir dans tous les pays, elle continue d'être tirée par les marchés en développement émergents. Ces projections sont toutefois soumises à de nombreux risques de ralentissement qui pourraient faire dérapier la croissance: pressions renouvelées sur la zone euro, risques souverains, chômage élevé dans les pays avancés, hausse des prix des denrées alimentaires et des produits de base, risque d'une recrudescence du protectionnisme commercial, pressions inflationnistes dans les marchés émergents, fin de l'impact des mesures d'incitation à la relance au moment où tous les pays, à l'exception des États-Unis, continuent de s'employer à assainir leurs finances publiques. En outre, l'économie mondiale connaît de nouveaux problèmes liés à divers événements exceptionnels, au nombre desquels figurent: a) quelques-unes des pires catastrophes naturelles de l'histoire, telles que les inondations et les cyclones qui ont frappé l'Australie

et la triple catastrophe du tremblement de terre, du tsunami et de la crise nucléaire au Japon; b) les troubles politiques en Asie occidentale et en Afrique du Nord; et c) une tendance persistante à la hausse des prix des hydrocarbures et l'insécurité énergétique mondiale. La flambée du cours du pétrole (Brent), qui a atteint 125 dollars le baril en avril, pourrait freiner la croissance économique. En 2011 déjà, on a observé dans de nombreux pays un fléchissement de la demande de la consommation des ménages et une hausse de l'inflation¹¹. Ces facteurs pris ensemble contribuent à éroder les acquis de la reprise rapide mais fragile enregistrée en 2010 et compromettent les perspectives d'une croissance économique plus durable à l'avenir.

Étant donné que le Japon est la troisième économie mondiale et un acteur de premier plan dans les réseaux industriels, les répercussions de la catastrophe au Japon se sont propagées à travers le monde entier en

raison de la perturbation des réseaux de production et de la perte de confiance dans le milieu des affaires. On estime que les ventes au détail du Japon ont chuté de 8 % et que les dépenses des ménages ont diminué de 2 %¹². Selon des estimations provisoires, le montant des dommages causés aux bâtiments et aux infrastructures s'élève à près de 25 trillions de Yen, soit environ 300 milliards de dollars¹³. Selon une autre estimation de la Banque mondiale, le montant des dommages causés par le tsunami et le tremblement de terre à l'économie du Japon se situerait entre 122 et 235 milliards de dollars¹⁴. Ces chiffres représentent entre 2,5 % et 4 % du PIB de ce pays en 2010. Certaines données ont confirmé la sévérité de l'impact du tremblement de terre sur le Japon et son économie, la production industrielle ayant enregistré une baisse de 15 % (taux annualisé) en mars 2011, le repli mensuel le plus fort jamais enregistré¹⁵. La CNUCED a revu à la baisse ses projections de la croissance du PIB du Japon, même si les activités de reconstruction et d'investissement auront probablement pour effet de revitaliser l'économie.

En bref, bien que la situation économique se soit dans l'ensemble améliorée en 2010 et que les perspectives pour 2011 demeurent positives, de multiples risques obscurcissent actuellement la possibilité d'une reprise soutenue et d'une économie mondiale stable. Ces risques sont amplifiés par des chocs et des événements extraordinaires, notamment des catastrophes naturelles et des troubles politiques de même que la hausse et l'instabilité des cours de l'énergie et d'autres produits de base.

2. Commerce mondial de marchandises¹⁶

Après le marasme de 2009 (-13,6 %) et parallèlement à la reprise de l'économie mondiale, le volume du commerce des marchandises (autrement dit les échanges en termes réels, ajustés pour tenir compte des variations des prix et des taux de change) a rebondi et, selon les estimations de la CNUCED, a progressé à un taux vigoureux de 16,2 % en 2010 (tableau 1.2). Au cours de la même année, la valeur des exportations mondiales de marchandises a augmenté de 22 %, sous l'effet notamment du contrecoup sur les prix de la montée des cours des matières premières.

Selon l'OMC, ce bond en avant du volume des exportations mondiales a été la plus forte augmentation annuelle enregistrée dans des séries de données qui remontent à 1950. La reprise a été solide entre l'été 2009 et l'été 2010, période pendant

laquelle le volume des échanges a augmenté à un taux annualisé de près de 20 %¹⁷. Ce sont précisément les facteurs qui avaient précipité l'effondrement de 2009 qui permettent d'expliquer cette augmentation rapide du volume des échanges: qu'il s'agisse notamment des canaux de transmission offerts par la diversité des chaînes d'approvisionnement et de la composition des échanges en fonction des produits, par rapport au PIB. La croissance des échanges commerciaux s'est toutefois ralentie pendant la deuxième moitié de 2010 parallèlement à la décélération de la croissance économique mondiale. Même si, selon les estimations, le commerce mondial avait retrouvé à la fin de 2010 son niveau record de 2008, la reprise reste inférieure à la tendance¹⁸.

Une reprise économique inégale a conduit à une performance tout aussi inégale du commerce des marchandises, le rythme de la reprise variant d'une région à l'autre et d'une catégorie de pays à l'autre (tableau 1.2). Tout comme la reprise économique mondiale, le rebond du commerce mondial des marchandises a été impulsé par les régions en développement. La forte croissance des grands pays émergents comme la Chine et l'Inde, qui s'est doublée d'une plus grande intégration économique et d'un commerce interrégional plus intense, a propulsé l'expansion du commerce mondial des marchandises. La part des pays en développement dans le commerce mondial est passée d'environ un tiers à plus de 40 % entre 2008 et 2010¹⁹.

L'évolution rapide des relations entre la Chine et les grands pays émergents tels que le Brésil fournit la meilleure illustration du renforcement des liens économiques entre les régions en développement. Au début de l'année 2009, lorsque la Chine a dépassé les États-Unis en tant que principal partenaire commercial du Brésil²⁰, elle est aussi devenue le principal investisseur au Brésil, où elle a injecté 17 milliards de dollars en 2010²¹. La Chine est également présente en Afrique, où 1 600 sociétés chinoises investissent dans l'agriculture et l'extraction minière ainsi que dans la production manufacturière, les infrastructures et le commerce²².

Sous l'impulsion notamment de la croissance rapide de la demande à l'importation en Asie orientale et en Amérique latine, le volume des exportations des pays développés est aussi reparti à la hausse, progressant de 16,5 % en 2010. Cette croissance est à mettre en parallèle avec les faibles niveaux de 2009, lorsque le volume des exportations de ces pays avait enregistré

Tableau 1.2 Croissance du volume^a des échanges de marchandises, par région géographique, 2008-2010 (variation annuelle en pourcentage)

Exportations			Pays/régions	Importations		
2008	2009	2010		2008	2009	2010
2,6	-13,6	16,2	Monde	2,9	-13,6	15,2
11,3	-22,4	16,5	Pays développés	11,6	-24,9	16,5
<i>dont:</i>						
2,3	-24,9	27,9	Japon	-0,6	-12,4	10,3
5,5	-14,9	15,3	États-Unis	-3,7	-16,4	14,7
2,9	-14,7	18,2	Union européenne	1,4	-14,8	14,1
0,4	-13,8	12,0	Pays en transition	18,2	-28,8	17,8
3,2	-10,6	16,6	Pays en développement	6,7	-10,0	18,7
<i>dont:</i>						
-2,0	-11,2	8,6	Afrique	10,3	-2,7	1,4
3,0	-15,7	13,7	Amérique latine et Caraïbes	-2,8	-16,2	13,8
7,2	-10,5	23,5	Asie de l'Est	0,4	-5,3	23,1
10,5	-13,6	28,3	<i>dont:</i> Chine	2,3	-1,7	27,1
7,7	-6,2	15,3	Asie du Sud	20,5	-3,0	12,0
16,8	-6,6	22,4	<i>dont:</i> Inde	29,7	-0,8	11,5
1,5	-10,7	18,3	Asie du Sud-Est	8,2	-16,6	22,0
4,0	-6,0	6,5	Asie occidentale	13,4	-14,2	10,1

Source: CNUCED (2011). Tableau 1.2. *Rapport sur le commerce et le développement 2011*.

^a Les chiffres relatifs aux volumes des échanges sont tirés des valeurs du commerce international de marchandises ajustées selon les indices des valeurs unitaires de la CNUCED.

une baisse de 22,4 %. Le volume des exportations de l'Afrique et de l'Amérique latine a aussi connu une reprise, quoique inférieure à la moyenne mondiale. Ainsi qu'il ressort du tableau 1.2, l'Asie a enregistré la plus forte augmentation du volume de ses exportations, avec la Chine en première place (28,3 %), suivie par le Japon (27,9 %). La croissance au Japon doit toutefois être mesurée par rapport aux faibles résultats obtenus en 2009, année pendant laquelle, contrairement à la Chine, le volume des exportations du Japon avait baissé de 24,9 %. Les États-Unis et l'Union européenne ont vu le volume de leurs exportations augmenter de 15,3 % et de 18,2 % respectivement. Les exportations des pays en transition sont également reparties à la hausse et ont progressé de 12 %.

Les importations mondiales ont augmenté un peu plus lentement que les exportations (15,2 %). Les importations des pays en développement ont progressé à un rythme plus rapide (18,7 %) que les exportations (16,6 %), sous l'impulsion en particulier de l'augmentation du volume des importations par les pays d'Asie en développement. Les pays en

transition ont également enregistré une augmentation du volume de leurs importations (17,8 %), qui ont progressé plus vite que leurs exportations. Sous l'effet des résultats positifs enregistrés par les États-Unis, l'Union européenne et le Japon, le volume des importations des pays développés a connu une croissance positive (16,5 %). Compte tenu de la catastrophe qui s'est produite au Japon, l'OMC s'attend à ce que les exportations du Japon diminuent de 0,5-0,6 % et que ses importations augmentent de 0,4-1,3 %. Au-delà de son impact direct sur les ports et les services connexes en raison de l'impossibilité de laisser mouiller des navires et d'assurer la manutention des marchandises (impossibilité par exemple pour les navires d'embarquer des biens périssables au Japon en raison de l'absence de réfrigération), la catastrophe survenue au Japon a des répercussions mondiales sur les chaînes d'approvisionnement et de transformation. Une insuffisance de l'offre de pièces détachées nécessaires à la fabrication d'ordinateurs, d'automobiles et de téléphones portables a ainsi été signalée, notamment en Allemagne et aux États-Unis²³. Cette perturbation de l'activité a montré que certains secteurs industriels ont tendance à

être fortement tributaires d'un petit nombre de fournisseurs. Cela étant, les répercussions sur l'industrie manufacturière à travers le monde – et par conséquent sur le commerce – devraient être limitées par le fait que de nombreuses entreprises industrielles disposent d'approvisionnements suffisants pour faire face aux besoins de la production malgré la gestion des stocks en flux tendu. Par ailleurs, d'autres sources d'approvisionnement apparaîtront probablement lorsque des produits de substitution seront obtenus d'autres sources. Il est à prévoir que les changements structurels tels que la relocalisation des sites de production et la refonte des réseaux d'approvisionnement n'auront qu'un caractère marginal, car des décisions de ce type nécessitent une comparaison des coûts et des avantages qui en résulteraient.

Selon l'OMC, même en tenant compte de l'impact potentiel du tremblement de terre au Japon, le commerce mondial devrait progresser au rythme plus lent de 6,5 % en 2011, la croissance du commerce dans les pays en développement (9,5 %) dépassant celle des pays développés (4,5 %). La croissance du commerce mondial de marchandises se maintiendra, mais elle devrait se ralentir en 2011. Une étude mondiale réalisée par HSBC dans 21 pays en interrogeant 6 390 petits et moyens chargeurs montre que, dans l'ensemble, les négociants conservent une attitude positive, 9 sur 10 estimant que le volume des échanges augmentera ou se maintiendra au niveau actuel au cours des six prochains mois²⁴. Le renforcement du commerce interrégional et de la connectivité avec les marchés émergents et au sein de ces marchés est le principal facteur à l'origine de ce sentiment positif²⁵. Toutefois, le rééquilibrage en faveur de la consommation intérieure et des importations dans les grands pays émergents tels que la Chine devrait avoir un impact sur le commerce mondial à l'avenir. Des signes sont déjà apparents avec les exportations nettes de la Chine, qui sembleraient avoir chuté de 40 milliards de dollars en novembre 2008 à 17 milliards de dollars en septembre 2010²⁶. Cela ne manquera pas d'avoir une incidence sur les flux commerciaux et l'équilibre de la balance commerciale.

En dépit de cette perspective positive, reste à savoir si les pays en développement peuvent maintenir leur position de moteur de la croissance du PIB et du commerce. Une source d'inquiétude supplémentaire concerne le risque d'une flambée de mesures protectionnistes. Malgré les engagements renouvelés des membres du G-20 en 2010 de s'abstenir au moins

jusqu'à la fin de l'année 2013 de relever les obstacles aux investissements ou aux échanges ou d'en imposer de nouveaux, le risque d'un renforcement du protectionnisme refait surface en raison de la fragilité et de l'inégalité de la reprise économique et commerciale²⁷. Bien que, selon les estimations, les nouvelles restrictions aux importations imposées entre mai et octobre 2010 s'appliquent à 0,2 % des importations mondiales, contre 0,8 % au point culminant de la crise, des mesures non tarifaires sont actuellement adoptées à divers titres, au nombre desquels figure la protection de la santé et de l'environnement²⁸. Malgré la reprise, des pays continuent d'adopter des mesures susceptibles de restreindre les échanges²⁹. D'après l'OMC, entre novembre 2009 et mai 2010, les mesures potentiellement restrictives ont dépassé celles de nature à faciliter le commerce par un facteur de 3:2. On estime également que les mesures protectionnistes prises par les pays du G-20 ont augmenté de 31 % au cours de la même période et qu'une augmentation d'environ 27 % est encore à prévoir³⁰.

Contrebalançant dans une certaine mesure les divers risques de dégradation, la prolifération des accords commerciaux aura probablement pour effet de stimuler le commerce et de renforcer l'intégration économique. Ainsi, le Japon et l'Inde ont conclu un accord de libre-échange qui éliminera les tarifs douaniers sur plus de 90 % des échanges bilatéraux, en valeur, dans un délai de dix ans³¹. Par ailleurs, un certain nombre d'accords sont entrés en vigueur en 2010 et 2011, notamment l'accord régional entre la Chine et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), mais aussi l'accord entre l'ASEAN, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ceux entre la Turquie et le Chili, entre la Turquie et la Jordanie, entre l'Association européenne de libre-échange (AELE) et la Serbie, entre l'AELE et l'Albanie, et entre Hong Kong (Chine) et la Nouvelle-Zélande. Les États-Unis devraient accélérer l'entrée en vigueur de leurs accords commerciaux avec la République de Corée, la Colombie et le Panama avant l'élection présidentielle de 2012. Au niveau de l'ONU, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a estimé qu'avant la fin de 2010, il y aurait 170 accords préférentiels auxquels au moins un État membre de la CESAP serait partie. Sur ces 170 accords commerciaux, 125 sont des accords régionaux bilatéraux³². Il y a lieu de noter que ces accords comportent de plus en plus souvent des dispositions sur la facilitation des échanges (voir le chapitre 5).

Ainsi donc, l'année 2010 a été marquée par une reprise rapide mais modeste de l'activité économique et du

commerce à l'échelle mondiale. Si la reprise a été solide et nette en début d'année, elle s'est essouffée pendant la deuxième moitié de l'année et en 2011. Diverses incertitudes persistent face aux multiples risques de rechute et augmentent la probabilité d'une reprise beaucoup plus faible que prévu.

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL³³

1. Évolution générale du trafic maritime

Dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions macroéconomique mondiales. L'évolution de l'économie mondiale et du commerce de marchandises détermine également celle du trafic maritime. Par conséquent, conformément au cadre macroéconomique décrit dans la section précédente, le trafic maritime mondial a suivi une évolution comparable, caractérisée par une reprise de la demande en 2010, et une augmentation du volume des échanges par mer, en particulier dans les secteurs du vrac sec et du transport en conteneurs.

Il ressort de données préliminaires que le trafic maritime mondial est reparti en 2010, après la contraction de l'année précédente, et qu'il a progressé de 7 %, selon les estimations, le total des marchandises embarquées ayant ainsi atteint 8,4 milliards de tonnes, soit un niveau supérieur à celui atteint avant la crise, en 2008 (tableaux 1.3 et 1.4, et graphique 1.2). Si la poussée du volume

du trafic maritime a contribué à rattraper le terrain perdu en 2009, la croissance en 2010 doit toutefois être mesurée en tenant compte de la forte contraction de l'année précédente et de l'augmentation constante de la capacité de la flotte mondiale.

Ainsi qu'il ressort du tableau 1.4 et du graphique 1.2, cette expansion est impulsée par le trafic de conteneurs et les principaux produits secs transportés en vrac. En 2010, le trafic maritime mondial a continué d'être dominé par les matières premières, les navires-citernes représentant environ un tiers du tonnage total et les autres cargaisons sèches, y compris les marchandises en conteneurs, en représentant environ 40 %. Le reste (environ 28 %) correspond aux cinq principales marchandises transportées sous forme de vrac sec, à savoir le minerai de fer, le charbon, les céréales, la bauxite/alumine et le phosphate.

En 2010, les volumes de cargaisons sèches, y compris les principaux vracs secs, les vracs secs de moindre importance, les cargaisons mixtes et les marchandises en conteneurs, ont rebondi et augmenté de pas moins de 8,4 % par rapport à 2009. Cette croissance a été le résultat de la persistance de l'effet des mesures d'incitation qui ont relancé les investissements et la demande de matières premières. Elle a été notamment alimentée à la fois par l'activité industrielle dans les régions émergentes et par la reconstitution des stocks. Le volume des échanges d'hydrocarbures a également repris et progressé de

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

Année	Pétrole	Principaux vracs ^a	Autres marchandises solides	Total (toute marchandises)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 836	3 166	7 700
2007	2 747	1 957	3 330	8 034
2008	2 742	2 059	3 428	8 229
2009	2 642	2 094	3 122	7 858
2010 ^b	2 752	2 333	3 323	8 408

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et publiées sur les sites Web concernés de l'État et du secteur portuaire, ainsi que par des sources spécialisées. Les données de 2006 et des années suivantes ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2010 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. Les données de 2006 et des années suivantes sont basées sur diverses éditions de *Dry Bulk Trade Outlook* publié par Clarkson Research Services Limited.

^b Estimations provisoires.

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2010, par type de fret et groupe de pays

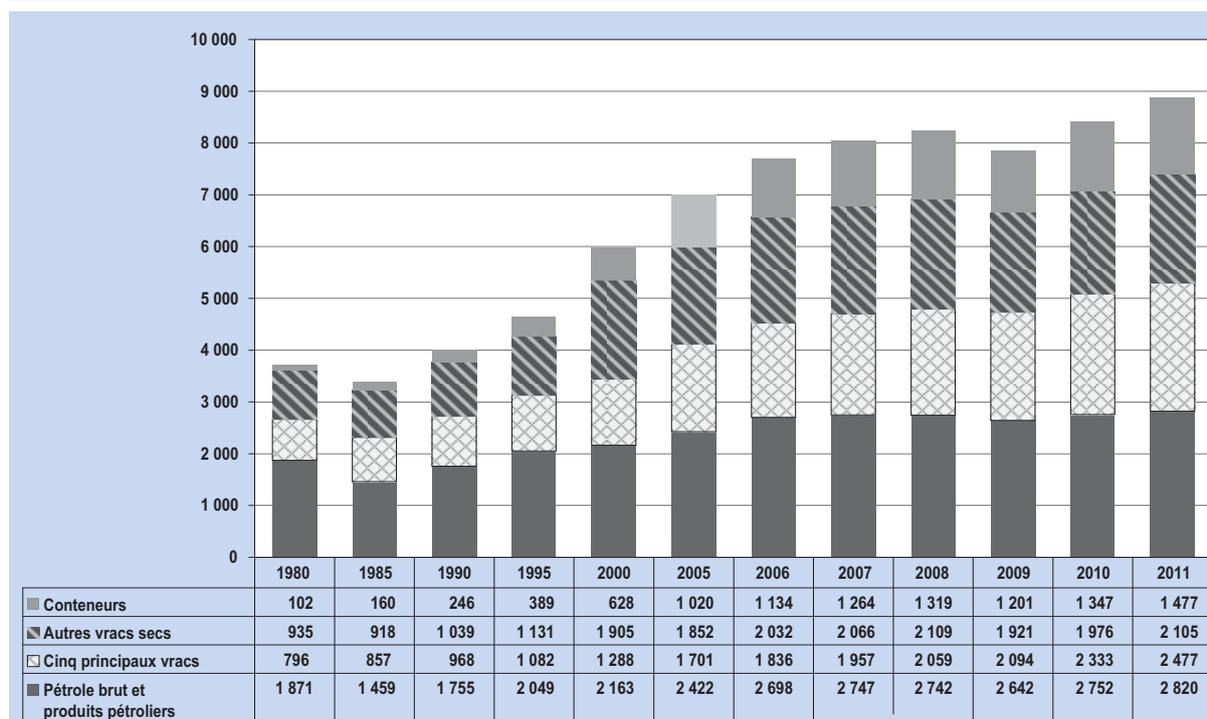
Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brut	Produits	Vrac sec	Total	Brut	Produits	Vrac sec
Millions de tonnes									
Monde	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,3	1 784,9	967,5	5 655,8	8 377,8	1 938,9	969,3	5 469,7
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	2 832,5	125,7	418,5	2 288,2	3 592,1	1 158,5	545,1	1 888,5
Pays en transition	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
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	5 060,1	1 509,0	503,1	3 047,9	4 663,7	776,9	419,6	3 467,1
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	733,3	343,6	81,5	308,2	399,3	42,0	39,3	318,0
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	1 129,6	231,0	73,2	825,4	407,5	69,3	76,6	261,6
Asie	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 190,7	932,9	348,2	1 909,5	3 843,5	665,6	300,0	2 877,9
Océanie	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7

Tableau 1.4 Trafic maritime mondial de 2006 à 2010, par type de fret et groupe de pays

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Brut	Produits	Vrac sec	Total	Brut	Produits	Vrac sec
Part en pourcentage									
Monde	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,2	11,5	67,3	100,0	23,1	11,6	65,3
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	33,7	7,0	43,3	40,5	42,9	59,7	56,2	34,5
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	1,5	0,2	0,5	2,1
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	60,2	84,5	52,0	53,9	55,7	40,1	43,3	63,4
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	8,7	19,2	8,4	5,4	4,8	2,2	4,1	5,8
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	13,4	12,9	7,6	14,6	4,9	3,6	7,9	4,8
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	37,9	52,3	36,0	33,8	45,9	34,3	31,0	52,6
Océanie	2006	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et publiées sur les sites Web concernés de l'État et du secteur portuaire, ainsi que par des sources spécialisées. Les données de 2006 et des années suivantes ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2010 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

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



Source: *Étude sur les transports maritimes*, diverses éditions. Pour 2006-2010, la ventilation par type de vrac sec se fonde sur diverses éditions de *Shipping Review and Outlook*, publié par Clarkson Research Services. Les données pour 2011 sont basées sur des prévisions publiées par Clarkson Research dans *Shipping Review and Outlook*, printemps 2011.

4,2 % par rapport à 2009, sous l'effet en particulier de la poussée de la demande d'énergie dans les régions émergentes en Asie.

Compte tenu de leur rôle de plus en plus affirmé de moteur de la croissance, les pays en développement sont restés les principales zones de chargement et de déchargement, la part qu'ils représentaient dans l'ensemble des marchandises chargées et déchargées en 2010 s'élevant à 60 % et 56 % respectivement. La part des pays développés dans le total mondial des marchandises chargées et déchargées a été de 34 % et de 43 % respectivement. Les pays en transition ont représenté 6 % des marchandises chargées et 1 % des marchandises déchargées (graphique 1.3 a).

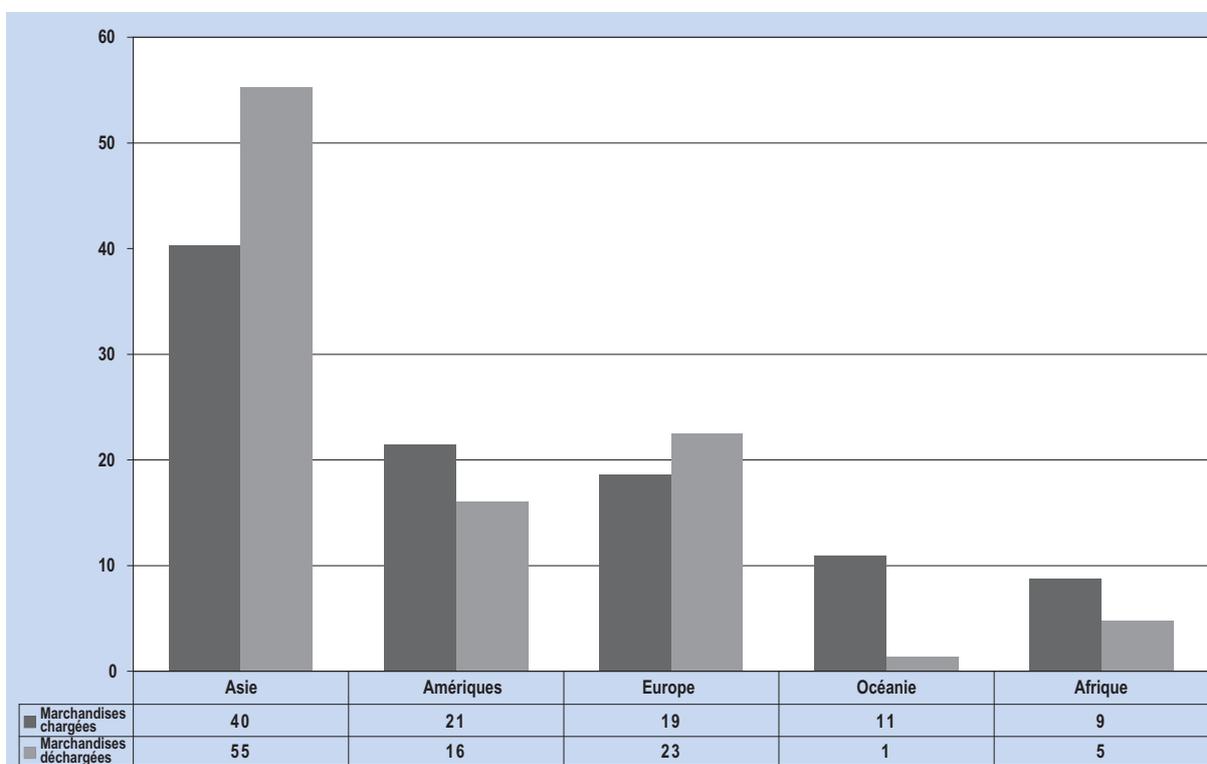
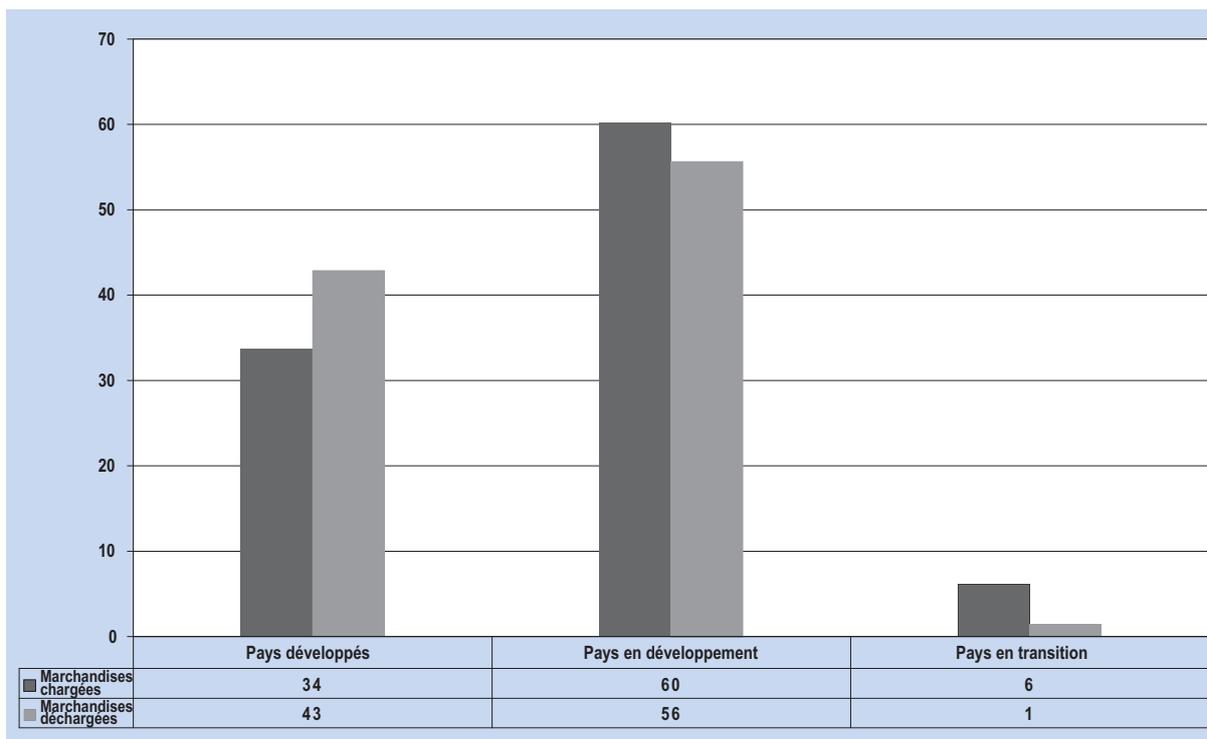
La contribution des diverses régions au volume du trafic maritime mondial souligne la dominance des grands pays en développement émergents et reflète la concentration des ressources et des matières premières, qui constituent l'essentiel du trafic maritime. L'Asie est de loin la plus importante zone de chargement et de déchargement, sa part représentant 40 % de l'ensemble des marchandises chargées et 55 % de l'ensemble des marchandises déchargées. Ainsi qu'il ressort du graphique 1.3 a), les autres

zones de chargement, par ordre décroissant, sont les Amériques (21 %), l'Europe (19 %), l'Océanie (11 %) et l'Afrique (9 %). L'Europe a déchargé plus de tonnes de marchandises (23 %) que les Amériques (16 %), qui étaient suivies par l'Afrique (5 %) et l'Océanie (1 %).

Le graphique 1.3 b) met en lumière l'évolution de la structure du trafic maritime dans les régions en développement. Depuis 1970, et conformément à la structure de leurs échanges et à la prédominance des cargaisons en vrac de volume important et de faible valeur comme les matières premières et les ressources naturelles, les pays en développement ont été excédentaires en termes de tonnage transporté étant donné qu'ils ont constamment chargé (exporté) plus de marchandises qu'ils n'en ont déchargées (importées). Une autre tendance caractéristique qui se dégage du graphique 1.3 b) est que le volume de marchandises déchargées (importations) dans les pays en développement a crû régulièrement au cours de la même période, rattrapant presque en pourcentage celui des marchandises chargées (exportations) en 2010.

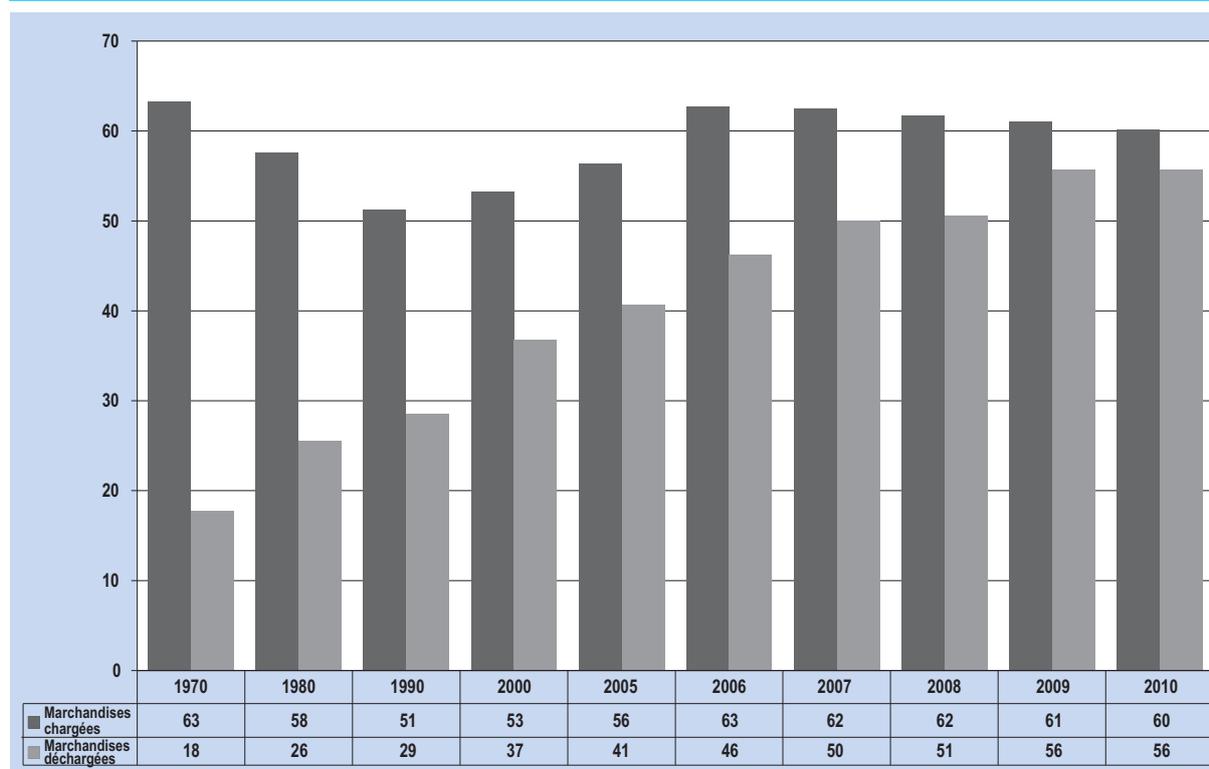
L'augmentation en volume des importations et des exportations des régions en développement traduit leur participation accrue au commerce mondial et à la

**Graphique 1.3 a) Trafic maritime mondial, par groupe de pays et par région, 2010
(part en pourcentage des tonnes transportées)**



Source: Graphiques établis par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et publiées sur les sites Web concernés de l'État et du secteur portuaire, ainsi que par des sources spécialisées. Les chiffres sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

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*, diverses éditions.

production mondialisée. Comme nous l'avons montré dans les sections A et B ci-dessus, le poids relatif des pays en développement a augmenté, notamment en raison de leur rôle de catalyseur de la croissance, ce qui leur a permis de résister à la récession de 2009 et d'impulser la reprise économique de 2010. La montée des prix de l'énergie et des matières premières et la découverte de nouvelles ressources ont contribué à favoriser une expansion des exportations de combustibles minéraux et de produits chimiques en provenance de pays riches en ressources en Asie, en Amérique latine et en Afrique. Par ailleurs, de nombreux pays en développement ont appliqué des politiques de croissance économique induite par les exportations, augmentant ainsi sensiblement leur part relative d'exportations de biens manufacturés au fil des ans.

L'augmentation de la proportion de marchandises déchargées traduit également l'émergence des pays en développement en tant que grande source de la demande d'importations, ce qui s'explique en grande partie par l'émergence d'une classe moyenne en expansion rapide et d'une intensification de la demande de biens de consommation plus élaborés et

d'importations diversifiées. L'expansion du commerce Sud-Sud, rendue possible par un accroissement des investissements Sud-Sud, a également contribué à stimuler la demande d'importations à mesure que de nouveaux marchés offrant des marchandises à des prix plus compétitifs deviennent accessibles (croissance par exemple du trafic de conteneurs entre la Chine et l'Afrique de l'Ouest, au détriment de l'Europe). Cette tendance risque de se maintenir tout en évoluant en fonction de la transformation des avantages comparatifs (par exemple hausse du coût de la main-d'oeuvre en Chine par rapport à d'autres pays émergents en Asie et en Afrique).

2. Trafic maritime par catégorie de marchandises

Pétroliers

Production et consommation de pétrole brut

Le pétrole est un produit de base d'une importance stratégique capitale, qui représentait plus de 34 % de la consommation mondiale d'énergie primaire en 2010. La production et les réserves de pétrole brut se trouvent concentrées entre une poignée de grands producteurs

et de régions, notamment en Asie occidentale. Les principaux acteurs dans le secteur pétrolier, y compris les producteurs, les consommateurs, les importateurs et les exportateurs, sont indiqués au tableau 1.5. En 2010, environ 1,8 milliard de tonnes de pétrole brut, soit l'équivalent de 45 % de la production mondiale, ont été chargées sur des navires-citernes et transportées sur des routes maritimes établies.

Le rythme des échanges mondiaux de pétrole et la dépendance à l'égard de sources d'approvisionnement éloignées se sont accrus au cours des dernières années, la Chine et l'Inde devenant les principaux importateurs, tandis que l'Afrique de l'Ouest et, plus récemment, le Brésil grâce à ses dernières découvertes de pétrole au large, devenant des exportateurs de plus en plus importants. Avec la découverte plus récente de champs pétroliers et l'épuisement de certaines réserves en Europe et en Asie occidentale, les réseaux mondiaux de l'offre et de la demande de pétrole évolueront sans doute (les exportations du Brésil à destination de l'Asie en sont un exemple). En raison de leur demande en expansion constante et de leur dépendance croissante à l'égard des importations pour y faire face, les compagnies pétrolières chinoises ont, au cours des dernières années, intensifié leurs investissements dans des activités d'extraction et de production pétrolières à l'étranger par le biais de partenariats stratégiques et d'acquisitions. Dans la perspective d'une approche géographique diversifiée de son approvisionnement, la Chine a constitué un imposant réseau mondial en procédant à des investissements dans des pays voisins (Fédération de Russie et Kazakhstan) et en élargissant ce réseau à l'Australie, à l'Afrique de l'Ouest, au Soudan et aux Amériques. Cette évolution a déjà commencé à modifier les caractéristiques des transports maritimes dans le monde, et de nouvelles tendances se font jour dans le commerce pétrolier, comme en témoigne la croissance de la demande de navires-citernes en tonnes-milles. On prévoit que ces tendances s'intensifieront alors que la Chine cherche à assurer son approvisionnement dans des régions avec lesquelles elle commerce déjà ou dans des régions nouvelles. En 2010, on estimait que la demande de navires-citernes mesurée en tonnes-milles avait augmenté de 2,2 %, après avoir diminué de 1,9 % en 2009³⁴.

En 2010, la demande de pétrole a suivi les tendances de la croissance économique mondiale, c'est-à-dire qu'elle a évolué en suivant deux filières parallèles et à un rythme irrégulier. Après un repli en 2009, la

demande de pétrole semble, selon les estimations, avoir progressé de 3,1 % pour atteindre 87,4 millions de barils par jour en 2010. La demande des pays membres de l'OCDE, qui représente 52,5 % de la demande mondiale, a progressé de 0,9 %. La consommation de pétrole dans les pays avancés devrait plafonner au cours des années à venir en raison de politiques visant notamment à encourager le rendement énergétique, une utilisation accrue de l'éthanol et des biocarburants, ainsi que de mesures prises pour atténuer la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et pour réduire les émissions de carbone.

En revanche, les pays non membres de l'OCDE ont vu leur demande de pétrole faire un bond de pas moins de 5,6 % en 2010. La Chine a été le pays où cette croissance a été la plus rapide, la demande de pétrole enregistrant une progression spectaculaire de 10,4 % en 2010. Ce pays a importé 54 % de ses besoins de brut en 2010, dépassant ainsi son objectif initial qui consistait à ne pas importer plus de 50 % de ses besoins de brut. La dépendance de la Chine à l'égard de ses importations devrait encore s'intensifier, selon les estimations, pour atteindre 66 % en 2015 et 70 % en 2020³⁵.

Concernant 2011, la croissance de la consommation mondiale devrait rester relativement robuste, tout en restant modérée en partie du fait que les niveaux de 2010 étaient assez élevés et en raison du ralentissement dû au resserrement des politiques monétaires dans de nombreux pays en développement.

Selon les estimations, la production mondiale de pétrole brut a augmenté de 2,2 % en 2010, pour atteindre 82,1 millions de barils par jour. La production dans les pays membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) a progressé de 2,5 %, compte tenu du retard accumulé pour respecter le plafonnement de la production. La production dans les pays non membres de l'OPEP a augmenté de 1,9 %, tirée par la croissance du Brésil, de la Chine et des pays en transition en Asie. L'importance des producteurs membres de l'OPEP devrait s'accroître en même temps que leur part dans la production mondiale qui, selon les projections, devrait passer de 40 % en 2010 à 46 % en 2030, niveau qui n'a plus été atteint depuis 1977³⁶.

À l'échelle mondiale, divers risques géopolitiques pèsent aussi sur les prévisions de l'offre, au nombre desquels figurent la propagation des troubles politiques à d'autres pays d'Afrique du Nord et d'Asie occidentale

et une perturbation éventuelle de l'approvisionnement de pétrole brut. D'autres sources de préoccupation sont aussi présentes en permanence, qu'il s'agisse du risque d'un fléchissement de la production dans la région du delta du Niger, des tensions liées au programme nucléaire de la République islamique d'Iran et des nouveaux problèmes de sécurité en Iraq. Ces incertitudes – auxquelles viennent s'ajouter les inquiétudes que suscitent l'état de l'économie mondiale, la viabilité budgétaire et les efforts de la Chine pour ralentir le taux de croissance de son économie – exercent des pressions supplémentaires sur les cours du pétrole.

En 2010, les prix du pétrole ont rebondi par rapport à leurs niveaux de 2009, qui avaient enregistré une chute spectaculaire après l'envolée de 2008. Avec le sentiment d'optimisme inspiré par les perspectives de l'économie mondiale et les événements survenus en Afrique du Nord et en Asie occidentale, les prix du pétrole (Brent) ont largement dépassé 120 dollars le baril en avril 2011³⁷. La croissance projetée de

la demande de pétrole, allée aux incertitudes de l'approvisionnement, continueront de maintenir les cours du pétrole aux niveaux actuels, voire à des niveaux supérieurs, en 2011. La plupart des prévisionnistes ont opté pour une fourchette comprise entre 100 et 125 dollars le baril, des divergences dans les projections montrant qu'il est difficile de prédire les cours du pétrole lorsqu'un élément de spéculation entre aussi en jeu.

Expéditions de pétrole brut

La demande de transporteurs de pétrole brut est étroitement liée à la demande mondiale de pétrole. En 2010, les expéditions maritimes de pétrole brut ont repris et ont retrouvé leurs niveaux d'avant la crise. La quantité de pétrole brut embarqué en 2010 a atteint 1,8 milliard de tonnes, soit une augmentation de 4,3 % par rapport à 2009. L'Asie occidentale demeure la première zone de chargement, suivie par les pays en transition, l'Afrique et les pays d'Amérique en développement (voir tableaux 1.4 et 1.5). Les

Tableau 1.5 Pétrole et gaz naturel: principaux producteurs et consommateurs, 2010
(part du marché mondial en pourcentage)

Production mondiale de pétrole		Consommation mondiale de pétrole	
Asie occidentale	31	Asie/Pacifique	31
Pays en transition	17	Amérique du Nord	25
Amérique du Nord	13	Europe	17
Afrique	12	Amérique latine	9
Amérique latine	12	Asie occidentale	9
Asie/Pacifique	10	Pays en transition	5
Europe	5	Afrique	4

Production mondiale de gaz naturel		Consommation mondiale de gaz naturel	
Amérique du Nord	24	Amérique du Nord	25
Pays en transition	24	Europe	19
Asie occidentale	14	Asie	17
Asie	14	Pays en transition	15
Europe	9	Asie occidentale	13
Amérique latine	7	Amérique latine	7
Afrique	7	Afrique	3
Autres	2	Autres	1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED sur la base de données publiées par British Petroleum (BP) dans *Statistical Review of World Energy 2011* (juin 2011).

Note: La dénomination pétrole inclut le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et les gaz naturels liquéfiés (GNL), lorsque la teneur liquide du gaz naturel est recueillie séparément. Elle ne tient pas compte des combustibles liquides provenant d'autres sources, comme la biomasse et les dérivés du charbon.

principales zones de déchargement ont été l'Amérique du Nord, les pays d'Asie en développement, l'Europe et le Japon. L'accroissement de la demande d'énergie dans les pays d'Asie en développement, et plus particulièrement en Chine et en Inde, de même qu'un renforcement de la demande en Asie occidentale, contribuent à faire de ces régions des acteurs en matière d'importations. Cela se traduit, comme indiqué précédemment, par une participation accrue de la Chine dans les secteurs de l'énergie et de l'extraction minière des pays riches en ressources sous la forme de partenariats de plus en plus nombreux. Des sociétés ayant leur siège en Chine ou à Hong Kong (Chine) ont participé à hauteur de 13 milliards de dollars à des acquisitions et des investissements dans des mines à l'étranger en 2009³⁸. De très gros importateurs de pétrole dans les pays développés sont en passe de perdre de leur importance relative comme source de demande à l'importation en raison de l'existence de stocks relativement conséquents de pétrole brut dans les pays développés et du caractère modéré de la demande de ces pays, à l'exception des États-Unis.

Pour l'avenir, la croissance des échanges de pétrole brut devrait se ralentir en 2011. Des incertitudes telles que celles liées aux troubles politiques dans les régions exportatrices de pétrole ou à des catastrophes naturelles comme le tremblement de terre et le tsunami au Japon pourraient avoir des répercussions imprévues pour les transporteurs de brut³⁹. La perturbation de l'offre de pétrole en provenance de la Libye pourrait conduire à un accroissement de la demande de tonnes-milles de pétroliers lorsque les pays importateurs rechercheront d'autres sources de brut pour compenser la réduction de la production. Ainsi, la demande de tonnes-milles pour les Suezmax pourrait augmenter si les raffineries européennes achetaient plus de brut en provenance d'Afrique de l'Ouest étant donné que ce brut est semblable par sa qualité à celui produit par la Libye.

Évolution des raffineries et expéditions de produits pétroliers

Le débit mondial des raffineries s'est situé en moyenne à 74,8 millions de barils par jour, soit une augmentation de 2,4 % par rapport à 2009. Un hiver froid aux États-Unis et en Europe et la reprise économique ont stimulé la demande de pétrole et provoqué un rebond de la production des pays de l'OCDE. Les raffineries dans des pays non membres de l'OCDE, à savoir la Chine et l'Inde, mais aussi en Fédération de Russie, ont aussi enregistré une

forte production. Des températures normales aux États-Unis et en Europe et un ralentissement de la croissance économique mondiale devraient modérer l'augmentation de la demande de pétrole, et par conséquent l'augmentation de la production, par rapport aux récents niveaux élevés. Par ailleurs, le tremblement de terre au Japon pourrait déboucher sur une contraction de la demande de pétrole brut tant que durera la mise hors service des raffineries endommagées.

Le secteur du raffinage est passé d'une période d'emballement de la demande entre 2004 et l'été 2008 à une période difficile, caractérisée par une contraction de la demande et une capacité excédentaire, en particulier dans les régions appartenant à l'OCDE. La capacité continue d'augmenter, les progrès les plus marqués étant attendus dans la région Asie-Pacifique, l'Asie occidentale venant au second rang. En 2009, cinq nouvelles raffineries ont été mises en service en Asie occidentale et en Extrême-Orient.

Cela étant, si 2010 a peut-être été une année positive, des éléments d'incertitude persistent concernant les perspectives des expéditions de produits pétroliers. Réflétant l'évolution de l'économie mondiale et l'influence des caractéristiques météorologiques de 2010, les expéditions mondiales de produits pétroliers ont augmenté de 3,7 % en 2010, ce qui a porté leur total à 967,5 millions de tonnes (tableau 1.4). Les perspectives pour 2011 restent dans l'ensemble positives, bien que soumises aux mêmes risques de ralentissement que l'économie mondiale et la demande de pétrole: expansion de la capacité de la flotte de transporteurs de produits pétroliers, excédent de la capacité mondiale de raffinage, ou encore déplacement vers l'Est des centres mondiaux de raffinage parallèlement au déplacement de la principale source de la demande de consommation. Ces facteurs modifieront probablement la structure, les caractéristiques, la demande de tonnes-milles et la géographie générale du commerce de produits pétroliers.

Par ailleurs, l'impact de la catastrophe survenue au Japon sur l'activité des navires-citernes a revêtu une importance particulière en 2011 du fait que le pays vient au troisième rang des importateurs de pétrole. L'insuffisance de la production des raffineries au Japon pourrait accroître la demande de produits pétroliers afin de compenser la diminution de la production d'essence et de fioul. Le fléchissement du débit des raffineries risque toutefois de réduire la

demande de transporteurs de brut avec la contraction de la demande de pétrole brut pour la fabrication des matières de base. À mesure que les raffineries recommenceront à fonctionner à pleine capacité, la demande de transporteurs de brut bénéficiera d'une envolée de la demande. Cela dit, il convient de noter que le Japon détenait 590 millions de barils de brut et de produits pétroliers en décembre 2010, soit une quantité équivalente à 169 jours d'importations nettes, ce qui signifie que tout effet potentiel sur le trafic des navires-citernes ne se fera pas sentir à court terme.

Offre et demande de gaz naturel

Le gaz naturel représente environ 24 % de la consommation mondiale d'énergie, après le pétrole et le charbon. Considéré comme constituant une source de combustible fossile nettement moins polluante en raison de sa plus faible teneur en carbone, le gaz naturel apparaît de plus en plus comme une source de combustible digne d'intérêt. Plus récemment, le gaz naturel liquéfié (GNL) est apparu comme offrant une solution de remplacement viable à l'énergie nucléaire.

En 2010, la production mondiale de gaz naturel a rebondi de 7,3 %, pour atteindre 3 193,3 milliards de m³. Pris ensemble, l'Europe et les pays en transition ont représenté 32,6 % de la production mondiale, l'Amérique du Nord venant au deuxième rang. La région Asie-Pacifique, avec une part de 15,4 %, (tableau 1.5), figurait parmi les autres producteurs. La production globale est stimulée par une forte reprise de la production de la Fédération de Russie, par une production en augmentation aux États-Unis et par une poussée au Qatar. La production mondiale de GNL a également augmenté en 2010, le principal producteur, le Qatar, étant à l'origine de l'essentiel de l'offre supplémentaire. En raison de l'augmentation de la production au Qatar, l'Asie occidentale devrait dépasser la région Asie-Pacifique pour occuper le troisième rang des régions productrices en 2012. Le Train 7 du projet Qatargas 4 initialement signé pour approvisionner les États-Unis, la Chine et Dubaï, a récemment été mené à bien. Cependant, une partie du GNL sera probablement détournée du marché des États-Unis vers l'Asie, et plus particulièrement le Japon. L'augmentation attendue de la demande de GNL au Japon, le plus gros consommateur de ce produit, et les cours plus élevés du GNL en Asie, contribuent à déplacer les exportations de GNL vers l'Asie.

Quoique faible au départ, la consommation mondiale de gaz naturel a fait un bond de 7,4 %, pour atteindre 3 169 milliards de m³ en 2010, en raison

d'un fléchissement des prix et d'un renforcement de la production industrielle aussi bien dans les pays de l'OCDE que dans les pays en transition. La demande a progressé dans toutes les régions, la croissance régionale la plus rapide étant enregistrée en Europe, en Asie et en Asie-Pacifique. Selon les projections, la demande de gaz naturel devrait augmenter plus rapidement après 2011, sous l'impulsion notamment de la hausse des prix du pétrole, des efforts réalisés pour réduire les émissions de carbone et de l'envolée de la demande de GNL en Asie. Là encore, la croissance de la demande devrait être propulsée par les pays non membres de l'OCDE, en particulier par la Chine et l'Inde, mais aussi par l'Arabie saoudite et la République islamique d'Iran. La demande dans les pays développés devrait aussi augmenter sous l'effet des politiques visant à réduire la dépendance à l'égard des sources d'énergie à plus forte teneur en carbone comme le pétrole. Le Japon devrait voir augmenter sa consommation de GNL à la suite des dommages subis par ses installations nucléaires.

Expéditions de gaz naturel liquéfié

En 2010, les expéditions mondiales de gaz naturel liquéfié (GNL) ont augmenté de plus de 22 % pour atteindre 297,6 milliards de m³, sous l'impulsion d'une progression de plus de 50 % de la production du Qatar. En octobre 2010, on comptait 56 terminaux d'exportation en service dans 18 pays, divers autres étant en construction ou envisagés, y compris en Australie, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et en République islamique d'Iran⁴⁰. Le Canada et le Brésil pourraient aussi devenir des exportateurs potentiels de GNL étant donné que des plans sont en cours d'élaboration pour la mise en place d'installations de liquéfaction. Le Qatar demeure le principal exportateur de GNL, suivi par la Malaisie, l'Indonésie, l'Algérie et le Nigéria. Plusieurs nouveaux pays exportateurs se font jour, au nombre desquels figurent l'Angola, l'Arabie saoudite, l'Australie, le Pérou et le Yémen.

Dès octobre 2010, il y avait 90 terminaux d'importation dans 20 pays, divers autres étant signalés comme en construction ou envisagés (par exemple en Allemagne, en Croatie, en Roumanie et à Singapour)⁴¹. La Chine compte six projets de terminaux d'importation qui devraient être achevés en 2013, tandis que les Pays-Bas, la Thaïlande et la Suède prévoient que leurs terminaux d'importation en cours de construction entreront en service en 2011. Dans l'ensemble, le nombre et la taille des citernes de stockage

augmentent parallèlement à l'augmentation de la taille moyenne des méthaniers⁴².

En raison d'un renforcement de la demande industrielle, les principaux marchés de GNL en Asie – Japon, République de Corée et Province chinoise de Taiwan – ont connu une croissance rapide de leurs importations en 2010. Par ailleurs, avec l'essor de la production de gaz aux États-Unis, de grandes quantités de GNL sont détournées et expédiées vers des régions où la demande est plus forte, principalement en Asie. Mettant à profit la vigueur de la demande, la Fédération de Russie et la Chine devraient signer un accord d'exportation portant sur des livraisons de gaz avant l'été 2011, et un accord entre la Chine et le Turkménistan devrait être signé plus tard dans le courant de l'année 2011. L'Amérique du Sud est aussi en passe de devenir un gros importateur de GNL avec la mise en service de grands terminaux d'importation au Chili, au Brésil et en Argentine au cours des dernières années. S'agissant du Japon, la demande liée aux travaux de reconstruction favorisera probablement le commerce de GNL à la suite de l'abandon possible du charbon et de l'énergie nucléaire dans les nouvelles centrales électriques. La diversification des sources d'approvisionnement et le déplacement géographique du commerce de GNL ont conduit à de nouvelles découvertes et l'entrée en jeu de nouveaux importateurs pourrait se traduire par un accroissement des tonnes-milles.

Expéditions de marchandises solides: principaux vracs secs, vracs secs de moindre importance et autres vracs secs

L'année 2010 a été positive pour les marchandises solides, dont le volume total a rebondi, augmentant de 8,4 % pour atteindre près de 5,7 milliards de tonnes. Sur ce montant, les expéditions de marchandises solides en vrac (principaux vracs secs et vracs de moindre importance) se sont chiffrées à environ 3,3 milliards de tonnes, soit une progression de pas moins de 11 % par rapport à 2009. Cette solide reprise s'explique en particulier par le redressement de la production mondiale d'acier, qui s'est accompagné d'une augmentation de la demande de minerai de fer et de charbon à coke. La demande croissante de charbon vapeur, favorisée notamment par une urbanisation en hausse dans les grands pays en développement émergents tels que la Chine et l'Inde, a également joué un rôle à cet égard. L'augmentation des revenus dans les pays émergents a aussi contribué à l'accroissement des expéditions de céréales

destinées à l'alimentation des animaux par suite de la transformation des besoins de consommation de ces pays en faveur d'une alimentation plus diversifiée comportant de la viande et des produits connexes. Malgré le caractère encourageant de cette évolution, il convient de tenir compte du fait que le niveau de départ était très bas après la forte baisse du transport de marchandises solides qui avait été enregistrée en 2009.

Principaux vracs secs: minerai de fer, charbon, céréales, bauxite, alumine et phosphate naturel

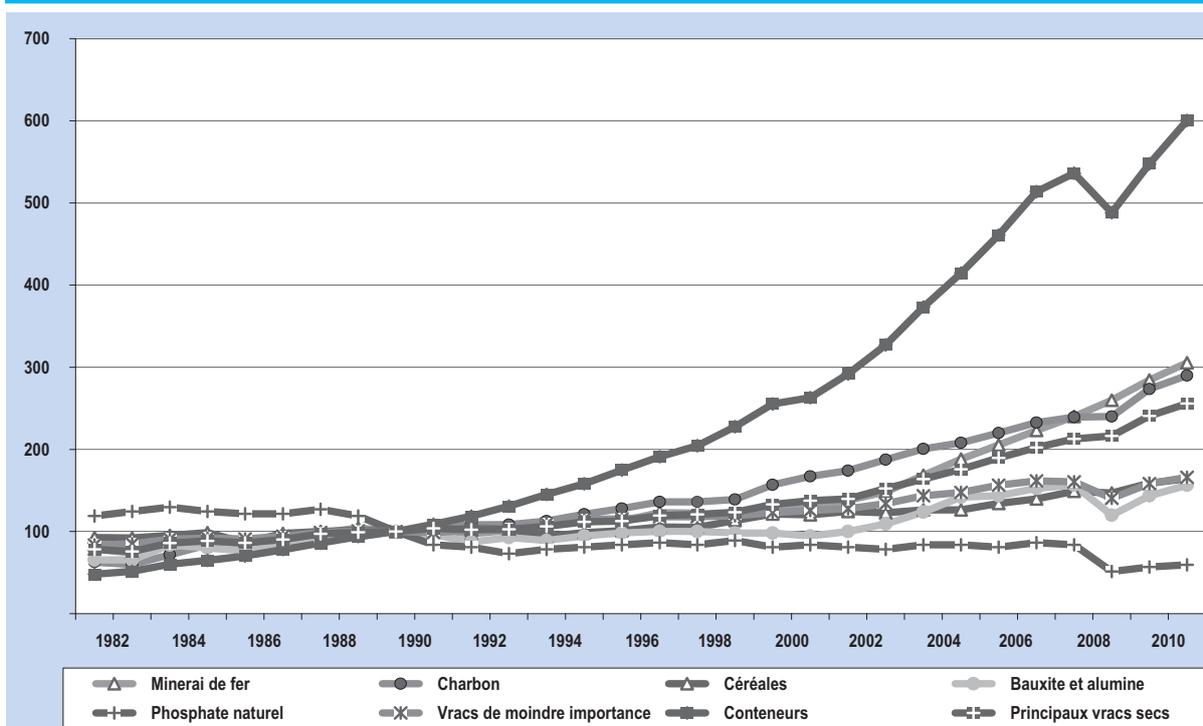
La part des grands vracs secs a augmenté au cours des quarante dernières années, tandis que celle du pétrole a perdu de son importance relative au cours de la même période. Les grands vracs secs, qui représentaient 17,4 % de l'ensemble des marchandises chargées en 1970, en représentaient 24,4 % en 1990 et 21,5 % en 2000, et se sont situés entre 25 % et 28 % entre 2008 et 2010. À l'intérieur de cette catégorie, le charbon représentait 28 % du total des marchandises chargées en 1984, 33,3 % en 1990, 31,8 % en 2000 et 38,6 % en 2010. La part du minerai de fer se situait à 36,3 % du total des grands vracs secs en 1984, puis elle a oscillé entre 35,8 % en 1990, 34,7 % en 2000 et 42,3 % en 2010. Au cours de la période 1984-2010, les volumes du charbon et du minerai de fer ont augmenté en parallèle, à un taux annuel moyen de plus de 5 % (graphique 1.4). La part de la bauxite et de l'alumine a suivi une courbe descendante, tombant de 5,5 % en 1984 à 3,4 % en 2010, en partie du fait que les producteurs ont choisi de raffiner la bauxite sur place, ce qui s'est traduit par une diminution des expéditions de ce minerai.

Cette part croissante des vracs secs reflète en particulier l'accroissement rapide de la demande de matières premières telles que le charbon et le minerai de fer en tant qu'intrants dans la production d'acier et l'activité industrielle, notamment dans les grandes régions en développement comme la Chine et l'Inde, et de plus en plus dans les pays d'Asie riches en pétrole, où d'importants investissements sont consacrés au développement de leurs infrastructures.

Production, consommation et expéditions de charbon

La demande mondiale de charbon augmente plus rapidement que celle de l'énergie, principalement en raison de la part croissante du charbon dans la palette énergétique des pays en développement. La consommation mondiale de charbon a progressé de 7,6 % en 2010, sous l'effet à la fois de la reprise

Graphique 1.4 Croissance pour les cinq principaux vrac secs, 1982-2010 (indice 1990 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de l'*Étude sur les transports maritimes*, et de *Shipping Review and Outlook* de Clarkson Research Services, printemps 2011.

économique et d'un renforcement de la demande dans le secteur de la sidérurgie. L'augmentation de la consommation en Chine, tout comme en Inde, est restée solide. En Chine, toutefois, cette augmentation de la consommation devrait se ralentir en 2011-2012 parallèlement à l'évolution de l'économie mondiale⁴³, et sous l'effet d'un fléchissement de la demande dans l'industrie sidérurgie et du renforcement des efforts visant à réduire les émissions de carbone (tableau 1.6).

La production mondiale de charbon a rebondi vigoureusement de 6,3 % en 2010, en raison de la reprise de la demande et de prix favorables, les progrès les plus marqués étant enregistrés en Indonésie (19,4 %), en Nouvelle-Zélande (16,8 %) et en Chine (9 %). Les perspectives pour 2011 demeurent positives, avec une progression probable de la production mondiale de charbon, quoique à un rythme plus lent qu'en 2010 en raison du fléchissement attendu de la demande en Chine et des niveaux de production relativement élevés enregistrés en 2010.

En 2010, les expéditions de charbon de chauffage et de charbon de coke ont atteint un total de 904 millions de tonnes, soit une progression de 14,4 % en une année. Les expéditions de charbon de chauffage, dans lesquelles l'Indonésie détient actuellement une part

de 43,9 % du marché, ont augmenté de 12,4 % en 2010, pour atteindre 663 millions de tonnes. En 2010, l'Australie et l'Indonésie ont, à elles deux, représenté 65,2 % des expéditions de charbon de chauffage au niveau mondial. Les autres grands exportateurs de charbon de chauffage ont notamment été la Colombie, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud, la Chine et la République bolivarienne du Venezuela. Une forte demande en Chine et en Inde a stimulé les importations de charbon de chauffage, également favorisées par le retour d'une forte croissance économique au Japon et en République de Corée. Les exportations de charbon de chauffage à destination de la région du Pacifique ont plus que compensé le ralentissement de la demande en Europe et aux États-Unis, qui a reculé en 2010 sous l'effet à la fois de mesures environnementales strictes et de prix du gaz relativement faibles.

Le charbon à coke étant utilisé pour la production de l'acier, les caractéristiques des échanges de ce type de charbon suivent de près l'évolution à la fois de l'économie mondiale, de la demande et de la production d'acier et des échanges connexes de minerai de fer. Les expéditions de charbon à coke, qui sont dominées par l'Australie, dont la part du marché représente 66 %, ont aussi augmenté à un rythme encore beaucoup plus

Tableau 1.6 Principaux vrac secs et acier: principaux producteurs, utilisateurs, exportateurs et importateurs, 2010 (part du marché en pourcentage)

Principaux producteurs d'acier		Principaux utilisateurs d'acier	
Chine	44	Chine	45
Japon	8	Union européenne (27)	11
États-Unis	6	Amérique du Nord	9
Fédération de Russie	5	CEI	4
Inde	5	Moyen-Orient	4
République de Corée	4	Amérique du Sud	4
Allemagne	3	Afrique	2
Ukraine	2	Autres	22
Brésil	2		
Turquie	2		
Autres	19		
Principaux exportateurs de minerai de fer		Principaux importateurs de minerai de fer	
Australie	40	Chine	61
Brésil	31	Japon	14
Inde	10	Union européenne (15)	11
Afrique du Sud	5	République de Corée	6
Canada	3	Moyen-Orient	2
Suède	2	Autres	6
Autres	9		
Principaux exportateurs de charbon		Principaux importateurs de charbon	
Australie	33	Japon	22
Indonésie	32	Europe	17
Colombie	8	Chine	14
Afrique du Sud	7	Inde	13
Fédération de Russie	7	République de Corée	13
États-Unis	5	Taiwan (province chinoise de)	7
Canada	3	États-Unis	2
Chine	2	Thaïlande	2
Autres	3	Malaisie	2
		Brésil	1
		Autres	10
Principaux exportateurs de céréales		Principaux importateurs de céréales	
États-Unis	33	Asie	31
Union européenne	10	Amérique latine	22
Canada	9	Afrique	22
Argentine	8	Moyen-Orient	18
Australie	8	Europe	5
Autres	33	CEI	2

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la World Steel Association (2011), de données publiées par Clarkson Research Services dans le numéro de mai 2011 de *Dry bulk Trade Outlook*, et par le Conseil international des céréales (CIC) en 2011.

rapide (20 %) que le charbon de chaufferie, leur total atteignant 241 millions de tonnes en 2010.

Au cours des dernières années, les exportateurs de charbon tels que la Colombie, l'Afrique du Sud, les États-Unis et le Canada ont de plus en plus orienté leurs exportations vers l'Asie. En 2010, la Colombie a exporté du charbon à destination de l'Inde, changement qui aurait été favorisé par un fléchissement de la demande en Europe et aux États-Unis, des prix relativement plus favorables en Asie et une diminution des frais d'expédition. L'Afrique du Sud commence aussi à s'intéresser au marché asiatique, où l'Inde offre le principal débouché, en s'écartant de ses marchés traditionnels qu'étaient l'Europe et les États-Unis. Les problèmes rencontrés par l'Australie, dont les exportations ont souffert de pluies torrentielles en 2010 et d'un cyclone début 2011, de même que de difficultés persistantes liées à l'infrastructure, ont peut-être favorisé cette tendance. L'Australie a estimé à 2,97 milliards de dollars⁴⁴ la perte de ses exportations de charbon et de produits agricoles alors que le Queensland Resources Council note que la production de charbon à coke sera inférieure de 10 à 20 % pendant le deuxième trimestre de 2011 par rapport à la même période l'année précédente⁴⁵.

Les principales destinations du charbon de chaufferie et du charbon à coke sont l'Europe et le Japon, qui ont absorbé, à eux deux, 38,4 % des importations mondiales en 2010 (tableau 1.6). En 2009, la Chine est devenue pour la première fois un importateur net de charbon et une proportion croissante de la demande de la Chine sera couverte par des importations. La demande de ce pays pourrait cependant varier en fonction du niveau de ses stocks internes et des cours internationaux. L'Inde a cependant été le principal moteur de la croissance des échanges maritimes de charbon à coke en 2010, dépassant la Chine pour devenir le deuxième principal importateur du fait que la Mongolie est devenue un fournisseur important (quelque 30 % en 2010). En 2011, l'Inde devrait prendre le pas sur la Chine en tant que principal moteur de la croissance des échanges de charbon de chaufferie. Les inquiétudes de la Chine concernant le risque de surchauffe de son économie, l'importance des réserves de charbon, le manque de compétitivité des prix et la plus forte dépendance de l'Inde à l'égard de ses importations expliquent le déplacement de la demande à l'importation de la Chine et l'émergence de l'Inde en tant qu'importateur de plus en plus important.

Production et consommation de minerai de fer et d'acier

Les échanges de minerai de fer sont en corrélation avec la croissance de la production mondiale d'acier. En 2010, la production mondiale d'acier a augmenté de 15 %, ce qui a porté la production totale à 1,4 milliard de tonnes. En Chine, la production d'acier brut a atteint 626,7 millions de tonnes, soit 44,3 % de la production mondiale. En 2010, la consommation mondiale apparente d'acier a progressé de 13,2 % et devrait, selon les projections, augmenter à nouveau de 5,9 % en 2011 pour atteindre 1 339 millions de tonnes. Si, toujours selon les projections, la consommation d'acier devrait progresser dans toutes les régions aussi bien en 2011 qu'en 2012, la demande mondiale d'acier devrait néanmoins être affectée par l'adoption d'une politique monétaire plus stricte destinée à ralentir l'économie chinoise et son secteur de la construction, qui est un gros consommateur d'acier. Selon des estimations préliminaires pour le Japon, l'approvisionnement de l'industrie sidérurgique pourrait connaître un dérèglement à hauteur de 15 %. À court terme, on s'attend à ce que la demande au Japon baisse de 10 % en 2011. Eu égard cependant aux besoins engendrés par la reconstruction, un redressement complet se produira probablement en 2012.

Une reprise de la production mondiale d'acier brut a favorisé l'expansion des expéditions mondiales de minerai de fer, qui ont augmenté de 9,0 % en 2010, pour atteindre un total de 982 millions de tonnes. Les principaux exportateurs de minerai de fer ont été notamment l'Australie, le Brésil, le Canada, l'Inde et l'Afrique du Sud (tableau 1.6). Les principales compagnies d'extraction de minerai de fer demeurent Vale (Brésil), BHP Billiton (Australie) et Rio Tinto (Australie/Royaume-Uni). En 2010, l'Australie et le Brésil, qui à eux deux contrôlent presque les trois quarts du marché, ont vu le volume de leurs exportations augmenter de 10,9 % et de 17,0 % respectivement. À l'exception de l'Inde et de la Mauritanie, l'accroissement en volume des exportations d'autres pays tels que le Canada, la Suède, l'Afrique du Sud et le Pérou s'est aussi accéléré.

La fermeté des importations du Japon, de la République de Corée et de l'Union européenne a plus que compensé le repli des importations de la Chine (-2 %). Les importations de minerai de fer de la Chine se sont chiffrées au total à 602,6 millions de tonnes, soit environ 61,4 % du total mondial. Les schémas

de consommation de la Chine sont peut-être en train de changer parallèlement à l'évolution de son économie, de son modèle de croissance et du secteur sidérurgique. Les importations de minerai de fer de la Chine, qui ont connu une croissance sans précédent au cours des quelques dernières années, risquent d'être modifiées par les efforts du Gouvernement visant à freiner la rapide expansion économique. Le rôle dominant de la Chine ne saurait être trop souligné, comme en témoignent les mesures prises par les entreprises d'exploitation du minerai de fer et les pays exportateurs de ce minerai pour pouvoir répondre à la forte demande de minerai de fer de la Chine. En février 2011, le Brésil a publié un plan national d'extraction minière qui vise à doubler la production des principales entreprises d'extraction entre 2010 et 2030, notamment celles qui exploitent le minerai de fer, l'or et le cuivre. Avec des investissements de 270 milliards de dollars dans la recherche et le traitement dans l'industrie extractive, la production de minerai de fer du Brésil devrait augmenter de 58 % entre 2010 et 2015⁴⁶.

L'évolution des très grands vraquiers spécialisés représente une nouvelle tendance dans les échanges de minerai de fer. Afin de tirer parti de la forte demande de minerai de fer de la Chine et de s'assurer une large part du marché de ces échanges, Vale, le conglomérat minier brésilien, a commandé une énorme flotte de 80 très grands vraquiers d'ici à 2015⁴⁷. Sur ces navires, 36 auront un tonnage de 400 000 tonneaux de port en lourd (tpl), soit *grosso modo* deux fois la taille des navires Capesize existants. Les échanges avec la Chine uniquement représentent un tiers des recettes d'exploitation de Vale⁴⁸.

S'agissant de l'avenir, les perspectives sont positives pour les échanges de minerai de fer, qui devraient progresser de pas moins de 6 % et atteindre la barre de 1 milliard pour la première fois en 2011. Cette expansion demeure néanmoins subordonnée à l'évolution de l'ensemble de l'économie et du secteur sidérurgique, et surtout à l'effet exact qu'auront les politiques de la Chine destinées à modérer son expansion économique, y compris celle de son secteur sidérurgique.

Expéditions de céréales

Les expéditions de céréales sont dans une large mesure dictées par les conditions météorologiques dans les pays producteurs et dans les pays exportateurs. Toutefois, d'autres facteurs entrent de plus en plus en jeu pour déterminer le volume, la structure et le schéma

des expéditions de céréales, comme par exemple: a) le déplacement de la demande et de l'utilisation (par exemple utilisations industrielles par opposition à l'alimentation); b) les politiques environnementales et énergétiques axées sur l'utilisation d'autres sources d'énergie, biocarburants par exemple; c) l'évolution des schémas de la consommation et de la demande (ainsi, une plus forte consommation de viande dans les pays en développement émergents se traduit par un accroissement des expéditions de céréales pour l'alimentation des animaux); et d) les mesures commerciales visant à promouvoir ou à freiner les flux commerciaux.

En 2009-2010, la production totale de céréales a reculé de 4,4 % pour se situer à 1 794 millions de tonnes, tandis que la consommation a progressé de 2 % pour atteindre 1 761 millions de tonnes. Comme pendant les dernières années, la croissance reste particulièrement marquée dans les secteurs de l'alimentation animale et de l'utilisation industrielle, la consommation directe par l'industrie alimentaire augmentant à un rythme relativement plus lent. Pendant l'été 2010, la sécheresse et les incendies en Fédération de Russie, en Ukraine et, dans une moindre mesure, en Amérique du Nord, ont affecté les récoltes et entraîné un relèvement du volume des importations dans de nombreuses régions. L'accroissement de la demande a été couvert en grande partie par les États-Unis et l'Argentine, avec des répercussions positives sur les échanges de céréales en tonnes-milles, notamment pour les supramax qui assurent la navigation transatlantique au long cours. Pour 2010-2011, la production céréalière mondiale devrait diminuer de 3,6 % alors que la consommation devrait augmenter de 1,7 %.

Les expéditions mondiales de céréales ont atteint un total de 343 millions de tonnes pendant l'année civile 2010, soit une progression de 8,2 % par rapport à 2009. Le blé et les céréales secondaires ont représenté 72,6 % du total des expéditions de céréales. Pour la campagne agricole 2010-2011, on s'attend à ce que les exportations de blé diminuent de 4 % en raison de la baisse de 49 % des exportations des pays autres que les cinq principaux exportateurs (Argentine, Australie, Canada, États-Unis et Union européenne), dont les exportations globales devraient progresser de pas moins de 19 % (voir le tableau 1.6 pour les principaux exportateurs et importateurs de céréales). Les exportations de blé de l'Argentine et des États-Unis, en particulier, devraient enregistrer une solide progression, 47 % et 45 % respectivement, à la suite

d'une amélioration des récoltes et d'un renforcement de la demande dans des régions où les campagnes agricoles ont été moins favorables ou qui connaissent actuellement une forte augmentation de la demande.

Pour la campagne agricole 2010-2011, les importations de céréales (tableau 1.6) devraient augmenter rapidement dans l'Union européenne (68 %), en Fédération de Russie (500 %), en Chine (41 %), en Équateur (20 %), et au Maroc (43 %). Les besoins supplémentaires à l'importation de ces pays sont compensés par une diminution de la demande au Japon (-5 %), au Bangladesh (-13 %) et en République islamique d'Iran (-49 %). Selon les estimations, si la demande devait se maintenir au niveau de 2010, la consommation mondiale de blé pourrait s'accroître de 40 % d'ici à 2050, soit un taux d'augmentation qui refléterait celle de la population mondiale à cette date⁴⁹. Selon les projections établies aux États-Unis par les Wheat Associates, la production intérieure des pays de l'Afrique du Nord, de l'Asie occidentale, de l'Afrique subsaharienne, de l'Indonésie, des Philippines, du Brésil, du Mexique, de l'Inde et de la Chine augmentera de 23 % alors que leur consommation devrait progresser de 49 % entre 2010 et 2050⁵⁰. Il est probable que la transformation des régimes politiques dans les pays d'Afrique du Nord et d'Asie occidentale entraînera des changements dans les orientations politiques qui auront une incidence sur les expéditions de céréales. Les nouveaux dirigeants rechercheront peut-être de nouvelles solutions alimentaires qui auront un impact sur les échanges mondiaux de céréales. Ils pourraient ainsi suivre l'exemple de l'Arabie saoudite qui, pour renforcer sa sécurité alimentaire, a choisi de construire des installations de stockage suffisantes pour accroître ses stocks et d'acheter des terres cultivables dans d'autres pays⁵¹.

L'envolée des prix des denrées alimentaires enregistrée en 2010 et au début de 2011 est un élément nouveau important qui ne manquera pas d'influer sur les marchés et les échanges céréaliers. En février 2011, les cours des denrées alimentaires avaient augmenté de plus de 30 % par rapport à la même période de l'année précédente à la suite notamment d'insuffisances de la production en raison de conditions climatiques défavorables, de baisse des stocks et d'une poussée de la demande sous l'effet de la reprise dans de nombreux pays émergents. Selon les estimations, si la hausse de 30 % des prix mondiaux des denrées alimentaires se maintient pendant toute l'année 2011, la croissance du PIB pour certains

pays importateurs en Asie, par exemple, pourrait être réduite de 0,6 point de pourcentage⁵². Associé à une augmentation de 30 % des cours mondiaux du pétrole, ce recul du taux de croissance du PIB pourrait atteindre 1,5 point de pourcentage par rapport à une situation dans laquelle il n'y aurait pas de flambée des prix des denrées alimentaires et du pétrole⁵³. De toute évidence, il conviendrait d'améliorer les rendements, d'accroître les investissements agricoles et d'adopter toutes les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité alimentaire, notamment pour les populations les plus vulnérables.

Bauxite, alumine et phosphate naturel

En 2010, les échanges mondiaux de bauxite et d'alumine ont rebondi fortement de 22,7 %, pour atteindre un total de 81 millions de tonnes. Les principaux importateurs en sont l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon et cette solide reprise s'explique par l'amélioration de l'activité industrielle dans ces pays et la poursuite des investissements dans les pays en développement émergents sous l'effet de crédits de relance et d'une industrialisation rapide. Les principales zones de chargement pour la bauxite ont été l'Afrique, les Amériques, l'Asie et l'Australie, pays qui a également été un très gros exportateur d'alumine, sa part représentant environ la moitié des exportations mondiales, la part de la Jamaïque ne cessant de croître par ailleurs.

Le volume des échanges de phosphate naturel a rebondi à un rythme vigoureux de 21 % pour atteindre 23 millions de tonnes, traduisant l'amélioration de la situation économique dans les principaux pays importateurs tels que les États-Unis. L'augmentation de la production, favorisée par la hausse des prix et une demande croissante, notamment en Asie, a contribué à stimuler la demande d'engrais. Un certain assouplissement des conditions d'octroi de crédits y a peut-être aussi contribué en agissant sur la vente d'intrants agricoles tels que les engrais. Le volume des échanges de phosphate naturel devrait rester stable en 2011, sous l'effet en partie d'une nouvelle consolidation de la reprise économique et de la demande de céréales. Des plans sont encore en cours d'élaboration pour l'expansion des opérations existantes, par exemple au Brésil, en Chine, en Égypte, en Fédération de Russie, en Finlande, au Maroc, et en Tunisie. Lorsqu'ils seront opérationnels, ces plans auront sans doute des effets sur l'offre et la demande, de même que sur l'organisation sous-jacente

des échanges, en particulier sur la capacité et le déploiement des transports par vraciers handysize.

Marchandises solides: vracs secs de moindre importance

En 2010, les échanges de vracs de moindre importance ont repris après la chute de 2009 et ont augmenté de 11 %, ce qui a porté à 954 millions de tonnes le volume total des expéditions de ces marchandises. Dans l'ensemble, les échanges de vracs de moindre importance ont bien résisté, même si les importations sont restées inférieures de 3 % au niveau antérieur au repli. Les échanges d'articles en acier et de produits forestiers ont enregistré la plus forte progression en volume, tandis qu'en termes de taux de croissance, ce sont les échanges de coke (78,7 %) et de potasse (59,7 %) qui ont le plus fortement progressé d'une année à l'autre. Avec le rebond de la production mondiale d'acier, le volume des échanges de ferraille a augmenté de 10 % pour se situer à 98,8 millions en 2010, soit un niveau presque équivalent à celui de 2008 et supérieur à celui de 2007. Une forte demande et des conditions météorologiques favorables ont favorisé l'augmentation des expéditions de sucre et de riz, qui ont progressé de 10,4 % et de 7,8 % respectivement en 2010. Les échanges de la plupart des engrais ont fortement repris (16,9 %), tandis que les importations de métaux et de minéraux (minerai de manganèse, par exemple) et de ciment ont toutes augmenté parallèlement à la reprise de la production mondiale d'acier et des industries liées à la construction. Selon les projections, les échanges de vracs secs de moindre importance devraient augmenter de 5 % en 2011, sous l'effet en particulier de la forte croissance des vracs agricoles, des métaux et des minéraux ainsi que des produits manufacturés.

Autres marchandises solides: marchandises conteneurisées

Le reste des échanges de marchandises solides, soit 2,4 milliards de tonnes, se compose de marchandises conteneurisées (56 %) et de marchandises diverses. Principalement sous l'effet de la division internationale croissante du travail et des gains de productivité enregistrés dans ce secteur, les échanges conteneurisés, qui représentent le segment dont la progression est la plus rapide, se sont développés à un taux moyen de 8,2 % entre 1990 et 2010 (tableaux 1.7 et 1.8 et graphiques 1.5 et 1.6).

Le volume des échanges de marchandises conteneurisées a connu une forte reprise, à laquelle on ne s'attendait pas, stimulée par une envolée de

la demande dans quasiment tous les secteurs des échanges. En 2010, le volume des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées a rebondi de 12,9 % par rapport à 2009, l'un des taux de croissance les plus forts jamais enregistré dans l'histoire des transports en conteneurs (graphique 1.5). Le tableau 1.7 illustre l'évolution du volume mondial des échanges conteneurisés sur les trois grandes routes Est-Ouest suivies par les porte-conteneurs entre 1995 et 2009. Au cours de cette période, l'expansion continue du volume des échanges conteneurisés a été spectaculaire, tout comme la chute brutale enregistrée en 2009. Selon les données recueillies par Clarkson Research Services, le volume des échanges en conteneurs a atteint 140 millions d'équivalents 20 pieds (EVP) en 2010, ou plus de 1,3 milliard de tonnes.

L'accroissement du volume des transports en conteneurs a été impulsé par les taux à deux chiffres enregistrés par les échanges entre l'Asie, à savoir l'Extrême-Orient, et l'Amérique du Nord et entre l'Asie et l'Europe (tableau 1.8). Le volume du trafic sur ces deux plus grandes voies d'échanges entre l'Orient et l'Occident devrait dépasser les niveaux atteints en 2008. En revanche, le volume du trafic des échanges transatlantiques, qui a subi une chute de 19 % en 2009, devrait rester en deçà de son niveau antérieur. Alors que la route transatlantique perd progressivement de son importance mondiale, les échanges de l'Asie occidentale avec les pays en développement du sous-continent indien et de l'hémisphère Sud progressent rapidement. Il convient de noter que, malgré l'amélioration des conditions, la navigation à vitesse réduite reste utilisée par les exploitants de porte-conteneurs comme moyen de réduire les coûts du carburant et d'absorber la capacité, mais aussi pour atteindre d'autres objectifs stratégiques en matière de rendement énergétique et de viabilité environnementale, y compris pour réduire les émissions de carbone (voir la section C et le chapitre 2).

Selon les estimations, la croissance en 2010 a été plus vigoureuse sur les voies Nord-Sud (14,1 %) et sur les voies secondaires Est-Ouest (18,7 %), comme le montrent les échanges entre l'Europe et l'Amérique centrale/Amérique du Sud, qui ont progressé de 2,1 % pendant le premier trimestre de l'année 2011 et ceux entre l'Europe et l'Afrique subsaharienne, qui ont augmenté de 27,5 % d'une année à l'autre pendant la même période. En même temps, les échanges interrégionaux ont, selon les estimations, augmenté de 11,6 % en 2010, sous l'impulsion du commerce

Tableau 1.7 Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 1995-2009 (en EVP)

	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Extrême-Orient - Amérique du Nord	Amérique du Nord - Extrême-Orient	Extrême-Orient - Europe	Europe - Extrême-Orient	Europe - Amérique du Nord	Amérique du Nord - Europe
1995	3 974 425	3 535 987	2 400 969	2 021 712	1 678 568	1 691 510
1996	3 989 883	3 649 871	2 607 106	2 206 730	1 705 173	1 603 221
1997	4 564 690	3 454 598	2 959 388	2 323 256	2 055 017	1 719 398
1998	5 386 786	2 857 440	3 577 468	2 097 209	2 348 393	1 662 908
1999	6 108 613	2 922 739	3 898 005	2 341 763	2 423 198	1 502 996
2000	7 308 906	3 525 749	4 650 835	2 461 840	2 694 908	1 707 050
2001	7 428 887	3 396 470	4 707 700	2 465 431	2 577 412	1 553 558
2002	8 353 789	3 369 647	5 104 887	2 638 843	2 633 842	1 431 648
2003	8 997 873	3 607 982	6 869 337	3 763 237	3 028 691	1 635 703
2004	10 579 566	4 086 148	8 166 652	4 301 884	3 525 417	1 883 402
2005	11 893 872	4 479 117	9 326 103	4 417 349	3 719 518	1 986 296
2006	13 164 051	4 708 322	11 214 582	4 457 183	3 735 139	2 053 710
2007	13 540 168	5 300 220	12 982 677	4 969 433	3 510 123	2 414 288
2008	12 896 623	6 375 417	13 311 677	5 234 850	3 393 751	2 618 246
2009	10 621 000	6 116 697	11 361 971	5 458 530	2 738 054	2 046 653

Source: Tableau établi à partir de Global Insight Database, base de données publiée dans «International Maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010». *Bulletin FAL*, numéro 288 – 8/2010, ECL.

Tableau 1.8 Estimation des flux de marchandises sur les principales routes Est-Ouest fréquentées par les porte-conteneurs, 2008-2010 (en millions d'EVP et évolution en pourcentage)

	Transpacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Extrême-Orient - Amérique du Nord	Amérique du Nord - Extrême-Orient	Asie - Europe	Europe - Asie	Europe - Amérique du Nord	Amérique du Nord - Europe
2008	13,4	6,9	13,5	5,2	3,3	3,3
2009	12,0	7,0	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	14,3	8,6	13,5	5,6	3,2	2,8
Évolution en pourcentage	19	23	18	2	13	10

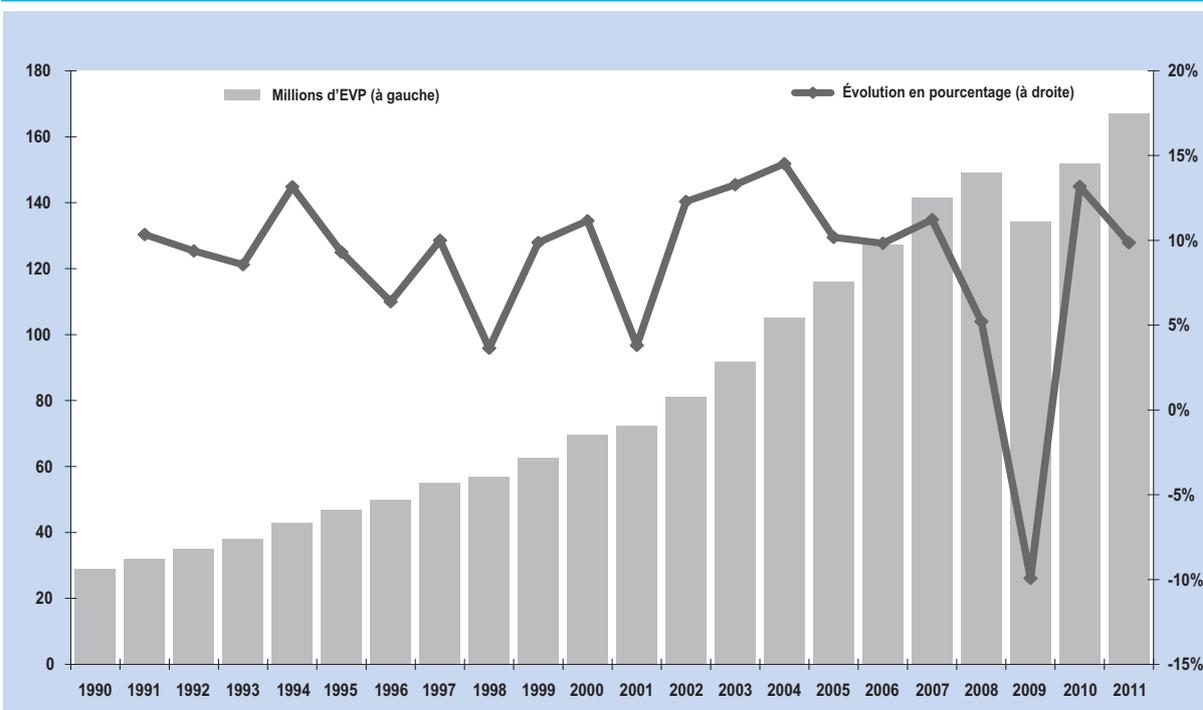
Source: Container Trade Statistics (CTS), mai 2011, et Containerisation International, mai 2011.

interasiatique, qui continue d'être favorisé par la croissance de pays en développement tels que la Chine. Parallèlement aux échanges interrégionaux en expansion rapide, ces nouvelles voies commerciales ont offert un débouché pour le déploiement des navires-relais.

Les échanges augmentant à un rythme plus rapide que prévu, le secteur des conteneurs a été pris par surprise et a dû faire face à une pénurie de matériel de conteneurisation, notamment de conteneurs vides. La pénurie de conteneurs constatée en 2009 a résulté de la mise au rebut généralisée des vieux conteneurs pendant la période de récession, des faibles taux

de production et des chargeurs de conteneurs qui, connaissant des difficultés financières, s'efforçaient de réduire les coûts, notamment en repositionnant les conteneurs vides. Les pénuries de matériel et de capacité constatées à la suite du rebond de la demande enregistré pendant le quatrième trimestre de 2009 et le début de 2010 ont conduit la Federal Maritime Commission à mener une enquête sur la disponibilité ou le manque de capacité excédentaire sur les routes transpacifiques au cours de la même période⁵⁴. Si cette enquête a conclu à l'absence de preuves évidentes concernant l'existence de pratiques illicites par les chargeurs, les compagnies

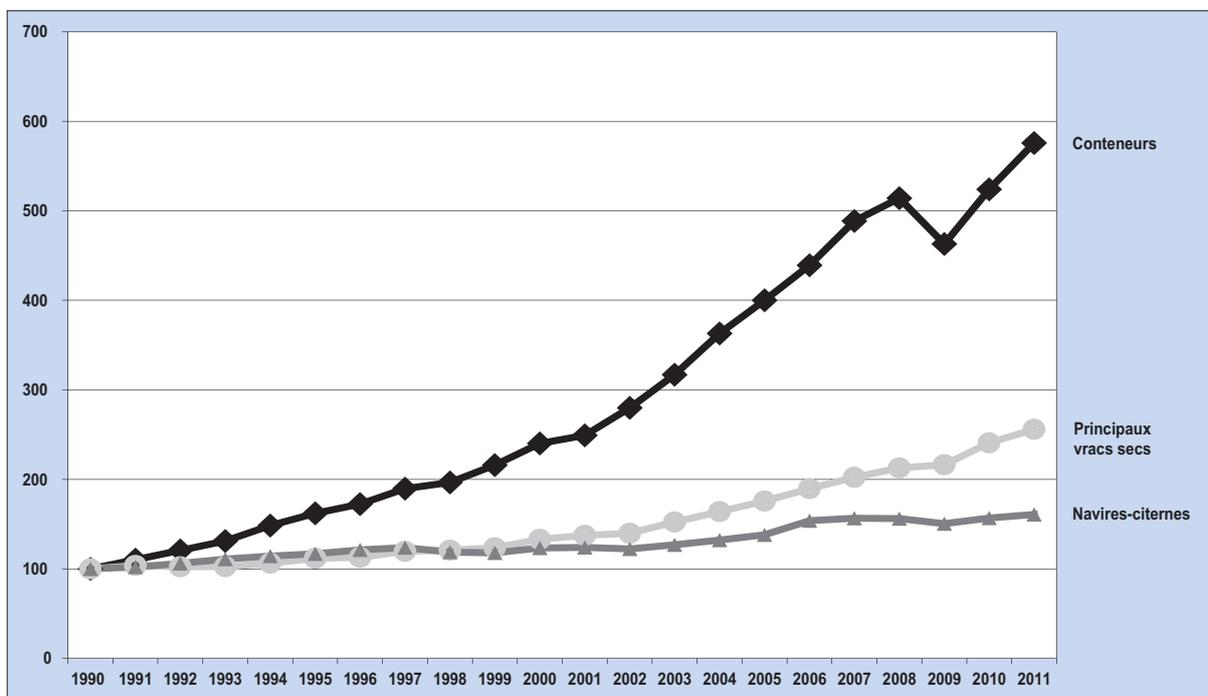
Graphique 1.5 Commerce conteneurisé mondial, 1990-2011 (EVP et évolution annuelle en pourcentage)



Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2008/09*, et Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, mai 2011.

Note: Les données pour 2011 ont été obtenues en appliquant les prévisions des taux de croissance figurant dans le numéro de mai 2011 de *Container Intelligence Monthly*, de Clarkson Research Services.

Graphique 1.6 Indices des volumes mondiaux du commerce en porte-conteneurs, en navires-citernes et en vraciers pour les principaux vracs secs, 1990-2011 (1990 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de l'*Étude sur les transports maritimes*, et de *Shipping Review and Outlook* de Clarkson Research Services, printemps 2011.

maritimes ont été instamment priées de veiller à éviter que des pénuries de capacité ne se produisent à l'avenir. Par ailleurs, Global Alliances (Grand, Green et New World), l'accord transpacifique de stabilisation et l'accord transpacifique de stabilisation des transports à destination de l'Occident font maintenant l'objet d'une surveillance spéciale et d'un contrôle accru. En vertu des nouvelles règles, les groupements sont tenus de signaler chaque mois, et non plus chaque trimestre, les variations de la capacité globale et de publier le compte rendu des réunions tenues par les compagnies maritimes affiliées.

Un élément connexe de la réglementation a été la pression croissante en faveur d'une réforme de la législation antitrust qui s'applique aux compagnies maritimes aux États-Unis⁵⁵. Les insuffisances de capacités signalées plus haut, et leurs répercussions sur les taux de fret, ont conduit les transporteurs à demander l'abolition de l'immunité antitrust des chargeurs océaniques. Préoccupé par certaines pratiques des transporteurs de conteneurs, notamment sous forme d'imposition soudaine de surtaxes, de débarquement de cargaisons programmées et de refus de transporter à bord des conteneurs appartenant à d'autres transporteurs, le Congrès des États-Unis a présenté en 2010 un projet de loi proposant de lever l'immunité antitrust accordée aux compagnies maritimes qui assuraient des transports pour le compte des États-Unis. Bien que ce projet de loi n'ait pas abouti, les pressions devraient se maintenir, y compris de la part des chargeurs, en vue de modifier la législation existante. Par ailleurs, dans une action parallèle mais connexe, Singapour a décidé de proroger de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2015, son exemption totale de l'immunité antitrust pour les lignes régulières⁵⁶.

L'existence de conteneurs vides et leur repositionnement résultent des déséquilibres notoires inhérents aux transports par conteneurs. Le repositionnement des conteneurs vides constitue un problème dans la mesure où cela augmente les coûts et complique les conditions d'exploitation. Selon les estimations de Drewry Shipping Consultants Ltd, les déplacements de conteneurs vides en 2009 ont représenté 50 millions d'EVP. En prenant comme hypothèse un coût nominal de 400 dollars par EVP pour chaque déplacement à vide (ce montant comprenant les frais afférents aux terminaux, la location des caisses, les dommages, l'entreposage, etc.), les déséquilibres des coûts des transporteurs sont évalués à 20 milliards de dollars pour 2009. Si l'on ajoute à cela le coût du

repositionnement des conteneurs vides à terre, le coût total en 2009 atteindrait 30,1 milliards de dollars, soit 19 % de l'ensemble des revenus dans ce secteur industriel en 2009.

Selon les projections de Clarkson Research Services, le commerce mondial conteneurisé devrait augmenter de 9,7 % en 2011, pour atteindre 154 millions d'EVP, dépassant ainsi la progression de l'offre de 1,7 point de pourcentage. La concrétisation de cette perspective dépendra toutefois d'une croissance continue et soutenue de la demande et d'une saine gestion de l'accroissement de la capacité des navires. Indépendamment des risques de ralentissement liés à une surcapacité éventuelle, la fermeté de la reprise en Europe et aux États-Unis, l'évolution de la situation financière en Europe et le taux de chômage font partie des autres éléments d'incertitude à prendre en compte. Par ailleurs, les transports maritimes par conteneurs se heurtent de plus en plus à de nouvelles difficultés qui pourraient avoir une incidence sur les coûts et modifier la structure et le fonctionnement de ce secteur.

Parmi les nouveaux problèmes qui apparaissent figurent une sensibilisation accrue à l'environnement, qui se traduit par un renforcement de la réglementation, des goulets d'étranglement dans les ports et les liaisons avec l'arrière-pays, une hausse des prix du pétrole et une montée croissante de tendances protectionnistes. La triple catastrophe, y compris la crise nucléaire, qui affecte le Japon depuis mars 2011 a eu des répercussions directes (endommagement des infrastructures) et indirectes (retombées plus larges sur les transports par conteneurs) sur les ports à conteneurs. Ainsi, les préoccupations liées aux radiations peuvent avoir un effet sur le niveau des services et le déploiement des capacités. Selon certains rapports, à la suite de la crise nucléaire, de nombreux navires ont cessé de faire escale dans les ports japonais par crainte de contamination. Les transports par conteneurs pourraient aussi subir le contrecoup du manque d'exportations des usines japonaises, ce qui pourrait amener les compagnies maritimes à éviter les ports japonais sur leurs itinéraires transpacifiques. Qui plus est, la perturbation des chaînes d'approvisionnement et des activités manufacturières et les conséquences qui pourraient en résulter, notamment sous la forme d'un déplacement structurel de l'industrie manufacturière à l'échelle mondiale, auront probablement un effet sur les échanges par conteneurs.

Malgré l'importance que pourraient revêtir les problèmes que connaissent les transports par conteneurs, diverses possibilités se dessinent et pourraient ouvrir la voie à une nouvelle croissance et à de nouveaux marchés. Ainsi que nous l'avons fait valoir dans l'ensemble du présent chapitre, l'économie mondiale est de plus en plus tirée par les pays émergents, pas uniquement le groupe de pays désigné sous le nom de BRIC (Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine), mais aussi par d'autres pays émergents tels que l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Argentine, le Chili, l'Indonésie, le Nigéria, Oman, le Qatar, la Thaïlande et le Viet Nam. De nouveaux foyers de croissance apparaissent et de nouveaux services à valeur ajoutée dépendent du transport conteneurisé. Le potentiel est conséquent et de nombreux acteurs industriels en ont conscience, tout comme de la nécessité de se tenir prêts à mettre à profit les débouchés commerciaux qui en découlent. Cela semble déjà se produire, comme en témoignent les mesures que certains transporteurs océaniques ont entrepris d'élaborer et les services logistiques tels que Maersk Line, CMA CGM, Hamburg Sud, Damco, et Kuehne et Nagel. Au cours des dernières années, ces sociétés semblent avoir pris des dispositions afin de tirer pleinement parti des possibilités croissantes offertes par de nouveaux marchés et de nouveaux secteurs sous forme d'achat de matériel, de recrutement de personnel et de transformation des structures opérationnelles.

C. QUELQUES TENDANCES NOUVELLES DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Le dernier ralentissement économique et la reprise qui a suivi ont fait apparaître de nouvelles tendances qui sont en train de remodeler le paysage des transports et des échanges maritimes internationaux. Les problèmes énumérés ci-après apparaissent comme particulièrement importants, même si cette liste n'est pas limitative: a) nouvelle conception du monde; b) sécurité énergétique, cours du pétrole et coûts des transports; c) réduction des émissions de carbone liées aux transports maritimes internationaux et adaptation aux effets des changements climatiques; d) viabilité de l'environnement et responsabilité sociale des entreprises; et e) piraterie maritime et coûts connexes.

1. Nouvelle structure mondiale

Face aux pays émergents, ceux désignés sous le nom de BRIC par exemple, qui sont devenus le principal moteur de la croissance et de l'expansion des échanges, le poids relatif des pays avancés tels que les membres de l'Union européenne et les États-Unis semble s'estomper. Le ralentissement conjoncturel a renforcé le déplacement de l'influence économique du Nord et de l'Occident vers le Sud et l'Orient. Cette situation modifie de toute évidence les conditions d'exploitation du secteur maritime, qui évolueront encore à mesure que les marchandises transportées, les marchés et les schémas commerciaux se transformeront aussi en fonction de cette nouvelle structure mondiale. Selon une étude récente, la Chine rattrapera les États-Unis et dominera le commerce mondial en 2030; elle figurera sur 17 des 25 principales routes maritimes et aériennes bilatérales pour le transport de marchandises⁵⁷. Cette étude conclut également que quatre domaines clefs pourraient offrir d'importants débouchés aux entreprises de transports et de logistique, à savoir notamment: a) intensification des échanges interrégionaux en Asie-Pacifique, et des échanges entre régions développées et régions en développement (entre l'Allemagne et la Chine, par exemple); b) échanges entre pays émergents (entre l'Amérique latine et la Chine, par exemple); et c) échanges entre la Chine et l'Afrique. Conjointement, ces échanges devraient amener un déplacement du commerce au détriment des pays développés et en faveur des pays en développement à mesure que ces derniers continuent d'avancer sur la voie de l'urbanisation, de l'expansion de la demande de consommation et de la relocalisation de l'activité manufacturière de faible valeur (de la Chine vers l'Indonésie, par exemple). Cette évolution aura probablement des effets distincts dans les différents secteurs du marché et entraînera une transformation des modes de transports internationaux, les transports se développant plus rapidement sur certaines routes maritimes que sur d'autres, ce qui ouvre la possibilité de créer de nouveaux marchés. À cet égard, une étude visant à évaluer la souplesse d'acheminement des porte-conteneurs a permis de constater que le cap de Bonne-Espérance pourrait remplacer de manière viable l'acheminement par le canal de Suez pour 11 routes maritimes Sud-Sud, y compris entre l'Afrique de l'Ouest et l'Océanie, entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique de l'Est, entre la côte orientale de l'Amérique du Sud et l'Océanie et entre la côte Est de l'Amérique

du Sud et l'Afrique de l'Est⁵⁸. Pour ce qui est des transports maritimes, ces tendances soulèvent de graves questions et incertitudes. Ainsi, des questions subsistent quant à l'avenir et à la forme de la mondialisation eu égard à: a) une expansion possible de la régionalisation⁵⁹; b) le Cycle de négociations commerciales multilatérales de Doha; c) la prolifération des accords commerciaux; d) la montée possible du protectionnisme commercial; e) les efforts d'équilibrage entre la croissance économique mondiale et les flux commerciaux; et f) les liens complexes entre la sécurité énergétique, les cours du pétrole, le coût des transports, les changements climatiques et la viabilité de l'environnement en général. Ces questions devraient être mieux comprises et leurs incidences mûrement examinées et évaluées et, dans la mesure du possible, intégrées à la prise de décisions relatives aux transports maritimes (planification, investissements, conception des navires, expansion, localisation des marchés, par exemple)⁶⁰.

2. Sécurité énergétique, cours du pétrole et coût des transports

La croissance rapide du commerce mondial au cours des quelques dernières décennies a été propulsée par la grande disponibilité du pétrole à des cours abordables. Les compagnies maritimes, qui assurent le transport de plus de 80 % du volume du commerce mondial, sont lourdement tributaires du pétrole pour la propulsion des navires et ne sont pas encore en mesure d'adopter d'autres sources d'énergie⁶¹. Et pourtant, comme l'ont montré les récentes envolées des cours du pétrole et comme l'ont souligné de nombreux observateurs, l'ère du pétrole facile d'accès et bon marché touche à sa fin avec l'imminence du déclin de la production mondiale, qui a déjà atteint son niveau maximal. Il convient toutefois de noter que certains facteurs tels que les cours élevés du pétrole et les inquiétudes que suscitent les émissions de carbone pourraient amener le secteur à envisager des solutions de remplacement, gaz naturel et sources d'énergie renouvelables, par exemple.

Les règles fondamentales de l'offre et de la demande déterminent les hausses des cours du pétrole. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la demande mondiale de pétrole dépasse de 1 million de barils par an l'accroissement des sources d'énergie de substitution. La Chine est le pays où l'augmentation de la demande est la plus forte et où près de 20 millions de nouveaux

véhicules prendront la route en 2011. L'AIE estime que des investissements de l'ordre de 60 milliards de dollars par an devront être consacrés à augmenter la capacité de production pétrolière pour faire face à la demande mondiale⁶². La hausse des prix du pétrole peut avoir un impact sur les transports maritimes et les échanges d'une part en freinant la croissance – on estime en effet qu'une hausse de 10 dollars par baril du prix du pétrole, si elle persiste pendant une année, peut réduire de 0,2 point de pourcentage la croissance du PIB⁶³ – et en poussant à la hausse le coût du carburant utilisé pour la propulsion des navires – le relèvement des prix du pétrole se répercutant sur ceux des carburants de soute. Étant donné que le coût du carburant peut représenter jusqu'à 60 % des coûts d'exploitation d'un navire, une hausse des prix du pétrole augmentera certainement les frais des transporteurs et risque d'entraver les échanges⁶⁴. Une étude récente de la CNUCED a montré qu'une hausse de 10 % des prix du pétrole augmenterait de 1,9 % le coût du transport maritime d'un conteneur, le portant à 3,6 %, tandis qu'une hausse équivalente aurait pour effet de relever de pas moins de 10,5 % et de 2,8 % respectivement le coût du transport d'une tonne de minerai de fer et d'une tonne de pétrole brut⁶⁵. Cette étude conclut que les résultats de l'enquête confirment que les prix du pétrole se répercutent en effet sur les taux de fret maritime dans le commerce conteneurisé ainsi que dans le commerce en vrac, les estimations de l'élasticité variant en fonction du secteur du marché et de la spécialisation. Par ailleurs, les résultats pour le commerce conteneurisé semblent indiquer l'existence d'une rupture structurelle en vertu de laquelle les effets des taux de fret sur le commerce conteneurisé sont plus sensibles lorsque les prix du pétrole augmentent rapidement et sont très instables que lorsqu'ils sont bas et stables⁶⁶. Dans la perspective des pays en développement, une autre étude récente a estimé l'effet du relèvement des prix du carburant de soute sur les taux de fret, de même que l'effet du relèvement des taux de fret sur les consommateurs et les producteurs⁶⁷. Cette analyse, qui a porté sur plusieurs secteurs – notamment les céréales, le minerai de fer, les échanges en conteneurs et en navires-citernes – a conclu qu'à long terme, une modification des coûts du carburant pourrait modifier la structure des échanges du fait que la compétitivité des producteurs dans des lieux différents change lorsque les coûts du transport augmentent. Conformément aux résultats de la propre enquête de la CNUCED, on a constaté que la réactivité des taux de fret aux prix

des carburants variait d'une route maritime à une autre et d'un secteur commercial à un autre. La répercussion de la hausse des taux de fret sur les prix des produits varie également d'un produit et d'un marché à l'autre, entre un niveau quasiment nul et plus de 100 %, ce qui signifie que dans certains cas, l'augmentation des coûts est effectivement prise en charge par le consommateur, et dans d'autres cas par le producteur. Cela étant, il est essentiel de bien comprendre l'interaction entre le coût des transports, la sécurité énergétique et les cours du pétrole, en particulier pour ce qui est des échanges des pays en développement.

Indépendamment de leurs effets sur le coût des transports, les prix élevés du pétrole, s'ils persistent, soulèvent diverses questions pour les transports maritimes internationaux. Il s'agit notamment de savoir comment faire face aux incidences connexes, pour les navires de construction récente qui exigent de gros investissements, d'un changement quelconque dans le type de carburant et les exigences de la technologie des combustibles; ou encore de la possibilité d'opérer, autant que faire se peut, un changement du mode de transport en faveur des transports maritimes, compte tenu de l'avantage énergétique qu'offrent les navires par rapport aux autres modes de transport. Une autre question importante pour les transports maritimes touche à la réglementation et concerne le passage à des carburants à faible teneur en soufre⁶⁸. Des règles plus strictes concernant la teneur en soufre des carburants utilisés par les navires ont été adoptées par le biais d'amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). Cette convention comprend une annexe VI intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», qui fixe des limites aux émissions de NO_x et de SO_x par les navires et interdit les émissions délibérées de substances pouvant appauvrir la couche d'ozone⁶⁹. Les limites prévues à l'annexe VI pourraient avoir de lourdes répercussions pour les secteurs maritime et pétrolier étant donné qu'elles concernent le coût et la qualité des carburants de soute⁷⁰, l'avenir des résidus de carburant, les raffineries de pétrole ainsi que les techniques telles que l'épuration des gaz d'échappement et les carburants de substitution. Les règles relatives à la teneur en soufre en vertu de l'annexe VI de la Convention MARPOL entreront en vigueur dans les zones de contrôle des émissions telles que la mer Baltique, la mer du Nord, les États-Unis et le Canada en 2015; elles s'appliqueront dans le reste du monde à partir de 2020 ou de 2025⁷¹.

3. Réduction des émissions de carbone liées aux transports maritimes internationaux et adaptation aux effets des changements climatiques

Le débat sur la sécurité énergétique et la viabilité est étroitement lié au débat actuel sur la lutte contre les changements climatiques dans la mesure où l'énergie peut être considérée à la fois comme l'origine du problème et sa solution possible. Les émissions de carbone dans le secteur des transports maritimes internationaux ont pour origine la combustion des hydrocarbures lourds de soute par les navires. Par conséquent, en ayant recours par exemple à des techniques ou des solutions opérationnelles et des mesures économiques ou autres (incitatives et/ou dissuasives), on pourrait contribuer à réduire les émissions et, partant, à résoudre le problème des émissions de carbone. Il ressort toutefois d'estimations récentes faites par l'AIE que les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté en 2009 dans des proportions encore inégalées, atteignant un record historique, ce qui rend peu probable la possibilité de ramener les niveaux de concentration du carbone à des taux gérables⁷². L'AIE estime que les émissions annuelles dans le secteur de l'énergie ne devraient pas dépasser 32 gigatonnes (Gt) de dioxyde de carbone d'ici à 2020 pour que le monde puisse atténuer les pires effets des changements climatiques. Si le niveau des émissions de 2010 se maintient, la limite de 32 Gt sera atteinte au moins neuf ans plus tôt que prévu⁷³.

Comme d'autres secteurs économiques, le secteur des transports maritimes internationaux se trouve confronté à un double problème concernant les changements climatiques: la propulsion des navires est lourdement tributaire des hydrocarbures et produit au moins 3 % des émissions mondiales de carbone, émissions qui, selon les projections de l'Organisation maritime internationale (OMI), devraient tripler d'ici à 2050. Les transports maritimes internationaux font actuellement l'objet de négociations sous les auspices de l'OMI et de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Les pourparlers actuels s'inspirent d'un certain nombre de propositions relatives à l'adoption de diverses mesures qui pourraient contribuer à réduire les émissions de carbone en provenance des navires. Des instruments opérationnels et techniques, de même que des mesures axées sur le marché, comme par exemple un mécanisme d'échange de droits d'émission et une taxe sur le carburant de soute (voir le chapitre 5 pour

plus de précisions sur les négociations OMI/CCNUCC) figurent parmi les mesures pertinentes à l'étude. Toutefois, les transports maritimes internationaux, et plus généralement les transports maritimes, doivent aussi arriver à s'adapter aux effets actuels et potentiels des changements climatiques.

Peu d'attention a été accordée jusqu'ici aux incidences des facteurs des changements climatiques (montée du niveau des mers et manifestations climatiques extrêmes, par exemple) sur les transports maritimes, et notamment sur les ports, qui sont les maillons essentiels dans les chaînes mondiales reliant acheteurs et vendeurs, importateurs et exportateurs, et producteurs et consommateurs⁷⁴. Si des mesures visant à réduire les émissions de carbone dans le secteur des transports maritimes internationaux sont indispensables, il est tout aussi important de renforcer la résilience des transports maritimes et leur aptitude à faire face aux facteurs climatiques. L'adaptation dans le domaine des transports suppose un renforcement de la résilience de l'infrastructure et du fonctionnement par le biais notamment de changements apportés aux modes opératoires, aux pratiques de gestion, aux activités de planification, aux cahiers des charges et aux normes. La grande étendue dans le temps des effets des changements climatiques et la longue durée de la vie utile des infrastructures maritimes, alliées aux objectifs du développement durable, signifient qu'une adaptation efficace nécessitera sans doute de repenser les réseaux et les installations pour le transport de fret. Pour cela, il faudra peut-être intégrer des considérations liées aux changements climatiques dans les décisions relatives aux investissements et à la planification, mais aussi, plus généralement, dans la conception des transports et les plans de développement⁷⁵.

Selon les estimations figurant dans une étude récente, sur la base d'une hypothèse d'une hausse de 0,5 mètre du niveau des mers d'ici à 2050, la valeur des biens menacés dans 136 mégapoles portuaires atteindra 28 trillions de dollars⁷⁶. L'enjeu est donc de taille, et il est indispensable de prendre conscience des effets des changements climatiques sur les transports maritimes et des besoins d'adaptation qui s'y rattachent, notamment des besoins de financement, et d'arriver à mieux les comprendre. Afin de mettre au point une stratégie efficace pour trouver des mesures d'adaptation adéquates dans les transports, il faut disposer d'informations précises sur les vulnérabilités probables et bien comprendre les répercussions climatiques pertinentes, notamment

leur nature, leur portée et leur répartition entre les différentes régions et les différents secteurs industriels. Il importe de mobiliser les ressources nécessaires pour financer les mesures d'adaptation dans les transports maritimes, notamment pour les régions en développement. Pourtant, les ressources généralement affectées aux efforts d'adaptation sont jusqu'ici restées insuffisantes, en particulier si on les compare aux estimations des coûts d'adaptation données dans divers rapports et études⁷⁷. C'est dans cette perspective que le Groupe consultatif de haut niveau sur le financement de la lutte contre les changements climatiques – que le Secrétaire général de l'ONU a constitué en février 2010 pour étudier notamment les sources possibles de revenus qui permettront d'atteindre les objectifs de financement définis lors de la Conférence de Copenhague de 2009 sur la CCNUCC – a recommandé de taxer les émissions de carbone causées par les moyens de transport internationaux comme source possible de fonds importants pour la lutte contre les changements climatiques⁷⁸.

Afin de contribuer à combler le manque d'informations, à mieux faire prendre conscience des mesures d'adaptation nécessaires dans les transports et à définir les mesures d'adaptation efficaces qui s'imposent, la CNUCED s'emploie de plus en plus à relever le défi que les changements climatiques posent pour les transports maritimes. Parmi les travaux antérieurs menés à ce sujet par le secrétariat de la CNUCED, il y a lieu de mentionner la session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce qui a eu lieu du 16 au 18 février 2009 autour du thème «Les transports maritimes et les enjeux des changements climatiques». Cette session, qui s'est tenue à Genève, a réuni environ 180 délégués venus de 60 pays, dont les représentants de 20 organisations internationales et ceux de compagnies maritimes et portuaires. Cette réunion de trois jours était la première à analyser de manière intégrée les multiples enjeux que les changements climatiques représentent pour le secteur des transports maritimes, en abordant non seulement les questions d'atténuation et d'adaptation mais également des questions connexes telles que l'énergie, la technologie et le financement⁷⁹. Les experts qui participaient à la réunion ont souligné la nécessité que les négociations en cours débouchent rapidement sur un accord relatif à la réglementation des émissions de GES en provenance des transports maritimes internationaux⁸⁰. Ils ont à cette occasion

noté avec une vive inquiétude que, jusque-là, une attention insuffisante avait été accordée aux effets et incidences possibles des changements climatiques sur les systèmes de transport, et notamment sur les ports, qui sont des maillons essentiels dans la chaîne d'approvisionnement et dans les échanges mondiaux. Ils ont souligné que les questions technologiques et financières jouaient un rôle de premier plan et qu'une coopération internationale entre scientifiques, ingénieurs, industriels, organisations internationales et décideurs était indispensable pour élaborer et concevoir des mesures d'adaptation appropriées⁸¹.

Plus récemment, la CNUCED et la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont, sur la base de leur mandat et des travaux ci-dessus, organisé conjointement un atelier d'une journée, le 8 septembre 2010, axé sur «Les effets des changements climatiques sur les réseaux de transports internationaux»⁸². Cet atelier avait notamment pour objectif une sensibilisation aux diverses questions en jeu, cela afin d'aider les décideurs et les intervenants dans ce secteur, notamment les responsables de la planification des transports, les exploitants, les administrateurs et les investisseurs, à prendre des décisions mûrement réfléchies en matière d'adaptation. Cet atelier a utilement fourni l'occasion de procéder à un débat sérieux et de fixer un calendrier pour les travaux à venir sur la manière de combler au mieux les lacunes dans les connaissances disponibles concernant les effets des changements climatiques sur les réseaux de transport et les mesures d'adaptation efficaces aussi bien pour les pays développés que pour les pays en développement. Les travaux sur ces questions importantes se sont poursuivis avec la constitution en mars 2011 d'un groupe international d'experts placé sous les auspices de la CEE, qui sera chargé de mieux faire comprendre les effets des changements climatiques sur les transports internationaux et les mesures d'adaptation nécessaires qui en découlent⁸³. Ce groupe d'experts a tenu sa première réunion le 5 septembre 2011; il a approuvé à cette occasion son plan de travail et ses principales tâches, qui comprendront l'établissement d'un rapport de fond sur les questions pertinentes et l'organisation d'une conférence internationale pour diffuser les résultats de ses travaux.

Faisant suite à ces travaux, la CNUCED a organisé les 29 et 30 septembre 2011 une réunion spéciale d'experts sur «Les effets des changements climatiques et les mesures d'adaptation: un défi pour les ports du monde». Cette réunion avait pour but d'offrir aux

décideurs, aux principaux intervenants du secteur public et du secteur privé, aux organisations internationales, aux scientifiques et aux ingénieurs l'occasion de débattre des effets des changements climatiques et des mesures d'adaptation correspondantes et de partager leurs pratiques optimales à cet égard⁸⁴.

4. Viabilité de l'environnement et responsabilité sociale des entreprises

La sensibilisation croissante du public pousse les industries à adopter des principes de responsabilité sociale des entreprises (RSE), notamment en matière de respect de l'environnement⁸⁵. Cette pression en faveur de la viabilité socioéconomique et du respect de l'environnement qui s'exerce sur la communauté des transports maritimes émane de particuliers et d'entreprises, et l'industrie des transports maritimes est de plus en plus souvent invitée à adopter dans le cadre de sa planification stratégique, de son activité et de son fonctionnement des normes améliorées de responsabilité sociale, en particulier pour ce qui touche au respect de l'environnement⁸⁶. Tout en observant ces principes, la communauté des transports maritimes est supposée garantir l'efficacité, l'efficacité et la qualité des services fournis, mais aussi tenir compte du coût des externalités négatives que pourraient générer leurs activités, notamment sur les plans environnemental et social. Ce phénomène est particulièrement bien illustré par l'exigence croissante de plus de transparence, ce qui signifie que les clients et les entreprises, tout au long des chaînes d'approvisionnement, à l'intérieur ou à l'extérieur du secteur des transports maritimes, exigent que des objectifs sociaux et environnementaux soient fixés et respectés afin de garantir de meilleurs résultats. Des techniques nouvelles permettent de suivre en temps réel et d'évaluer dans quelle mesure les transports maritimes jouent un rôle moteur pour ce qui est du respect des objectifs environnementaux et sociaux. Le secteur des transports maritimes devrait pouvoir démontrer la qualité de ses résultats en autorisant ses clients, les organismes de réglementation et les autres parties potentiellement concernées à consulter ses dossiers. Par le biais d'un plaidoyer pour l'action à l'horizon 2040, ce secteur accepte cette nouvelle tendance et étudie actuellement le moyen de répondre au mieux à l'évolution de ces exigences⁸⁷. Ce plaidoyer a été diffusé au titre de l'initiative en faveur de transports maritimes viables, qui rassemble les principales entreprises du secteur maritime et du

monde entier. Cette initiative vise à transformer les transports maritimes et le secteur maritime en général en adoptant comme norme une nouvelle approche viable.

Les opérateurs de navires de ligne, qui adaptent de plus en plus leurs stratégies commerciales pour insister sur leurs dimensions écologiques et sociales, présentées comme des facteurs de compétitivité, offrent une illustration de ce phénomène, comme en témoigne la commande par la compagnie Maersk de navires de 18 000 EVP de classe triple E. La conception de ces navires de 18 000 EVP est désignée sous l'appellation triple E parce qu'elle correspond à trois principes: économie d'échelle, rendement énergétique et amélioration de l'environnement (economy of scale, energy efficiency and environmental improvement)⁸⁸. Ces navires devraient être déployés sur la route maritime qui relie l'Asie à l'Europe. Cette tendance intensifiera probablement la concurrence car peu d'autres transporteurs pourraient être aussi en mesure de commander de plus grands navires afin d'améliorer le rendement économique et une utilisation rationnelle des ressources et le respect de l'environnement tout en maintenant leur part de marché. Ainsi, la compagnie CMA CGM a annoncé en mai 2011 que la taille de trois des navires de 13 830 EVP qu'elle a commandés sera portée à la classe super-post-Panamax de 16 000 EVP, qui pourraient être les plus gros navires en service si leur livraison intervient avant celle des navires de 18 000 EVP commandés par Maersk⁸⁹. Germanischer Lloyd, l'une des plus grandes sociétés de classification pour les navires de gros tonnage, soutient que la technologie existe désormais pour construire des navires de 18 000 EVP, même si l'infrastructure portuaire nécessaire pour leur manutention n'existe peut-être pas encore. Étant donné que ces navires devraient être livrés en 2014, on peut s'attendre à ce que les ports soient modifiés en fonction des dimensions des nouveaux navires. Toutefois, les ports qui sont soumis aux marées auront peut-être plus de difficultés à recevoir ces navires super-post-Panamax⁹⁰.

5. Piraterie maritime et coûts connexes⁹¹

Malgré les efforts internationaux qui ont été déployés pour s'attaquer au problème de la piraterie maritime, l'OMI signale qu'au total, 489 navires ont été victimes d'actes de piraterie ou de tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée en 2010, ce qui représente une progression de 20,4 % par rapport à 2009. En conséquence, l'année 2010 est signalée

par l'OMI comme la quatrième année consécutive pendant laquelle le nombre d'incidents a augmenté. L'ampleur des actes commis et la dimension des navires attaqués suscitent de nouvelles inquiétudes au sein de la communauté internationale. Cette situation risque de porter préjudice à l'une des voies de navigation maritime les plus utilisées (Asie-Europe) et au «chokepoint» (le canal de Suez)⁹².

Si les navires ont bien souvent évité la zone de la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la côte de la Somalie en passant de préférence par le cap de Bonne-Espérance, cette solution de remplacement a un coût. Ce coût sera probablement répercuté sur les transporteurs sous la forme d'un relèvement des taux de fret et de surtaxes. Les actes de piraterie augmentent les primes d'assurance et les coûts d'exploitation des navires et entraînent des frais supplémentaires liés au reroutage des navires. On a démontré que si les actes de piraterie étaient multipliés par 10, cela se traduirait par une réduction de 30 % de l'ensemble du trafic sur la voie de navigation entre l'Extrême-Orient et l'Europe, et que seulement 18 % de l'ensemble du trafic maritime passerait alors par le cap de Bonne-Espérance. Des études déjà réalisées donnent une large gamme d'estimations des coûts en fonction de la méthodologie utilisée et des éléments de dépenses considérés. Une étude réalisée en 2010 a estimé entre 7 milliards et 12 milliards de dollars par an le coût total de la piraterie maritime, y compris les rançons, les primes d'assurance, le reroutage des navires, le matériel de sécurité, les interventions de forces navales, les actions en justice, les mécanismes de dissuasion et le coût pour les économies régionales⁹³. Le reroutage des navires, les primes d'assurance, les interventions des forces navales et le matériel de sécurité représentent l'essentiel de ces coûts.

On estime que le reroutage des navires par le cap de Bonne-Espérance constitue une diversion qui rallonge la durée des traversées et entraîne des coûts en plus du coût d'opportunité en raison de l'impossibilité d'accomplir un plus grand nombre de traversées dans un laps de temps donné. Par ailleurs, en raison de la concentration géographique des actes récents de piraterie, l'Afrique risque d'être directement affectée. En 2010, les coûts macroéconomiques pour quatre pays africains considérés et le Yémen se sont élevés à 1,25 milliard de dollars, l'Égypte subissant la plus forte perte annuelle (642 millions de dollars); venaient ensuite le Kenya (414 millions de dollars), le Yémen (150 millions de dollars), le Nigéria (42 millions de dollars) et les Seychelles (6 millions de dollars)⁹⁴. Au Kenya,

par exemple, on estime que le coût des importations s'accroît de 23,9 millions de dollars par mois et le coût des exportations augmente de 9,8 millions de dollars par mois en raison des répercussions de la piraterie sur les chaînes d'approvisionnement⁹⁵. Cependant, selon un autre rapport établi à partir d'une étude de cas portant sur un navire de 10 000 EVP faisant route de Rotterdam à Singapour – les primes d'assurance et les droits de passage dans le canal de Suez compensent dans une large mesure le carburant supplémentaire et le coût d'opportunité qui correspondent au passage par le cap de Bonne-Espérance⁹⁶. Ainsi donc, outre

le risque pour la sécurité que représente la navigation dans des zones sujettes à des actes de piraterie et les coûts directs connexes (décès, blessures, perte du navire ou de la cargaison, etc.), le passage en transit par le canal de Suez ou le reroutage par le cap de Bonne-Espérance entraînent l'un et l'autre d'autres coûts conséquents (par exemple retards, majoration des primes d'assurance, coût d'opportunité, coût des carburants, perte de recettes pour l'Autorité du canal de Suez/l'Égypte, etc.), ce qui fait peser sur l'industrie des transports maritimes une charge qui sera en dernière analyse assumée par les échanges mondiaux⁹⁷.

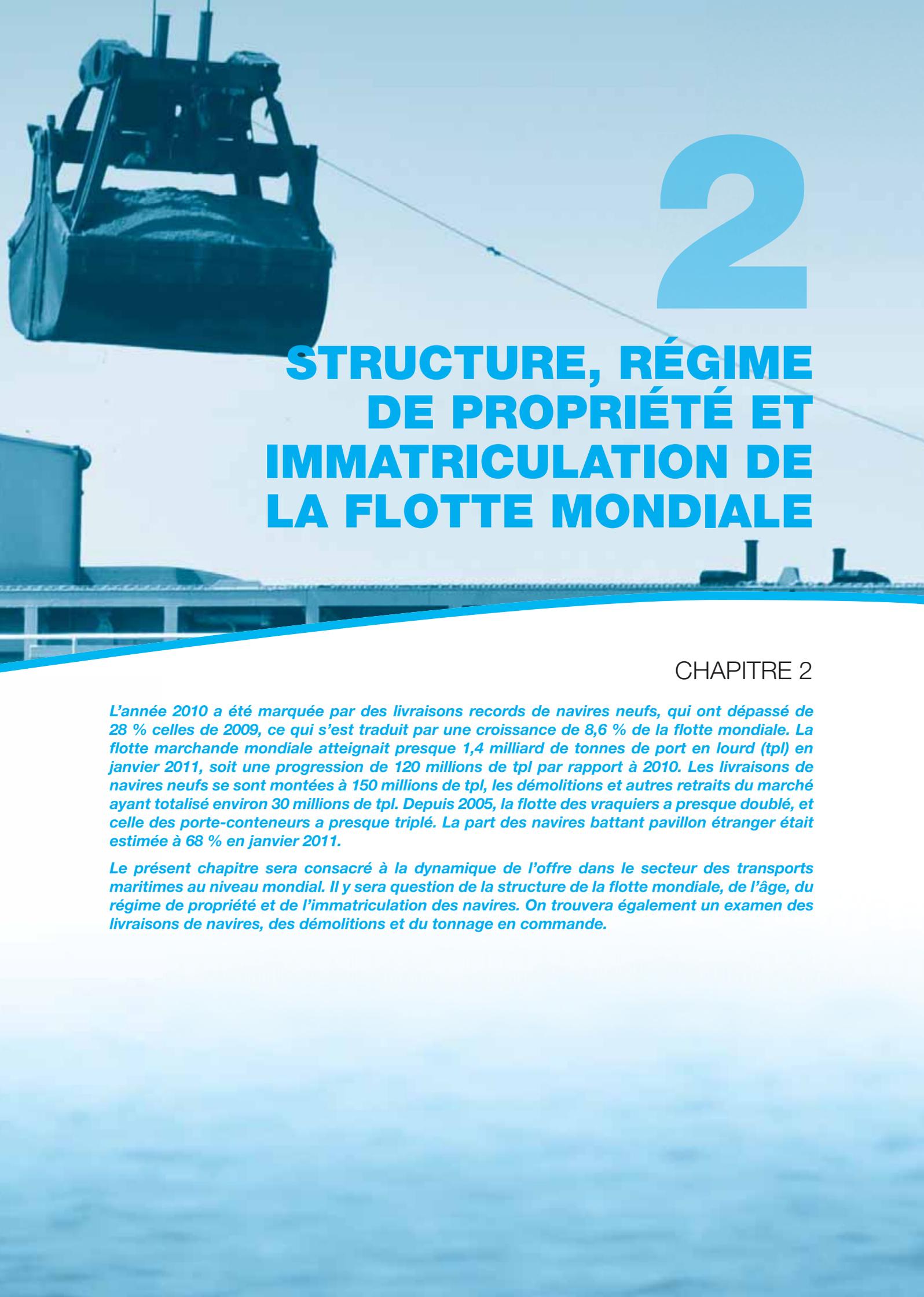
NOTES

- 1 Les données et les informations utilisées dans la section A proviennent de diverses sources, et notamment des suivantes: Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies (2011), *World Economic Situation and Prospects 2011*, publication des Nations Unies, New York; Département des affaires économiques et sociales, *Étude sur la situation économique et sociale dans le monde, 2010: de nouveaux outils pour le développement*, New York; Fonds monétaire international (2011), *Perspectives de l'économie mondiale: les tensions d'une économie à deux vitesses: chômage, matières premières et flux de capitaux*, avril; Podan P.C., Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (2011), *Quelles sont les perspectives économiques pour les pays de l'OCDE? Une évaluation préliminaire*, avril, Paris; Commission économique pour l'Afrique et Union africaine (2011), *Rapport économique sur l'Afrique: Gérer le développement en Afrique: le rôle de l'État dans la transformation de l'économie*; Organisation mondiale du commerce (OMC) (2011), *Le commerce mondial en 2010 et les perspectives pour 2011*, communiqué de presse du 7 avril; et Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *Country Forecast. Global Outlook*, mai.
- 2 Pour un aperçu plus complet de l'évolution de l'économie mondiale, voir l'*Étude sur le commerce et le développement 2011* de la CNUCED, accessible sur www.unctad.org.
- 3 United States Energy Information Administration, accessible sur www.eia.gov (site consulté le 25 mai 2011).
- 4 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *Country Forecast. Global Outlook*, mai.
- 5 Selon des données du secrétariat de la CNUCED.
- 6 Foroohar, R. (2011), Rise of the Rest – Developing Economies See Rising Wealth, *Time*, Economy Briefing, 4 avril.
- 7 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects 2011*, publication des Nations Unies, New York.
- 8 Ibid.
- 9 Ibid.
- 10 Clarkson Research Services (2011), *Dry Bulk Trade Outlook*, mai.
- 11 Ibid.
- 12 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects*, Monthly Briefing No 31, mai.
- 13 Shipping and Finance (2011), 23 mai, p. 24.
- 14 Mathews S. (2011): Disaster Could Cost Japan \$235 Billion, *Lloyd's List*, 23 mars.
- 15 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects*, Monthly Briefing No 31, mai.
- 16 Chiffres fondés, en particulier, sur le *Manuel de statistiques de la CNUCED* et sur des informations publiées par l'Organisation mondiale du commerce (2011) dans *Le commerce mondial en 2010 et les perspectives pour 2011*, communiqué de presse, avril, accessible sur www.wto.org.
- 17 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects*, publication des Nations Unies, New York.

- 18 Ibid.
- 19 Ibid.
- 20 Containerisation International (2011), Building BRICs, 1^{er} mars (<http://www.ci-online.co.uk/>).
- 21 Ibid.
- 22 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*, mai.
- 23 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects 2011*, publication des Nations Unies, New York. Ces faits ont également été signalés dans divers articles de presse parus dans Containerisation International et IHS Fairplay.
- 24 Shipping and Finance (2011), *Bright Prospects of World Trade*, p. 26.
- 25 Ibid.
- 26 Price Waterhouse Coopers (PWHC) (2011), *Economic Views: Future of World Trade: Top 25 Sea and Air Freight Routes in 2030*, 2011.
- 27 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2011): *World Economic Situation and Prospects 2011*, publication des Nations Unies, New York.
- 28 OCDE-OMC-CNUCED (2010), *Report on G20 Trade and Investment Measures* (septembre 2009 à février 2010), 8 mars.
- 29 Economist Intelligence Unit (EIU). (2011), *Country Forecast. Global Outlook*, mai.
- 30 Ibid.
- 31 Masaki H. (2011), «Japan, India to Sign Free Trade Agreement». *The Journal of Commerce Online*, 15 février.
- 32 Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) (2011), *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific- Regional Connectivity and Economic Integration*, Bangkok, ONU.
- 33 Les données et les informations utilisées dans la section B se fondent sur les statistiques et les rapports de la CNUCED ainsi que sur diverses sources spécialisées, et notamment les suivantes: a) British Petroleum (BP) (2011), *Statistical Review of World Energy 2011*, juin; b) Agence internationale de l'énergie (AIE) (2010), *World Energy Outlook 2010*; c) British Petroleum (BP) (2011), *Energy Outlook 2030*, janvier, Londres; d) Agence internationale de l'énergie (AIE), *Oil Market Report*. Various issues; e) Agence internationale de l'énergie (AIE) (2010), *Medium-Term Oil Market Report*, juin; f) United States Energy Information Administration (EIA) (2011), *Short-Term Energy Outlook*, juin; g) Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) (2011), *Monthly Oil Market Report*, juin; h) Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) (2010), *World Oil Outlook*; i) Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*, mai; j) Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and beverages*, mai; k) World Steel Association (2011), *World Steel Short Range Outlook*, avril; l) Conseil international des céréales (CIC) (2011), *Grain Market Report*, avril; m) Clarkson Research Services Limited (2011), *Shipping Review and Outlook*, numéro publié au printemps; n) Clarkson Research Services Limited (2011), *Container Intelligence Monthly*, divers numéros; o) Clarkson Research Services Limited (2011), *Dry Bulk Trade Outlook*, divers numéros; p) *Lloyd's Shipping Economist* (LSE), divers numéros; q) *Drewry Shipping Consultants* (2010), *Container Forecasters – Quarterly Forecast of the Container Market*, septembre; r) *Drewry Shipping Consultants, Drewry Shipping Insight. Monthly Analysis of the Shipping Markets*, divers numéros; s) Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*, divers numéros; t) Dynamar, *DynaLiners*, divers numéros; u) *IHS Fairplay*, divers articles de presse; v) *BIMCO Bulletins*, divers numéros; w) *ICS/ISF, Annual Review 2011*; x) United States Geological Survey (2011), *Mineral Commodity Summaries*; et y) Forum international du transport (2011), *Transport Outlook: Meeting the Needs of 9 Billion People*.
- 34 Schmidt J. M. (2010), «Ton-mile Demand for VLCCs to Rise by 2.4% Reversing Last Year's -2.95». *Shipping and Finance*, septembre, p. 4.
- 35 Baird Maritime (2011), «Focus on China: Thirst for Oil», 18 mai.
- 36 British Petroleum (2011), *Energy Outlook 2030*, janvier, Londres.
- 37 United States Energy Information Administration (EIA), site consulté le 25 mai 2011.
- 38 Deloitte Global Service Ltd. (2011), *Energy Predictions 2011*, The «China Effect» No Signs of Slowing Down.
- 39 Voir par exemple Sand P. (2011), «Tsunami and Earthquake in Japan also Affects Shipping», BIMCO, 3 mars; «Shipping Prepares to Meet Japan's Post-quake Demand», 24 mars 2011; *IHS Fairplay*.
- 40 Wang S. et Notteboom T. (2011), «World LNG Shipping: Dynamics in Markets, Ships and Terminal Projects» dans *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, PortEconomics. Uitgeverij UPA, presses universitaires d'Anvers, Bruxelles.
- 41 Ibid.
- 42 Ibid.
- 43 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*, mai.
- 44 *IHS Fairplay* (2011), «Australia Reveals Cost of Flood Damage to Exports», 27 janvier.
- 45 Voir aussi Leander T. (2011). Floods Expose Hazards in Global Coal Supply, *Lloyd's List*, 11 janvier.

- 46 Shipping and Finance (2011), «Brazil to Double Output of Key Minerals», mai, p.12.
- 47 Voir Vale Looms Over China (2011), *Seatrade*, numéro du 1^{er} février.
- 48 Clarskon Research Services (2011), *Dry Bulk Market Outlook*, mars.
- 49 Donley A. (2011), Wheat Trade to Double by 2050, *World Grain*, avril.
- 50 Ibid.
- 51 Voir par exemple Sosland M. (2011), «Arab Revolution of Great Importance for Wheat», World-Grain.com, 10 mars.
- 52 Banque asiatique de développement (BASD) (2011). *Global Food Price Inflation and Developing Asia*, mars, Philippines.
- 53 Ibid.
- 54 *Dynamar B. V. (2011), Dynaliners 05/2011, 4 février; Dynamar B. V. (2011), Dynaliners 02/2011, 14 janvier; et Dynamar B.V (2010), Dynaliners 50/2010, 17 décembre.*
- 55 Voir par exemple IHS Fairplay (2010), *Anti-competitive Laws Close in on US Carrier*, 14 octobre (www.fairplay.co.uk); *Lloyd's Shipping Economist* (2010), «Liner Conferences Battle Goes on», novembre.
- 56 IHS Fairplay (2010), *Shippers in Singapore Denounce Liner Protection*, 14 octobre.
- 57 Price Waterhouse Coopers (PWHC) (2011), *Economic Views: Future of World Trade: Top 25 Sea and Air Freight Routes in 2030*.
- 58 Notteboom T. (2011), «In search of Routing Flexibility in Container Shipping: the Cape Route as an Alternative to the Suez Canal» dans *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, PortEconomics, Uitgeverij UPA, Presses universitaires d'Anvers, Bruxelles.
- 59 Forum for the Future – Action for a Sustainable World (2011), Sustainable Shipping Initiative. The Case of Action.
- 60 ESKEA (2011), *Deliverable D2.1.1.1.: Maritime Transport Market*, 15 mai.
- 61 Voir par exemple le chapitre 1 de l'Étude sur les transports maritimes 2009 et 2010 de la CNUCED. Voir en particulier CNUCED (2010), *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1^{er} avril.
- 62 Blair D. (2011), «Price Rises Wipe Out Bids to Cut Fuel Subsidies», *Financial Times*, 12 mai et Hargreaves H. (2011), «Oil Price Spike: Speculators Aren't to Blame», *CNN Money*, 29 avril.
- 63 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011), *Country Forecast. Global Outlook*, mai; Fonds monétaire international (2011), *Perspectives de l'économie mondiale: les tensions d'une économie à deux vitesses: chômage, matières premières et flux de capitaux*, Avril et Te Velde, D. W. (2011), *Oil Prices, Poor Countries and Policy Responses*. Overseas Development Institute, 16 mars.
- 64 Voir par exemple le chapitre 1 de l'Étude sur les transports maritimes 2009 et 2010 de la CNUCED. Voir en particulier CNUCED (2010), *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1^{er} avril.
- 65 CNUCED (2010), *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1^{er} avril.
- 66 Ibid. 32.
- 67 Vivideconomics (2010), *Assessment of the Economic Impact of Market-based Measures*. Document établi par le Groupe d'experts sur les mesures fondées sur le marché, Organisation maritime internationale, rapport final, août.
- 68 Voir par exemple Einemo U. (2011), «Fuelling Up», *IHS Fairplay*, 6 janvier.
- 69 Pour plus d'informations, voir www.imo.org.
- 70 L'annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) a été ajoutée en 1997 à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) dans le dessein de minimiser les émissions dans l'atmosphère de gaz en provenance des navires (SO_x, NO_x, ODS, VOC) et leur contribution à la pollution de l'atmosphère et aux problèmes environnementaux dans le monde. L'annexe VI est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et a été modifiée en octobre 2008. Deux séries de prescriptions sur les émissions et la qualité des combustibles sont définies dans l'annexe VI: a) prescriptions applicables dans le monde entier; et b) prescriptions plus strictes applicables dans les zones de contrôle des émissions. Une zone de contrôle des émissions peut être désignée pour les SO_x et PM, ou NO_x, ou les trois types d'émissions en provenance des navires, sur la proposition d'une Partie à l'annexe VI. Les zones de contrôle des émissions déjà créées sont notamment les suivantes: mer Baltique, mer du Nord, zone de contrôle des émissions en Amérique du Nord, qui englobe l'essentiel des côtes des États-Unis et du Canada (NO_x et SO_x, 2010-2012).
- 71 Voir www.imo.org. Voir également ICS/ISF, Annual Review 2011; Shipping and the Environment: an insightful look at the environmental issues that are affecting the shipping industry (2011). Numéro 02/ printemps. *Lloyd's Register*, Londres.
- 72 Harvery F. (2011), «Worst Ever Carbon Emissions Leave Climate on the Brink», *The Guardian*, 29 mai. www.guardian.co.uk.
- 73 Blair D. (2011), «Price Rises Wipe Out Bids to Cut Fuel Subsidies», *Financial Times*, 12 mai et Hargreaves H. (2011), «Oil Price Spike: Speculators Aren't to Blame», *CNN Money*, 29 avril.

- ⁷⁴ Voir par exemple Société financière internationale (SFI) (2011), «Climate Risk and Business Ports: Terminal Marítimo Muelles el Bosque», Cartagena (Colombie).
- ⁷⁵ Voir par exemple CNUCED (2009), *Rapport de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce sur les travaux de sa première session* (TD/B/C.I/MEM.1/3, 23 mars). Voir également CEE et CNUCED (2010), *Les effets des changements climatiques sur les réseaux de transports internationaux: Note des secrétariats de la Commission économique pour l'Europe et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement* (ECE/TRANS/WP.5/2010/3), 29 juin. Informations complémentaires sur les travaux de la CNUCED relatifs aux transports maritimes et aux changements climatiques, notamment l'atelier conjoint CEE-CNUCED sur les effets des changements climatiques sur les réseaux de transports internationaux, accessible sur www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁷⁶ Lenton T., Footitt A., Dlugolecki A. (2009), *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*. Fonds mondial pour la nature (WWF International) et Allianz (Allemagne).
- ⁷⁷ Voir par exemple CNUCED (2008), *Transports maritimes et changements climatiques. Note du secrétariat de la CNUCED* (TD/B/C.I/MEM.1/2, 9 décembre). Voir également CNUCED (2009), *Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce: Transports maritimes et changements climatiques, Résumé des débats* (UNCTAD/DTL/TLB/2009/1, 1^{er} décembre).
- ⁷⁸ ONU (2010), *Rapport du Groupe consultatif du Secrétaire général sur le financement de la lutte contre les changements climatiques*, 5 novembre, Nations Unies, New York, www.un.org/climatechange/agf.
- ⁷⁹ CNUCED (2009), *Rapport de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce sur les travaux de sa première session* (TD/B/C.I/MEM.1/3, 23 mars).
- ⁸⁰ Ibid.
- ⁸¹ Un résumé des délibérations de la réunion a été publié en décembre 2009 (publication n° UNCTAD/DTL/TLB/2009/1) et soumis au secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) avant la Conférence de Copenhague à titre de document d'information, en même temps qu'une note d'information détaillée établie par le secrétariat de la CNUCED.
- ⁸² Des informations complémentaires sur cet atelier, y compris une note d'information conjointe CEE-CNUCED et autres documents pertinents sont accessibles sur <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=20101>.
- ⁸³ Pour des informations complémentaires, consulter www.unctad.org/ttl/legal ou http://live.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop4.html. Le mandat du groupe d'experts est accessible sur <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-48e.pdf>.
- ⁸⁴ Des informations complémentaires concernant la réunion du Groupe d'experts ad hoc, notamment la documentation pertinente, les exposés et le rapport de la réunion sont accessibles sur www.unctad.org/ttl/legal, à la rubrique «Meetings and Events».
- ⁸⁵ Voir, par exemple, «Global Shipping Leaders Call for Sustainable Industry» (2011), Communiqué de presse, 17 mai; Meade R. (2011), «Sustainable Shipping Gets More Industry Clout», *Lloyd's List*, 23 mai.
- ⁸⁶ Voir, par exemple, Lloyds Register, *Shipping and the Environment*, numéro 02, printemps 2011. Voir également Matthews M. (2011), «Stopford Calls for Rethink on Economics and Environment», *Lloyd's List*, 30 mars.
- ⁸⁷ Ce document peut être téléchargé à l'adresse <http://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shipping-initiative/more/ssi-case-action>.
- ⁸⁸ *IHS Fairplay* (2011), «Maersk's Big Ship Order Leaves Competition Training», 10 mars.
- ⁸⁹ Wackett M. (2011), CMA CGM's leviathans to pip Maersk to the post? *Containerisation International*, 26 mai.
- ⁹⁰ Beddow M. (2010), Maersk examining super-super post Panamax vessels, *Containerisation International*, 26 novembre.
- ⁹¹ De Coster P., Notteboom T. (2011), «Piracy off the Horn of Africa: Impact on Regional Container Services on the Middle East-Africa Trade» dans *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*. Voir également Bowden A. Hurlburt K., Aloyo E., Marts C. et Lee A. (2010), *The Economic Cost of Maritime Piracy*. One Earth Future Foundation, document de travail.
- ⁹² Voir, par exemple, Sand P. (2011), *Need for Rethinking When to Sail Around the Cape of Good Hope to Avoid Piracy?* – Update 3, BIMCO, 3 mars et Roussanoglou N. (2011), *Hellenic Shipping News Worldwide*, 11 mars.
- ⁹³ Bowden A., Hurlburt K., Aloyo E., Marts C. et Lee A. (2010), *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Foundation, document de travail.
- ⁹⁴ Ibid.
- ⁹⁵ Tsolakis K. (2011), «African Trade Pays the Price for Piracy», *IHS Fairplay*, 27 janvier.
- ⁹⁶ Bendall H.B. (2009), *Cost of Piracy: a Comparative Voyage Approach*. IAME. Copenhague.
- ⁹⁷ Sur la question du commerce et de la sécurité en mer dans l'océan Indien, voir par exemple Pandya A. A., Herbert-Burns H. et Kobayashi J. (2011), *Maritime Commerce and Security: the Indian Ocean*. The Henry L. Stimson Center, février.



2

STRUCTURE, RÉGIME DE PROPRIÉTÉ ET IMMATRICULATION DE LA FLOTTE MONDIALE

CHAPITRE 2

L'année 2010 a été marquée par des livraisons records de navires neufs, qui ont dépassé de 28 % celles de 2009, ce qui s'est traduit par une croissance de 8,6 % de la flotte mondiale. La flotte marchande mondiale atteignait presque 1,4 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) en janvier 2011, soit une progression de 120 millions de tpl par rapport à 2010. Les livraisons de navires neufs se sont montées à 150 millions de tpl, les démolitions et autres retraits du marché ayant totalisé environ 30 millions de tpl. Depuis 2005, la flotte des vraquiers a presque doublé, et celle des porte-conteneurs a presque triplé. La part des navires battant pavillon étranger était estimée à 68 % en janvier 2011.

Le présent chapitre sera consacré à la dynamique de l'offre dans le secteur des transports maritimes au niveau mondial. Il y sera question de la structure de la flotte mondiale, de l'âge, du régime de propriété et de l'immatriculation des navires. On trouvera également un examen des livraisons de navires, des démolitions et du tonnage en commande.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

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

Évolution à long terme des diverses catégories de navires

La composition de la flotte mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et des produits manufacturés (voir le chapitre 1). En raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte des porte-conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6 % en 1980 à plus de 13 % en 2011. Cette progression s'est faite principalement au détriment des navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale a été ramenée de 17 % à 7,8 % au cours de la même période. Les marchandises réfrigérées sont aussi de plus en plus conteneurisées, et très peu de navires frigorifiques spécialisés sont construits actuellement. En 2010, selon les estimations, 35 % seulement des marchandises périssables transportées par mer l'étaient à bord de navires frigorifiques spécialisés, alors que 65 % de ces marchandises étaient déjà conteneurisées, proportion qui devrait atteindre 85 % en 2015¹. La plupart des exportateurs de cargaisons réfrigérées telles que les bananes, les autres fruits, la viande de bœuf et le poisson sont des pays en développement, qui devront adapter leur chaîne d'approvisionnement à une conteneurisation croissante.

La part des transporteurs de vrac sec est passée de 27 % à 38 % depuis 1980, tandis que celle des navires-citernes est tombée de près de 50 % à 34 %.

La flotte mondiale en 2011

En janvier 2011, il y avait 103 392 navires marchands en service, dont le tonnage total était de 1,396 million de tpl. Les pétroliers comptaient pour 475 millions de tpl et les transporteurs de vrac sec pour 532 millions de tpl, ce qui représentait une augmentation annuelle de 5,5 % et de 16,5 % respectivement. Les porte-conteneurs avaient atteint 184 millions de tpl en janvier 2011, soit une augmentation de 8,7 % par rapport à 2010. La flotte des navires de charge classiques est restée stationnaire, se situant à 109 millions de tpl en janvier 2011.

Parmi les autres catégories de navires, le tonnage des transporteurs de gaz liquéfié a continué d'augmenter,

pour atteindre 43 millions de tpl en janvier 2011, ce qui représente une progression de 6,6 % par rapport à l'année précédente (tableau 2.1 et graphique 2.1). Le début de l'année 2011 a été marquée par un intérêt croissant pour les transporteurs de gaz liquéfié du fait que la demande de transport de gaz liquéfié devrait augmenter dans le cadre de la recherche de sources d'énergie de substitution.

S'agissant des pétroliers, on estime à quelque 26 millions de tpl le tonnage des navires à coque simple encore en service, même s'ils devaient être progressivement abandonnés avant la fin de l'année 2010 pour diminuer les risques de déversements

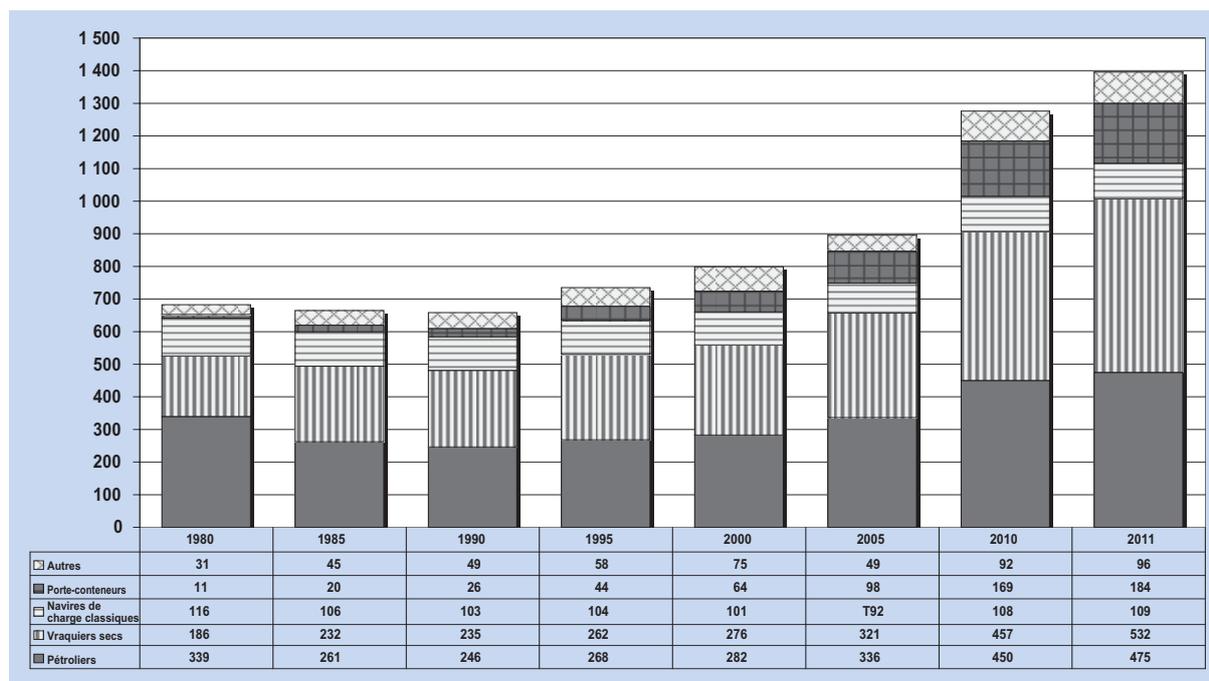
Tableau 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2010-2011^a (chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tpl; part de marché indiquée en italiques)

Principales catégories	2010	2011	Évolution en pourcentage 2011-2010
Pétroliers	450 053	474 846	5,5
	<i>35,3</i>	<i>34,0</i>	<i>-1,2</i>
Vraquiers	456 623	532 039	16,5
	<i>35,8</i>	<i>38,1</i>	<i>2,3</i>
Navires de charge classiques	108 232	108 971	0,7
	<i>8,5</i>	<i>7,8</i>	<i>-0,7</i>
Porte-conteneurs	169 158	183 859	8,7
	<i>13,3</i>	<i>13,2</i>	<i>-0,1</i>
Autres catégories de navires	92 072	96 028	4,3
	<i>7,2</i>	<i>6,9</i>	<i>-0,3</i>
Transporteurs de gaz liquéfié	40 664	43 339	6,6
	<i>3,2</i>	<i>3,1</i>	<i>-0,1</i>
Chimiquiers	7 354	5 849	-20,5
	<i>0,6</i>	<i>0,4</i>	<i>-0,2</i>
Navires de ravitaillement de plates-formes pétrolières	24 673	33 227	34,7
	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>	<i>0,4</i>
Transbordeurs et autres navires à passagers	6 152	6 164	0,2
	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>
Divers/n.d.	13 229	7 450	-43,7
	<i>1,0</i>	<i>0,5</i>	<i>-0,5</i>
Total mondial	1 276 137	1 395 743	9,4
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tonneaux de jauge brute et plus. Les parts en pourcentage sont indiquées en italiques.

Graphique 2.1 Flotte mondiale par grandes catégories de navires, diverses années^a
(chiffres au 1^{er} janvier, en millions de tpl)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tonneaux de jauge brute ou plus.

d'hydrocarbures. Ils sont essentiellement utilisés dans des pays en développement, notamment pour le trafic intra-indonésien, et pour les exportations de l'Arabie saoudite à destination de l'Inde et de l'Égypte². En vertu d'exemptions accordées par l'OMI, les pétroliers à coque simple sont autorisés à naviguer jusqu'en 2015, à condition d'avoir moins de 25 ans et d'avoir fait l'objet d'une évaluation de leur état de navigabilité.

Amélioration du rendement énergétique

Les propriétaires de navires se trouvent confrontés à la perspective à long terme d'une montée des prix du carburant et d'un renforcement de la réglementation des émissions de carbone. Des navires à propulsion nucléaire sont à l'étude, mais risquent toutefois de ne pas être acceptés par l'opinion en raison des récents débats autour de l'énergie nucléaire. Une attention accrue est accordée au gaz naturel en tant que carburant pour la navigation commerciale; en 2010, deux compagnies européennes ont présenté un projet de porte-conteneurs de 8 700 EVP qui utiliserait du gaz comme carburant et réduirait semble-t-il de pas moins d'un tiers les émissions de CO₂³.

Dans le même ordre d'idées, un chantier de construction navale en République de Corée a annoncé avoir construit un navire à faible coût de fonctionnement

en ayant recours à un réseau local électronique⁴. À moyen terme, les analystes s'attendent à de nouveaux progrès technologiques, qu'il s'agisse de nouvelles formes de coque, de lubrification à base de bulles d'air, de systèmes à cavité d'air et de nouveaux types de revêtements, et éventuellement de navires sans ballast⁵.

Nouvelles dimensions maximales des navires

Traditionnellement, l'amélioration du rendement énergétique consistait à augmenter la taille des navires afin de réaliser des économies d'échelle, en prenant comme hypothèse que les navires seraient pleins. Le début de 2011, alors que le secteur des transports maritimes se remettait de la crise économique, a été marqué par des commandes et des livraisons de navires de taille record dans diverses catégories de transporteurs de vrac sec.

Au début de 2011, la compagnie danoise de transports maritimes Maersk a annoncé qu'elle avait commandé 20 navires de 18 000 EVP, ce qui constitue un nouveau record pour un porte-conteneurs⁶. Le coût serait de 190 millions de dollars par navire. La taille annoncée serait de 400 m de long et 59 m de large, avec un tirant d'eau de 14,5 m et un tonnage de 165 000 tpl. Ces nouveaux navires de la classe «Triple-E» seront les plus longs au monde, les pétroliers qui détenaient

auparavant ce record ayant été démantelés. La livraison des premiers de ces navires devrait avoir lieu en 2013. Selon le transporteur, les émissions de CO₂ des navires de la classe Triple-E, par conteneur transporté, sont inférieures de 50 % à la moyenne actuellement enregistrée sur la voie de navigation entre l'Asie et l'Europe. Au lieu de l'hélice traditionnelle unique, ces navires utilisent deux moteurs qui font tourner deux hélices, l'économie d'énergie obtenue étant estimée à 4 %. Les navires de la catégorie Triple-E ont une vitesse maximale en service de 23 nœuds, soit inférieure de 2 nœuds à celle des plus grands navires de la compagnie Maersk actuellement en service.

Toujours dans le but de réaliser des économies d'échelle, le transporteur français CMA CGM et le propriétaire de navires allemand Offen sembleraient mener conjointement des négociations avec des chantiers de construction navale en République de Corée en vue d'agrandir cinq navires dont les spécifications initiales de 12 800 EVP seraient portées à 16 000 EVP. Comme les navires de la catégorie E appartenant à la compagnie Maersk, ces navires devraient être utilisés sur le trajet entre l'Asie et l'Europe.

Un nouveau navire d'une taille record a été lancé sur le marché du trafic roulier. Début 2011, la compagnie maritime Wilhelm Wilhelmsen a pris livraison du premier d'une série de quatre navires mesurant 265 mètres de long construits au Japon par Mitsubishi Heavy Industries.

La capacité des porte-conteneurs frigorifiques a également augmenté. En décembre 2010, la compagnie Hamburg Süd a pris livraison d'un porte-conteneur de 7 100 EVP qui dispose de 1 600 places pour conteneurs réfrigérés – ce qui représente l'une des plus fortes capacités d'emplacements réfrigérés actuellement disponibles à bord d'un porte-conteneurs.

L'année 2011 a également vu la livraison d'un vraquier pour marchandises sèches d'une taille record construit en République de Corée pour le conglomerat brésilien Vale. Ce vraquier, le Vale Brasil, mesure 365 m de long, 66 m de large et a un tirant d'eau de 23 m; sa capacité est de 400 000 tpl – soit près de 10 % de plus que le navire qui détenait le précédent record. Le Vale Brasil est le premier d'une série de navires appelés «chinamax» ou encore «valemex», que la compagnie Vale devrait utiliser pour le transport de minerai de fer sur la route Brésil-Chine. On compte actuellement 30 transporteurs de vrac sec de type chinamax qui sont

en commande; ils sont en cours de construction par STX et Daewoo Shipbuilding en République de Corée et par Rongsheng en Chine⁷.

Ces navires de taille record dans divers secteurs du transport de vrac sec sont-ils économiquement justifiés? Dans les années 1970, les propriétaires de navires qui avaient investi dans des pétroliers de taille record capables de transporter 3 millions de barils de pétrole ont perdu l'essentiel de leurs investissements. Avec la chute inattendue des cours du pétrole, le rendement énergétique a perdu de sa pertinence et les courtiers ont préféré opter pour des «lots de 2 millions de barils»⁸. Ceux qui investissent actuellement dans de gigantesques nouveaux porte-conteneurs, navires rouliers ou vraquiers pour vrac sec connaîtront-ils le même sort? S'il est impossible de prévoir les ralentissements que pourrait connaître la demande à l'avenir, le rendement énergétique restera certainement d'actualité, et des économies d'échelle pourront par exemple être obtenues en abaissant le coût de la construction et de la main-d'œuvre par EVP. S'agissant des préférences des transporteurs pour certains «lots» de marchandises, les porte-conteneurs diffèrent des navires-citernes. À chaque traversée, le porte-conteneurs achemine les marchandises de milliers de courtiers qui utilisent les services de conteneurisation de la compagnie. Contrairement à ce qui se passe pour le transport par mer de pétrole ou de vrac sec, aucun courtier ne déplacerait à lui seul un «lot» de 18 000 EVP. Il est donc peu probable que les exploitants de porte-conteneurs se trouvent confrontés à une pénurie de clients comme les propriétaires de navires-citernes l'ont été dans les années 1970.

Dans le cas des grands vraquiers pour vrac sec de la compagnie Vale, le propriétaire de la cargaison et le propriétaire du navire sont une seule et même compagnie. Là encore, il semble peu probable que l'histoire de la demande insuffisante de pétroliers survenue dans les années 1970 se répète, car le risque de ne pas trouver de «client» n'existe pas.

Les dimensions toujours plus grandes des navires posent toutefois d'autres problèmes. Des travaux de dragage pourraient être nécessaires dans les ports et les chenaux d'accès, le matériel de manutention de la cargaison doit pouvoir traiter des volumes de plus en plus grands à bord de navires de plus en plus larges, et des dispositifs doivent être en place pour poursuivre l'acheminement des marchandises par le rail, la route, des barges ou des navires de collecte.

Si le déchargement d'un porte-conteneurs prend plusieurs jours, le destinataire ignore si son conteneur sera le premier ou le dernier à être livré. D'autres navires pourraient être amenés à desservir des ports pas encore en mesure d'accueillir de très grands navires, ce qui est le cas des ports dans de nombreux pays en développement. La question de savoir si ces navires sont assurables se pose également, car les assureurs s'inquiètent de l'accumulation des risques dans le cas des navires géants⁹.

Au moment où les premiers vraquiers chinamax sont livrés à la compagnie brésilienne Vale, ils ont du mal à trouver des ports où ils peuvent faire escale. Au début de 2011, la Chine ne les avait pas encore autorisés à entrer dans des ports chinois avec leur pleine cargaison, et un centre de redistribution du minerai de fer dans le port chinois de Qingdao semblait ne pas encore avoir été approuvé. Vale envisage de faire escale dans des ports de Malaisie, puis de transborder le minerai de fer de là en Chine, ou d'entrer dans le port de Qingdao sans son plein chargement¹⁰.

La nécessité de trouver suffisamment de cargaisons pour remplir des navires de plus en plus grands pourrait aboutir à un nouveau regroupement des compagnies maritimes. Les dernières années ont été marquées par une relative stabilité, mais la mise en service de la nouvelle vague de grands porte-conteneurs pourrait obliger les transporteurs soit à renforcer leurs alliances opérationnelles soit à s'agrandir encore par le biais de fusions et d'acquisitions.

Les porte-conteneurs dépasseront-ils largement la barre des 18 000 EVP? Cette stabilisation éventuelle à 18 000 EVP avait déjà été évoquée il y a plus de dix ans, en 2000, sous l'appellation «malaccamax», par le Professeur Niko Wijnolst, de l'université de technologie de Delft. Les dimensions du malaccamax étaient différentes puisqu'il avait un tirant d'eau de 21 m. Cela aurait exigé le dragage du canal de Suez et équivalait au déplacement maximal autorisé dans le détroit de Malacca. En 2000, un article publié dans la Lloyd's List posait la question de savoir ce qu'il adviendrait si des compagnies maritimes prises d'une crise de folie décidaient d'opter pour des navires de 18 000 EVP, à la recherche de coûts aussi bas que possible sur la partie maritime du transport, amenant tous les ports en service à draguer furieusement pour rester dans la course¹¹. Avec un tirant d'eau de 14,5 m, les navires de type Triple-E ne se heurteront à aucunes restrictions pour emprunter le détroit de Malacca. Certains chantiers navals en République de Corée ont

proposé des modèles de navires allant jusqu'à 22 000 EVP, qui seraient plus longs, mais pas sensiblement plus larges ou plus profonds¹². Même si des modèles existent pour des porte-conteneurs malaccamax allant jusqu'à 35 000 EVP, la hauteur d'eau et la portée des grues dans les principaux ports à conteneurs actuels leur permettent de recevoir des navires d'une capacité maximale comprise entre 18 000 et 22 000 EVP. Tout nouvel agrandissement sensible de la taille des navires nécessiterait des investissements massifs dans les ports. Un plateau a probablement été atteint.

Porte-conteneurs

La taille des porte-conteneurs nouvellement livrés a continué d'augmenter en 2010, ce qui s'est traduit par une augmentation de 5,5 % de la capacité moyenne par navire entre le début de 2010 et le début de 2011. Sur les porte-conteneurs livrés en 2010, 29 d'entre eux avaient une capacité supérieure à 10 000 EVP, dont sept de 14 000 EVP étaient exploités par la compagnie suisse MSC, et appartenaient à la compagnie allemande Offen. La capacité moyenne des 293 porte-conteneurs cellulaires entrés en service en 2010 était de 4 810 EVP – ce qui correspond à une augmentation de 20 % par rapport à 2009. La capacité totale de la flotte des porte-conteneurs cellulaires a dépassé 14 millions d'EVP (tableau 2.2).

La plupart des nouveaux porte-conteneurs sont non grésés. En 2010, seulement 4,4 % du tonnage en EVP de navires neufs étaient grésés, ce qui représentait une baisse supplémentaire par rapport aux 7,5 % de 2009 (tableau 2.3). C'est dans le créneau de capacité compris entre 2 000 et 2 499 EVP que la proportion de navires grésés est la plus importante (63 %). Parmi les plus petits navires, de 100 à 499 EVP, la proportion de bâtiments grésés est de 31 %, proportion qui tombe pratiquement à zéro pour les navires d'une capacité supérieure à 4 000 EVP¹³. Même les petits ports à conteneurs dans les pays en développement reçoivent de plus en plus de navires non grésés, ce qui ne leur laisse pas d'autre choix que d'investir dans l'installation de grues portuaires pour la manutention des conteneurs.

Conteneurs

L'augmentation du parc mondial de conteneurs traduit l'importance de la conteneurisation dans le commerce mondial. Au début de 1991, on comptait un peu moins de 7 millions d'EVP de conteneurs utilisés pour le transport maritime de marchandises; en janvier 2011, ce chiffre avait plus que quadruplé, pour atteindre 29 millions d'EVP.

Tableau 2.2 Évolution à long terme de la flotte de porte-conteneurs cellulaires^a

Total mondial	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	Croissance 2011-2010 (en pourcentage)
Nombre de navires	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	4 868	4,08
Capacité en EVP	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	14 081 957	9,80
Taille moyenne des navires (EVP)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	2 893	5,50

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires porte-conteneurs cellulaires intégraux de 100 tonneaux de jauge brute ou plus. Chiffres au 1^{er} janvier (sauf ceux pour 1987, qui correspondent au milieu de l'année).

Tableau 2.3 Porte-conteneurs cellulaires intégraux grésés et non grésés construits en 2009 et 2010

	Grésés			Non grésés			Total		
	2009	2010	Évolution en %	2009	2010	Évolution en %	2009	2010	Évolution en %
Navires	45	30	-33,3	235	263	11,9	280	293	4,6
Pourcentage de navires	16,1	10,2		83,9	89,8		100,0	104,6	
EVP	84 436	61 694	-26,9	1 040 119	1 347 515	29,6	1 124 555	1 409 209	25,3
Pourcentage d'EVP	7,5	4,4		92,5	95,6		100,0	125,3	
Taille moyenne des navires (EVP)	1 876	2 056	9,6	4 426	5 124	15,8	4 016	4 810	19,8

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données relatives à la flotte existante de porte-conteneurs fournies par *Containerisation International Online*, mai 2010 (chiffres de 2009) et mai 2011 (chiffres de 2010).

Si le parc de conteneurs augmente, il en va de même de l'efficacité de leur déploiement. En 1990, chaque conteneur était chargé et déchargé environ 14 fois en l'espace d'une année. Sous l'effet d'une multiplication des transbordements, de la vitesse accrue des navires et de l'amélioration des opérations de manutention et de dédouanement dans les ports, ce chiffre était passé à environ 19 chargements et déchargements en 2010. Une tendance analogue apparaît si l'on compare le parc de conteneurs et la capacité totale des alvéoles à bord des porte-conteneurs; cette capacité a été ramenée de trois à deux conteneurs par alvéole entre janvier 1991 et janvier 2011. Cela ne traduit toutefois pas seulement une amélioration de la productivité du parc de conteneurs mais résulte aussi, dans une certaine mesure, de l'existence d'une capacité excédentaire de la flotte de porte-conteneurs parallèlement à une pénurie de conteneurs vides¹⁴.

En règle générale, la production de conteneurs s'adapte relativement vite à l'évolution de la demande. À la différence de la construction des porte-conteneurs, secteur dans lequel les carnets de commandes s'étendent le plus souvent sur plusieurs années et la construction des navires prend facilement une année (en fonction de la catégorie de navire), les usines qui

fabriquent des conteneurs peuvent augmenter ou diminuer la production assez facilement, et le délai entre la commande d'un nouveau conteneur type et sa livraison peut ne pas dépasser trois mois. Au début de 2011 cependant, certains transporteurs s'inquiétaient d'une pénurie de conteneurs après quasiment un arrêt de la production en 2009, bien que la demande soit maintenant répartie à la hausse avec les nouvelles livraisons de porte-conteneurs et le maintien de la navigation à vitesse réduite. Cette dernière pratique gonfle encore la demande du fait que les conteneurs (vides et pleins) passent plus de temps en mer. Le tsunami de mars 2011 au Japon semble avoir entraîné la perte de pas moins de 1 million d'EVP¹⁵. Les transporteurs ont réagi en prolongeant la durée de vie des conteneurs plus anciens et en déployant des navires entiers simplement pour repositionner les conteneurs vides. La compagnie Maersk Line aurait semble-t-il entrepris de fabriquer elle-même de nouveaux conteneurs, et les compagnies maritimes pourraient à nouveau imposer aux chargeurs des surtaxes pendant les périodes de pointe¹⁶.

En 2009, à la suite de la crise économique, les bailleurs de conteneurs ont dû s'adapter à une stagnation spectaculaire de la demande, alors que les

compagnies maritimes leur rendaient les conteneurs qu'elles leur avaient loués. Lorsque la demande est repartie à la hausse, les bailleurs ont réagi en commandant de nouveaux conteneurs. En 2010, les bailleurs ont augmenté leur parc de conteneurs de 23 % et possèdent maintenant 43,4 % de la capacité du parc mondial de conteneurs en EVP (graphique 2.2). S'agissant des conteneurs frigorifiques spécialisés, qui représentent environ 6,4 % du parc de conteneurs, les bailleurs ont, en 2010, pris livraison de 55 % de conteneurs frigorifiques neufs, contre seulement 30 % en 2008.

2. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

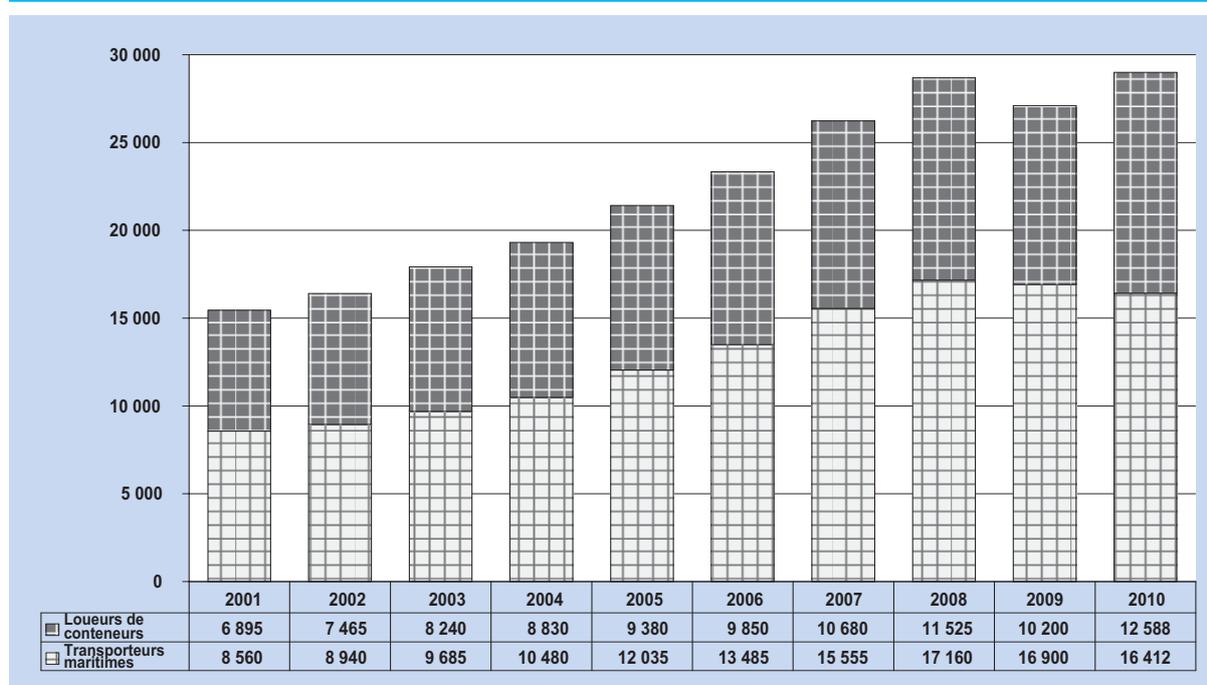
Les porte-conteneurs continuent d'être la catégorie de navires la plus jeune, avec un âge moyen par navire de 10,7 ans; viennent ensuite les vraquiers (15,3 ans), les pétroliers (16,4 ans), les navires de charge classiques (24,2 ans) et les autres catégories (25,1 ans) (tableau 2.4). L'âge moyen de la flotte mondiale a continué de baisser en 2010, au fil des livraisons de navires neufs. En particulier, l'âge moyen par tonne de port en lourd (comparé à l'âge moyen par navire) a diminué, car les bâtiments récemment livrés sont, en règle générale, plus grands que la plupart de ceux de

la flotte existante. Les navires construits au cours des quatre dernières années sont, en moyenne, 6,5 fois plus grands que ceux construits vingt ans plus tôt.

S'agissant des pavillons d'immatriculation, les registres de libre immatriculation détiennent, en moyenne, la flotte la plus jeune parmi les groupes de pays qui figurent au tableau 2.4, avec un âge moyen par navire de 14,8 ans et 27 % des navires ayant moins de 5 ans. Parmi les principaux registres de libre immatriculation, les Îles Marshall ont la flotte la plus jeune (avec un âge moyen par bateau de 8,8 ans); viennent ensuite l'Île de Man (10,4 ans), le Libéria (10,9 ans) et Antigua-et-Barbuda (11,3 ans). Les plus vieux navires sont ceux immatriculés à Saint-Vincent-et-les Grenadines (24,5 ans), parmi lesquels les navires de charge classiques sont ceux dont l'âge moyen est le plus élevé (29,1 ans) (graphique 2.3).

Différents registres se spécialisent dans différentes catégories de navires (voir aussi plus bas (chap. 2.C)). En conséquence, certains registres concernent plus particulièrement les nouveaux navires de charge classiques, d'autres les nouveaux vraquiers et d'autres encore les nouveaux porte-conteneurs. Ainsi, Antigua-et-Barbuda a la plus jeune flotte de navires de charge classiques (12,1 ans), tandis que les Îles Marshall ont la plus jeune flotte de vraquiers (vrac sec et liquide)

Graphique 2.2 Flotte mondiale de porte-conteneurs, diverses années (chiffres en milieu d'année, en milliers d'EVP)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par *Containerisation International*.

Tableau 2.4 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2011 (en pourcentage du total des navires et des tpl)

Groupe de pays		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (ans) 2011	Âge moyen (ans) 2010	Évolution 2011-2010
MONDE									
Vraquiers	Navires	25,1	14,6	13,2	11,6	35,5	15,29	16,58	-1,28
	tpl	32,0	17,4	14,0	13,1	23,5	12,49	13,77	-1,28
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	75 607	70 918	63 151	67 114	39 294			
Porte-conteneurs	Navires	28,2	24,4	19,7	14,8	12,9	10,70	10,56	0,15
	tpl	35,6	28,8	17,2	10,4	7,9	8,84	8,72	0,12
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	47516	44240	32751	26509	23117			
Navires de charge classiques	Navires	10,4	9,0	8,4	11,0	61,1	24,15	24,63	-0,47
	tpl	18,9	11,4	12,6	9,6	47,6	20,27	21,40	-1,13
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	9221	6399	7601	4453	3962			
Pétroliers	Navires	25,1	18,5	10,1	11,7	34,6	16,37	17,03	-0,67
	tpl	33,6	29,2	16,4	11,6	9,1	9,74	10,13	-0,39
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	57 414	67 739	69 451	42 595	11 322			
Autres catégories	Navires	10,0	9,4	9,2	8,4	63,1	25,19	25,33	-0,14
	tpl	29,0	15,5	10,7	8,1	36,7	17,11	17,47	-0,37
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	4 891	2 789	1 957	1 633	979			
Tous navires	Navires	13,9	11,4	10,0	9,9	54,8	22,49	22,93	-0,44
	tpl	31,8	22,3	14,9	11,6	19,3	12,59	13,35	-0,76
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	30 935	26 356	20 161	15 927	4 760			
PAYS EN DÉVELOPPEMENT									
Vraquiers	Navires	26,0	14,9	12,3	11,1	35,7	14,99	16,35	-1,36
	tpl	31,6	16,9	12,6	13,4	25,6	12,77	14,04	-1,26
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	74 932	70 111	63 365	74 904	44 247			
Porte-conteneurs	Navires	29,6	22,8	18,0	15,4	14,1	10,83	10,74	0,09
	tpl	38,3	27,6	14,9	10,9	8,3	8,71	8,59	0,12
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	46 371	43 329	29 602	25 431	21 115			
Navires de charge classiques	Navires	10,7	9,8	7,5	8,9	63,1	24,07	24,73	-0,66
	tpl	19,7	10,6	10,8	9,2	49,6	20,39	21,75	-1,36
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	10 013	5 892	7 870	5 597	4 271			
Pétroliers	Navires	24,8	15,2	9,6	11,1	39,3	17,15	18,18	-1,03
	tpl	34,2	26,4	14,2	13,7	11,5	10,33	11,02	-0,70
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	58 677	73 757	62 818	52 400	12 441			
Autres catégories	Navires	12,8	10,0	7,6	8,3	61,2	24,33	24,66	-0,33
	tpl	25,2	13,0	9,6	8,7	43,5	19,06	19,16	-0,10
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	3 777	2 503	2 432	2 025	1 368			
Tous navires	Navires	16,1	11,8	9,0	9,5	53,5	21,61	22,31	-0,70
	tpl	31,9	20,5	13,1	12,6	21,9	13,11	14,01	-0,90
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	31 657	27 741	23 394	21 117	6 535			
PAYS DÉVELOPPÉS									
Vraquiers	Navires	16,9	11,8	15,3	17,1	38,9	18,13	19,18	-1,06
	tpl	30,5	18,8	19,0	14,4	17,3	12,06	13,42	-1,36
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	94 405	83 519	65 207	44 002	23 204			
Porte-conteneurs	Navires	21,3	32,1	25,0	13,5	8,1	10,28	9,91	0,37
	tpl	26,3	35,2	23,6	9,1	5,9	9,12	8,68	0,44
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	60 730	54 058	46 475	33 221	35 477			
Navires de charge classiques	Navires	15,3	11,6	15,2	21,3	36,6	19,66	20,84	-1,18
	tpl	25,6	17,1	20,6	11,8	25,0	15,19	16,68	-1,50
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	7 032	6 152	5 684	2 318	2 864			

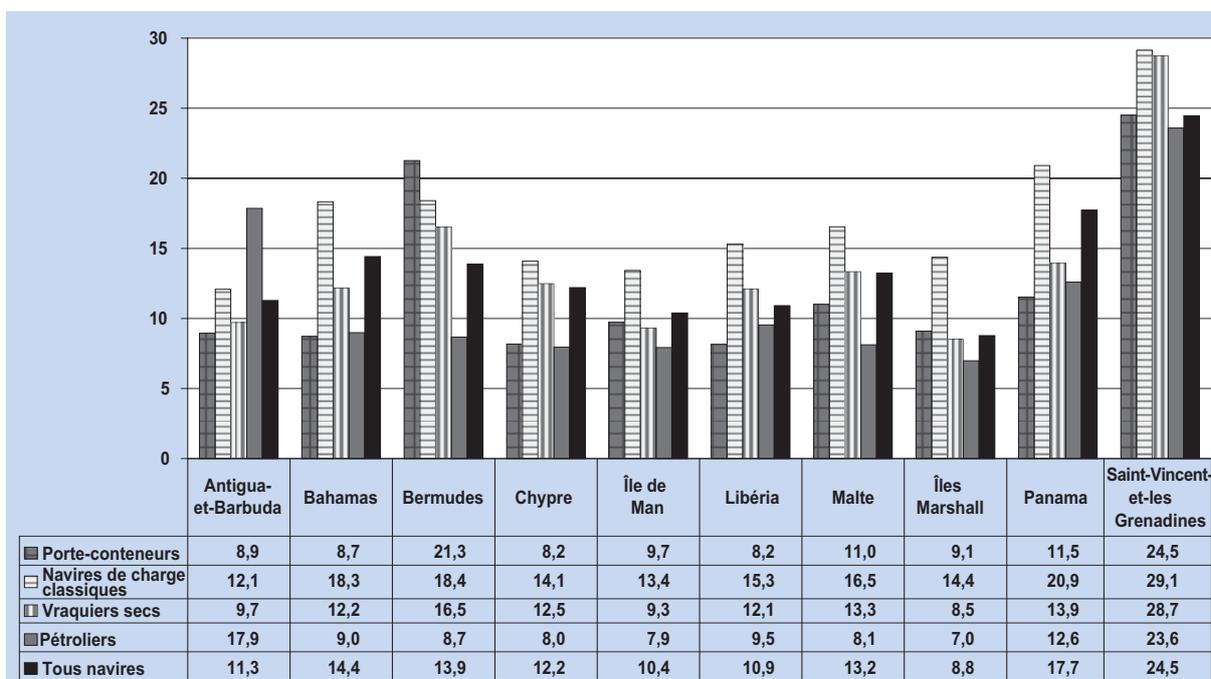
Tableau 2.4 Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégorie de navires, au 1^{er} janvier 2011 (en pourcentage du total des navires et des tpl)

Groupe de pays		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et +	Âge moyen (ans) 2011	Âge moyen (ans) 2010	Évolution 2011-2010
Types de navires									
Pétroliers	Navires	22,8	27,9	12,8	18,6	17,9	13,67	13,82	-0,15
	tpl	29,6	38,6	21,3	8,0	2,6	8,18	7,87	0,30
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	54 561	58 280	70 009	18 061	6 061			
Autres catégories	Navires	7,9	10,4	12,9	9,2	59,6	24,91	25,29	-0,38
	tpl	23,3	21,9	17,4	10,2	27,3	15,49	16,36	-0,87
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	3 013	2 168	1 381	1 136	469			
Tous navires	Navires	10,8	12,6	13,6	11,9	51,1	22,66	23,15	-0,49
	tpl	28,3	29,9	20,7	10,3	10,7	10,78	11,02	-0,24
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	20 949	18 961	12 106	6 846	1 675			
PAYS EN TRANSITION									
Vraquiers	Navires	27,0	5,5	5,8	13,3	48,4	17,99	20,83	-2,83
	tpl	24,8	7,3	8,5	16,6	42,7	17,33	19,35	-2,03
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	33 165	47 672	53 274	45 041	31 842			
Porte-conteneurs	Navires	13,2	18,0	9,6	25,2	34,0	15,95	15,85	0,10
	tpl	24,6	29,7	3,9	17,5	24,3	12,35	12,23	0,12
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	49 182	43 476	10 694	18 333	18 821			
Navires de charge classiques	Navires	6,4	10,8	4,5	9,3	68,9	24,68	24,54	0,15
	tpl	6,9	7,9	4,5	6,4	74,2	25,68	25,59	0,09
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	3 838	2 611	3 589	2 460	3 852			
Pétroliers	Navires	15,0	12,7	4,1	9,3	58,9	22,19	23,50	-1,32
	tpl	37,3	26,2	6,3	13,7	16,5	10,97	13,06	-2,08
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	39 610	32 848	24 281	23 488	4 470			
Autres catégories	Navires	6,5	5,7	3,5	8,6	75,7	25,71	25,76	-0,05
	tpl	36,4	25,3	6,8	11,3	20,2	11,55	13,93	-2,38
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	25 024	19 799	8 588	5 854	1 189			
Tous navires	Navires	9,6	8,9	4,3	9,9	67,3	23,90	24,37	-0,47
	tpl	26,6	16,3	6,8	13,5	36,8	16,24	18,09	-1,85
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	25 088	16 586	14 003	12 346	4 931			
DIX PRINCIPAUX REGISTRES INTERNATIONAUX DE LIBRE IMMATRICULATION									
Vraquiers	Navires	30,0	17,1	13,8	10,3	28,8	13,08	14,33	-1,25
	tpl	34,9	18,4	13,1	11,8	21,8	11,49	12,65	-1,17
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	80 152	74 256	65 540	78 864	52 092			
Porte-conteneurs	Navires	32,0	25,2	19,3	14,0	9,5	9,61	9,61	0,00
	tpl	39,0	28,4	15,7	9,9	7,1	8,28	8,30	-0,02
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	46 510	42 977	31 031	27 028	28 512			
Navires de charge classiques	Navires	17,9	11,0	13,4	11,7	45,9	18,58	19,81	-1,22
	tpl	24,3	13,7	15,1	9,6	37,4	16,21	17,77	-1,56
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	13 041	11 950	10 807	7 839	7 862			
Pétroliers	Navires	37,1	27,0	13,5	8,6	13,8	9,81	10,70	-0,89
	tpl	32,7	30,3	17,5	12,1	7,4	9,14	9,48	-0,34
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	67 760	86 077	100 017	107 455	41 024			
Autres catégories	Navires	21,6	11,5	11,1	6,9	49,0	20,49	21,23	-0,74
	tpl	35,3	14,5	9,5	5,7	35,0	15,84	15,88	-0,04
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	19 604	15 188	10 297	9 890	8 565			
Tous navires	Navires	27,0	17,4	13,9	10,2	31,5	14,79	15,89	-1,09
	tpl	34,1	23,2	14,8	11,2	16,6	11,10	11,83	-0,73
	<i>Tonnage moyen des navires (tpl)</i>	51 393	54 248	43 583	44 719	21 480			

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce de mer à propulsion de 100 tonneaux de jauge brute ou plus.

Graphique 2.3 Âge moyen par navire, par catégorie de navires, pour les 10 principaux registres de libre immatriculation (au 1^{er} janvier 2011, en années)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

(7,0 et 8,5 ans respectivement). Le Libéria et Chypre ont la plus jeune flotte de porte-conteneurs (8,2 ans). Pour ces quatre catégories de navires, Saint-Vincent-et-les Grenadines détient les navires les plus âgés.

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

1. Pays armateurs

Au début de 2011, les armateurs grecs contrôlaient, selon les estimations, 16,2 % du tonnage mondial de port en lourd, proportion record équivalant à plus de 202 millions de tpl. Venaient ensuite le Japon (15,8 %), l'Allemagne (9,2 %) et la Chine (8,6 %) (tableau 2.5)¹⁷. En termes de nombre de navires, les armateurs allemands, japonais et chinois ont plus de navires que les armateurs grecs. Si l'on considère le tonnage battant pavillon national et appartenant effectivement à des ressortissants, c'est la flotte grecque qui arrive toujours largement en tête dans le monde, avec 65 millions de tpl, suivie par la Chine (46 millions de tpl). Sur les 10 premiers pays armateurs, 8 utilisent des pavillons étrangers pour plus de la moitié de leur tonnage. Les exceptions sont les États-Unis, où

53 % de la flotte leur appartenant bat pavillon national et Hong Kong (Chine), où les armateurs utilisent le pavillon de Hong Kong pour 75 % du tonnage leur appartenant.

À eux tous, les 35 premiers pays armateurs contrôlent, selon les estimations, 95,6 % du tonnage mondial, dont environ un tiers est contrôlé par des propriétaires de pays en développement, environ 66 % par des armateurs de pays développés et 1,56 % par des armateurs de la Fédération de Russie¹⁸. Sur ces 35 pays et territoires, 17 figurent parmi les pays développés, 17 parmi les pays en développement et 1 parmi les pays en transition. Pour ce qui est de leur répartition régionale, 17 de ces pays et territoires sont situés en Asie, 14 en Europe, et 4 sur le continent américain; il n'y en a aucun en Afrique, ni en Océanie.

En ce qui concerne les pavillons d'immatriculation, 68,3 % du tonnage mondial bat pavillon étranger. L'une des motivations qui poussent les armateurs à utiliser un pavillon étranger est la possibilité d'employer des gens de mer étrangers. Cela présente un intérêt particulier pour les compagnies installées dans des pays où les salaires sont élevés, ce qui est plus vraisemblablement le cas des pays développés que des pays en développement. Il n'est donc pas surprenant que le pourcentage des immatriculations

Tableau 2.5 Les 35 pays et territoires qui possédaient les flottes les plus importantes (en tpl), au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire de propriété ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd				
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon étranger en pourcentage du total	Total en pourcentage du total mondial, 1 ^{er} janvier 2011
Grèce	758	2 455	3 213	64 659 201	137 728 951	202 388 152	68,05	16,17
Japon	724	3 071	3 795	18 942 573	178 287 143	197 229 716	90,40	15,76
Allemagne	442	3 356	3 798	17 149 221	97 623 425	114 772 646	85,06	9,17
Chine	2 044	1 607	3 651	46 207 468	61 762 042	107 969 510	57,20	8,63
République de Corée	736	453	1 189	18 135 391	29 317 780	47 453 171	61,78	3,79
États-Unis	971	1 001	1 972	24 363 690	22 011 225	46 374 915	47,46	3,71
Norvège	818	1 166	1 984	14 850 693	28 127 239	42 977 932	65,45	3,43
Hong Kong (Chine)	399	313	712	24 102 438	13 080 401	37 182 839	35,18	2,97
Danemark	383	592	975	13 998 073	21 113 253	35 111 326	60,13	2,81
Province chinoise de Taiwan	97	565	662	4 096 790	28 863 160	32 959 950	87,57	2,63
Singapour	659	362	1 021	18 693 547	12 939 490	31 633 037	40,90	2,53
Bermudes	17	268	285	2 297 441	28 252 207	30 549 648	92,48	2,44
Italie	616	220	836	16 556 782	6 774 107	23 330 889	29,03	1,86
Royaume-Uni	366	412	778	8 927 892	13 395 899	22 323 791	60,01	1,78
Turquie	551	648	1 199	7 869 898	11 914 688	19 784 586	60,22	1,58
Fédération de Russie	1 406	485	1 891	5 548 938	13 952 473	19 501 411	71,55	1,56
Canada	210	226	436	2 474 401	16 654 836	19 129 237	87,06	1,53
Inde	460	74	534	14 679 913	3 445 887	18 125 800	19,01	1,45
Malaisie	421	105	526	9 323 448	4 743 829	14 067 277	33,72	1,12
Belgique	91	158	249	6 119 923	6 835 060	12 954 983	52,76	1,04
Iran (République islamique d')	62	80	142	628 381	12 024 439	12 652 820	95,03	1,01
Arabie saoudite	70	105	175	1 745 029	10 675 882	12 420 911	85,95	0,99
Brésil	128	44	172	2 227 804	8 400 258	10 628 062	79,04	0,85
Indonésienne	868	85	953	8 203 079	1 757 088	9 960 167	17,64	0,80
Chypre	129	158	287	4 016 022	5 462 113	9 478 135	57,63	0,76
Pays-Bas	522	320	842	4 357 102	5 076 376	9 433 478	53,81	0,75
Émirats arabes unis	69	354	423	655 296	8 705 135	9 360 431	93,00	0,75
France	177	274	451	3 179 832	5 888 255	9 068 087	64,93	0,72
Viet Nam	476	86	562	4 723 669	2 249 774	6 973 443	32,26	0,56
Suède	115	186	301	1 161 602	4 481 787	5 643 389	79,42	0,45
Koweït	35	45	80	2 986 997	2 636 129	5 623 126	46,88	0,45
Île de Man	-	33	33	-	5 456 847	5 456 847	100,00	0,44
Espagne	163	226	389	1 508 173	3 482 572	4 990 745	69,78	0,40
Thaïlande	285	53	338	3 475 509	1 014 469	4 489 978	22,59	0,36
Qatar	46	32	78	878 634	3 315 599	4 194 233	79,05	0,34
Total (35 principaux pays)	15 314	19 618	34 932	378 744 850	817 449 818	1 196 194 668	68,34	95,57

Tableau 2.5 Les 35 pays et territoires qui possédaient les flottes les plus importantes (en tjl), au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire de propriété ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd				
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon étranger en pourcentage du total	Total en pourcentage du total mondial, 1 ^{er} janvier 2011
Autres pays d'appartenance	2 077	1 838	3 915	20 509 703	34 945 087	55 454 790	63,02	4,43
Total pour les navires dont le pays d'appartenance est connu	17 391	21 456	38 847	399 254 553	852 394 905	1 251 649 458	68,10	100,00
Autres navires dont on ignore le pays d'appartenance			6 815			126 581 435		
Total mondial			45 662			1 378 230 893		

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjl ou plus, classés par tonnage de port en lourd, non comprise la flotte de réserve des États-Unis et les flottes des États-Unis et du Canada sur les Grands Lacs (dont l'ensemble du tonnage atteint 5,4 millions de tjl).

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

^c Y compris les navires battant pavillon national mais immatriculés dans des dépendances territoriales ou des territoires autonomes associés, comme Gibraltar, Guernesey, l'île de Man (Royaume-Uni), ainsi que sur des deuxième registres comme DIS (Danemark), NIS (Norvège) ou FIS (France). Pour le Royaume-Uni, les navires battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique «pavillon national», sauf pour les Bermudes.

à l'étranger soit plus élevé dans les pays développés (où environ 74 % du tonnage national bat pavillon étranger) que dans les pays en développement (où ce pourcentage est d'environ 65 %) (voir aussi le chapitre 6 pour un examen plus détaillé de la participation des pays en développement à différents aspects des transports maritimes). Le tonnage appartenant à des armateurs de la Fédération de Russie a augmenté de 23 % entre 2005 et 2010. La Fédération de Russie utilise de plus en plus des pavillons étrangers, ce qui explique que la flotte russe naviguant sous pavillon national a en fait diminué de 20 % au cours de la même période¹⁹.

2. Exploitants de porte-conteneurs

Le transport en conteneurs est un secteur de plus en plus concentré. La part de marché des 20 plus importants opérateurs de services réguliers de transport conteneurisé a continué de s'accroître en 2010, pour atteindre près de 70 % de la capacité en EVP en janvier 2011 (tableau 2.6). La plus forte croissance d'une année sur l'autre a été enregistrée par la société chilienne CSAV (voir aussi le chapitre 6), suivie par PIL à Singapour, et Zim en Israël. La compagnie danoise Maersk Line continue d'occuper

la première place, bien que les sociétés arrivant en deuxième et troisième places, MSC et CMA CGM, aient progressé entre trois et quatre fois plus rapidement au cours de l'année, réduisant ainsi l'écart. Si l'on considère le nombre de navires, la société MSC, qui a son siège à Genève, a en fait dépassé Maersk Line.

Les 20 premières sociétés de transport maritime de ligne sont restées les mêmes qu'en 2009, pour la deuxième année consécutive. Cette liste est dominée par les pays asiatiques, 14 de ces sociétés appartenant à cette région; on y trouve une compagnie latino-américaine, cinq compagnies européennes, aucune en Océanie ou en Amérique du Nord.

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Pavillons d'immatriculation

En 2011, plus de 68 % de la flotte mondiale était immatriculée sous un pavillon étranger (graphique 2.4). La plupart des principaux pavillons d'immatriculation ne correspondent pas à des pays ayant d'importants intérêts maritimes nationaux, mais à des pays qui offrent essentiellement leur pavillon à des navires appartenant à des ressortissants d'autres pays.

Tableau 2.6 Les 20 principaux exploitants de porte-conteneurs au 1^{er} janvier 2011 (nombre de navires et jauge nette totale en EVP)

Rang	Exploitants	Pays/Territoire	Nombre de navires	Tonnage moyen	EVP	Proportion du tonnage total en EVP	Proportion cumulée en EVP	Croissance en pourcentage en EVP par rapport à 2010
1	Maersk Line	Danemark	414	4 398	1 820 816	11,2 %	11,2 %	4,2
2	MSC	Suisse	422	4 176	1 762 169	10,8 %	22,0 %	16,9
3	CMA CGM Group	France	288	3 715	1 069 847	6,6 %	28,6 %	13,2
4	Evergreen Line	Province chinoise de Taiwan	162	3 666	593 829	3,7 %	32,3 %	0,2
5	APL	Singapour	141	4 197	591 736	3,6 %	35,9 %	12,8
6	COSCON	Chine	147	3 848	565 728	3,5 %	39,4 %	14,1
7	Hapag-Lloyd Group	Allemagne	126	4 446	560 197	3,4 %	42,8 %	19,1
8	CSCL	Chine	120	3 841	460 906	2,8 %	45,7 %	0,8
9	Hanjin	République de Corée	98	4 565	447 332	2,8 %	48,4 %	11,8
10	CSAV	Chili	119	3 217	382 786	2,4 %	50,8 %	95,4
11	OOCL	Hong Kong (Chine)	85	4 408	374 714	2,3 %	53,1 %	29,1
12	MOL	Japon	91	3 989	362 998	2,2 %	55,3 %	4,2
13	NYK	Japon	85	4 152	352 915	2,2 %	57,5 %	-1,9
14	K Line	Japon	84	4 143	347 989	2,1 %	59,6 %	7,0
15	Hamburg Sud	Allemagne	98	3 423	335 449	2,1 %	61,7 %	18,2
16	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	78	4 137	322 723	2,0 %	63,7 %	1,7
17	HMM	République de Corée	60	4 753	285 183	1,8 %	65,4 %	9,7
18	Zim	Israël	73	3 857	281 532	1,7 %	67,2 %	30,5
19	PIL	Singapour	111	2 146	238 241	1,5 %	68,6 %	36,9
20	UASC	Koweït	47	3 800	178 599	1,1 %	69,7 %	1,1
Total des 20 premiers transporteurs			2 849	3 979	11 335 689	69,7 %	69,7 %	12,4
Autres			6 839	719	4 918 299	30,3 %	30,3 %	1,1
Flotte mondiale de porte-conteneurs			9 688	1 678	16 253 988	100,0 %	100,0 %	8,7

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des statistiques relatives à la flotte de *Containerisation International Online*, accessibles sur <http://www.ci-online.co.uk>.

Note: Il est tenu compte de tous les porte-conteneurs dans ce tableau, lequel n'est pas comparable aux tableaux 2.2. et 2.3, où n'apparaissent que les porte-conteneurs cellulaires intégraux spécialisés.

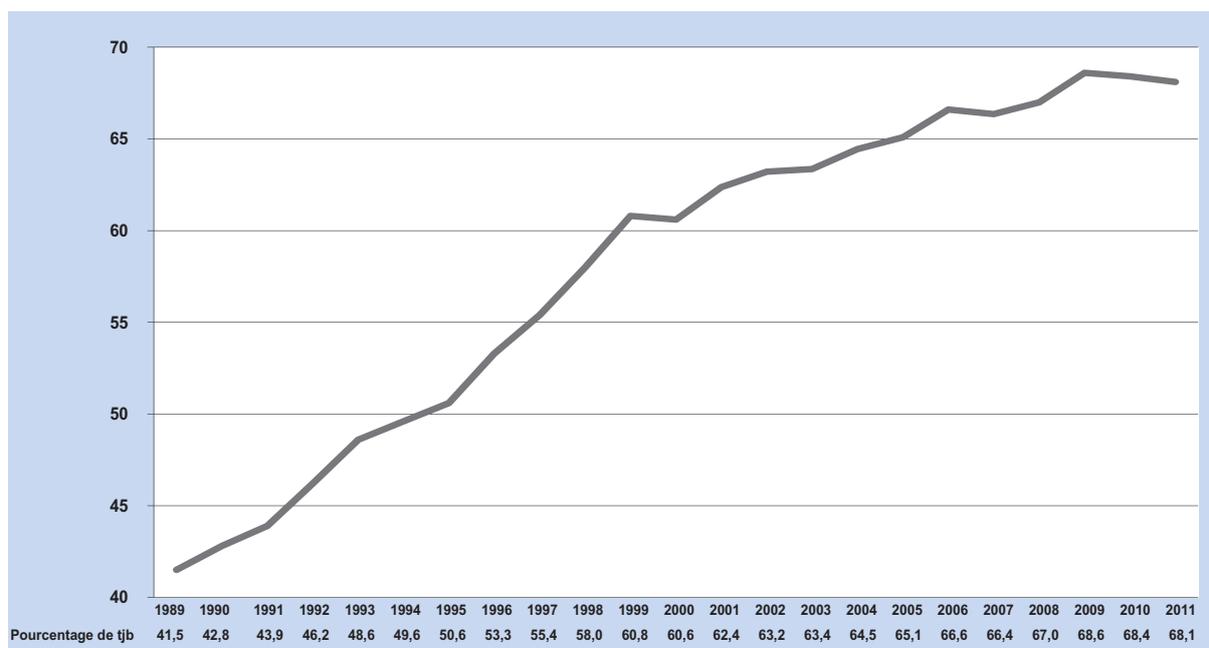
C'est le cas pour les trois plus grands pavillons d'immatriculation, à savoir le Panama, avec 306 millions de tpl (21,9 % de la flotte mondiale), le Libéria (11,9 %) et les Îles Marshall (7,1 %).

En janvier 2011, les 35 principaux pavillons d'immatriculation couvraient à eux seuls 93,8 % de la flotte mondiale, ce qui représente une avancée supplémentaire par rapport aux 93,2 % de l'année précédente (tableau 2.7)²⁰. Les cinq principaux pays d'immatriculation représentaient à eux seuls 52,6 % du tonnage mondial de port en lourd, et les 10 premiers en représentaient 72,7 %, ces deux pourcentages étant en hausse par rapport à l'année précédente.

En nombre de navires, les flottes les plus importantes sont celles battant pavillon du Panama (7 986 navires de mer de 100 tonneaux de jauge brute ou plus), des États-Unis (6 371), du Japon (6 150), de l'Indonésie (5 763), de la Chine (4 080) et de la Fédération de Russie (3 485). À l'exception de celle du Panama, ces flottes comprennent un grand nombre de navires de charge classiques et d'autres navires utilisés pour des services de cabotage côtier, interinsulaire ou par voies navigables intérieures.

Parmi les plus grands registres d'immatriculation libre, les Îles Marshall ont connu la plus forte croissance d'une année sur l'autre (+27 %), notamment parmi

Graphique 2.4 Part de la flotte battant pavillon étranger^a (chiffres au 1^{er} janvier, en pourcentage de tpl, 1989-2011)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Estimation établie à partir des informations disponibles concernant les navires marchands océaniques de 1 000 tjb ou plus.

les propriétaires grecs (+35 %). Parmi les pays qui s'intéressent tout particulièrement à leurs propriétaires nationaux, la Thaïlande a sensiblement progressé depuis 2009: le tonnage des navires immatriculés dans le pays a augmenté de 22 % en 2010.

En 2010, les 10 plus grands registres de libre immatriculation ont encore accru leur part globale de marché, qui a atteint 56,1 % de tpl en janvier 2011. C'est dans les secteurs des transporteurs de vrac sec (61 %) et des pétroliers (56 %) que cette part est la plus importante.

Parmi les autres pays d'immatriculation, la part des pays développés s'est encore réduite de 0,94 %, alors que celle des pays en développement a légèrement augmenté (de 0,27 %) et représente maintenant 25,5 % du tonnage mondial. Les flottes des pays développés ont leur part de marché la plus importante dans le secteur des porte-conteneurs (24 %) alors que, pour les pays en développement, il s'agit en général des navires de charge classiques (35 % de la flotte mondiale dans cette catégorie de navires). Parmi les régions en développement, c'est l'Asie qui revendique de loin la part la plus importante, avec 23 % de la flotte mondiale (tableau 2.8).

Différents registres d'immatriculation se spécialisent dans différents secteurs du marché en fonction des catégories de navires, de leur taille, du pays d'appartenance et de l'âge (pour l'âge des navires, voir aussi le graphique 2.3). Étant donné que les différentes catégories de navires et les différents pays d'appartenance nécessitent des services et des certificats distincts, les registres d'immatriculation ont tendance à adapter leurs tarifs et la structure de leurs services en conséquence. Parmi les 10 principaux registres d'immatriculation, Antigua-et-Barbuda a la plus forte part de leur tonnage en porte-conteneurs, les Bahamas, l'île de Man et les Îles Marshall ont plus de la moitié de leur tonnage en pétroliers, tandis que les Bermudes se spécialisent essentiellement dans les «autres catégories de navires», que le Panama offre son pavillon surtout aux transporteurs de vrac sec et que Saint-Vincent-et-les Grenadines ont la plus large part des navires de charge classiques (graphique 2.5).

2. Nationalité des intérêts majoritaires

Les graphiques 2.6 et 2.7 et l'annexe IV associent des données sur les 35 principaux pays propriétaires (tableau 2.5) avec des informations sur les 20 principaux pavillons d'immatriculation (tableau 2.7).

Tableau 2.7 Les 35 pavillons d'immatriculation recouvrant le tonnage de port en lourd le plus important, au 1^{er} janvier 2011^a

Pavillon d'immatriculation	Nombre de navires	Part dans le total mondial de navires	Tonnage de port en lourd, 1 000 tpl	Part dans le total mondial, tpl	Part cumulée, tpl	Tonnage moyen des navires	Croissance en tpl 2011-2010 en pourcentage
Panama	7 986	7,72	306 032	21,93	21,93	38 321	5,98
Libéria	2 726	2,64	166 246	11,91	33,84	60 985	16,97
Îles Marshall	1 622	1,57	98 757	7,08	40,91	60 886	26,89
Hong Kong (Chine)	1 736	1,68	91 733	6,57	47,48	52 841	23,11
Grèce	1 433	1,39	71 420	5,12	52,60	49 840	5,61
Bahamas	1 384	1,34	67 465	4,83	57,44	48 747	5,24
Singapour	2 667	2,58	67 287	4,82	62,26	25 230	9,13
Malte	1 724	1,67	61 294	4,39	66,65	35 553	9,15
Chine	4 080	3,95	52 741	3,78	70,43	12 927	16,79
Chypre	1 014	0,98	32 321	2,32	72,74	31 875	3,25
Japon	6 150	5,95	22 201	1,59	74,33	3 610	25,38
République de Corée	2 913	2,82	20 155	1,44	75,78	6 919	-3,19
Italie	1 649	1,59	19 440	1,39	77,17	11 789	12,53
Île de Man	385	0,37	19 422	1,39	78,56	50 447	16,22
Norvège (NIS)	521	0,50	18 065	1,29	79,86	34 674	-3,12
Allemagne	931	0,90	17 566	1,26	81,11	18 867	-0,03
Royaume-Uni	1 638	1,58	16 999	1,22	82,33	10 378	-4,27
Inde	1 404	1,36	15 278	1,09	83,43	10 882	2,06
Danemark (DIS)	524	0,51	14 304	1,02	84,45	27 297	5,95
Antigua-et-Barbuda	1 293	1,25	13 892	1,00	85,45	10 744	6,59
États-Unis	6 371	6,16	12 662	0,91	86,35	1 987	-1,02
Indonésie	5 763	5,57	12 105	0,87	87,22	2 100	15,61
Bermudes	158	0,15	10 860	0,78	88,00	68 732	7,45
Malaisie	1 391	1,35	10 725	0,77	88,77	7 710	4,89
Turquie	1 334	1,29	8 745	0,63	89,39	6 556	11,01
France (FIS)	160	0,15	7 880	0,56	89,96	49 253	-5,40
Fédération de Russie	3 485	3,37	7 400	0,53	90,49	2 123	1,61
Pays-Bas	1 302	1,26	7 036	0,50	90,99	5 404	-2,98
Philippines	1 946	1,88	6 946	0,50	91,49	3 570	-1,23
Belgique	245	0,24	6 800	0,49	91,98	27 755	3,42
Saint-Vincent-et-les Grenadines	942	0,91	6 701	0,48	92,46	7 114	-8,57
Viet Nam	1 451	1,40	5 899	0,42	92,88	4 065	8,93
Thaïlande	888	0,86	4 564	0,33	93,21	5 139	21,80
Province chinoise de Taiwan	677	0,65	4 310	0,31	93,52	6 366	9,28
Îles Caïmanes	158	0,15	3 688	0,26	93,78	23 344	-6,87
Total (35 principaux pavillons d'immatriculation)	70 051	67,75	1 308 939	93,78	93,78	18 686	10,02
Total mondial	103 392	100,00	1 395 743	100,00	100,00	13 500	9,37

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tjb ou plus, classés par tonnage exprimé en tpl.

Tableau 2.8 Répartition de la capacité en tpl des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, 2011^a (évolution en pourcentage 2011-2010 indiquée en italiques)

	Total flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres catégories
Total mondial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Pays développés	16,96	19,42	10,95	17,68	23,98	23,81
	<i>-0,94</i>	<i>-0,81</i>	<i>-0,05</i>	<i>-0,16</i>	<i>-2,36</i>	<i>-1,36</i>
Pays						
en transition	0,93	0,81	0,41	4,53	0,09	1,96
	<i>-0,07</i>	<i>-0,03</i>	<i>-0,03</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,10</i>
Pays en développement	25,50	23,50	27,17	35,04	20,61	24,67
	<i>0,27</i>	<i>0,27</i>	<i>0,17</i>	<i>-0,53</i>	<i>0,80</i>	<i>0,62</i>
dont						
Afrique	0,68	0,72	0,35	2,09	0,11	1,78
	<i>0,00</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,05</i>	<i>0,21</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,13</i>
Amérique	1,64	1,83	1,06	4,18	0,37	3,49
	<i>-0,11</i>	<i>-0,04</i>	<i>-0,18</i>	<i>-0,04</i>	<i>0,10</i>	<i>-0,08</i>
Asie	22,80	20,78	25,30	27,97	20,11	18,26
	<i>0,44</i>	<i>0,46</i>	<i>0,39</i>	<i>-0,71</i>	<i>0,71</i>	<i>0,61</i>
Océanie	0,38	0,18	0,45	0,80	0,02	1,14
	<i>-0,06</i>	<i>-0,14</i>	<i>-0,09</i>	<i>0,02</i>	<i>0,00</i>	<i>0,22</i>
Autres, non attribués	0,51	0,24	0,30	2,61	0,13	1,33
	<i>0,07</i>	<i>0,02</i>	<i>0,03</i>	<i>0,52</i>	<i>0,02</i>	<i>0,34</i>
10 principaux registres nationaux						
de libre immatriculation^b	56,10	56,03	61,17	40,14	55,18	48,24
	<i>0,66</i>	<i>0,55</i>	<i>-0,12</i>	<i>0,19</i>	<i>1,55</i>	<i>0,50</i>

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tjb ou plus.

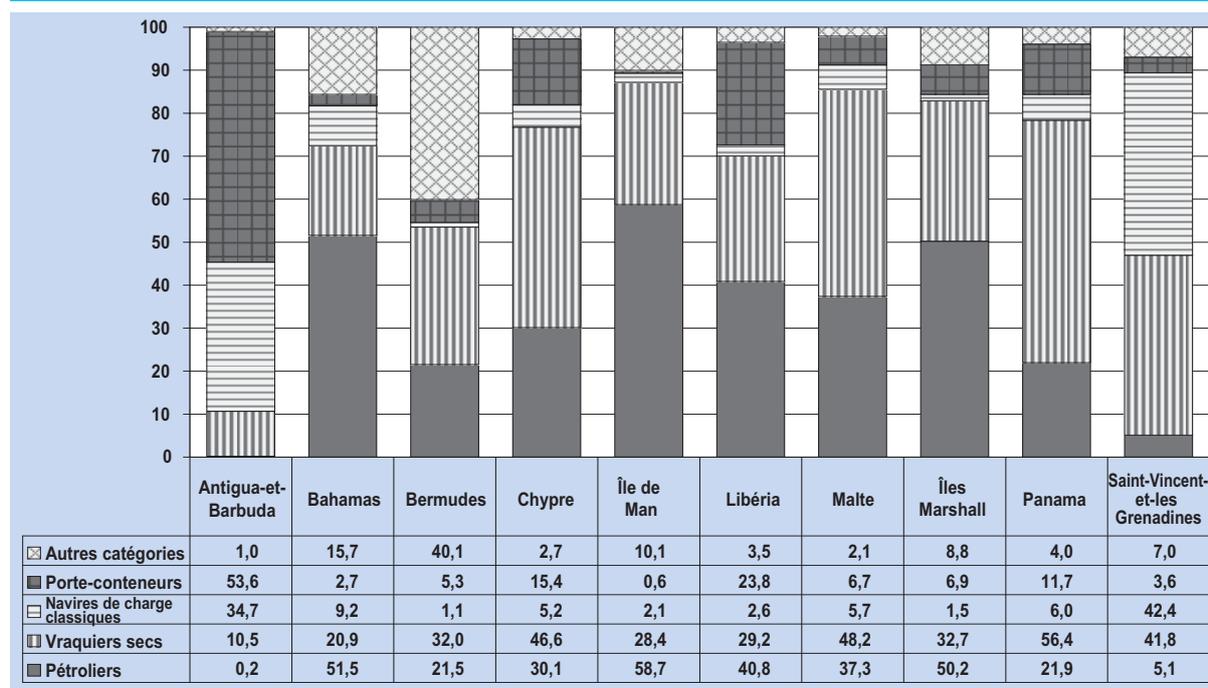
^b Il n'existe pas de définition claire de l'expression «registres internationaux de libre immatriculation». La CNUCED a groupé les 10 principaux registres internationaux de libre immatriculation comme correspondant aux 10 flottes les plus importantes dont plus de 90 % du tonnage est sous contrôle étranger. Pour la liste de ces registres, voir l'annexe III ou le graphique 2.5.

Cela permet de définir avec plus de précision: a) quels sont les pavillons les plus utilisés par les propriétaires nationaux; et b) quels registres de libre immatriculation se spécialisent dans quels pays d'appartenance.

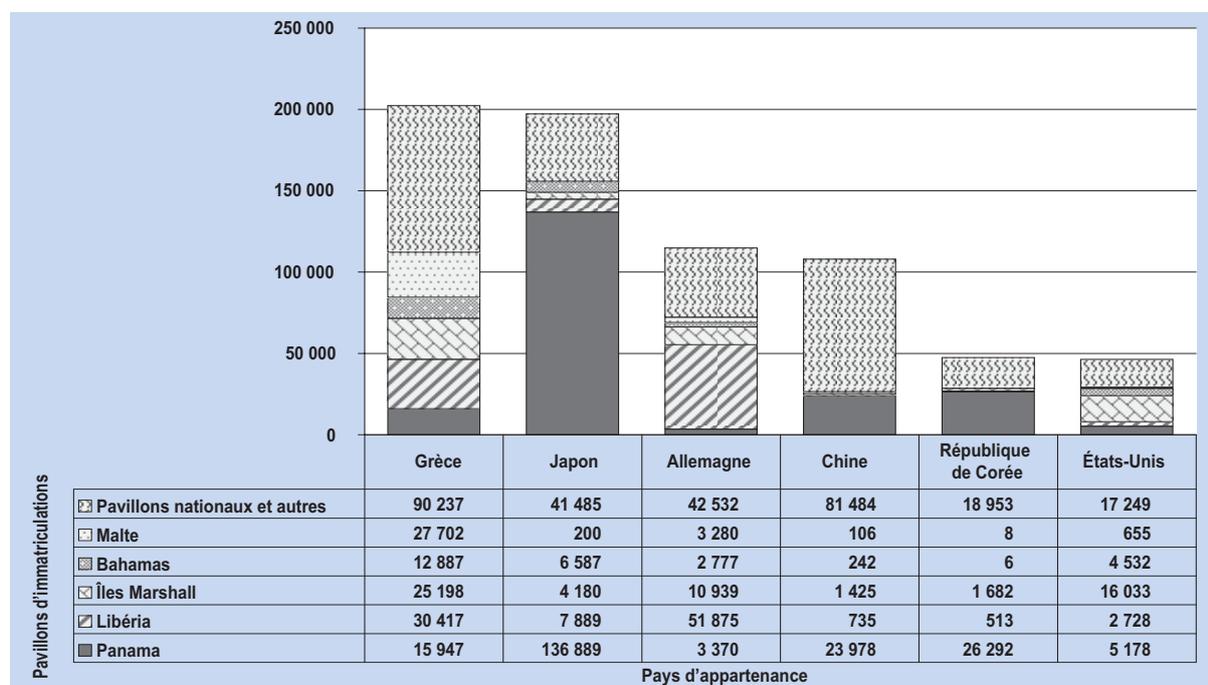
Parmi les 20 principaux registres d'immatriculation, sept sont des registres «nationaux» destinés essentiellement aux propriétaires du même pays; ce sont les pavillons des pays ci-après: Allemagne, Chine, Grèce, Inde, Italie, Japon et République de Corée. Certains d'entre eux offrent aussi leur pavillon national à des propriétaires étrangers. En particulier au sein de l'Union européenne, il est de plus en plus courant que les propriétaires de

pays partenaires immatriculent leurs navires sous le pavillon d'autres pays membres. Dans le cas de l'Italie, la compagnie Lloyd Triestino appartient en fait à la compagnie Evergreen Line, de la province chinoise de Taiwan, et exploite des navires appartenant aussi bien à des intérêts grecs que taiwanais; de fait, 4,7 % du tonnage immatriculé en Italie appartient à des armateurs grecs ou taiwanais (annexe 4).

Deux des 20 principaux pavillons d'immatriculation ont un caractère vraiment «international», ce sont le DIS (Danish International Ship Register) et le NIS (Norwegian International Ship Register). Ces

Graphique 2.5 Catégories de navires immatriculés dans les 10 principaux registres de libre immatriculation, 2011 (en pourcentage de tp)


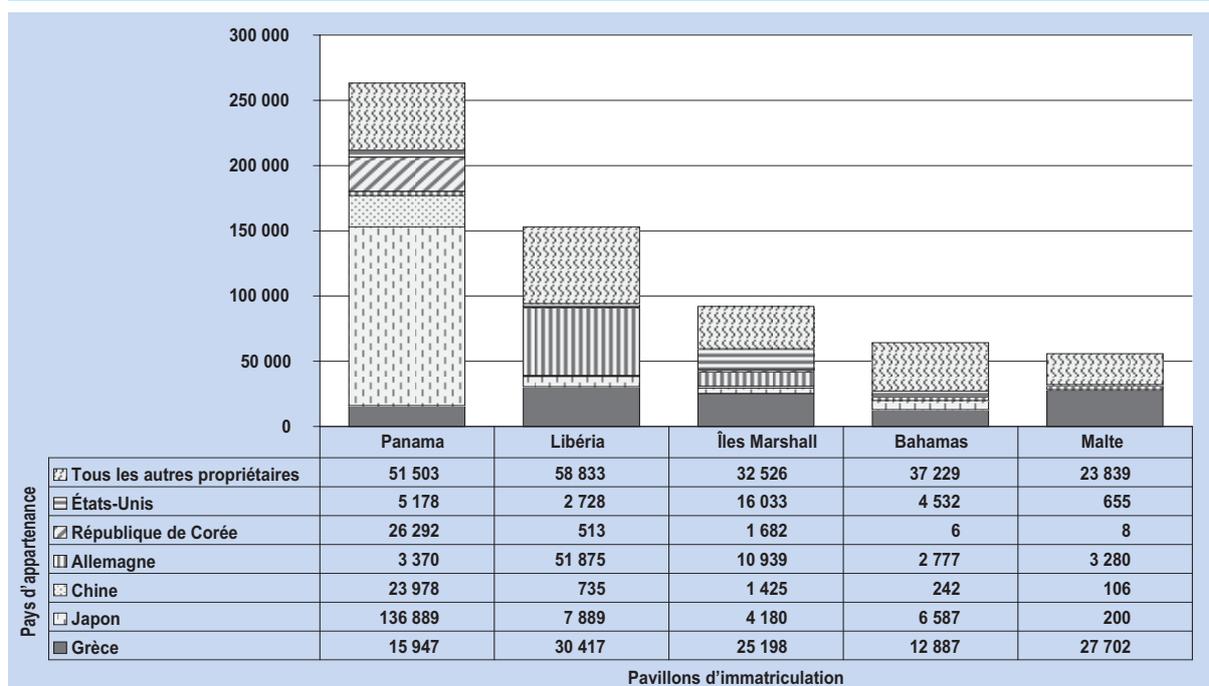
Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

Graphique 2.6 Principaux pays d'appartenance et leur pavillon d'immatriculation, 2011^a (chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tp)


Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 1 000 tjb ou plus.

Graphique 2.7 Principaux pays de libre immatriculation et pays d'appartenance, 2011^a
(chiffres au 1^{er} janvier, en milliers de tpl)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de charge de 1 000 tjb ou plus.

registres d'immatriculation internationaux s'adressent principalement aux propriétaires dans leurs pays respectifs, bien que les conditions qu'ils appliquent soient plus favorables que celles appliquées par les registres nationaux plus traditionnels, qui soumettent notamment l'emploi de gens de mer étrangers à des restrictions plus sévères. Les propriétaires danois représentent 98,8 % du tonnage immatriculé par DIS, alors que dans le cas de NIS, 25 % des propriétaires viennent d'autres pays. Ces propriétaires étrangers comprennent des compagnies ayant leur siège aux Bermudes, dont les actionnaires comprennent à leur tour des ressortissants norvégiens.

Sur les 20 principaux pavillons d'immatriculation, huit sont des pavillons de « libre immatriculation » qui s'adressent presque exclusivement à des propriétaires étrangers; ce sont ceux d'Antigua-et-Barbuda, des Bahamas, de Chypre, de l'Île de Man, des Îles Marshall, du Libéria, de Malte et de Panama. Des propriétaires allemands représentent plus de 90 % du tonnage immatriculé à Antigua-et-Barbuda. Chypre a un portefeuille de propriétaires beaucoup plus large parmi ses clients, y compris plus de 4 millions de tjb appartenant à des ressortissants chypriotes. Le plus gros segment d'immatriculation/appartenance dans

la flotte mondiale correspond aux 137 millions de tjb appartenant à des intérêts japonais et immatriculés au Panama; les propriétaires japonais représentent 45 % de la flotte du plus important registre d'immatriculation au monde.

Certains registres d'immatriculation ont des liens historiques ou d'autres liens spéciaux avec les pays où les compagnies d'armateurs sont domiciliées. Ainsi les Îles Marshall ont conclu un accord avec les États-Unis en vertu duquel les garde-côtes américains font aussi office de garde-côtes pour les Îles Marshall. Le Libéria a un accord de double imposition avec l'Allemagne pour rendre l'immatriculation plus attrayante pour un propriétaire qui souhaite employer des officiers allemands. Les registres d'immatriculation européens tels que Chypre, l'Île de Man et Malte bénéficient du marché commun européen, qui permet aux navires battant pavillon européen d'assurer certains services de cabotage dans les pays membres de l'Union européenne.

Enfin, parmi les 20 principaux registres d'immatriculation, trois pavillons comptent à la fois des propriétaires nationaux et une part importante de propriétaires appartenant à d'autres pays ou territoires: Hong Kong (Chine), le Royaume-Uni et Singapour. Pris ensemble, les propriétaires de la Chine et de Hong Kong (Chine)

représentent environ les trois cinquièmes du tonnage immatriculé à Hong Kong (Chine), le reste appartenant essentiellement à des propriétaires au Canada, aux États-Unis, au Japon et en Norvège. Environ 28 % de la flotte de Singapour immatriculée dans le pays appartient à des propriétaires de Singapour, les principaux éléments de la flotte étrangère appartenant à des ressortissants danois et japonais. Le pavillon du Royaume-Uni (non compris les registres de Gibraltar, de Guernesey, de l'Île de Man et de Jersey) est utilisé essentiellement par les propriétaires dans d'autres pays européens, notamment l'Allemagne, le Danemark et la France.

D. CONSTRUCTION, DÉMOLITION ET PERSPECTIVES DE L'OFFRE DE NAVIRES

1. Livraisons de navires neufs

L'année 2010 a marqué un nouveau record dans l'histoire de la construction navale, en raison des commandes qui avaient été passées avant la crise économique de 2008. Les livraisons se sont chiffrées à 3 748 navires d'un tonnage brut totalisant 96 433 000 tjb (tableau 2.9). Bien que ce niveau constitue un record historique, il est inférieur à ce qui était attendu au début de 2010 car les propriétaires et les chantiers navals ont continué de différer certaines livraisons. Dans le secteur des porte-conteneurs en particulier, les livraisons différées ont représenté, selon les estimations, 39 % des navires en commande²¹.

En termes de tonnage brut, 45,2 % des livraisons effectuées en 2010 ont porté sur des transporteurs de vrac sec, et 27,7 % sur des pétroliers. Parmi ces derniers figuraient 467 transporteurs de produits chimiques et de produits, qui représentaient un tonnage total de 7,8 millions de tjb. Les nouveaux porte-conteneurs cellulaires ont représenté 15,2 % du tonnage brut des navires livrés en 2010.

Les transporteurs de vrac sec ont continué de dominer les livraisons en 2011 également. Pendant le premier trimestre de l'année, la flotte de transporteurs de vrac sec a augmenté de 2,7 % à la suite de la livraison de 222 navires neufs et de la démolition de 67 navires seulement²². Au début de l'année 2011, les livraisons de porte-conteneurs ont compris un grand nombre de navires de 10 000 EVP ou plus; les livraisons mensuelles se sont chiffrées à plus de 200 000 EVP²³.

Deux à trois ans s'écoulent entre le moment où un navire est commandé et sa livraison. Après le niveau record enregistré en 2008 pour le nombre de commandes (voir graphique 2.10), l'année 2010 a été marquée par un record historique de livraisons de navires. En tonnage de port en lourd, les livraisons faites en 2010 ont représenté 11,7 % de la flotte existante au début de la même année. Le précédent record historique avait été enregistré en 1974, année au cours de laquelle les livraisons avaient atteint approximativement 11 % de la flotte existante.

Le pic du milieu des années 1970 a été suivi d'un grave effondrement. Compte tenu des enseignements de l'histoire et des prochaines livraisons attendues, on est peut-être en droit de penser que cet effondrement ne se répétera pas. En vérité, depuis 2010, ce secteur a vu une reprise des commandes de navires sur tous les principaux marchés, même s'il n'est pas certain que cela suffira à garantir l'accroissement de la demande. À certains signes avant-coureurs, une pénurie possible de pétroliers a déjà été annoncée pour 2013²⁴. Dans les secteurs des transporteurs de vrac sec et des porte-conteneurs, en revanche, les opinions majoritaires penchent en faveur d'un tonnage excédentaire pendant les années à venir. Dans ces deux secteurs, l'émergence récente et à venir de nouveaux navires de dimensions records pose un problème supplémentaire aux propriétaires, qui devront trouver des marchandises pour les remplir.

Pour toutes les catégories de navires, l'agrandissement des capacités des chantiers navals donne à penser que les pays qui construisent des navires risquent de construire des bâtiments dépassant les besoins du marché du fait qu'ils se préoccupent avant tout de l'emploi dans ce secteur. Dans la pratique, la construction d'un plus grand nombre de navires que ne le justifie la demande équivaut à subventionner le commerce mondial, car cela entraîne un abaissement des prix des navires, et par conséquent aussi des coûts du fret (voir aussi le chapitre 3).

2. Démolition de navires

En 2010, l'ensemble de l'activité de recyclage de navires s'est maintenue au même niveau qu'en 2009, mais a porté sur des catégories de navires différentes. Les démolitions de navires-citernes ont plus que doublé, alors que celles de porte-conteneurs ont diminué de plus de moitié. Les navires-citernes ont constitué 41,5 % du tonnage brut démolé en 2010, devant les porte-conteneurs et autres transporteurs de

Tableau 2.9 Livraisons de navires neufs, par catégorie (2010)

	1 000 tjb	Pourcentage	Unités	1 000 EVP	1 000 tpi
Pétroliers					
Transporteurs de brut	13 357	13,85	121	0	25 431
Chimiquiers/transporteurs de produits	4 424	4,59	300	0	7 136
Transporteurs de produits pétroliers	3 354	3,48	167	0	5 763
Transporteurs de GNL	2 790	2,89	26	0	2 263
Transporteurs de brut/produits pétroliers	1 568	1,63	28	0	2 856
Transporteurs de GPL	869	0,90	61	0	991
Chimiquiers	96	0,10	21	0	154
Autres navires-citernes	296	0,31	19	0	435
<i>Total partiel navires-citernes</i>	26 755	27,74	743	0	45 028
Vraquiers					
Vraquiers	40 276	41,77	949	1	73 424
Minéraliers	2 078	2,15	15	0	4 078
Minéraliers/pétroliers	861	0,89	5	0	1 599
Transporteurs de copeaux de bois	239	0,25	5	0	302
Vraquiers à déchargement autonome	48	0,05	3	0	73
Cimentiers	47	0,05	6	0	69
Transporteurs d'agrégats	1	0,00	2	0	2
<i>Total partiel vraquiers</i>	43 549	45,16	985	1	79 547
Autres cargaisons sèches/passagers					
Porte-conteneurs (cellulaires intégraux)	14 648	15,19	260	1 361	16 470
Transporteurs de véhicules	3 088	3,20	64	2	998
Navires de charge classiques	2 388	2,48	350	93	3 267
Navires à passagers/de croisière	1 245	1,29	17	0	102
Navires de charge à écoutes ouvertes	899	0,93	32	8	1 437
Navires rouliers	514	0,53	19	4	230
Navires à passagers/rouliers (véhicules)	461	0,48	46	0	111
Navires rouliers pour transports très lourds (semi-submersibles)	89	0,09	4	2	80
Navires de charge frigorifiques	54	0,06	6	2	55
Autres navires pour vrac sec/passagers	182	0,19	76	2	203
<i>Total partiel autres navires pour vrac sec/passagers</i>	23 568	24,44	874	1 474	22 952
Divers					
Remorqueurs	165	0,17	464	0	80
Dragues à élinde traînante	150	0,16	14	0	208
Navires utilisés pour des recherches hydrographiques	113	0,12	22	0	51
Dragues porteuses à moteur	28	0,03	10	0	41
Navires à portique	26	0,03	2	0	0
Dragues aspirantes à couteau	23	0,02	3	0	8
Navires de pêche	43	0,04	66	0	31
Divers autres	111	0,11	95	- 0	61
<i>Total partiel divers</i>	657	0,68	676	0	480

Tableau 2.9 Livraisons de navires neufs, par catégorie (2010)

	1 000 tjb	Pourcentage	Unités	1 000 EVP	1 000 tpl
Au large					
Navires de forage	612	0,64	11	0	596
Navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancre	538	0,56	235	0	441
Navires ravitailleurs au large	223	0,23	92	0	265
Navires auxiliaires au large	129	0,13	18	0	88
Navires à grue posant des canalisations	90	0,09	4	0	38
Navires remorqueurs/ravitailleurs au large	79	0,08	43	0	74
Navires auxiliaires de plongée	67	0,07	10	0	42
Navires pour le transport des équipages	14	0,01	47	0	8
Autres navires	151	0,16	10	0	186
<i>Total partiel navires au large</i>	1 904	1,97	470	0	1 739
Total livraisons en 2010	96 433	100,00	3 748	1 475	149 746

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

marchandises solides et les navires à passagers (36 %) et les transporteurs de vrac sec (15 %) (tableau 2.10).

Le graphique 2.8 illustre la pyramide des âges du tonnage démoli en 2010. La démolition a essentiellement porté sur les pétroliers construits dans les années 1980 et au début des années 1990, les transporteurs de vrac sec construits au début des années 1980, et les navires de charge classiques construits dans les années 1970 et 1980. Le graphique 2.9 illustre l'évolution de la démolition par catégorie de navires: si l'âge moyen des navires mis à la casse entre 2007 et 2009 s'est abaissé pendant la crise économique, il est resté pratiquement stable en 2010. La pyramide des âges des navires mis à la casse correspond *grosso modo* à celle de la flotte existante (voir aussi le tableau 2.4).

Si l'on compare la capacité de transport de fret en termes de nombre de tonnes de port en lourd livrées et mises à la casse, les livraisons des transporteurs de vrac sec ont été 15 fois plus importantes que les démolitions. Pour le reste de la flotte, ce ratio n'a été que de 3:1.

3. Tonnage en commande

À la fin de 2010, le carnet de commandes mondiales de navires avait diminué d'environ 28 % par rapport au niveau record qu'il avait atteint avant la crise économique de 2008, et le nombre de navires neufs est désormais nettement supérieur au nombre en commande. Par rapport au niveau optimal, la réduction a été de 45 % pour les porte-conteneurs, de 34 % pour

les navires-citernes, et de 18 % pour les transporteurs de vrac sec (tableau 2.11 et graphique 2.10).

Avec la reprise de la demande, de nouvelles commandes ont été passées. Les commandes reçues par les chantiers navals japonais en janvier 2011 avaient plus que triplé par rapport à la même période l'année précédente²⁵. Les données pour la Chine qui correspondent à la fin de l'année 2010 donnent à penser que les nouvelles commandes passées avec les chantiers navals de ce pays ont quadruplé en l'espace d'une année²⁶. Bon nombre des nouvelles commandes portent sur des porte-conteneurs, la valeur de ceux commandés pendant les trois premiers mois de l'année 2011 s'élevant à 7 milliards de dollars – contre 2,8 milliards de dollars pour les transporteurs de vrac sec et à peine 0,5 milliard de dollars pour les navires-citernes²⁷.

4. Tonnage excédentaire

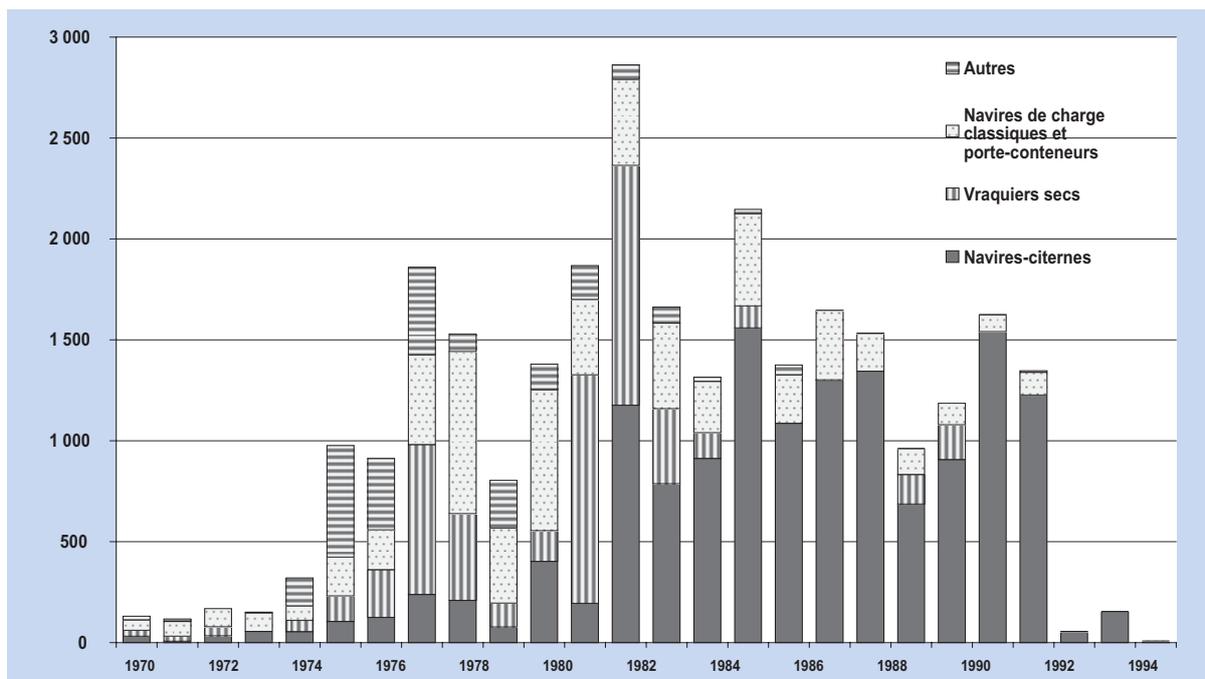
Fin 2010, le tonnage inactif des grands pétroliers, transporteurs de vrac sec et navires de charge classiques s'élevait à 14,1 millions de tpl, soit 1,4 % de la flotte marchande mondiale de ces catégories de navires (tableau 2.12 et graphique 2.11). Le tonnage excédentaire était particulièrement élevé pour les navires rouliers (3,21 % de la flotte mondiale), qui étaient suivis par les transporteurs de gaz de pétrole liquéfié (GPL) (2,99 %), les pétroliers (2,34 %) et les navires de charge classiques (1,47 %). Le plus faible excédent de tonnage a été enregistré dans la catégorie des transporteurs de

Tableau 2.10 Tonnage déclaré vendu à la casse, différentes catégories de navires (2010)

	1 000 tjb	Pourcentage	Unités	1 000 EVP	1 000 tpi
Pétroliers					
Transporteurs de brut	3 785	18,72	50	0	6 888
Transporteurs de brut/produits pétroliers	1 454	7,19	38	0	2 555
Transporteurs de produits pétroliers	975	4,82	62	0	1 577
Chimiquiers/transporteurs de produits	927	4,58	79	0	1 528
Transporteurs de GPL	453	2,24	24	0	545
Chimiquiers	361	1,79	35	0	575
Transporteurs de GNL	72	0,36	1	0	51
Autres navires-citernes	355	1,76	28	0	599
Total partiel navires-citernes	8 382	41,45	317	0	14 316
Vraquiers					
Vraquiers	2 783	13,76	95	4	4 953
Cimentiers	67	0,33	9	0	106
Minéraliers	60	0,30	1	0	115
Transporteurs d'agrégats	0	0,00	1	0	1
Autres vraquiers	89	0,44	5	0	140
Total partiel vraquiers	2 999	14,83	111	4	5 315
Autres cargaisons sèches/passagers					
Porte-conteneurs (cellulaires intégraux)	1 995	9,87	82	146	2 214
Transporteurs de véhicules	1 694	8,37	45	2	662
Navires de charge classiques	1 587	7,85	320	43	2 210
Navires rouliers	787	3,89	50	25	521
Navires à passagers/rouliers (véhicules)	408	2,02	44	2	107
Navires de charge frigorifiques	305	1,51	39	1	318
Navires rouliers pour transports très lourds	75	0,37	3	0	107
Navires à passagers/de croisière	74	0,37	7	0	22
Navires de charge à écoutilles ouvertes	21	0,10	1	1	32
Autres navires pour vrac sec/passagers	305	1,51	29	10	307
Total partiel autres navires pour vrac sec/passagers	7 252	35,86	620	231	6 500
Divers					
Navires de pêche	106	0,52	120	0	70
Navires utilisés pour des recherches hydrographiques	24	0,12	8	0	10
Dragues à élinde traînante	19	0,09	6	0	19
Remorqueurs	7	0,04	22	0	3
Divers autres et catégorie de navires non indiquée	747	3,17	88	6	1 060
Total partiel divers	903	3,94	244	6	1 162
Au large					
Navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancre	10	0,05	8	0	11
Navires posant des canalisations	8	0,04	1	0	5
Navires ravitailleurs de plates-formes	5	0,02	6	0	5
Navires remorqueurs/ravitailleurs au large	4	0,02	6	0	5
Autres navires au large	659	3,26	11	0	1 318
Total partiel navires au large	685	3,39	32	0	1 344
Total navires démantelés en 2010	20 221	100,00	1 324	241	28 637

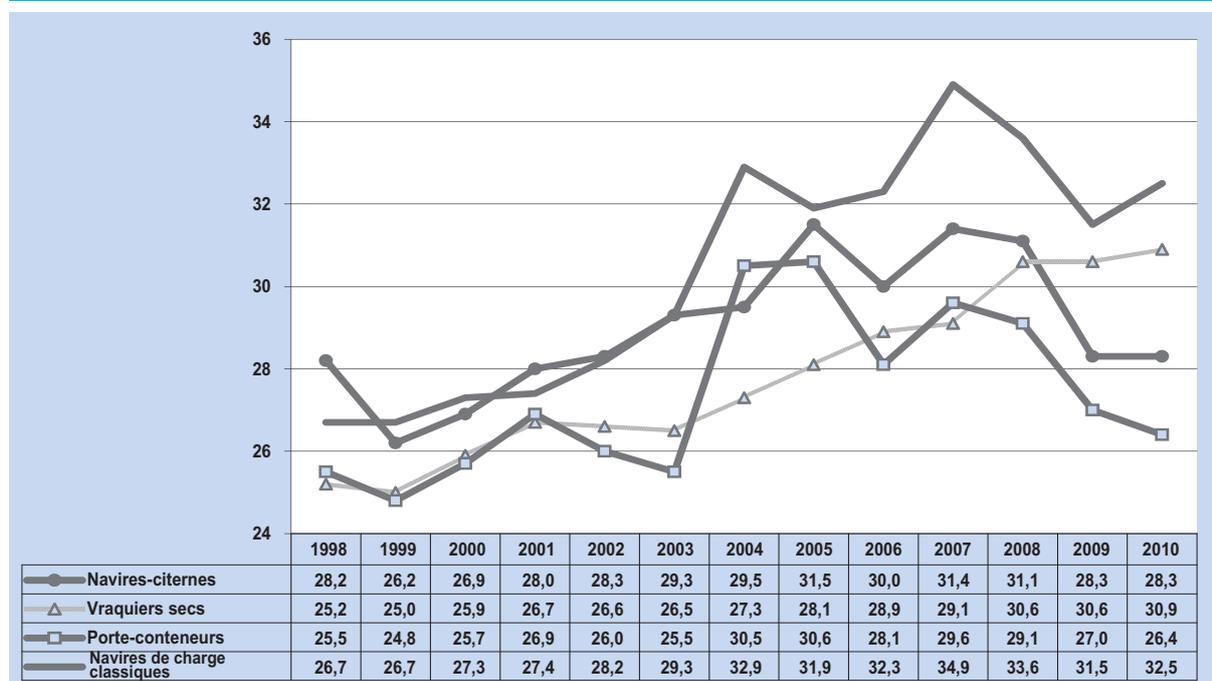
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

Graphique 2.8 Tonnage déclaré vendu à la casse en 2010, par année de construction (en milliers de t_p)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

Graphique 2.9 Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégorie, entre 1998 et 2010^a (en années)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics dans *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 53, n° 1/2 – 2011, tableau 2.2.

^a Navires de 300 t_p ou plus.

Tableau 2.11 Tonnage en commande dans le monde, 2000-2010^a

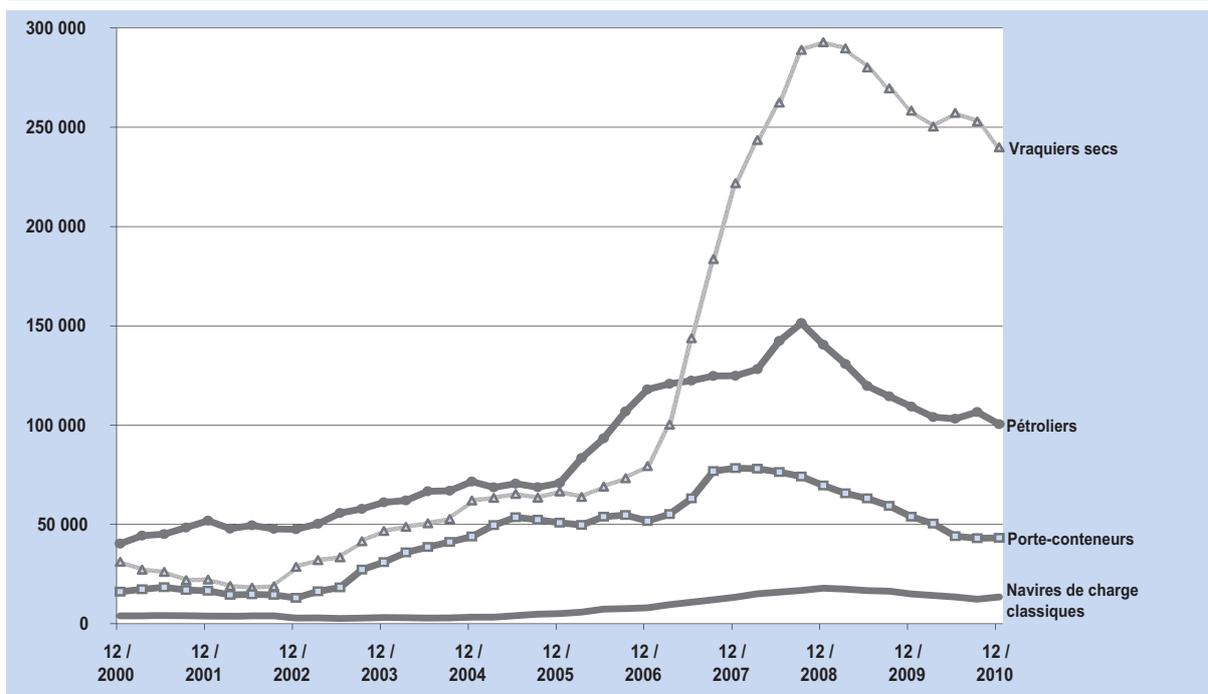
Début du mois	Pétroliers			Vraquiers			Navires de charge classiques		
	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl
Décembre 2000	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 966	446	8 892
Mars 2001	44 361	319	139 061	27 221	439	62 007	3 963	441	8 986
Juin 2001	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
Septembre 2001	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
Décembre 2001	51 894	399	130 060	22 184	353	62 845	3 826	372	10 286
Mars 2002	47 836	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
Juin 2002	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
Septembre 2002	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
Décembre 2002	47 591	488	97 523	28 641	391	73 251	2 832	257	11 018
Mars 2003	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
Juin 2003	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
Septembre 2003	57 856	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
Décembre 2003	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
Mars 2004	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 683
Juin 2004	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
Septembre 2004	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
Décembre 2004	71 563	701	102 087	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
Mars 2005	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
Juin 2005	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
Septembre 2005	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
Décembre 2005	70 847	724	97 855	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
Mars 2006	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
Juin 2006	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
Septembre 2006	106 912	987	108 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
Décembre 2006	118 008	1 078	109 470	79 364	988	80 328	8 004	737	10 860
Mars 2007	120 819	1 113	108 553	100 256	1 204	83 269	9 561	843	11 342
Juin 2007	122 429	1 107	110 595	143 795	1 657	86 781	10 782	885	12 184
Septembre 2007	124 758	1 149	108 580	183 574	2 137	85 903	12 042	956	12 597
Décembre 2007	124 845	1 134	110 093	221 808	2 573	86 206	13 360	1 035	12 908
Mars 2008	128 128	1 139	112 492	243 600	2 804	86 876	15 097	1 195	12 633
Juin 2008	142 333	1 202	118 413	262 452	3 009	87 222	15 911	1 255	12 678
Septembre 2008	151 423	1 245	121 625	288 959	3 316	87 141	16 787	1 332	12 603
Décembre 2008	140 504	1 154	121 754	292 837	3 347	87 492	17 849	1 374	12 991
Mars 2009	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795
Juin 2009	119 709	986	121 409	280 102	3 194	87 696	16 684	1 296	12 874
Septembre 2009	114 460	934	122 548	269 558	3 050	88 380	16 354	1 264	12 939
Décembre 2009	109 310	884	123 654	258 343	2 918	88 534	15 018	1 179	12 738
Mars 2010	104 062	849	122 570	250 383	2 890	86 638	14 199	1 139	12 466
Juin 2010	103 245	824	125 297	257 229	2 951	87 167	13 480	1 095	12 311
Septembre 2010	106 599	791	134 765	252 924	2 887	87 608	12 361	1 023	12 083
Décembre 2010	100 442	741	135 549	239 898	2 823	84 980	13 487	989	13 637
Pourcentage du total, décembre 2010	23,8	9,5		56,9	36,1		3,2	12,6	

Tableau 2.11 Tonnage en commande dans le monde, 2000-2010^a

Porte-conteneurs			Autres navires			Total			Début du mois
1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	1 000 tpl	Navires	Tonnage moyen des navires, en tpl	
16 140	394	40 964	8 870	1 087	8 160	100 513	2 697	37 268	Décembre 2000
17 350	435	39 884	10 154	1 132	8 970	103 048	2 766	37 255	Mars 2001
18 393	441	41 708	11 790	1 138	10 360	105 563	2 737	38 569	Juin 2001
16 943	413	41 025	12 181	1 153	10 564	103 421	2 677	38 633	Septembre 2001
16 550	393	42 111	13 501	1 201	11 242	107 955	2 718	39 719	Décembre 2001
14 476	355	40 776	12 839	1 200	10 700	97 936	2 616	37 437	Mars 2002
14 793	362	40 865	15 415	1 324	11 643	101 836	2 747	37 072	Juin 2002
14 509	338	42 927	15 342	1 292	11 875	100 473	2 713	37 034	Septembre 2002
13 000	296	43 919	16 174	1 386	11 669	108 238	2 818	38 409	Décembre 2002
16 281	326	49 943	16 199	1 365	11 868	117 742	2 910	40 461	Mars 2003
18 296	367	49 853	17 085	1 367	12 498	127 152	2 979	42 683	Juin 2003
27 216	503	54 107	18 062	1 484	12 171	147 475	3 411	43 235	Septembre 2003
30 974	580	53 403	19 277	1 492	12 920	161 174	3 638	44 303	Décembre 2003
35 840	658	54 468	20 068	1 520	13 203	169 786	3 776	44 965	Mars 2004
38 566	724	53 268	22 833	1 682	13 575	181 434	4 068	44 600	Juin 2004
41 172	808	50 956	24 368	1 714	14 217	188 198	4 209	44 713	Septembre 2004
43 904	880	49 891	27 361	1 898	14 416	208 185	4 645	44 819	Décembre 2004
49 624	1 006	49 328	27 328	1 940	14 087	212 335	4 805	44 190	Mars 2005
53 605	1 101	48 688	29 884	2 002	14 927	223 414	5 046	44 275	Juin 2005
52 378	1 132	46 271	31 209	2 158	14 462	220 600	5 292	41 686	Septembre 2005
50 856	1 124	45 245	33 147	2 285	14 506	226 551	5 522	41 027	Décembre 2005
49 749	1 130	44 026	36 750	2 373	15 487	239 512	5 712	41 931	Mars 2006
53 876	1 185	45 465	39 768	2 522	15 768	263 347	6 136	42 918	Juin 2006
54 676	1 199	45 601	42 322	2 714	15 594	284 738	6 513	43 718	Septembre 2006
51 717	1 143	45 247	45 612	2 962	15 399	302 706	6 908	43 820	Décembre 2006
55 144	1 229	44 869	49 245	3 327	14 802	335 025	7 716	43 420	Mars 2007
63 063	1 305	48 324	52 382	3 562	14 706	392 451	8 516	46 084	Juin 2007
76 804	1 412	54 394	56 767	3 864	14 691	453 945	9 518	47 693	Septembre 2007
78 348	1 435	54 598	56 947	3 876	14 692	495 309	10 053	49 270	Décembre 2007
78 042	1 419	54 998	58 304	4 174	13 968	523 171	10 731	48 753	Mars 2008
76 388	1 352	56 500	57 574	4 302	13 383	554 657	11 120	49 879	Juin 2008
74 090	1 322	56 044	56 563	4 442	12 734	587 823	11 657	50 427	Septembre 2008
69 593	1 209	57 563	52 088	4 256	12 239	572 871	11 340	50 518	Décembre 2008
65 610	1 121	58 528	48 131	4 117	11 691	551 720	10 992	50 193	Mars 2009
63 064	1 028	61 346	43 989	3 796	11 588	523 548	10 300	50 830	Juin 2009
59 314	948	62 567	40 947	3 591	11 403	500 632	9 787	51 153	Septembre 2009
53 903	813	66 301	37 434	3 428	10 920	474 008	9 222	51 400	Décembre 2009
50 416	732	68 874	34 804	3 396	10 248	453 864	9 006	50 396	Mars 2010
44 071	628	70 176	30 135	3 137	9 606	448 160	8 635	51 900	Juin 2010
43 060	600	71 766	26 003	2 849	9 127	440 946	8 150	54 104	Septembre 2010
43 180	566	76 289	24 888	2 702	9 211	421 895	7 821	53 944	Décembre 2010
10,2	7,2		5,9	34,5		100,0	100,0		Pourcentage du total, décembre 2010

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

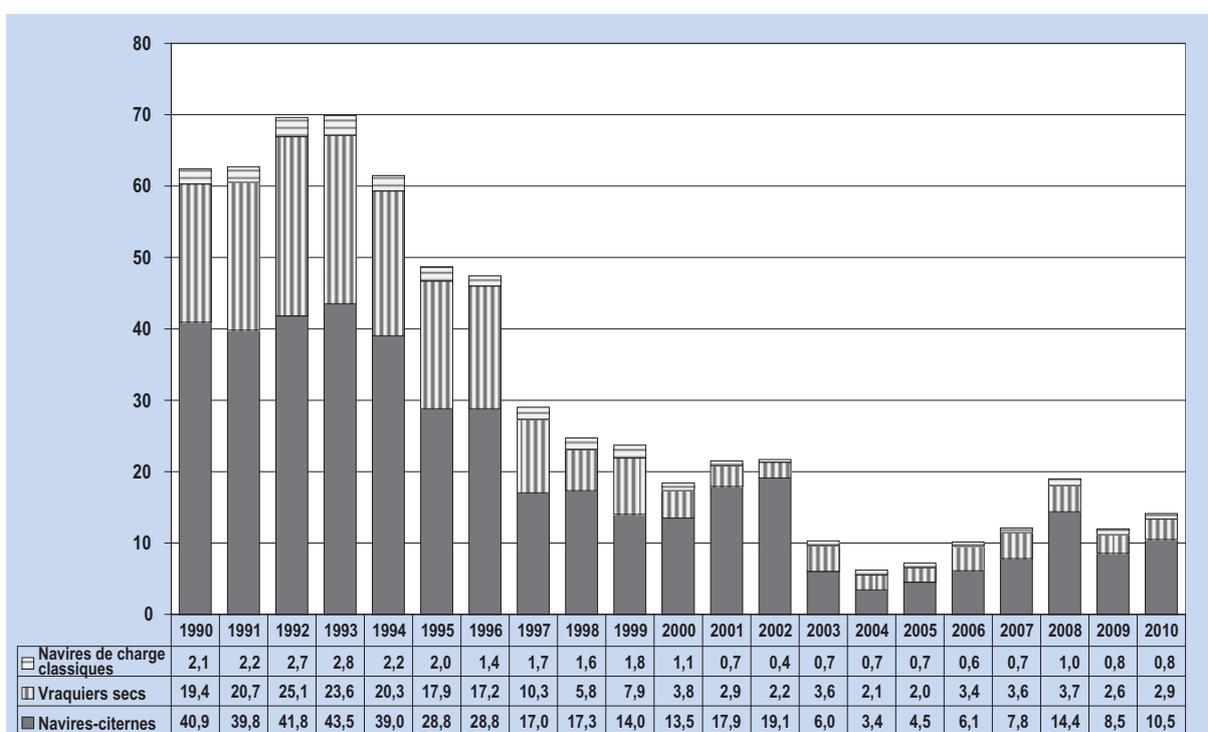
^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tjb ou plus.

Graphique 2.10 Tonnage en commande dans le monde, 2000-2010^a (en milliers de tp)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce océaniques à propulsion de 100 tjb ou plus.

Graphique 2.11 Évolution de la capacité excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans divers numéros de *Lloyd's Shipping Economist*.

Tableau 2.12 Tonnage excédentaire de la flotte marchande dans le monde, diverses années (chiffres au 31 décembre)

	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Millions de tpi								
Flotte marchande, trois grandes catégories de navires^a								
Flotte inactive^b	62,4	18,4	7,2	10,1	12,1	19,0	12,0	14,1
Flotte active	496,1	568,0	690,7	763,7	818,6	857,2	918,3	1 009,1
Pourcentages								
Flotte inactive en pourcentage de la flotte marchande								
	11,2	3,1	1,0	1,3	1,5	2,2	1,3	1,4

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans divers numéros de *Lloyd's Shipping Economist*.

^a Navires-citernes de 10 000 tpi ou plus, et navires de charge classiques de 5 000 tpi ou plus.

^b Le tonnage excédentaire est le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé parce que les navires sont exploités à vitesse réduite ou désarmés, ou inactifs pour d'autres raisons.

vrac sec, dans laquelle il ne représentait que 0,55 % de la flotte existante (tableau 2.13).

Sur le marché du transport conteneurisé, l'excédent de tonnage avait été considérablement réduit au début de l'année 2011. Sous l'effet de la navigation à petite vitesse, de l'augmentation de la demande et du rallongement des délais de livraison, très peu de porte-conteneurs étaient toujours inactifs. De la même manière, la demande de transporteurs de GNL avait progressé au début de 2011, au point de ne laisser qu'un très petit nombre de navires sur le marché au comptant²⁸.

Avec pour objectif de faire des économies de carburant et de réduire l'excédent de capacité des navires, les compagnies régulières ont continué en 2010 et 2011 à faire naviguer leurs porte-conteneurs à petite vitesse. Les pétroliers semblent aussi, selon certaines indications, avoir réduit leur vitesse de pas moins de 24 nœuds à moins de 12 nœuds pendant leur voyage de retour à vide, économisant ainsi jusqu'à 22 000 dollars par jour²⁹.

S'agissant des porte-conteneurs, la plupart ce ceux qui assurent les services entre l'Asie et l'Europe naviguent à une vitesse ne dépassant pas 17 à 19 nœuds (ou milles nautiques, soit l'équivalent de 31,5 à 35 kilomètres à l'heure), alors que leur vitesse normale est comprise entre 21 et 25 nœuds. En fonction du prix du carburant, on estime que cela représente pour la compagnie maritime une économie pouvant atteindre 100 dollars par EVP livré sur les principales routes maritimes Est-Ouest. Pour le propriétaire de la cargaison

toutefois, les frais d'inventaire supplémentaires et la nécessité de disposer de stocks de réserve peuvent l'emporter largement sur les économies réalisées sur le coût du transport³⁰.

À long terme, il est à prévoir que les exigences des importateurs et des exportateurs feront pression sur les compagnies maritimes pour les amener à accroître leur vitesse en service. Si les compagnies maritimes peuvent imposer de plus hauts taux de fret pour des services plus rapides, la capacité des porte-conteneurs ainsi libérée exercera une pression à la baisse sur les taux de fret en général. Du point de vue des importateurs ou des exportateurs, cela pourrait être une raison supplémentaire pour exiger des services plus rapides.

Les transporteurs se plaignent peut-être d'un excédent de capacité des navires, et pourtant les importateurs et les exportateurs se réjouissent de la capacité supplémentaire de transport qui en résulte pour faire face à la reprise du commerce international. En 2009 et 2010, les chantiers navals ont livré un volume record de tonnage neuf, non seulement en termes absolus mais aussi en termes relatifs, en pourcentage de la flotte existante. Ainsi qu'il ressort du présent chapitre, pendant toute la durée de la crise économique et pendant la période qui a suivi, le secteur des transports maritimes a assuré l'approvisionnement en navires nécessaire pour répondre à la demande croissante de transports maritimes (voir le chapitre 1). L'ajustement de l'offre à la volatilité de la demande demeurera un problème; la question sera examinée au chapitre 3.

Tableau 2.13 Analyse du tonnage excédentaire, par grandes catégories de navires, diverses années^a
(en millions de tpl ou de m³)

(En millions de tpl ou de m ³)	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Flotte mondiale de navires-citernes (tpl)	266,2	279,4	312,9	367,4	393,5	414,04	435,25	447,64
Flotte inactive de navires-citernes (tpl)	40,9	13,5	4,5	6,1	7,8	14,35	8,51	10,48
Part inactive de la flotte de navires-citernes (%)	15,4	4,8	1,4	1,7	2,0	3,47	1,96	2,34
Flotte mondiale de vraquiers secs (tpl)	228,7	247,7	340,0	361,8	393,5	417,62	452,52	522,52
Flotte inactive de vraquiers secs (tpl)	19,4	3,8	2,0	3,4	3,6	3,68	2,64	2,86
Part inactive de la flotte de vraquiers secs (%)	8,5	1,5	0,6	0,9	0,9	0,88	0,58	0,55
Flotte mondiale de navires de charge classiques (tpl)	63,6	59,3	45,0	44,7	43,8	44,54	42,53	53,10
Flotte inactive de navires de charge classiques (tpl)	2,1	1,1	0,7	0,6	0,7	0,97	0,83	0,78
Part inactive de la flotte de navires de charge classiques (%)	3,3	1,9	1,6	1,4	1,6	2,18	1,95	1,47
Flotte mondiale de navires rouliers (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	11,37	10,93	10,28
Flotte inactive de navires rouliers (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,89	0,73	0,33
Part inactive de la flotte mondiale de navires rouliers (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7,83	6,68	3,21
Flotte mondiale de transporteurs de véhicules (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	11,27	11,20	11,48
Flotte inactive de transporteurs de véhicules (tpl)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,24	0,55	0,13
Part inactive de la flotte de transporteurs de véhicules (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,13	4,91	1,13
Flotte mondiale de transporteurs de GNL (m³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	44,43	46,90	51,15
Flotte inactive de transporteurs de GNL (m ³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,87	1,29	1,53
Part inactive de la flotte de transporteurs de GNL (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,21	2,75	2,99
Flotte mondiale de transporteurs de GPL (m³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	11,56	18,50	19,42
Flotte inactive de transporteurs de GPL (m ³)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,94	0,10	0,13
Part inactive de la flotte de transporteurs de GPL (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,13	0,54	0,67

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans divers numéros de *Lloyd's Shipping Economist*.

^a Chiffres au 31 décembre, sauf ceux pour 1990 et 2000, qui sont des moyennes annuelles. Les navires-citernes et les transporteurs de vrac sec de moins de 10 000 tpl et les navires de charge classiques/transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl ont été exclus de ce tableau.

NOTES

- 1 *Containerisation International* (2011), citant Sextant Consultancy, avril: 43.
 - 2 Hellenic Shipping News (2011), 29 janvier. <http://www.hellenicshippingnews.com>. Également: *Lloyd's List* (2011), 18 mars, <http://www.lloydslist.com>.
 - 3 DNV et MAN, Diesel and Turbo (2011), Quantum 9000 two-stroke LNG, Copenhague.
 - 4 Yonhap News (2011), 24 mars, <http://english.yonhapnews.co.kr>.
 - 5 DNV (2011), *Technology Outlook 2020*. http://www.dnv.com/news_events/news/2011/dnvpredictstechnologyuptaketowards2020.asp, Oslo.
 - 6 La capacité nominale peut varier si l'on inclut les conteneurs vides. Selon une estimation, les nouveaux navires Maersk pourraient aller jusqu'à 20 000 EVP. Source: The Motorship (2011), citant Alphaliner, 25 janvier, <http://www.motorship.com>.
 - 7 *Lloyd's List* (2011), 12 mai, <http://www.lloydslist.com>.
 - 8 Stopford M. (2011), Super container ships to fall into the ULCC trap? Dans *Shipping and Finance*, février.
 - 9 *Fairplay* (2011), Size matters, Londres, 2 mars.
 - 10 *Lloyd's List* (2011), 21 janvier, 8 mars et 9 mai, <http://www.lloydslist.com>.
 - 11 *Lloyd's List* (2000), 14 juillet, <http://www.lloydslist.com>.
 - 12 *Seatrade* (2011), numéro 2, Colchester, avril.
 - 13 Clarkson Research Services (2011), *Container Intelligence Monthly*, Londres, avril.
 - 14 Calcul de la CNUCED à partir de données fournies par Dynamar et Textainer.
 - 15 *Cargo Systems* (2011), 19 mai, <http://www.cargosystems.net>.
 - 16 *Journal of Commerce* (2011), 8 mars, <http://www.joc.com>.
 - 17 Les renseignements figurant dans cette section sont basés sur les données concernant les navires marchands de haute mer de 1 000 tjb ou plus.
 - 18 Veuillez vous reporter à l'annexe I pour la classification des pays.
 - 19 *Shipping and Finance* (2010), Athènes, octobre.
 - 20 Les informations figurant dans la présente section sont fondées sur les données relatives aux navires de 100 tjb ou plus (voir également l'annexe III b)), sauf si l'on considère le pays d'appartenance des navires. Dans ce cas, les données concernent les navires de 1 000 tjb ou plus.
 - 21 *Containerisation International*, www.ci-online.co.uk, 6 avril 2011, citant Trevor Crowe, de Clarkson Research Services.
 - 22 *Hellenic Shipping News*, www.hellenicshippingnews.com, 12 avril 2011, citant BIMCO.
 - 23 *ifw*, www.ifw-net.com, mai 2011, citant Alphaliner.
 - 24 *Fairplay*, www.fairplay.co.uk, 17 mars 2011.
 - 25 *Journal of Commerce* (2011), 21 février, <http://www.joc.com>.
 - 26 *Bloomberg* (2011), 6 janvier, <http://www.bloomberg.com>.
 - 27 *Lloyd's List* (2011), 26 avril, <http://www.lloydslist.com>.
 - 28 *Lloyd's List* (2011), 8 février, <http://www.lloydslist.com>.
 - 29 *Lloyd's List* (2011), 22 février, <http://www.lloydslist.com>.
 - 30 DNV (2010), *Container Ship Update*, n° 2, Oslo.
-



3

PRIX DES NAVIRES ET TAUX DE FRET

CHAPITRE 3

Le présent chapitre traite des déterminants des coûts du transport, du prix des navires et des taux de fret dans le secteur des navires-citernes, dans celui des transporteurs de vrac sec et dans celui des services de ligne. Il se termine par une analyse des taux de fret par région et de l'évolution des performances de la flotte au cours des quelques dernières décennies.

Le point de vue des marchés étant que la capacité de la flotte mondiale était suffisante pour faire face au commerce mondial à court terme, le prix des bâtiments neufs a fléchi pour toutes les catégories de navires en 2010. Sur le marché d'occasion, les résultats ont été variables. Les navires-citernes de grandes dimensions ont gardé leur valeur, contrairement à ceux de plus petite taille et les transporteurs de produits spécialisés qui ont perdu de leur valeur. Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, le prix des navires Panamax de taille moyenne a baissé, tandis que celui des navires plus petits et plus grands a augmenté. Le prix de toutes les tailles de porte-conteneurs d'occasion a augmenté en 2010 avec la reprise du volume des échanges.

Dans le secteur des navires-citernes, les taux de fret ont mieux résisté que l'année précédente, leur progression à la fin de 2010 étant comprise entre 30 et 50 %. Pour toutes les catégories de navires, la situation a chaque mois été plus favorable que pendant le même mois de l'année précédente. Dans l'ensemble toutefois, les taux de fret des navires-citernes sont restés déprimés si on les compare aux années qui avaient immédiatement précédé le niveau record de 2008. L'évolution des taux de fret dans le secteur des transporteurs de vrac sec a été positive pendant la première moitié de l'année, mais le Baltic Exchange Dry Index (BDI) a perdu plus de la moitié de sa valeur entre la fin du mois de mai et le milieu du mois de juillet 2010. Une reprise partielle s'est produite en août 2010, avant que le BDI ne reprenne sa trajectoire descendante. Entre mai 2010 et mai 2011, cet indice a diminué d'environ deux tiers. En 2010, les taux de fret des porte-conteneurs ont connu une profonde transformation à la suite d'une envolée des exportations et des mesures prises par les propriétaires de navires afin de limiter l'offre excédentaire de navires. L'effet de cette transformation est illustré par le nouveau ConTex Index, dont la valeur a triplé entre le début de l'année 2010 et le milieu de l'année 2011.

A. VUE D'ENSEMBLE DES DÉTERMINANTS DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LEUR IMPACT SUR LE COMMERCE

Le coût des transports est l'un des déterminants clefs de la compétitivité commerciale d'un pays. Souvent supérieurs aux droits de douane, des coûts excessifs dans ce secteur sont considérés comme un obstacle majeur au commerce. Plusieurs études ont conclu que le coût du transport influe sur le volume, la structure et les caractéristiques du commerce, de même que sur l'avantage comparatif d'un pays¹. La multiplication par deux des coûts de transport d'un pays peut réduire la croissance annuelle du produit intérieur brut (PIB) d'un peu plus de la moitié d'un point de pourcentage et entraîner un fléchissement des investissements étrangers, réduire l'accès à la technologie et aux connaissances et diminuer les possibilités d'emploi. Les coûts de transport agissent également sur le choix des modes de transport, la composition des échanges en fonction des produits et l'organisation de la production.

Cela étant, il est indispensable de comprendre comment agissent les déterminants des taux de fret et du coût des transports et la manière dont ces coûts influent sur les flux, le volume, les caractéristiques et la structure des échanges, ce

qui peut aider les responsables dans la prise de décisions. Parmi les déterminants pertinents des taux de fret et des coûts de transport figurent notamment la distance, la concurrence en matière de transports maritimes et de services portuaires, les économies d'échelle, le déséquilibre commercial, les dépenses d'investissement dans l'infrastructure, ainsi que la nature et la valeur des marchandises. Le présent chapitre donne un aperçu de l'évolution des prix des navires et des taux de fret maritimes en 2010 et au début de 2011.

B. PRIX DES NAVIRES

Le prix des navires est déterminé par les coûts de construction et les pressions qu'exerce le marché en fonction de la demande de services de transport et de l'offre de navires, questions qui sont aussi examinées en détail aux chapitres 1 et 2². La demande de bâtiments neufs est aussi déterminée par la manière dont les propriétaires de navires envisagent la demande à long terme, alors que la demande de navires d'occasion peut réagir aux attentes à court terme.

Le tableau 3.1 donne le prix des bâtiments neufs pour toutes les catégories de navires dont le prix a baissé en 2010. Les propriétaires ont cessé de passer des commandes, annulé des commandes en cours et retardé la prise de livraison des navires dont la construction touchait à sa fin (ces mesures dilatoires sont généralement désignées par le terme «slippage»).

Tableau 3.1 Prix représentatifs des navires neufs, 2003-2010 (en millions de dollars, prix moyens)

Catégorie et dimensions des navires	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Évolution en pourcentage 2010-2009
Pétrolier – Handy, 50 000 tpl	28	35	42	47	50	52	40	36	-10,0
Pétrolier – Suezmax, 160 000 tpl	47	60	73	76	85	94	70	66	-5,7
Pétrolier – VLCC, 300 000 tpl	67	91	119	125	136	153	116	103	-11,2
Chimiquier – 12 000 tpl	12	16	18	21	33	34	33	28	-15,2
Transporteur de GPL – 15 000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	41	-10,9
Transporteur de GNL – 160 000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	208	-8,0
Vraquier sec – Handysize, 30 000 tpl	16	19	21	22	33	38	29	25	-13,8
Vraquier sec – Panamax, 75 000 tpl	23	32	35	36	47	54	39	35	-10,3
Vraquier sec – Capesize, 170 000 tpl	38	55	62	62	84	97	69	58	-15,9
Porte-conteneurs – gréé, 500 EVP	13	18	18	16	16	21	14	10	-28,6
Porte-conteneurs – non gréé, 6 500 EVP	67	86	101	98	97	108	87	75	-13,8
Porte-conteneurs – non gréé, 12 000 EVP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	154	164	114	107	-6,1

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

Les chantiers navals ont répondu en abaissant leurs prix pour attirer de nouvelles commandes, tout en veillant à garder suffisamment de recettes pour couvrir leurs dépenses opérationnelles. La plus forte baisse en pourcentage a été enregistrée par les porte-conteneurs de 500 équivalents 20 pieds (EVP). En 2009, le prix de la construction d'un nouveau porte-conteneurs de 500 EVP était en moyenne de 28 000 dollars par EVP, alors qu'un navire de 12 000 EVP coûtait en moyenne 9 500 dollars par EVP: un navire de 500 EVP coûtait donc presque trois fois plus cher qu'un navire de 12 000 EVP. En 2010, le prix d'un navire de 500 EVP a diminué sensiblement plus (soit de 28,6 %) que celui d'un navire de 12 000 EVP, qui a enregistré une baisse de 6,1 %.

Le tableau 3.2 offre un tableau mitigé des prix des navires d'occasion, certains secteurs se comportant mieux que d'autres. Les transporteurs de produits chimiques ont enregistré la plus forte baisse de prix, soit 35 %. En revanche, le prix des porte-conteneurs de petite taille, 500 EVP, a augmenté de 50 %. Ainsi, les petits porte-conteneurs de 500 EVP, qui ne sont pas très recherchés comme navires neufs, sont très demandés comme navires d'occasion.

C. TAUX DE FRET

On entend par taux de fret le montant qu'un transporteur, c'est-à-dire un propriétaire ou un affrèteur,

perçoit pour acheminer des marchandises. Le taux de fret est lié à de nombreux facteurs, y compris le coût d'exploitation du navire (salaires des membres de l'équipage, carburant, maintenance et assurance, par exemple), les dépenses d'équipement liées à l'achat du navire (mise de fonds, intérêts et amortissement), et les opérations à quai (personnel de bureau, loyer et marketing)³. Aux taux de fret peuvent venir s'ajouter de nombreuses autres redevances telles que le coefficient d'ajustement de soulage, le coefficient d'ajustement monétaire, les frais de manutention au terminal, les primes d'assurance contre les risques de guerre, des suppléments liés aux risques de piraterie⁴, des frais pour le scellage des conteneurs⁵, l'envoi d'un récépissé électronique des frais de transport⁶, des pénalités de retard ou des redevances pour pénurie de matériel⁷⁻⁸. La compagnie Maersk Line, la plus importante compagnie de services de ligne, donne sur son site Web une liste de 107 redevances et majorations possibles⁹. Ces majorations peuvent aussi considérablement varier d'un transporteur à l'autre et ne pas nécessairement correspondre au coût du service fourni. Ainsi, le coefficient d'ajustement monétaire appliqué par différents transporteurs a fluctué en juin 2011 de pas moins de 6 points de pourcentage, se situant entre 10,3 % et 16,7 %, du taux de fret¹⁰.

En règle générale, les taux de fret évoluent en fonction de la demande correspondant aux marchandises

Tableau 3.2 Prix d'occasion des navires de cinq ans, 2003-2010 (en millions de dollars, chiffres au 31 décembre)

Catégorie et dimensions des navires	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Évolution en pourcentage 2010-2009
Pétrolier – Handy, 45 000 tpi, 5 ans	25	35	44	47	40	51	30	26	-13,3
Pétrolier – Suezmax, 150 000 tpi, 5 ans	43	60	72	76	87	95	59	62	5,1
Pétrolier – VLCC, 300 000 tpi, 5 ans	60	91	113	116	124	145	84	86	2,4
Chimiquier – 12 000 tpi, 10 ans	9	11	12	14	23	23	20	13	-35,0
Transporteur de GPL – 15 000 m³, 10 ans	21	23	30	39	40	39	30	25	-16,7
Vraquier – Handysize, 28 000 tpi, 10 ans	10	15	20	20	28	31	17	20	17,6
Vraquier – Panamax, 75 000 tpi, 5 ans	20	35	40	39	83	70	31	25	-19,4
Vraquier – Capesize, 150 000 tpi, 5 ans	..	..	..	..	..	..	47	54	14,9
Vraquier – Capesize, 150 000 tpi, 10 ans	23	41	32	44	75	82	32	..	n.d.
Porte-conteneurs – gréé, 500 EVP, 10 ans	5	7	11	10	9	13	4	6	50,0
Porte-conteneurs – gréé, 2 500 EVP, 10 ans	20	29	39	41	24	36	18	23	27,8
Porte-conteneurs – non gréé, 3 500 EVP, 10 ans	25	34	43	44	43	45	24	28	16,7

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

transportées et de l'offre de navires disponibles pour assurer leur transport. À côté des fluctuations de l'offre et de la demande, le pouvoir de négociation de l'utilisateur du service (le chargeur), le nombre de concurrents et l'existence d'autres modes de transport influent aussi sur le prix.

La plupart des articles manufacturés sont expédiés dans des conteneurs transportés par des porte-conteneurs. Le développement rapide de la conteneurisation au cours des 20 dernières années est le résultat d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la construction de porte-conteneurs spécialisés, la mise au point de grands navires permettant de réaliser de plus grandes économies d'échelle, l'amélioration des installations de manutention dans les ports et la proportion croissante de pièces détachées transportées par conteneurs. Lorsque la demande de marchandises conteneurisées est faible, ces porte-conteneurs ne peuvent pas transporter d'autres marchandises (marchandises diverses, vracs secs ou liquides non conteneurisés) en raison de leur caractère spécialisé. Le fléchissement de la demande et l'absence de cargaisons de substitution ont amené certains exploitants de lignes régulières à prendre des mesures permettant d'absorber une part de la capacité en réduisant la vitesse des navires et en suivant des itinéraires plus longs, ou en immobilisant des navires. En 2010, ces mesures ont permis d'avoir des taux de fret relativement stables par comparaison avec d'autres secteurs. Dans le secteur pétrolier, les exploitants de navires ont décidé d'utiliser les superpétroliers (VLCC) et les hyperpétroliers (ULCC) comme des installations flottantes de stockage. L'immobilisation de navires-citernes offre l'avantage de stocker facilement la cargaison en ancrant le navire dans un endroit approprié. Mais dès que le prix du pétrole augmente, le propriétaire de la cargaison la vend, lorsqu'il estime que le prix approche de son niveau maximum, et le navire est alors remis sur le marché de l'affrètement à temps. Il est peu probable que le navire soit à nouveau utilisé comme moyen de stockage flottant à moins que l'occasion se présente d'acheter du pétrole bon marché et que l'acheteur se fie à une remontée des cours. Sur d'autres marchés, celui du gaz naturel liquéfié (GNL) par exemple, lorsque la demande baisse, l'immobilisation des navires est la seule possibilité.

Les taux de fret peuvent être obtenus en s'adressant à un agent ou à un courtier maritime. Le courtier, dont le rôle consiste à mettre en rapport les propriétaires de cargaisons et les propriétaires de navires, peuvent calculer, publier et mettre à jour les indices à partir de

données chronologiques. La section suivante rend compte de l'évolution pour environ les trois quarts de ce que l'on estime représenter 90 % du fret maritime dans le monde.

1. Marché de l'affrètement pétrolier

Le transport de pétrole brut et de produits pétroliers constitue l'essentiel du marché des navires-citernes; à eux deux, ces produits représentent environ un tiers du volume du trafic maritime mondial. Les taux de fret des pétroliers et la demande du commerce mondial sont intrinsèquement liés. Le pétrole est la matière première pour quelque 70 000 produits manufacturés (médicaments, tissus synthétiques, engrais, peintures et vernis, acryliques, matières plastiques et cosmétiques), dont la diminution de la demande ou l'insuffisance de l'approvisionnement peuvent provoquer des fluctuations violentes et soudaines des taux de fret¹¹. Les cargaisons des navires-citernes, c'est-à-dire les produits chimiques ou le pétrole brut sont souvent stockées pour absorber les variations soudaines des prix provoquées par l'épuisement ou la reconstitution des stocks.

Pétroliers de toutes tailles

En 2010, les taux de fret des pétroliers de toutes tailles se sont mieux comportés que l'année précédente, passant de 30 % à 50 % à la fin de l'année. Cela n'est pas surprenant étant donné que l'année 2009 avait été particulièrement mauvaise pour les taux de fret pétroliers. Les taux de fret en général sont cependant restés déprimés si on les compare aux années qui avaient immédiatement précédé le pic de 2008 (voir tableau 3.3 et graphique 3.1). Les meilleurs mois de 2010 pour les taux de fret ont été les deux premiers et les deux derniers mois de l'année, sous l'effet des fluctuations saisonnières de la demande dans les principaux marchés de la consommation d'énergie. Pendant le premier trimestre de 2011, les taux de fret pour toutes les catégories de navires ont baissé d'environ 16 % par rapport à la même période en 2010, tout en restant supérieurs d'environ 23 % au niveau du premier trimestre de 2009. Dans le courant de l'année 2010, le nombre de livraisons des différentes catégories de navires-citernes neufs a atteint 743, en tête desquelles venaient les chimiquiers ou les transporteurs de produits pétroliers (300), suivis des transporteurs de produits (167) et des transporteurs de brut (121). En 2011, le carnet de commandes pour les navires-citernes neufs devant être livrés au cours des trois prochaines années portait

Tableau 3.3 Indices du fret pétrolier, 2009-2011 (chiffres mensuels)

2009	Lloyd's Shipping Economist				Exchange Baltic Tanker		
	>200	120-200	70-120	25-70	Produits blancs	Indice produits noirs	Indice produits blancs
Octobre	41	62	76	96	89	557	515
Novembre	47	78	81	100	94	588	439
Décembre	53	77	111	121	124	671	528
Moyenne	47	72	89	106	102	605	494
2010							
Janvier	82	120	133	185	189	1 024	817
Février	75	94	117	187	175	1 047	884
Mars	77	100	128	159	159	889	761
Avril	83	105	122	168	151	949	703
Mai	74	118	150	169	144	995	730
Juin	84	105	115	150	138	938	669
Juillet	58	79	110	151	165	844	798
Août	49	79	101	152	152	789	792
Septembre	47	69	85	131	137	708	677
Octobre	44	78	101	140	132	684	622
Novembre	64	89	93	146	138	763	623
Décembre	57	109	138	187	170	896	756
Moyenne	66	95	116	160	154	877	736
2011							
Janvier	52	67	88	154	134	842	635
Février	59	76	99	123	136	660	642
Mars	63	106	135	188	175	965	749
Avril	48	89	109	178	170	927	836
Mai	49	84	102	150	177	822	882
Juin	52	70	98	141	148	750	706

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir d'informations tirées de divers numéros de *Lloyd's Shipping Economist* (revue professionnelle spécialisée dans les données et rapports commerciaux relatifs au secteur maritime), et du *Baltic Tanker*, indice produit par le *London Baltic Exchange*, qui publie des indices pour le premier jour ouvré du mois.

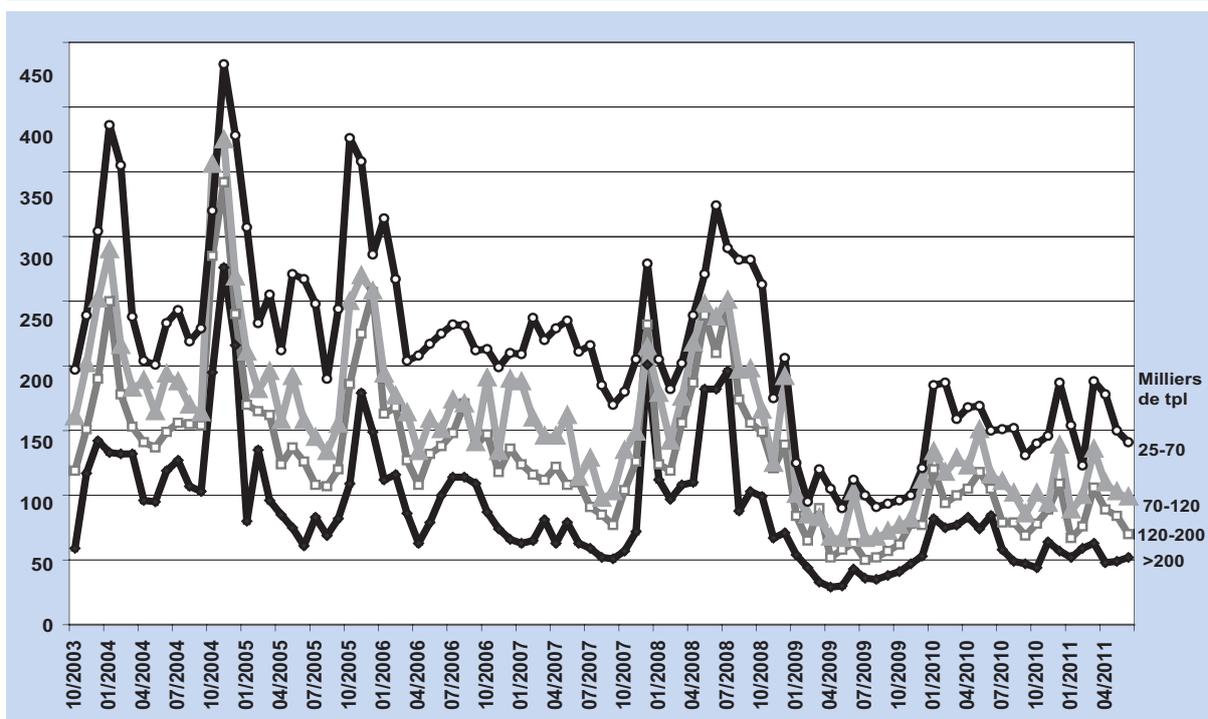
Note: Les chiffres figurant à la deuxième ligne, dans les colonnes 2 à 5, correspondent aux dimensions des navires exprimées en milliers de tpl.

sur 611 navires représentant au total 105 millions de tpl et environ 27,5 % de la flotte existante. Si l'on tient compte de cette forte croissance potentielle de l'offre, les perspectives pour 2011 ne semblent pas favorables.

Le tableau 3.4 rend compte des taux de fret moyens mesurés en Worldscale (WS), mesure unifiée permettant d'établir les taux au comptant sur certaines des principales voies maritimes empruntées par les pétroliers, pour les navires de divers tonnages. Ce tableau se limite aux itinéraires de référence traditionnels et n'a pas la prétention d'être exhaustif; à titre d'exemple, il ne couvre pas les échanges croissants

entre l'Afrique et la Chine. Les échanges entre l'Afrique de l'Ouest et la Chine devraient absorber en 2011 une partie du marché européen plus proche à la suite des risques d'interruption de l'offre provoqués par les événements en Méditerranée, tout particulièrement en Libye. Cette situation a eu pour autre conséquence de faire monter les taux de fret sur d'autres itinéraires desservant la Chine, par exemple le golfe Persique. Les principales zones de chargement indiquées dans ce tableau sont le golfe Persique, l'Afrique de l'Ouest, la Méditerranée, les Caraïbes et Singapour, les principales zones de déchargement étant l'Asie de l'Est, l'Afrique australe, le Nord-Ouest de l'Europe, la Méditerranée,

Graphique 3.1 Récapitulatif du marché du fret pétrolier: navires de divers tonnages, 2003-2011



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir d'informations tirées de divers numéros de *Lloyd's Shipping Economist*.

Notes: (X = chiffres mensuels; Y = indices)

Les indices du *Baltic Exchange Tanker* sont ceux du premier jour ouvré du mois. Les tonnages des navires sont exprimés en capacité de port en lourd (en milliers de tpl).

les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord. Dans les sections qui suivent, nous décrivons l'évolution par catégorie de pétroliers de façon plus détaillée.

Superpétroliers et hyperpétroliers transporteurs de brut

Figurant parmi les plus grands navires du monde, les superpétroliers (VLCC) et les hyperpétroliers (ULCC) transporteurs de brut sont ceux qui permettent de réaliser les économies d'échelle les plus importantes pour le transport de pétrole en l'absence de pipelines. Les VLCC livrent d'énormes quantités de pétrole brut pour alimenter les industries de transformation dans de nombreux pays. En 2010, les VLCC et les ULCC représentaient environ 44 % de la flotte mondiale de navires-citernes en tpl. Une grande partie des exportations mondiales de pétrole en provenance du golfe Persique part à destination des plus grandes puissances économiques, à savoir les États-Unis d'Amérique, la Chine, l'Allemagne et le Japon. Il va sans dire que les taux de fret sur ces routes maritimes constituent d'importants indicateurs de l'offre et de la demande dans le monde.

Le début de l'année 2010 a été marqué par les taux de fret les plus élevés atteints en l'espace d'une année pour les VLCC. Tout en se maintenant pendant toute l'année 2010 à des niveaux supérieurs aux niveaux atteints pendant les mois correspondants de 2009, ces taux ont fléchi dans le courant de l'année, réduisant les espoirs d'une reprise soutenue des taux de fret qu'entretenaient les propriétaires. Entre décembre 2009 et décembre 2010, les taux de fret entre le golfe Persique et le Japon ont progressé de près de 9 % pour se situer à 61 points sur le WS. Ce chiffre cache cependant une période de turbulence pour les taux de fret. En décembre 2009, les taux de fret se situaient à 56 points sur le WS, avant de quasiment doubler pour atteindre 104 points sur le WS en janvier 2010 par suite d'une amélioration de l'attitude des marchés et d'une forte demande saisonnière. En juin 2010, les taux sur cette même voie maritime se chiffraient à 95 points sur le WS, avant de chuter à 58 points le mois suivant. Par la suite, les taux de fret ont continué de baisser avant d'atteindre leur niveau le plus bas de l'année, soit 47 points WS, en octobre 2010, et d'amorcer une reprise à la fin de l'année. Ces baisses s'expliquent en grande

Tableau 3.4 Récapitulation du marché des pétroliers: prix d'affrètement prompt pour les produits «noirs» et les produits «blancs», 2009-2011 (Worldscale)

Catégorie de navires	Routes	2009												2010												Évolution en pourcentage 2009-2010					2011				
		Déc.	Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Jan.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin									
VLCC/ULCC (200 000 tpi+)																																			
	Golfe Persique – Japon	56	104	71	84	90	72	95	58	51	48	47	75	61	48	74	63	50	51	54	8,9	48	74	63	50	51	54								
	Golfe Persique – République de Corée	53	88	76	76	91	68	81	55	50	46	56	67	56	50	55	60	49	49	54	5,7	50	55	60	49	49	54								
	Golfe Persique – Europe	34	70	..	57	66	52	58	42	42	40	34	42	57	34	37	..	38	38	43	6,8	34	37	..	38	38	43								
	Golfe Persique – Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	35	65	52	56	58	53	63	48	39	35	30	44	36	32	37	42	38	37	39	2,9	32	37	42	38	37	39								
	Golfe Persique – Afrique du Sud	..	..	..	89	..	80	..	..	..	..	..	66	..	52	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suezmax (100 000-160 000 tpi)																																			
	Afrique occidentale – Nord-ouest de l'Europe	77	127	100	104	114	125	110	85	78	64	80	95	118	63	75	107	83	84	..	53,2	63	75	107	83	84	..								
	Afrique occidentale – Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	73	114	97	98	112	118	103	73	74	65	78	81	103	60	72	101	79	81	66	41,1	60	72	101	79	81	66								
	Méditerranée – Méditerranée	83	127	103	115	110	129	102	96	84	72	97	101	113	71	82	130	86	80	74	36,1	71	82	130	86	80	74								
Aframax (70 000-100 000 tpi)																																			
	Nord-ouest de l'Europe – Nord-ouest de l'Europe	115	137	113	126	116	141	100	108	107	90	103	94	162	88	97	122	95	99	94	40,9	88	97	122	95	99	94								
	Nord-ouest de l'Europe – Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	100	135	117	110	..	153	104	103	115	..	..	85	120	131	90	135	85	90	84	20,0	131	90	135	85	90	84						
	Caraïbes – Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	112	173	146	127	123	167	131	137	115	99	98	127	146	125	98	125	123	104	98	30,4	125	98	125	123	104	98								
	Méditerranée – Méditerranée	117	124	95	135	114	160	110	108	107	87	112	92	138	75	97	122	95	99	94	17,9	75	97	122	95	99	94								
	Méditerranée – Nord-ouest de l'Europe	108	121	92	119	110	151	102	103	105	84	108	94	133	69	103	135	85	90	84	23,1	69	103	135	85	90	84								
	Indonésie – Extrême-Orient	95	136	118	116	99	127	114	111	98	92	91	102	111	88	87	110	115	99	98	16,8	88	87	110	115	99	98								
Handysize (moins de 50 000 tpi)																																			
	Méditerranée – Méditerranée	120	..	164	130	158	173	..	146	139	129	132	126	168	140	116	134	155	138	130	40,0	140	116	134	155	138	130								
	Méditerranée – Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord	111	171	183	139	145	161	145	138	131	119	118	121	146	134	111	147	139	133	116	31,5	134	111	147	139	133	116								
	Caraïbes – côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	116	176	181	151	146	163	129	142	138	112	117	119	200	155	105	174	155	139	128	72,4	155	105	174	155	139	128								
Tous les pétroliers transportant des produits «blancs»																																			
	Golfe Persique – Japon	111	140	123	118	106	124	112	124	144	130	101	99	125	107	98	105	123	129	111	12,6	107	98	105	123	129	111								
	Golfe Persique – Japon	121	151	139	124	126	143	123	128	161	141	110	120	128	119	111	122	142	145	124	5,8	119	111	122	142	145	124								
	Caraïbes – côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique	99	149	139	159	137	119	127	169	135	129	135	133	158	133	120	190	191	171	152	59,6	133	120	190	191	171	152								
	Singapour – Asie de l'Est	158	145	155	144	143	215	240	161	155	..	183	165	193	139	135	159	185	..	177	22,2	139	135	159	185	..	177								

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

Note: Deux points (..) signifient qu'aucun taux n'a été indiqué. La classification des tailles de navires, dans ce tableau, est celle de la source utilisée, et peut être différente de celle d'autres parties de la présente publication.

partie par l'accroissement de l'offre de navires résultant de nouvelles livraisons et de la diminution du nombre de pétroliers utilisés comme réservoirs flottants. Cette diminution est intervenue lorsque les courtiers ont profité de l'occasion d'une hausse des cours du pétrole pour écouler les stocks détenus dans ces réservoirs flottants. Une fois vidés de leur contenu, les navires sont revenus sur le marché de l'affrètement prompt à la recherche de nouvelles cargaisons, exerçant ainsi une pression à la baisse sur les taux de fret. Le taux mensuel WS sur le trajet entre le golfe Persique et l'Europe a augmenté de 67 % entre décembre 2009 et décembre 2010, alors que le taux sur le trajet entre le golfe Persique et les États-Unis ne progressait que de 3 %.

En 2010, la moyenne des taux de fret pour les VLCC s'est située à environ 36 083 dollars par jour, c'est-à-dire à un niveau légèrement inférieur au niveau de 38 533 dollars par jour enregistré en 2009 mais très inférieur à celui de 74 663 dollars par jour enregistré pendant les périodes fastes de 2008. Il ressort des chiffres préliminaires pour 2011 que les taux de fret ont continué de descendre pour se situer à environ 29 500 dollars par jour. En conséquence, le prix d'un superpétrolier âgé de cinq ans est descendu à environ 79 millions de dollars en janvier 2011, alors que la moyenne annuelle de ce prix était de 85,5 millions de dollars en 2010 et de 144,7 millions de dollars en 2008. En plus de l'abaissement des taux de fret, la hausse des cours du pétrole a également réduit les bénéfices des propriétaires de navires. Le prix moyen mensuel du carburant 380 centistoke à Fujairah est passé de 444 dollars la tonne en septembre 2010 à 623 dollars la tonne en février 2011¹². À ce stade, les taux de fret des VLCC sont tombés à environ 11 000 dollars par jour, obligeant de nombreux propriétaires à fonctionner en enregistrant des pertes quotidiennes.

Pétroliers Suezmax

Ce nom désigne les plus grands pétroliers capables de franchir le canal de Suez; leur tonnage se situe entre 125 000 et 200 000 tpl¹³. Il existe une forte demande pour les pétroliers Suezmax sur d'autres routes maritimes qui ne passent pas par le canal de Suez, par exemple celles qui relient l'Afrique de l'Ouest à l'Europe du Nord-Ouest et aux Caraïbes/côte est des États-Unis ainsi que celles qui traversent la Méditerranée. Quelque 14 itinéraires maritimes se partagent environ les trois quarts de la demande totale de pétroliers¹⁴.

En 2010, les pétroliers Suezmax ont connu entre janvier et mai une situation relativement favorable, qui

s'est dégradée en septembre puis a rattrapé presque tout le chemin perdu avant la fin de l'année. Le taux moyen d'affrètement à temps des Suezmax s'est situé autour de 35 800 dollars par jour entre 1997 et 2008¹⁵. En 2010, la moyenne des bénéfices réalisés grâce à l'affrètement à temps d'un Suezmax est tombée à 25 967 dollars par jour, alors qu'elle se situait à 27 825 dollars par jour en 2009, après être déjà tombée d'un niveau de 46 917 dollars en 2008. Les taux d'affrètement à l'année d'un pétrolier Suezmax âgé de cinq ans ont progressé de 1,7 % au fil de l'année 2010, pour se situer autour de 24 000 dollars par jour en janvier 2011, enregistrant ainsi de meilleurs résultats que les VLCC de plus grande taille. La moyenne des taux de fret des pétroliers Suezmax sur la route allant de l'Afrique de l'Ouest aux Caraïbes et à la côte est de l'Amérique du Nord, qui se situait à 36 000 dollars par jour pendant la première moitié de 2010, a chuté à 19 000 dollars par jour pendant la seconde moitié de l'année. Cela s'est produit au moment où le plus gros exportateur de pétrole de la région, le Nigéria, a commencé à rattraper le chemin perdu. La production pétrolière de ce pays, qui avait atteint le niveau record de 2,47 millions de barils par jour (mbpj) au début de l'année 2006, était tombée à 1,68 mbpj en juillet 2009, avant de remonter à 2,15 mbpj au troisième trimestre de 2010¹⁶. Début 2011, la production a commencé de retomber autour du seuil de 2 mbpj. Environ les deux tiers des exportations de pétrole du Nigéria partent à destination des États-Unis, le reste étant exporté vers l'Europe.

En dépit des fluctuations du marché des Suezmax en 2010, le prix d'un pétrolier Suezmax âgé de cinq ans a progressé d'environ 5 % durant l'année, pour atteindre 62 millions de dollars. Cette modeste augmentation en période d'incertitude témoigne d'un certain optimisme du marché dans le secteur des Suezmax. Lors des précédentes récessions économiques, les pétroliers Suezmax ont pu engranger des bénéfices aux dépens des superpétroliers (VLCC), les importateurs exigeant d'ordinaire des livraisons de plus petits volumes. L'excédent actuel de l'offre de navires Suezmax freine une reprise des taux de fret. Les troubles politiques en Libye ont cependant conduit les importateurs à rechercher d'autres sources d'approvisionnement plus éloignées, ce qui a permis d'absorber un supplément de capacité et a poussé les taux de fret à la hausse.

Pétroliers Aframax

Les pétroliers Aframax offrent une grande capacité de charge associée à des frais généraux inférieurs à ceux

des superpétroliers ou des Suezmax. Ce terme a pour origine la plus grande taille de navire autorisée (80 000-120 000 tpl) en vertu de la procédure d'évaluation du taux de fret moyen pour ajuster les contrats de transport de pétrole à long terme. Ils assurent souvent le trafic au sein des régions suivantes et entre elles: le nord-ouest de l'Europe, les Caraïbes, la côte est de l'Amérique du Nord, la Méditerranée, l'Indonésie et l'Asie de l'Est.

En 2010, les taux de fret de tous les Aframax se sont dans l'ensemble bien comportés. Entre décembre 2009 et décembre 2010, ces taux ont gagné entre 16 et 40 % sur toutes les liaisons maritimes, les meilleurs résultats étant enregistrés en Europe du Nord. Le mois de janvier 2010 a été particulièrement bon pour tous les secteurs et le mois de mai a vu des résultats optimaux pour tous les Aframax. Le mois suivant a cependant enregistré des baisses sensibles en raison de l'effondrement de la demande provoqué par les inquiétudes croissantes que suscitaient la crise de la dette grecque et le renforcement du dollar face à l'euro. Le pessimisme concernant la reprise aux États-Unis et les efforts déployés par le Gouvernement chinois pour freiner la hausse des prix de l'immobilier ont encore alourdi les préoccupations liées à l'économie mondiale. Cette situation a infléchi les cours du pétrole brut, qui ont été ramenés au niveau le plus bas enregistré en deux ans avant de repartir à la hausse. La moyenne annuelle des prix d'un Aframax âgé de cinq ans a progressé de 6 %, passant de 41,9 millions de dollars en 2009 à 44,5 millions de dollars en 2010. Cette augmentation traduit une préférence pour les navires-citernes de taille moyenne dans un marché incertain. Les taux d'affrètement à l'année pour un navire-citerne de 80 000 tpl âgé de cinq ans ont augmenté d'environ 2,4 % en 2010, pour se situer autour de 16 800 dollars par jour en janvier 2011.

Petits navires-citernes (Handysize)

D'un tonnage inférieur à 50 000 tpl, les petits navires-citernes ont un tirant d'eau d'environ 10 mètres. Ce sont eux qui conviennent le mieux pour des escales dans des ports où le tirant d'eau et la longueur des navires sont soumis à des restrictions. Le tableau 3.4 présente les taux de fret de cette catégorie de navires qui assurent des services intraméditerranéens et des liaisons entre la Méditerranée, les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord, ainsi qu'entre les Caraïbes, le golfe du Mexique et la côte est de l'Amérique du Nord. Sur toutes ces routes, les taux de fret ont enregistré une hausse comprise entre 31 et 72 % en 2010, après des

résultats particulièrement mauvais en 2009. Les taux de fret des navires Handymax sont restés déprimés. Sur la route Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord – golfe du Mexique, qui avait enregistré les pires résultats dans ce secteur en 2009, une reprise spectaculaire est intervenue. Un navire Handysize de 45 000 tpl âgé de cinq ans, qui coûtait en moyenne 30 millions de dollars en 2009, avait perdu 13 % de sa valeur et ne coûtait plus que 26 millions de dollars en 2010.

Ensemble de tous les transporteurs de produits «blancs»

Les transporteurs de produits sont des navires spécialisés dans le transport de produits chimiques tels que le naphtha, les condensats «blancs», le carburéacteur, le kérosène, l'essence, le gazole, le diesel, l'huile de recyclage et le mazout. À la différence des autres navires-citernes mentionnés plus haut, qui acheminent essentiellement les cargaisons de leur lieu d'origine au lieu de raffinage, ces bateaux transportent les produits traités qui sortent de la raffinerie jusqu'au point de consommation. La flotte des chimiquiers est divisée en trois catégories définies chacune par les caractéristiques du type selon l'Organisation maritime internationale (OMI). Le secteur le plus petit, qui représente moins de 3 % des navires, correspond aux navires qui répondent aux spécifications de type OMI 1, permettant de transporter les cargaisons les plus dangereuses, comme l'acide chlorosulfonique utilisé dans la fabrication de détergents, de produits pharmaceutiques, de pesticides et de teintures, et le trichlorobenzène, plus communément appelé TCB, solvant utilisé dans les herbicides et les pesticides¹⁷. Le secteur le plus important, qui regroupe les deux tiers de cette flotte, est consacré essentiellement au transport de cargaisons de purs produits chimiques comme le styrène, le xylène et autres; il est dénommé catégorie de type OMI 2. Environ un tiers des chimiquiers sont classés dans la catégorie OMI 3, soit celle des navires-citernes à double coque qui ne transportent que des produits chimiques et des huiles végétales.

Les taux de fret sur les quatre itinéraires présentés au tableau 3.4 ont enregistré une hausse comprise entre 6 % et 60 % en 2010, l'augmentation la plus forte correspondant à la liaison Caraïbes-côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique. Sur l'itinéraire entre le golfe Persique et le Japon, les taux de fret ont oscillé pendant toute l'année entre 100 et 150 WS.

Si l'année 2009 a marqué un creux dans les recettes des transporteurs de produits, la situation s'est à peine améliorée en 2010. Le plancher des recettes

moyennes en équivalent d'affrètement à temps de ces transporteurs a été touché en mai 2010 sur l'itinéraire Caraïbes – côte est de l'Amérique du Nord/golfe du Mexique, où le taux n'était plus que de 7 300 dollars par jour. Les taux de fret à l'année pour un transporteur de produits «blancs» âgé de cinq ans ont augmenté d'environ 21 % en 2010, pour atteindre 12 800 dollars par jour en janvier 2011. Les transporteurs de produits «blancs» de 30 000 tpi âgés de cinq ans sont ceux qui ont enregistré les meilleurs résultats en 2010 en raison d'une forte demande de petites expéditions de produits chimiques.

Transporteurs de gaz naturel liquéfié

Le gaz naturel liquéfié a de nombreux usages: production d'électricité dans des grandes centrales, cuisine et chauffage des ménages, carburant pour véhicules (notamment au Pakistan, en Argentine, au Brésil, en République islamique d'Iran et en Inde) et production d'ammoniac (dont la Chine est le principal producteur) pour la fabrication d'engrais. Le refroidissement du gaz à moins 162 °C le liquéfie, ce qui facilite son transport par bateau. Les transporteurs de GNL de type classique peuvent transporter autour de 160 000 m³ de gaz naturel en un seul voyage. Les plus grands transporteurs de GNL (les Q-Max) ont une capacité de 266 000 m³, mais leurs dimensions limitent les ports où ils peuvent faire escale. En raison du coût élevé de la liquéfaction et de la regazéification, seuls quelques pays participent à ce marché. Avec approximativement un quart du marché mondial des exportations de GNL, le Qatar arrive en tête des 19 pays exportateurs. En 2010, le Pérou a été le dernier en date à rejoindre ce petit groupe d'exportateurs spécialisés. Le nombre des pays importateurs de GNL est de 23, la principale région importatrice étant l'Asie. L'absence d'installations de pipelines reliant les installations de GNL aux usagers domestiques limite toutefois la demande de gaz¹⁸. Le plus gros importateur de GNL est le Japon. Le dramatique accident nucléaire survenu à la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi à la suite du tremblement de terre et du tsunami de mars 2011 augmentera sans doute les besoins d'importations de GNL de ce pays. Selon les estimations de certains analystes, une quantité supplémentaire de 2 millions de mètres cubes pourrait être nécessaire pour compenser l'interruption de la production d'électricité par les centrales nucléaires endommagées¹⁹. Précédemment, lorsque la centrale nucléaire de Kashiwazaki-Karima a fermé en 2007 à la suite d'un autre tremblement de terre, les taux d'affrètement prompt des transporteurs de GNL s'étaient envolés²⁰.

La transformation de pétroliers existants en installations flottantes de regazéification, pour un coût nettement inférieur à celui de la construction d'une installation de gazéification spécialisée, contribue à accroître le nombre des importateurs de GNL. En 2010, Doubaï a commandé son premier terminal flottant de regazéification à Jebel Ali. Au Qatar, le RasGas Train-7, dont la capacité de production est de 7,8 millions de tonnes par an, est devenu opérationnel en février 2010. Le Groupe BG a annoncé qu'il envisageait d'agrandir ses installations de GNL de l'Île Curtis, dans le Queensland (Australie), pour les porter à un maximum de cinq trains.

En raison de l'importance des investissements que nécessite la construction d'installations et de navires, les expéditions de GNL ont tendance à faire l'objet de contrats à long terme pouvant porter sur vingt ans. Ainsi, en 2010, le Groupe BG a signé avec Tokyo Gas un accord de vente portant sur la fourniture de 1,2 million de tonnes de GNL par an pendant vingt ans en provenance de son installation de Curtis, près de Gladstone, dans le Queensland (Australie). Le nombre des échanges de GNL au comptant ou des contrats à court terme est cependant passé de 491 l'année précédente à 727 en 2010²¹. Les taux de fret pour les transporteurs de GNL sont restés bas en 2010, la moyenne se situant autour de 35 000 dollars par jour, après avoir atteint 50 000 dollars par jour en 2009. Vers le milieu de l'année 2011, la moyenne des taux d'affrètement à l'année pour les transporteurs de GNL était montée à 100 000 dollars par jour. Le prix des transporteurs de GNL neufs a baissé de 8 % en 2010, se trouvant ainsi presque ramené aux niveaux de 2005. Une offre limitée de transporteurs de GNL et un accroissement de la demande devraient maintenir les taux de fret à un niveau stable à court terme.

L'indice Capital Link LNG/LPG, qui permet de suivre les résultats des grandes compagnies maritimes américaines (par exemple Golar LNG, StealthGas Inc. et Teekay LNG) qui interviennent dans le secteur du GNL et du GPL, a progressé de 50 % en 2010, passant de 2 088,39 points au début de l'année à 2 992,17 points en décembre. En avril 2011, l'indice a continué de monter jusqu'à atteindre 3 461,13 points, ce qui ouvre des perspectives positives pour les investisseurs dans le secteur du GNL.

Résumé des taux de fret des navires-citernes

En résumé, les taux de fret des navires-citernes se sont remis des effets de la crise financière mondiale, mais de manière limitée dans la plupart des cas. Les taux de fret

des navires-citernes, à l'exclusion des transporteurs de GNL, sont restés déprimés par rapport à leur moyenne à long terme. L'accroissement de la flotte de navires-citernes neufs continue de déstabiliser les prix, tandis que la demande demeure incertaine. Les effets immédiats de la crise économique mondiale se sont répercutés sur le fléchissement des prix de toutes les catégories de navires-citernes neufs. Du fait que le secteur des navires-citernes fournit le carburant qui alimente les centres industriels et entre pour beaucoup dans la fabrication de nombreux produits manufacturés, il est lourdement tributaire des perspectives de l'économie mondiale et de la demande de ces produits. Si l'accroissement de l'offre de navires risque de freiner la croissance à court terme, l'avenir de ce secteur du marché apparaît sous un jour plus favorable avec une progression de la demande liée à une situation dans laquelle une part de la population mondiale disposerait d'un revenu disponible accru pour consommer plus de produits et de services de voyages.

2. Marché du transport maritime des principaux vracs secs

Le marché du transport maritime de vrac se compose de cinq principaux types de cargaison: minerai de fer, céréales, charbon, bauxite et alumine, et phosphate.

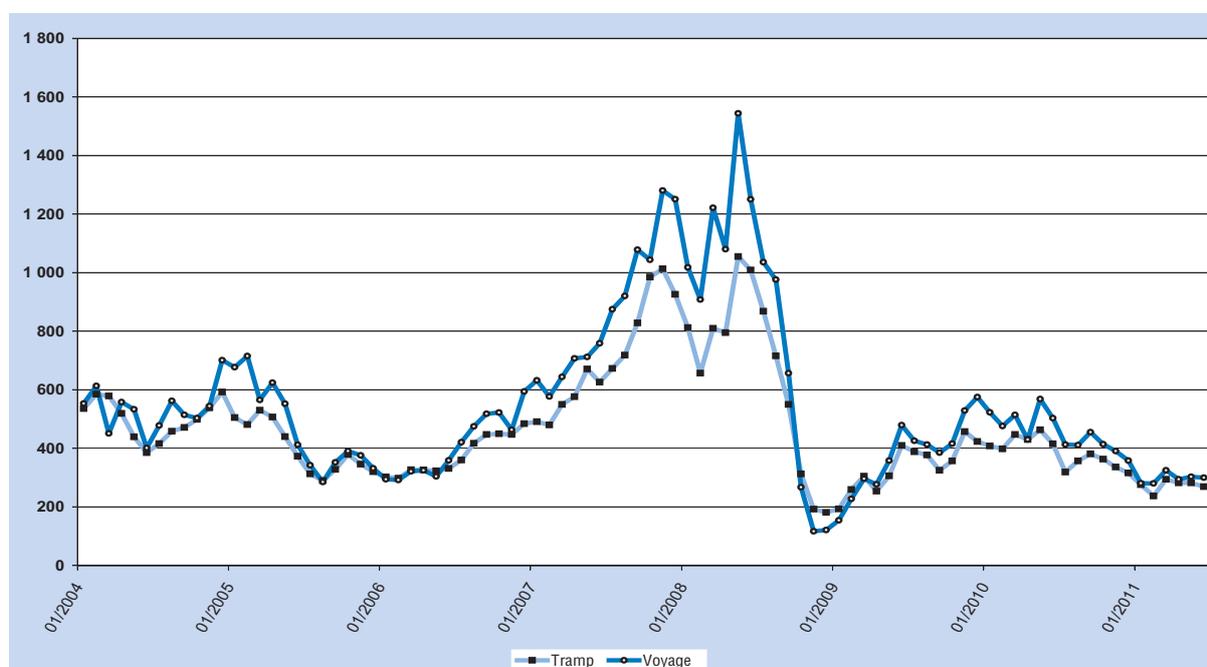
L'essentiel de ces cargaisons sont des matières premières (le charbon, par exemple) qui servent à produire de l'énergie ou entrent dans la fabrication de produits manufacturés. Le vrac sec représente juste un peu plus du quart du volume total des cargaisons acheminées par voie maritime. La demande des principaux types de vrac sec a progressé de 11 % en 2010, mais les taux de fret ont fluctué.

Taux de fret du vrac sec

Le secteur du vrac sec s'est amélioré en 2010 par rapport à l'année précédente, les taux de fret du tramping sec ayant progressé de 14 % pour l'affrètement à temps et de 20 % pour l'affrètement au voyage. L'affrètement à temps pour le tramping sec concerne les navires qui sont loués pour un temps déterminé tandis que l'affrètement au voyage pour le tramping sec concerne les navires qui sont loués pour un voyage déterminé. Les taux de fret pour les transporteurs de vrac sec sont restés inférieurs d'environ un tiers aux niveaux de 2007 et 2008 (voir le graphique 3.2 et le tableau 3.5). Ces taux de fret, après s'être bien comportés pendant la première moitié de 2010, ont régressé d'un quart en moyenne pendant la deuxième moitié de l'année.

Les taux de fret des Capesize affrétés pour des voyages entre l'Extrême-Orient et l'Europe, qui étaient de 57 587 dollars par jour en janvier 2010, étaient

Graphique 3.2 Indices du taux de fret du vrac sec, 2004-2011



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de *Shipping Statistics and Market Review*, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

Tableau 3.5 Indices du taux de fret du vrac sec, 2007-2011

Période	Tramping sec – affrètement à temps (1972 = 100)					Tramping sec – affrètement au voyage (1985 = 100)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Janvier	491	812	193	408	276	632	1 018	154	523	281
Février	480	657	259	398	237	577	908	227	476	280
Mars	550	810	305	447	294	644	1 221	296	514	325
Avril	576	795	254	430	282	707	1 080	277	430	294
Mai	671	1 055	306	463	282	712	1 544	358	568	303
Juin	626	1 009	410	415	269	759	1 250	479	503	300
Juillet	673	868	388	319		875	1 036	426	413	
Août	718	716	377	357		920	976	413	411	
Septembre	828	550	325	381		1 078	657	385	455	
Octobre	985	313	357	363		1 044	267	416	414	
Novembre	1 013	192	457	336		1 280	117	529	391	
Décembre	926	181	423	316		1 251	121	575	358	
Moyenne annuelle	711	663	338	386	273	873	850	378	455	297

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de *Shipping Statistics and Market Review*, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

Note: Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

tombés à 17 358 dollars par jour au début de 2011. Dans la direction opposée, entre l'Europe et l'Asie, les taux de fret sont tombés de 20 664 dollars par jour en janvier 2010 à moins 3 371 dollars par jour, les frais de redéploiement des affréteurs étant subventionnés par les propriétaires. D'autres facteurs ont contribué à limiter le volume des cargaisons sur le marché du vrac, comme les événements dans le principal pays exportateur de minerai de fer, l'Australie (inondations dans les régions productrices de charbon, suivies par des cyclones dans les régions exportatrices de minerai de fer), et dans le troisième exportateur de minerai de fer, l'Inde, où les États de Chhattisgarh et d'Orissa ont interdit les exportations de minerai²².

Les importations de minerai de fer de la Chine représentent environ 63 % des quantités de minerai de fer transportées par mer, ce qui fait de ce marché l'un des principaux utilisateurs de navires Capesize²³. Les taux de fret appliqués aux exportations de minerai de fer du Brésil à destination de la Chine étaient de 29,83 dollars par tonne au début de 2010 – soit plus du double du niveau de 13,90 dollars par tonne enregistré en janvier 2009 – mais ne dépassaient toujours pas la moitié du niveau de 2008, soit 64,05 dollars par tonne. En 2010, les taux sur cet itinéraire ont baissé de quelque 40 %. Les taux de fret pour le minerai de fer ont diminué dans les mêmes proportions sur l'itinéraire entre l'Australie occidentale et la Chine. La chute des taux de fret pour les transporteurs de vrac sec a contribué à accroître la demande chinoise de minerai de fer étranger de 8 % en 2010; la demande en 2011 est estimée à 652,1 millions de tonnes.

En 2010, la moyenne des recettes de l'affrètement à temps d'un navire Capsize a été de 40 308 dollars par jour, comparée à 35 283 dollars en 2009. Dès février 2011, ce chiffre était tombé à 17 500 dollars par jour. En 2008, la moyenne des recettes d'un Capesize avait atteint 116 175 dollars par jour, et avait même dépassé 300 000 dollars par jour à un certain point. Alors que les bénéfices des compagnies minières atteignent des niveaux records en raison de la hausse des prix des produits de base, les propriétaires de navires ont à faire face à des taux de fret parmi les plus bas enregistrés depuis 2002.

Affrètement à temps pour le vrac sec

En 2008, 45 % des affrètements ont fait l'objet de contrats à court terme d'une durée de moins de six mois; ce pourcentage a atteint 52 % en 2009 et 60 % en 2010. Alors qu'en 2008, 18 % des affrètements faisaient l'objet de contrats à long terme d'une durée de plus de vingt-quatre mois, ce pourcentage est tombé pour se situer entre 8 et 9 % en 2009 et 2010. Cela indique peut-être que les propriétaires de navires en général jugeaient le marché volatil, tout en s'attendant à ce que les taux remontent, ou restent au moins supérieurs aux coûts d'exploitation. Selon les estimations, les taux d'affrètement pour une période de douze mois (et une livraison rapide) sont restés relativement stables pendant quasiment toute l'année 2010, bien qu'ils aient amorcé une descente au cours des deux derniers mois de l'année. Les navires Capesize de 200 000 tpl âgés de cinq ans réalisaient des recettes de 39 700 dollars par jour au début de

l'année 2010, contre 19 700 dollars par jour au cours de la période correspondante en 2009; à la fin de l'année, ce chiffre était de 26 000 dollars par jour. En février 2011, ce taux avait encore baissé, se situant à 18 000 dollars par jour. Le secteur le plus performant était celui des navires Handysize de 28 000 tpl âgés de 10 ans, pour lesquels les taux avaient fléchi de 14,8 % entre décembre 2009 et décembre 2010²⁴.

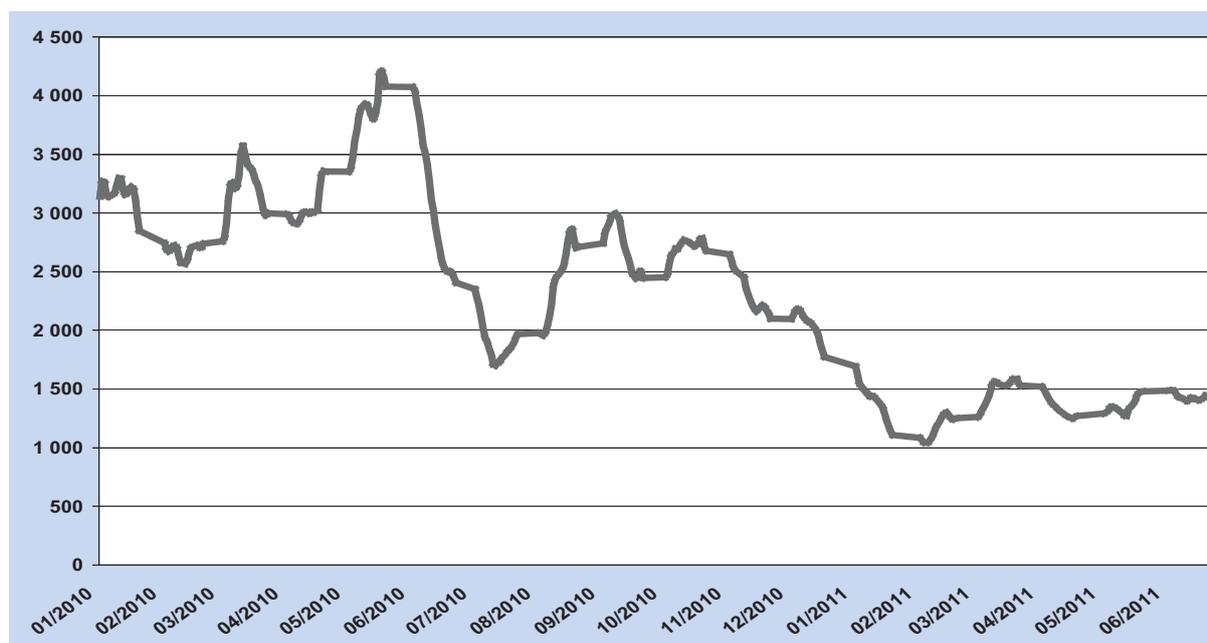
Le fléchissement des taux de fret a pesé sur le prix des navires, mais pas de façon spectaculaire. Un Capesize âgé de cinq ans qui coûtait en moyenne 123,2 millions de dollars en 2008 et 47,3 millions de dollars en 2009, coûtait 54 millions de dollars en 2010, ce qui représente une augmentation de 15 %. Dès février 2011, son prix était retombé au niveau de 2009, soit 48 millions de dollars. Compte tenu des nombreuses livraisons de navires neufs en 2011, le prix de ces navires risque de continuer à baisser.

Les taux de fret du vrac sec, qui s'étaient effondrés de manière catastrophique en 2008, ont enregistré une nette reprise à la fin de 2009. Cette reprise a toutefois été de courte durée et a pris fin dès juin 2010. Pour illustrer cette situation, l'indice BDI, qui donne la mesure des taux de fret du vrac sec sur certaines routes maritimes, a commencé l'année 2010 à 3 140 points et l'a terminée à 1 773 points (voir le graphique 3.3)²⁵. En 2010, entre la fin du mois de mai et le milieu du

mois de juillet, l'indice BDI a perdu plus de la moitié de sa valeur à mesure que les inquiétudes quant au redressement de l'économie mondiale s'amplifiaient. Une reprise partielle s'est produite en août 2010, avant que l'indice ne reprenne sa trajectoire descendante. Entre mai 2010 et mai 2011, l'indice BDI a perdu autour des deux tiers de sa valeur. L'événement récent le plus marquant dans le secteur du vrac sec a été le dépôt de bilan, en janvier 2011, de la deuxième compagnie maritime de la République de Corée, Korea Line. La faillite d'une compagnie qui possédait une flotte de 42 navires, disposait de plus de 100 navires affrétés et avait trois navires en commande ne manquera pas d'avoir un impact conséquent sur les autres propriétaires de navires. Les armateurs Eagle Bulk Shipping et Navios Maritime Partners étaient deux compagnies dont les portefeuilles d'affrètement avec Korea Line représentaient environ 25 et 13 % respectivement de leurs opérations.

Les taux de fret des Capesize sur les principales routes maritimes ont connu une mauvaise année en 2010, essentiellement du fait que l'excédent de l'offre de navires est plus sensible dans ce secteur que dans tous les autres secteurs du vrac sec²⁶. En 2011, selon les estimations, 200 navires Capesize qui, alignés à la suite, représentent une longueur totale de 35 milles, quitteront les chantiers navals pour venir grossir la

Graphique 3.3 Indice du vrac sec du Baltic Exchange, 2010-2011 (année de référence de l'indice 1985, 1 000 points)



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

flotte existante, forte de 1 100 navires²⁷. Ainsi qu'il a été signalé au chapitre 2, la livraison du plus grand minéralier au monde, le *Vale Brasil*, de 402 347 tpl, était attendue en 2011. Ainsi, ce n'est pas seulement le nombre des navires qui augmente, mais aussi leur taille.

Les compagnies maritimes ne sont pas les seules à pâtir de cette situation. Il existe actuellement un excédent de chantiers navals. Pour survivre, bon nombre d'entre eux devront diversifier leur production en faveur de bâtiments haut de gamme, comme par exemple les navires spécialisés – navires polyvalents, navires de croisière ou navires spécialisés dans le transport d'un seul type de cargaison du type GNL – ou se tourner vers d'autres secteurs manufacturiers. Rien ne garantit toutefois que la diversification résoudra le problème puisque les chantiers haut de gamme de Odense (Danemark), de même que ceux de Mitsubishi Heavy Industries à Kobe (Japon), doivent fermer en 2012^{28, 29}. Si la disparition d'une compagnie maritime entraînera la perte d'emplois là où elle a son siège et dans divers autres lieux, y compris là où elle recrutait ses gens de mer (voir le chapitre 6 pour plus de précisions sur les pays d'origine des marins de la flotte mondiale), la fermeture d'un chantier naval aura probablement un plus fort impact sur une seule collectivité du fait que les chantiers navals ont tendance à employer une importante main-d'œuvre locale et à acheter des services sur place. Ainsi à Tuzla (Turquie), quelque 48 chantiers navals et divers sous-traitants employaient environ 30 000-35 000 travailleurs en 2008; leur nombre est depuis tombé à 8 000 (2011)³⁰. Le nombre de chantiers navals en activité a diminué de 60 % entre 2008 et 2011. Les chantiers Torgem, par exemple, sembleraient fonctionner à 20 % de leur capacité à la suite d'une série d'annulations de commandes, le nombre d'employés ayant ainsi été ramené de 270 à seulement 29³¹.

Malgré les annulations de commandes de navires neufs et les prévisions pessimistes avancées au sujet des chantiers de construction navale en 2010, une moyenne de 69 transporteurs de vrac sec représentant au total 6,2 millions de tpl ont été livrés chaque mois, contre une moyenne de 16 navires représentant 1,6 million de tpl au cours de la décennie qui a commencé en 2000³². Étonnamment, les commandes de navires neufs ne se sont pas entièrement tariées, puisque quelque 55 nouvelles commandes de transporteurs de vrac sec sont passées chaque mois et que 1 510 navires équivalant à 123 millions de tpl – approximativement 23 % de la flotte actuelle en termes de tpl – devraient être livrés en 2011.

La persistance de nouvelles commandes s'explique peut-être, entre autres, par le retour de la confiance dans l'économie mondiale, la réduction des prix des navires ou les conditions favorables offertes par les chantiers navals. Les transporteurs de vrac sec font partie des navires les moins compliqués à construire, et de nouveaux chantiers navals qui ont vu le jour pendant les années fastes pour les prix des matières premières ont conquis cette part du marché et ont maintenu le prix des navires à un faible niveau.

Résumé des taux de fret du vrac sec

La demande de transports de vrac sec a progressé d'environ 11 % en 2010 sous l'effet de l'accroissement de la demande de matières premières dans les pays en développement, et surtout en Chine. Par ailleurs, l'année 2010 a été marquée par une forte croissance des échanges d'acier, de produits forestiers, de coke et de potasse. Ce secteur a aussi bénéficié de bonnes conditions météorologiques, qui ont créé des conditions de culture favorables pour les produits agricoles. En particulier, les importations mondiales de sucre ont augmenté de 10 %, et celles de riz de 6 %³³. La capacité de transport des navires qui desservent ce marché a cependant progressé de 16 %, d'où le fléchissement des taux de fret. L'excédent de capacité des navires résultant de commandes excessives pendant les années fastes est la principale cause à l'origine de la baisse des taux de fret du vrac sec. L'offre excédentaire des chantiers navals continuera probablement de faire baisser le prix des bâtiments neufs, et plus particulièrement celui des transporteurs de vrac sec. Certains propriétaires, tentés par les prix en baisse, saisiront cette occasion pour moderniser leur flotte. Toutefois, à moins que leurs vieux navires ne soient mis à la casse, il y aura encore trop de navires, ce qui signifie que les taux de fret se maintiendront à un faible niveau.

3. Marché des services de ligne

Les services de ligne effectuent des liaisons entre des ports fixes selon un horaire strict. Ils peuvent être gérés par une seule compagnie, ou bien par un groupe de compagnies au sein de ce qu'il est convenu d'appeler une alliance ou un consortium. Les frais et les recettes sont partagés au prorata de la contribution de chaque compagnie. Les compagnies maritimes de ligne exploitent essentiellement des porte-conteneurs, qui transportent des marchandises conteneurisées. En 2010, le trafic conteneurisé mondial était estimé à 1,4 milliard de tonnes, ce qui représente une augmentation

d'environ 17,6 % par rapport à l'année précédente. Le volume du trafic de conteneurs a été de 140 millions d'EVP en 2010, selon les estimations, ce qui représente une progression d'environ 12,9 % par rapport aux 124 millions d'EVP enregistrés en 2009. Le volume (en tonnes) du trafic maritime conteneurisé est d'environ 17 % (voir le chapitre 1 pour plus de précisions). Les sections qui suivent sont consacrées à l'évolution du marché des services de ligne et des taux de fret.

La croissance rapide de la conteneurisation au cours des vingt dernières années est due à un ensemble de facteurs, dont la construction de porte-conteneurs spécialisés, la mise en service de navires plus grands capables d'accroître les économies d'échelle, l'amélioration des installations de manutention dans les ports, et également l'accroissement des quantités de composantes entrant dans la fabrication des produits qui sont transportées en conteneurs. Bien que 39 % des commandes de navires neufs n'aient pas été livrées, la flotte mondiale de porte-conteneurs s'est accrue de 14,7 millions de tpi en 2010, soit de 8,7 %, pour atteindre 184 millions de tpi, ce qui représente approximativement 13,2 % de l'ensemble de la flotte mondiale. Il est très probable que ces navires seront construits, mais que leur livraison sera retardée. Au début de 2011, on comptait 4 868 porte-conteneurs d'une capacité globale de 14,1 millions d'EVP (voir le chapitre 2 pour plus de précisions sur la flotte des porte-conteneurs).

Évolution du trafic de ligne

En 2009, les 30 plus grandes compagnies maritimes de ligne ont enregistré les plus mauvais résultats de leur histoire, avec des pertes collectives estimées à 19,4 milliards de dollars, après des bénéfices de 5 milliards de dollars signalés l'année précédente³⁴. En 2010, les mêmes compagnies auraient, selon les estimations, réalisé des recettes globales de 17 milliards de dollars, alors que les prévisions pour 2011 se situent à 8 milliards de dollars de bénéfices³⁵. Ce retournement de situation peut être attribué aux facteurs ci-après: mesures adoptées par les transporteurs pour absorber une partie de la capacité excédentaire (ils ont par exemple retiré certains navires du marché en les immobilisant et ont ajouté d'autres navires sur les itinéraires existants en leur donnant l'ordre de naviguer à vitesse réduite), chute des prix du carburant qui, dans certains cas, a atteint 30 %, et surtout accroissement de la demande liée au commerce de marchandises. Le graphique 3.4 illustre l'évolution de l'offre et de la demande de trafic conteneurisé au cours des dernières

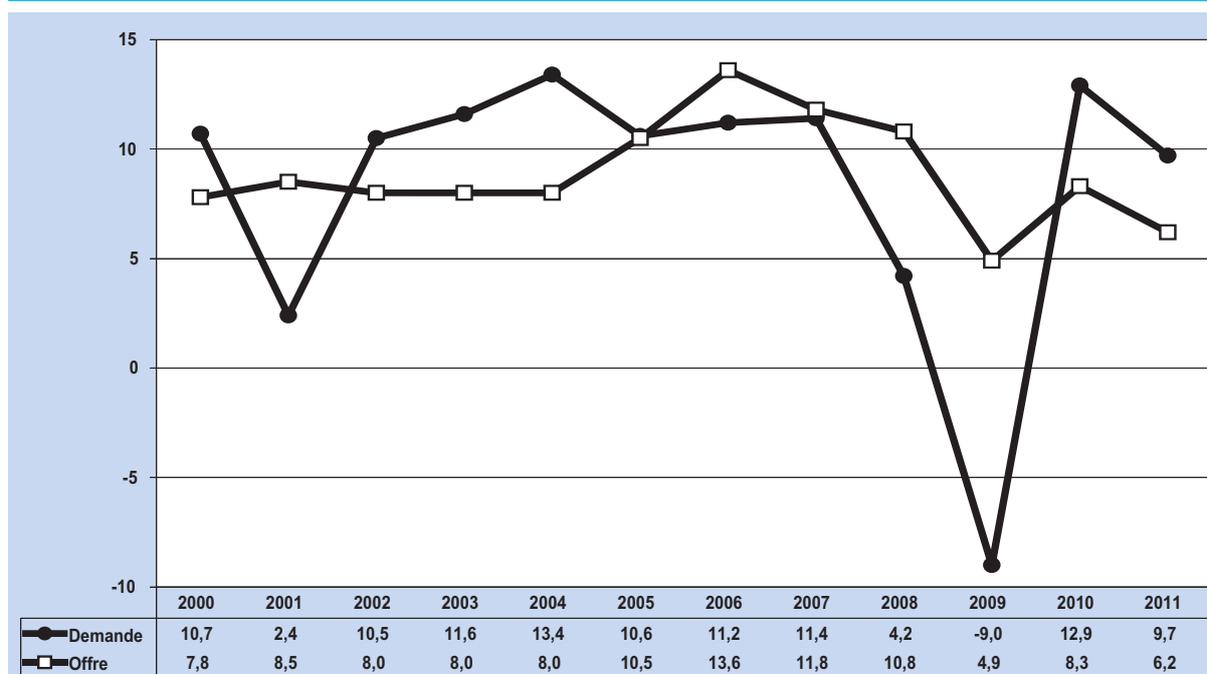
années. L'augmentation de la demande du trafic de ligne conteneurisé a considérablement rebondi depuis le marasme de 2009, lorsque les inquiétudes liées à la crise économique mondiale avaient creusé un écart encore jamais atteint entre l'offre et la demande. Pour la première fois depuis 2005, l'accroissement de la demande de services de ligne a dépassé celui de l'offre. Selon les estimations pour 2010, l'écart entre l'accroissement de l'offre et celui de la demande a atteint son niveau maximum, avec 4,6 points de pourcentage. Selon les prévisions pour 2011, cet écart sera ramené à 3,5 points de pourcentage, l'offre et la demande tendant à s'équilibrer et les taux de fret à se stabiliser.

L'immobilisation d'une partie de la flotte de porte-conteneurs, qui atteignait 11,7 %, soit quelque 600 navires, au début de 2010, avait été ramenée à 1,9 % au début de 2011. Selon les estimations, le commerce conteneurisé a augmenté de 12,1 % en 2010, après avoir diminué pour la première fois en 2009. Les liaisons commerciales entre le Nord et le Sud ont progressé d'environ 12,2 % en raison de l'expansion des échanges interasiatiques. Les taux de fret des conteneurs ont atteint un niveau encore jamais atteint au début de l'année 2010. Sur la route maritime entre Shanghai et l'Europe, ces taux de fret, qui se situaient à 2 164 dollars par EVP en mars 2010, ont terminé l'année à 1 401 dollars par EVP³⁶.

Taux de fret conteneurisé

En 2010, les taux de fret conteneurisé se sont profondément transformés sous l'effet de l'expansion des exportations et des mesures prises par les exploitants pour limiter l'offre de navires. Le tableau 3.6 donne la moyenne annuelle des taux publiés depuis 2001 par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg, dont le sigle en allemand est VHSS. Ce tableau donne également les taux mensuels d'affrètement des porte-conteneurs en 2010³⁷. Il apparaît clairement que la moyenne annuelle des taux de fret dans le segment des services de ligne a été nettement plus favorable en 2010 qu'en 2009, tout en restant encore très inférieure aux niveaux d'avant la crise. Les taux de fret ont régulièrement augmenté en 2010. Les taux pour les plus petits porte-conteneurs, entre 200 et 299 EVP, ont terminé l'année en ayant progressé de 29 %, tandis que ceux des plus grands figurant dans ce tableau, entre 1 600 et 1 999 EVP, ont terminé l'année en ayant progressé de 130 %. Ces augmentations se sont maintenues pendant une bonne partie de l'année 2011.

Graphique 3.4 Croissance de la demande et de l'offre en ce qui concerne les transports par porte-conteneurs, 2000-2011 (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 se rapportent à l'ensemble de la flotte de porte-conteneurs, y compris les navires de charge polyvalents et autres navires pouvant transporter des conteneurs. Les données pour 2011 sont des prévisions.

Le graphique 3.5 donne le nouvel indice baptisé New ConTex, qui est un taux composite couvrant plusieurs catégories de porte-conteneurs³⁸. Cet indice illustre la dégringolade spectaculaire des taux d'affrètement des porte-conteneurs, qui ont perdu les deux tiers de leur valeur entre l'été 2008 et avril 2009, avant de retrouver un niveau équivalant à presque les trois quarts de leur niveau de 2008.

Les armateurs allemands, qui contrôlent environ les deux tiers de l'affrètement des porte-conteneurs et un tiers de la capacité totale disponible, dominent le marché mondial des transports maritimes de ligne³⁹. Le tableau 3.7 illustre l'évolution des taux de fret des transports maritimes de ligne pour les cargaisons chargées ou déchargées par des porte-conteneurs appartenant à des armateurs allemands pendant la période 2007-2011. L'indice global moyen pour 2010 a progressé de 50 points par rapport au niveau de 2009, pour atteindre 114 points, ce qui représente une augmentation de 78 %. L'année 2010 a démarré avec une forte reprise, en particulier pour l'indice du voyage de retour (importations en Europe), pour lequel la moyenne annuelle a fait un bond de plus de 100 %

en 2010, contre 45 % pour l'indice correspondant au voyage dans l'autre sens.

À ce stade (2011), les taux de fret entre l'Asie et l'Europe sont en baisse; la moyenne toutes taxes comprises des taux appliqués au vrac sec sur la route entre l'Asie et l'Europe du Nord a chuté de 10 % en avril. Les taux de fret sur la route entre l'Asie et la Méditerranée occidentale/l'Afrique du Nord ont reculé de 7,4 % et ceux sur la route entre l'Asie et la Méditerranée orientale/la mer Noire ont reculé de 9 %⁴⁰. La moyenne du coefficient d'ajustement de soulage avait augmenté d'environ 135 dollars par EVP en avril 2011 par rapport à la moyenne correspondant au quatrième trimestre de 2010. En juin 2011, ce chiffre atteignait 250 dollars par EVP. Sur la route Shanghai-Méditerranée, le coefficient d'ajustement de soulage représentait un supplément de 700 dollars en avril 2011 sur la base d'un taux de fret d'environ 960 dollars par EVP. À peu près à la même période, les taux de fret toutes taxes comprises sur la route entre Shanghai et la côte ouest des États-Unis étaient de l'ordre de 1 650-1 850 dollars par équivalent 40 pieds (EQP), alors que sur la route à destination de la côte est, ils étaient de l'ordre de 2 980-3 200 dollars par EQP^{41, 42}.

Tableau 3.6 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (en dollars par alvéole de 14 tonnes et par jour)

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes annuelles										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Non grésés											
200-299	15,7	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	14,6
300-500	14,7	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,9
Grésés/non grésés											
2 000-2 299	8,0	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	7,4
2 300-3 400 ^a		6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	8,5
Grésés/non grésés											
200-299	17,8	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,5
300-500	14,9	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	16,5
600-799 ^b		9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	12,1
700-999 ^c		9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	13,0
800-999 ^d									4,9	6,3	11,9
1 000-1 260	8,8	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	9,1
1 261-1 350 ^e									3,7	4,9	8,5
1 600-1 999	8,0	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	7,5

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes mensuelles de 2010											
	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Non grésés												
200-299	10,4	11,7	13,0	10,4	12,7	11,9	10,8	14,9	10,9	14,7	14,3	13,5
300-500	9,1	8,1	8,3	8,5	9,3	9,6	10,0	10,9	11,3	11,1	11,8	11,4
Grésés/non grésés												
2 000-2 299	2,6	2,4	2,5	2,8	3,2	5,2	6,2	6,9	8,1	6,6	5,9	5,4
2 300-3 400 ^a	2,1	2,6	3,0	5,2	5,5	7,2	7,7					
Grésés/non grésés												
200-299	16,6	15,2	15,6	15,6	17,4	20,2	17,5	20,3	18,2	21,9	19,6	21,7
300-500	8,8	9,4	9,7	11,6	9,7	9,8	12,6	14,2	13,0	14,9	14,7	12,2
600-799 ^b	6,1	5,9	7,4	6,2	7,2	8,5	8,5	10,0	9,9	9,8	11,4	10,3
700-999 ^c	6,6	6,2	6,3	6,6	6,9	8,2	9,5	9,3	10,1	10,4	10,8	11,2
800-999 ^d	6,4	6,1	5,2	5,3	6,1	7,0	8,3					
1 000-1 260	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	6,2	6,5	7,3	7,6	7,6	7,4	7,3
1 261-1 350 ^e				3,8	4,2	5,3	6,3					
1 600-1 999	3,0	3,3	3,0	4,5	3,4	5,0	5,9	6,8	7,0	6,4	5,5	6,8

Tableau 3.6 Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs (en dollars par alvéole de 14 tonnes et par jour)

Catégorie de navires (EVP)	Moyennes mensuelles de 2011					
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Non grésés						
200-299	13,3	14,4	14,9	15,6	15,7	13,8
300-500	11,3	12,3	13,4	14,4	14,3	14,1
Grésés/non grésés						
2 000-2 299	6,6	7,3	7,4	8,2	7,6	7,9
2 300-3 400 ^a	7,6	8,5	9,1	8,6	8,7	8,1
Grésés/non grésés						
200-299	22,1	22,9	22,5		27,2	24,7
300-500	17,2	16,1	17,2	15,5	15,3	18,2
600-799 ^b	10,4	12,9	12,6	12,4	13,4	12,7
700-999 ^c	11,9	12,7	13,4	13,8	13,5	13,3
800-999 ^d	10,3	12,7	12,2	12,3	12,4	12,1
1 000-1 260	7,5	8,7	9,9	10,1	10,4	10,3
1 261-1 350 ^e	7,6	8,0	8,9	9,4	9,5	9,6
1 600-1 999	6,7	7,5	7,9	7,8	8,0	8,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées par le Hamburg Index de l'Association des courtiers maritimes de Hambourg, accessible sur <http://www.vhss.de>, et de *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 55, n° 1/2, 2011, publié par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

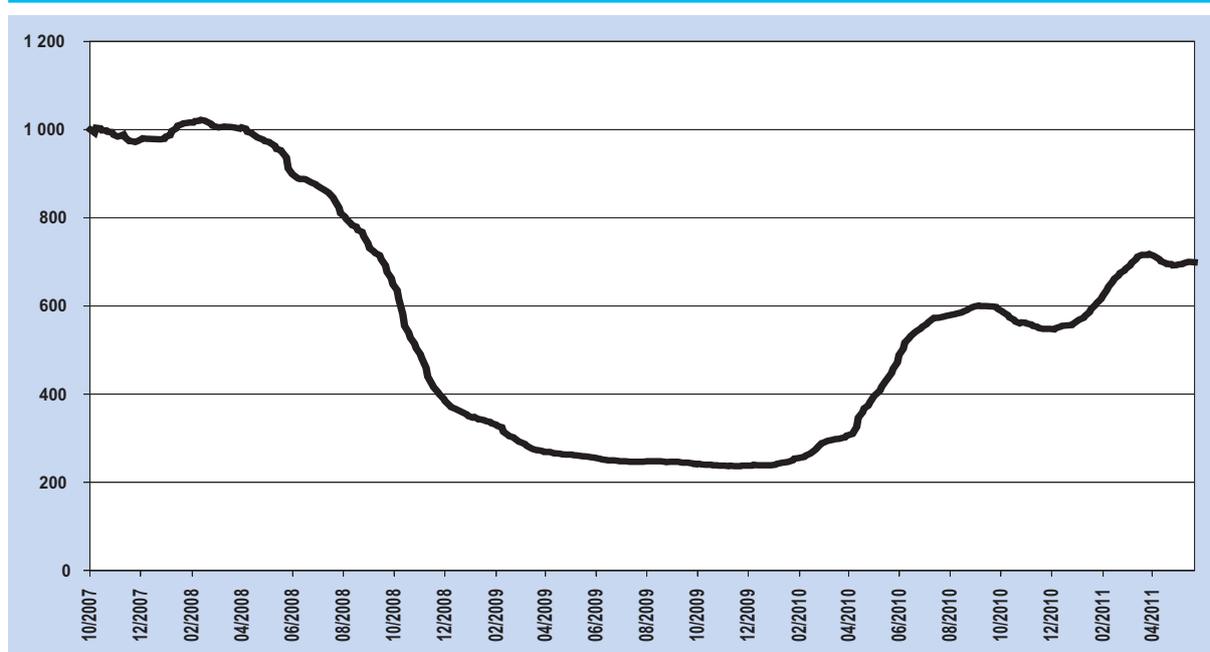
^a Cette catégorie a été créée en 2002. Les données du premier semestre sont celles des porte-conteneurs cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP, naviguant à 22 nœuds au minimum.

^b Naviguant à une vitesse de 17 à 17,9 nœuds.

^c Naviguant à 18 nœuds au minimum.

^d Catégorie créée en 2009 par subdivision de celle des 700 à 999 EVP.

^e Catégorie créée en 2009 par subdivision de celle des 1 000 à 1 350 EVP.

Graphique 3.5 New ConTex 2007-2011 (indice de référence: 1 000 – octobre 2007)

Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir du ConTex Index publié par l'Association des courtiers maritimes de Hambourg, accessible sur <http://www.vhss.de>.

Tableau 3.7 Indices des taux de fret des services de ligne, 2007-2011 (chiffres mensuels: 1995 = 100)

Mois	Indice global					Indice du trafic d'entrée					Indice du trafic de sortie				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Janvier	89	98	62	98	114	98	116	68	138	152	81	83	58	65	82
Février	88	95	59	104	108	98	114	64	149	141	80	80	55	67	81
Mars	86	92	57	111	106	96	110	60	163	136	78	77	55	68	80
Avril	87	88	56	115	102	100	106	61	161	130	77	74	52	77	80
Mai	88	89	53	119	103	101	107	58	166	130	76	75	49	82	81
Juin	92	89	53	125	103	105	106	59	170	129	81	75	48	88	82
Juillet	94	89	60	127		114	104	71	174		80	76	51	88	
Août	95	93	65	120		118	107	80	162		81	81	53	86	
Septembre	98	97	69	117		121	113	87	158		84	85	54	83	
Octobre	97	90	75	109		119	105	98	146		84	77	57	79	
Novembre	97	86	75	109		115	101	97	146		86	74	56	79	
Décembre	100	73	84	111		118	83	111	146		88	65	63	83	
Moyenne annuelle	93	90	64	114		109	106	76	157		81	77	54	79	

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des informations publiées dans divers numéros de *Shipping Statistics and Market Review* par l'Institute of Shipping Economics and Logistics.

Prix des conteneurs

Le graphique 3.6 illustre l'évolution des prix d'achat des conteneurs au cours des dernières années. Ces prix ont continué d'augmenter en 2010 et 2011. Fin 2009, un EQP standard coûtait 1 900 dollars. Au premier trimestre de 2011, ce prix avait atteint 2 800 dollars, soit près de 50 % de plus. L'accroissement de la flotte de porte-conteneurs contribue à stimuler la demande de conteneurs. Si le ratio de conteneurs par navire a diminué au cours des dernières années, leur nombre global a augmenté (voir le chapitre 2 pour plus de précisions sur la flotte de porte-conteneurs).

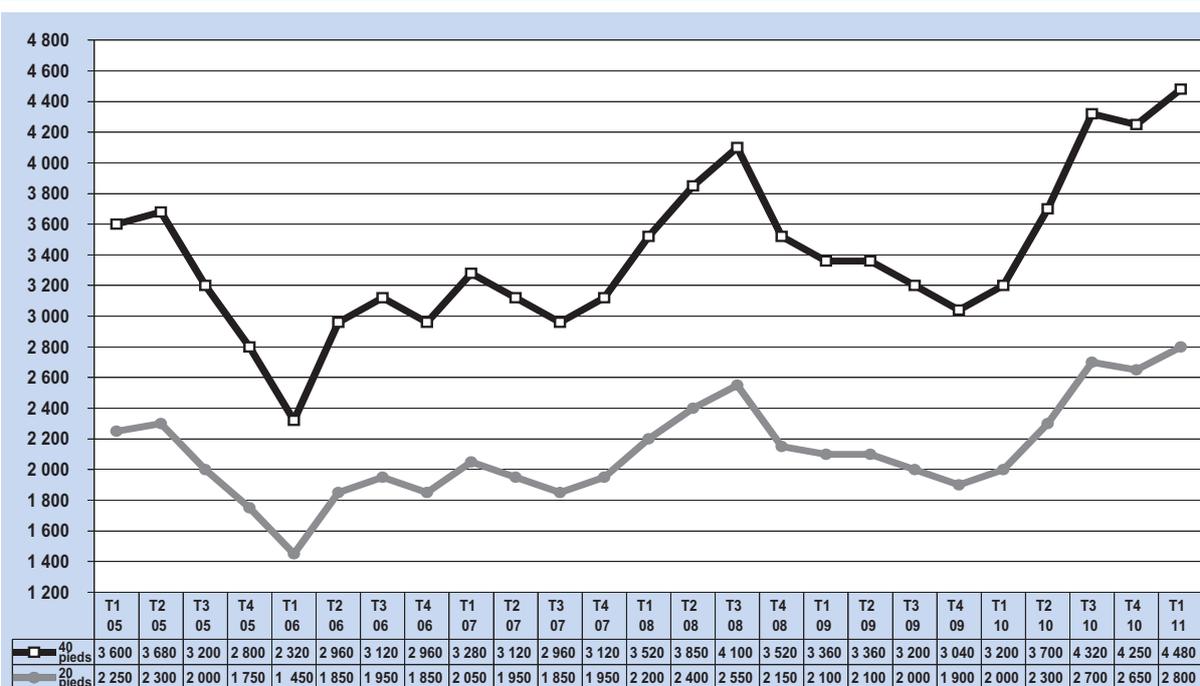
4. Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations

Le graphique 3.7 illustre l'évolution de la moyenne des coûts au cours des trente dernières années, par région, en pourcentage de la valeur des importations. Au cours des vingt dernières années, les taux de fret maritime ont diminué dans toutes les régions du monde. L'observation la plus frappante est que le coût du transport, en pourcentage des importations des pays en développement des Amériques, est resté constant, alors que ce coût a diminué dans toutes les autres régions. Le coût du transport en Afrique est toujours le plus élevé au monde. Le coût du fret

représente une plus forte proportion de la valeur totale des importations dans les pays africains que dans les autres régions. Les données disponibles semblent indiquer que l'expédition de fret à destination de l'Afrique, qui correspond en moyenne à 10,6 % du prix des produits finis, est plus coûteuse que vers les pays développés, où cette proportion est de 6,4 % en moyenne⁴³.

La baisse des coûts du transport maritime a été influencée par la transformation mondiale de ces transports sous l'effet de la mondialisation au cours des vingt dernières années. Plusieurs facteurs y ont contribué, et notamment l'expansion du marché du transport en conteneurs, qui a été le segment des transports maritimes dans lequel la croissance a été la plus rapide. Par voie de conséquence, et pour tirer parti d'économies d'échelle, les porte-conteneurs sont devenus de plus en plus grands, jusqu'à dépasser désormais 10 000 EVP, alors qu'à la fin des années 1990, les plus grands d'entre eux, les Panamax, avaient une capacité de 4 400 EVP⁴⁴. Par ailleurs, la transformation des méthodes de manutention, des technologies nouvelles et la réduction des équipages ont eu des répercussions sur les coûts opérationnels et le coût unitaire du transport de marchandises par mer. La transformation des ports et des investissements accrus dans les technologies de l'information et de

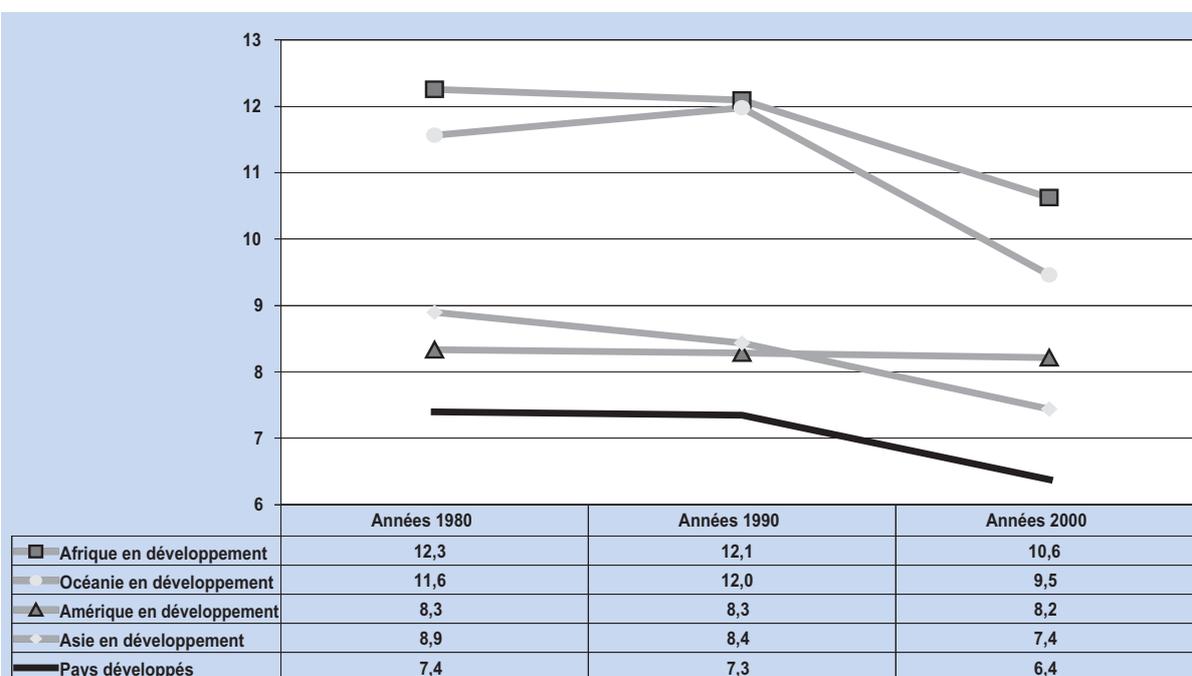
Graphique 3.6 Prix des conteneurs (2005-2011) (moyennes trimestrielles, en dollars)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED d'après divers numéros de *Containerisation International Magazine*.

Note: T = trimestre.

Graphique 3.7 Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations: tendance à long terme (1980-1989, 1990-1999 et 2000-2009) (pourcentages moyens par décennie)



Source: Secrétariat de la CNUCED.

la communication, l'innovation et les technologies nouvelles ont permis d'améliorer l'efficacité et la productivité au niveau portuaire, en réduisant la durée de manutention des cargaisons, ce qui à son tour a influé sur les redevances prélevées par les terminaux et réduit le prix global des marchandises.

Perspectives pour le prix des navires et les taux de fret

Les tableaux 3.8 et 3.9, et également le graphique 3.8, illustrent les résultats de la flotte mondiale. Le tableau 3.8 montre que le ratio entre la flotte mondiale et le volume transporté était de 1:6, ce qui signifie qu'au cours de l'année considérée, chaque navire a transporté en moyenne six fois sa capacité maximale – effectuant six voyages à plein chargement dans le courant d'une année – pour arriver au volume total de marchandises transportées par mer. Ce chiffre est inférieur au niveau 6,6 atteint en 2009, et aussi au ratio de 1:8 enregistré en 2006. L'examen du total des échanges mondiaux de marchandises transportées par mer montre que la flotte mondiale s'est agrandie d'un nombre conséquent de navires neufs et de capacité supplémentaire, alors que la demande de transport de fret ne progressait que faiblement.

Le tableau 3.9 et le graphique 3.8, établis à partir des mêmes données, présentent une ventilation des chiffres figurant au tableau 3.8 par grandes catégories de navires. Il apparaît ainsi que la productivité dans le secteur des navires-citernes et dans celui des transporteurs de vrac sec a sensiblement diminué au fil des années. Les navires-citernes, qui transportaient généralement 9,74 tonnes par tpl en 1970, n'en transportaient plus que 6,12 en 2010; dans le secteur des transporteurs de vrac sec, les chiffres correspondants sont 6,21 tonnes par tpl en 1970 contre 5,11 tonnes par tpl en 2010. La productivité de la flotte dans le secteur des marchandises solides a toutefois presque doublé, passant de 6,38 tonnes transportées par tpl en 1970 à 11,69 tonnes par

Tableau 3.8 Tonnes de fret transportées par tonne de port en lourd (tpl) de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl au 1 ^{er} janvier)	Tonnage transporté (en millions de tonnes)	Nombre de tonnes transportées
1970	326	2 566	7,9
1980	683	3 704	5,4
1990	658	4 008	6,1
2000	799	5 984	7,5
2006	960	7 700	8,0
2007	1 042	8 034	7,7
2008	1 118	8 229	7,4
2009	1 192	7 858	6,6
2010	1 395	8 408	6,0

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la CNUCED sur le trafic maritime (en tonnes) et de données de IHS Fairplay sur la flotte mondiale (en tpl).

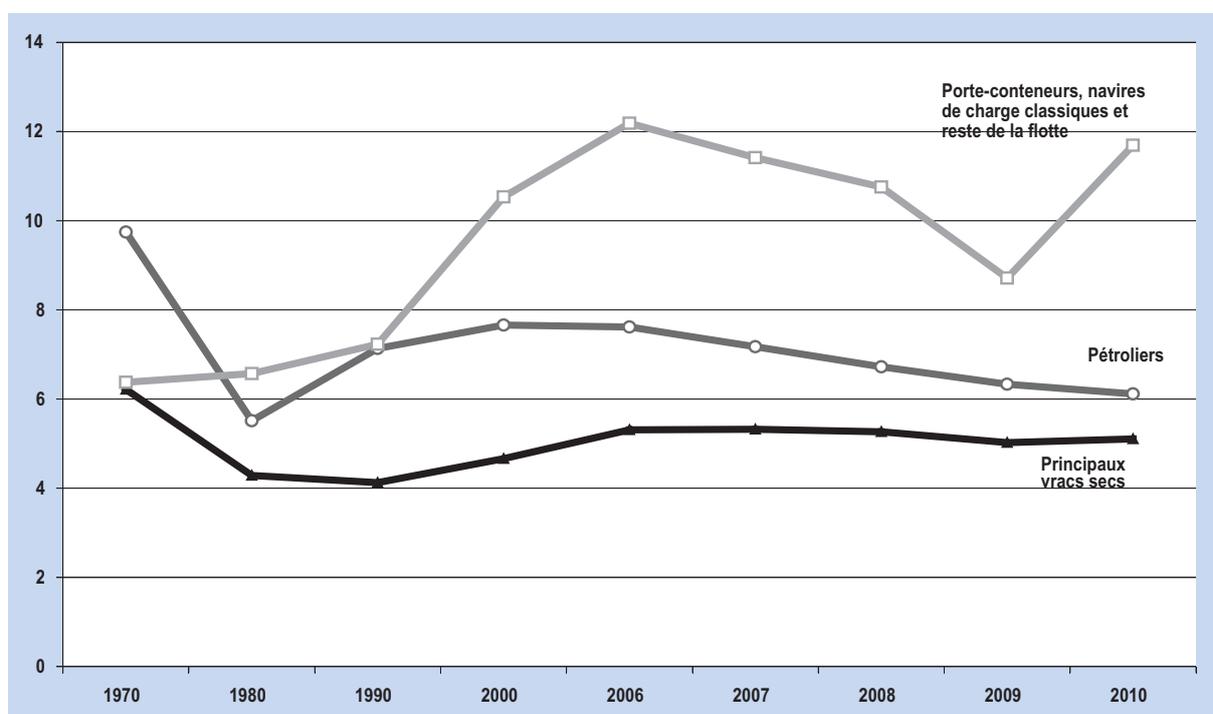
tpl en 2010. Ce taux élevé de productivité dans le secteur des porte-conteneurs s'explique par le fait que les transports conteneurisés bénéficient souvent de voyages retour, alors que les pétroliers et les transporteurs de vrac ont tendance à transporter des produits depuis les zones d'extraction jusqu'aux zones de consommation, avant de faire le voyage de retour sur l'est. Avec la multiplication des centres de production, les distances entre la source et le lieu de consommation ont augmenté, ce qui a abaissé la productivité des navires-citernes telle que mesurée. En 2010, la productivité de la flotte de navires-citernes a diminué, tandis que celle des transporteurs de vrac sec et des porte-conteneurs a augmenté. L'année 2010 a été la plus productive pour la flotte des porte-conteneurs depuis 2006, ce qui donne à penser que ce secteur des transports maritimes n'a peut-être pas de raison de s'agrandir.

Tableau 3.9 Tonnes de fret transportées par tonne de port en lourd de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années (en volume)

Année	Pétrole transporté (millions de tonnes)	Tonnage de pétroliers (millions de tpl, début de l'année)	Tonnes transportées par tpl des pétroliers	Principaux vracs secs (millions de tonnes)	Flotte de vraquiers (millions de tpl, début de l'année)	Tonnes transportées par tpl des vraquiers	Toutes autres marchandises solides (millions de tonnes)	Reste de la flotte ^a (millions de tpl, début de l'année)	Tonnes transportées par tpl du reste de la flotte ^a
1970	1 442	148	9,74	448	72	6,21	676	106	6,38
1980	1 871	339	5,51	796	186	4,29	1 037	158	6,57
1990	1 755	246	7,14	968	235	4,13	1 285	178	7,23
2000	2 163	282	7,66	1 288	276	4,67	2 532	240	10,53
2006	2 698	354	7,62	1 836	346	5,31	3 166	260	12,19
2007	2 747	383	7,17	1 957	368	5,32	3 330	292	11,41
2008	2 742	408	6,72	2 059	391	5,26	3 428	319	10,75
2009	2 642	418	6,32	2 094	418	5,01	3 122	355	8,80
2010	2 752	450	6,12	2 333	457	5,11	3 323	284	11,69

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la CNUCED sur le trafic maritime (en tonnes) et de IHS Fairplay sur la flotte mondiale (en tpl).

^a On entend par reste de la flotte les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires figurant à l'annexe III b).

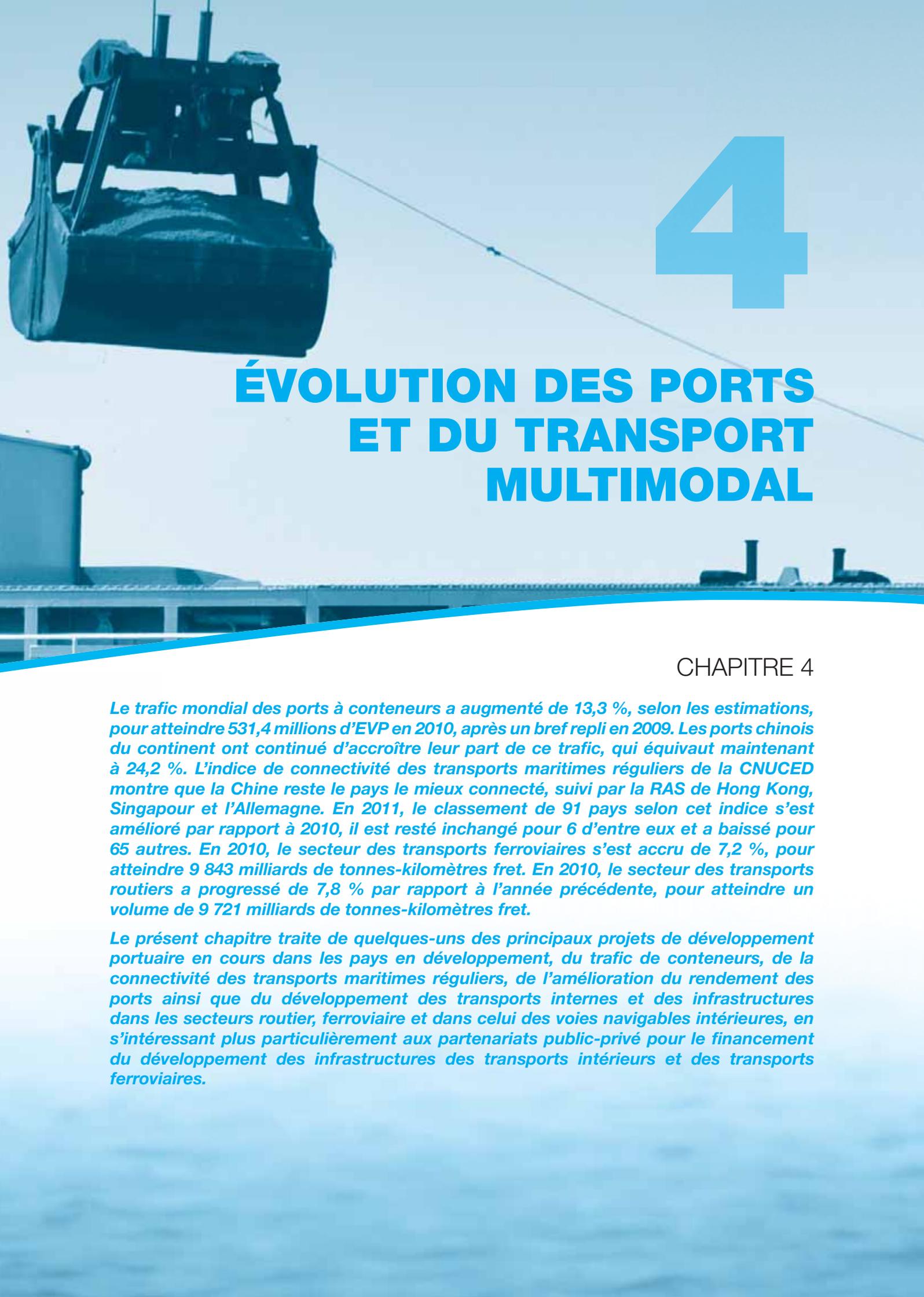
Graphique 3.8 Nombre de tonnes transportées par tonne de port en lourd (tpl) de l'ensemble de la flotte mondiale, diverses années

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED.

NOTES

- ¹ Voir par exemple Radelet S. et Sachs J. (1998), *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*, document présenté à la réunion annuelle de l'American Economics Association, Chicago, 3-5 janvier; Hummels D. (1999), *Towards a Geography of Trade Costs*, Université de Chicago; Limao N. et Venables A.J. (2001), Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs, *World Bank Economic Review*, n° 15; CNUCED, Transport Newsletter (2006), Trade, liner shipping supply, and maritime freight rates, n° 33, septembre; Hummels D. (2007), Transportation costs and international trade in the second era of globalization, *Journal of Economic Perspectives*, 21(3):131-154; CNUCED, Transport Newsletter (2008), The modal split of international goods transport, n° 38, mars; Kumar S. et Hoffmann J. (2010), Globalization: The maritime nexus, dans *Handbook of Maritime Economics and Business*, deuxième édition.
- ² D'autres facteurs tels que la concurrence entre chantiers navals et la valeur résiduelle d'un navire influent également sur son prix.
- ³ Environ 40 % des coûts d'exploitation d'un vraquier âgé de 10 ans en 2005 correspondaient aux dépenses d'équipement, selon Stopford M. (2009), *Maritime Economics*, troisième édition, Routledge, Londres.
- ⁴ En février 2009, la United Arab Shipping Company a commencé à prélever un supplément de 22 dollars au titre des risques de piraterie pour les conteneurs qui passaient par le port d'Aden (Yémen). Voir <http://www.seatradeasia-online.com/News/3728.html>.
- ⁵ En avril 2011, Hapag-Lloyd appliquait une surtaxe de ₩5 000 (4,6 dollars) pour le scellage de tous les conteneurs exportés en provenance de la République de Corée, tandis qu'en Chine, cette surtaxe était de RMB 44 (6,8 dollars) sur les exportations en provenance de Ningbo.
- ⁶ En janvier 2011, Maersk Line prélevait 16 dollars par conteneur pour le dédouanement électronique du fret.
- ⁷ Les taux de fret étant rarement forfaitaires, il est souvent difficile pour les chargeurs d'estimer le coût du transport final, et des pressions croissantes s'exercent donc pour que le mode de facturation soit modifié. En 2008, l'Union européenne a annulé l'exemption de groupe accordée aux conférences maritimes les autorisant à établir collectivement les taux de fret, ce qui signifie que, depuis, les compagnies maritimes sont obligées de fixer les prix indépendamment les unes des autres. Une étude des frais de manutention au terminal dans 44 ports européens a montré qu'ils ont augmenté après l'abrogation de cette exemption, et que la moyenne des taxes appliquées était élevée. Cela a suscité des plaintes de la part des chargeurs au motif que les frais de manutention au terminal: a) ne correspondent pas aux coûts réels à la charge des opérateurs de terminaux; et b) sont utilisés comme un mécanisme permettant de compenser le «bas» niveau des taux de fret. Voir Competition reports (2009), *Terminal Handling Charges During and After the Liner Conference Era*, octobre, Commission européenne, Bruxelles.
- ⁸ En juillet 2010, COSCO a annoncé l'application d'une surtaxe d'équipement d'urgence de 400 dollars par EQP sur sa route transpacifique en raison de la pénurie de conteneurs provoquée par un bond en avant de la demande de transports maritimes au moment de la reprise économique mondiale. Bloomberg (2010), China shipping container adds surcharges on cargo-box shortage, 25 juin.
- ⁹ Alors que la compagnie Maersk Line dresse une liste de 107 surtaxes sur le lien ci-après: http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/Related%20services/VAS/ALL (site consulté le 17 juin 2011), la société de conseil Seaintel cite le cas d'un transporteur anonyme qui appliquerait 541 surtaxes, <http://www.seaintel.com/>.
- ¹⁰ Lloyd's List (2011), Box carriers display independence on currency surcharges, 1^{er} juin.
- ¹¹ Voir <http://www.strategicnine.com/LNG-gas-market.htm>.
- ¹² *Tanker Operator Magazine* (2011), High cost of bunkers impacts on earnings, mars, p. 4.
- ¹³ L'agrandissement du canal de Suez ces dernières années signifie que certains VLCC de moindres dimensions peuvent désormais emprunter le canal.
- ¹⁴ *Sea Rates* (2010), DVB bank: Suezmax tanker market outlook newsletter, 25 août. Accessible sur <http://www.searates.com/news/11236/> (site consulté le 22 juin 2011).
- ¹⁵ *Tanker Operator*, novembre/décembre 2010.
- ¹⁶ Voir <http://c0182999.cdn1.cloudfiles.rackspacecloud.com/TOJanFeb2011web.pdf>.
- ¹⁷ Lloyd's List (2009), About the fleet, 1^{er} avril.
- ¹⁸ Contrairement à ce qui se passe en Europe, où un réseau étendu de pipelines alimente directement de nombreux foyers en gaz, créant ainsi de multiples sources de demande.
- ¹⁹ Lloyd's List (2011), LNG spot market boost as few ships to come off charter, 11 mai.
- ²⁰ Lloyd's List (2011), How high can LNG rates go? 21 mai.
- ²¹ Platts (2011), Global spot, short-term LNG trades in 2010 up 40% on year to 727 cargoes, 10 mai.
- ²² L'État d'Orissa, qui représente à lui seul un quart des exportations annuelles de minerai de fer de l'Inde, soit environ 100 millions de tonnes, interdit ces exportations depuis juillet 2010.
- ²³ Clarkson (2011), *Dry Bulk Trade Outlook*, 17(6):5, juin.

- ²⁴ Les navires Handysize et Handymax sont de petits vraquiers d'une capacité comprise entre 10 000 et 35 000 tpl et entre 35 000 et 55 000 tpl respectivement. Ils sont très appréciés en raison de leur souplesse, du fait qu'ils peuvent transporter des cargaisons d'une taille raisonnable à destination de presque n'importe quel port.
- ²⁵ Le Baltic Exchange Dry Index (BDI) porte sur diverses catégories de navires qui assurent le transport de divers types de cargaisons sur diverses routes maritimes.
- ²⁶ Les navires Capesize sont les plus grands transporteurs de vrac sec qui tirent leur nom du fait qu'ils devaient passer par le cap de Bonne-Espérance parce que trop grands pour transiter par le canal de Suez ou le canal de Panama.
- ²⁷ Bloomberg (2011), Freight rates poised to tumble as 35-mile line of ships passes coal demand, 10 janvier.
- ²⁸ Le plus grand porte-conteneur du monde, *Emma Maersk* (2006), et ses sept navires frères, y ont été construits.
- ²⁹ Business Monitor Online (2010), Mitsubishi yard closure reflects long-term shipbuilding decline, 26 juillet.
- ³⁰ Voir <http://www.reclaiming-spaces.org/transformation/archives/302>.
- ³¹ Defence (2011), Turkish shipyards struggle due to financial crisis, 6 février. Voir <http://www.trdefence.com/2011/02/06/turkish-shipyards-struggle-due-to-financial-crisis/>.
- ³² Clarkson (2011), *Shipping Review and Outlook*, printemps, p. 59.
- ³³ Ibid., p. 66.
- ³⁴ The Shippers' Voice (2011), Container freight derivatives, avril.
- ³⁵ List (2010), Container lines on track for \$17bn profits in 2010, 14 décembre.
- ³⁶ CIMB (2010), Container shipping, 7 juin. Accessible sur http://www.remisiers.org/cms_images/research/Jun06-Jun10/REG-CS-070611CIMBOW.pdf.
- ³⁷ Depuis 1998, la Hamburg Shipbrokers' Association publie l'Indice de Hambourg, qui donne une analyse de marché des taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs pour une durée minimale de trois mois.
- ³⁸ Le New ConTex est un indice quotidien qui paraît tous les mardis et tous les jeudis et qui est calculé par un groupe de courtiers internationaux à partir des caractéristiques des taux d'affrètement pour six tailles de porte-conteneurs.
- ³⁹ C-P Offen, Peter Dohle, NSB N'Elbe, Norddeutsche, Rickmers et E.R.Schiff sont quelques-uns des plus gros armateurs allemands. Ils représentent à eux seuls plus de 2 millions de tpl (source: *Container Intelligence Monthly* de Clarkson, mai 2011).
- ⁴⁰ (2011) Asia-Europe rates shock, *Containerisation International*, 3 juin.
- ⁴¹ IFW (2011), Asia to Europe rates still on the slide, 13 avril. Accessible sur <http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/article.htm?artid=20017864731&src=rss>.
- ⁴² JCTrans (2011), Shanghai container index up on all routes, 16 mai. Accessible sur <http://info.jctrans.com/jcnet/news/osn/20115161004026.shtml>.
- ⁴³ Ces données correspondent à la moyenne pour la décennie; elles indiquent uniquement le prix relatif du fret en pourcentage des importations, et non les coûts de transport effectifs. Des variations existent certainement d'un pays à l'autre et dans le temps. Ces données doivent être lues parallèlement à celles du volume des échanges pour déterminer leur évolution dans le temps.
- ⁴⁴ Banque mondiale (2007), Port and maritime transport challenges in West and Central Africa, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, document de travail n° 84, mai.



4

ÉVOLUTION DES PORTS ET DU TRANSPORT MULTIMODAL

CHAPITRE 4

Le trafic mondial des ports à conteneurs a augmenté de 13,3 %, selon les estimations, pour atteindre 531,4 millions d'EVP en 2010, après un bref repli en 2009. Les ports chinois du continent ont continué d'accroître leur part de ce trafic, qui équivaut maintenant à 24,2 %. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED montre que la Chine reste le pays le mieux connecté, suivi par la RAS de Hong Kong, Singapour et l'Allemagne. En 2011, le classement de 91 pays selon cet indice s'est amélioré par rapport à 2010, il est resté inchangé pour 6 d'entre eux et a baissé pour 65 autres. En 2010, le secteur des transports ferroviaires s'est accru de 7,2 %, pour atteindre 9 843 milliards de tonnes-kilomètres fret. En 2010, le secteur des transports routiers a progressé de 7,8 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre un volume de 9 721 milliards de tonnes-kilomètres fret.

Le présent chapitre traite de quelques-uns des principaux projets de développement portuaire en cours dans les pays en développement, du trafic de conteneurs, de la connectivité des transports maritimes réguliers, de l'amélioration du rendement des ports ainsi que du développement des transports internes et des infrastructures dans les secteurs routier, ferroviaire et dans celui des voies navigables intérieures, en s'intéressant plus particulièrement aux partenariats public-privé pour le financement du développement des infrastructures des transports intérieurs et des transports ferroviaires.

A. ÉVOLUTION DU SECTEUR PORTUAIRE

1. Trafic des ports à conteneurs

Dans les processus modernes de production, les éléments qui entrent dans la fabrication des articles sont souvent des produits semi-finis qui sont ensuite réexportés en conteneurs avant d'être assemblés pour former des produits finis. Ces produits finis peuvent aussi être exportés en conteneurs. Les marchandises conteneurisées peuvent être transbordées, ce qui entraîne plus d'opérations de manutention dans les ports. L'augmentation de la production d'articles semi-manufacturés et la pratique du transbordement ont ainsi contribué à l'essor du trafic conteneurisé au cours des dernières décennies. En 1990, le volume mondial du trafic des ports à conteneurs se situait autour de 85 millions d'EVP; ce volume a plus que sextuplé en vingt ans et atteint désormais 531,4 millions d'EVP. Ainsi qu'il ressort du chapitre 2, la flotte mondiale de porte-conteneurs a augmenté dans des proportions comparables. En 2010, le trafic des ports à conteneurs a repris sa longue courbe ascendante, après avoir connu en 2009 un bref repli provoqué par la crise économique mondiale.

Le tableau 4.1 présente les derniers chiffres disponibles concernant le trafic portuaire de conteneurs dans 76 pays en développement et pays en transition dont le trafic national annuel est supérieur à 100 000 EVP (on trouvera à l'annexe V une liste élargie du trafic portuaire par pays). En 2009, le volume du trafic de conteneurs des pays en développement a, selon les estimations, diminué de 7 %, pour se situer à 325,2 millions d'EVP. La part de ces pays dans le volume mondial est restée pratiquement inchangée, à environ 69 %. Sur les 76 pays en développement qui figurent sur la liste du tableau 4.1, seulement 23 ont connu une croissance positive du trafic portuaire en 2009. Les 10 pays où le taux de croissance a été le plus élevé ont été l'Équateur (49,2 %), Djibouti (45,7 %), la Namibie (44,7 %), le Maroc (32,9 %), la Jordanie (15,8 %), le Liban (15,4 %), la République arabe syrienne (12,2 %), la République dominicaine (11 %), la République islamique d'Iran (10,3 %) et le Soudan (10,3 %). Le pays qui s'adjuge la part la plus importante du trafic de conteneurs est la Chine, où neuf ports figurent parmi les 20 plus importants dans le monde. Les ports chinois (sauf la RAS de Hong Kong) ont vu leur part diminuer de 6,58 % en 2009, pour se situer à 107,5 millions d'EVP. Les chiffres provisoires pour 2010 témoignent d'un rebond d'environ 19,6 % du

trafic des ports chinois, qui a atteint 128,5 millions d'EVP. Malgré la chute du volume global du trafic, les ports chinois, à l'exception de la RAS de Hong Kong, ont représenté environ 24,2 % du trafic mondial de conteneurs, contre 22,9 % en 2009. La part des ports chinois dans le trafic mondial de conteneurs a régulièrement augmenté au cours des dernières années, passant d'environ 1,5 % en 1990 à 9,0 % en 2000 et à 22,5 % en 2008. En 2010, le port de Shanghai a pour la première fois volé à Singapour le titre de port le plus actif du monde, avec un trafic de 29,2 millions d'EVP. Il a dû cela à une croissance de plus de 16 % par rapport à 2009, supérieure à celle de 9,72 % enregistrée par Singapour. En 2005, le port de Shanghai avait déjà pris à Singapour la première place en termes de volume du trafic pour tous les modes de transport. Singapour s'est heurtée au cours des dernières années à une concurrence croissante de la part de ses voisins pour ce qui est des projets de développement portuaires en cours ou à l'étude, par exemple ceux concernant l'île Batam (Indonésie), le port de Tanjung Pelepas (Malaisie), la Thaïlande (Pak Bara) et Cai Mep (Viet Nam).

Le tableau 4.2 présente les 20 principaux ports à conteneurs pour la période 2008-2010. Cette liste comprend 14 ports de pays en développement, tous situés en Asie; les six ports restants sont situés dans des pays développés (trois en Europe et trois en Amérique du Nord). En 2010, un port en Asie (Laem Chabang, en Thaïlande) a cessé d'être dans le groupe des 20 premiers alors qu'un autre port d'Amérique du Nord (New York/New Jersey) y est entré. C'est là un fait inhabituel compte tenu du déclin de la part des ports nord-américains dans le trafic mondial de conteneurs. Cela s'explique peut-être par le fait que les échanges transatlantiques ont moins souffert de la crise économique mondiale que les échanges transpacifiques. Il ressort également du tableau 4.2 que le port de Ningbo (qui a gagné deux places) et celui de Qingdao (qui a gagné une place) ont ainsi amélioré leur classement en augmentant de 25 % et de 17 % respectivement leur trafic de conteneurs. Les ports de Guangzhou (qui a perdu une place) et de Doubaï (qui a perdu deux places) ont rétrogradé dans le classement tout en connaissant une croissance de 17 et de 14 % respectivement.

Les 20 principaux ports à conteneurs, pris ensemble, ont représenté approximativement 47,9 % du trafic mondial de conteneurs en 2010, soit plus que leur niveau de 47,1 % atteint en 2009, mais moins que le niveau de 48,1 % qu'ils avaient atteint en 2008, avant

Tableau 4.1 Trafic conteneurisé dans les ports de 76 pays en développement et en transition: 2008, 2009 et 2010 (en EVP)

Pays	2008	2009	Chiffres provisoires pour 2010	Évolution en pourcentage 2009-2008	Évolution en pourcentage 2010-2009
Chine	115 060 978	107 492 861	128 544 458	-6,58	19,58
Singapour ^a	30 891 200	26 592 800	29 178 200	-13,91	9,72
Hong Kong (Chine)	24 494 229	21 040 096	23 532 000	-14,10	11,84
République de Corée	17 417 723	15 699 161	18 487 580	-9,87	17,76
Malaisie	16 024 829	15 671 296	17 975 796	-2,21	14,71
Émirats arabes unis	14 756 127	14 425 039	15 195 223	-2,24	5,34
Province chinoise de Taiwan	12 971 224	11 352 097	12 302 111	-12,48	8,37
Inde	7 672 457	8 011 810	8 942 725	4,42	11,62
Indonésie	7 404 831	7 243 557	8 960 360	-2,18	23,70
Brésil	7 238 976	6 574 617	7 979 626	-9,18	21,37
Égypte	6 099 218	6 250 443	6 665 401	2,48	6,64
Thaïlande	6 726 237	5 897 935	6 648 532	-12,31	12,73
Viet Nam	4 393 699	4 840 598	5 474 452	10,17	13,09
Panama	5 129 499	4 597 112	5 906 744	-10,38	28,49
Turquie	5 218 316	4 521 713	5 508 974	-13,35	21,83
Arabie saoudite	4 652 022	4 430 676	5 313 141	-4,76	19,92
Philippines	4 471 428	4 306 723	5 048 669	-3,68	17,23
Oman	3 427 990	3 768 045	3 774 562	9,92	0,17
Afrique du Sud	3 875 952	3 726 313	4 039 241	-3,86	8,40
Sri Lanka	3 687 465	3 464 297	4 000 000	-6,05	15,46
Mexique	3 312 713	2 874 287	3 708 806	-13,23	29,03
Chili	3 164 137	2 795 989	3 162 759	-11,64	13,12
Fédération de Russie	3 307 075	2 337 634	3 091 322	-29,31	32,24
Iran (République islamique d')	2 000 230	2 206 476	2 592 522	10,31	17,50
Pakistan	1 938 001	2 058 056	2 151 098	6,19	4,52
Colombie	1 969 316	2 056 747	2 443 786	4,44	18,82
Jamaïque	1 915 943	1 689 670	1 891 770	-11,81	11,96
Argentine	1 997 146	1 626 351	1 972 269	-18,57	21,27
Bahamas	1 702 000	1 297 000	1 125 000	-23,80	-13,26
République dominicaine	1 138 471	1 263 456	1 382 601	10,98	9,43
Venezuela (République bolivarienne du)	1 325 194	1 238 717	1 228 354	-6,53	-0,84
Pérou	1 235 326	1 232 849	1 533 809	-0,20	24,41
Maroc	919 360	1 222 000	2 058 430	32,92	68,45
Bangladesh	1 091 200	1 182 121	1 350 453	8,33	14,24
Équateur	670 831	1 000 895	1 221 849	49,20	22,08
Liban	861 931	994 601	949 155	15,39	-4,57
Guatemala	937 642	906 326	1 012 360	-3,34	11,70
Costa Rica	1 004 971	875 687	1 013 483	-12,86	15,74
Koweït	961 684	854 044	888 206	-11,19	4,00
République arabe syrienne	610 607	685 299	710 642	12,23	3,70
Côte d'Ivoire	713 625	677 029	704 110	-5,13	4,00
Jordanie	582 515	674 525	610 000	15,80	-9,57
Kenya	615 733	618 816	643 569	0,50	4,00

Tableau 4.1 Trafic conteneurisé dans les ports de 76 pays en développement et en transition: 2008, 2009 et 2010 (en EVP)

Pays	2008	2009	Chiffres provisoires pour 2010	Évolution en pourcentage 2009-2008	Évolution en pourcentage 2010-2009
Uruguay	675 273	588 410	671 952	-12,86	14,20
Honduras	669 802	571 720	619 867	-14,64	8,42
Trinité-et-Tobago	554 093	567 183	573 217	2,36	1,06
Djibouti	356 462	519 500	600 000	45,74	15,50
Ukraine	1 123 268	516 698	537 366	-54,00	4,00
Ghana	555 009	493 958	513 716	-11,00	4,00
Soudan	391 139	431 232	448 481	10,25	4,00
Tunisie	424 780	418 880	435 636	-1,39	4,00
Qatar	400 000	410 000	346 000	2,50	-15,61
Maurice	454 433	406 862	412 313	-10,47	1,34
Yémen	492 313	382 445	390 000	-22,32	1,98
République-Unie de Tanzanie	363 310	370 401	426 847	1,95	15,24
Sénégal	347 483	331 076	344 319	-4,72	4,00
Congo	321 000	285 690	297 118	-11,00	4,00
Cuba	319 000	283 910	295 266	-11,00	4,00
Bénin	300 000	267 000	237 630	-11,00	-11,00
Namibie	183 605	265 663	256 319	44,69	-3,52
Papouasie-Nouvelle-Guinée	250 252	257 740	268 050	2,99	4,00
Algérie	225 140	247 986	257 906	10,15	4,00
Cameroun	270 000	240 300	249 912	-11,00	4,00
Bahreïn	269 331	239 705	249 293	-11,00	4,00
Mozambique	241 237	214 701	223 289	-11,00	4,00
Cambodge	258 775	207 577	224 206	-19,78	8,01
Géorgie	253 811	181 613	196 030	-28,45	7,94
Myanmar	180 000	160 200	166 608	-11,00	4,00
Guam	167 784	157 096	183 214	-6,37	16,63
Jamahiriya arabe libyenne	174 827	155 596	161 820	-11,00	4,00
Madagascar	143 371	132 278	141 093	-7,74	6,66
Gabon	158 884	130 758	135 988	-17,70	4,00
Croatie	168 761	130 740	135 970	-22,53	4,00
El Salvador	156 323	126 369	145 774	-19,16	15,36
Aruba	140 000	125 000	130 000	-10,71	4,00
Nouvelle-Calédonie	119 661	119 147	123 913	-0,43	4,00
Total partiel	345 812 178	321 448 907	370 510 520	-7,05	15,26
Autres déclarants^b	4 064 500	3 758 889	3 888 060	-7,52	3,44
Total déclaré	349 876 678	325 207 796	374 398 580	-7,05	15,13
Total	513 734 943	469 003 339	531 400 672	-8,71	13,30

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir d'informations publiées dans Containerisation International Online (mai 2011), de diverses publications de Dynamar B.V., et d'informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des responsables des terminaux et des ports.

Note: Certains des chiffres pour 2010 sont des estimations. Les chiffres relatifs au trafic portuaire ne sont, en général, révélés par les ports que très longtemps après la fin de l'année civile. Il est possible que les totaux des pays occultent le fait que des ports de moindre importance puissent ne pas être inclus; c'est pourquoi, dans certains cas, les chiffres réels sont peut-être plus élevés que ceux qui sont indiqués. Les chiffres de 2009 sont généralement considérés comme étant plus fiables, et sont donc plus souvent cités dans le texte d'accompagnement.

^a Dans ce tableau, le port de Jurong est inclus dans Singapour.

^b Pays dont le volume du trafic de conteneurs indiqué était inférieur à 100 000 EVP par an, ou pour lesquels des manques notables ont été observés dans les données.

Tableau 4.2 Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2008, 2009 et 2010 (en EVP, et en pourcentage de variation)

Nom du port	2008	2009	Chiffres préliminaires pour 2010	Évolution en pourcentage 2009-2008	Évolution en pourcentage 2010-2009
Shanghai	27 980 000	25 002 000	29 069 000	-11	16
Singapour ^a	29 918 200	25 866 400	28 430 800	-14	10
Hong Kong	24 494 229	21 040 096	23 532 000	-14	12
Shenzhen	21 413 888	18 250 100	22 509 700	-15	23
Busan	13 452 786	11 954 861	14 157 291	-11	18
Ningbo	11 226 000	10 502 800	13 144 000	-6	25
Guangzhou	11 001 300	11 190 000	12 550 000	2	12
Qingdao	10 320 000	10 260 000	12 012 000	-1	17
Doubaï	11 827 299	11 124 082	11 600 000	-6	4
Rotterdam	10 800 000	9 743 290	11 145 804	-10	14
Tianjin	8 500 000	8 700 000	10 080 000	2	16
Kaohsiung	9 676 554	8 581 273	9 181 211	-11	7
Port Klang	7 973 579	7 309 779	8 870 000	-8	21
Anvers	8 662 891	7 309 639	8 468 475	-16	16
Hambourg	9 737 000	7 007 704	7 900 000	-28	13
Los Angeles	7 849 985	6 748 994	7 831 902	-14	16
Tanjung Pelepass	5 600 000	6 000 000	6 530 000	7	9
Long Beach	6 487 816	5 067 597	6 263 399	-22	24
Xiamen	5 034 600	4 680 355	5 820 000	-7	24
New York/New Jersey	5 265 053	4 561 831	5 292 020	-13	16
Total 20 premiers	247 221 180	220 900 801	254 387 602	-11	15

Source: Secrétariat de la CNUCED, et Containerisation International Online (mai 2011).

^a Dans ce tableau, le port de Jurong n'est pas inclus dans Singapour.

la crise financière mondiale. Pris ensemble, ces ports ont enregistré une baisse de 10,7 % du trafic en 2009 et une augmentation de 15,2 % en 2010. S'il s'agit là d'une bonne nouvelle pour le commerce mondial, un examen plus approfondi des chiffres montre que l'essentiel des gains signalés en 2010 sont intervenus pendant les trois premiers trimestres de l'année, le quatrième trimestre étant caractérisé par un ralentissement sensible. En 2009, les 20 principaux ports à conteneurs ont connu une croissance négative, à l'exception de Guangzhou (Chine), de Tanjung Pelepass (Malaisie) et de Tianjin (Chine).

2. Exploitants des terminaux internationaux de conteneurs

L'exploitation des terminaux de conteneurs est dominée par un petit nombre d'intervenants mondiaux qui exploitent un portefeuille de terminaux dans différents ports à travers le monde. Le plus souvent,

ces exploitants de terminaux ont vu leurs bénéfices s'accroître en 2010 avec le rebond du trafic de conteneurs, qui avait chuté en 2009.

Hutchison Port Holding de Hong Kong (Chine) vient en tête des principaux exploitants de terminaux internationaux de conteneurs, avec un trafic global de 75 millions d'EVP en 2010, en augmentation de 14,9 % par rapport à l'année précédente. Cette compagnie est suivie de près par APM Terminals, dont l'activité se chiffre à 70 millions d'EVP, selon les estimations, en progression de 2 % par rapport à l'année précédente. PSA International, de Singapour, a accru son trafic de conteneurs de 14,4 % en 2010, pour atteindre 65,1 millions d'EVP. Pour sa part, la compagnie chinoise Merchants Holdings International a progressé de 19,2 % en 2010, portant son activité à 52,3 millions d'EVP grâce au lancement de nouvelles opérations au Viet Nam et à Sri Lanka. À Doubaï, DP World a accru son trafic de conteneurs de 14 %, pour le porter à

49,6 millions d'EVP en 2010. Le trafic de conteneurs de COSCO Pacific a augmenté de 19 % en 2010, pour atteindre 48,5 millions d'EVP. Le chapitre 6 fournit des précisions complémentaires sur les exploitants des terminaux internationaux de conteneurs.

3. Connectivité des transports maritimes réguliers

Les services des compagnies maritimes de ligne constituent un réseau mondial qui assure la plupart des échanges internationaux de produits manufacturés. Grâce à des services de transports maritimes réguliers et à des opérations de transbordement dans les centres portuaires, quasiment tous les pays côtiers sont reliés entre eux. Leur niveau de connectivité dans le réseau mondial varie et, depuis 2004, l'indice établi chaque année par la CNUCED vise à repérer les tendances et les différences entre les pays à cet égard. Cet indice couvre 162 pays côtiers et comporte cinq éléments, à savoir a) le nombre de navires, b) leur capacité de charge de conteneurs, c) le nombre de compagnies, d) le nombre de services assurés, et e) la taille des plus grands navires qui assurent les services en provenance et à destination des ports maritimes de chaque pays¹.

En juillet 2011, la Chine restait en tête du classement, suivie par Hong Kong (Chine), Singapour et l'Allemagne. Parmi les pays les moins avancés (PMA), Djibouti est le mieux connecté à la suite de récentes réformes portuaires et de sa situation géographique à proximité de grands axes de transports maritimes. Entre 2010 et 2011, 91 pays ont amélioré leur indice de connectivité, 6 se sont maintenus au même rang et 65 ont perdu des points.

Si l'on examine les éléments de cet indice de connectivité, on observe qu'en 2011, la concentration s'est poursuivie dans le secteur des transports maritimes et le nombre moyen de compagnies par pays a diminué alors que la taille moyenne des navires augmentait. Si l'utilisation de grands navires permet de réaliser des économies d'échelle et donc de réduire les coûts commerciaux, la mesure dans laquelle ces économies sont répercutées sur les importateurs et les exportateurs dépend du niveau de concurrence entre les transporteurs. De nombreux pays en développement se trouvent confrontés au double problème d'avoir à recevoir des navires de grandes dimensions tout en ayant accès à un plus petit nombre de services de transports maritimes réguliers à destination et en provenance des ports d'un pays déterminé.

Plusieurs études empiriques récentes ont mis en lumière des rapports étroits entre la connectivité des transports maritimes réguliers et les coûts commerciaux, en particulier les coûts de transport². On constate que différents éléments de l'indice de connectivité, par exemple le nombre de services maritimes réguliers entre deux pays, la taille des navires et le niveau de concurrence sur un itinéraire commercial donné, sont tous étroitement liés à l'abaissement des coûts de transport. Un récent projet de recherche réalisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a inclus l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers dans une étude empirique sur les coûts de transport, et a conclu qu'environ 25 % des changements intervenus dans les coûts commerciaux sans rapport avec la politique non tarifaire peuvent s'expliquer par l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers³. Pour l'estimation des coûts de transport entre un certain nombre d'exportateurs et d'importateurs asiatiques, l'étude de la CESAP a constaté que l'indice de connectivité du pays exportateur était en plus étroite corrélation avec les coûts de transport que celui du pays importateur.

Afin de compléter les données de l'indice de connectivité au niveau des pays et de faciliter une analyse plus approfondie des coûts et des flux commerciaux, la CNUCED a constitué une base de données plus complète sur la connectivité entre des paires de pays. Cette base de données contient les distances aériennes et maritimes entre les principaux aéroports et ports des pays, associées à des données sur les services maritimes réguliers entre ces derniers. À partir de cette base de données, une comparaison de la structure du réseau mondial de services maritimes réguliers en 2006 et 2010 permet de dégager certaines tendances intéressantes. En 2006, 18,4 % des paires de pays étaient directement connectés par des services de transports maritimes réguliers, les 81,6 % restants nécessitant au moins un transbordement. En 2010, le pourcentage des connections directes avait légèrement augmenté, se situant à 18,9 %. Parmi les itinéraires qui comptaient des services directs en 2006, 83 % avaient été en mesure de les conserver en 2010, autrement dit 17 % des paires de pays avaient perdu cette connexion directe quatre ans plus tard. De la même manière, 19 % des paires de pays qui étaient reliés entre eux par des services directs en 2010 n'en avaient pas en 2006.

Le nombre moyen de compagnies qui assurent des liaisons régulières directes est tombé de 5,63 en 2006 à 4,96 en 2010, ce qui représente une diminution de 12 %. Au cours de la même période, la taille moyenne des plus grands navires déployés par paire de pays a augmenté de 38 %, passant de 2 774 EVP à 3 839 EVP.

Ainsi, les données ventilées par paire de pays confirment les tendances déjà observées à l'échelon des pays grâce à l'indice de connectivité: à mesure que la taille des navires déployés augmente, le niveau de concurrence diminue. Ces données semblent indiquer par ailleurs que la structure d'ensemble du réseau mondial des compagnies qui assurent des services réguliers est relativement stable, même si elle a fait l'objet de certains ajustements au fil des années: les compagnies maritimes peuvent par exemple ajouter des liaisons directes pour répondre à l'expansion d'échanges bilatéraux, ou elles peuvent suspendre une liaison directe lorsqu'une escale dans un port de transbordement facilite le remplissage de plus grands navires sur la route principale.

La connectivité des transports maritimes est un important déterminant des coûts commerciaux, que les décideurs doivent bien comprendre pour améliorer la compétitivité commerciale de leur pays. Le choix des ports d'escale par les transporteurs est guidé par trois considérations: a) la position géographique du port dans les réseaux mondiaux de navigation; b) la base de cargaisons captives du port (arrière-pays); c) la tarification portuaire et la qualité des services et de l'infrastructure.

4. Faits récents dans l'évolution portuaire

Dans toutes les régions du monde, de nouveaux projets de construction ou d'agrandissement des installations portuaires existantes sont en cours. En 2009, leur exécution a marqué une courte pause en raison des incertitudes qui entouraient le volume des échanges commerciaux et l'accès à des moyens de financement. Le redressement des échanges commerciaux pendant la première moitié de 2010 a restauré la confiance pour poursuivre la réalisation de bon nombre de ces projets. Les sections qui suivent offrent un aperçu des projets portuaires entrepris à travers le monde; établies à partir de diverses sources, elles illustrent quelques-unes des tendances de l'évolution portuaire dans le monde.

Amérique latine et Caraïbes

L'Amérique latine poursuit sans relâche la réalisation de certains des projets portuaires les plus ambitieux au niveau mondial en s'appuyant sur l'accroissement de ses exportations de produits de base. Cette région est en train de rattraper d'autres régions en intensifiant ses investissements portuaires, qui atteignent désormais près de 12 milliards de dollars. Les projets portuaires dont il est question dans la présente section ne constituent pas une liste exhaustive de tous les projets en cours dans la région.

Au *Brésil*, un renforcement de la demande étrangère de sucre, de graines de soja et de minerai de fer a entraîné un accroissement de 32 % des exportations, qui ont atteint 201,9 milliards de dollars. Les importations ont aussi progressé de 42 % et se sont chiffrées à 181,6 milliards de dollars avec l'installation de la plus forte hausse de la demande alimentée par la consommation enregistrée en vingt ans⁴. Dans le sud du pays, les ports d'Antonina et de Paranagua ont signalé une augmentation sensible des exportations de graines de soja, de maïs et de sucre⁵. En dépit des sommes régulièrement investies par le Brésil dans ses installations portuaires, soit autour de un milliard de dollars depuis 1995⁶, l'accroissement des échanges a conduit à une congestion dans les ports qui a obligé de nombreux propriétaires de navires à annuler des escales⁷. Pour résoudre ce problème, le Gouvernement brésilien a annoncé la réalisation de plusieurs grands projets de développement portuaire qui devraient être achevés d'ici quelques années⁸. Dans le port de Santos, par exemple, des investissements internationaux de 679 millions de dollars ont été obtenus pour l'amélioration des installations de manutention des conteneurs et des cargaisons liquides. Des installations d'une capacité de 1,2 million de tonnes de cargaisons liquides par an, principalement destinées aux exportations d'éthanol, sont en construction. La capacité des installations de manutention des conteneurs sera quasiment doublée avec l'adjonction en 2010 de 2,2 millions d'EVP supplémentaires aux 2,7 millions d'EVP existants. Dans d'autres parties du Brésil, la principale compagnie brésilienne qui s'occupe de ports et de logistique, Wilson Sons, a annoncé son intention d'investir 1,8 milliard de dollars dans ses installations, dont 247 millions de dollars seront consacrés à l'agrandissement des terminaux à conteneurs Tecon Salvador dans le port de Salvador et Tecon Rio Grande dans le port de Rio Grande⁹. Le géant de l'extraction minière au Brésil, Vale, a annoncé des plans chiffrés à 2,9 milliards de dollars pour l'expansion des installations portuaires à

Ponta da Madeira, dont la capacité sera portée à 150 millions de tonnes¹⁰. Ponta da Madeira a reçu en 2011 le plus grand minéralier au monde, le *Vale Brasil* (402 347 tpl), qui transportait du minerai de fer à destination de Dalian (Chine).

Au *Chili*, la concession pour le nouveau projet de terminal 2 dans le port de Valparaiso est au point mort, aucune des trois compagnies présélectionnées, sur les 18 qui s'étaient initialement déclarées intéressées, n'ayant répondu à l'appel d'offres¹¹. Le coût des travaux de développement en cours, qui devraient être achevés en 2014, est estimé à 350 millions de dollars. Le port de Valparaiso est à la fois une ouverture maritime sur le monde et un maillon essentiel dans les transports terrestres à destination de l'Argentine en passant par le col de Los Libertadores. Par ailleurs, la région autour de Valparaiso génère approximativement 60 % du PIB du Chili.

En *Colombie*, des plans très importants ont été annoncés en vue de développer l'infrastructure des transports du pays. Le coût estimatif de ces projets jusqu'en 2021, qui comprennent la modernisation des ports, est de 56 milliards de dollars¹².

En *Uruguay*, des plans de construction d'un port en eau profonde dans la province de Rocha, près de La Paloma, d'un coût de 3,5 milliards de dollars, ont été soumis aux pouvoirs publics par un consortium de sociétés privées¹³.

Au *Panama*, des plans pour la construction de deux nouveaux ports à Balboa et à Rodman, qui bénéficieraient d'une aide internationale à la fois pour leur réalisation et pour leur exploitation, ont été annoncés par le Gouvernement¹⁴. Le coût de la mise en place d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 450 000 EVP dans le port de Rodman a déjà été évalué à 100 millions de dollars¹⁵. Le port de Rodman, initialement destiné à être une base navale des États-Unis, devrait être agrandi en utilisant les déchets de dragage produits par l'élargissement en cours du canal de Panama. Cet élargissement, qui devrait être achevé en 2014 et dont le coût est de l'ordre de 5,25 milliards de dollars, permettra le transit de navires beaucoup plus grands, mais non les plus grands (voir le chapitre 2 pour plus de précisions).

En *République dominicaine*, la deuxième phase de l'agrandissement du port de Caucedo s'est achevée en 2011 avec 300 mètres de quais supplémentaires. Ce port, dont le coût avait initialement été estimé à 300 millions de dollars, a maintenant une capacité

de manutention de 1,25 million d'EVP¹⁶. Il est situé à côté de l'aéroport international et à proximité de zones franches et de centres de logistique et à 25 km de la capitale, Saint-Domingue¹⁷.

À la *Jamaïque*, des plans ont été annoncés en vue d'agrandir le port de Kingston pour lui permettre de répondre à l'accroissement de la demande attendu lorsque l'élargissement du canal de Panama sera terminé. Ce projet de 200 millions de dollars permettra, au moyen de travaux de dragage, d'approfondir à 16 mètres le chenal d'accès au port et de prolonger de 1,5 km les longueurs de quais¹⁸.

Au *Costa Rica*, APMT a obtenu une concession de trente-trois ans pour construire et exploiter un terminal à conteneurs dans le port de Moín, dans la province de Limón, sur la côte atlantique. Ce projet devrait coûter 1 milliard de dollars et être achevé en 2016. Le chenal d'accès au port et le bassin d'évitage seront dragués pour obtenir une profondeur de 16 mètres dans un premier temps, et de 18 mètres dans une deuxième phase. La création de 1 000 emplois directs est attendue pendant la phase de construction et de 450 au moins pendant la première étape de l'exploitation, ainsi que des emplois indirects au sein de la collectivité locale¹⁹.

En *El Salvador*, le port de La Unión est devenu opérationnel en 2010. Sa construction, commencée en 2005, a coûté plus de 180 millions de dollars et sa capacité lui permettra de recevoir chaque année 500 000 EVP au cours de la première phase, puis d'atteindre 1,7 million d'EVP lorsque les deuxième et troisième phases seront terminées^{20, 21}. Un projet de concession qui permettra à des sociétés privées de se charger de son exploitation est en cours de finalisation.

Au *Pérou*, APMT a obtenu en 2011 une concession pour l'exploitation du terminal Muelle Norte, dans le port de Callao²². Cette société devrait investir 749 millions de dollars pour faire de ce terminal un port polyvalent pour les navires de charge classiques, les porte-conteneurs, les navires rouliers, les transporteurs de marchandises diverses et les navires de croisière. En 2010, DP World a obtenu une concession pour l'exploitation du quai sud du port de Callao et, avec l'arrivée d'APMT, une plus grande concurrence intraportuaire devrait être bénéfique pour les usagers. Les exportations de métaux (le Pérou est le premier pays producteur d'argent et le deuxième producteur de cuivre au monde), de gaz naturel, de farine de poisson et de café sont les principaux domaines ouverts à une concurrence accrue.

Europe

En Europe, il y a beaucoup moins de projets portant sur la construction de nouveaux ports du fait que le marché est installé depuis plus longtemps et que la construction de nouveaux ports comporte souvent des procédures qui nécessitent souvent un long processus de consultations publiques. Les ports en Europe occidentale sont le plus souvent exploités par des sociétés privées dans lesquelles l'État contrôle environ 7 % seulement du trafic conteneurisé²³. En Europe orientale, cette proportion est d'environ 16 %, ce qui donne à penser que de nouveaux aménagements ou la construction de nouveaux ports y seraient plus probables.

En Grèce, le Gouvernement a rendu publics des plans de privatisation des ports de Thessalonique et du Pirée dans le cadre d'un vaste programme de réduction des dépenses et d'accroissement des recettes du secteur public²⁴. En 2008, COSCO Pacific a obtenu une concession de 35 ans pour exploiter deux terminaux à conteneurs dans le port du Pirée.

En Croatie, une concession de 30 ans a été attribuée à ICTSI pour l'exploitation et le développement du terminal à conteneurs Adriatic Gate dans le port de Rijeka. Ce plan de développement prévoit l'extension du quai sur une longueur de 330 mètres et le dragage du port jusqu'à une profondeur de 14,5 mètres. Une fois terminé ce plan de développement, le port aura une capacité de manutention de conteneurs de 600 000 EVP²⁵.

En Pologne, le terminal à conteneurs DCT de Gdansk, qui est exploité par ICTSI, a commencé en janvier 2010 à accueillir ses premiers navires de ligne de haute mer. En mai 2011, il a reçu le Maersk Elba, de 13 092 EVP, le plus grand porte-conteneurs ayant jamais navigué dans la mer Baltique²⁶. La transformation de Gdansk pour en faire un port d'éclatement et de transbordement aura un impact sur les flux commerciaux au sein de la région et les économies d'échelle réalisées devraient se répercuter sur les importateurs et les exportateurs.

En Géorgie, APMT a obtenu la gestion du port de Poti, sur la mer Noire. En 2008, un fonds souverain des Émirats arabes unis, Ras Al Khaimah Investment Authority (RAKIA), a acquis une concession de 49 ans pour l'exploitation du port, mais n'a pas réussi à attirer un nombre suffisant d'investisseurs dans la zone de libre-échange voisine. La société APMT devrait investir

65 millions de dollars dans le port et la zone de libre-échange²⁷.

Afrique

En Afrique, les gouvernements continuent de participer largement aux projets de développement portuaire. Ainsi, environ 50 % du trafic de conteneurs du continent africain passe dans des ports dans lesquels une part de l'exploitation appartient à l'État, soit une proportion plus élevée que dans toutes les autres régions. Dans le secteur du vrac, de nombreux ports par lesquels passent les exportations de matières premières sont des coentreprises entre les pouvoirs publics et des sociétés étrangères qui souhaitent acheter une seule matière première. Les projets de développement portuaire se poursuivent en Afrique, comme en témoignent un certain nombre de projets annoncés ou en cours d'exécution dans plusieurs pays. En Guinée, par exemple, qui est l'un des plus gros exportateurs de bauxite et d'alumine et où se trouvent quelques-uns des plus riches gisements de minerai de fer au monde, un changement de dirigeants politiques a aussi prélué à une transformation du port à conteneurs de Conakry. En avril 2011, une concession de 25 ans qui avait été accordée en 2008 à Getma International a été annulée et transférée à Bolloré Africa Logistics, société qui n'avait pas été retenue dans la procédure initiale d'appel d'offres. Bolloré Africa Logistics s'est engagée à investir 500 millions d'euros (640 millions de dollars) dans ce port pour doubler les longueurs de quais existantes, tripler la superficie des zones d'entrepôts et créer un raccordement ferroviaire²⁸. Au titre d'un autre contrat, le groupe Bolloré a également annoncé des plans de construction d'un port sec de 150 millions de dollars pour contribuer à résoudre la congestion des transports dans le pays. En 2011, un accord a également été conclu entre le Gouvernement guinéen et la très grande société minière Rio Tinto en vue de construire un nouveau port dans le pays d'ici à 2015²⁹. Ce port acheminera les exportations du projet d'extraction de minerai de fer de Simandou, qui devrait produire 95 millions de tonnes de minerai. Son acheminement de la mine à la côte comprendra 650 km de voies ferrées spécialisées, dont 21 km de tunnels, pour atteindre un appontement situé à 11 km au large de l'île de Matakang.

Au Togo, Bolloré Africa Logistics a annoncé des plans pour la construction d'un troisième quai dans le port de Lomé d'un coût de 640 millions de dollars destiné à doubler dans un délai de cinq ans le trafic de conteneurs pour le porter à environ 800 000 EVP.

Les quais mesureront 450 mètres de long, la hauteur d'eau sera de 15 mètres et permettra d'accueillir des navires d'une capacité allant jusqu'à 7 000 EVP³⁰.

Au *Cameroun*, la société française de travaux publics Razel a commencé ses travaux en vue de la construction d'un port en eau profonde à Kribi, à quelque 300 km au sud de Yaoundé. Une fois terminé, ce projet de 1 milliard de dollars offrira aux pays voisins, le Tchad et la République centrafricaine, un précieux moyen d'accéder aux marchés internationaux³¹.

Au *Kenya*, les soumissions d'offres pour la construction à Mombasa d'un deuxième terminal à conteneurs d'une capacité de 1,2 million d'EVP sont en cours d'examen³². En 2010, l'activité de ce port s'est chiffrée à 695 000 EVP, soit une augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente. Ce port était initialement conçu pour traiter 250 000 EVP, d'où la grave congestion dont il souffre. Les syndicats locaux s'inquiètent toutefois des fortes réductions que le personnel actuellement employé par les autorités portuaires du Kenya, soit 7 000 personnes, pourrait subir si le port était privatisé³³.

Au *Mozambique*, plusieurs projets de développement portuaire sont en cours de réalisation. À Maputo, le terminal pour le charbon est actuellement transformé pour pouvoir traiter 25 millions de tonnes d'ici à 2014 et les améliorations en cours au terminal à conteneurs sont presque achevées³⁴. Les opérations de dragage du port pour porter la profondeur de 9,4 mètres à 11 mètres ont pris fin au début de 2011. Le port de Nacala, au nord du pays, ne manquera pas de bénéficier de l'accroissement des exportations de charbon en provenance de la mine de Moatize. Ces exportations devaient être transportées par la ligne de chemin de fer de Sena jusqu'au port de Beira, mais des retards dans les travaux de construction ont nécessité le détournement du charbon vers Nacala. La mine de Moatize devrait produire chaque année, à partir de 2013, 8 millions de tonnes de charbon à coke dur et 4 millions de tonnes de charbon thermique³⁵. Le port de Beira fait actuellement l'objet d'un programme de dragage, qui devrait durer dix-huit mois et coûter 52 millions de dollars, pour lui permettre de recevoir des navires de 60 000 tpl.

En *République-Unie de Tanzanie*, la construction de deux nouveaux terminaux à conteneurs dans le port de Dar es-Salaam devrait être terminée avant la fin de 2012, ce qui doublera la capacité du port en l'augmentant de 500 000 EVP. Dar es-Salaam, qui est le principal port du pays, se flatte d'avoir une capacité de 4,1 millions de tonnes de cargaisons sèches et

de 6 millions de tonnes de cargaisons liquides. Ce port dessert également les pays sans littoral que sont le Malawi, la Zambie, le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda, de même que la partie orientale de la République démocratique du Congo. Le port fonctionne actuellement au maximum de sa capacité pour le trafic conteneurisé, les retards dus à la congestion des installations portuaires étant passés de onze jours en 2010 à environ dix-neuf jours en 2011.

En *Afrique du Sud*, des plans sont à l'étude pour développer le port le plus actif du pays, Durban, en augmentant sa capacité de manutention de conteneurs, qui passerait de 2,5 millions à 6 millions d'EVP. Les travaux, qui prendront quatre ans, ne devraient pas commencer avant 2015 et feront appel par la suite à un partenariat public-privé³⁶. Pour régler les problèmes de congestion dans le port de Durban, un nouveau port a été ouvert à Ngqura à la fin de 2009; il s'agit là du troisième port de l'Afrique du Sud par sa profondeur, capable d'assurer 28 déplacements de conteneurs par heure. Au Cap, les travaux de dragage entrepris dans deux des quatre terminaux sont terminés. À la fin de la phase de développement prévue, la capacité de manutention de conteneurs doublera pour atteindre 1,4 million d'EVP³⁷.

Asie

De nombreux ports en Asie ont opté très tôt pour la conteneurisation et la participation du secteur privé aux opérations portuaires. Pris ensemble, ces facteurs ont permis à cette région de maîtriser la manutention des conteneurs et d'accueillir quelques-uns des plus grands exploitants de terminaux du monde³⁸. L'Asie compte le plus grand port du monde (Shanghai), le port le plus actif (Singapour) et quelques-uns des ports les plus efficaces (par exemple Port Klang en Malaisie et Doubaï dans les Émirats arabes unis)³⁹. Par ailleurs, de nombreux ports entièrement nouveaux sont en construction et des installations existantes sont agrandies.

En *Israël*, des plans ont été annoncés concernant la privatisation du port d'Eilat, sur la mer Rouge, en vue de stimuler le trafic de conteneurs. Ce trafic est actuellement encore négligeable dans le port d'Eilat si on le compare aux deux autres ports du pays, Ashod et Haïfa, qui à eux deux ont enregistré un trafic de 2,2 millions d'EVP en 2010. Le port d'Eilat a une profondeur d'environ 11,5 mètres, ce qui est suffisant pour les porte-conteneurs d'environ 3 000 EVP. Si ce port était équipé pour la manutention des conteneurs, cela réduirait le coût des importations et des exportations

à destination et en provenance de l'Asie en éliminant la nécessité de passer par le canal de Suez.

En *Iraq*, on envisage de soumettre à un appel d'offres la construction d'un nouveau port au sud de Basra qui recevra les conteneurs à destination de l'Europe et les acheminera par voie ferrée, évitant ainsi de passer par le canal de Suez. Ce projet devrait coûter 6,4 milliards de dollars; sa phase initiale devrait être terminée à la fin de l'année 2013 et la seconde phase quatre ans plus tard. Lorsqu'il sera terminé, ce port disposera de 7 km d'appontements. Toutefois, juste de l'autre côté de la frontière, au Koweït, les plans de développement du port Moubarak, sur l'île Boubyan, suscitent des inquiétudes quant à la viabilité des ports existants et projetés en Iraq. Ce port, dont la construction devrait être achevée en 2016 pour un coût de 1,1 milliard de dollars, devrait avoir une capacité de 1,8 million d'EVP⁴⁰.

À *Oman*, les travaux de construction du port de Salalah ont commencé. Ce projet de 645 millions de dollars permettra de porter la capacité du port à 40 millions de tonnes de vrac sec et à 5 millions de tonnes de cargaisons liquides⁴¹. Dans le port de Sohar, la société minière brésilienne Vale est sur le point d'achever la construction d'une nouvelle jetée de 600 mètres pour recevoir ses exportations de minerai de fer en provenance du Brésil. Cette société a entrepris la construction dans le port de Sohar d'une usine de bouletage qu'elle alimentera avec son propre minerai de fer pour la production de boulettes de fer et leur réexportation.

Au *Qatar*, la première phase de la construction du nouveau port de Doha, dont le coût s'élève à 4,5 milliards de dollars, a commencé et devrait s'achever en 2014⁴². Cette première phase portera sur la manutention des conteneurs, des marchandises diverses, des céréales en vrac, des transporteurs de véhicules, des transporteurs de bétail et des opérations d'approvisionnement au large, ainsi que sur des installations destinées aux garde-côtes et à la marine de guerre du Qatar. Le nouveau terminal à conteneurs, qui est l'un des trois envisagés pour arriver à un trafic maximum de 12 millions d'EVP, aura une capacité de 2 millions d'EVP. La construction d'un bassin de radoub et d'un chantier naval de réparation pouvant s'occuper des transporteurs de GNL est terminée.

Au *Pakistan*, le port de Qasim a accueilli ses premiers porte-conteneurs avec l'entrée en service du terminal 2, d'une capacité de 400 000 EVP, qui a marqué

l'achèvement de la première phase de ce projet. Les deuxième et troisième phases porteront la capacité de ce terminal à 1,2 million d'EVP. Ce port est exploité par DP World et peut recevoir des navires d'une capacité pouvant atteindre 6 700 EVP⁴³.

En *Inde*, le port de Dhamra, dans le golfe du Bengale, qui a récemment été approfondi, est devenu opérationnel pour les navires ayant un tirant d'eau maximal de 18 mètres. Ce port recevra les exportations de vrac de l'Inde, telles que le charbon, le minerai de fer, le chrome, la bauxite et l'acier⁴⁴. L'exploitation des installations pour conteneurs dans ce port devrait être reprise par APMT. Ailleurs en Inde, divers autres projets portuaires, notamment à Chennai, Ennore et Vallarpadam, contribuent à accroître la capacité portuaire du pays⁴⁵. Les ports indiens ont une capacité qui leur permettait en janvier 2011 de faire face à un trafic annuel de 1 milliard de tonnes⁴⁶. Dans le port Jawaharlal Nehru Port Trust, à Mumbai, un nouveau terminal dont la construction est envisagée devrait grossir de 4,8 millions d'EVP supplémentaires la capacité actuelle du port, qui est de 4 millions d'EVP.

En *Indonésie*, des plans ont été annoncés en vue de porter la capacité actuelle du port de Belawan, qui est de 850 000 EVP, à 1,2 million d'EVP. Ce port traite environ 60 % des exportations d'huile de palme du pays, mais il souffre de congestion et de longues attentes de chargement et de déchargement. Ces plans prévoient notamment de prolonger la longueur des quais de 350 mètres et d'acheter de nouvelles grues afin d'améliorer la productivité. En outre, l'accès au port devrait être amélioré au moyen de travaux de dragage. De nouvelles améliorations dans les ports indonésiens sont aussi attendues à la suite de la promulgation en 2011 d'une législation visant à élargir la concurrence dans le domaine portuaire⁴⁷.

Au *Viet Nam*, le terminal international Tan Cang Cai Mep, d'une capacité de 1,15 million d'EVP, a été ouvert en mars 2011⁴⁸. Ce nouveau terminal, situé à 50 km de la ville de Ho Chi Minh, a une hauteur d'eau de 15,8 mètres, ce qui lui permet de recevoir quelques-uns des plus grands porte-conteneurs du monde. Son premier client a été le *Columba* de la CMA CGM, d'une capacité de 11 500 EVP, au cours de son voyage inaugural. Ailleurs au Viet Nam, la réalisation du projet portuaire de Van Phong, dans la province centrale de Khanh Hoa, a été interrompue, alors que les coûts sembleraient avoir presque doublé, pour atteindre 295 millions de dollars⁴⁹. Un nouveau port à conteneurs

a été ouvert en février 2011 à Hai Cang Ward, dans la ville de Quy Nhon, dans la province de *Binh Dinh*, et a reçu son premier client, le *Vsico Pioneer*, d'une capacité de 7 055 tpl. Ce port contribuera à attirer des marchandises en provenance des provinces centrales du Viet Nam et du Laos voisin, qui n'a pas de littoral.

En *Chine*, le pays où le développement des ports est le plus conséquent, la priorité s'est déplacée des ports de mer vers les ports intérieurs. Des plans consistant à consacrer 2,7 milliards de dollars au développement de ports sur le fleuve Yangtze au cours de la période 2011-2015 ont été divulgués⁵⁰. Ces travaux, qui devraient être achevés en 2015, permettront à un navire de 50 000 tpl d'atteindre Nanjing. Ce fleuve subit actuellement les effets d'une grave sécheresse, qui laisse des centaines de navires échoués⁵¹.

B. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

La présente section met en lumière les faits récents les plus marquants dans l'évolution des quantités de fret transportées sur les principaux réseaux intérieurs, à savoir par voie ferrée, par route et par voie navigable⁵². La section suivante traitera de l'évolution de l'infrastructure des transports intérieurs des pays en développement, et plus particulièrement des partenariats public-privé dans le financement du développement de l'infrastructure des transports intérieurs.

En 2010, les quantités mondiales de fret transportées sur les réseaux intérieurs ont poursuivi la reprise amorcée à la fin de 2009, mais sans retrouver les niveaux d'avant la crise. En décembre 2010, les niveaux du fret routier et du fret ferroviaire étaient toujours, selon les estimations, inférieurs de 5 à 15 % aux volumes antérieurs à la crise⁵³.

1. Transports ferroviaires

En 2010, le secteur mondial du fret ferroviaire a augmenté de 7,2 %, pour atteindre 9 843 milliards de tonnes-kilomètres fret, ou 161 797 millions de dollars en valeur, soit une progression de 7,7 % par rapport à l'année précédente⁵⁴.

Fin 2010, les États-Unis, qui représentaient 43,2 % de la valeur du secteur mondial du fret ferroviaire, ont connu une forte reprise, malgré des volumes de fret ferroviaire quelque peu inférieurs aux niveaux d'avant la crise à la fin du dernier trimestre de l'année⁵⁵. Dans l'ensemble, les volumes de charbon et de céréales

transportés par le rail (en termes de wagons), de même que le trafic intermodal, ont été satisfaisants en 2010, sous l'effet d'un accroissement de la demande mondiale de marchandises. Le nombre total de wagons utilisés pendant l'année a atteint 14,8 millions, soit une progression de 7,3 % par rapport à 2009, et le volume du trafic intermodal s'est chiffré à 11,3 millions de remorques et de conteneurs, soit une progression de 14,2 % par rapport à 2009⁵⁶. La reprise s'est poursuivie en 2011, avec une augmentation cumulée de 3,3 % des transports par voie ferrée pendant les cinq premiers mois de 2011 et un trafic de 4,5 millions de camions-remorques et de porte-conteneurs, soit une progression de 8,8 % par rapport à la période correspondante en 2010⁵⁷.

En 2010, le volume du fret ferroviaire dans l'Union européenne (UE) a été inférieur de 16 %, selon les estimations, au pic enregistré en 2008. L'Office statistique des Communautés européennes (Eurostat) a signalé une légère reprise des volumes du fret ferroviaire dans l'UE-27. Les données disponibles pour 2010 témoignent de taux de croissance de 8 % et de 14 % respectivement par rapport aux trimestres correspondants de 2009. Le transport de fret par voie ferrée dans l'UE-27 a beaucoup souffert en 2009 de la crise, enregistrant une diminution de 17 % du volume de trafic, qui est tombé à 366 milliards de tonnes-kilomètres; les échanges nationaux et internationaux ont diminué de 15 et de 20 % respectivement. Le déclin du transport ferroviaire de fret pendant la période 2008-2009 s'est fait sentir dans tous les États membres de l'UE, à l'exception de l'Estonie et de la Norvège, qui ont signalé une légère amélioration dans ce secteur, soit 0,1 % et 1,2 % respectivement.

En Chine, le volume du fret ferroviaire a continué d'augmenter en 2010, à raison de 9,6 % par rapport à l'année précédente, le volume total atteignant ainsi 2 733 milliards de tonnes-kilomètres fret⁵⁸. De la même manière, le volume du fret ferroviaire a suivi une courbe ascendante en Fédération de Russie, dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Asie centrale. Il ressort des données de la Community of European Railway and Infrastructure Companies que le volume du fret ferroviaire, en tonnes-kilomètres, a progressé en Europe centrale et orientale de 7,6 % par rapport à 2009⁵⁹. En Fédération de Russie, le volume du transport de fret ferroviaire a augmenté de 7,8 %, pour atteindre 2,0 trillions de tonnes-kilomètres. Dans ce pays, le transport ferroviaire représente une part importante du commerce extérieur entre la Fédération de Russie et la Chine. Pendant les 10 premiers mois de

2010, le volume du fret ferroviaire entre ces pays s'est accru de 33 % pour atteindre 53 millions de tonnes. Les exportations de pétrole, de bois, de produits chimiques et d'engrais minéraux en provenance de Russie constituent l'essentiel (94 %) des produits transportés, mais le volume des importations de matériel et d'articles techniques chinois est aussi en augmentation. Avec une augmentation des transports directs de fret avec la Chine estimée entre 50 et 100 % au cours des dix prochaines années, et dans le cadre des efforts visant à développer la coopération dans le secteur du fret ferroviaire conteneurisé, les chemins de fer russes ont entrepris d'améliorer les principaux itinéraires utilisés pour le fret entre la Fédération de Russie et la Chine au moyen de gros investissements dans l'infrastructure ferroviaire en Sibérie et dans la partie extrême-orientale de la Fédération de Russie⁶⁰. À la fin de 2010, des partenaires chinois et allemands ont conclu un accord en vue de la constitution d'une coentreprise de transport conteneurisé⁶¹.

Une nouvelle tendance se dessine à la faveur du renouveau d'intérêt que suscite le transport du fret par rail en raison de la hausse des prix et de l'accroissement de la demande de matières premières, principalement dans les pays émergents, et de l'opinion prédominante selon laquelle le transport par rail est l'un des meilleurs modes de transport pour le transfert/transport de fret volumineux et lourd sur de longues distances. C'est ainsi qu'en 2009 aux États-Unis, le charbon a représenté 47 % du volume du fret ferroviaire et généré 25 % des recettes brutes des chemins de fer de ce pays⁶². De la même manière, le taux de croissance du transport de fret, dans les chemins de fer australiens, a été de 6,9 % au cours des cinq dernières années sous l'effet du boom des ressources, et ce secteur représentait 10,5 milliards de dollars en 2010-2011. Au Brésil, qui constitue le sixième marché de fret ferroviaire dans le monde, la compagnie de fret ferroviaire MRS Logistica⁶³ a enregistré en 2010 une augmentation de 12 % de son volume de trafic, qui a dépassé 140 millions de tonnes sous l'effet de la forte demande mondiale dont faisaient l'objet les produits de base brésiliens, dont le minerai de fer, l'acier, le ciment et autres produits indispensables. L'encadré 4.1 donne des exemples de la manière dont l'explosion du secteur des minerais stimule le développement des chemins de fer en Afrique, où un surcroît d'investissements est ciblé sur les chemins de fer spécialisés dans le transport des minerais.

2. Transports routiers

En 2010, le secteur mondial des transports routiers de fret a augmenté de 7,8 % par rapport à 2009, leur volume atteignant 9 721 milliards de tonnes-kilomètres fret. En valeur, le secteur mondial du fret routier – qui représente le segment le plus important des transports intérieurs parce que généralement réservé à des produits de valeur élevée qui doivent être livrés rapidement – a progressé de 8,5 % en 2010, par rapport à l'année précédente, et sa valeur a atteint 1 720 milliards de dollars⁶⁴. Le volume mondial du fret routier devrait atteindre 12 350,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2015, ce qui représente une augmentation de 27 % par rapport à 2010. En valeur, le chiffre projeté est de 2 198 milliards de dollars, soit un accroissement de 27,8 % par rapport à 2010. Les Amériques – États-Unis, Mexique et Canada – représentent la part la plus importante, en valeur, du secteur mondial du fret routier, soit environ 56 %. Selon les estimations, le secteur du fret routier aux États-Unis a atteint un volume total de 2 918,4 milliards de tonnes-kilomètres et a produit 787 milliards de dollars de recettes en 2010⁶⁵.

Mesuré en tonnes-kilomètres après ajustement en fonction des variations saisonnières, le fret routier dans l'UE-27 a stagné en 2010, les volumes restant inférieurs de 14 % aux niveaux d'avant la crise⁶⁶. Selon les estimations, le volume du fret routier en Europe s'est chiffré à 1 658 milliards de tonnes-kilomètres. La plus large part revient à l'Europe occidentale, avec un total de 1 229 milliard de tonnes-kilomètres, contre 429 milliards de tonnes-kilomètres pour l'Europe orientale en 2010⁶⁷. En 2009, un peu plus des deux tiers des marchandises transportées par route correspondaient aux réseaux routiers nationaux. Cette proportion était toutefois très variable entre les différents États membres de l'UE, la plus forte proportion revenant à Chypre (98,1 %), suivie du Royaume-Uni (93,6 % en 2007), l'importance relative du transport national de fret routier étant beaucoup plus faible en Slovaquie (19,9 %), en Slovénie (15,4 %), en Lituanie (14,8 %) et au Luxembourg (6,3 %). Pour la plupart des transporteurs de fret immatriculés dans l'UE, le transport international de fret routier correspond essentiellement au commerce intra-européen⁶⁸.

3. Voies navigables intérieures

Les transports sur les voies navigables intérieures, y compris les fleuves et les canaux, offrent un autre moyen écologique de transporter des marchandises à l'intérieur des pays, aussi bien en termes de

Encadré 4.1 La récente flambée du secteur des minerais et son impact sur le développement des chemins de fer en Afrique

Depuis la fin de l'année 2009, l'expansion du secteur minier s'est accélérée et l'explosion de la demande a conduit à un fort développement des chemins de fer dans de nombreux pays producteurs de produits de base, notamment en Afrique.

- La société chinoise de construction de chemins de fer CRCC, qui est la deuxième entreprise d'État au monde dans le secteur de la construction, la société brésilienne d'extraction minière, Vale SA, qui arrive au deuxième rang après la société australienne BHP Billiton, et d'autres ont entrepris d'investir au moins 35 milliards de dollars dans des projets ferroviaires au cours des cinq prochaines années afin d'assurer l'exportation de cuivre et de charbon en provenance de l'Afrique pour alimenter des centrales en Chine et en Inde.
- La société Sinohydro Corporation, qui est la société nationale d'ingénierie et de construction dans le secteur hydroélectrique, a entrepris la remise en état de la voie de chemin de fer de Benguela, longue de 1 344 km, qui relie les gisements de cobalt situés dans la partie méridionale de la République démocratique du Congo et les mines de cuivre de la Zambie au port de Lobito, en Angola, à 243 milles au sud de Luanda, la capitale.
- Sundance Resources, société australienne de prospection minière, a signé un mémorandum d'accord avec la branche africaine de construction (CAC) de la société CRCC concernant la construction d'une ligne de chemin de fer et du matériel roulant nécessaire pour appuyer le projet Mbalam, dont la société Sundance a entrepris la réalisation au Cameroun et au Congo, en Afrique de l'Ouest. Ce mémorandum d'accord invite les parties à s'employer ensemble à définir la portée, le coût et le calendrier d'exécution des voies ferrées et du matériel roulant indispensables à l'appui du niveau de production projeté pour les mines de la société Sundance au Cameroun et au Congo, soit 35 millions de tonnes de minerai de fer par an, et définit les conditions d'exécution du projet ferroviaire par la CAC.
- La société brésilienne d'extraction minière Vale a signé un mémorandum d'accord pour la construction d'une nouvelle voie ferrée à travers le Malawi pour acheminer le charbon qu'elle produit depuis sa concession minière située dans la partie occidentale du bassin houiller de Moatize (Mozambique) jusqu'au port de Nacala, au nord. Cette ligne de chemin de fer est nécessaire du fait que la ligne existante de Sena, qui relie Moatize au port central de Beira, ne pourra pas recevoir les énormes quantités d'exportations de charbon envisagées par la société Vale et les autres sociétés d'extraction minière qui exploitent le bassin houiller de Moatize. La distance totale de Moatize à Nacala est d'environ 900 km; elle ne sera pas nouvelle sur toute sa longueur puisque, après avoir traversé le Malawi, elle rejoindra au nord la voie ferrée existante qui dessert Nacala.
- Freeport-McMoRan Copper & Gold Inc., une très importante société minière internationale qui a son siège à Phoenix, dans l'Arizona, pourrait construire des voies ferrées pour acheminer des minerais depuis le site de son projet de 2 milliards de dollars réalisé à Tenke, en République démocratique du Congo, avec un raccordement éventuel avec la ligne de Benguela.
- La ligne de chemin de fer Trans-Kalahari, qui relierait des gisements de charbon au Botswana, pays sans littoral, à Walvis Bay, en Namibie, et dont le coût a été estimé à 9 milliards de dollars, a suscité un vif intérêt parmi les soumissionnaires tels que Anglo American, CIC Energy Corporation au Canada et Exxaro Resources, Ltd., en Afrique du Sud.

consommation d'énergie que d'émission de gaz à effet de serre. Selon les estimations, la consommation d'énergie par tonne-kilomètre de fret transporté représente approximativement 17 % de celle du transport routier et 50 % de celle du transport ferroviaire⁶⁹.

À l'échelle du monde, une grande importance est accordée au secteur des transports par voies navigables intérieures. Aux États-Unis, sur les 41 000 km de voies navigables intérieures, 24 000 km ont une profondeur supérieure à 2,75 mètres et la part de ce mode de transport dans le transport intérieur de fret

est de 15 %. Même si ce mode de transport offre le prix le plus bas par tonne-kilomètre, cela ne suffira peut-être pas pour garantir l'avenir du réseau des voies navigables intérieures aux États-Unis. Au cours des dernières années, le manque d'investissements et d'entretien pour une infrastructure vieillissante et l'insuffisance des travaux de dragage ont été dénoncés comme les principales menaces pesant sur la viabilité et l'efficacité des voies d'eau intérieures⁷⁰.

Le transport par voies navigables intérieures joue également un rôle important dans le transport de fret dans l'UE. Plus de 37 000 km de voies d'eau relient des centaines de villes et de régions industrielles. Sur les 27 États membres de l'UE, 20 environ ont des voies d'eau intérieures, dont 12 ont des réseaux interconnectés⁷¹. En 2010, la part des voies navigables intérieures dans l'ensemble du système de transports a été la plus élevée aux Pays-Bas (42 %); venaient ensuite la France (15 %), la Hongrie (15 %), l'Allemagne (14 %) et la Belgique (13 %). Ces parts augmenteront probablement à l'avenir, notamment au vu des politiques menées à l'échelle européenne pour promouvoir ce mode de transport. À cet égard, la Commission européenne, par le biais de son programme d'action intégré pour la promotion du transport fluvial (NAIADES), vise à développer et renforcer la compétitivité du transport par voies d'eau intérieures et à faciliter son intégration dans la chaîne logistique intermodale afin de créer un réseau viable, compétitif et respectueux de l'environnement à l'échelle européenne.

L'Asie est riche en voies navigables intérieures, d'une longueur totale de 290 000 km. Plus d'un milliard de tonnes de fret sont transportées chaque année sur ces voies d'eau. La part de la Chine dans ce transport est d'environ 70 %, soit un volume de quelque 690 millions de tonnes de fret par an. Dotée d'un réseau intérieur qui compte plus de 5 600 cours d'eau navigables représentant une longueur totale de 119 000 km, et 200 ports intérieurs, la Chine dispose du sous-secteur du transport par voies navigables intérieures le plus développé en Asie. Ce mode de transport a gagné en importance au cours des dernières années en raison de la stratégie de développement des transports intérieurs appliquée par la Chine. Ainsi, dans la province de Hunan, le volume du transport conteneurisé sur les voies d'eau intérieures est passé de 1 929 EVP en 1993 à 101 632 EVP en 2006, ce qui représente une croissance moyenne de 36 % par an. Dans la partie centrale de la Chine, où le fleuve Yang Tsé Kiang sert au transport de marchandises telles

que le charbon et l'acier entre les villes situées sur ses rives, les volumes du fret ont augmenté à raison de 40 % par an⁷².

Par le biais de sa stratégie de développement des transports intérieurs, la Chine vise à mettre en place un système de transport par voies navigables intérieures qui soit moderne, efficace et écologique et à construire de nouveaux ports fluviaux et infrastructures afin de mettre en valeur les vastes régions de l'intérieur du pays et d'accroître la capacité des transports fluviaux avec pour objectif que le trafic de fret sur les voies d'eau nationales dépasse 3 milliards de tonnes en 2020⁷³.

Ailleurs en Asie, par exemple au Bangladesh, diverses initiatives ont été lancées pour promouvoir ce mode de transport qui, selon les estimations, intervient pour environ 35 % dans le volume du transport intérieur de fret. Un grand projet actuellement mis en œuvre conjointement par l'Administration des transports fluviaux du Bangladesh et le port de Chittagong concerne la construction du premier terminal intérieur à conteneurs à Pangaon, près de Dhaka. Ce projet a pour objectif d'assurer le transport d'au moins 50 % du trafic conteneurisé par les voies d'eau intérieures; cela devrait réduire les délais de transport, diminuer d'environ 30 % les coûts à la journée et atténuer la pression sur le réseau routier. Ce terminal devrait pouvoir traiter environ 0,115 million d'EVP dans un premier temps, puis 0,160 million d'EVP. D'autres terminaux intérieurs sont prévus, qui devraient atteindre une capacité de plus de 0,5 million d'EVP par an⁷⁴. Le Gouvernement développera également le port fluvial d'Ashuganj pour en faire un terminal à conteneurs destiné à faciliter le transbordement des marchandises indiennes à destination de Tripura en passant par Akhaura.

L'exploitation des voies navigables intérieures en Afrique est recommandée depuis longtemps comme l'un des moyens qui permettront de résoudre la question du développement des transports et de l'intégration des réseaux sur le continent africain, principalement pour les 29 pays qui disposent de voies d'eau navigables. Et pourtant assez peu d'efforts ont été consacrés au développement de ce mode de transport à haut rendement énergétique et à son intégration dans les réseaux routiers et ferroviaires. Selon le numéro d'août/ septembre 2007 de la revue *African Business*, les voies d'eau navigables en Afrique de l'Est offrent un accès facile et bon marché pour le transport à destination et en provenance des ports maritimes, bien que leur potentiel ait été négligé dans le passé. Toutefois,

les gouvernements, surtout en Afrique australe et centrale, s'intéressent maintenant à l'importance des voies d'eau intérieures, notamment du lac Malawi et du réseau fluvial constitué par le Zambèze et le Shire. Les Gouvernements de la Zambie, du Malawi et du Mozambique ont signé un mémorandum d'accord visant à promouvoir les transports sur le réseau fluvial Zambèze-Shire. Le projet de voies navigables Shire-Zambèze, qui a été adopté à la fois par la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, vise à développer ces voies navigables dans le cadre de couloirs de transport régionaux, à créer de nouveaux accès à la mer pour les pays appartenant à la SADC et à promouvoir l'intégration régionale. Une autre initiative en cours d'élaboration concerne la constitution de la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha sous les auspices de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale afin d'améliorer les aspects matériels et réglementaires de la navigation intérieure entre le Cameroun, le Congo, la République démocratique du Congo et la République centrafricaine⁷⁵.

C. ÉVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS DE SURFACE DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

La présente section examine de plus près l'évolution récente de l'infrastructure des transports intérieurs, principalement dans les pays en développement. L'accent est aussi placé sur l'importance grandissante des organismes du secteur privé, y compris par le biais de partenariats public-privé, dans le financement du développement de l'infrastructure des transports, et notamment des transports ferroviaires.

Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, qui est dominée par des réseaux internationaux d'approvisionnement interdépendants, l'efficacité des systèmes de transport dépend de plus en plus des réseaux de transports intérieurs, qui jouent un rôle déterminant dans l'acheminement régulier et rapide des marchandises depuis les centres de production ou les entrepôts des producteurs jusqu'au port de chargement, puis l'acheminement du fret jusqu'aux clients finals. Une infrastructure et des services de transports intérieurs inefficaces peuvent gravement entraver la connectivité d'un pays et son accès aux marchés mondiaux et avoir un effet préjudiciable sur ses résultats commerciaux et sa compétitivité. Le cas des

pays en développement sans littoral, qui représentent environ un tiers des PMA, en est une illustration. Pour les pays en développement sans littoral appartenant à l'Afrique, par exemple, qui connaissent de graves problèmes de transports intérieurs, les coûts du fret sont très élevés, se situant en moyenne à 14 % de la valeur des marchandises échangées⁷⁶, contre une moyenne de 6 % dans les pays développés. Les frais de transport supplémentaires contribuent donc à éroder la compétitivité commerciale et peuvent annuler des avantages tels que le faible niveau des salaires caractéristique des pays en développement sans littoral et les effets bénéfiques que pourraient comporter l'accès aux marchés mondialisés et le commerce international.

Des investissements massifs seraient nécessaires pour remédier au déficit d'équipement dans le domaine des transports et pour mettre en place une infrastructure et des services efficaces et rentables, aussi bien au niveau interrégional qu'au niveau international. Compte tenu du caractère limité des fonds publics disponibles, les pays en développement se sont de plus en plus tournés vers le secteur privé pour obtenir, par le biais de partenariats public-privé, l'injection de fonds privés, ainsi que des facteurs d'innovation et de rentabilité dans la mise en place des infrastructures. Au cours des vingt dernières années, ces partenariats ont été utilisés pour attirer une plus large participation des intérêts privés et, surtout, pour avoir accès à des compétences spécialisées, à des innovations et à des techniques nouvelles en rapport avec la mise en place, le fonctionnement et la maintenance des infrastructures.

Lorsqu'il n'existe pas une définition universelle unique des partenariats public-privé, une définition largement acceptée désigne ces partenariats dans l'infrastructure comme un mécanisme pour la création et/ou la gestion d'une infrastructure publique et/ou de services au moyen de fonds et d'une gestion privés pendant une période prédéfinie et selon des normes de service spécifiques⁷⁷. Les partenariats public-privé peuvent quant à eux varier par leur nature et leur importance, allant de petits contrats de service à des concessions à part entière, des projets entièrement nouveaux et des cessions.

Les sections qui suivent donnent une brève analyse des formes qu'a revêtu la participation du secteur privé au développement de l'infrastructure des transports, essentiellement des transports intérieurs, dans les régions en développement au cours des vingt dernières années.

1. Formes de partenariats public-privé dans le secteur des transports dans les pays en développement⁷⁸

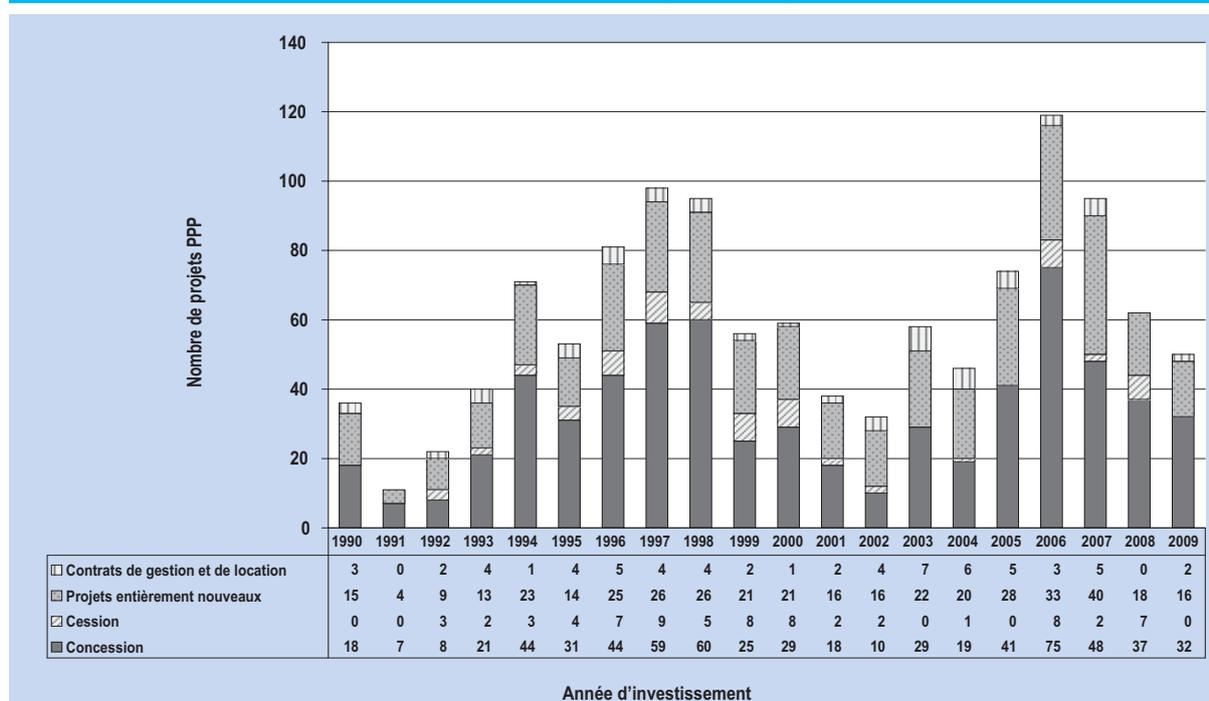
Les formes de partenariats public-privé dans le secteur des transports qui ont vu le jour dans les régions en développement au cours des vingt dernières années ont été pour la plupart des concessions et des projets entièrement nouveaux – qui peuvent aussi comporter des concessions (graphique 4.1). Le modèle fondé sur la concession est associé à un arrangement contractuel à long terme dont on peut dire en termes généraux qu’il signifie que l’organisme privé prend à son compte un projet existant du secteur public/la mise en place d’un équipement pour une durée déterminée pendant laquelle il assume le fonctionnement et la maintenance de ces équipements ainsi que le financement et la gestion de tous les investissements nécessaires. Le gouvernement peut conserver en dernière analyse la propriété juridique de l’équipement et/ou le droit de fournir les services. Une concession est analogue par sa portée et sa méthode à ce qui se passe dans un accord type d’exploitation et de maintenance entre des parties liées par un arrangement construire-exploiter-transférer (BOT). Quant aux projets entièrement nouveaux, ils obligent un organisme privé ou une coentreprise public-privé à mettre en place un nouveau projet et à en assurer

le fonctionnement pendant la durée spécifiée dans le contrat. Les projets entièrement nouveaux peuvent être, mais pas seulement, des arrangements de type BOT, construire-posséder-exploiter-transférer (BOOT), construire-exploiter en régie/en propriété (BLO) ou créer-construire-exploiter (DBO). Un accord de cession cependant signifie que le gouvernement doit transférer ou vendre un bien d’équipement, en totalité ou en partie, au secteur privé – ce qui équivaut à une privatisation – mais la participation privée peut s’accompagner ou non d’une gestion privée de l’entreprise. Les pays qui ont eu recours à des cessions sont la Chine, la Fédération de Russie et certains pays d’Amérique latine tels que l’État plurinational de Bolivie et le Chili.

2. Constitution de partenariats public-privé pour des projets relatifs aux transports dans les pays en développement

La participation de fonds privés par le biais de partenariats public-privé dans le secteur des transports des pays en développement a commencé dans les années 1980, lorsque 13 pays en développement ont attribué 25 projets, principalement des projets de routes à péage (Mexique, Malaisie et Thaïlande). Cette tendance s’est rapidement développée dans

Graphique 4.1 Projets d’investissement dans les transports (1990-2009)



Source: Base de données sur la participation privée à des projets d’infrastructure, accessible sur <http://ppi.worldbank.org>.

les années 1990, avec une participation privée qui a dépassé 10 milliards de dollars en 1990, sous l'impulsion principalement de l'attribution de projets de concession de routes à péage en Amérique latine (Argentine et Mexique). Dans les années 1990, les trois quarts des concessions concernant des routes à péage prévoyaient le prolongement ou la remise en état des routes existantes plutôt que la construction de nouveaux réseaux. Il y a eu très peu de concessions, dont la plupart sont intervenues en Chine, où des participations minoritaires dans plusieurs entreprises routières appartenant à l'État ont été vendues afin de financer la construction de nouvelles routes par la suite.

Malgré une croissance record de l'activité dans ce secteur, la participation du secteur privé est encore limitée dans de nombreux pays en développement. Cette participation dans des partenariats public-privé dans le cadre de projets relatifs aux transports a varié au cours des vingt années entre 1990 et 2010, un pic ayant été atteint en 2006 avec un niveau d'environ 32 milliards de dollars. En 2009, les investissements privés destinés aux transports ont gravement souffert de la crise et sont tombés à 21,7 milliards de dollars, ce qui représente une chute de 20 % par rapport à 2008 (le nombre de projets a diminué de 19 % en 2009). Sur les 50 nouveaux projets dans le domaine des transports – projets moyens et grands – 32 étaient des concessions et représentaient 65 % des investissements dans de nouveaux projets relatifs aux transports, alors que 16 étaient des projets entièrement nouveaux (principalement des contrats BOT) et les deux projets restants étaient des contrats d'exploitation en régie. La plupart des projets portaient sur le réseau routier dans un petit nombre de grands pays en développement tels que le Brésil, l'Inde et le Mexique.

Au cours du premier trimestre de 2010, la tendance des investissements dans de nouveaux projets relatifs aux transports n'avait pas varié par rapport au premier trimestre de 2009. Selon les estimations, 440 projets répartis entre 61 pays en développement se trouvaient au stade final de la soumission d'offres, ou avaient déjà fait l'objet de contrats, ou étaient à la recherche de moyens de financement ou pour lesquels des moyens de financement n'avaient pas encore été recherchés.

Malgré la conjoncture difficile et les conditions du marché financier qui accompagnaient la crise de 2009, les gouvernements de nombreux pays en

développement ont maintenu leurs engagements au titre des programmes de partenariats public-privé. Des projets fondés sur de solides principes économiques et financiers et fermement soutenus par des sponsors ont encore pu réunir des moyens de financement, mais assortis de conditions plus strictes (ratio endettement-capitaux propres plus faible, durée de remboursement plus courte, structures plus prudentes). D'autres aspects de la mise en œuvre, comme par exemple les retards dans l'acquisition de terrains ou l'approbation des pouvoirs publics, sont devenus plus contestés.

Le rôle des banques de développement, mais aussi celui des institutions bilatérales et multilatérales, est capital pour l'obtention de fonds conséquents. La Banque asiatique de développement a ainsi financé en 2010, à hauteur d'environ 1,3 milliard de dollars, l'infrastructure des transports en Asie centrale et occidentale, essentiellement sous la forme de financement multitranches⁷⁹: 340 millions de dollars pour la réalisation d'un projet routier régional en Afghanistan, 456 millions de dollars pour la construction de couloirs au Kazakhstan au titre du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), et 115 millions de dollars en Ouzbékistan. Ce financement bénéficiera aussi à la construction d'une ligne de chemin de fer de 75 km entre le port sec de Hairatan situé sur la frontière entre l'Afghanistan et l'Ouzbékistan et Mazar-e-Sharif, la deuxième ville commerciale dans la partie septentrionale de l'Afghanistan⁸⁰. Selon le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA)⁸¹, le total des engagements dans le secteur des transports de fret et de passagers sur le continent africain a augmenté de 20 % entre 2008 et 2009, passant de 5,9 milliards de dollars en 2008 à 7,1 milliards de dollars en 2009⁸². La Banque africaine de développement a pour sa part apporté une très importante contribution à ce secteur, à hauteur de quelque 2 milliards de dollars⁸³.

La coopération Sud-Sud a également joué un rôle de premier plan dans le financement de l'infrastructure des transports dans les pays en développement. En Afrique, par exemple, la Chine participe au financement de projets ferroviaires et routiers pilotés par des entreprises d'État hautement compétitives et ayant une énorme expérience de grands travaux de construction. Selon les estimations de l'ICA, le total des engagements de la Chine dans les infrastructures africaines s'est chiffré à 5 milliards de dollars en 2009, principalement au Nigéria, en Angola, en Éthiopie et au Soudan. Un autre exemple est fourni par l'Inde, dont la participation financière à des projets d'infrastructure

dans la région s'est située en moyenne à 500 millions de dollars par an entre 2003 et 2007. Au cours des dernières années, l'Inde s'est engagée à financer 20 projets d'infrastructure en Afrique pour un total estimé à 2,6 milliards de dollars. Tout comme celles de la Chine, les activités de financement de l'Inde sont étroitement liées à la mise en valeur des ressources naturelles.

3. Transports ferroviaires

La présente section contient une analyse de la participation du secteur privé au développement de l'infrastructure des transports, en s'intéressant plus particulièrement au rôle spécial du transport du fret par rail en Afrique.

Le chemin de fer demeure un moyen de transport stratégique pour l'acheminement intérieur de fret, surtout sur de longues distances et pour des marchandises volumineuses et de faible valeur telles que le vrac. Ce moyen de transport convient aussi pour le trafic conteneurisé entre les ports et les centres de production situés à l'intérieur. Au cours des vingt dernières années, les transports ferroviaires se sont développés parallèlement à la croissance économique mondiale et devraient continuer de s'étendre. D'ici à 2015, le secteur mondial du fret ferroviaire devrait, selon les projections, représenter 12 213 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente une progression de 24,1 % par rapport à 2010. En termes de valeur, ce trafic devrait atteindre 199 974 millions de dollars, soit 23,6 % de plus qu'en 2010⁸⁴.

La pertinence du fret ferroviaire et l'intérêt qu'il y a à s'en préoccuper tout spécialement se trouvent encore renforcés par les préoccupations croissantes que suscite l'environnement et la place de premier plan qu'occupent les considérations de viabilité dans les programmes des responsables de la réglementation, des courtiers, des exploitants d'entreprises de transports, des expéditeurs et des consommateurs. Le transport ferroviaire constitue un moyen de transport économe en énergie, d'un bon rapport coût/efficacité et peu polluant. Selon la Banque mondiale, «... le rail offre plusieurs avantages comparatifs par rapport à la route, y compris une plus forte capacité de transport par unité monétaire investie (coût au kilomètre de voie ferrée réhabilitée inférieur de 50 % à celui d'une route à deux voies), plus grande durabilité (les routes doivent être entièrement refaites tous les 7 à 10 ans, contre 15 à 20 ans pour les voies ferrées), une plus faible consommation d'énergie et une empreinte carbone

inférieure par tonne transportée – dans une proportion atteignant 75 % et 85 % respectivement.»⁸⁵.

Compte tenu de la faible empreinte carbone calculée sur la base d'une tonne-kilomètre et les perspectives de croissance de la demande de fret ferroviaire, les politiques nationales et régionales des transports se sont concentrées sur les investissements dans les infrastructures et les services connexes afin de favoriser un remplacement progressif des transports routiers par les transports ferroviaires. Les objectifs stratégiques et la politique définis dans le livre blanc sur les transports que la Commission européenne a adopté en mars 2011 offrent un exemple de cette évolution. Ce document fixe clairement comme objectif de renforcer le rôle du rail dans le transport de fret et de passagers, en abandonnant 50 % du transport de fret routier sur les distances moyennes au profit du transport ferroviaire, maritime et fluvial. Il vise également à contribuer à la réalisation de l'objectif d'ensemble consistant à réduire de 60 % les émissions générées par les transports d'ici à 2050. Il est proposé dans ce livre blanc d'optimiser les résultats des chaînes logistiques multimodales en utilisant à plus grande échelle plusieurs modes de transport consommant peu d'énergie. Cela signifie que, avec l'aide de couloirs verts à faible consommation d'énergie, 30 % du fret routier transporté sur une distance de 300 km passerait à d'autres modes de transport tels que le rail ou le transport maritime ou fluvial d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050. Cet objectif ne pourra être atteint qu'avec la mise en place d'infrastructures adéquates⁸⁶.

Partenariats public-privé portant sur des projets ferroviaires dans les pays en développement

Face à une demande croissante de transport de fret consommant peu d'énergie, bon marché et produisant peu d'émissions de carbone, parallèlement à la généralisation des partenariats public-privé, la participation du secteur privé à l'activité ferroviaire a été relancée et semble partie pour se renforcer avec le temps dans de nombreuses régions en développement. Environ 39 pays en développement ont créé des partenariats de ce type pour assurer le développement du trafic ferroviaire (fret et passagers) au cours de la période 1990-2009. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, les concessions, devant les projets entièrement nouveaux, sont la forme la plus répandue de participation privée aux transports ferroviaires, puisqu'elles représentent 50 % des investissements.

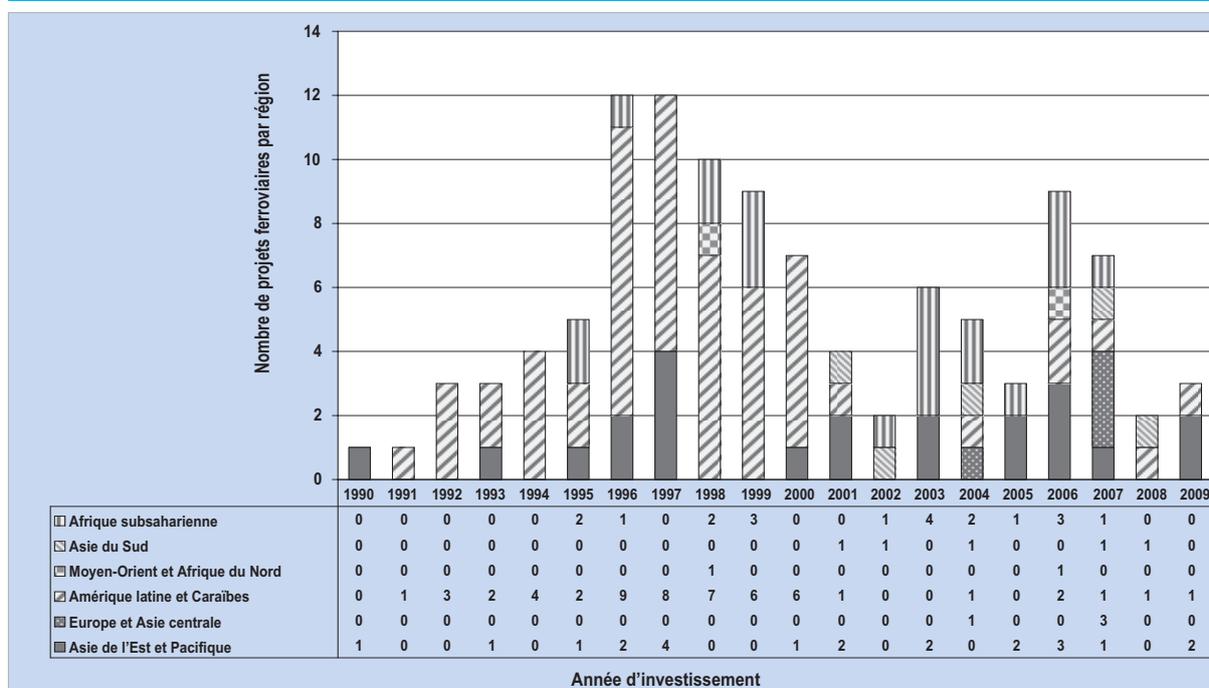
Dans les années 1990, de nombreux partenariats public-privé dans le secteur ferroviaire ont vu le jour en Amérique latine – notamment en Argentine, au Brésil, au Chili et au Mexique – par le biais de concessions. Le point culminant de la participation financière privée a été atteint en 1996, avec près de 6 milliards de dollars (voir le graphique 4.2 ci-dessous). Ces concessions ont permis d'améliorer la gestion de chemins de fer déficitaires et de remettre en état des infrastructures délabrées. La durée des concessions ferroviaires variait en fonction des besoins d'investissement. Lorsque l'exploitant limitait ses investissements au matériel roulant, les contrats relatifs aux concessions variaient entre 10 et 15 ans. Mais lorsque l'exploitant devait investir dans des travaux importants de remise en état des voies, la durée des contrats atteignait 90 ans⁸⁷.

Les projets ferroviaires entièrement nouveaux ont principalement vu le jour en Asie, plus axée sur le développement des capacités face à une urbanisation rapide et à une demande croissante de services d'infrastructure que sur l'amélioration de l'efficacité des exploitants publics existants. Ces projets ont porté plus particulièrement sur les réseaux urbains légers ou lourds plutôt que sur les lignes de transport de fret sur de longues distances⁸⁸.

4. Développement des transports ferroviaires en Afrique

L'Afrique a récemment enregistré une forte croissance et on ne saurait trop insister sur l'importance du secteur ferroviaire pour favoriser sur le continent une croissance durable tirée par le commerce⁸⁹. Les transports ferroviaires intéressent particulièrement l'Afrique pour les raisons suivantes: a) la structure des échanges du continent (qui portent essentiellement sur des marchandises volumineuses et de faible valeur); b) sa situation économique et géographique (grand nombre de pays en développement sans littoral et fort potentiel de développement du commerce interrégional); c) le coût généralement prohibitif des transports intérieurs, qui pousse à la hausse l'ensemble des coûts commerciaux (pour citer un exemple, le transport par mer d'un conteneur de Doubaï à Mombasa coûte entre 1 400 et 1 700 dollars pour un conteneur de 40 pieds, alors que son acheminement terrestre de Mombasa à Kampala coûte 3 800 dollars); et d) la conteneurisation et l'évolution correspondante des exigences du transport multimodal (pour promouvoir efficacement le transport multimodal en Afrique et permettre la diversification de ses échanges et une plus grande conteneurisation). Pourtant, comme dans de nombreuses régions en développement, des investissements et une

Graphique 4.2 Nombre de projets ferroviaires par région (1990-2009)



Source: Base de données sur la participation privée à des projets d'infrastructure, accessible sur <http://ppi.worldbank.org>.

maintenances traditionnellement insuffisantes dans les réseaux ferroviaires d'État ont débouché sur des services peu fiables et inefficaces dans de nombreux pays africains.

La plupart des chemins de fer africains ont été construits à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle pour relier les ports aux sites de production des produits de base – essentiellement des produits miniers – à l'intérieur des terres en vue de leur exportation. Jusqu'au milieu des années 1990, les chemins de fer en Afrique étaient essentiellement des monopoles d'État caractérisés par une gestion pesante et bureaucratique. Le manque d'investissements, la médiocrité de la gestion et de la maintenance de la structure du réseau ferroviaire, associés à du matériel roulant le plus souvent vétuste et inopérant et à un équipement en mauvais état, n'ont pas permis au secteur ferroviaire de soutenir efficacement la concurrence d'autres modes de transport, principalement celle du secteur routier, qui avaient attiré l'essentiel des efforts de développement et de la participation du secteur privé au cours des vingt dernières années. Selon les estimations, l'entretien longtemps négligé des chemins de fer africains nécessitera des investissements d'environ 3 milliards de dollars⁹⁰.

Au-delà de la remise en état et de la modernisation du réseau ferré, une autre difficulté tient au raccordement des réseaux existants et à la construction de nouvelles lignes afin d'améliorer la connectivité des chemins de fer africains et de développer le commerce régional. La douzième session du Sommet de l'Union africaine, en février 2009, a insisté sur ce point lorsqu'elle a entériné le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)⁹¹, qui définissait un assortiment multisectoriel de plans de développement des infrastructures et recensait des projets prioritaires, notamment pour interconnecter les réseaux ferroviaires africains, ainsi qu'il est indiqué dans l'encadré 4.2.

Le secteur privé demeure un acteur essentiel pour mobiliser les investissements conséquents nécessaires pour construire, exploiter et entretenir des systèmes ferroviaires fonctionnant bien et fiables.

La participation du secteur privé à l'exploitation du réseau ferré en Afrique a revêtu différentes formes de partenariat public-privé:

- Contrats hybrides de concessions ferroviaires/système d'affermage – forme de contrat de location largement utilisé en France, par exemple Sitarail en Côte d'Ivoire et au Burkina

Faso – la première concession à voir le jour en Afrique en 1996;

- Véritables contrats de concession, par exemple Tanzania Rail Corporation, Railway Systems (Zambie) et Camrail (Cameroun);
- Contrats de gestion, tels que celui passé avec la Société nationale des chemins de fer du Congo (République démocratique du Congo).

Aujourd'hui, plus de 70 % des activités ferroviaires sont entre les mains d'exploitants privés. L'encadré 4.2 donne un aperçu des cas dans lesquels le secteur privé a participé à des partenariats public-privé dans le secteur ferroviaire en Afrique. En 2010, on comptait 14 concessions concernant des réseaux ferroviaires en Afrique subsaharienne (les arrangements pour 3 de ces 14 réseaux ont été annulés puis rétablis avec d'autres opérateurs, notamment pour le Sénégal/Mali et le Gabon, et le Kenya/Ouganda). La Côte d'Ivoire et le Malawi ont été victimes de conflits et ravagés par des années de cyclones respectivement. Quatre autres concessions se trouvaient à différents stades d'avancement⁹².

Dans l'ensemble, les concessions ferroviaires sous forme de partenariats public-privé en Afrique ont donné des résultats variables. D'un côté, ces concessions ont eu des effets positifs, en particulier en matière de création d'emplois, de productivité des avoirs et de volume du trafic. Elles ont également amené une amélioration des services de fret et des conditions de sécurité, et allégé la charge financière et le poids de la dette pour les gouvernements. Ainsi, Sitarail (Côte d'Ivoire/Burkina Faso) et Camrail (Cameroun) ont vu la productivité de la main-d'œuvre augmenter de plus de 50 % et le volume du trafic s'accroître d'environ 40 % après l'acquisition de ces concessions⁹³.

En revanche, de nombreuses concessions n'ont pas atteint les objectifs escomptés. Le modèle de base adopté par les pays qui les octroyaient avait été mis au point par la Banque mondiale. Les difficultés rencontrées tenaient principalement à la manière dont les concessions avaient été négociées et à l'accord conclu, qui ne conduisait pas forcément aux résultats attendus. Les principaux problèmes se rattachaient aux questions suivantes⁹⁴:

- Surestimation des marchés de fret ferroviaire accessibles. L'accroissement du volume de fret a été beaucoup plus faible que prévu en raison de la forte concurrence du secteur routier, les gouvernements hôtes n'ayant pas

Encadré 4.2 Élaboration et mise en œuvre des projets de réseaux ferroviaires interconnectés en Afrique approuvés dans le cadre du PIDA

Le présent encadré rend compte de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets relatifs à l'infrastructure des transports qui ont été approuvés afin de promouvoir l'interconnexion des réseaux ferroviaires africains entre 2010 et 2015.

- **Afrique de l'Est.** Un projet, qui concerne la République-Unie de Tanzanie, le Rwanda et le Burundi, porte sur le prolongement de la ligne de chemin de fer (691 km) depuis Isaka (République-Unie de Tanzanie) jusqu'à Kigali (Rwanda) et Bujumbura (Burundi), dont le coût est estimé à 4 milliards de dollars (y compris une étude de faisabilité de 1,5 million de dollars qui est en cours de réalisation) et qui bénéficiera de l'appui de la Banque africaine de développement. Ce projet fait partie de la construction du couloir central Dar es-Salaam–Kigali-Bujumbura. La nouvelle ligne offrira une nouvelle voie d'accès au port maritime de Dar es-Salaam pour les pays sans littoral que sont le Rwanda et le Burundi, en encourageant le commerce et l'intégration entre ces États.
- **Afrique de l'Ouest.** Le projet AfricaRail, en Afrique de l'Ouest, relie le Bénin, le Togo, le Burkina Faso, le Niger et le Tchad. Sous la forme d'un partenariat public-privé, il porte sur une ligne de 2 000 km et bénéficie de l'appui de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. Son coût est estimé entre 1 et 1,5 million de dollars (pour la première phase, Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey), plus 4 millions de dollars pour des études approfondies. AfricaRail est un projet qui vise à remettre en état et à construire une nouvelle ligne de 2 000 km pour raccorder les réseaux ferrés de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso, du Niger, du Bénin et du Togo (qui ont tous des réseaux à écartement de 1 000 mm), y compris un service reliant les ports de Lomé et de Cotonou. Ce projet porte plus précisément sur les tronçons suivants: Bénin-Niger, Burkina-Niger, Dori-Tambao (90 km), Togo-Bénin et Burkina-Togo. Une étape ultérieure du projet reliera le Mali, le Nigéria (écartement de 1 067 mm, puis de 1 435 mm) et le Ghana.
- **Afrique centrale.** Pont ferroviaire/routier Brazzaville-Kinshasa et prolongement ferroviaire Kinshasa-Ilebo. Ce pont ferroviaire/routier reliera les deux capitales, Brazzaville (Congo) et Kinshasa (République démocratique du Congo), en enjambant le fleuve Congo. Ce pont constituera le maillon manquant de la route transafricaine n° 3 Tripoli-Windhoek-Le Cap, et avec le prolongement de la voie ferrée, il remédiera au tronçon manquant de 700 km dans le réseau ferré entre Pointe-Noire et le sud-est africain. Le pont et le prolongement de la voie ferrée faciliteront l'intégration régionale et le développement économique des deux pays et constitueront également un raccordement ferroviaire entre ces États et une liaison sous-régionale transafricaine. Une étude de faisabilité est en cours, avec un financement de 7,7 millions de dollars fourni par la Banque européenne de développement.
- **Corne de l'Afrique.** Des améliorations du réseau régional de transport, y compris des études d'identification pour 500 000 dollars et la construction d'un périphérique et de raccordements aux ports maritimes, sont envisagées pour relier les pays de la corne de l'Afrique, notamment les raccordements Soudan-Kenya, Kenya-Éthiopie, Soudan-Ouganda, et le corridor de Berbera entre la Somalie et l'Éthiopie. Deux raccordements ferroviaires (Ouganda-Soudan et Djibouti-Éthiopie) et un programme de facilitation du commerce et des transports ont été proposés en vue d'encourager l'intégration.

mis en œuvre une stratégie appropriée pour régler la concurrence entre le rail et la route;

- Sous-estimation des besoins d'investissements et mauvaise appréciation des besoins dans le secteur du fret. Les conditions d'octroi des concessions avaient sous-estimé l'état de délabrement de l'infrastructure ferroviaire et du matériel, qui avaient nécessité d'énormes investissements pour leur maintenance et leur remise en état, et de nombreux concessionnaires

n'avaient pas fourni les investissements nécessaires ou apporté les améliorations et les technologies attendues;

- Sous-capitalisation des concessions, qui étaient tenues de fournir un certain montant de fonds propres et qui ont eu à faire face à un déficit de trésorerie du fait que les flux de trésorerie projetés ne s'étaient pas concrétisés. Les sociétés concessionnaires ont ainsi été amenées à emprunter et à alourdir leur dette à long terme.

Encadré 4.3 Participation du secteur privé dans les chemins de fer africains

Pays	Type de PPP	Société	Sous-type de PPP	Segment	Année de clôture des comptes
Algérie	Gestion et contrat de location		Contrat de gestion	Actifs fixes et passagers	2007
Burkina Faso/Côte d'Ivoire	Concession	Sitarail	Remise en état, bail ou location, et transfert	Actifs fixes et fret	1995/1996
Cameroun	Concession	Camrail	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	1999
Gabon	Concession		Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes	2005
Gabon	Concession	Transgabonais – modification de la concession	Remise en état, exploitation et transfert	Fret et passagers	1999
Kenya/Ouganda	Concession	RVRC (Rift Valley Rail Corporation) – modification de la concession	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2006
Madagascar	Concession	Madarail	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2003
Malawi	Concession	CEAR (Central East African Railways Corporation) – gravement touchée pendant plusieurs années par les dommages provoqués par un cyclone	Contrat de gestion	Actifs fixes, fret et passagers	1999/2000
Mali/Sénégal	Concession	Transrail – modification de la concession	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2003
Mozambique	Concession	CCFB (Companhia dos Caminhos de Ferro de Beira)	Remise en état, bail ou location, et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2004/2005
Mozambique	Concession	CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte)	Remise en état, bail ou location, et transfert	Fret et passagers	2004/2005
Mozambique	Concession	Maputo corridor	Remise en état, exploitation et transfert	Fret	2002
République démocratique du Congo	Gestion et contrat de location	Sizarail (de 1995 à 1997) et SNCC (Société nationale des Chemins de Fer du Congo) à partir de 2011	Contrat de gestion	Fret	1995
République-Unie de Tanzanie	Concession	TRL/Tanzania Railways (concession annulée en novembre 2010)	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2007
République-Unie de Tanzanie	Projet entièrement nouveau		Construction, exploitation et transfert	Actifs fixes	1998
Togo	Gestion et contrat de location	Canac/WACEM (1995-2002)	Contrat de gestion	Actifs fixes, fret et passagers	1996
Zambie	Concession	RSZ (Railways Systems of Zambia)	Remise en état, exploitation et transfert	Actifs fixes, fret et passagers	2003
Zimbabwe	Projet entièrement nouveau	BBR (Beitbridge Bulawayo Railway)	Construction, exploitation et transfert	Actifs fixes et fret	1998
Concessions ferroviaires envisagées					
Congo		CFCO (Congo – Ocean Railway)			2012
Nigéria		NRC (Nigerian Railway Corporation)			2012

Source: Private Participation in Infrastructure (PPI) Project Database (accessible sur <http://ppi.worldbank.org>), Richard Bullock 2010 et Pozzo di Borgo 2010.

Par ailleurs, les gouvernements ont parfois fixé des taux élevés, fixes ou variables, pour les redevances de licence d'exploitation, les impôts, les taxes et les cotisations sociales, qui ont à leur tour amoindri la capacité des partenaires privés à investir dans l'infrastructure et à agrandir le parc de matériel roulant.

Malgré ces difficultés, les concessions ferroviaires sous forme de partenariats public-privé en Afrique demeurent une solution économiquement plausible et viable pour promouvoir la participation d'intérêts privés dans ce secteur; des enseignements peuvent être tirés de la longue tradition des concessions ferroviaires en Afrique et contribuer ainsi à optimiser ces partenariats. On a ainsi observé que les marchés ferroviaires africains, notamment en Afrique subsaharienne, sont parfois trop limités en termes de volume de fret pour garantir la rentabilité de la concession et une activité ferroviaire suffisante pour couvrir le financement des voies ferrées et du matériel roulant. À cet égard, les pouvoirs publics devraient jouer un rôle central en prenant en charge une partie des coûts, par exemple les investissements nécessaires dans l'infrastructure et la remise en état des voies ferrées, pour garantir des revenus positifs sur les placements publics et privés,

tout en mettant en place des règles de libre concurrence entre le rail et la route et des conditions propices à des partenariats durables. Les gouvernements devraient par exemple être prêts à renoncer chaque fois que nécessaire à majorer les redevances perçues au titre des concessions en faveur d'un accroissement des investissements.

Des contrats de gestion de deuxième génération dans lesquels un rôle élargi est accordé aux pouvoirs publics voient aujourd'hui le jour en Afrique, comme en témoignent les nouveaux accords conclus par Camrail (Cameroun) et Madarail (Madagascar), dans lesquels la portée du partenariat et la répartition des investissements sont redéfinis d'une manière plus équilibrée. Les exploitants privés prennent désormais en charge le financement de la maintenance et du renouvellement du matériel roulant. Dans ce type de contrat, les gouvernements acceptent pour leur part de financer les dépenses d'infrastructure (renouvellement des voies ferrées), en partie titrisées au moyen d'une redevance de renouvellement des infrastructures acquittée par le concessionnaire. Dans ce cas, le coût de l'entretien des voies est à la charge des gestionnaires privés.

NOTES

- ¹ Voir l'annexe VI. Les données utilisées proviennent de Containerisation International Online, www.ci-online.co.uk. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) de la CNUCED est également inclus dans la base de données des indicateurs 2010 de la Banque mondiale, <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ>. On peut y accéder sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse <http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>. Cet indice est établi de la manière suivante: pour chacune des cinq composantes, la valeur correspondant à un pays est divisée par la valeur maximale de cette composante en 2004, et la moyenne des cinq composantes est calculée pour chaque pays. Cette moyenne est ensuite divisée par la moyenne maximale pour 2004 puis multipliée par 100. L'indice donne ainsi la valeur pour le pays dont l'indice moyen était le plus élevé pour les cinq composantes en 2004.
- ² Pour des études empiriques récentes comportant des considérations générales, voir Wilmsmeier G. (2011), *Explaining Maritime Transport Costs*, Ashgate Publishing, Farnham, Surrey; Kumar S. et Hoffmann J. (2010), Globalization – the maritime nexus, dans Grammenos C., éd., *The Handbook of Maritime Economics and Business*, deuxième édition, Informa Law, Londres; et Korinek J. (2009), *Determinants of Maritime Transport Costs*, TAD/TC/WP(2009)4, OCDE, Paris.
- ³ Duval Y. et Utoktham C. (2011), Trade Facilitation in Asia and the Pacific: Which Policies and Measures Affect Trade Costs the Most? Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, n° 94, janvier 2011, Bangkok. Accessible sur www.unescap.org/tid/artnet/pub/wp9411.pdf.
- ⁴ Bloomberg (2011), Exports Brazil: Brazil port stocks quadruple on record shipping: Freight markets, 13 avril.
- ⁵ Les exportations de maïs ont triplé et celles de cuir ont progressé de 45 %; voir Fairplay (2011), Brazil ports unveil rises, 13 janvier.
- ⁶ Dredging Today (2010), Latin America's countries invest in port development, 27 août.
- ⁷ Les 17 principaux ports du Brésil ont enregistré 850 annulations en 2010, soit une augmentation de 86 % par rapport au chiffre de l'année précédente (457); voir Dredging Today (2011), Brazil's ports face lack of investment in infrastructure, 3 mai.
- ⁸ Voir l'*Étude sur les transports maritimes 2010* de la CNUCED pour plus de précisions sur le programme de développement portuaire du Brésil.
- ⁹ Business News Americas (2011), Brazil: Wilson, Sons launches USD 1.8 billion ports investment plan, 17 mai.
- ¹⁰ Fairplay (2011), Vale to spend \$2.9bn expanding port, 25 mai.
- ¹¹ Port Strategy (2011), Valparaiso tender dead in the water, mai.
- ¹² Business News Americas (2011), Colombia's Transport Ministry plans \$56 billion investment up to 2021, 6 mai.
- ¹³ BusinessNews Americas (2011), Uruguay's government aims to declare \$3.5 bn deepwater port of public interest, 12 janvier.
- ¹⁴ Moveforward (2011), Two mega ports to be built to cope with Panama Canal expansion, 31 mars.
- ¹⁵ Business News Americas (2007), Mici, PSA ink agreement for Rodman port development, 17 octobre.
- ¹⁶ Dominican Today (2007), Caucedo Port lowers Dominican freight costs, executive says, 3 août.
- ¹⁷ TradeArabia (2011), DP World launches second phase of Caucedo port, 20 mars.
- ¹⁸ Port Technology (2011), Port of Kingston prepares for Panama Canal expansion, 21 mars.
- ¹⁹ Cargo Systems (2011), APM terminals wins Costa Rica concession, 1^{er} mars.
- ²⁰ Cocatram (2010), *Central American Ports Handbook 2010-2011*. Land & Marine Publications Ltd.:41 Essex, Royaume-Uni.
- ²¹ South East Shipping News (2010), Operarán Puerto La Unión mientras reparan Acajutla, 30 juin.
- ²² Cargonews Asia (2011), APM gets nod to bid for India terminal project, 13 mai.
- ²³ Drewry (2010), *Annual Review of Global Container Terminal Operators*, août. Drewry Shipping Consultants Limited, Londres. Accessible sur http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=356.
- ²⁴ Economics NewsPaper (2011), Privatization: Greece plans sale of shares in Ports, 23 mai.
- ²⁵ Dredging Today (2011), Croatia: ICTSI inks port of Rijeka deal, 8 mars.
- ²⁶ Marine-Cafe.com (2011), Baltic record for Rickmers boxship, 18 mai.
- ²⁷ Reuters (2011), APM terminals buys Georgia port from RAKIA-official, 4 avril.
- ²⁸ Bolloré Africa Logistics (2011), Bolloré Africa Logistics wins container terminal management contract at Conakry, 29 mars.
- ²⁹ Port Technology International (2011), New Guinean port construction as part of Rio Tinto mining agreement, 26 avril.
- ³⁰ Reuters (2011), Bolloré confirms \$640 mln Lomé port expansion plan, 7 mars.
- ³¹ Transport Weekly (2011), Cameroon plan for ultramodern deep seaport moves ahead, 12 janvier.

- 32 Cargo Systems (2011), Second Mombasa box terminal imminent, 10 mai.
- 33 Dredging Today (2011), Kenya: Mombasa port expansion unlikely before 2013, 10 mai.
- 34 Ftwonline.co.za (2011), Maputo port expansion plans on track, 7 mars.
- 35 Reuters (2011), Mozambique's CDN to invest \$200 mln in port upgrade, 2 mars.
- 36 Cargo Systems (2011), New 6 million TEU terminal for Durban, 17 mars.
- 37 Transnet Limited (2011), Milestone for Cape Town container terminal expansion, 6 mai.
- 38 Par exemple, DP World (Émirats arabes unis), COSCO Pacific (Chine), Evergreen (province chinoise de Taiwan), HPH (Hong Kong, Chine), ICTSI (Philippines) et PSA (Singapour).
- 39 Le port de Klang, en Malaisie, est souvent cité dans les bulletins d'information pour avoir battu les records de productivité dans la manutention des conteneurs.
- 40 Dredging Today (2011), New Kuwait port to cut Iraq's main port traffic by 60 per cent, 16 mai.
- 41 Oman Daily Observer (2011), Port expansion projects to boost Oman's industrial and shipping capability, 10 mars.
- 42 Dredging News Online (2010), Ports expansion key to Qatar \$100 billion economic investment, 4 mars.
- 43 Containershipping.com (2011), DP World opens terminal 2 in Port Qasim, 12 janvier.
- 44 Press Trust of India (2011), Dhamra Port to go operational in April, selon son Administrateur, 13 mars.
- 45 Ship-technology.com (2011), Vallaradam Container Terminal to open, 9 février. Accessible sur <http://www.ship-technology.com/news/news109567.html>.
- 46 IFW (2011), Indian ports reach a milestone, 8 février. Accessible sur <http://www.cargosystems.net/freightpubs/ifw/analysis/indian-ports-reach-a-milestone/20017847105.htm;jsessionid=F6B8ADB37D807DE0DBA398FFFFABDBCD.cb1a6af26f4f089d0d4cce62279dcbca5a310b19>.
- 47 En Indonésie, une nouvelle loi entrée en vigueur en 2011 limite l'activité d'exploitation des ports de Pelindo I, II, III et IV. Voir Port & Shipping News (2011), *Indonesia: New regulation throws open ports to private competition*, 4 mai.
- 48 Dredging Today (2011), Viet Nam: CMA CGM arrives at newly opened Cai Mep International Terminal, 30 mars.
- 49 Cargonews Asia (2011), Viet Nam asks line to speed up port project, 8 mai.
- 50 Dredging Today (2011), China to invest USD 2.7 billion in Yangtze River dredging, 3 mai.
- 51 Associated Press (2011), Drought in China snags Yangtze River shipping, 8 mai.
- 52 Chaque fois que possible, des données sur les routes et les voies d'eau intérieures ont été fournies.
- 53 Recovery continues in global freight transport – uncertainties remain. *Forum international des transports*, mars 2011. Accessible sur http://www.oecd.org/document/48/0,3746,en_2649_35131810_47354672_1_1_1_1,00.html.
- 54 Rail Freight: Global Industry Guide. *Datamonitor*, janvier 2011. Accessible sur http://www.datamonitor.com/store/Product/rail_freight_global_industry_guide_2010?productid=4AAF392A-F290-443B-9C1E-FDE5878CA897.
- 55 Voir Forum international des transports, *Statistics Brief*, mai 2011, accessible sur <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-05.pdf>; Rail freight: global industry guide, *Datamonitor*, janvier 2011.
- 56 Voir *Great Expectations 2011*, publication de l'Association of American Railroads, accessible sur <http://www.aar.org/AAR/GreatExpectations.aspx>.
- 57 D'après les données compilées par l'Association of American Railroads en mai 2011, <http://www.aar.org/AAR/NewsAndEvents/Freight-Rail-Traffic/2011/05/26-railtraffic.aspx>.
- 58 Données provenant du centre de statistique du Ministère des chemins de fer de la Chine, <http://www.china-mor.gov.cn/>.
- 59 Community of European Railway and Infrastructure Companies, mars 2011, http://www.cer.be/index.php?option=com_content&view=article&id=2124:rail-freight-grows-by-more-than-5-in-2010-in-further-sign-of-recovery-in-rail-markets&catid=918.
- 60 Uniquement en 2009, plus de 12 milliards de roubles (425 millions de dollars) ont été consacrés au développement des infrastructures ferroviaires dans les régions extrême-orientales du pays, contre quelque 13 milliards (461 millions de dollars) en 2010. Ce projet est réalisé sur la base d'un partenariat public-privé (PPP) et il est directement lié à la création d'un ensemble d'installations d'extraction et de fonderie dans la région de l'Amour. En vertu de ce projet, les parties prévoient de fournir chaque année à la Chine environ 20 millions de tonnes de minerai de fer et autres marchandises d'ici à 2020. Un secteur qui offre des possibilités d'expansion de la coopération est celui du fret en conteneurs depuis les provinces du nord-ouest de la Chine, qui n'ont pas d'accès direct à la côte, en passant par les ports situés dans la partie extrême-orientale de la Russie, pour les acheminer ensuite vers le sud de la Chine, le Japon, la République de Corée et d'autres pays. Sources: chemins de fer russes, http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=4092&layer_id=4839&refererPagelId=704&refererLayerId=4537&id=105604 et <http://www.ftnnews.com/other-news/10929-rail-freight-traffic-with-china-could-double-in-coming-decade.html>.
- 61 Ibid.
- 62 Estimation de l'Association of American Railroads.
- 63 MRS Logística S.A. est une compagnie de fret ferroviaire installée au Brésil qui exploite 1 643 km de voies ferrées.

C'est cette société concessionnaire qui exploite depuis 1996 le réseau ferré fédéral du Sud-Est, qui comprend les lignes Rio de Janeiro-São Paulo, Rio de Janeiro-Belo Horizonte, São Paulo-Santos et Ferrovia do Aço. Ces lignes traversent la zone la plus riche et la plus peuplée du Brésil (54 % du PIB du Brésil), et MRS Logistica est reliée à trois des plus grands ports de mer du pays, Rio de Janeiro, Itaguaí et Santos. Elle est aussi reliée au terminal privé de MBR pour le minerai de fer situé à Ilha Guaíba, dans la baie d'Angra dos Reis.

64 Voir http://www.researchandmarkets.com/reportinfo.asp?report_id=1215443&tracker=related.

65 Road Freight in North America, *Datamonitor*, mars 2011.

66 Forum international des transports, *Statistics Brief*, mai 2011. Accessible sur <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-05.pdf>.

67 Données extraites de *Statistics Brief*, mai 2011, du Forum international des transports, et de Road freight in Europe, Road freight in Western Europe, and Road freight in Eastern Europe, *Datamonitor*, mars 2011.

68 Voir http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Freight_transport_statistics.

69 Voir http://ec.europa.eu/transport/inland/index_en.htm.

70 Voir <http://www.envisionfreight.com/modes/default.aspx?id=waterway#fn1>.

71 Voir http://ec.europa.eu/transport/inland/index_en.htm et <http://www.naiades.info/>.

72 UNESCAP, accessible sur http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2307/pub_2307_ch11.pdf, et *Hindustan Chamber Review*: 44(9), février 2011.

73 Voir http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2011-01/30/c_13713969.htm.

74 Rupayun est une compagnie privée qui a été agréée pour ouvrir un nouveau terminal fluvial à Narayananj, et le Gouvernement doit en construire d'autres – dont un à Khanpur dans le cadre d'un PPP – alors que AK Khan Group et Kumudini Trust ont déjà soumis des propositions visant à installer deux autres terminaux dans la région de Narayananj. Sources: <http://proquest.umi.com/pqdweb?did=2252346091&sid=1&Fmt=3&clientId=23038&RQT=309&VName=PQD> et http://www.thefinancialexpress-bd.com/more.php?date=2011-03-06&news_id=128152n.

75 *Rapport sur le développement en Afrique 2010*: ports, logistique et commerce en Afrique, Banque africaine de développement et Oxford University Press: 2011, Oxford.

76 Ils dépassent 45 % dans de nombreux pays, tels que le Malawi (56 %), le Tchad (52 %) et le Rwanda (4 %).

77 Selon l'exposé «Public Private Partnerships in Infrastructure in India», fait par M. Arvind Mayaram, Secrétaire adjoint, Ministère du développement rural du Gouvernement indien, à la réunion d'experts pluriannuelle sur l'investissement de la CNUCED, février 2011.

78 Cette section et la suivante se fondent sur la base de données sur la participation d'intérêts privés à des projets d'infrastructure (produit commun du département Infrastructure Economics and Finance Department de la Banque mondiale et du Mécanisme consultatif pour le renforcement des infrastructures par des partenariats public-privé (PPIAF), mécanisme d'assistance technique financé par un certain nombre de donateurs. Cette base de données divise les projets d'infrastructure des transports entre quatre secteurs: a) aéroports (pistes et terminaux); b) chemins de fer (actifs fixes, fret, transport interurbain et local passagers); c) routes (routes à péage, ponts, autoroutes et tunnels); et d) ports (infrastructure, superstructures, terminaux et voies d'accès). Voir www.ppiaf.org.

79 Banque asiatique de développement, *Annual Report 2010*, vol. 1.

80 Les couloirs CAREC relient les principaux centres économiques de l'Asie centrale et rattachent cette région aux autres marchés eurasiens. Cette ligne est en cours de construction par les chemins de fer ouzbeks en vertu d'un contrat clés en mains. Elle permettra d'économiser une partie des coûts de transport et de réduire la durée du transport pour certaines marchandises telles que les carburants et les marchandises diverses.

81 Parmi les membres de l'ICA à titre bilatéral figurent les pays du G-8 (Allemagne, Canada, États-Unis, Fédération de Russie, France, Italie, Japon et Royaume-Uni) et des institutions multilatérales telles que le Groupe de la Banque africaine de développement, la Commission européenne, la Banque européenne d'investissement, la Development Bank of Southern Africa et le Groupe de la Banque mondiale. Le secrétariat de l'ICA est installé dans les locaux de la Banque africaine de développement.

82 *Annual Report 2009* de l'ICA.

83 Voir <http://www.icafrica.org/en/infrastructure-issues/transport/>.

84 Rail Freight: Global Industry Guide, *Datamonitor*, janvier 2011. Accessible sur http://marketpublishers.com/report/services/transport_logistics/rail_freight_global_industry_guide.html.

85 Pierre Pozzo di Borgo, 2011. Accessible sur http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/proparco/shared/PORTAILS/Secteur_privé_developpement/PDF/SPD%2009/Proparco%20SPD_9_UK_A-balance-between-public-and-private-sector-roles-the-key-to-a-successful-rail-concession.pdf.

86 Livre blanc de la Commission européenne, 2011. Accessible sur http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm.

87 *Private Participation in Infrastructure: Trends in Developing Countries in 1990-2001*. Accessible sur <http://ppi.worldbank.org/book/Chapter11.pdf>.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Cette section s'inspire principalement de Africa's Infrastructure: A Time for Transformation, http://www.infrastructureafrica.org/system/files/WB147_AIATT_CH11.pdf, État de l'intégration régionale en Afrique IV: Développer le commerce intra-africain, par la Commission économique pour l'Afrique – <http://www.uneca.org/aria4/chap9.pdf>, et Rapport d'examen sur les transports en Afrique, Conseil économique et social, Commission économique pour l'Afrique, sixième session du Comité de la sécurité alimentaire et du développement durable (CFSSD-6) ECA/FSSD/CFSSD/6/12, Éthiopie, août 2009.

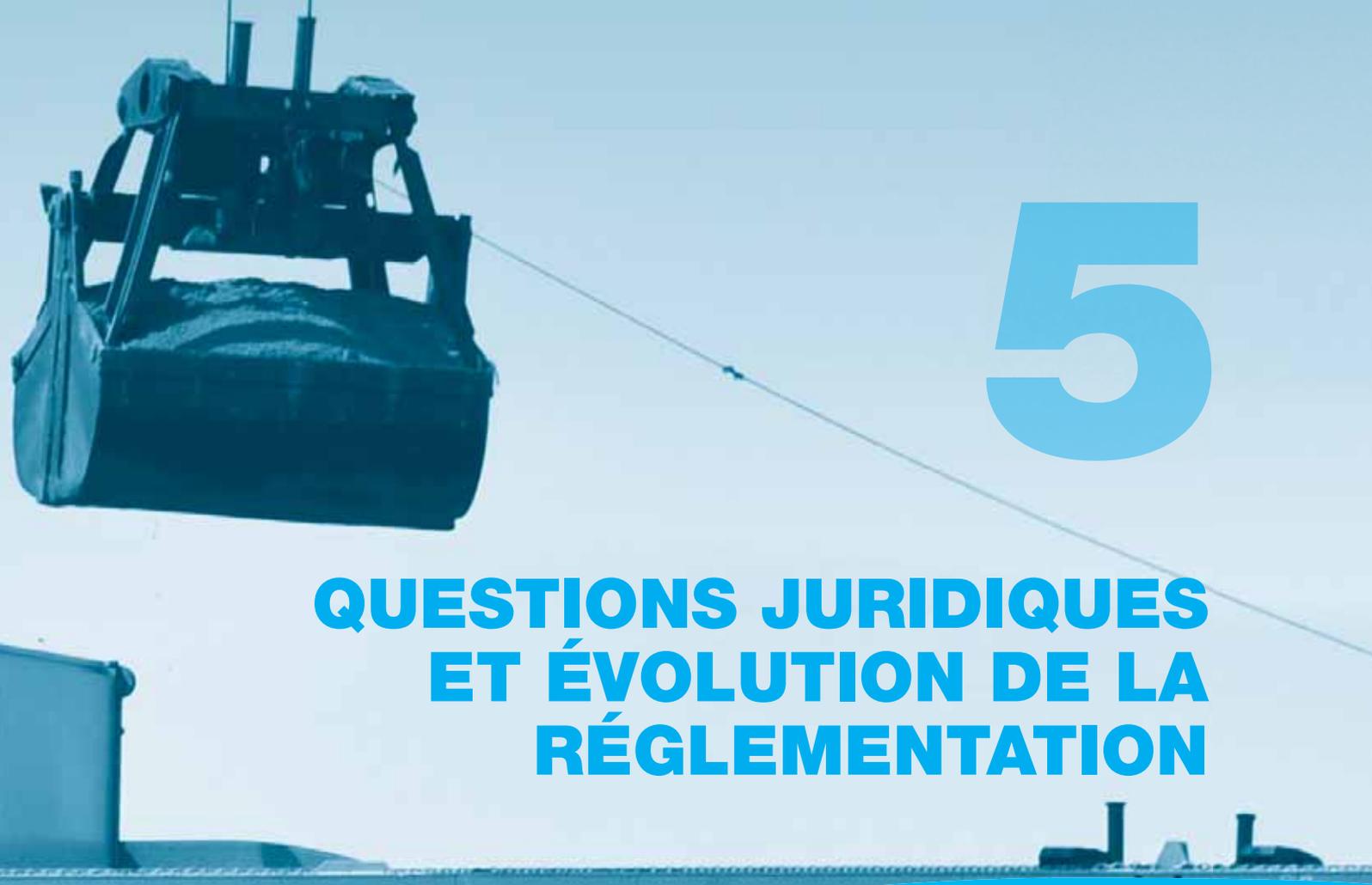
⁹⁰ Voir <http://www.icafrica.org/en/infrastructure-issues/transport/railways/>.

⁹¹ Ce programme vise à prendre la suite du cadre stratégique à moyen et à long terme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) afin de définir les principes et le cadre stratégique pour le développement des infrastructures régionales et continentales (énergie, transports, technologies de l'information et de la communication, et ressources en eau transfrontières). La direction de l'initiative du PIDA est assurée par l'Union africaine, le secrétariat du NEPAD et la Banque africaine de développement, qui en est l'agent d'exécution.

⁹² Richard Bullock, African railway concessions, a step forward but not the whole answer, *Proparco's Magazine*, n° 9, mars 2011.

⁹³ Ibid.

⁹⁴ «Africa railway concessions: Lessons learned and potential solutions for a revival of the sector», exposé de Pierre Pozzo di Borgo, la Banque mondiale, mars 2011.



5

QUESTIONS JURIDIQUES ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

CHAPITRE 5

Le présent chapitre fournit des informations sur certaines questions juridiques importantes et sur des éléments nouveaux récents en matière de réglementation dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce, ainsi que sur l'état de ratification de certaines des principales conventions maritimes. Parmi les faits nouveaux importants figure l'entrée en vigueur, le 14 septembre 2011, de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, qui avait été adoptée par une conférence diplomatique conjointe de l'ONU et de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui s'était tenue en 1999 sous les auspices de la CNUCED. Par ailleurs, au cours de 2010 et du premier semestre de 2011, des discussions importantes se sont poursuivies à l'OMI sur la portée et la teneur d'un régime international destiné au contrôle des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. Enfin, divers éléments nouveaux sont récemment intervenus dans l'évolution de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté en mer, mais aussi concernant les accords de facilitation du commerce au niveau international ainsi qu'au niveau régional.

A. ÉLÉMENTS NOUVEAUX IMPORTANTS DANS LE DROIT DES TRANSPORTS

La présente section met en lumière deux faits nouveaux importants sur le plan juridique qui pourraient intéresser les parties concernées par les échanges internationaux et le secteur des transports maritimes. Elle donne tout d'abord un aperçu de quelques-unes des principales caractéristiques de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de 1999, qui est récemment entrée en vigueur et qui constitue désormais la réglementation internationale la plus récente concernant la saisie des navires. Elle signale ensuite l'entrée en vigueur du Protocole de 2008 sur le système électronique de gestion des demandes de transport à la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (telle que modifiée), qui définit le cadre juridique pour l'utilisation de moyens électroniques pour l'enregistrement et la gestion des données relatives à ces contrats.

1. Entrée en vigueur de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de 1999

La saisie des navires – qui est un mécanisme décisif pour faire reconnaître et faire appliquer les créances maritimes – est une question d'une importance considérable pour les transports maritimes internationaux et la communauté commerciale. Si les intérêts des propriétaires des navires et des cargaisons consistent à veiller à ce que les échanges légitimes ne soient pas interrompus par la saisie injustifiée d'un navire, les intérêts des créanciers consistent à pouvoir faire reconnaître leurs créances. La Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, comme celle qui l'a précédée, la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, vise à trouver un équilibre entre ces intérêts, en tenant compte des différentes approches adoptées par divers systèmes juridiques nationaux¹.

Le 14 mars 2011, l'Albanie a été le dixième État à adhérer à la Convention de 1999 sur la saisie des navires, faisant suite à l'adhésion de l'Algérie, du Bénin, de la Bulgarie, de l'Équateur, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Lettonie, du Libéria et de la République arabe syrienne. Cette dernière adhésion a déclenché l'entrée en vigueur de la Convention, le 14 septembre 2011².

La Convention de 1999 sur la saisie des navires affine et actualise les principes qui étaient énoncés dans la Convention de 1952, en réglementant les circonstances dans lesquelles des navires peuvent être saisis ou libérés. Elle porte sur des questions telles que les créances maritimes au titre desquelles un navire peut être saisi, les navires susceptibles d'être saisis, la mainlevée de la saisie, le droit de nouvelle saisie et les saisies multiples, la responsabilité en cas de saisie abusive et la compétence sur le fond du litige. Les nouvelles règles internationales en matière de saisie s'appliquent à tout navire relevant de la juridiction d'un État partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un État partie; les États parties peuvent toutefois formuler une réserve à cet égard au moment où ils adhèrent à la Convention.

La Convention de 1999 sur la saisie des navires a été adoptée par consensus le 12 mars 1999, lors de la Conférence diplomatique de l'ONU et de l'OMI qui s'est tenue à Genève du 1^{er} au 12 mars 1999, sous les auspices de la CNUCED³. Le travail préparatoire en vue d'un nouvel instrument international sur la saisie des navires avait commencé après l'adoption, en 1993, de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes par la Conférence ONU/OMI de plénipotentiaires sur les privilèges et hypothèques maritimes. La saisie des navires étant un moyen de faire appliquer les privilèges et hypothèques maritimes, il avait été jugé nécessaire de réviser la Convention de 1952 sur la saisie des navires de mer de manière à harmoniser étroitement les deux conventions et à garantir que toutes les créances ouvrant droit à un privilège maritime aux termes de la Convention de 1993 entraîne un droit de saisie aux termes de la Convention sur la saisie des navires de 1999. Par ailleurs, certaines des dispositions de la Convention de 1952 étaient devenues obsolètes et appelaient des modifications, tandis que d'autres étaient jugées ambiguës et se prêtaient à des interprétations contradictoires. On trouvera ci-après une vue d'ensemble des principales caractéristiques de la Convention de 1999 sur la saisie des navires⁴.

Maintenant que la Convention de 1999 sur la saisie des navires est entrée en vigueur, les États contractants doivent veiller à l'application effective, au niveau national, du nouveau régime juridique international. Les États parties à la Convention de 1999 et à la Convention de 1952 sur la saisie des navires⁵ devront également dénoncer la Convention de 1952 afin d'éviter un chevauchement peu souhaitable entre ces deux instruments internationaux⁶. Étant donné

que la réglementation internationale de la saisie des navires doit changer prochainement, d'autres États souhaiteront peut-être aussi examiner de plus près les avantages liés à l'adhésion. En particulier, les États parties à la Convention de 1993 qui ne sont pas parties à la Convention de 1999 souhaiteront peut-être examiner tout spécialement la question de l'adhésion afin de renforcer le régime juridique pertinent pour l'application des privilèges et hypothèques maritimes. La Convention de 1993 est entrée en vigueur en 2004 et, au 31 juillet 2011, elle comptait 16 États contractants⁷.

Il y a lieu de relever qu'à certains égards, la Convention de 1999 sur la saisie des navires peut offrir des avantages particuliers pour les pays en développement. Ainsi, le fait que la liste des créances maritimes énumérées dans la Convention de 1999 fasse directement référence aux litiges quant à la propriété ou à la possession d'un navire, ou aux contrats de vente d'un navire, de même qu'aux hypothèques, «mortgages» ou droits de même nature⁸, pourrait indirectement promouvoir le financement de la construction de navires ou de l'achat de navires d'occasion, question d'importance pour les pays en développement. Par ailleurs, s'agissant d'un large privilège maritime de la plus haute priorité dans le cadre de la Convention de 1993 pour ce qui est des créances des membres des équipages⁹, la possibilité de saisir des navires au titre de telles créances en vertu de la Convention de 1999 sur la saisie des navires¹⁰ présente un intérêt particulier pour les pays en développement, qui fournissent la vaste majorité de la main-d'œuvre maritime¹¹.

Principales caractéristiques de la Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires

La Convention de 1999 sur la saisie des navires représente désormais le régime international le plus moderne pour réglementer les circonstances dans lesquelles des navires peuvent être saisis ou libérés de la saisie. Voici quelques-unes des principales caractéristiques de la nouvelle Convention: définition plus large de la saisie, application plus étendue et liste allongée des créances maritimes par rapport au cadre juridique international mis en place par la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires. En outre, la nouvelle convention a précisé toute une gamme d'autres questions liées à la saisie des navires.

Définition élargie de la saisie: La définition de la saisie dans la Convention de 1999 a été modifiée et elle est désormais plus large, parlant non seulement de l'immobilisation d'un navire, mais aussi de la restriction

au départ d'un navire (art. 1, par. 2). Cela signifie que d'autres formes de garantie avant qu'un jugement soit rendu, des ordres de «gel» des avoirs par exemple, entrent désormais dans la définition de la saisie. Cette modification vise à exclure la nécessité pour un créancier d'obtenir une garantie supplémentaire avant que le jugement soit rendu après la saisie du navire.

Application plus étendue: La Convention de 1999 sur la saisie des navires s'applique à tout navire relevant de la juridiction d'un État contractant, que ce navire batte ou non pavillon d'un État contractant. De plus, contrairement à la Convention de 1952, la Convention de 1999 ne se limite pas aux navires de mer¹². Les États peuvent toutefois se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la Convention à tout navire qui n'est pas un navire de mer et/ou à tout navire ne battant pas pavillon d'un État contractant¹³. Des déclarations peuvent aussi être faites pour que des traités relatifs à la navigation sur les voies d'eau intérieures navigables l'emportent sur la Convention de 1999 (voir les articles 8 et 10).

Liste allongée des créances maritimes: La Convention de 1999 contient une liste spécifique des créances maritimes qui ouvrent droit à la saisie du navire, analogue en cela à la position adoptée dans la Convention de 1952 (art. 1). Cette liste a toutefois été mise à jour et allongée, et elle comprend désormais 22 types de créance¹⁴, ainsi que des dispositions entièrement nouvelles concernant: a) les primes d'assurance, y compris celles des mutuelles; b) les commissions, frais de courtage et honoraires des agences; et c) les litiges relatifs à un contrat portant sur la vente d'un navire. Le «prêt à la grosse» a toutefois été supprimé de la liste des créances maritimes¹⁵. Du fait que cette liste est plus longue que celle qui figurait dans la Convention de 1952, il est probable que, dans la pratique, le nombre des créances ouvrant droit à la saisie de navires augmentera sensiblement.

Il importe de noter que, pendant la Conférence diplomatique, de fortes divergences d'opinion sont apparues entre certaines délégations qui auraient préféré une liste délimitée de créances et celles qui étaient favorables à une liste ouverte de créances afin de ne pas exclure des créances maritimes authentiques. Après de longues discussions, le Comité de rédaction est parvenu à trouver une solution de compromis dans laquelle une liste close de créances ouvrant droit à la saisie du navire a été adoptée, tout en autorisant une certaine souplesse

pour diverses catégories de créances. C'est ainsi qu'en matière de dommages à l'environnement, diverses créances sont spécifiées, de même que la possibilité d'y ajouter des «dommages, coûts ou pertes de nature similaire» à ceux déjà indiqués dans cet alinéa (art. 1 1) d)). La formule adoptée traduit le fait que ce domaine spécifique du droit est toujours en cours d'élaboration. Des créances peuvent aussi être formulées au titre d'une «hypothèque, "mortgage" ou droit de même nature sur le navire» (art. 1 1) u)). Contrairement à la Convention de 1952, il n'est toutefois plus exigé que ces créances soient fondées sur une hypothèque «inscrite» ou «un droit inscrit de même nature», cette condition ayant également été éliminée dans la solution de compromis. Par voie de conséquence, la saisie peut être effectuée pour diverses formes de reconnaissance de dettes.

Pouvoirs de saisie: La Convention de 1999 précise qu'un navire ne peut être saisi, ou libéré de cette saisie, que par décision d'un tribunal de l'État partie dans lequel la saisie est pratiquée. Par ailleurs, il convient de noter qu'un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance. La procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée, même si la Convention stipule clairement qu'un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté pour une créance qui pourrait être jugée ou soumise à un arbitrage dans un autre État. Toutefois, l'exercice des pouvoirs de saisie, de mainlevée de la saisie et de nouvelle saisie du navire est régi par les dispositions de la Convention (art. 2).

Exercice du droit de saisie: La saisie d'un navire peut être pratiquée à la suite de la formulation d'une créance; la responsabilité n'a pas à être établie au préalable. Toutefois, un lien est généralement exigé entre la personne redevable de la créance maritime et le navire visé par la saisie pour procéder à la saisie. En conséquence, la saisie n'est possible que si la personne concernée est le propriétaire du navire ou l'affrèteur en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née et au moment où la saisie est pratiquée. La saisie d'un navire au titre de dettes dues par un affrèteur à temps, par exemple, est donc exclue, option qui par ailleurs aurait pu être autorisée en vertu de la loi de certains États (voir art. 3 1) a) et b)).

Il existe cependant un nombre limité d'exceptions à cette règle générale qui autorise la saisie d'un navire dans d'autres circonstances. Ce sont les cas où: a) la

créance repose sur une hypothèque, un «mortgage» ou un droit de même nature sur le navire¹⁶; b) la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire; ou c) il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée. En conséquence, tous les privilèges maritimes accordés en vertu de la législation du *forum arresti* ou qui en découlent sont couverts (voir art. 3 1) c) à e)).

Saisie de tout autre navire: La possibilité de saisir d'autres navires qui sont la propriété de la personne ou de la compagnie qui est obligée à raison de la créance maritime (saisie d'un autre navire appartenant au même propriétaire) a été maintenue dans la Convention de 1999, bien que la rédaction de la disposition correspondante soit plus claire (art. 3 2)). Il n'existe toutefois pas de définition du terme «propriétaire» ou de ce qui constitue la «propriété» dans la Convention de 1999 sur la saisie des navires, question qui avait fait l'objet de longs débats pendant la Conférence diplomatique¹⁷.

Pour situer le débat dans son contexte, certaines délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que la prolifération depuis 1952 des compagnies maritimes ne possédant qu'un seul navire avait le plus souvent exclu la possibilité de saisir un autre navire appartenant au même propriétaire, autrement dit la seule option pour les demandeurs consistait à demander la saisie précisément du navire à l'origine de la créance maritime. Plusieurs juridictions ont tenté de résoudre ce problème en autorisant, en vertu de la législation nationale, de ne pas tenir compte de la notion de compagnie, par exemple lorsque deux compagnies sont entièrement sous le contrôle de la même ou des mêmes personnes, ou en cas de fraude¹⁸. C'est ce que l'on appelle maintenant «lever le voile social» ou «lever le voile dissimulant l'entité». Même si la plupart des délégations estimaient qu'un problème existait vraiment, elles ont jugé qu'il avait un caractère plus général, avec des ramifications dans d'autres domaines du droit. Cela étant, certaines délégations ne croyaient pas que le problème pouvait être résolu dans le cadre de la Convention. D'autres délégations ont en revanche considéré que la question revêtait une importance particulière pour le secteur des transports maritimes et ne devait pas être réglée par la législation nationale. Diverses propositions ont été avancées lors de la Conférence pour surmonter cette difficulté, mais ont été rejetées pour différentes

raisons. En conséquence, les questions de savoir si le voile social peut être levé et dans quelles circonstances n'ont pas abouti à une réponse uniforme et, cela étant, il n'a pas été possible de décider si des navires appartenant à des compagnies dont l'identité sociale est différente de celle de la compagnie qui fait l'objet de la créance maritime peuvent être saisis¹⁹. Il y a toutefois lieu de noter que la Convention n'interdit pas de lever le voile social, et que les États devront donc chercher la réponse à ces questions dans leur législation nationale.

Mainlevée de la saisie: Les dispositions concernant la levée de la saisie se fondent sur celles qui figuraient dans la Convention de 1952. Un navire qui a été saisi doit être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée. Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi (voir art. 4).

Précisions concernant le droit de nouvelle saisie et saisies multiples: Les circonstances dans lesquelles un navire peut faire l'objet d'une nouvelle saisie ont été nettement précisées dans la Convention de 1999. Ainsi, un navire peut faire l'objet d'une nouvelle saisie lorsque le montant de la sûreté constituée n'est pas suffisant, à condition que le montant total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire. Un navire peut également faire l'objet d'une nouvelle saisie si l'assureur ou la personne qui a déjà constitué la sûreté ne paraît pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations, ou si la mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté est intervenue avec le consentement du créancier ou parce que le créancier n'a pu les empêcher (voir art. 5 1)).

Par ailleurs, tout autre navire qui serait susceptible d'être saisi, à savoir les navires appartenant au même propriétaire, peut également faire l'objet d'une saisie pour compléter la sûreté déjà constituée. Plusieurs saisies peuvent être effectuées pour parvenir au montant de la créance maritime, à condition que le montant total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire (voir art. 5 2)).

Recours du propriétaire: La Convention de 1999 laisse au tribunal la possibilité d'imposer au créancier l'obligation de constituer une sûreté à raison de toute perte ou dommage éventuels causés par la saisie que pourrait subir le propriétaire (ou affrèteur en dévolution) par suite d'une saisie abusive ou injustifiée, ou d'une sûreté excessive demandée et constituée. Dans

ces circonstances, la responsabilité éventuelle du créancier est déterminée par les tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée, conformément à la législation dudit État (voir art. 6).

Compétence et jugements: En règle générale, seuls sont compétents pour statuer sur le fond d'un litige les tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou la sûreté constituée pour obtenir sa libération, sauf s'il existe une clause valable visant à soumettre le litige au tribunal d'un autre État ou à l'arbitrage. Les tribunaux de l'État où a eu lieu la saisie peuvent toutefois décliner leur compétence si le droit de cet État le leur permet et si le tribunal d'un autre État se reconnaît compétent. S'agissant de la reconnaissance des jugements, les tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée sont tenus de reconnaître une décision définitive rendue par les tribunaux d'un autre État en prononçant la mainlevée de la sûreté constituée au bénéfice du créancier ayant obtenu gain de cause, mais à condition que le défendeur ait été averti de cette procédure dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense, et que cette reconnaissance ne soit pas contraire à l'ordre public (voir art. 7).

2. Entrée en vigueur du Protocole sur le système électronique de gestion des demandes de transport à la Convention CMR de 1956

La principale convention internationale qui régit la responsabilité liée au transport de marchandises par la route est la Convention CMR de 1956 (telle que modifiée en 1978²⁰) qui, au 31 juillet 2011, était en vigueur dans 55 États²¹. Cette convention règle d'une manière uniforme les conditions applicables au transport international de marchandises par route à destination ou en provenance d'un État contractant, notamment en fixant des normes minimales obligatoires en ce qui concerne la responsabilité du transporteur²². D'autres questions sont également régies par la Convention, par exemple l'obligation pour le transporteur d'établir pour les marchandises transportées une lettre de voiture qui doit répondre à certaines conditions et revêt une importante valeur de preuve.

Afin de mieux adapter la Convention CMR aux exigences du transport moderne et de garantir l'application du même traitement aux équivalents électroniques des documents de transport traditionnels sur papier, un Protocole portant modification de la Convention a

été adopté le 20 février 2008: il s'agit du «Protocole de 2008 sur le système électronique de gestion des demandes de transport à la Convention CMR». À la suite de sa ratification par la Lituanie le 7 mars, le Protocole est entré en vigueur, avec effet à compter du 5 juin 2011, pour les États contractants de la Convention CMR qui ont ratifié le nouveau protocole ou y ont adhéré²³.

Le Protocole à la Convention CMR définit le cadre juridique pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données devant figurer sur la note de voiture afin de permettre un transfert plus rapide et plus efficace de l'information. En conséquence, la note de voiture, de même que toute demande, déclaration, instruction, requête, réservation ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel s'applique la Convention CMR, pourront être établies sous la forme d'une communication électronique. Les notes de voiture électroniques conformes aux dispositions du Protocole à la Convention CMR devront être considérées comme équivalant aux notes de voiture visées par la Convention, ayant la même valeur de preuve et produisant les mêmes effets.

En adoptant des notes de voiture établies par des méthodes électroniques, les agents de transport feront probablement des économies de temps et d'argent et bénéficieront de procédures normalisées et de moyens sécurisés d'échange de données. À long terme, l'adoption généralisée du Protocole à la Convention CMR facilitera considérablement les transactions en réduisant la marge d'erreur dans l'identification et l'authentification des signatures.

B. ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

Les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux – qui assurent le transport de plus de 80 % des échanges mondiaux en volume et près de 60 % en valeur – ne sont pas réglementées par le Protocole de Kyoto²⁴. Au lieu de cela, l'OMI, à la demande des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de 1992, a pris la tête des efforts internationaux entrepris pour mettre en place un

régime de réglementation visant à réduire les émissions de CO₂ en provenance des transports maritimes internationaux, y compris les divers aspects techniques de la question. Bien que les transports maritimes soient plus écologiques que les autres moyens de transport, aussi bien en termes de rendement énergétique que d'émissions de gaz à effet de serre (par unité/tonne-kilomètre), leur empreinte carbone à l'échelle mondiale continuera probablement d'augmenter du fait qu'ils sont lourdement tributaires des hydrocarbures de soufre pour leur propulsion et de l'accroissement attendu de la demande mondiale de services de transports maritimes sous l'effet de l'expansion de la population et du commerce à l'échelle mondiale. Il ressort des récentes données de l'OMI que les transports maritimes ont émis 870 millions de tonnes de CO₂ en 2007, soit environ 2,7 % des émissions mondiales de CO₂ provenant de la combustion de carburants²⁵. En l'absence de mesures efficaces de réduction, les émissions provenant des transports maritimes internationaux pourraient tripler d'ici à 2050²⁶.

Cela étant, les efforts entrepris, notamment ceux réalisés sous les auspices de l'OMI, en vue de parvenir à un accord sur un ensemble de mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux présentent un intérêt tout particulier. Avant de donner un aperçu plus détaillé des faits les plus récents qui se sont produits sous les auspices de l'OMI, il convient de rappeler, pour référence, que le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a envisagé toute une gamme de mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux, y compris des **mesures techniques, opérationnelles et axées sur le marché**²⁷.

La mesure **technique** la plus importante pour la réduction des émissions de CO₂ est l'indice nominal d'efficacité énergétique, qui fixe pour les navires neufs un taux minimal de rendement énergétique en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent et de leur taille. Sur le plan **opérationnel**, un outil de gestion d'application obligatoire est le plan de gestion du rendement énergétique d'un navire, qui a été mis au point afin d'aider le secteur des transports maritimes internationaux à améliorer le rendement énergétique et le rapport coût-efficacité des opérations, ainsi que l'indicateur opérationnel relatif à l'efficacité énergétique en tant qu'outil de surveillance et de référence²⁸.

Les discussions se poursuivent au sujet de diverses propositions de **mesures axées sur les résultats**

destinées à réglementer les émissions provenant des transports maritimes internationaux, qui avaient été soumises par le Comité de la protection du milieu marin pour examen²⁹. Les différentes propositions envisagées ont fait l'objet d'une brève description au chapitre 6 de l'*Étude sur les transports maritimes 2010*³⁰, et un aperçu des délibérations qui se sont déroulées au cours de l'année écoulée est donné ci-après. Étant donné que les délibérations se poursuivent, l'élaboration des propositions n'est pas terminée. Il convient toutefois de noter que la question de la nécessité éventuelle de mesures fondées sur le marché semble de plus en plus controversée et suscite des points de vue divergents parmi les États membres de l'OMI quant à savoir lesquelles, parmi les mesures envisagées, seraient les plus appropriées.

Les délibérations en cours ont mis en lumière un aspect important de la manière dont les mesures mises au point sous les auspices de l'OMI, en particulier les mesures fondées sur le marché qui pourraient être adoptées, pourraient venir à bout de l'apparente contradiction entre les principes défendus par la CCNUCC et ceux défendus par l'OMI. Le régime mis en place par la CCNUCC est fondé sur le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États, tandis que les politiques et les mesures adoptées sous les auspices de l'OMI sont inspirées par le principe déterminant de la non-discrimination et de l'égalité du traitement appliqué à tous les navires (neutralité du pavillon). Toutes les propositions de mesures fondées sur le marché actuellement étudiées par l'OMI supposent une application à tous les navires. Il existe toutefois aussi une proposition concernant un mécanisme de déduction déposée par l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN), qui vise à réconcilier les différents principes en jeu en indemnisant les pays en développement pour les incidences financières de toute mesure fondée sur le marché qui pourrait être adoptée.

La soixante et unième session du Comité de la protection du milieu marin s'est tenue à Londres du 27 septembre au 1^{er} octobre 2010. Si le rapport sur les travaux de cette session³¹ devra être consulté pour plus de précisions, on trouvera ci-après un résumé des délibérations pertinentes concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes.

1. Mesures techniques et opérationnelles concernant le rendement énergétique des navires

Réductions de vitesse

Le Comité a noté que la réduction de la vitesse était le facteur le plus immédiat capable à lui seul d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions, et que la navigation à vitesse réduite est largement utilisée par certaines sections des transports maritimes pour réduire les frais de carburant. Après avoir examiné si la réduction de la vitesse de navigation devrait être envisagée sous forme d'option réglementaire à part entière³², le Comité a reconnu que les considérations liées à la vitesse seraient traitées de façon indirecte dans le cadre des travaux sur l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et le plan de gestion du rendement énergétique (SEEMP) d'un navire, et d'un éventuel mécanisme fondé sur le marché, et il a donc décidé qu'il n'était pas nécessaire d'examiner plus avant la question des réductions de vitesse en tant que moyen réglementaire distinct.

Utilisation des facteurs de correction dans le calcul de l'EEDI

Le Comité a retenu une proposition³³ concernant l'utilisation des facteurs de correction³⁴ dans le calcul de l'EEDI, et a décidé que l'examen de la question devrait être poursuivi par le Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires. Cette proposition recommandait d'appliquer les facteurs de correction avec circonspection afin de limiter au minimum le risque d'introduire des lacunes juridiques dans les prescriptions relatives à l'EEDI et décrivait six critères auxquels il faudrait impérativement satisfaire avant d'ajouter un facteur de correction dans la formule de calcul de l'EEDI.

Questions de sécurité liées à l'EEDI

L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) a présenté une proposition³⁵ visant à garantir que la sécurité ne soit pas sacrifiée lorsqu'un navire sera construit conformément aux règles régissant l'EEDI. Afin d'éviter les effets préjudiciables que cela pourrait avoir sur la sécurité, par exemple dans le cas de navires équipés de moteurs peu puissants, il a été proposé d'ajouter dans le projet de règles régissant l'EEDI une disposition apportant les garanties requises. Si cette proposition quant au fond a reçu l'appui d'un grand nombre de délégations, d'autres ont estimé que les directives devraient être

étouffées avant que le Comité puisse se prononcer définitivement. L'IACS s'est engagée à élaborer un avant-projet de directives qu'elle soumettrait à la session suivante du Comité pour plus ample examen.

Les prescriptions relatives à l'EEDI et les navires qui assurent des liaisons avec les PMA et les petits États insulaires en développement

Le Comité a examiné une proposition³⁶ visant à calculer différemment l'EEDI pour certains navires ou à les exempter de son application, et donc à appliquer un rendement énergétique minimal différent aux navires qui assurent des échanges essentiels, du point de vue économique ou matériel, pour subvenir aux besoins des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement. Ces pays peuvent être dotés d'installations portuaires moins développées ou d'infrastructures insuffisantes et donc nécessiter l'aide de navires équipés d'engins d'autochargement et de déchargement. Cette proposition visait donc à prévoir une exemption pour les navires de ce type, qui pourraient se trouver pénalisés si la formule actuelle de calcul de l'EEDI était appliquée de la manière prévue. Le Comité a décidé que le Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires devrait envisager, s'il en avait le temps, comment les besoins spéciaux et la situation particulière des États éloignés et des petits États insulaires en développement pourraient être pris en considération. Le Comité a également décidé d'étudier soigneusement les répercussions qu'auraient d'éventuelles dérogations au cadre réglementaire de l'EEDI avant de se prononcer, et il a invité les délégations à lui présenter des propositions et de nouvelles suggestions à ses futures sessions.

Technologies de réduction du CO₂

Le Comité a examiné une proposition sur les technologies de réduction du CO₂³⁷ qui préconisait d'inclure dans le projet de règles relatives à l'EEDI une nouvelle disposition autorisant d'autres méthodes permettant de respecter les prescriptions en matière de CO₂ (technologies de réduction du CO₂, par exemple). Il était également proposé d'élaborer des directives pour l'approbation par type des technologies de réduction du CO₂, ainsi que des facteurs de réduction à introduire dans les formules de calcul de l'EEDI et de l'EEOI (indicateur opérationnel du rendement énergétique). Le Comité a décidé de charger le Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires d'insérer des dispositions sur les technologies de réduction du CO₂ dans le régime de l'EEDI. Il a

également noté qu'il ne s'agissait pas d'une question urgente et a invité les délégations à lui soumettre de nouveaux documents à ses futures sessions.

Renforcement des capacités

S'agissant de l'évaluation de la nécessité de renforcer les capacités au regard de l'application obligatoire de l'EEDI et du SEEMP, le Comité a notamment noté que pour évaluer précisément les incidences du renforcement des capacités, tous les aspects de ces règles devraient être définitivement arrêtés, y compris les directives correspondantes, étant donné que cela pourrait constituer une charge supplémentaire pour les administrations maritimes; en conséquence, ce travail d'évaluation devrait être poursuivi. Si le régime de l'EEDI et celui du SEEMP devaient être rendus obligatoires, comme cela est proposé, le Programme intégré de coopération technique de l'OMI pour la période biennale 2012-2013 devrait allouer des ressources pour financer les activités de formation et de renforcement des capacités, ces activités devant être exécutées avant l'entrée en vigueur des amendements³⁸.

À cet égard, il convient de noter que le 21 avril 2011, un accord de coopération a été signé entre l'OMI et l'International Cooperation Agency de la République de Corée pour la mise en œuvre d'un projet pilote de coopération technique relatif au renforcement des capacités dans les pays d'Asie orientale pour faire face aux émissions de GES par les navires³⁹. L'International Cooperation Agency de la République de Corée financera à hauteur de 700 000 dollars 10 activités qui seront menées par l'OMI en l'espace de deux ans. Les activités retenues porteront en priorité sur le renforcement des capacités des pays en développement d'Asie de l'Est afin l'élaborer et de mettre en œuvre, à l'échelon national, les mesures appropriées pour réduire les émissions de CO₂ provenant des navires, et également pour promouvoir le développement durable.

Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires

Le Comité a approuvé le rapport⁴⁰ de la première réunion intersessions du Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires, qui s'était tenue du 28 juin au 2 juillet 2010, et décidé de le reconvoquer en le chargeant d'établir le projet de texte définitif des règles relatives à l'EEDI et au SEEMP en vue de son approbation à la fin de la session en cours. Le Groupe de travail a également

été invité à établir le texte définitif des directives se rapportant à l'EEDI et à examiner les autres questions liées aux mesures d'ordre technique et opérationnel.

Un rapport du Groupe de travail⁴¹ a bien été soumis au Comité avant la fin de la session. À l'issue de son examen de ce rapport, le Comité a notamment décidé de constituer un groupe de travail par correspondance sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires qui lui ferait rapport à sa soixante-deuxième session, en juillet 2011. Le groupe de travail par correspondance intersessions serait notamment chargé des tâches suivantes: a) établir le texte définitif du projet de directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique obtenu applicable aux navires; b) poursuivre l'élaboration des directives relatives au SEEMP; et c) établir un plan de travail et un calendrier pour l'élaboration de cadres de référence pour l'EEDI des navires qui ne sont pas visés par le projet de règles⁴².

Le Comité n'est toutefois pas parvenu à un consensus concernant la question fondamentale du format juridique approprié que devraient revêtir les projets de règles sur le rendement énergétique des navires, n'ayant pu décider en particulier si cela devrait se faire sous la forme d'amendements à l'annexe VI⁴³ de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), 1973-1978⁴⁴. Cette question a fait l'objet d'un long débat entre les représentants et d'une intervention du Secrétaire général⁴⁵. «Plusieurs délégations ont été en faveur de l'inclusion des mesures relatives au rendement énergétique à l'annexe VI de MARPOL, considéré comme l'instrument juridique approprié conformément à la décision prise à la dernière session. Toutefois, d'autres délégations ont été d'un avis contraire et ont avancé que l'annexe VI de MARPOL n'était pas l'instrument juridique approprié pour régir les mesures relatives au rendement énergétique et qu'un nouvel instrument serait nécessaire⁴⁶». En conclusion, le Comité a noté qu'il ne lui était pas possible de parvenir à un consensus.

À cet égard, il convient de noter qu'après la soixante et unième session du Comité, deux *Circulaires de l'OMI* ont été diffusées, dont l'une contenait des propositions d'amendements à l'annexe VI de MARPOL 73/78⁴⁷ et l'autre, rédigée par un certain nombre de pays en développement, exprimait de graves préoccupations juridiques au sujet de ces propositions d'amendements⁴⁸. Un autre document portant sur diverses questions juridiques que pourrait

soulever la proposition visant à modifier l'annexe VI MARPOL 73/78 a par la suite été soumis pour examen à la soixante-deuxième session du Comité⁴⁹. Ainsi, au moment de l'établissement du présent rapport, il n'existe de toute évidence pas de consensus entre les membres de l'OMI au sujet de l'adoption de mesures sur le rendement énergétique des navires par le biais d'amendements à l'annexe VI de MARPOL 73/78⁵⁰.

Il y a lieu de noter qu'après l'établissement de l'Étude sur les transports maritimes 2011, d'importants faits nouveaux concernant les mesures techniques et opérationnelles sont intervenus lors de la soixante-deuxième session du Comité de la protection du milieu marin, en juillet 2011. À la suite d'un vote par appel nominal, le Comité a adopté, à la majorité, des amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL visant à inclure dans cette annexe un nouveau chapitre 4 sur la réglementation du rendement énergétique des navires. Ces amendements, tels qu'ils ont été adoptés par le Comité, sont consignés dans la résolution MEPC.203(62)⁵¹.

2. Questions concernant la CCNUCC

S'agissant des questions liées à la CCNUCC⁵², le Comité de la protection du milieu marin, à sa soixante et unième session, a noté que les Parties à la CCNUCC semblaient s'accorder à considérer l'OMI comme étant l'organisation internationale compétente pour élaborer et promulguer des règles visant à maîtriser les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux⁵³. Trois questions restaient néanmoins à résoudre:

- a) Faudrait-il fixer un objectif de réduction pour les émissions dues aux transports maritimes internationaux et, le cas échéant, quel devrait être cet objectif, comment faudrait-il le formuler et devrait-il être fixé par la CCNUCC ou par l'OMI?
- b) Faudrait-il qu'un accord juridiquement contraignant ou une décision de la Conférence des Parties précise la façon dont un instrument fondé sur le marché relevant de l'OMI devrait être diffusé et utilisé (pour lutter contre les changements climatiques dans les pays en développement de manière générale, à des fins spécifiques uniquement (adaptation, par exemple) ou dans certains groupes de pays en développement

(les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement))? et

- c) Comment faudrait-il exprimer l'équilibre entre les principes fondamentaux respectifs des deux Conventions dans le texte du nouvel accord juridiquement contraignant ou dans la décision de la Conférence des Parties (la CCNUCC, qui repose sur le principe essentiel des responsabilités communes mais différenciées, d'une part, et la Convention portant création de l'OMI, qui consacre le principe de la non-discrimination, d'autre part)⁵⁴?

3. Mesures fondées sur le marché

a) *Délibérations lors de la soixante et unième session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI*

À sa soixante et unième session, le Comité de la protection du milieu marin, avec l'aide du rapport du Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation d'impact des mesures éventuelles fondées sur le marché⁵⁵, qui avait été achevé en août 2010⁵⁶, a procédé à un long débat sur la manière de poursuivre l'élaboration d'un mécanisme fondé sur le marché pour les transports maritimes internationaux. Les propositions à l'étude concernant les mesures fondées sur le marché variaient entre la perception d'une contribution ou d'une redevance sur toutes les émissions de CO₂ en provenance de tous les navires ou seulement sur celles produites par les navires ne répondant pas aux règles de l'EEDI, les systèmes d'échange de droits d'émissions et les systèmes fondés sur le rendement énergétique effectif d'un navire en raison à la fois de sa conception (EEDI) et de son exploitation (EEOI)⁵⁷.

Le Comité a procédé à un échange de vues sur lequel des mécanismes fondés sur le marché devrait être étudié plus avant et quels seraient les éléments à inclure dans le mécanisme retenu. Il n'y avait toutefois pas de point de vue majoritaire en faveur d'un mécanisme particulier. Il y avait lieu de noter qu'un certain nombre des documents présentés à la session n'avaient pu être examinés, faute de temps⁵⁸, notamment ceux soumis par les délégations de grands pays en développement qui s'inquiétaient des incertitudes associées aux mesures fondées sur le marché et des problèmes inhérents à certaines de ces propositions qui mettraient les pays en développement dans une situation désavantageuse sur le plan de la concurrence et qui allaient à l'encontre du principe

des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives⁵⁹.

À l'issue de ses débats, le Comité a décidé de réunir le Groupe de travail intersessions, qu'il a chargé d'examiner si des mesures fondées sur le marché (MBM) étaient absolument nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux et quel devrait en être le but. Le Groupe de travail intersessions a également été chargé d'évaluer plus avant chacun des groupes de MBM examinés par le Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation d'impact des mesures éventuelles fondées sur le marché en fonction des mêmes critères que ceux utilisés par le Groupe d'experts, à savoir notamment a) leur impact, en particulier sur le commerce international, le secteur maritime des pays en développement et leur efficacité sur le plan de l'environnement; et b) leur relation avec d'autres conventions pertinentes telles que la CCNUCC et le Protocole de Kyoto, et leur compatibilité avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et le droit international coutumier, tel qu'inscrit dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982⁶⁰. En plus du mandat qu'il a confié au Groupe de travail intersessions, le Comité a aussi approuvé à son intention une liste de neuf critères à utiliser⁶¹.

b) *Troisième réunion intersessions du Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires*

La troisième Réunion intersessions du Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires s'est tenue du 28 mars au 1^{er} avril 2011 avec la participation de plus de 200 représentants de gouvernements des États membres et d'organisations ayant le statut d'observateur. Le rapport sur les travaux de cette réunion⁶² a été publié en avril 2011, et soumis à la soixante-deuxième session du Comité de la protection du milieu marin en juillet 2011 pour lui permettre de progresser plus avant conformément à son plan de travail. Compte tenu de l'importance des questions de fond débattues à cette occasion, un bref aperçu des délibérations est donné ci-après.

Nécessité et but d'une MBM

Au titre de l'examen de la nécessité absolue et du but d'une MBM en tant que mécanisme pouvant permettre de réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes, un certain nombre de documents soumis par des membres de l'OMI et des organisations ayant qualité d'observateur ont été

étudiés⁶³ avant que le Groupe de travail ne procède à un long débat sur la question⁶⁴.

Plusieurs délégations ont exprimé des doutes quant à la nécessité des MBM, faisant valoir⁶⁵ que les MBM ne sauraient aboutir directement à des réductions des émissions étant donné qu'elles dépendent pour cela d'un mécanisme du marché, et que les mesures techniques et opérationnelles constituaient le seul moyen pour un navire d'avoir un effet immédiat sur les émissions de CO₂. De nombreuses délégations ont également fait part des graves préoccupations⁶⁶ que leur inspirait l'adoption de MBM pour les transports maritimes internationaux sur la base du principe de l'OMI visant à ce que personne ne bénéficie d'un traitement plus favorable, compte tenu des disparités de développement entre les pays développés et les pays en développement. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par les transports maritimes internationaux sous l'égide de l'OMI devraient correspondre à ceux qui sont fixés par la CCNUCC⁶⁷; faute de cela, une MBM pourrait avoir une incidence négative sur le commerce et le développement à l'échelle mondiale dans la mesure où elle pourrait désavantager les consommateurs et les industries des pays en développement et pourrait entraîner de surcroît une hausse des prix alimentaires, menaçant ainsi la sécurité alimentaire dans les pays en développement.

En revanche, diverses autres délégations se sont associées à l'opinion exprimée dans un document présenté conjointement⁶⁸, selon laquelle une MBM pour les transports maritimes internationaux s'imposait pour garantir que ce secteur assume sa part de la réduction de l'ensemble des émissions anthropiques de CO₂; même si des mesures techniques et opérationnelles peuvent aboutir à des réductions des émissions de CO₂ pour différents types de navires, elles ne suffiraient pas et des mesures complémentaires étaient nécessaires pour que le secteur des transports maritimes puisse assumer la part qui lui revient dans les réductions totales requises. Plusieurs délégations ont également estimé qu'il existait une nécessité absolue d'adopter une MBM pour le secteur maritime sous l'égide de l'OMI, qui constituerait la solution la plus rentable pour réduire les émissions dans ce secteur et encourager l'investissement dans des technologies nouvelles et de nouvelles avancées en matière d'efficacité énergétique. Quelques délégations ont aussi fait valoir qu'il serait préférable d'adopter une MBM aussi rapidement que possible, faute de quoi

le coût pour la société, et plus particulièrement pour les pays en développement, s'en trouverait alourdi.

Le débat a ainsi fait apparaître deux groupes d'opinions: l'un qui estimait que l'urgence d'adopter une MBM sous l'égide de l'OMI avait été clairement démontrée et que le but en était de réduire les émissions de GES par les transports maritimes internationaux, tandis que l'autre estimait au contraire qu'une telle urgence n'avait pas été clairement démontrée et que, par conséquent, une MBM ne servait aucun but⁶⁹. La Réunion intersessions a décidé de transmettre les deux opinions au Comité; un résumé des arguments mis en avant par chaque groupe figure dans le rapport de la réunion⁷⁰.

Examen des MBM proposées

Sur la base de divers exposés⁷¹ et de documents complémentaires qui contenaient des observations au sujet des différentes propositions⁷², le Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires a examiné de façon assez détaillée divers aspects des propositions de MBM. D'après certaines des propositions pertinentes, l'option de la taxe (Fonds GES) serait préférable au mécanisme d'échange de droits d'émission, notamment du fait que cette option offre la certitude du prix et que les investisseurs réagissent aux prix plutôt qu'à un plafond d'émission⁷³ – point de vue qui a depuis été officiellement entériné par l'association mondiale du secteur maritime, la Chambre internationale de la marine marchande⁷⁴. D'autres délégations ont estimé qu'un mécanisme d'échange de droits d'émission constituait un solide dispositif de réduction des émissions⁷⁵. En conclusion, la Réunion a noté que certaines délégations avaient exprimé une préférence pour la certitude des réductions d'émissions, que d'autres délégations optaient pour la certitude du prix, d'autres encore estimant que les deux certitudes étaient aussi importantes l'une que l'autre ou encore que certaines des MBM proposées étaient de nature à garantir à la fois la certitude des réductions d'émissions et celle du prix. S'agissant des utilisations possibles des fonds générés par les MBM, la Réunion a recensé dans les propositions les options ci-après: inciter les transports maritimes à améliorer l'efficacité énergétique, offrir une compensation (achat de crédits de réduction approuvée des émissions), offrir un rabais aux pays en développement, financer les activités d'adaptation et d'atténuation dans les pays en développement, financer l'amélioration de l'infrastructure des transports maritimes dans les pays en développement, soutenir les activités de recherche-

développement, et appuyer le Programme intégré de coopération technique de l'OMI. Dans le cadre du débat, la Réunion a également examiné les possibilités qu'offrent les MBM pour inciter à opérer de nouveaux changements technologiques et opérationnels, ainsi que la question des réductions des émissions hors secteur (compensation)⁷⁶. Pour situer le débat, il convient de rappeler que les différentes propositions de mesures fondées sur le marché (MBM) à l'étude suggèrent différentes façons de réduire les émissions de GES, certaines se concentrant sur les réductions à l'intérieur du secteur maritime et d'autres traitant aussi des réductions dans d'autres secteurs. L'étendue de ces réductions à l'intérieur ou à l'extérieur du secteur maritime sont décrites en détail au titre de l'évaluation individuelle de chaque proposition dans le rapport du Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation des effets d'éventuelles mesures fondées sur le marché⁷⁷, qui devrait être consulté pour de plus amples informations.

Groupement et évaluation des MBM proposées

À l'issue d'un long débat sur l'opportunité de regrouper les différentes propositions de MBM et la meilleure façon de procéder pour cela, le Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires a décidé que ces propositions seraient regroupées selon que le mécanisme envisagé est de nature à entraîner des réductions des émissions de GES uniquement dans le secteur maritime ou également dans d'autres secteurs. En conséquence, les propositions ont été regroupées comme suit: a) celles axées sur le secteur maritime; et b) celles s'appliquant au secteur maritime et à d'autres secteurs; les avantages et les inconvénients tels que compris par les parties ayant proposé les MBM ont été recensés et présentés sous forme de tableau qui figure dans le rapport de la réunion⁷⁸. D'autres délégations qui n'avaient pas proposé de MBM ont également été invitées à recenser les inconvénients des propositions suivantes: a) celles qui sont incompatibles avec les principes et les dispositions de la CCNUCC; b) celles qui sont incompatibles avec les Règles de l'OMC; c) celles qui porteraient atteinte à la compétitivité à l'exportation des pays en développement; d) celles qui imposeraient une charge financière aux pays en développement qui sont les moins responsables du réchauffement climatique et des changements climatiques qui en résultent; e) celles qui ne fournissent pas suffisamment de précisions pour pouvoir être évaluées; et f) celles qui ne tiennent pas compte des besoins et des priorités des pays en développement⁷⁹.

Relation avec les conventions et règles pertinentes

Après avoir examiné divers documents⁸⁰ et procédé à un long débat, le Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires a entériné les conclusions du Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation des effets d'éventuelles mesures fondées sur le marché selon lesquelles il n'existait pas d'incompatibilité entre la mise en place par l'OMI d'une MBM pour les transports maritimes internationaux et le droit international coutumier tel qu'énoncé dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. S'agissant d'éventuelles incohérences avec les Règles de l'OMC⁸¹, avis que partageaient un certain nombre de délégations, ces délégations ont été invitées à présenter de nouveaux documents qui seraient examinés lors d'une session ultérieure. Pour ce qui est de la relation entre toute éventuelle MBM avec la CCNUCC, des points de vue divergents sont aussi apparus, certaines délégations réitérant leurs profondes inquiétudes concernant un conflit entre le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives énoncé dans la CCNUCC et la clause de l'OMI selon laquelle personne ne doit bénéficier d'un traitement plus favorable. Aucune solution de compromis entre ces deux points de vue n'a pu être trouvée. En conclusion⁸², la réunion s'est accordée à dire qu'il conviendrait de débattre plus avant de la relation avec les conventions et règles pertinentes et qu'il importait de ne pas perdre de vue l'objectif principal consistant à réduire les émissions de GES par les navires.

Évaluation des effets

Faute de temps, le Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires n'a pas pu évaluer plus avant les effets des MBM proposées sur le commerce international et sur le secteur maritime des pays en développement, des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, ainsi que les avantages correspondants sur le plan de l'environnement⁸³. Il a toutefois décidé qu'une nouvelle étude d'impact⁸⁴ s'imposait de toute urgence et que des études plus approfondies seraient plus utiles et d'une plus grande portée si elles portaient sur des propositions plus détaillées et plus développées. Il a donc exhorté les auteurs de propositions de MBM à les parfaire dans les meilleurs délais. Certaines délégations n'ont pas jugé qu'il serait souhaitable d'attendre que les études approfondies aient été menées à leur terme avant de se prononcer sur une MBM et souligné que

le règlement de cette question constituait une mise à l'épreuve cruciale et urgente de la compétence de l'OMI. Un certain nombre de délégations se sont dites intéressées par la proposition de mécanisme de rabais lancée par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et détaillée par le WWF et ont appuyé la poursuite de son élaboration et de son examen dans le cadre ou en complément d'une future MBM.

C. AUTRES ASPECTS DE L'ÉVOLUTION DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

La présente section aborde certains aspects fondamentaux de la sécurité et de la sûreté en mer, qui pourraient présenter un intérêt particulier pour les parties prenantes au commerce international et aux transports maritimes. Ce sont notamment des faits nouveaux notables concernant la piraterie, la sécurité maritime et la sécurité de la chaîne logistique, mais aussi le nouveau régime d'inspection adopté en vertu de la révision la plus récente du Mémoire d'accord de Paris sur le contrôle de l'État du port et des amendements à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

1. Piraterie

Les actes de piraterie n'ayant jamais été aussi nombreux, la piraterie en mer demeure une préoccupation fondamentale en matière de sécurité maritime internationale. Au cours des cinq premiers mois de 2011 uniquement, 211 actes de piraterie au total ont été enregistrés à travers le monde, dont 24 enlèvements effectifs⁸⁵. La majorité de ces actes de piraterie ont été signalés au large des côtes de la Somalie, soit 139 incidents dans cette zone, 21 enlèvements, 362 personnes prises en otage et 7 personnes tuées. Selon le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international, 26 navires et 522 otages sont actuellement entre les mains de pirates somaliens. En 2010, le nombre d'actes ou de tentatives de piraterie et de vol à main armée à l'encontre de navires qui ont été signalés à l'OMI s'est chiffré à 489, soit une augmentation de 83 (20,4 %) par rapport à 2009⁸⁶. L'année 2010 a ainsi été la quatrième année consécutive au cours de laquelle le nombre d'incidents signalés a augmenté. Le nombre

total de cas avérés ou de tentatives d'incidents de piraterie ou de vol à main armée signalés entre 1984 et 2010 a atteint 5 716. La portée géographique de la piraterie s'est également étendue par suite de l'utilisation de navires pirates plus grands appelés «navires de ravitaillement». Même si la majorité des incidents signalés en 2010 se sont produits au large de l'Afrique de l'Est, leur nombre dans l'océan Indien et dans la mer d'Arabie a également augmenté. Par ailleurs, le nombre d'incidents dans la mer de Chine méridionale a sensiblement augmenté, leur nombre progressant également en Amérique du Sud et dans les Caraïbes, bien que dans une moindre mesure⁸⁷.

Face à cette aggravation de la situation, on a observé dans ce secteur un mouvement en faveur du recours à des gardes armés privés à bord des navires pour se protéger contre les pirates. Pour répondre à ce mouvement, le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI a adopté à sa quatre-vingt-neuvième session, en mai 2011⁸⁸, diverses recommandations sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé⁸⁹, qui visaient à compléter ses recommandations antérieures concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires⁹⁰. Il a notamment recommandé aux États du pavillon de décider si l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé est autorisée ou non par la législation nationale et, dans l'affirmative, dans quelles conditions. Par conséquent, ces lois et réglementations de l'État du pavillon devraient être prises en compte par les propriétaires de navires avant de décider d'utiliser du personnel armé, de même que les lois et réglementations de l'État du port et de l'État côtier au moment de l'entrée dans leurs eaux territoriales⁹¹. Il y a aussi lieu de noter que l'utilisation de personnel armé ne devrait pas être considérée comme pouvant se substituer aux meilleures pratiques de gestion et autres mesures de protection⁹².

Le CSM a également adopté des directives visant à faciliter la conduite d'enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires⁹³ afin de compléter le Code de bonnes pratiques existant à ce sujet⁹⁴. Ces directives visent à aider les enquêteurs à rassembler et enregistrer des éléments de preuve afin de faciliter la capture, la poursuite en justice et la condamnation des pirates et de ceux qui commettent des vols à main armée. Une réunion du Groupe de travail intersessions sur la sécurité maritime, y compris la piraterie et les vols à main armée, devait avoir lieu en septembre 2011 pour élaborer de nouvelles directives

et revoir, le cas échéant, les directives provisoires qui avaient déjà été adoptées⁹⁵.

La piraterie a également été l'une des grandes questions à l'ordre du jour du Comité juridique de l'OMI⁹⁶. À l'issue de sa quatre-vingt-dix-huitième session, en avril 2011⁹⁷, le Comité juridique a prié le secrétariat de diffuser la circulaire n° 3180 de l'OMI, qui contient un certain nombre de documents dont il estimait qu'ils pourraient être utiles pour les États qui ont entrepris d'élaborer une législation nationale sur la piraterie ou de revoir la législation existante dans ce domaine⁹⁸. Ces documents recensent les principaux éléments à inclure dans une législation nationale afin de faciliter la pleine application des conventions internationales applicables à la piraterie, pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de ces instruments de façon uniforme et cohérente. Il convient toutefois de noter que ces documents ne donnent pas une interprétation définitive des instruments en question, et qu'ils ne limitent en aucune manière les interprétations des dispositions qu'ils contiennent par les États parties. Lors de cette réunion du Comité, des informations ont également été fournies au sujet de la septième session du Groupe de travail 2 du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, qui s'est tenue en mars 2011⁹⁹. Le Groupe de travail s'est penché notamment sur le rapport établi par M. Jack Lang, Conseiller spécial du Secrétaire général de l'ONU pour les questions liées à la piraterie, qui portait sur l'engagement de poursuites contre des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer, au large des côtes somaliennes, et leur incarcération¹⁰⁰.

En outre, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, en collaboration avec l'OMI et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), a continué de recueillir des informations au sujet des législations nationales sur la piraterie pour constituer une source de données pour les États. Ces informations ont été incorporées à la base de données de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer sur les législations nationales¹⁰¹.

Des efforts ont également été menés pour combattre la piraterie à l'échelon régional. Ainsi qu'il était indiqué dans *l'Étude sur les transports maritimes 2009*, le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti) a été adopté lors d'une réunion de haut niveau entre États

de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et des zones proches de la mer Rouge organisée à Djibouti par l'OMI en janvier 2009¹⁰². Les signataires du Code de conduite y déclarent leur intention de coopérer dans la mesure du possible, et dans le respect du droit international, à la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. Avec la signature des Émirats arabes unis, le 18 avril 2011, le Code de conduite comptait 18 signataires¹⁰³. Par ailleurs, un mémorandum d'accord a été signé le 30 mai 2011 afin de permettre à l'OMI de financer la construction à Djibouti d'un centre régional de formation destiné à promouvoir la mise en œuvre du Code de conduite.

Pour le secteur des transports maritimes, un autre problème lié à la piraterie est celui des répercussions que la capture et la détention de navires par des pirates pourraient avoir sur divers types de contrats maritimes. Étant donné que de nombreux contrats types sont régis par le droit et la pratique britanniques, certaines décisions rendues récemment par les tribunaux d'Angleterre et du Pays de Galles méritent de retenir une attention particulière à cet égard.

En matière d'assurance maritime, une question importante qui a récemment été examinée est la question de savoir si toute dépréciation de la valeur de la cargaison en raison du retard entraîné par la détention du navire par des pirates est couverte par le contrat d'assurance. L'affaire concernait plus particulièrement les clauses de l'Institut sur les cargaisons et la loi de 1906 sur l'assurance maritime. La Cour d'appel d'Angleterre et du Pays de Galles a confirmé que la capture d'un navire par des pirates ne faisait pas du navire et de la cargaison une perte totale effective pour une police d'assurance maritime¹⁰⁴. La Cour a estimé que cette capture ne constituait pas une perte totale effective et n'entraînait pas une perte irrémédiable étant donné que le navire et la cargaison pourraient probablement être récupérés contre le versement d'une rançon relativement modeste¹⁰⁵. Bien que la question n'ait pas été soulevée en appel, la Cour a également statué que les faits en l'espèce ne justifiaient même pas une créance pour perte réputée totale, car il était douteux que le critère de l'improbabilité de la récupération puisse être satisfait. Compte tenu de cette décision, les propriétaires de cargaisons qui s'inquiètent du risque de subir une perte économique en raison d'une détention prolongée de leur cargaison à la suite d'un incident de piraterie souhaiteront donc peut-être se renseigner sur les autres options qui sont offertes sur le marché

à côté de la couverture d'assurance type. Un bref examen des options actuellement disponibles sur le marché de l'assurance donne toutefois à penser que cette couverture spécifique n'est pas actuellement largement disponible¹⁰⁶.

Une autre question de droit privé qui se pose dans le cas des incidents de piraterie est celle de savoir si un navire reste affrété pendant sa détention par les pirates, autrement dit si l'affréteur reste redevable du prix de l'affrètement. Dans une décision de la Haute Cour d'Angleterre et du Pays de Galles¹⁰⁷, il a été décidé que les conditions d'une charte-partie fréquemment utilisée, à savoir la version de 1946 du formulaire de la bourse de produits de New York (New York Produce Exchange (NYPE)), ne constituaient pas une clause d'interruption de la location et les affréteurs avaient été tenus de verser le supplément de location aux propriétaires. La Haute Cour a jugé que si les parties souhaitaient considérer la capture d'un navire par des pirates comme une interruption de location dans le cadre d'un affrètement à temps, elles devraient se mettre d'accord sur une clause de capture ou de saisie qui préciserait leur intention de le faire. À cet égard, il mérite d'être noté que BIMCO, association internationale indépendante de transports maritimes, a mis au point diverses clauses concernant la piraterie à inclure dans les chartes-parties d'affrètement à temps et au voyage, pour tenter de partager les responsabilités entre les parties dans l'éventualité malencontreuse d'une attaque de pirates. BIMCO a également publié des directives sur les entreprises privées de sécurité dans le secteur des transports maritimes et les meilleures pratiques de dissuasion pour freiner la piraterie au large des côtes somaliennes et dans la mer d'Arabie (Guidelines on Private Maritime Security Contractors, Best Management Practices to deter piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea), et d'autres documents connexes qui pourraient être utiles pour les propriétaires de navires¹⁰⁸.

2. Sécurité maritime et sécurité de la chaîne logistique

Divers faits nouveaux se sont produits concernant les normes actuelles de sécurité maritime et de sécurité de la chaîne logistique qui ont été adoptées sous les auspices de diverses organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'OMI et l'Organisation internationale de normalisation (ISO), et aussi au niveau de l'Union européenne (UE).

a) **Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial**

On se souviendra que, comme indiqué dans des éditions antérieures de *l'Étude sur les transports maritimes*, l'OMD avait adopté, en 2005, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE)¹⁰⁹, dans le but d'élaborer un cadre de sécurité pour la chaîne logistique mondiale. Ce Cadre SAFE offre un ensemble de normes et de directives que les administrations des douanes des différents pays doivent adopter en tant que normes minimales. Ce cadre a rapidement été accepté à l'échelon international et, au 1^{er} mars 2011, 164 membres de l'OMD avaient fait part de leur intention de l'appliquer¹¹⁰.

Le Cadre SAFE a été élaboré sur la base de quatre principes essentiels – information électronique anticipée, gestion des risques, inspection au point d'exportation et partenariats commerciaux – et repose sur deux piliers: a) accords d'interconnexion des réseaux douaniers; et b) partenariats entre les douanes et les entreprises. Un aspect central du Cadre SAFE est l'accréditation des opérateurs économiques agréés (OEA), qui sont essentiellement des parties qui ont été reconnues par les administrations nationales des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de chaîne logistique. Étant donné que les OEA respectent les critères de sécurité et de conformité, les services des douanes peuvent s'intéresser de plus près aux échanges commerciaux qui pourraient présenter des risques et, à ce titre, les OEA sont récompensés par des mesures de facilitation. Au cours des dernières années, un certain nombre d'accords de reconnaissance mutuelle ont été conclus entre les administrations douanières, généralement sur une base bilatérale. En janvier 2011, un accord de ce type a été conclu entre Andorre et l'Union européenne et, en mai 2011, le Japon et la République de Corée en ont également conclu un. Divers accords de reconnaissance mutuelle sont actuellement en cours de négociation entre la Chine et l'UE, la Chine et le Japon, la Chine et la République de Corée, la Chine et Singapour, l'UE et Saint-Marin, l'UE et les États-Unis, le Japon et Singapour, la République de Corée et la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Zélande et Singapour, la Norvège et la Suisse, et Singapour et les États-Unis¹¹¹.

Récemment, l'OMD a inscrit sur son site Web un «SAFE Pack», c'est-à-dire un compendium d'un

certain nombre d'instruments et de directives publié en 2010, afin de contribuer encore à la mise en œuvre du Cadre SAFE¹¹². C'est ainsi que ce Pack comprend des directives sur la manière d'appliquer un programme d'OEA, et donne une liste récapitulative de ces programmes et des accords de reconnaissance mutuelle. Par ailleurs, conformément aux directives OMD/OEA, les programmes nationaux d'OEA doivent prévoir un moyen de faire appel des décisions des services des douanes concernant l'agrément des OEA (refus, suspension, annulation ou retrait de l'agrément, notamment). À cet égard, un Modèle de procédures de recours pour les OEA a été élaboré en vue d'être proposé aux membres de l'OMD pour examen. L'OMD a entrepris une mise à jour du SAFE Pack, dont une version 2011 devrait être adoptée prochainement, en même temps qu'une édition 2011 du compendium des OEA.

En avril 2010, le Groupe consultatif du secteur privé créé sous les auspices de l'OMD a publié une déclaration au sujet des avantages actuellement offerts aux OEA accrédités¹¹³. Il a insisté sur la nécessité de définir un ensemble d'avantages de base internationalement acceptés pour la facilitation du commerce qui pourraient être offerts aux OEA et a donné une liste des avantages types pour guider les administrations douanières qui mettent en œuvre des programmes d'OEA. Ce groupe a également pensé que ces avantages devraient être transparents et conséquents, qu'ils devraient justifier les coûts supplémentaires qu'entraîne pour les opérateurs économiques le respect des normes requises et qu'ils devraient apporter à ces opérateurs de réelles améliorations et des avantages effectifs en matière de facilitation, en sus des procédures dont bénéficient normalement les opérateurs non agréés.

b) Union européenne (UE)

Au niveau régional, l'UE a continué de renforcer ses mesures visant à améliorer la sécurité maritime et la sécurité de la chaîne logistique. Compte tenu de l'importance que le commerce avec l'UE présente pour de nombreux pays en développement, certains faits nouveaux méritent d'être relevés ici. Des versions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes* ont fourni des informations sur l'amendement du Code des douanes pour en renforcer la sécurité (règlement (EC) n° 648/2005 et les dispositions relatives à sa mise en œuvre), qui vise à garantir, par le biais des contrôles douaniers, le même niveau de protection à toutes les marchandises qui entrent et qui sortent du territoire

douanier de l'UE. Cet amendement a apporté au Code des douanes quatre modifications importantes qui ont entraîné certains changements au cours de l'année passée.

Cet amendement a eu pour première conséquence marquante l'obligation pour les opérateurs de communiquer aux autorités douanières les informations de sécurité et de sûreté concernant les marchandises avant leur entrée sur le territoire douanier de l'UE ou leur sortie de ce territoire. Ainsi qu'il était indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2010*, cette prescription de déclaration serait facultative pour les opérateurs pendant une période transitoire allant du 1^{er} juillet 2009 au 31 décembre 2010. Il est à signaler que, depuis le 1^{er} janvier 2011, cette déclaration préalable a cessé d'être facultative et qu'elle est devenue obligatoire pour les opérateurs. Cela signifie que les données pertinentes de sécurité doivent être communiquées avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de l'UE. En l'absence de cette déclaration préalable, c'est-à-dire si les renseignements de sécurité et de sûreté n'ont pas été communiqués à l'avance, les marchandises devront alors être immédiatement déclarées à leur arrivée à la frontière, ce qui risque de ralentir le dédouanement des expéditions en attendant les résultats des analyses de risque à des fins de sécurité et de sûreté.

La deuxième conséquence importante de cet amendement a été l'adoption de dispositions concernant les opérateurs économiques agréés (OEA), statut qui peut être accordé aux négociants fiables et qui leur permet de bénéficier de certains avantages de facilitation des échanges. L'*Étude sur les transports maritimes 2009* contient des renseignements complémentaires sur les OEA, mais certains aspects de l'évolution récente de cette idée méritent d'être signalés. Il a par exemple été vivement recommandé que les opérateurs économiques procèdent à une auto-évaluation qu'ils soumettraient en même temps que leur demande d'agrément de leur statut d'OEA. Un questionnaire révisé d'auto-évaluation¹¹⁴ a été mis au point d'un commun accord par les États membres de l'UE et la Commission européenne afin de garantir l'uniformité de l'approche de tous les États membres concernant les OEA. Une période transitoire a été acceptée pour permettre aux États membres d'adapter leurs procédures internes au nouveau questionnaire d'auto-évaluation. Cette période transitoire a pris fin le 31 décembre 2010, et le nouveau questionnaire devrait désormais être utilisé. D'autre part, le règlement n° 197/2010¹¹⁵ a fixé

de nouveaux délais pour l'établissement du certificat d'OEA.

S'agissant des procédures douanières, l'amendement a fixé de nouveaux critères uniformes de sélection des risques pour les contrôles douaniers fondés sur des systèmes informatisés pour les marchandises qui entrent sur le territoire douanier de l'UE ou qui en sortent. Des directives concernant l'entrée des marchandises et les déclarations sommaires dans le cadre du règlement (EC) n° 648/2005¹¹⁶ et des directives concernant l'exportation et la sortie des marchandises, toujours dans le cadre du règlement (EC) n° 648/2005¹¹⁷, ont récemment été élaborées.

Étant donné que tous les opérateurs économiques installés dans l'espace européen doivent avoir un numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques (EORI), le dernier changement apporté au Code des douanes a consisté à y intégrer une base de données de la Communauté qui permet de consulter tous les numéros d'enregistrement nationaux¹¹⁸. Des directives¹¹⁹ ont récemment été mises au point pour l'application de ce système.

c) Organisation maritime internationale (OMI)

L'une des principales tâches du Comité de la sécurité maritime de l'OMI concerne l'examen des mesures destinées à renforcer la sécurité maritime. À cet égard, il convient de signaler certaines décisions prises lors des dernières sessions du Comité au cours de l'année écoulée¹²⁰, qui portent sur la Convention internationale de 1974 pour la sécurité de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée. On se souviendra que le chapitre XI-2 de cette convention, en particulier, prévoit des mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime et comprend le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce code constitue l'essentiel du régime international de sécurité maritime, dont l'application est obligatoire depuis le 1^{er} juillet 2004 pour tous les États parties à la Convention SOLAS. Par souci de clarté, les principales obligations prévues par le Code ISPS sont brièvement résumées dans l'encadré 5.1 ci-après. Des renseignements complémentaires sur le Code ISPS figurent aussi dans *l'Étude sur les transports maritimes 2005*, ainsi que dans deux rapports de la CNUCED publiés en 2004 et 2007 respectivement¹²¹.

Conformément à la Convention SOLAS, les États contractants sont tenus de communiquer à l'OMI

les informations pertinentes en matière de sécurité. Cela étant, et afin d'améliorer le module de sécurité maritime du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes, le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-huitième session, a appuyé une proposition du secrétariat¹²² visant à ajouter deux rubriques à la section relative aux installations portuaires: a) la date de la plus récente révision ou approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire en application de la règle XI-2/10.2 de la Convention SOLAS; et b) la date du plus récent certificat de conformité de l'installation portuaire à avoir été délivré, le cas échéant. De plus, le Comité, à sa quatre-vingt-neuvième session, a instamment prié les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des dispositions de la règle XI-2/13 en passant en revue les renseignements saisis dans le module du GISIS sur la sûreté maritime pour s'assurer qu'ils étaient complets et exacts, et de continuer à actualiser ces renseignements au fur et à mesure que des changements interviendraient¹²³.

Le Rapport du Groupe de travail par correspondance¹²⁴ chargé de passer en revue le manuel de l'OMI sur la sûreté maritime a également été soumis à la quatre-vingt-neuvième session du Comité. Ce groupe avait notamment été chargé des tâches ci-après: a) passer en revue le projet de manuel de l'OMI sur la sûreté maritime – Guide pour les installations portuaires, les ports et les navires¹²⁵ afin de s'assurer que tous les textes pertinents y sont pris en compte; b) formuler des recommandations concernant la mise au point d'éventuels supports d'information supplémentaires; et c) formuler des recommandations s'agissant d'étoffer ou d'annuler les textes existants de l'OMI¹²⁶. L'objet de ce manuel est de regrouper les textes existants de l'OMI relatifs à la sécurité maritime dans un vade-mecum du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS qui soit simple à consulter, dans le double objectif: a) d'aider les gouvernements contractants à la Convention SOLAS à mettre en œuvre et à faire appliquer les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et à en vérifier le respect; et b) de servir d'aide et de référence à ceux qui exécutent des activités de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté maritime.

Toujours à sa quatre-vingt-neuvième session, le Comité a examiné la nécessité de l'inspection périodique du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS)¹²⁷. Le Comité a reconnu que la fiabilité du système SSAS était une question importante et qu'il y avait deux

Encadré 5.1 Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

Le Code ISPS impose une large gamme de responsabilités aux gouvernements, aux installations portuaires et aux propriétaires et exploitants de navires. Depuis le 1^{er} juillet 2004, l'application du Code est obligatoire pour tous les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, aux navires à passagers, aux unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux. La Partie A du Code dresse la liste des prescriptions obligatoires et la Partie B énonce des recommandations sur la manière d'appliquer les prescriptions énumérées dans la Partie A.

Responsabilités des Gouvernements contractants

La principale responsabilité des États contractants aux termes de la Partie A du Code ISPS consiste à établir et fixer des niveaux de sûreté. Leurs autres responsabilités sont notamment les suivantes:

- Approbation des plans de sûreté du navire;
- Délivrance du Certificat international de sûreté du navire après vérification;
- Exécution et approbation des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire;
- Approbation des plans de sûreté de l'installation portuaire;
- Détermination des installations portuaires qui doivent désigner un agent de sûreté; et
- Application de mesures liées au contrôle et au respect des dispositions.

Les Gouvernements contractants peuvent déléguer à des organismes de sûreté reconnus certaines des tâches liées à la sûreté qui leur incombent.

Responsabilités des compagnies propriétaires de navires et/ou les exploitant

Diverses responsabilités incombent aux compagnies propriétaires de navires et/ou les exploitant, la principale consistant à veiller à ce que chaque navire qu'elle exploite ait obtenu un certificat ISSC de l'administration de l'État du pavillon ou d'un organisme de sûreté reconnu approprié, une société de classification par exemple. Afin d'obtenir ce certificat, les mesures ci-après doivent être prises:

- Désignation d'un agent de sûreté de la compagnie;
- Exécutions des évaluations de la sûreté du navire et préparation d'un plan de sûreté du navire;
- Désignation d'un agent de sûreté du navire; et
- Exercices et entraînements.

Un certain nombre de dispositions spéciales obligatoires auxquelles il est fait référence dans les chapitres V, X-1 et X-2 s'appliquent aux navires et créent des responsabilités supplémentaires pour les compagnies propriétaires de navires et pour les Gouvernements; en voici quelques-unes:

- Système d'identification automatique (AIS);
- Numéro d'identification des navires;
- Système d'alerte de sûreté du navire; et
- Fiche synoptique continue.

Responsabilités des installations portuaires

En fonction de leurs dimensions, les ports pourraient avoir, à l'intérieur de leurs limites juridiques et administratives, plusieurs ou même un nombre considérable d'installations portuaires visées par le Code ISPS:

- Plans de sûreté des installations portuaires: à partir de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire réalisée et, une fois achevée, approuvée par les pouvoirs publics de l'État concerné, un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être établi;
- Agent de sûreté de l'installation portuaire: un agent de sûreté doit être désigné pour chaque installation portuaire;
- Exercices et entraînements.

grandes questions à régler: rendre ou non obligatoires les visites des SSAS et, si oui, qui devrait effectuer ces visites. Des avis ont été exprimés sur a) le besoin de confidentialité, b) la difficulté d'adopter des règles claires, c) la question de savoir si imposer un régime de mise à l'essai périodique par le biais du Code ISPS remplaçait de manière satisfaisante une inspection, et d) le mérite d'une réglementation nationale par l'État du pavillon par rapport à une réglementation mondiale. En conséquence, le Comité a chargé le Groupe de travail sur la sécurité maritime d'examiner plus avant la question et d'indiquer si, selon lui, il serait nécessaire d'instaurer des visites périodiques et, dans l'affirmative, de donner un avis sur la ligne d'action à suivre.

Précédemment, à sa quatre-vingt-cinquième session, en 2008, la Comité avait approuvé les directives facultatives sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relevaient pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS¹²⁸. À cet égard, le Comité a noté à sa quatre-vingt-neuvième session que, le 24 janvier 2011, les États-Unis avaient publié leur plan de mise en œuvre de la stratégie en matière de sûreté des navires de faibles dimensions (SVS-IP), qui était censé réduire le risque qu'un terroriste utilise un navire de faibles dimensions pour lancer une attaque contre le système des transports maritimes. Cette stratégie avait été élaborée à partir des buts et objectifs énoncés dans la stratégie en matière de sûreté des navires de faibles dimensions (SVSS) que les États-Unis avaient préalablement publiée en 2008.

À sa quatre-vingt-huitième session, le Comité avait également examiné de nouvelles propositions au sujet du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS¹²⁹. C'est ainsi que le Comité a décidé de ne pas incorporer les dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et au Code ISPS, estimant que la nécessité d'amender ces instruments n'avait pas été établie de manière convaincante¹³⁰. S'agissant de l'élaboration de guides sur l'inspection de la sécurité des installations portuaires pour s'assurer de la qualité de la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le Comité a conclu qu'en l'absence d'informations en retour quant à l'utilisation des guides existants sur l'auto-évaluation¹³¹, rien ne justifiait la constitution d'un groupe par correspondance sur la question. Le Comité a toutefois instamment prié les gouvernements contractants à la Convention SOLAS

et les organisations internationales de porter à son attention les résultats de l'expérience acquise dans l'application des guides existants pour lui permettre d'envisager les mesures à prendre.

d) Organisation internationale de normalisation (ISO)

Il a été rendu compte dans des éditions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes* de l'élaboration de la série ISO 28000 de normes internationales, qui donne les prescriptions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité destinés à assurer la sécurité de la chaîne logistique. Des normes révisées ont été publiées au cours de l'année passée¹³², et les travaux se sont poursuivis au sujet de nouvelles normes de sécurité¹³³.

Par ailleurs, à la suite de consultations avec tous les pays en développement membres de l'ISO à travers le monde, le Plan d'action de l'ISO pour les pays en développement 2011-2015 a été adopté¹³⁴ en vue d'atteindre l'objectif central de l'organisation, à savoir un renforcement significatif des capacités des pays en développement et de leur participation à la normalisation à l'échelle mondiale. En vertu de ce plan d'action, l'objectif déclaré de l'ISO est de contribuer à améliorer la croissance économique des pays en développement et leur accès aux marchés mondiaux, les conditions de vie des citoyens, à encourager l'innovation et le progrès technique et à atteindre un développement durable sur les plans économique, écologique et sociétal. Cela étant, l'objectif déclaré du Plan d'action est de renforcer l'infrastructure nationale de normalisation dans les pays en développement afin d'accroître leur participation à l'élaboration, à l'adoption et à la mise en œuvre des normes internationales. Le Plan d'action comprend toute une gamme d'activités visant à:

- a) Augmenter la participation des pays en développement aux travaux techniques de l'ISO;
- b) Intensifier les efforts de renforcement des capacités des membres de l'ISO et des parties concernées dans le domaine de la normalisation et les domaines connexes;
- c) Faire mieux comprendre le rôle et les avantages de la normalisation et la nécessité de participer aux activités de normalisation;
- d) Multiplier les membres de l'ISO au niveau institutionnel dans les pays en développement;

- e) Encourager une meilleure coopération régionale; et
- f) Inscrire la question de la normalisation dans les programmes d'études.

Ainsi qu'il était indiqué dans l'*Étude sur les transports maritimes 2010*, entre 2005 et 2009, l'ISO a mené plus de 250 actions liées aux cinq objectifs principaux de son Plan d'action 2005-2010 pour les pays en développement, et plus de 12 000 participants en ont bénéficié¹³⁵. La réalisation d'activités de ce type continuera d'être financée par des donateurs, avec la participation de membres de l'ISO.

3. «Nouveau régime d'inspection» adopté en vertu du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port

Le contrôle des navires par l'État du port est un outil précieux pour contrôler les navires et vérifier qu'ils sont conformes aux conventions et codes internationaux en matière de normes minimales de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail des gens de mer. Le respect de ces normes est l'une des principales responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant du navire, et l'État de pavillon du navire doit s'assurer que le propriétaire se conforme à l'instrument applicable. L'État du port peut toutefois aussi inspecter les navires étrangers de passage dans ses eaux territoriales pour s'assurer que le propriétaire et l'État du pavillon se sont acquittés de leurs obligations respectives. Au besoin, l'État du port peut exiger qu'il soit remédié aux défauts constatés, et immobiliser le navire à cette fin.

À la suite du très grave déversement d'hydrocarbures provoqué par l'échouement de l'Amoco Cadiz, des voix se sont élevées en Europe, dans les milieux politiques et parmi la population, pour demander le renforcement de la réglementation de la sécurité des navires: cela a abouti à l'adoption, par 14 pays, d'un nouveau Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port¹³⁶, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1982. Depuis cette date, le Mémoire d'entente de Paris a été modifié à plusieurs reprises et l'organisation s'est élargie à 27 États membres, dont le Canada et de nombreux États côtiers européens¹³⁷. Le Mémoire d'entente de Paris vise à éliminer l'exploitation des navires qui ne répondent pas aux normes requises par le biais d'un régime harmonisé

de contrôle par l'État du port dans les eaux territoriales de chacun des États membres¹³⁸.

Pour tenter de récompenser la qualité des transports maritimes et pour mieux cibler les inspections de contrôle par l'État du port, un nouveau régime d'inspection a été adopté par le 32^e amendement au Mémoire d'entente de Paris, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Le nouveau régime d'inspection est calqué sur la Directive UE 2009/16/EC sur le contrôle des navires par l'État du port et la législation nationale des États signataires. Les navires étrangers qui pénètrent dans la région du Mémoire d'entente seront donc inspectés pour vérifier qu'ils respectent bien les normes énoncées dans les divers instruments énumérés dans le Mémoire d'entente¹³⁹. Il va sans dire que les propriétaires et les exploitants de navires qui se rendent dans des ports ou des postes de mouillage dans la région à laquelle s'applique le Mémoire d'entente doivent se familiariser avec le nouveau régime d'inspection et, fait plus important encore, chaque navire doit être conforme à tous les instruments qui lui sont applicables. Faute de cela, les navires pourraient se heurter à de multiples immobilisations et pourraient finalement se voir interdire l'accès à la région du Mémoire de Paris, si les défauts constatés ne sont pas corrigés¹⁴⁰.

L'encadré 5.2 contient de plus amples renseignements sur le nouveau régime d'inspection. En bref, en vertu de ce nouveau régime, tout navire qui fait escale dans un port ou à un poste de mouillage dans un État signataire du Mémoire d'entente de Paris doit être inspecté. La nature et la fréquence de chaque inspection seront déterminées par le classement qui lui a été accordé conformément à son profil de risque. Le classement de chaque navire déterminera si le navire doit faire l'objet d'une inspection «initiale», «plus détaillée» ou «élargie», de même que leur fréquence, à moins qu'un facteur «fondamental»¹⁴¹ ou «imprévu»¹⁴² ne justifie une inspection intermédiaire. Comme indiqué plus haut, les navires qui ne correspondent pas aux diverses normes énoncées dans le Mémoire d'entente de Paris peuvent être immobilisés ou se voir refuser l'accès à la région à laquelle il s'applique. Par ailleurs, l'exigence de la notification d'arrivée a été étendue, et les États membres sont désormais tenus de signaler l'heure effective d'arrivée et de départ de tous les navires qui font escale dans un port ou à un poste de mouillage dans la région du Mémoire d'entente de Paris.

Encadré 5.2 Nouveau régime d'inspection en vertu du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port

Le 32^e amendement au Mémorandum d'entente de Paris, qui a mis en place le nouveau régime d'inspection, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. On trouvera ci-après un aperçu des principales caractéristiques de ce nouveau régime d'inspection.

Nouvel objectif de couverture totale: En vertu du nouveau régime d'inspection, chaque État membre s'engage à inspecter chaque navire qui fait escale dans un port ou un poste de mouillage dans la région qui relève du Mémorandum d'entente de Paris, alors que l'objectif précédent était d'inspecter 25 % des navires faisant escale dans tout État membre.

Nouveau «Profil de risque des navires»: Tous les navires seront classés en tant que «navires à faible risque», «navires à risque normal» et «navires à haut risque» en fonction de paramètres génériques et historiques empruntés aux inspections réalisées dans la région du Mémorandum au cours des trois dernières années. Chaque critère a un poids qui correspond à son importance relative par rapport au risque général que représente le navire. Voici quelques-uns de ces paramètres:

- Catégorie et âge du navire;
- Performance de l'Etat du pavillon du navire telle que définie par la liste noire, grise ou blanche adoptées par le Comité du Mémorandum de Paris;
- Mise au point d'un plan de corrections établi conformément au cadre et aux procédures du Programme facultatif d'audit à l'intention des États membres de l'OMI;
- Performance d'organisations reconnues, et performance de la compagnie chargée de la gestion de l'ISM;
- Nombre de défauts constatés et nombre d'immobilisations.

Le classement accordé à un navire déterminera en fin de compte la nature et la fréquence des inspections imposées à un navire.

Nouveau régime d'inspection et système de sélection: Le nouveau régime d'inspection comprend deux catégories d'inspections: une «inspection périodique», qui est déterminée en fonction du temps, et une «inspection additionnelle», qui est déclenchée par des facteurs primordiaux ou imprévus en fonction de la gravité du défaut constaté. Les navires doivent faire l'objet d'une inspection périodique aux intervalles ci-après:

- Navires à haut risque – entre cinq et six mois après la dernière inspection effectuée dans la région;
- Navires à risque normal – entre dix et douze mois après la dernière inspection effectuée dans la région;
- Navires à faible risque – entre vingt-quatre et trente-six mois après la dernière inspection effectuée dans la région.

Une fois écoulé l'intervalle prévu ou lorsqu'apparaît un facteur primordial, un navire acquiert une «priorité I» et doit être inspecté. À l'inverse, un navire acquiert une «priorité II» au début de l'intervalle entre les inspections ou si un facteur imprévu justifie une inspection, et il peut être inspecté. Les autres navires n'ont pas de rang prioritaire et les États membres ne sont pas tenus de les soumettre à une inspection, bien qu'ils soient libres de le faire. L'intervalle avant la prochaine inspection périodique recommence après chaque inspection, les inspections périodiques et les inspections additionnelles ayant le même statut.

Inspection étendue à toutes les catégories de navires: Le nouveau régime d'inspection prévoit trois catégories d'inspections – définies comme «initiales», «plus détaillées» et «élargies» – qui seront imposées en fonction du profil de risque du navire. Les inspections «initiales» comprennent une visite à bord du navire pour vérifier les nombreux certificats dont la liste figure dans le Mémorandum de Paris, et pour s'assurer de l'état général et de l'hygiène du navire. Une «inspection plus détaillée» sera décidée lorsqu'il existe clairement des raisons de penser que l'état du navire, de son matériel et de son équipage ne répond pas pour l'essentiel aux prescriptions pertinentes d'un instrument applicable. Elle comportera un examen approfondi des parties du navire où ces conditions ont été observées, zones auxquelles s'appliquent les éventuels facteurs primordiaux ou imprévus, ainsi que d'autres zones choisies au hasard parmi les zones clairement à risque énumérées dans le Mémorandum de Paris. Une «inspection élargie» nécessitera une vérification de l'état général, notamment de l'élément humain lorsque cela est pertinent, d'une liste spécifique des zones à risque énumérées dans le Mémorandum.

Pour les inspections périodiques, les navires à faible risque et à risque normal seront soumis à une inspection «initiale» à moins que de fortes raisons militent en faveur d'une inspection «plus détaillée». Les navires à haut risque, tout comme les transporteurs de produits chimiques, de gaz, d'hydrocarbures, les vraquiers et les navires à passagers âgés de plus de 12 ans devront faire l'objet d'une inspection «élargie». Des inspections additionnelles doivent être des inspections «plus détaillées», sauf lorsqu'il s'agit d'un navire à haut risque ou d'un navire appartenant aux catégories susmentionnées. Dans ce cas, il appartient à l'Etat membre de décider de procéder ou non à une inspection «élargie».

Refus d'accès élargi (interdiction): De multiples immobilisations conduiront à refuser aux navires visés l'accès à un port ou à un mouillage à l'intérieur de la région du Mémorandum de Paris. En bref, les navires qui battent un pavillon inscrit sur la liste noire seront interdits d'accès après plus de deux immobilisations au cours des trente-six derniers mois, et les navires qui battent un pavillon inscrit sur la liste grise seront interdits d'accès après plus de deux immobilisations au cours des vingt-quatre derniers mois. Les délais fixés pour la levée des interdictions sont les suivants: trois mois après la première, douze mois après la deuxième, vingt-quatre mois après la troisième; après cela, l'interdiction devient définitive. Toute immobilisation intervenant après la deuxième interdiction se traduira par un refus d'accès, quel que soit le pavillon du navire.

Exigence élargie pour la notification d'arrivée: Tous les navires à haut risque, de même que les navires-citernes pour produits chimiques, les navires-citernes pour gaz liquéfiés, les pétroliers, les vraquiers et les navires à passagers âgés de plus de 12 ans qui doivent subir une inspection «élargie» doivent notifier un port ou un poste de mouillage de leur arrivée soixante-douze heures à l'avance, voire plus si la législation nationale l'exige (ETA72). En outre, tous les navires sont tenus de notifier leur arrivée vingt-quatre heures à l'avance (ETA24). Par ailleurs, les États membres sont désormais tenus de communiquer l'heure effective d'arrivée (ATA) et l'heure effective de départ (ATD) de tous les navires faisant escale dans un port ou poste de mouillage dans la région du Mémorandum d'entente de Paris.

4. Amendements de Manille de 2010 à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978

La sécurité des personnes en mer et la protection de l'environnement dépendent, dans une très large mesure, du professionnalisme et de la compétence des gens de mer. Dans cette perspective, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (la Convention STCW), adoptée en 1978, définit les prescriptions de base en matière de formation, de délivrance de brevets et de veille à l'échelon international¹⁴³. Cette convention est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et, au 31 juillet 2011, elle comptait 154 États contractants représentant 99,15 % du tonnage mondial¹⁴⁴.

La Convention STCW a fait l'objet d'une profonde révision et mise à jour en 1995, afin de préciser les normes de compétence requises et de prévoir des mécanismes efficaces pour la mise en œuvre de ses dispositions. L'un des principaux effets de la révision de 1995 a été l'élaboration du Code STCW, qui contient diverses règles techniques antérieurement énumérées dans l'annexe technique de la Convention. Le Code STCW stipule des normes de compétence minimales obligatoires pour les gens de mer ainsi que des directives recommandées pour l'application de la Convention.

Divers amendements importants à la Convention et au Code STCW ont été adoptés lors d'une conférence des Parties à la Convention qui s'est tenue à Manille (Philippines) du 21 au 25 juin 2010 sous les auspices de l'OMI¹⁴⁵. Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012, en vertu de la procédure d'acceptation tacite, et garantiront des normes de formation améliorées pour les gens de mer. La Convention et le Code STCW ont déjà été modifiés à diverses autres occasions¹⁴⁶; les amendements de 2010 constituent toutefois la deuxième grande révision de la Convention. Voici quelques-uns des changements importants qui leur ont été apportés:

- a) Mesures améliorées pour prévenir les pratiques frauduleuses concernant les certificats d'aptitude et renforcer le processus d'évaluation (contrôle du respect de la Convention par les Parties);
- b) Prescriptions révisées concernant les heures de travail et de repos et nouvelles prescriptions

pour la prévention de l'abus des drogues et de l'alcool, et également normes actualisées concernant l'aptitude médicale des gens de mer;

- c) Nouvelles conditions pour la délivrance de brevets aux gens de mer;
- d) Nouvelles prescriptions concernant la formation aux nouvelles technologies telles que les systèmes électroniques de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS);
- e) Nouvelles prescriptions en matière de sensibilisation au milieu marin et de formation à l'encadrement et au travail d'équipe;
- f) Nouvelles prescriptions en matière de formation et de délivrance de brevets pour les officiers électrotechniciens;
- g) Mise à jour des prescriptions en matière de compétences pour le personnel servant à bord de toutes les catégories de navires-citernes, notamment des navires-citernes pour gaz liquéfiés;
- h) Nouvelles prescriptions de formation en matière de sécurité, et dispositions visant à garantir que les gens de mer sont convenablement formés pour faire face à la situation au cas où leur navire serait attaqué par des pirates;
- i) Introduction de méthodes modernes de formation, y compris la formation à distance et en ligne;
- j) Nouvelles directives de formation pour le personnel servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires; et
- k) Nouvelles directives de formation pour le personnel utilisant les nouveaux systèmes de positionnement dynamiques.

Il convient de noter que lorsque ces amendements entreront en vigueur, en 2012, plusieurs aspects de la Convention du travail maritime, adoptée en février 2006 par l'Organisation internationale du Travail (OIT), deviendront également obligatoires pour les États contractants à la Convention STCW. Ainsi qu'il a été signalé dans des versions antérieures de l'*Étude sur les transports maritimes*¹⁴⁷, la Convention du travail maritime regroupe et met à jour plus de 68 normes internationales du travail dans le secteur maritime qui ont été adoptées par l'OIT au cours des quatre-vingts dernières années, notamment pas moins de 36 conventions et 1 protocole maritimes¹⁴⁸. Il faut espérer que la Convention

du travail maritime constituera le «quatrième pilier» de la réglementation maritime internationale parallèlement à trois conventions fondamentales de l'OMI, à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978 (73/78).

La Convention du travail maritime de 2006 a jusqu'ici été ratifiée par 12 États qui représentent environ 48% du tonnage mondial, même si 18 autres ratifications sont exigées pour que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur soient réunies¹⁴⁹. À la quatre-vingt-dix-neuvième session du Comité juridique de l'OMI, en avril 2011, plusieurs États ont fait savoir qu'ils s'employaient à ratifier la Convention avant la fin de 2011 afin qu'elle puisse entrer en vigueur en même temps que les amendements de Manille de 2010 à la Convention et au Code¹⁵⁰. La Convention du travail maritime devra être ratifiée par un grand nombre de pays pour que le système de surveillance de l'application et du respect des règles mis en place par la Convention puisse être efficace.

D. FACILITATION DU COMMERCE DANS LES ACCORDS INTERNATIONAUX

1. Vers des règles multilatérales de facilitation du commerce à l'OMC: points de départ différents, lignes d'arrivée identiques?

Par le biais de la facilitation du commerce, les nations peuvent améliorer l'efficacité des procédures et des opérations de leurs échanges internationaux. Dans le dessein de préciser et d'améliorer le libellé actuel des articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT)¹⁵¹ et d'élaborer des règles multilatérales sur la facilitation du commerce, les membres de l'OMC ont mené des négociations sur la facilitation du commerce dans le cadre du Cycle de Doha. Depuis que ces négociations ont été engagées, en 2004, des progrès ont été enregistrés en vue de l'élaboration d'un projet de texte qui servira à l'élaboration d'un accord de l'OMC sur la facilitation du commerce. Ce projet de texte comprend actuellement deux parties¹⁵².

La première partie traite des engagements pris sous forme de mesures de fond sur la facilitation du commerce: transparence dans l'administration des règles commerciales, des redevances et des formalités aux frontières et pour les questions de transit. La seconde partie traite des dispositions relatives au principe du traitement spécial et différencié pour laisser aux pays en développement, en particulier aux pays les moins avancés, le bénéfice d'une certaine souplesse dans l'application de certains de ces engagements.

Dans la pratique, l'application des mesures de facilitation du commerce est parfois complexe et coûteuse. Par exemple, la mise en place d'un guichet unique nécessite d'importantes ressources financières et exige que des conditions préalables soient remplies, qu'il s'agisse de réformes législatives et réglementaires, de solides appuis politiques, d'une collaboration étroite entre les organismes concernés, de l'analyse et de la simplification préalables des contrôles commerciaux, de l'adoption de normes internationales concernant les données commerciales ou encore de solides infrastructures en matière d'information et de communication. Certains pays en développement se montrent réticents à accepter que ces mesures acquièrent la valeur d'une règle contraignante de l'OMC. Les dispositions relatives au traitement spécial et différencié laisseraient à ces pays une certaine souplesse dans l'adoption de ces mesures, les incitant ainsi à s'acquitter des engagements énoncés dans la première partie du projet d'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce.

Dans ce projet d'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce, le principe du traitement spécial et différencié va au-delà de l'octroi de périodes de transition traditionnelles pour le respect des engagements¹⁵³. L'étendue des engagements pris par les pays en développement, notamment les moins développés, et leurs délais d'application, dépendront de l'acquisition par ces pays des capacités pour le faire. L'accord contient également des dispositions sur l'assistance technique, le renforcement des capacités et l'appui financier à apporter à ces pays membres de l'OMC. Il faut espérer que cette assistance aidera ces pays à surmonter les obstacles techniques et financiers à la réalisation des réformes de facilitation du commerce et apportera un appui aux décideurs dans leurs efforts pour trouver la volonté politique nécessaire pour procéder à ces réformes.

L'acquisition des capacités peut être assurée au moyen de ressources nationales et avec une assistance technique fournie par la communauté internationale. L'assistance fournie par des donateurs bilatéraux et des organisations internationales devrait pouvoir être canalisée essentiellement vers les engagements de facilitation du commerce qui ont un caractère contraignant dans l'accord (utilisation du futur du verbe «devoir»). Lorsque les dispositions figurant dans l'accord ont un caractère plus souple, en faisant appel à la formule dite de l'effort maximal (utilisation du conditionnel du verbe «devoir» ou d'expressions telles que «dans la mesure du possible»), les pays en développement ne seront pas tenus de les appliquer. Dans ce cas, la probabilité d'une assistance technique et d'un appui au renforcement des capacités pourrait s'en trouver diminuée.

Le verrouillage des réformes de facilitation du commerce au moyen d'engagements contraignants permettrait aux membres de l'OMC de se mettre à l'abri d'éventuelles tentatives d'amendements par les pouvoirs publics à l'avenir. Le fait de lier les membres de l'OMC à ces réformes offre des avantages à chacun d'eux, et également des avantages substantiels à la communauté commerciale, en leur garantissant une plus grande certitude juridique dans la conduite de transactions internationales.

2. Régionalisme et facilitation du commerce

Parallèlement aux négociations de facilitation du commerce à l'OMC, des mesures de facilitation du commerce sont également négociées au niveau régional, dont bon nombre sont plus faciles à négocier et même à appliquer entre des pays voisins ou qui partagent les mêmes intérêts économiques, politiques ou autres. Il n'est donc pas surprenant que des mesures de facilitation du commerce figurent de plus en plus souvent dans les accords commerciaux régionaux (ACR)¹⁵⁴.

Par nature, les accords commerciaux régionaux accordent un traitement plus favorable aux pays qui en sont parties qu'aux autres membres de l'OMC. Ils s'écartent donc de l'un des principes fondamentaux sur lesquels repose le système commercial multilatéral, à savoir celui de la nation la plus favorisée. En vertu de ce principe, un membre de l'OMC applique les mêmes conditions à tout produit ou service similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres Parties contractantes (c'est-à-dire que toute

discrimination est interdite entre les membres de l'OMC)¹⁵⁵. Il existe deux catégories de dispositions de l'OMC qui autorisent une exception au principe de la nation la plus favorisée dans le cadre de la négociation d'accords commerciaux régionaux portant sur les échanges de marchandises:

- a) L'article XXIV de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, qui autorise l'application d'un traitement préférentiel par le biais de l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange, accords qui faisaient partie intégrante de l'Accord initial de 1947 sur les tarifs douaniers et le commerce, qui a jeté les bases du système commercial multilatéral;
- b) La décision sur le traitement différencié et plus favorable, la réciprocité, et la participation renforcée des pays en développement, désignée sous le nom de «clause de l'effort maximal», qui autorise les pays développés à accorder un traitement tarifaire plus favorable aux produits en provenance des pays membres en développement. De plus, cette clause autorise les pays en développement à conclure des accords commerciaux régionaux portant sur les échanges de marchandises¹⁵⁶.

Au milieu de l'année 2011, l'OMC avait reçu 474 notifications concernant des accords commerciaux régionaux portant sur des produits et des services, dont 351 au titre de l'article XXIV de l'Accord général et 31 au titre de la clause de l'effort maximal. Sur l'ensemble des accords commerciaux régionaux notifiés, 283 étaient entrés en vigueur¹⁵⁷. Les accords régionaux traditionnels conclus pendant les premières années d'existence du GATT (avant 1995) visaient principalement à créer des zones de libre-échange ou des unions douanières en procédant au démantèlement des droits de douane et des obstacles non tarifaires aux échanges. Leur portée s'est progressivement élargie à d'autres domaines tels que les services, les droits de propriété intellectuelle, les investissements, la concurrence, les marchés publics et la facilitation du commerce. L'inclusion dans ces accords de chapitres distincts sur la facilitation du commerce et les questions douanières témoigne de l'importance croissante accordée à ces questions dans les stratégies de développement nationales et régionales. La facilitation du commerce vise à faciliter et à accélérer le mouvement transfrontière des marchandises et, par conséquent, les engagements

correspondants dans les accords régionaux sont stipulés dans les chapitres relatifs aux échanges de marchandises, ou font l'objet de chapitres distincts.

Évolution de la portée et de la précision des mesures de facilitation du commerce dans les accords commerciaux régionaux

Entre 2000 et 2010, le nombre des accords commerciaux régionaux contenant des dispositions de facilitation du commerce a sextuplé (voir graphique 5.1). Environ un tiers de tous les accords de ce type actuellement en vigueur contiennent des mesures de facilitation du commerce, dont la portée a sensiblement évolué au fil des années. Au départ, ces accords comportaient principalement des dispositions limitées aux procédures douanières. Désormais, ces dispositions s'étendent à d'autres domaines: mesures de transparence, simplification et harmonisation des documents commerciaux par des organismes frontaliers autres que les services des douanes, et coordination entre les organismes frontaliers, ainsi qu'avec les milieux d'affaires.

Les dispositions qui traitent des questions douanières ont également évolué en devenant plus précises: elles

traitent désormais d'une large gamme de mesures concernant notamment la gestion des risques, le droit de recours, l'arbitrage obligatoire, l'examen périodique, la remise des marchandises, leur admission temporaire et leur expédition accélérée.

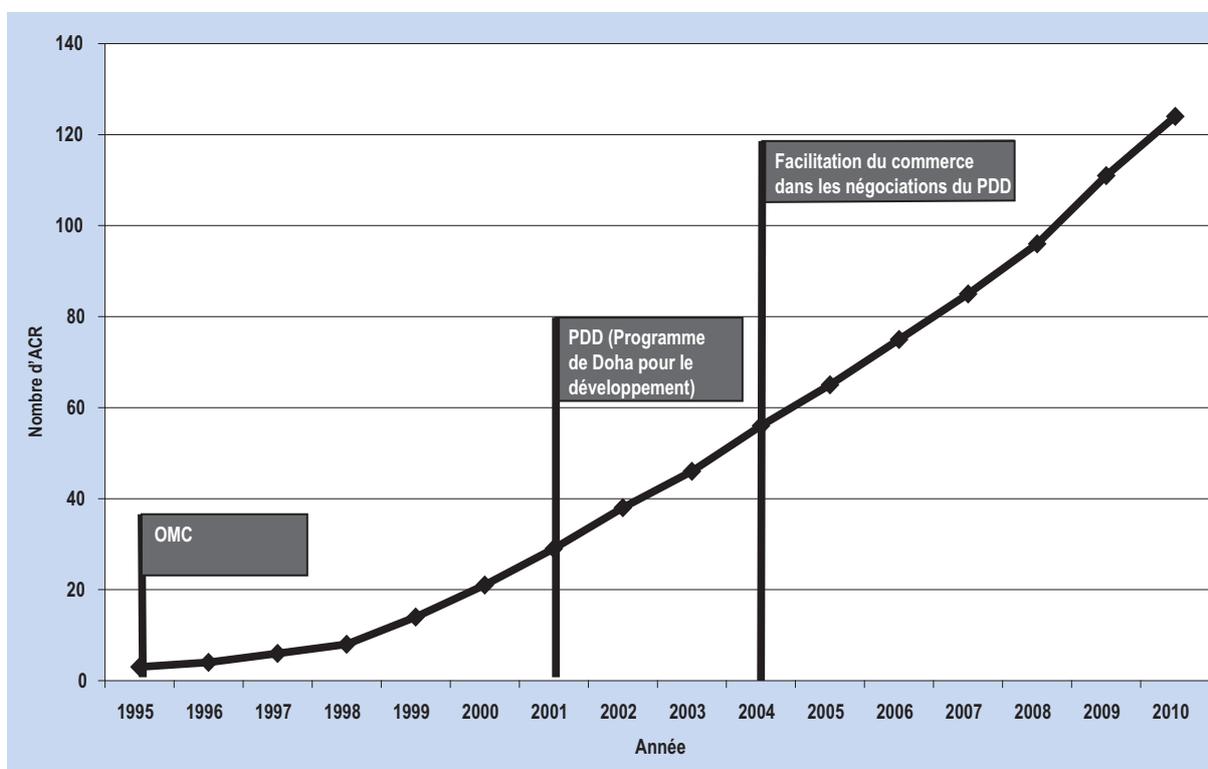
Raisons de l'expansion de la portée et de la précision des mesures de facilitation du commerce dans les accords commerciaux régionaux

Plusieurs raisons peuvent expliquer l'expansion de la portée et de la précision des mesures de facilitation du commerce dans les accords commerciaux régionaux, parmi lesquelles figurent a) les spécificités et les intérêts partagés des partenaires commerciaux, b) l'harmonisation avec les normes internationales, et c) les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce.

a) Spécificités et intérêts partagés des partenaires commerciaux

Un facteur important qui influe sur la nature des dispositions de facilitation du commerce figurant dans les accords commerciaux régionaux tient aux spécificités et aux intérêts partagés des partenaires

Graphique 5.1 Augmentation du nombre d'ACR comportant des mesures de facilitation du commerce (cumulative)



Source: Secrétariat de la CNUCED.

commerciaux, qu'il s'agisse notamment de développement économique, du degré de maturité atteint dans les technologies de l'information ou de la situation géographique. Si un accord commercial régional concerne un pays sans littoral, il comporte généralement des dispositions relatives au transit parfois liées à des dispositions sur le développement d'une infrastructure et d'une logistique des transports. La liberté de transit revêt une importance capitale pour le commerce des pays en développement sans littoral avec les marchés d'outre-mer par le biais des réseaux de transports terrestres et de ports maritimes des États côtiers voisins par lesquels il transite. Parmi les exemples d'accords de ce type comportant des dispositions détaillées sur le transit, les politiques des transports et/ou le développement de l'infrastructure des transports figurent les traités portant création du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU).

Les accords commerciaux régionaux conclus entre des pays de pointe en matière de développement et de technologies de l'information (TI) contiennent aussi des dispositions visant à encourager le recours à des solutions informatiques, comme par exemple les échanges électroniques et les transactions commerciales informatisées. Des dispositions sur la facilitation du commerce par le biais de l'entrée d'informations commerciales sur des documents électroniques et leur transfert (par exemple connaissements, factures, lettres de crédit et certificats d'assurance) figurent dans certains accords commerciaux bilatéraux conclus par le Japon (notamment avec les Philippines, Singapour et la Thaïlande).

b) Harmonisation avec les normes internationales

De nombreux accords commerciaux régionaux font référence aux normes internationales de facilitation du commerce, celles élaborées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD)¹⁵⁸ figurant parmi les plus fréquemment citées. Un nombre conséquent de ces accords mentionnent la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (la Convention de Kyoto révisée)¹⁵⁹, qui comprend un large ensemble de règles et de normes à respecter pour assurer l'efficacité des procédures et des contrôles douaniers. Ces règles traitent des principes fondamentaux sur lesquels reposent les procédures douanières simplifiées et harmonisées, dont voici quelques-uns: prévisibilité, transparence,

régularité de la procédure, utilisation optimale des technologies de l'information et techniques douanières modernes (par exemple gestion des risques, envoi d'informations avant l'arrivage et audit après le dédouanement des marchandises), qui sont repris dans les chapitres relatifs aux procédures et à l'administration douanières dans un grand nombre d'accords commerciaux régionaux. Les dispositions de cette convention pourraient ainsi avoir influé sur la manière dont les dispositions relatives aux procédures douanières ont été rédigées dans ces accords commerciaux régionaux.

Le respect de ces normes internationales est de nature à garantir l'alignement des procédures et documents de ces pays sur les mêmes objectifs internationalement acceptés. L'application d'instruments internationaux pourrait conduire à l'application des mêmes procédures et pratiques par tous les négociants, et pas seulement ceux qui bénéficient de préférences. Cela pourrait aussi favoriser une convergence entre tous les accords commerciaux régionaux qui se recoupent.

c) Négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce

La plupart des accords commerciaux régionaux conclus après le lancement des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce, en juillet 2004, contiennent des dispositions très semblables ou identiques par leur contenu aux mesures envisagées par l'OMC en matière de facilitation du commerce. En l'occurrence, un parallèle peut être établi entre les engagements régionaux et les négociations multilatérales sur la facilitation du commerce menées par l'OMC. Il semble que, dans une certaine mesure, les obligations de facilitation du commerce qui figurent dans les accords régionaux existants ont fourni un point de départ pour les engagements en cours de négociation à l'OMC, alors que, dans d'autres cas, le projet de texte de l'OMC pourrait avoir servi de point de départ pour les nouveaux accords régionaux en cours de négociation¹⁶⁰. Ainsi, par exemple, une pratique bien établie des États-Unis consistant à inclure dans les accords régionaux des dispositions sur l'expédition accélérée des marchandises se retrouve dans le texte du projet d'accord actuellement négocié par l'OMC. Le cas des intérêts des États-Unis à vouloir traiter avec des négociants autorisés appelle des observations analogues. Des dispositions sur la question se retrouvent dans quasiment tous les accords de renforcement des partenariats économiques conclus par les États-Unis, qui préconisent également leur adoption par l'OMC.

Par ailleurs, en regardant de plus près l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce conclu sous l'égide de l'Accord commercial Asie-Pacifique (anciennement appelé Accord de Bangkok), on s'aperçoit que les mesures de facilitation du commerce qu'il contient sont, dans une large mesure, analogues à celles négociées à l'OMC. Le graphique 5.2 donne une ventilation des mesures de facilitation du commerce analogues à celles de l'OMC qui figurent dans les accords commerciaux régionaux.

3. Interaction entre les engagements de facilitation du commerce aux niveaux régional et multilatéral

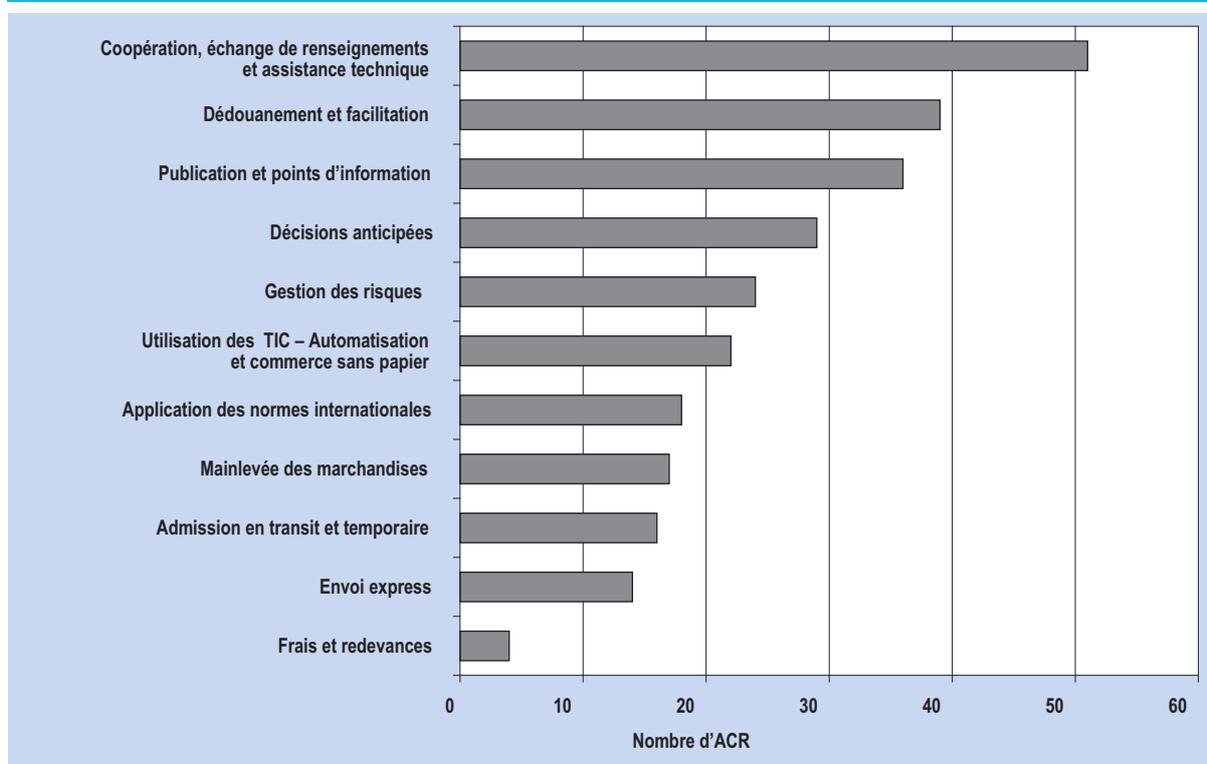
La facilitation du commerce au niveau régional peut aussi être avantageuse pour les partenaires commerciaux extérieurs à la région qui n'appartiennent pas aux accords commerciaux régionaux. Certains ont fait valoir que les mesures de facilitation du commerce prises à l'échelon régional ont rarement un effet préférentiel à l'égard des pays qui n'en font pas partie, lorsqu'elles sont effectivement appliquées. En fait, certaines mesures de facilitation prises en vertu d'accords régionaux semblent être appliquées à tous

les partenaires commerciaux, et pas seulement à ceux avec lesquels un accord commercial régional a été conclu¹⁶¹; c'est le cas de certaines mesures sur la transparence, comme la publication des lois, règles et décisions sur le commerce, et sur le recours à des instruments internationaux afin de simplifier les procédures et la documentation. Il n'est pas seulement plus efficace, mais aussi plus pratique, de créer un portail Internet unique où toutes les informations commerciales nécessaires peuvent être mises à la disposition de tous les partenaires commerciaux, plutôt que de les publier sur une base préférentielle. Un autre exemple pourrait être la création d'un système commercial informatisé ou d'un guichet national unique dans le cadre d'un accord commercial régional, alors que, dans la pratique, ces dispositions s'appliquent en règle générale aux échanges avec tous les partenaires commerciaux et pas seulement à ceux qui relèvent d'un accord commercial régional.

Les engagements régionaux de facilitation du commerce ont-ils toujours un caractère discriminatoire?

D'une part, en raison de la nature même des accords commerciaux régionaux, on a constaté que

Graphique 5.2 Vue d'ensemble des mesures de facilitation du commerce analogues à celles de l'OMC dans les ACR



Source: Secrétariat de la CNUCED.

de nombreuses autres dispositions sont appliquées sur une base préférentielle, c'est-à-dire uniquement entre les parties à l'accord en question. Cela pourrait avoir pour effet d'entraîner une discrimination à l'égard des autres partenaires commerciaux; cette discrimination pourrait revêtir deux formes distinctes:

- a) La première forme de discrimination tient à la nature de l'engagement de facilitation commerciale exclusivement convenu entre les signataires d'un accord régional. Cela peut par exemple porter sur l'arbitrage obligatoire, l'harmonisation des procédures, redevances et charges douanières, ou encore sur l'application de normes régionales. Ces mesures de facilitation du commerce constituent une discrimination à l'encontre des autres partenaires commerciaux qui sont membres de l'OMC en abaissant les barrières commerciales et non commerciales applicables à leurs partenaires au sein de l'accord régional;
- b) La seconde forme de discrimination pourrait intervenir au niveau différencié des mesures préférentielles de facilitation du commerce, qui varient dans toute la panoplie des différents accords commerciaux régionaux. Cela signifie que différents pays ou groupes régionaux sont parties à deux accords régionaux ou plus qui appliquent des mesures de facilitation analogues mais qui diffèrent par leur portée, leur précision et leur libellé. Autrement dit, les mesures de facilitation du commerce figurant dans différents accords régionaux regroupant les même pays, si elles ne sont pas harmonisées, risquent d'instaurer une discrimination entre les différents partenaires commerciaux membres de différents accords régionaux, et également à l'encontre des pays n'appartenant pas à ces accords régionaux.

La procédure et l'administration de l'arbitrage obligatoire offrent un exemple intéressant de cette seconde forme de discrimination. Des différences et des divergences très marquées ont été constatées entre différents accords commerciaux régionaux conclus par le même pays avec différents partenaires commerciaux. C'est ainsi que le délai pour la publication de l'arbitrage obligatoire prévu dans trois accords régionaux conclus par le même pays, l'Australie, est de 30 jours dans l'accord conclu avec la Thaïlande, de 120 jours dans celui conclu avec les États-Unis, alors que celui conclu avec la

Nouvelle-Zélande dans le cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) exige qu'un arbitrage obligatoire soit communiqué rapidement au demandeur, dans les délais spécifiés dans les lois, règlements et instructions administratives de l'une et l'autre Parties. Cette dernière disposition se fonde sur la réglementation nationale et atténue tout risque de discrimination puisqu'elle s'applique uniformément à tous les partenaires commerciaux.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, les accords commerciaux régionaux autorisent un traitement préférentiel au bénéfice des partenaires commerciaux en vertu de ces accords par opposition aux membres de l'OMC qui n'en font pas partie. Cela étant, au lieu de se demander si des mesures de facilitation du commerce en vertu d'accords régionaux peuvent, aux termes de l'article XXIV de l'Accord général, introduire une discrimination à l'encontre de partenaires commerciaux qui sont membres de l'OMC mais qui ne sont pas parties à ces accords régionaux, il serait plus pertinent de se demander si l'application de mesures différenciées de facilitation du commerce serait autorisée aux termes du futur accord de l'OMC sur la facilitation du commerce. Si, aux termes de cet accord, les pays en développement s'engagent à mettre en place une mesure de facilitation du commerce qu'ils appliquent dans le cadre d'un accord régional mais refusent d'appliquer sur une base multilatérale, par exemple, faute de disposer des capacités nécessaires, cela serait considéré comme une obligation «OMC-plus» dans les accords régionaux pour ce qui est des mesures de facilitation du commerce. Dans ce cas, comme pour les obligations «OMC-plus» en général, ces mesures de facilitation du commerce seraient considérées comme discriminatoires à l'encontre de l'OMC.

Obligation de faciliter le commerce

La facilitation du commerce vise principalement à réduire la complexité et le coût des formalités du commerce international. Les multiples accords commerciaux régionaux conclus par un pays ou un groupe de pays avec d'autres pays pourraient conduire à un enchevêtrement de procédures douanières et de mesures de facilitation du commerce qui se superposeraient les unes aux autres. Cette situation pourrait se produire si une multitude de différentes procédures douanières préférentielles et autres mesures de facilitation du commerce étaient appliquées par un pays ou un groupe de pays à différents partenaires commerciaux en vertu de différents accords régionaux.

Indépendamment du fait que des mesures de facilitation du commerce soient appliquées différemment à différents partenaires commerciaux, elles devraient dans la pratique être appliquées de manière à minimiser le risque de discrimination et ne pas aller à l'encontre de l'objectif fondamental de la facilitation du commerce.

Un moyen de résoudre les problèmes qui pourraient se poser à l'avenir à cet égard consisterait à appliquer les mesures de facilitation du commerce à autant de partenaires commerciaux que possible. Cette multilatéralisation des mesures de facilitation du commerce pourrait se faire en adoptant des politiques ou des lois et des réglementations nationales qui ne feraient pas de distinction entre les partenaires commerciaux préférentiels ou non préférentiels. Une autre solution consisterait à utiliser des conventions et des normes internationales qui fournissent la même base internationalement convenue pour harmoniser les mesures comparables de facilitation du commerce entre les différents pays.

Étant donné que, par leur portée et leur teneur, la plupart des engagements de facilitation du commerce acceptés dans le cadre des accords régionaux vont

au-delà des dispositions actuelles prises par l'OMC en vertu des articles V, VIII et X de l'Accord général, ils sont probablement compatibles avec l'OMC. Les accords régionaux peuvent servir à expérimenter la manière dont certaines mesures peuvent être reprises au niveau multilatéral. En particulier, les mesures de facilitation du commerce qui correspondent à l'esprit des mesures négociées à l'OMC pourraient fournir une base utile pour l'application du futur accord multilatéral sur la facilitation du commerce. L'adoption d'une approche cohérente à la négociation et à l'application des engagements régionaux et multilatéraux acceptés par les pays en matière de facilitation du commerce, qu'il s'agisse d'engagements existants ou d'engagements nouveaux, est primordiale à cet égard.

E. ÉTAT DES CONVENTIONS

Il y a un certain nombre de conventions internationales concernant les activités commerciales et techniques des transports maritimes qui ont été préparées ou adoptées sous les auspices de la CNUCED. L'encadré 5.3 fournit des informations sur l'état des ratifications de chacune de ces conventions au 31 juillet 2011¹⁶².

Encadré 5.3 États parties à certaines conventions relatives aux transports maritimes, au 31 juillet 2011

Titre de la Convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	États contractants
Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Libéria, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Monténégro, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas*, 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, Turquie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du), Zambie. (78)
Convention des Nations Unies sur le transport des 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, 1993	Entrée en vigueur le 5 septembre 2004	Albanie, Bénin, Équateur, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Lituanie, Monaco, Nigéria, Pérou, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ukraine, Vanuatu. (16)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980	Pas encore en vigueur – au moins 30 parties contractantes nécessaires	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Libéria, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie. (11)
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986	Pas encore en vigueur – au moins 40 parties contractantes nécessaires représentant au moins 25 % du tonnage mondial selon l'annexe III de la Convention	Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Libéria, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman, République arabe syrienne. (14)
Convention internationale sur la saisie des navires, 1999	Entrée en vigueur le 14 septembre 2011	Albanie, Algérie, Bénin, Bulgarie, Équateur, Espagne, Estonie, Lettonie, Libéria, République arabe syrienne. (10)
Convention des Nations Unies sur le contrat international de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 2008	Pas encore entrée en vigueur – au moins 20 parties contractantes nécessaires	Espagne (1)

Source: Pour les informations relatives au statut officiel, voir <http://www.un.org/law>.

* À la suite de la transformation de la structure du Royaume des Pays-Bas, à compter du 10 octobre 2010, le Royaume se composera de quatre pays autonomes: les Pays-Bas (partie située en Europe et partie située dans les Caraïbes, cette dernière comprenant Bonaire, Saint-Eustache et Saba), Aruba, Curaçao et Saint-Martin (partie néerlandaise).

NOTES

- ¹ Voir également Berlingieri F. (2006), *Berlingieri on Arrest of Ships*, Londres: Informa, quatrième édition; Berlingieri F. (2005), «The 1952 Arrest Convention revisited», L.M.C.L.Q., 3 août, 327-337; Gaskell N. et Shaw R. (1999), «The Arrest Convention», L.M.C.L.Q., 4 novembre, 470-490.
- ² Le texte officiel et le statut de la Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires peuvent être consultés sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse www.unctad.org/ttl/legal.
- ³ Pour plus d'informations sur la Conférence diplomatique, voir <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=1942&lang=1&m=5674>.
- ⁴ Voir également le rapport du Président de la Grande Commission, qui a évoqué les questions qui avaient été longuement débattues au sein de la Commission, *Rapport de la Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale sur la saisie conservatoire des navires (A/CONF.188/5)*, p. 18 à 20, accessible sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁵ Au 31 juillet 2011, les États ci-après étaient parties à l'une et l'autre Conventions sur la saisie des navires: Algérie, Bénin, Espagne, Lettonie et République arabe syrienne, bien que l'Espagne ait dénoncé la Convention avec effet à compter du 28 mars 2012. Pour plus d'informations sur l'état de la Convention de 1952 sur la saisie des navires, voir <http://diplomatie.belgium.be/fr/>.
- ⁶ La dénonciation de la Convention de 1952 sur la saisie des navires prendra effet douze mois après la date de son dépôt auprès du Gouvernement belge. Les États parties à l'une et l'autre Conventions continueront donc, au moins pendant une période transitoire, d'être liés par la Convention de 1952 après l'entrée en vigueur de la Convention de 1999.
- ⁷ Pour le texte officiel et l'état actuel de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, voir www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁸ Voir les articles 1 1) s), 1 1) u) et 1 1) v), de la Convention de 1999 sur la saisie des navires.
- ⁹ Concernant, en particulier, «les créances pour gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte», voir l'article 4 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.
- ¹⁰ Voir l'article 1 1) o) de la Convention de 1999 sur la saisie des navires.
- ¹¹ Pour plus d'informations, voir *BIMCO/ISF Manpower 2010 Update*, qui est vendu à l'adresse www.bimco.org.
- ¹² Berlingieri se pose la question de savoir si la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires était limitée aux navires de mer étant donné que la seule référence à ces navires figure dans le titre de la Convention, voir Berlingieri F. «The 1952 Arrest Convention revisited», p. 327 et 328.
- ¹³ L'Espagne a réservé le droit d'exclure du champ d'application de la Convention de 1999 sur la saisie des navires les navires ne battant pas le pavillon d'un État partie.
- ¹⁴ Aux fins de la Convention de 1999 sur la saisie des navires, par «créance maritime», il faut entendre une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes: a) pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire; b) morts ou lésions corporelles; c) opérations de sauvetage ou d'assistance; d) dommages à l'environnement; e) enlèvement de l'épave; f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire; g) transport de marchandises ou de passagers; h) transport de biens, y compris les bagages; i) avarie commune; j) remorquage; k) pilotage; l) marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements fournis ou services rendus au navire; m) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire; n) droits et redevances de voies navigables; o) gages dus au personnel de bord; p) paiements effectués; q) primes d'assurance; r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire; s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire; t) tout litige au sujet des droits aux produits d'exploitation du navire; u) hypothèque, «mortgage» ou droit de même nature sur le navire; et v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire (voir l'article premier).
- ¹⁵ Le «prêt à la grosse» désigne un contrat maritime (quasiment obsolète) en vertu duquel le propriétaire d'un navire emprunte de l'argent pour équiper ou réparer le navire et, pendant une durée déterminée, met le navire sous hypothèque à titre de garantie, étant entendu qu'en cas de perte du navire pendant le voyage ou la durée spécifiés, pour l'une quelconque des raisons énumérées, le prêteur perd son argent.
- ¹⁶ Une suppression importante dans cette disposition concerne les termes «inscrit» ou «droit inscrit de même nature» au sujet des privilèges ou hypothèques maritimes. On a considéré que leur insertion antérieure dans la Convention de 1952 sur la saisie des navires empêchait le titulaire d'une hypothèque équitable de faire reconnaître sa garantie par la saisie du navire, qui constitue une garantie importante dans les contrats de location de conteneurs et certains contrats de location de yachts. On a noté que cette modification pourrait avoir pour conséquence de permettre qu'un navire soit saisi pour une éventuelle hypothèque ou redevance non inscrite, y compris lorsque le navire a été vendu à un acheteur de bonne foi, étant donné qu'aucun lien n'est exigé entre la personne responsable de la dette garantie par une hypothèque ou une redevance et le propriétaire du navire au moment de la saisie; voir Gaskell N. et Shaw R., p. 477 et 478.

- ¹⁷ Voir également le rapport su Président de la Grande Commission qui figure dans le *Rapport de la Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale sur la saisie conservatoire des navires (A/CONF.188/5)*, p. 18 à 20, accessible sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse www.unctad.org/ttl/legal.
- ¹⁸ Pour plus d'informations et une vue d'ensemble de la position de diverses juridictions à ce sujet, voir *Berlingieri on Arrest of Ships*, chap. 10.
- ¹⁹ *Berlingieri on Arrest of Ships*, par. 99.130.
- ²⁰ Le 5 juillet 1978, un Protocole à la Convention a été adopté; ce protocole institue le Droit de tirage spécial (DTS) comme l'unité de compte pour le règlement de l'indemnité plutôt que le franc-or qui était utilisé dans la Convention CMR initiale. Le Protocole est entré en vigueur le 28 décembre 1980 et comptait 41 États parties au 31 juillet 2011.
- ²¹ Pour le texte officiel et l'état de ratification de la Convention CMR et de ses Protocoles, voir <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#25>.
- ²² Pour plus d'informations, voir Clarke M. (2008), *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Londres: Informa, cinquième édition; et Clarke M. et Yates D. (2008), *Contracts of Carriage by Land and Air*, Londres: Informa, deuxième édition.
- ²³ Par la suite, au 31 juillet 2011, l'Espagne et la République tchèque ont aussi adhéré au Protocole sur la lettre de voiture électronique à la Convention CMR. La Bulgarie, la Lettonie, les Pays-Bas et la Suisse figurent parmi les autres États contractants.
- ²⁴ Le Protocole de Kyoto a été adopté à Kyoto (Japon), le 11 décembre 1997. Il est entré en vigueur le 16 février 2005, et comptait 192 Parties contractantes au 31 juillet 2011. Il s'agit d'un accord international rattaché à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de 1992, qui constitue le cadre général des efforts internationaux de lutte contre le changement climatique. Si cette convention encourage les pays développés à stabiliser leurs émissions de gaz à effet de serre, le Protocole de Kyoto fixe des objectifs spécifiques en obligeant 37 pays développés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 5 % par rapport aux niveaux de 1990 au cours de la période de cinq ans comprise entre 2008 et 2012. Ce protocole fait peser une plus lourde charge sur les pays développés, qui ont le plus contribué aux émissions de gaz à effet de serre au fil des ans, en vertu du principe de leurs *Responsabilités communes mais différenciées et capacités respectives*. Pour plus d'informations, consulter le site Web de la Convention CCNUCC, à l'adresse <http://www.unfccc.int>.
- ²⁵ Le total des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux était estimé à 2,7 % de l'ensemble des émissions mondiales provenant de la combustion de carburants en 2007, soit plus du double des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien international.
- ²⁶ Voir la deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre, 2009, accessible sur http://www5.imo.org/SharePoint/blastDataHelper.asp/data_id%3D27795/GHGStudyFINAL.pdf.
- ²⁷ Pour une vue d'ensemble des travaux réalisés par le CPMM au cours des dernières années, voir le chapitre 6 de l'*Étude sur les transports maritimes* dans les éditions de 2008, 2009 et 2010.
- ²⁸ Pour plus d'informations sur l'ensemble des mesures techniques et opérationnelles de réduction applicables aux navires que le CPMM a adoptées à sa cinquante-neuvième session, voir <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Technical%20and%20Operational%20reduction%20measures.pdf>.
- ²⁹ Pour un aperçu des options d'atténuation possibles dans les transports maritimes, voir également le résumé des délibérations de la *Réunion d'experts pluriannuelle de la CNUCED sur les transports et la facilitation du commerce: Les transports maritimes et les changements climatiques*, 16–18 février 2009, Genève. UNCTAD/DTL/TLB/2009/1, p. 11 à 15, accessible sur le site Web de la CNUCED www.unctad.org/ttl/legal.
- ³⁰ Voir l'*Étude sur les transports maritimes 2010*, p. 167 à 177.
- ³¹ MEPC 61/24, *Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa soixante et unième session (secrétariat)*.
- ³² Voir le document présenté par Clean Shipping Coalition (CSC): MEPC 61/5/10, *Réduction de la vitesse – Facteur clef d'une réduction rapide et efficace des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires*.
- ³³ MEPC 61/5/17, *Critères à examiner avant de prendre une décision concernant la définition des facteurs de correction de l'EEDI (États-Unis)*.
- ³⁴ Dans ce contexte, les facteurs de correction sont des composants mathématiques susceptibles d'être utilisés pour calculer l'EEDI d'un navire. Ces facteurs permettront d'attribuer une valeur variable à l'indice nominal de rendement énergétique, le cas échéant, pour tenir compte des caractéristiques spéciales de certains navires, par exemple les navires ayant une cote glace, ou de conditions atmosphériques particulières, comme par exemple les facteurs de correction pour la houle et le vent.
- ³⁵ MEPC 61/5/32, *Examen de l'indice nominal de rendement énergétique pour les navires neufs – Puissance installée minimale pour assurer la sécurité de la navigation dans des conditions défavorables (IACS)*.
- ³⁶ MEPC 61/5/12, *Examen du principe d'un calcul différent ou d'une exemption à l'application de l'EEDI pour les navires bénéficiant de circonstances particulières (Vanuatu)*.
- ³⁷ MEPC 61/5/20, *Examen des technologies de réduction du CO₂ (Singapour)*.
- ³⁸ MEPC 61/5, *Évaluation préliminaire des incidences du point de vue du renforcement des capacités (Vice-Président)*.

- ³⁹ Voir également <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/Republic-of-Korea-to-assist-IMO-in-building-capacity-in-developing-countries-to-address-Greenhouse-Gas-Emissions-from-Ships.aspx>.
- ⁴⁰ MEPC 61/5/3, *Compte rendu des travaux de la réunion intersessions du Groupe de travail sur les mesures relatives au rendement énergétique des navires*.
- ⁴¹ MEPC 61/WP.10.
- ⁴² Voir MEPC 61/24, p. 48.
- ⁴³ L'annexe VI de MARPOL 73/78 traite de la prévention de la pollution atmosphérique par les navires. Cette annexe est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et, au 31 juillet 2011, elle avait été ratifiée par 65 États représentant 89,82 % du tonnage mondial.
- ⁴⁴ MARPOL 73/78 est la principale convention internationale qui traite de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires pour des causes opérationnelles ou accidentelles. Elle comprend six annexes techniques qui visent à prévenir certaines formes de pollution, notamment la pollution par les hydrocarbures (annexe I), les substances liquides nocives (annexe II), les substances nuisibles transportées en colis (annexe III), les eaux usées (annexe IV), les ordures (annexe V) et la pollution de l'atmosphère (annexe VI). La Convention ainsi que les annexes I et II sont entrées en vigueur le 2 octobre 1983. Au 31 juillet 2011, la Convention avait été ratifiée par 150 États représentant 99,14 % du tonnage mondial. Les autres annexes ont été ratifiées séparément par les États, toutes les annexes étant désormais largement acceptées. Pour l'état de chacune d'elles, voir www.imo.org.
- ⁴⁵ Voir également MEPC 61/24, p. 42 à 48.
- ⁴⁶ Voir MEPC 61/24, par. 5.53 à 5.55.
- ⁴⁷ Lettre circulaire n° 3128 de l'OMI, en date du 24 novembre 2010.
- ⁴⁸ Lettre circulaire n° 3170 de l'OMI, en date du 1^{er} mars 2011.
- ⁴⁹ MEPC 62/6/9, *Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires (Inde)*.
- ⁵⁰ À ce sujet, il est intéressant de noter que la Chambre de commerce internationale (CCI) a émis des recommandations concernant la réduction des émissions de CO₂ par les navires qui allaient dans le sens de l'adoption d'un ensemble de mesures sous forme d'amendements à l'annexe VI de MARPOL.
- ⁵¹ Pour plus d'informations, voir MEPC 62/64, *Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa soixante-deuxième session (secrétariat)*, et MEPC 62/24/Add.1. Les résultats du vote par appel nominal figurent dans le document MEPC 62/24, p. 65.
- ⁵² Pour plus d'informations, voir MEPC 61/24, p. 48 à 51, MEPC 61/5/1, *Issue des pourparlers sur les changements climatiques tenus sous les auspices des Nations Unies à Bonn (Allemagne) en mai et juin 2010 (secrétariat)*, MEPC 61/5/18 et MEPC 61/5/18/Rev.1, *Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies sur le financement de la lutte contre les changements climatiques (secrétariat)*.
- ⁵³ À cet égard, le CPMM a examiné les résultats de la session d'août 2010 des groupes de travail spéciaux de la CCNUCC: *Groupe de travail spécial des nouveaux engagements des Parties visées à l'annexe I au titre du Protocole de Kyoto (AWG-KP) 13* et *Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention (AWG-LCA) 11*. Voir également MEPC 61/5/1/Add.1.
- ⁵⁴ MEPC 61/24, p. 50.
- ⁵⁵ Un rapport technique du secrétariat de la CNUCED, *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, centré sur l'effet des prix du pétrole en tant qu'élément déterminant du fret maritime, a aidé dans ses travaux le *Groupe d'experts de l'OMI sur l'étude de faisabilité et l'évaluation d'impact des mesures éventuelles fondées sur le marché*. Le rapport technique peut être consulté (en anglais) sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁵⁶ *Full report of the work undertaken by the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of possible Market-based Measures (secretariat)* (MEPC 61/INF.2). Pour le résumé analytique, voir MEPC 61/5/39 (Secrétaire général). Voir aussi *l'Étude sur les transports maritimes 2010*, p. 174 à 176, où les conclusions de ce rapport sont reproduites en entier.
- ⁵⁷ Pour un résumé précis de ces propositions, voir le chapitre 6 de *l'Étude sur les transports maritimes 2010*.
- ⁵⁸ Observations sur l'emploi de crédits du Mécanisme pour un développement propre dans le cadre des mesures fondées sur le marché appliquées dans le secteur des transports maritimes internationaux (République de Corée); MEPC 61/5/19, *Mesures fondées sur le marché – un fardeau injuste pour les pays en développement (Inde)*; MEPC 61/5/24, *Incertitudes et problèmes relatifs à des mesures fondées sur le marché (Chine et Inde)*.
- ⁵⁹ Voir également MEPC 61/24/annexe 8, *Déclarations des délégations indienne et chinoise concernant le rapport du Groupe d'experts sur les mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions des gaz à effet de serre provenant du secteur maritime*.
- ⁶⁰ Voir MEPC 61/24/annexe 7, *Mandat de la troisième réunion intersessions du Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires (GHG-WG 3)*.
- ⁶¹ Voir MEPC 61/24/annexe 7, appendice, *Critères dont l'utilisation par le MBM-EG a été approuvée par le MEPC à sa soixantième session*.

- 62 MEPC 62/5/1.
- 63 GHG-WG 3/2, *Alternatives to Market-based Measures (Bahamas)*; GHG-WG 3/2/1, *International Greenhouse Gas Fund (Chypre, Danemark, Îles Marshall et Nigéria)*; MEPC 61/5/19, *Mesures fondées sur le marché – un fardeau injuste pour les pays en développement (Inde)*.
- 64 Les opinions exprimées par différentes délégations sont consignées dans le document MEPC 62/5/1, *Rapport de la troisième Réunion intersessions du Groupe de travail sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires (secrétariat)*, p. 6 à 8. Voir aussi les déclarations distinctes présentées par les délégations du Brésil, de l'Australie, de la Grèce et de l'Inde, qui sont reproduites (en anglais) à l'annexe 1 du document MEPC 62/5/1.
- 65 GHG-WG 3/2, *Alternatives to Market-based Measures (Bahamas)*.
- 66 MEPC 61/5/19, *Mesures fondées sur le marché – un fardeau injuste pour les pays en développement (Inde)*.
- 67 Voir également la déclaration générale dans laquelle la délégation du Brésil fait valoir qu'aucune mesure ne devrait pouvoir être obligatoirement imposée aux pays qui n'ont pas ratifié l'annexe 1 (du Protocole de Kyoto), MEPC 62/5/1, annexe 1.
- 68 Voir GHG-WG 3/2/1, *International Greenhouse Gas Fund (Chypre, Danemark, Îles Marshall et Nigéria)*.
- 69 Voir MEPC 62/5/1, par. 2.22.
- 70 Pour un résumé des 12 arguments à l'appui avancés par chaque groupe, voir également MEPC 62/5/1, p. 9 à 11.
- 71 Des résumés des propositions ainsi que des exposés figurent à l'annexe 2 du document MEPC 62/5/1.
- 72 GHG-WG 3/3/7 (Allemagne); GHG-WG 3/3/8 (Royaume-Uni); GHG-WG 3/INF.2 (Pays-Bas); GHG-WG 3/INF.3 (Commission européenne); GHG-WG 3/3/1 (République de Corée); MEPC 61/5/19 (Inde); MEPC 61/5/21 (Chine et Inde); MEPC 61/5/28 (République de Corée).
- 73 GHG-WG 3/3 (Grèce).
- 74 Dans un communiqué de presse diffusé le 20 mai 2011, la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et la Fédération internationale des armateurs, qui ont fusionné depuis peu, ont exprimé une préférence expresse pour une mesure fondée sur le marché sous forme de redevance/indemnité plutôt que sous forme d'un système d'échange de droits d'émission. Voir <http://www.marisec.org/pressreleases.htm#20may11>.
- 75 GHG-WG 3/3/35 (Norvège).
- 76 Pour de plus amples informations sur les divers débats, voir MEPC 62/5/1, p.15 à 18.
- 77 MEPC 61/INF.2, *Full report of the work undertaken by the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of possible Market-based Measures (secretariat)*.
- 78 Voir également, MEPC 62/5/1, p. 20 et 21, et annexe 3.
- 79 Les inconvénients susmentionnés sont énumérés à l'annexe 5 du document MEPC 62/5/1.
- 80 Pour les références aux documents à l'examen, voir MEPC 62/5/1, p. 18 à 21.
- 81 Voir uniquement la déclaration de l'Inde, dont le texte est reproduit à l'annexe 1 du document MEPC 62/5/1.
- 82 Voir MEPC 62/5/1, par. 3.63.
- 83 Vivid Economics, consultant extérieur, avait déjà fourni à l'intention de la réunion du groupe d'experts une analyse détaillée des incidences économiques sur le commerce, pour certains produits et marchés, de l'application d'une MBM pour la réduction des émissions de GES par les transports maritimes internationaux. Le texte complet de ce rapport est accessible sur <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/VividEconomicsIMOFinalReport.pdf>. Un exposé sur les résultats de cette évaluation a été présenté lors de la Réunion intersessions du Groupe de travail, voir GHG-WH 3/WP.4.
- 84 Une nouvelle étude d'impact est envisagée sur la base des travaux antérieurs du Groupe d'experts sur l'étude de faisabilité et l'évaluation des effets d'éventuelles mesures fondées sur le marché (MEPC 61/INF.2).
- 85 Ces chiffres proviennent du Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI), <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>. Ils étaient exacts au 23 mai 2011. Les rapports trimestriels et annuels du Centre peuvent être obtenus gratuitement sur demande à l'adresse <http://www.icc-ccs.org/>. Pour plus de statistiques sur la piraterie internationale et les vols à main armée en mer, voir le site Web du Département des transports des États-Unis, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transport Statistics, et plus particulièrement http://www.bts.gov/publications/special_reports_and_issue_briefs/special_report/2010_04_22/html/entire.html.
- 86 Pour le rapport annuel 2010 de l'OMI sur les actes de piraterie et de vol à main armée, voir la circulaire MSC.4/Circ.169, en date du 1^{er} avril 2011. Des informations sur tous les actes signalés comme s'étant produits ou ayant été tentés en 2010 figurent dans les annexes à la circulaire, parallèlement à une analyse régionale de ces actes et une présentation graphique par zone des faits signalés en 2010 uniquement, et des cas signalés entre 1984 et 2010. Les rapports trimestriels et annuels sur la piraterie et les vols à main armée peuvent être obtenus de l'OMI à l'adresse <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReports.aspx>.
- 87 Pour plus d'informations sur les zones où la piraterie sévit, voir <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>.

- ⁸⁸ MSC 89/25, *Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-neuvième session* (secrétariat).
- ⁸⁹ *Directives intérimaires à l'intention des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque* (MSC.1/Circ.1405); et *Recommandations intérimaires à l'intention des États du pavillon sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque* (MSC.1/Circ.1406). La «zone à haut risque» est la zone définie dans les Meilleures pratiques de gestion, sauf si elle est définie d'une autre manière par l'État du pavillon. La dernière édition en date des Meilleures pratiques de gestion indique que «la zone à haut risque pour les actes de piraterie se définit par la localisation des actes de piraterie qui se sont produits. Aux fins des Meilleures pratiques de gestion, cette zone est bordée au Nord par Suez, 10 °S et 78 °E,» voir Meilleures pratiques de gestion 3, à la section 2.
- ⁹⁰ L'OMI a préalablement adopté les *Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires* (MSC.1/Circ.1333); *Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires* (MSC.1/Circ.1334); et *Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes: Meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie au large des côtes somaliennes et dans la région de la mer d'Arabie, élaborées par le secteur maritime* (MSC.1/Circ.1337).
- ⁹¹ Il convient de noter à cet égard que les navires qui font escale dans des ports sud-africains sans avoir de permis pour les armes qui pourraient se trouver à bord courent le risque d'être saisis et immobilisés par les services de la police sud-africaine. Le délai de 21 jours exigé pour l'obtention d'un permis est strictement appliqué, sans exception, par les autorités sud-africaines. Pour plus d'informations, voir <http://www.skuld.com/News/News/South-Africa-Guns-and-ammunition-on-ships-calling-at-South-African-ports/?MyMode=print>.
- ⁹² L'édition la plus récente du Code des bonnes pratiques est accessible sur <http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/bmp3.pdf>.
- ⁹³ Voir MSC.1/Circ.1404.
- ⁹⁴ Voir la résolution A.1025(26) de l'Assemblée de l'OMI.
- ⁹⁵ Voir plus haut, note de bas de page 89.
- ⁹⁶ Pour un débat au sujet des nombreuses questions que soulève une définition juridique de la piraterie en mer, voir Dubner B. H. (2011), *On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 42, n° 1, janvier, et les références qui y sont données.
- ⁹⁷ Voir également le Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-dix-huitième session, document LEG 98/14, p. 20 à 25. Voir également le Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-dix-septième session, document LEG 97/15, p. 20 à 25.
- ⁹⁸ Les documents joints en annexe à la circulaire n° 3180 sont notamment les suivants: *Piraterie: éléments devant figurer dans les législations nationales en application de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer* (documents LEG 98/8/1 et LEG 98/8/3, soumis par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU); *Mise en place d'un cadre juridique qui permette de poursuivre efficacement les auteurs d'actes de piraterie* (document LEG 98/8/2, soumis par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime); *Application uniforme et cohérente des dispositions des conventions internationales relatives à la piraterie* (document LEG 98/8, soumis par le secrétariat de l'OMI); et *Mise en place d'un cadre juridique qui permette de poursuivre efficacement les auteurs d'actes de piraterie* (document LEG 98/8/4, soumis par l'Ukraine).
- ⁹⁹ Voir également LEG 98/14, p. 20 et 21.
- ¹⁰⁰ Voir l'annexe à la Lettre datée du 24 janvier 2011, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Secrétaire général (S/2011/30), 25 janvier 2011.
- ¹⁰¹ Les textes de la législation nationale sur la piraterie, tels qu'ils sont fournis à l'ONU par les États Membres, sont accessibles sur http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm.
- ¹⁰² Pour de plus amples informations sur le Code de conduite de Djibouti, de même que pour consulter le texte intégral dudit code et la liste de ses signataires à ce jour, voir <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>.
- ¹⁰³ Au 31 juillet 2011, les signataires du Code de conduite de Djibouti comprenaient notamment l'Arabie saoudite, les Comores, Djibouti, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Jordanie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, Maurice, Oman, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles, la Somalie, le Soudan, et le Yémen. Trois pays sont encore autorisés à signer le Code, à savoir l'Afrique du Sud, la France et le Mozambique.
- ¹⁰⁴ Voir *Masefield AG v Amlin Corporate Member Ltd.* [2011] EWCA Civ 24 (26 janvier 2011), faisant appel d'une décision de la Haute Cour [2010] EWHC 280 (Comm) (18 février 2010).
- ¹⁰⁵ La Cour d'appel a également confirmé qu'aux termes de la législation nationale, le versement d'une rançon n'est pas illégal.
- ¹⁰⁶ Il est peut-être intéressant de noter que MARSH, maison de courtage en assurances et de conseil en matière de

- risques, a publié un document intitulé *Piracy – the insurance implications*, qui vise à servir de guide pratique pour les compagnies maritimes en fonction de la situation telle qu'elle existait en juin 2011. Ce guide est accessible sur <http://documents.marsh.com/documents/piracywhitepaper07-11-11.pdf>.
- 107 *Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. V Team-Up Owning Co. Ltd. (The Saldanha)* [2010] EWHC 1340 (Comm) (11 juin 2010).
- 108 Pour de plus amples renseignements sur l'action menée par BIMCO en rapport avec la piraterie, voir <https://www.bimco.org>.
- 109 Pour plus d'informations sur le Cadre SAFE, voir http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_1.pdf.
- 110 Pour la liste des membres de l'OMD qui ont exprimé leur intention de mettre en œuvre le Cadre SAFE, voir http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS_bil_05.pdf.
- 111 Selon les informations fournies par le secrétariat de l'OMD.
- 112 Le SAFE Pack actuel est accessible sur http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_safepackage.htm.
- 113 Pour la déclaration du Groupe consultatif du secteur privé sur les avantages des OEA, voir http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_VI.pdf.
- 114 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. Des notes explicatives sont aussi disponibles sur http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf.
- 115 Règlement n° 197/2010 de la Commission européenne (UE) du 9 mars 2010 modifiant le Règlement (CEE) n° 2454/93 fixant certaines dispositions d'application du Règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le Code des douanes communautaire.
- 116 Pour les directives concernant l'importation/l'admission, voir http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/import_entry_guidelines_en.pdf.
- 117 Pour les directives concernant l'exportation/la sortie, voir http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/export_exit_guidelines_en.pdf.
- 118 Pour l'accès aux diverses bases de données sur la fiscalité et l'union douanière, voir http://ec.europa.eu/ecip/information_resources/databases/index_en.htm.
- 119 Voir http://ec.europa.eu/ecip/documents/who_is/taxud1633_2008_rev2_en.pdf. Pour plus d'informations sur l'application au niveau national, voir http://ec.europa.eu/ecip/documents/who_is/eori_national_implementation_en.pdf.
- 120 La quatre-vingt-huitième session du CSM s'est tenue en novembre/décembre 2010, et la quatre-vingt-neuvième s'est tenue en mai 2011.
- 121 Pour plus d'informations sur la sécurité maritime, voir les rapports ci-après du secrétariat de la CNUCED, *Container Security: Major Initiatives and related International Developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), et *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and related Financing* (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), accessibles sur le site Web de la CNUCED, à l'adresse www.unctad.org/ttl/legal. Voir aussi Asariotis R., «Implementation of the ISPS Code: an overview of recent developments», J.I.M.L. 2005, 11(4), 266-287.
- 122 MSC 88/4, *Faits nouveaux intervenus depuis le MSC 87 (secrétariat)*.
- 123 Voir également MSC 89/4, *Nécessité d'actualiser les renseignements fournis dans le module GISIS sur la sûreté maritime (secrétariat)*, et MSC 88/25, p. 21 et suivantes.
- 124 MSC 89/4/1, *Rapport du Groupe de travail par correspondance chargé de passer en revue le manuel de l'OMI sur la sûreté maritime (Canada)*.
- 125 MSC 89/INF.13, *Manuel sur la sûreté maritime – Guide pour les installations portuaires, les ports et les navires (Canada)*.
- 126 Le Groupe de travail par correspondance chargé de passer en revue le manuel de l'OMI sur la sûreté maritime a été créé lors de la quatre-vingt-huitième session du CSM. Pour son mandat, voir le document MSC 88/26, au paragraphe 4.40.
- 127 Le document MSC 89/4/2, *Examen d'une proposition en vue de l'inspection périodique du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS)*, présenté par la République de Corée, a également été examiné par le Comité.
- 128 MSC.1/Circ.1283, 22 décembre 2008.
- 129 Voir MSC 88/4/2, *Améliorations du Code ISPS (Canada)*.
- 130 Voir également le *Régime provisoire pour la mise en conformité des navires spéciaux avec les mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime* (MSC.1/Circ.1189).
- 131 Voir *Guide sur l'auto-évaluation facultative par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires* (MSC.1/Circ.1192); *Guide sur l'auto-évaluation facultative par les administrations et pour la sûreté du navire* (MSC.1/Circ.1193); et *Application effective du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code*

/ISPS (MSC.1/Circ.1194).

- ¹³² Voir, par exemple, ISO/PAS 28002:2010: Systèmes de management de la sécurité pour la chaîne d'approvisionnement – Développement de la résilience dans la chaîne d'approvisionnement – Exigences avec mode d'emploi; et ISO 28005-2:2011: Systèmes de management de la sécurité pour la chaîne d'approvisionnement – Opérations portuaires assistées par systèmes électroniques – Partie 2: Éléments de données principaux. Pour plus d'informations, voir www.iso.org.
- ¹³³ Le travail se poursuit, en particulier, sur ISO 28004 et ISO 28005.
- ¹³⁴ Le Plan d'action de l'ISO pour les pays en développement 2011-2015 est accessible sur http://www.iso.org/iso/iso_strategy_and_policies. See also the ISO Strategic Plan 2011-2015.
- ¹³⁵ Voir l'*Étude sur les transports maritimes 2010*, p. 183 à 185. On peut accéder au Plan d'action de l'ISO 2005-2010 pour les pays en développement à l'adresse http://www.iso.org/iso/actionplan_2005.pdf.
- ¹³⁶ Avant ce déversement d'hydrocarbures, le «Mémorandum de La Haye» avait été conclu en 1978 entre diverses administrations maritimes d'Europe occidentale, qui s'occupaient principalement de faire appliquer les conditions d'hébergement et de travail à bord des navires conformément aux prescriptions de la Convention n° 147 de l'OIT.
- ¹³⁷ Au 31 juillet 2011, les 27 États membres du Mémorandum d'entente de Paris étaient les suivants: Allemagne, Belgique, Bulgarie, Canada, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie et Suède. De plus amples renseignements et le texte intégral du Mémorandum d'entente de Paris, y compris le 32^e amendement, sont disponibles à l'adresse <http://www.parismou.org/>.
- ¹³⁸ Pour plus d'informations, voir les rapports annuels relatifs au Mémorandum d'entente de Paris, https://www.parismou.org/Publications/Annual_reports/.
- ¹³⁹ Parmi les 15 conventions internationales énumérées dans le Mémorandum figurent la Convention de Londres de 1966 sur les lignes de charge et son Protocole de 1988, la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et ses Protocoles de 1978 et de 1988, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978, et à nouveau par le Protocole de 1997 (MARPOL), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de certification et de veille, la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972, la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands et son Protocole de 1996, la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude.
- ¹⁴⁰ Pour la liste des navires actuellement interdits dans la région du Mémorandum d'entente de Paris, voir https://www.parismou.org/Inspection_efforts/Bannings/Banning_list/.
- ¹⁴¹ Les «facteurs fondamentaux» sont considérés suffisamment graves pour déclencher une inspection supplémentaire de priorité I et comprennent notamment les navires impliqués dans un abordage ou dans un échouement, les navires accusés d'avoir enfreint les dispositions sur le rejet de substances nocives ou d'effluents, et les navires qui ont été retirés ou suspendus de leur catégorie pour des raisons de sécurité.
- ¹⁴² Les «facteurs imprévus» sont ceux qui pourraient constituer une grave menace pour la sécurité du navire, l'équipage ou l'environnement, par exemple les navires qui ne satisfont pas aux obligations concernant l'envoi de rapports, les navires signalés comme présentant des carences auxquelles il n'a pas été remédié ou des navires déjà immobilisés, les navires exploités de façon dangereuse, ou les navires dont la cargaison pose des problèmes, en particulier les cargaisons nocives ou dangereuses. La nécessité de procéder à une inspection supplémentaire est toutefois laissée à la discrétion de l'État membre.
- ¹⁴³ Avant l'adoption de la Convention STCW, ces normes étaient déterminées par la législation nationale, indépendamment des pratiques suivies dans d'autres pays, ce qui se traduisait par de multiples divergences dans les normes et les procédures.
- ¹⁴⁴ Pour l'état de ratification de la Convention STCW, voir www.imo.org.
- ¹⁴⁵ Pour plus de renseignements, voir un communiqué de presse de l'OMI sur la Conférence <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/STCW-revised-adopted.aspx>. La Fédération internationale des armateurs a publié de nouvelles directives concernant la Convention STCW de l'OMI qui tiennent compte des amendements récents. Voir également <http://www.marisec.org/pressreleases.htm#22march>.
- ¹⁴⁶ Voir également <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>.
- ¹⁴⁷ Voir en particulier l'*Étude sur les transports maritimes 2006*, p. 98 et 99, parallèlement aux références à la *Convention du travail maritime* figurant au chapitre 6 des éditions suivantes de l'*Étude sur les transports maritimes*.
- ¹⁴⁸ Pour la liste des conventions révisées par la *Convention du travail maritime de 2006*, voir http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang--en/index.htm.

- 149 Pour des informations sur l'état de la *Convention du travail maritime de 2006*, voir <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?C186>.
- 150 Voir le document LEG 98/14, *Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-dix-huitième session (secrétariat)*, par. 5.1.
- 151 Les négociations sur la facilitation du commerce à l'OMC «viseront à clarifier et à améliorer les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 en vue d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit». Les articles V (liberté de transit), VIII (redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation) et X (publication et administration des règlements relatifs au commerce) du GATT, sont donc au centre des négociations en cours et les mesures concrètes envisagées dans le projet d'accord sur la facilitation des échanges s'articulent autour de ces trois articles sous leur forme actuelle.
- 152 Projet de texte de négociation récapitulatif, Groupe de négociation sur la facilitation des échanges (TN/TF/W/165/Rev.8, du 21 avril 2011).
- 153 CNUCED (2011), *Réflexions dans l'optique d'un futur accord sur la facilitation des échanges: Mise en œuvre des obligations dans le cadre de l'OMC: comparaison des dispositions internes existantes*, <http://www.unctad.org/tlb20102.pdf>.
- 154 Aux fins de la présente publication, nous appellerons accord de commerce régional le document qui institue une zone de libre-échange et/ou une union douanière entre des pays ou des territoires.
- 155 S'agissant du commerce de marchandises, ce principe est énoncé à l'article premier du GATT.
- 156 *Traitement différencié et plus favorable, réciprocité et participation plus complète des pays en voie de développement*, décision du 28 novembre 1979 (L/4903).
- 157 Voir http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm.
- 158 Comme par exemple le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE), la Convention ATA et la Convention sur l'admission temporaire, et le modèle de données de l'OMD.
- 159 La Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (Convention de Kyoto) est entrée en vigueur en 1974 et a été révisée et mise à jour pour répondre aux exigences actuelles des gouvernements et du commerce international. Le Conseil de l'OMD a adopté la version révisée de la Convention de Kyoto en juin 1999 en tant que schéma de procédures douanières modernes et efficaces pour le XXI^e siècle. De plus amples informations peuvent être obtenues sur http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_tools_and_instruments_pfrevisedkyotoconv.htm.
- 160 CNUCED (2011), *Notes techniques sur les mesures de facilitation du commerce*, Document de travail soumis à la Réunion spéciale d'experts sur la facilitation du commerce dans les accords commerciaux régionaux, 30 et 31 mars 2011, Genève.
- 161 Ibid.
- 162 Il est possible de s'informer sur l'actualisation de l'état des conventions internationales et d'obtenir des informations sérieuses à cet égard auprès du dépositaire concerné. Pour les conventions des Nations Unies, voir le site Web <http://www.un.org/law>. Ce site indique également les liens avec un certain nombre de sites d'autres organisations, telles que l'OMI (www.imo.org), l'OIT (www.ilo.org) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (www.uncitral.org), qui contiennent des informations sur les conventions adoptées sous les auspices de chaque organisation. Depuis la dernière période de déclaration, l'Albanie et l'Équateur ont adhéré à la Convention internationale sur la saisie des navires de 1999. En outre, l'Espagne a été le premier pays à ratifier la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (les «Règles de Rotterdam»).



6

PARTICIPATION DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT AUX AFFAIRES MARITIMES

CHAPITRE 6

Les pays en développement sont en train d'accroître leur participation à toute une gamme d'activités dans le secteur maritime. Ils occupent déjà de solides positions dans le recyclage des navires, l'enregistrement et la fourniture des gens de mer, et ont des parts de marché de plus en plus importantes dans des secteurs maritimes à plus forte intensité de capital ou de technologie de pointe tels que la construction ou l'armement de navires. La Chine et la République de Corée ont, à elles seules, construit 72,4 % de la capacité de la flotte mondiale (en tpl) en 2010, et neuf des vingt flottes de commerce les plus importantes appartiennent à des pays en développement.

Le financement de la construction navale, les services d'assurance et la classification des navires font partie des rares secteurs maritimes qui, jusqu'ici, restent dominés par les pays développés. Mais dans ces secteurs aussi, les pays en développement ont récemment démontré qu'ils pouvaient devenir des acteurs de premier plan sur le marché. Ainsi, l'Inde est devenue membre de l'Association internationale des sociétés de classification, ce qui lui permet d'avoir plus facilement accès au marché mondial de la classification des navires. La Chine compte désormais deux des plus grandes banques mondiales spécialisées dans le financement des navires.

Le présent chapitre contient une analyse de ces activités maritimes parmi d'autres. À partir d'une large gamme de données sectorielles, il rend compte de la participation actuelle et potentielle des pays en développement, et illustre par des exemples la trajectoire de croissance de certains pays en développement dans différents secteurs maritimes. Les liens entre ces secteurs, dont certains ont un développement plus autonome que d'autres, y sont également étudiés. Il contient par ailleurs une évaluation de la manière dont les orientations choisies par les pouvoirs publics et le stade de développement d'un pays peuvent influencer sur sa participation au secteur maritime.

A. ACTIVITÉS MARITIMES DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

1. Introduction

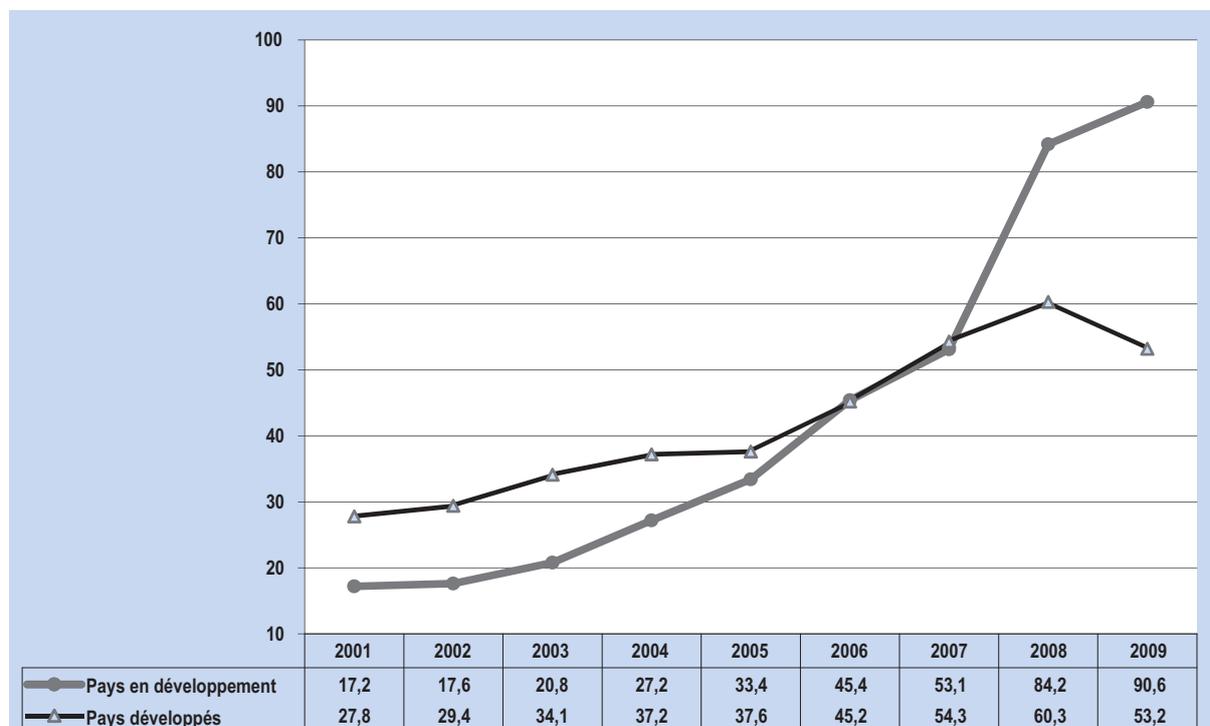
Il y a quarante ans, lorsque la CNUCED a publié la première *Étude sur les transports maritimes*, la plupart des entreprises du secteur maritime se trouvaient dans les pays développés, alors qu'aujourd'hui, les pays en développement ont acquis de larges parts de marché dans de nombreuses activités maritimes¹. Un exemple en est la construction navale – secteur qui était autrefois dominé par les membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Aujourd'hui, les premiers pays pour la construction navale sont la Chine et la République de Corée, et les navires construits dans ces deux pays sont achetés par les compagnies maritimes du monde entier. En 2001, la valeur des navires exportés par les pays développés dépassait celle des navires exportés par les pays en développement; en 2009 cependant, la valeur totale des navires exportés par les pays en développement s'est chiffrée à 91 milliards de dollars, contre 53 milliards de dollars pour celle des navires en provenance des pays développés (graphique 6.1).

Traditionnellement, les pays développés représentaient toute la chaîne de valeur ajoutée dans le secteur maritime, ou une large part de cette chaîne, alors qu'aujourd'hui, la plupart des poids lourds de ce secteur, aussi bien dans les pays en développement que dans les pays développés, se spécialisent dans un nombre limité d'activités (voir également l'annexe VII, qui contient un tableau donnant la part de marché de chaque pays dans les principales activités maritimes). Le Panama et le Libéria, par exemple, sont les plus importants pays de libre immatriculation, tandis que la plupart des conteneurs sont construits en Chine. La compagnie Dubai Ports fait partie des plus grands exploitants de terminaux à conteneurs, avec des concessions sur tous les continents. Le Bangladesh se spécialise dans le recyclage des navires. Les équipages de nombreux navires viennent de l'Inde, de l'Indonésie et des Philippines.

Le reste du présent chapitre contient une analyse de la structure, de la concentration et des perspectives d'avenir de certaines activités maritimes dans les pays en développement.

La section A définit les secteurs maritimes qui relèvent de la portée du présent chapitre et évoque les différentes activités dans le cycle de vie d'un navire.

Graphique 6.1 Valeur à l'exportation des navires, bateaux et autres ouvrages flottants (en milliards de dollars)



Source: Centre du commerce international. Trade Map. http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx (consulté en septembre 2011).

La section B décrit séparément quelques-uns des principaux secteurs maritimes, et des études de cas nationales illustrent des exemples de trajectoire de croissance d'activités maritimes dans les pays en développement.

La section C offre une comparaison intersectorielle à partir des niveaux de concentration du marché et des parts de marché des pays en développement. Elle porte également sur les liens entre les différents secteurs maritimes.

2. Transports maritimes

Les transports maritimes englobent une large gamme d'activités très diverses, dont certaines seront analysées dans le présent chapitre. À partir de la notion de chaîne de valeur ajoutée de Porter, les secteurs sont organisés en suivant l'ordre chronologique². Porter choisit une entreprise unique comme représentant le niveau approprié pour construire sa chaîne de valeur ajoutée. Les produits suivent cet enchaînement de fonctions et acquièrent une valeur ajoutée à chaque échelon de l'activité.

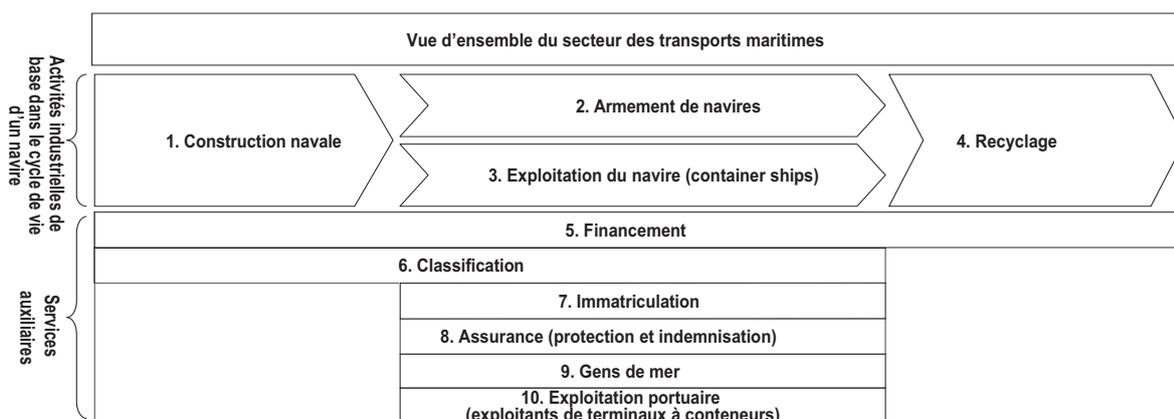
Aux fins du présent chapitre, une sélection d'activités maritimes clefs est présentée en parallèle avec le cycle de vie d'un navire, depuis sa construction et jusqu'à sa mise au rebut (graphique 6.2)³. Les secteurs sont divisés entre a) les principales activités industrielles liées au cycle de vie du navire, et b) les activités auxiliaires, principalement le transport en conteneurs. Du point de vue conceptuel, l'analyse porte sur un groupe d'activités maritimes plutôt que sur une activité isolée. Voici quelques-unes des principales activités industrielles dans le cycle de vie d'un navire:

- a) *Construction navale*: Activité manufacturière consistant à conceptualiser et à assembler différentes catégories de navires;
- b) *Armement de navires*: La compagnie achète le navire avec ses propres ressources ou en faisant appel à un financement extérieur et en devient le propriétaire légal;
- c) *Exploitation du navire*: Un exploitant de navires est en règle générale responsable de la gestion de l'équipage, de la planification des traversées, de l'entretien et de la maintenance du navire. Il assume également les risques liés à l'utilisation des capacités et à l'efficacité opérationnelle. En particulier dans le cas de compagnies régulières de transports de conteneurs, l'exploitation et la possession des navires relèvent de compagnies distinctes;
- d) *Recyclage des navires*: Comprend la mise au rebut d'un navire à la fin de son cycle de vie, souvent désignée sous le nom de «recyclage des navires». La compagnie qui s'en charge tire profit de la réutilisation de l'acier et d'autres éléments du navire mis à la casse, bien que les composantes dangereuses doivent être recyclées ou détruites.

Pendant la durée de son cycle de vie, le navire nécessite de nombreux services auxiliaires, dont six sont examinés de manière plus approfondie dans le présent chapitre:

- a) *Financement*: Procédure en vertu de laquelle un prêteur, une banque par exemple, met des ressources financières à la disposition d'une société d'armateurs pour lui permettre d'acheter un navire et d'en assurer l'entretien;

Graphique 6.2 Différents secteurs maritimes au cours du cycle de vie d'un navire



Source: Secrétariat de la CNUCED.

- b) *Classification*: Les sociétés de classification vérifient et certifient que le navire répond à des règles techniques et de sécurité et à d'autres normes nationales et internationales de construction et d'exploitation. Elles s'en chargent au nom du constructeur du navire, de l'État du pavillon ou d'autres parties concernées;
- c) *Immatriculation*: Cela englobe la procédure d'immatriculation du navire par un pays dont il bat le pavillon;
- d) *Assurance (P&I)*: Cette section porte sur les clubs de protection et d'indemnité (clubs P&I). Un club P&I est une association à but non lucratif constituée en règle générale par des propriétaires, des exploitants et des affréteurs de navires et qui fournit à ses membres des services d'assurance mutuelle étendus à la responsabilité civile des tiers, par exemple en cas de dommages à la cargaison ou à l'environnement;
- e) *Gens de mer*: L'équipage d'un navire se compose d'officiers (officiers de bord et ingénieurs, par exemple) et de matelots (matelots qualifiés, mécaniciens et cuisiniers, par exemple);
- f) *Exploitants de terminaux*: Les exploitants de terminaux se chargent de l'acheminement logistique des conteneurs entre les navires et d'autres moyens de transport. Plus particulièrement dans le cas du transport de conteneurs par mer, les opérations de chargement et de déchargement sont le plus souvent prises en charge par des entreprises d'acconage qui sont souvent responsables également de l'exploitation, de la superstructure et des systèmes de bureautique du terminal.

La section B ci-après examine ces dix secteurs maritimes de façon plus détaillée et évalue la participation des pays en développement. En outre, elle présente brièvement quelques autres secteurs maritimes connexes: construction de conteneurs, crédit-bail, réparation de navires, soutage, courtage et gestion des navires.

B. PRÉSENTATION DE CERTAINS SECTEURS MARITIMES

La présente section analyse la participation actuelle des pays en développement dans dix domaines d'activité maritime. Pour chacun d'eux, une étude

de cas portant sur un pays en développement tente d'illustrer les trajectoires de croissance possibles et les facteurs déterminants qui y correspondent.

1. Construction navale

La plupart des navires de charge de grandes dimensions sont désormais construits dans des pays en développement en Asie, tandis que les chantiers navals en Australie, en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud se spécialisent dans la construction de navires de plus petites dimensions (par exemple remorqueurs et navires ravitailleurs au large) ou d'autres navires spécialisés ne transportant pas de marchandises (par exemple navires transbordeurs et navires de croisière).

La construction navale est devenue une activité à forte concentration (tableau 6.1). La Chine et la République de Corée ont à elles deux construit plus de 72 % du port en lourd en 2010, la Chine se spécialisant dans les vraquiers et la République de Corée dans les porte-conteneurs. Le Japon arrive au troisième rang, avec 22 %. Pris ensemble, ces trois pays ont représenté une part de marché de 94 % du tonnage mondial. Les Philippines, qui arrivent au quatrième rang avec une part de marché de 1,2 %, se concentrent sur les vraquiers. En Asie du Sud-Est, la production des chantiers de construction navale est concentrée sur les navires de petites dimensions ou sur certains éléments qui entrent dans leur construction. C'est ainsi que Singapour est devenu un leader mondial dans la construction des plates-formes pétrolières.

La Chine occupe désormais la première place mondiale dans la construction navale, et elle a sextuplé sa capacité de production de vraquiers secs entre 2008 et 2010⁴. Ce pays est également le plus gros importateur de moteurs de navires, dont la valeur a atteint 2,4 milliards de dollars en 2009⁵. En plus des vraquiers secs, la Chine construit un grand nombre de navires de plus petites dimensions, y compris des remorqueurs et des transporteurs de produits pétroliers.

Étude de cas: La République de Corée élargit son portefeuille dans la construction navale

La diversification de l'activité de la République de Corée dans la construction navale et sa compétitivité sont le résultat des mesures de soutien prises en faveur des industries manufacturières naissantes. Pendant les troisième et quatrième plans quinquennaux (1971-1981), ces mesures ont permis d'accélérer le

Tableau 6.1 Les 20 premiers pays de construction navale, livraisons 2010^a
(en pourcentage du tonnage construit)

Rang		Navires-citernes	Vraquiers	Autres transporteurs vrac sec/passagers	Navires au large	Autres	Total 1 000 tjb	Part de marché accumulée en pourcentage	Nombre de navires
1	Chine	23,8	65,7	9,7	0,4	0,3	61 499	41,1	1 413
2	République de Corée	40,6	34,7	23,0	1,6	0,0	46 924	72,4	526
3	Japon	29,7	59,2	11,0	0,0	0,0	32 598	94,2	580
4	Philippines	12,5	64,2	23,4	0,0	0,0	1 859	95,4	34
5	Roumanie	12,7	60,0	16,8	9,6	0,8	897	96,0	43
6	Viet Nam	1,9	75,4	20,8	0,9	1,1	840	96,6	132
7	Danemark	0,0	97,0	3,0	0,0	0,0	751	97,1	8
8	Province chinoise de Taiwan	0,0	0,0	99,3	0,0	0,7	661	97,5	21
9	Croatie	67,5	19,6	11,8	0,0	1,0	531	97,9	16
10	Allemagne	7,1	6,3	82,3	2,3	2,0	524	98,2	36
11	Turquie	58,6	18,7	16,8	4,6	1,2	497	98,6	94
12	États-Unis	71,3	0,0	1,0	25,7	2,0	332	98,8	76
13	Fédération de Russie	87,6	0,0	7,5	3,3	1,5	252	98,9	30
14	Espagne	15,5	0,0	19,0	21,5	44,0	225	99,1	56
15	Indonésie	12,8	27,7	13,8	40,3	5,4	180	99,2	135
16	Pays-Bas	2,5	0,0	49,9	16,6	31,1	174	99,3	29
17	Inde	29,7	41,8	21,4	1,2	5,9	136	99,4	37
18	Pologne	0,0	0,0	27,8	47,1	25,1	116	99,5	52
19	Italie	3,8	0,0	68,5	22,9	4,7	116	99,6	34
20	Bulgarie	4,8	70,0	25,1	0,0	0,0	103	99,7	6
-	Monde	30,1	53,1	15,3	1,2	0,3	149 746	100,0	3748

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de commerce de haute mer à propulsion de 100 tjb ou plus.

développement de ce secteur. Aujourd'hui encore, la structure du Gouvernement du pays, qui comprend un Ministère des affaires maritimes appuyé par divers organismes, témoigne de l'importance stratégique accordée à ce secteur⁶.

Le tableau 6.2 donne la répartition des importations et des exportations à destination et en provenance de la République de Corée entre différents secteurs de la construction navale. Les vraquiers secs (y compris les porte-conteneurs) et les navires à passagers arrivent au premier rang. Le deuxième rang, par ordre d'importance, revient à la construction de navires de faible tonnage, de dragueurs, de docks flottants et de plates-formes de forage. Le secteur d'exportation qui connaît le développement le plus rapide est celui des navires de guerre et des bateaux de sauvetage, bien qu'il demeure comparativement peu important, avec une valeur totale de 0,5 milliard de dollars en 2010.

Les entreprises de construction navale de la République de Corée participent souvent activement à d'autres activités manufacturières – c'est le cas de Daewoo, Hyundai et Samsung. Ce pays est le sixième producteur mondial d'acier, intrant d'une importance capitale dans la construction navale⁷. La société coréenne «Hanjin and Hyundai Merchant Marine (HMM)», qui figure parmi les 20 premières compagnies mondiales de transports de ligne, fait construire la plupart de ses navires par des chantiers en République de Corée, qui sont spécialisés dans les porte-conteneurs, les navires ravitailleurs au large, les pétroliers et les transporteurs de gaz naturel liquéfié.

Le secteur national de la construction navale se trouve actuellement confronté à une hausse des coûts salariaux, qu'il peut en partie compenser par une amélioration constante de la productivité. La moyenne des coûts salariaux de la République de Corée dans

Tableau 6.2 Structure des importations et des exportations de navires de la République de Corée, 2001 et 2010

Catégorie de navires	Importations 2001 (en milliers de dollars)	Importations 2010 (en milliers de dollars)	Augmentation/ diminution 2001-2010 (en %)	Exportations 2001 (en milliers de dollars)	Exportations 2010 (en milliers de dollars)	Augmentation/ diminution 2001-2010 (en %)	Balance commerciale 2001 (en milliers de dollars)	Balance commerciale 2010 (en milliers de dollars)
Navires de croisière, navires de charge, barges	294 913	2 486 422	843	8 168 147	37 073 448	454	7 873 234	34 587 024
Navires légers, dragueurs, docks flottants, plates-formes de forage flottantes/submersibles	32 294	732 527	2 268	1 331 953	9 996 550	751	1 299 659	9 264 023
Remorqueurs et pousseurs	18 671	40 395	216	159 235	54 463	-66	-4 721	39 822
Navires de guerre, canots de sauvetage et autres embarcations à rames	8 634	37 381	433	2 423	53 885	2 224	140 564	14 068
Navires et autres ouvrages flottants pour la casse	3 463	24 973	721	481	5 902	1 227	661	101
Ouvrages flottants (radeaux, citernes, batardeaux, appontements)	9 043	22 940	254	10 993	4 517	-59	-8 562	-17 038
Yachts et autres bateaux pour la navigation de plaisance ou le sport	7 144	14 063	197	25 227	808	-97	7 530	-20 456
Bateaux de pêche et navires-usines	45	39	-13	706	140	-80	16 593	-36 573
Total	374 207	3 358 740	798	9 699 165	47 189 713	387	9 324 958	43 830 971

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le Centre du commerce international.

le secteur de la production de matériel de transport a triplé entre 1998 (7,90 dollars par heure) et 2007 (23,30 dollars par heure), alors que la moyenne des coûts unitaires de la main-d'œuvre n'avait augmenté que de 1,67 % entre 2000 et 2009⁸.

2. Armement de navires

Les trois pays qui possèdent le plus de navires sont des pays développés, à savoir la Grèce, le Japon et l'Allemagne. Pris ensemble, ils représentent 41 % du port en lourd de la flotte mondiale. La Chine arrive au quatrième rang, avec une flotte d'une capacité de 108 millions de tpl. Alors que les quatre principaux pays qui possèdent une flotte contrôlent à eux seuls environ la moitié de la flotte mondiale, l'autre moitié est répartie entre un grand nombre de pays, parmi lesquels figurent de nombreux pays en développement (voir aussi le chapitre 2, et en particulier le tableau 2.5).

Il ressort du carnet de commandes reproduit au tableau 6.3 que la Chine devrait pouvoir améliorer la position de sa flotte à l'avenir du fait qu'elle arrive au deuxième rang mondial par son carnet de commandes. Pris ensemble, les pays en développement ont un carnet de commandes plus rempli que celui des pays développés, ce qui laisse entrevoir des possibilités d'expansion pour les pays en développement à l'avenir.

Étude de cas: le carnet de commandes le plus rempli dans l'histoire du Brésil

Le cas du Brésil illustre comment la possession d'une flotte peut être rattachée au commerce international de marchandises du pays. Mettant à profit l'envolée de ses exportations de produits de base, le Brésil devrait, au cours des prochaines années, enregistrer la plus forte progression de sa flotte parmi les 35 principaux pays qui en possèdent une. Cette projection s'appuie sur le carnet de commandes de ce pays, qui est le plus rempli par rapport au volume de sa flotte actuelle (tableau 6.3). C'est aussi le carnet de commandes le plus important jamais enregistré dans l'histoire du Brésil.

En janvier 2011, les propriétaires de navires brésiliens disposaient d'une flotte qui comprenait 152 navires et représentait une capacité de 10,9 millions de tpl. À l'échelle mondiale, la part de marché du Brésil est inférieure à 1 % et arrive au vingt-troisième rang. En termes de tonnes de port en lourd, les vraquiers représentent 38 % de la flotte brésilienne et les navires-citernes en représentent 41 % (tableau 6.4). Ces catégories de navires répondent principalement à la demande créée par les exportations d'hydrocarbures et de minerai de fer du pays et par l'exploitation pétrolière au large. La plus importante société

Tableau 6.3 Les 20 principaux carnets de commandes par pays d'appartenance, au 1^{er} janvier 2011

Rang		Nombre de navires	Valeur (en milliards de dollars)	Jauge brute (en millions de tjb)	Jauge brute (% mondial)	Jauge brute (% mondial accumulé)	Jauge brute (rang dans l'armement)	Carnet de commandes en tjb (part en % de la flotte armée)
1	Grèce	715	42,3	39,2	13,6	13,6	1	28,2
2	Chine	801	36,0	36,7	12,7	26,4	4	45,0
3	Japon	535	31,2	26,7	9,3	35,6	2	19,5
4	Allemagne	714	33,8	24,9	8,6	44,3	3	29,4
5	République de Corée	310	17,3	17,2	6,0	50,3	7	42,8
6	Province chinoise de Taiwan	179	13,6	11,7	4,1	54,3	10	50,7
7	Norvège	322	20,7	8,7	3,0	57,3	5	17,5
8	Turquie	251	10,2	8,1	2,8	60,2	16	52,8
9	Italie	168	9,4	6,9	2,4	62,6	8	21,3
10	Brésil	106	12,1	6,9	2,4	65,0	27	108,1
11	Danemark	201	10,0	6,7	2,3	67,3	9	22,0
12	Hong Kong (Chine)	150	6,6	6,6	2,3	69,6	11	20,0
13	Singapour	281	7,5	6,5	2,3	71,8	12	28,8
14	États-Unis	181	20,2	6,3	2,2	74,0	6	14,4
15	Israël	81	6,9	6,2	2,2	76,2	13	39,2
16	Inde	138	5,4	5,1	1,8	77,9	17	41,0
17	France	132	4,8	2,6	0,9	78,8	23	28,6
18	Émirats arabes unis	102	4,0	2,5	0,9	79,7	25	31,0
19	Canada	58	3,2	2,3	0,8	80,5	14	14,6
20	Pays-Bas	204	3,9	1,9	0,7	81,2	20	19,9
-	Monde	7 456	376,8	287,9	100,0	100,0	-	-

Source: Clarkson Research Services. *World Fleet Monitor*. Au 1^{er} janvier 2011. Navires de charge océaniques uniquement.

Tableau 6.4 La flotte brésilienne, au 1^{er} janvier 2011

	Total	Pourcentage du total					
		Brésil	Panama	Libéria	Bahamas	Îles Marshall	Autres
Nombre total de navires	152	70,4	5,3	16,5	1,3	0,0	6,6
Total tpl	10 866 503	19,9	11,7	56,9	3,3	3,1	8,1
Vraquiers, tpl	4 690 527	8,8	2,9	81,2	0,0	0,0	7,1
Navires de charge/à passagers, tpl	270 289	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Navires ravitailleurs au large, tpl	1 428 141	7,4	59,8	0,0	18,1	4,3	14,8
Navires-citernes, tpl	4 466 352	30,6	6,3	53,2	2,4	6,3	7,6
Divers, tpl	11 194	59,7	0,0	0,0	0,0	0,0	40,3

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données fournies par IHS Fairplay.

pétrolière au Brésil est la société d'État Petrobras, qui exploite 172 navires, dont 52 lui appartiennent⁹.

Le tableau 6.4 analyse la flotte brésilienne en termes d'immatriculation. Plus de 70 % des navires appartenant au Brésil naviguent sous le pavillon du pays. En termes de tonnage toutefois, le pavillon du Libéria est le plus largement utilisé par les navires de la

flotte brésilienne, à hauteur de 57 %. Viennent ensuite le pavillon brésilien (20 %) et le pavillon panaméen (12 %). Les navires de grandes dimensions tels que les vraquiers et les navires-citernes assurent des transports internationaux et sont pour la plupart immatriculés au Libéria, tandis que les plates-formes au large, les navires pour marchandises diverses et les navires à passagers ont souvent besoin d'être

immatriculés au Brésil. C'est ainsi que le cabotage ne peut être assuré que par des navires battant le pavillon brésilien.

3. Exploitation de navires

Dans le transport maritime en conteneurs en particulier, les compagnies qui offrent des services réguliers de transport ne possèdent généralement qu'une partie de leur flotte. Elles en affrètent d'autres, qui sont alors exploités et déployés sous leur propre nom.

Au total, 405 exploitants de porte-conteneurs sont répertoriés comme offrant des services réguliers de transports maritimes. Les trois pays qui ont la plus forte capacité d'exploitation de porte-conteneurs (en termes de capacité totale des navires en EVP) sont le Danemark, la Suisse et la France qui, pris ensemble, représentent une part de marché de près de 30 %¹⁰. Il y a également lieu de relever que le pays qui possède la plus grande flotte, la Grèce, ne compte sur son territoire aucun exploitant important de porte-conteneurs¹¹.

Parmi les 20 principaux pays qui exploitent des navires, 10 sont des pays en développement, qui représentent ensemble 37 % du marché. Après la vente, dans les années 1990, des principales compagnies américaines offrant des services réguliers, ce sont aujourd'hui les compagnies chiliennes qui exploitent la plus grande flotte de porte-conteneurs en Occident (tableaux 2.6 et 6.5).

Étude de cas: exploitants chiliens de porte-conteneurs

Le Chili compte trois exploitants internationaux de porte-conteneurs qui, en janvier 2011, représentaient ensemble une capacité de 449 913 EVP. La Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), qui représente 85 % de la part des transporteurs chiliens, domine ce secteur au Chili, et occupe le dixième rang dans le monde (tableau 2.6). Les autres transporteurs chiliens sont la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica et la Nisa Navegación (tableau 6.6).

Comme le montre le graphique 6.3, la croissance de la CSAV a été plus rapide que celle du marché mondial de conteneurs au cours des dernières décennies. Entre 1981 et 2009, le transport mondial de marchandises en conteneurs a augmenté environ 3,3 fois plus vite que le PIB mondial, et le volume des transports assurés par la CSAV presque 11 fois plus vite pendant la même période. En 2009, pendant la crise économique, cette compagnie a perdu une

part du marché. C'est l'année pendant laquelle elle a enregistré les plus fortes pertes nettes de son histoire (-633 millions de dollars). La CSAV a pu enregistrer un revenu net positif en 2010 (171 millions de dollars), mais elle signalait de nouveau des pertes au début de l'année 2011.

Fondée en 1872, la CSAV est l'une des plus anciennes compagnies maritimes du monde. Elle assurait au début des services de transports côtiers limités au Chili, et qui furent par la suite étendus à toute la côte ouest de l'Amérique du Sud, jusqu'au canal de Panama. Aujourd'hui, par le biais de sa filiale Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM), la CSAV possède aussi des intérêts dans l'exploitation des terminaux, la manutention, le remorquage et des services d'agences et autres services logistiques dans 11 pays en Amérique du Nord, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Au niveau des transports maritimes, le groupe de la CSAV compte des lignes régulières au Brésil et en Uruguay, ainsi que des intérêts dans le transport de vrac sec et les navires frigorifiques.

S'agissant de l'exploitation de lignes régulières, la CSAV contrôle 80 % de ses ventes par le biais de ses 105 agences réparties dans le monde entier. Une caractéristique de cette compagnie est de ne posséder qu'une part relativement faible de navires en termes d'EVP; plus de 90 % de sa capacité correspond à du tonnage affrété. Par comparaison, les autres 10 plus grandes compagnies de transports maritimes qui exploitent des lignes régulières possèdent près de la moitié des navires qu'elles exploitent¹².

L'expansion de la CSAV a également été favorisée par des facteurs géographiques. Avec ses 6 435 km de côtes sur une distance de 4 270 km du Nord au Sud, le Chili a été obligé de développer des réseaux étendus de transports maritimes pour atteindre les régions éloignées du pays à des taux de fret abordables. Le Chili connaît une forte demande de transports maritimes du fait qu'il expédie par mer 95 % de ses exportations (essentiellement des produits agricoles et du cuivre). En raison de la situation géographique du pays, les exploitants de navires chiliens ont été en mesure d'optimiser l'utilisation de la capacité des navires en chargeant et en déchargeant dans des escales le long de la côte de l'Amérique du Sud par lesquelles passent des routes maritimes régionales et internationales. Par ailleurs, le commerce international conteneurisé est relativement équilibré, les exportations étant légèrement supérieures aux

Tableau 6.5 Les 20 premiers pays pour le trafic de conteneurs, janvier 2011

Pays	Flotte totale			
	Capacité des navires en EVP	Capacité des navires, en pourcentage de la capacité mondiale	Part de marché accumulée, en pourcentage de la capacité mondiale	Nombre de navires en 2010
Danemark	1 891 051	11,6	11,6	485
Suisse	1 771 621	10,9	22,5	439
France	1 190 894	7,3	29,9	383
Chine	1 141 708	7,0	36,9	398
Singapour	1 117 000	6,9	43,8	492
Province chinoise de Taiwan	1 113 598	6,9	50,6	337
Japon	1 085 802	6,7	57,3	296
Allemagne	1 025 650	6,3	63,6	412
République de Corée	906 259	5,6	69,2	336
Hong Kong (Chine)	661 531	4,1	73,2	190
Chili	449 913	2,8	76,0	149
États-Unis	318 297	2,0	78,0	337
Israël	281 532	1,7	79,7	73
Koweït	178 599	1,1	80,8	47
Belgique	137 090	0,8	81,6	163
Pays-Bas	132 483	0,8	82,5	191
Iran (République islamique d')	90 288	0,6	83,0	42
Malaisie	85 967	0,5	83,5	74
Italie	80 080	0,5	84,0	95
Émirats arabes unis	69 896	0,4	84,5	47
Monde	16 253 988	100,0	100,0	9 688

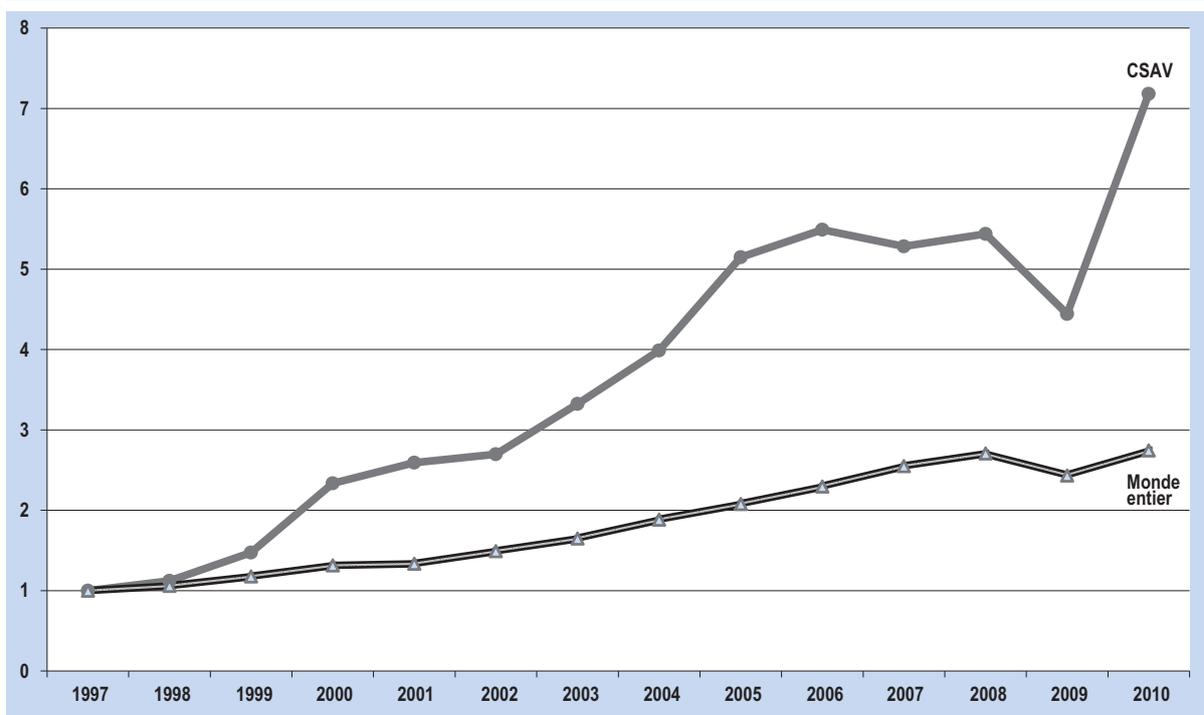
Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données obtenues de Containerisation International Online (site consulté en mars 2011).

Tableau 6.6 Exploitants de navires chiliens

Compagnie	Flotte totale					Carnet de commandes en 2010	
	Rang en 2010	Rang en 2009	EVP en 2010	Part d'EVP, en pourcentage des EVP chiliens	Nombre de navires en 2010	EVP	Navires
Compañía Sudamericana de Vapores S.A.	10	10	382 786	85,1	119	6 316	1
Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.	28	29	65 530	14,6	27	0	0
Nisa Navegación S.A.	230	311	1 597	0,4	3	0	0
Total Chili			449 913		149	6 316	1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données obtenues de Containerisation International Online (site consulté en mars 2011).

Graphique 6.3 Indice de la CSAV concernant les EVP transportés, 1997-2010 (1997 = 1)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de divers sites Web de la CSAV (consultés en mars 2011).

importations, alors que d'autres pays situés sur la côte ouest de l'Amérique du Sud connaissent un déficit commercial dans leurs transports par conteneurs¹³. Le Chili a adopté des mesures visant à libéraliser les services de transports internationaux avant la plupart des autres pays d'Amérique latine, incitant ainsi les compagnies nationales d'exploitation de navires à moderniser et à internationaliser leurs activités.

4. Recyclage des navires

La compétitivité du secteur de recyclage des navires d'un pays est essentiellement subordonnée aux coûts salariaux et au cadre réglementaire. Tous les principaux pays de recyclage sont des pays en développement. Le recyclage des navires a atteint un degré de concentration analogue à celui de la construction navale. Les quatre premiers pays de recyclage des navires représentaient 98,1 % de ce secteur d'activité en termes de tpl recyclé en 2010 (tableau 6.7). L'Inde arrivait au premier rang avec 9,3 millions de tpl, suivie par le Bangladesh avec 6,8 millions de tpl, la Chine avec 5,8 millions de tpl et le Pakistan avec 5,1 millions de tpl. Plus de 100 compagnies qui ont des activités de recyclage de navires ont leur siège dans chacun de ces pays et entretiennent ainsi la concurrence dans ce secteur¹⁴.

Les catégories de navires recyclés varient d'un pays à l'autre: l'Inde est spécialisée dans les navires-citernes (qui représentent 46 % de sa part de tpl), les vraquiers secs et les navires à passagers (33 % de sa part de tpl), tandis que la Chine l'est dans les vraquiers (47 % de sa part de tpl), et le Pakistan dans les navires-citernes (81 % de sa part de tpl). Ces différences se retrouvent également dans la taille moyenne des navires recyclés dans les différents pays, qui est approximativement de 62 000 tpl au Bangladesh et de 31 000 tpl en Chine.

La solidité des cours de l'acier et le redressement de l'activité maritime ont contribué à relever le coût d'achat des navires, mais ont aussi triplé les marges de bénéfices dans le recyclage des navires, qui sont passées de 8 % en 2009 à 30 % en 2010¹⁵. Les acheteurs indiens de navires mis au rebut ont largement devancé les parcs à ferraille asiatiques en pratiquant des prix inférieurs d'environ 50 dollars par tpl. C'est ainsi que le tonnage mis au rebut en Asie a été acheté par des démolisseurs indiens avant d'être livré à leurs chantiers¹⁶.

Étude de cas: le Bangladesh rouvre ses parcs à ferraille

Le secteur du recyclage des navires au Bangladesh offre des emplois directs et indirects et joue également

Tableau 6.7 Les 10 premiers pays de recyclage de navires en 2010

Pays	Volume recyclé, en tpl	Part de marché accumulée, en pourcentage	Nombre de navires recyclés	Rang	Navires recyclés, en pourcentage du volume total				
					Vraquiers	Transporteurs de vrac sec/passagers	Structures au large	Navires-citernes	Autres
Inde	9 287 775	32,4	451	1	9,7	32,8	5,3	46,2	5,9
Bangladesh	6 839 207	56,3	110	2	15,1	5,5	5,7	71,1	2,5
Chine	5 769 227	76,5	189	3	46,6	36,3	2,5	12,2	2,4
Pakistan	5 100 606	94,3	111	4	8,1	2,9	6,2	80,6	2,2
Turquie	1 082 446	98,1	226	5	24,3	48,7	0,2	14,1	12,8
États-Unis	217 980	98,8	15	6	0,0	19,9	0,0	80,1	0,0
Roumanie	16 064	98,9	4	7	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Danemark	15 802	98,9	25	8	0,0	53,4	22,7	0,0	23,9
Japon	13 684	99,0	1	9	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Belgique	8 807	99,0	12	10	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Monde	28 637 092	100,0	1 324		18,6	22,7	4,7	50,0	4,1

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

un rôle important en répondant à la demande d'acier du pays. Il fournit en effet environ 50 % de l'acier dont ont besoin les secteurs qui utilisent de l'acier et entre 20 et 25 % de la consommation nationale d'acier. Au total, l'industrie nationale de recyclage des navires produit approximativement 1,5 million de tonnes d'acier¹⁷.

Le secteur du recyclage des navires au Bangladesh a été paralysé en 2010 à la suite d'une explosion qui s'était produite en 2009 et avait provoqué la mort de quatre travailleurs. La Haute Cour a obligé plus de 100 chantiers navals à suspendre leurs activités pendant le plus clair de l'année 2010. Seulement quelque 20 parcs à ferraille qui avaient obtenu des certificats garantissant l'amélioration de leurs normes environnementales ont été autorisés à poursuivre leurs opérations. Par voie de conséquence, quelque 100 000 travailleurs directement ou indirectement employés dans ce secteur ont, selon les estimations, perdu leur emploi. Étant donné qu'une large proportion de la main-d'œuvre employée dans les chantiers de démolition de navires est non qualifiée, voire analphabète, ces pertes d'emplois ont particulièrement touché les ménages les plus pauvres du pays¹⁸.

La Cour a décidé que les chantiers de démolition pourraient rouvrir le 7 mars 2011. Cette réouverture devrait avoir un effet positif sur la compétitivité d'autres industries lourdes du pays étant donné que le prix de l'acier importé est plus élevé que celui de l'acier acheté aux chantiers nationaux de démolition.

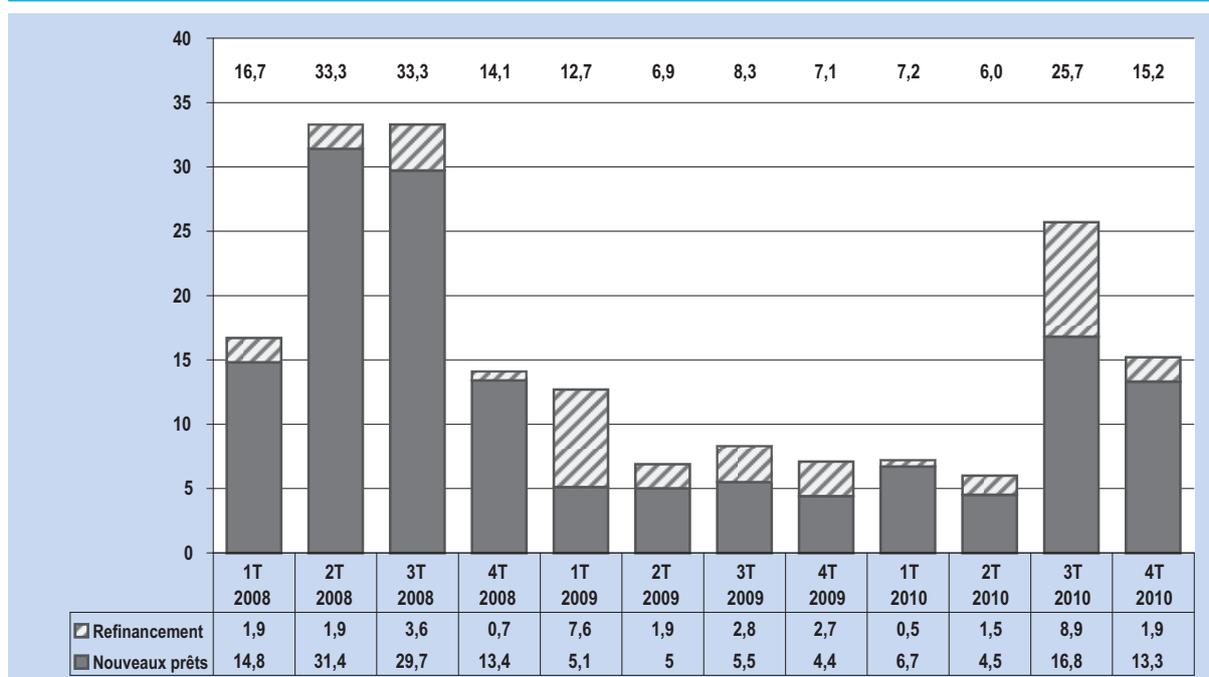
La manière précise dont se dérouleront la réouverture des chantiers et la révision de la réglementation est encore en cours d'élaboration¹⁹.

5. Financement de la construction navale

La crise économique a eu de graves répercussions sur le financement de la construction navale. De nombreuses banques ont dû passer pas pertes et profits une grande quantité de créances douteuses inscrites à leur bilan et se sont montrées très réticentes à prendre de nouveaux engagements de financement en vue de l'achat de navires neufs. En outre, la demande de transport de fret maritime s'est effondrée, tout comme les taux de fret et la valeur des navires, ce qui a fait pression sur les marges bénéficiaires des propriétaires et des exploitants de navires (voir chapitres 2 et 3). Cela s'est traduit par un ralentissement de l'activité au quatrième trimestre de 2008, les contrats de financement relatifs à des navires neufs ne dépassant pas 14,1 milliards de dollars, contre 33,2 milliards de dollars au cours du trimestre précédent de la même année. Le marché a commencé de donner des signes de reprise au troisième trimestre de 2010, au cours duquel la valeur des contrats conclus a atteint 25,7 milliards de dollars (voir graphique 6.4).

La réduction de l'accès aux prêts bancaires a obligé les acheteurs de navires à rechercher d'autres sources de

Graphique 6.4 Volume mondial des prêts de financement dans le secteur maritime (en milliards de dollars)



Source: Données obtenues de Dialogic Holdings plc.

financement. C'est ainsi que le volume du financement obligataire en Asie a atteint 7,49 milliards de dollars en 2009 – une augmentation de 370 % par rapport à 2008. L'Asie a représenté 68 % des émissions d'obligations mondiales dans le secteur des transports maritimes, qui ont atteint le niveau record de 11 milliards de dollars en 2009. Cette tendance s'est poursuivie au début de 2010, les compagnies maritimes de la République de Corée réussissant à elles seules à obtenir 1,4 milliard de dollars de financement obligataire²⁰.

Le classement des 25 plus grosses banques de financement dans le secteur maritime témoigne de la faible participation des pays en développement dans les opérations de prêt. La Chine est le seul pays en développement qui y figure, avec deux banques et une capacité de prêt de 17 milliards de dollars (tableau 6.8)²¹. Les banques européennes sont les principaux intervenants sur ce marché. L'Allemagne est le principal pays de financement de la construction navale, avec 8 banques dont le portefeuille de financement dans le secteur maritime représente 144 milliards de dollars. Les États-Unis sont le seul pays développé en dehors de l'Europe à avoir une banque parmi les 25 premières de la liste dont le montant des prêts se chiffre à 8 milliards de dollars. Le financement de la construction navale dans les pays en développement est souvent sous le contrôle de l'État et vise à aider

le secteur maritime national, comme par exemple au Brésil, en Chine et en République de Corée.

Étude de cas: la Chine s'intéresse au financement international du secteur maritime

Dans une large mesure, le marché financier en Chine est sous le contrôle de l'État, 57 % de l'ensemble des prêts aux entreprises provenant de banques commerciales publiques et de banques spécialisées d'État²². Le financement du secteur maritime en Chine permet aux industries maritimes nationales (construction, armement et exploitation de navires, par exemple) de disposer de fonds suffisants et à un prix abordable: tous les principaux prêteurs à la plus grosse compagnie d'exploitation de navires contrôlée par l'État, COSCO, sont par exemple des banques spécialisées d'État (tableau 6.9). Toutefois, les prêts de l'État visent aussi à mettre des fonds à la disposition des clients étrangers du secteur maritime chinois. Le Gouvernement s'est ainsi engagé à verser 5 milliards de dollars dans un fonds spécial destiné à aider les armateurs grecs à avoir accès à des moyens de financement pour des navires construits dans des chantiers navals en Chine²³.

Même si, en moyenne, le volume des prêts dans le secteur maritime a diminué de 10 % entre 2008 et 2009 (chiffre tenant uniquement compte des 25

Tableau 6.8 Portefeuille total de prêts des principales banques de financement de la construction de navires en 2009

Banque	Pays	2009 (en milliards de dollars)	Augmentation/diminution 2008-2009 (en %)
HSH Nordbank	Allemagne	49,3	-8,7
Deutsche Schiffsbank	Allemagne	33,3	-11,5
DnB NOR	Norvège	28,0	-8,0
Royal Bank of Scotland	Royaume-Uni	23,0	-7,0
KfW IPEX-Bank	Allemagne	20,3	-0,4
Nordea	Suède	18,4	-1,1
BNP Paribas	France	18,0	6,0
Lloyds Banking Group	Royaume-Uni	16,9	4,7
CA-CIB	France	13,9	-4,8
DVB	Allemagne	13,1	-1,5
Bank of China	Chine	12,2	0,0
UniCredit (ex-HVB)	Italie	11,4	0,2
Danish Ship Finance	Danemark	11,3	0,0
Bremer Landesbank	Allemagne	9,8	-0,2
Deutsche Bank	Allemagne	9,5	-1,8
Citi	États-Unis	8,0	-1,5
Danske/Focus Bank	Norvège	8,0	-0,2
SEB	Allemagne	6,1	-0,4
Natixis	France	4,8	-0,2
ICBC	Chine	4,7	2,5
Fortis	Belgique	4,2	-0,9
Helaba	Allemagne	3,0	-0,5
Alpha Bank	Grèce	2,8	0,1
Marfin Bank	Chypre	1,9	0,0
Bank of Ireland	Irlande	1,4	-0,4
Total (25 banques)	-	333,3	-10,0

Source: Données obtenues de Marine Money. Accessible sur <http://www.marinemoney.com> (consulté en avril 2011).

principales banques), la banque chinoise ICBC a été l'une des rares à enregistrer une croissance positive au cours de cette période (tableau 6.8).

6. Classification des navires

La classification maritime, qui a vu le jour au XVIII^e siècle en Angleterre, avec la création de la Register Society, vise à promouvoir la sécurité et la protection de l'environnement grâce à l'application de normes techniques à la conception, à la construction et à l'entretien des navires. Les sociétés privées de constructeurs de navires, d'armateurs et d'assurance, de même que les pouvoirs publics, font appel pour cela à des «sociétés de classification». Les autorités de l'État du pavillon, en particulier, ont besoin qu'une

société de classification maritime «classe» un navire avant de pouvoir accepter de l'immatriculer dans leur flotte nationale.

Le marché de la classification des navires est en fait dominé par un groupe de prestataires de services qui sont membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). Cette association se compose actuellement de 12 membres et assure la classification de plus de 90 % du tonnage mondial. L'ensemble du marché de la classification est estimé à 5 milliards de dollars par an²⁴. Trois sociétés de classification appartenant à des pays en développement sont membres de l'IACS (la Chine, l'Inde et la République de Corée) et représentent ensemble moins de 15 % du tonnage de l'IACS (tableau 6.10). La plus grande société de classification est la Nippon Kaiji Kyokai (Japon), qui a classé en 2010 177 millions de tonneaux de jauge brute. La plus importante société appartenant à un pays en développement est la Korean Register of Shipping, qui a classé 42 millions de tonnes de jauge brute. La société indonésienne Klasifikasi Indonesia est la première parmi celles qui n'appartiennent pas à l'IACS, et elle représente approximativement 0,6 % du marché mondial.

La qualité de membre de l'IACS comporte plusieurs avantages, d'autant que les États du pavillon préfèrent travailler avec des membres de l'IACS. L'IACS bénéficie en outre du statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) et contribue à l'interprétation et à l'élaboration de la réglementation maritime adoptée par les États membres de l'OMI. L'IACS participe à la mise au point des normes de classification pour le secteur maritime.

Au cours des années précédentes, il avait été reproché à l'IACS de soumettre l'admission de ses membres à des restrictions et de manquer de transparence dans la fixation des normes de classification. L'ouverture d'une enquête antitrust par la Commission européenne, achevée en 2009, a mis fin à ces critiques. Cette enquête a amené les membres de l'IACS à prendre plusieurs engagements: amélioration de la transparence concernant les critères d'admission, inclusion de sociétés non membres de l'IACS dans les groupes de travail techniques et publication de tous les documents techniques de base sur les normes de classification. Par ailleurs, l'IACS a créé une chambre de recours indépendante chargée de régler d'éventuels conflits concernant l'adhésion à l'IACS, la suspension ou le retrait de la qualité de membre²⁵.

Tableau 6.9 Prêts consentis à COSCO (en milliards de RMB)

Banque	Crédit octroyé	Actionnaire	Montant utilisé	Solde
China Merchant Bank	6,6	public	2,8	3,8
Agricultural Bank of China	8,7	public	3,5	5,2
Bank of China	11,0	public	6,1	4,9
Bank of Communications	6,5	public	0,8	5,7
China Everbright Bank	0,5	public	0,0	0,5
China CITIC Bank	3,3	public	0,6	2,7
Bank of Construction	3,0	public	0,6	2,4
Shenzhen Development Bank	1,2	public	1,2	0,0
Banques industrielles et commerciales	1,4	public	0,7	0,7
Autres prêteurs	8,8	-	4,6	4,2
Total	51,0		21,1	29,9

Source: Tableau établi à partir de données de Marine Money. Accessible sur <http://www.marinemoney.com> (consulté en avril 2011).

Tableau 6.10 Les 20 principales sociétés de classification, 2010

Société	Membre de l'IACS	Âge moyen des navires (en années)	Nombre de navires	Millions de tjb	Part du tonnage brut (en %)	Part accumulée du tonnage brut (en %)	Millions de tonneaux de jauge brute en 2006	Augmentation du tonnage brut 2006-2010 (en %)
Nippon Kiji Kyokai	Oui	10,8	7 000	177,3	18,4	18,4	144,5	22,7
Lloyd's register	Oui	15,3	6 433	155,4	16,1	34,5	132,4	17,4
American Bureau	Oui	15	7 351	152,5	15,8	50,4	110,1	38,5
Det Norske Veritas	Oui	12,9	4 831	141,3	14,7	65,0	113,5	24,5
Germanischer Lloyd	Oui	12,7	5 763	93,9	9,7	74,8	62,8	49,5
Bureau Veritas	Oui	13,1	6 385	73,0	7,6	82,4	53,1	37,5
Korean Register	Oui	14,5	2 023	42,1	4,4	86,7	29,7	41,8
China Class	Oui	13,1	2 220	42,0	4,4	91,1	26,9	56,1
Registro Italiano	Oui	19,4	2 020	28,0	2,9	94,0	20,2	38,6
Russian Register	Oui	25,3	3 214	13,5	1,4	95,4	14,3	-5,6
Indian Register	Oui	16,1	961	7,6	0,8	96,2	7,9	-3,8
Klasifikasi Indonesia	Non	20,4	2 984	5,2	0,5	96,7	4,3	20,9
Vietnam Register	Non	14,4	893	3,9	0,4	97,1	2,8	39,3
Polski Rejestr	Non	30,3	366	2,7	0,3	97,4	3,3	-18,2
Hellenic Register	Non	30	418	2,3	0,2	97,7	2,7	-14,8
Türk Loydu	Non	27,1	613	1,5	0,2	97,8	1,5	0,0
Croatia	Oui	32,4	208	0,9	0,1	97,9	1,1	-18,2
Bulgarian Register	Non	32,8	148	0,7	0,1	98,0	1,1	-36,4
China, Corporation	Non	25	37	0,3	0,0	98,0	0,7	-57,1
Russian River	Non	33,9	111	0,3	0,0	98,0	0,3	0,0
Total	-	15,3	53 979	944,4	98,0	98,0	733,2	28,8
Flotte mondiale	-	21,1	83 670	963,3	100,0	100,0	726,2	32,6

Source: Clarkson Research Services, *World Fleet Monitor*, au 1^{er} janvier 2011.

La société Indian Register of Shipping (IRS) a été la première dont l'adhésion à l'IACS a été acceptée après la conclusion de l'enquête de la Commission européenne.

Étude de cas: admission de l'Inde à l'Association internationale des sociétés de classification

La société de classification Indian Register of Shipping est relativement modeste; en 2009, elle a «classé» 961 navires représentant au total 7,6 millions de tonnes de port en lourd. Sa part du marché mondial est d'environ 0,8 %.

L'IRS avait demandé son admission à l'IACS en 1991, et avait dans un premier temps obtenu le statut de membre associé. Ce statut a été transformé en admission à part entière en 2010. Avant cela, la plupart des armateurs indiens étaient soumis à une double procédure de classification comportant l'approbation d'un membre de l'IACS et d'un membre de l'IRS²⁶. En tant que membre à part entière de l'IACS, l'IRS peut désormais fournir tous les services nécessaires et développer plus facilement ses activités de classification sur les marchés étrangers.

Le cas de la société indienne de classification donne à penser que l'accès à un très grand marché national facilite l'admission à l'IACS. Cela a permis à l'IRS d'améliorer ses compétences et d'acquérir une taille et une expérience suffisantes pour répondre aux critères rigoureux imposés à l'adhésion à l'IACS²⁷.

7. Immatriculation des navires

Les quatre plus grands registres d'immatriculation de navires se trouvent dans des pays en développement: Panama, Libéria, Îles Marshall et Hong Kong (Chine). Ensemble, ces quatre territoires accordent leur pavillon à 47,5 % de la flotte mondiale (en tpl, voir le tableau 2.7, au chapitre 2). Ce sont des registres de «libre immatriculation», qui fournissent également des services d'immatriculation à des propriétaires et des exploitants qui n'ont pas la nationalité du pays. Avec le temps, la part des navires battant pavillon étranger a sensiblement augmenté, ce qui témoigne de la compétitivité et de la pertinence croissante de ce type de registre dans le secteur (voir aussi le graphique 2.4). Ainsi, les principaux registres d'immatriculation dans les pays en développement ont augmenté au même rythme que la flotte mondiale ou plus rapidement encore. Au Libéria, aux Îles Marshall et à Hong Kong (Chine), la croissance annuelle a été d'environ 10 % entre 2006 et 2011.

Après avoir récemment procédé à une comparaison des coûts entre les principaux registres de libre immatriculation, Combined Maritime Limited a conclu qu'aucun pavillon n'applique uniformément les redevances les plus faibles à tous les navires, quels que soient leur catégorie, leur taille et leur âge²⁸. En conséquence, différents registres sont spécialisés dans différents segments du marché (voir aussi le graphique 2.5).

Bon nombre des pays qui ont mis en place des registres de libre immatriculation fournissent aussi d'autres services importants (services bancaires off-shore notamment), ou ont amené des compagnies à installer leur siège sur leur territoire en leur offrant de faibles taux d'imposition. Parmi eux figurent plusieurs petits États insulaires en développement qui pourraient trouver dans l'immatriculation des navires une source de revenus que leur situation géographique ou leur faible peuplement ne pourraient pas leur garantir.

La tenue d'un registre de libre immatriculation entraîne des coûts fixes relativement élevés pour le maintien d'un réseau de bureaux. En outre, des partenariats stratégiques avec les sociétés de classification doivent être créés. Ces dernières années, cela a fait obstacle à l'arrivée de nouveaux acteurs importants dans ce secteur. Les frais d'immatriculation doivent rester compétitifs dans un marché où les propriétaires de navires peuvent assez facilement changer le pavillon de leurs navires. Il importe également que le registre soit tenu en respectant des normes de sécurité rigoureuses afin d'éviter des inspections par l'État du port ou un relèvement des primes d'assurance pour les propriétaires de navires.

Dans la pratique, l'admission dans le secteur de l'immatriculation des navires exige une étroite coopération avec des entreprises partenaires dans les pays développés. Le service d'immatriculation du Panama, par exemple, a bénéficié d'une assistance technique du Gouvernement japonais; et les services d'immatriculation du Libéria et des îles Marshall sont en fait tous deux administrés par des sociétés ayant leur siège aux États-Unis. Par ailleurs, la certification des navires est généralement sous-traitée à des sociétés de classification étrangères.

Étude de cas: le Panama a le premier registre de libre immatriculation dans le monde

Le Panama est le principal fournisseur de services d'immatriculation de navires, avec une part de marché qui représente 21,9 % du tpl mondial. Les services

d'immatriculation de navires du Panama ont connu un taux de croissance annuel de 7,4 % entre 2006 et 2011. La structure des catégories de navires immatriculés au Panama, dans laquelle dominent les vraquiers secs et les pétroliers, ne s'est pas profondément modifiée au cours des quinze dernières années (graphique 6.5).

Le Panama a été le premier registre moderne de libre immatriculation. Créé en 1917, il s'adressait essentiellement aux propriétaires de navires aux États-Unis. À cette époque, la situation géographique du pays, à proximité du canal de Panama sous administration américaine, où le trafic maritime était important et offrait donc la possibilité d'entrer en contact avec des clients éventuels, a peut-être été un avantage comparatif. En tant que premier entrant sur ce marché, le pays a mis en place des réseaux consulaires et développé une coopération avec les sociétés de classification, les propriétaires de navires et les écoles de navigation. Cela a permis au Panama d'offrir des services vingt-quatre heures sur vingt-quatre à des prix compétitifs.

Le Panama a récemment accédé à la liste blanche du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port²⁹. L'inclusion dans la liste blanche, grise ou noire du Mémorandum d'entente de Paris fait suite aux résultats d'inspections aléatoires des navires. L'inclusion sur la liste blanche signifie

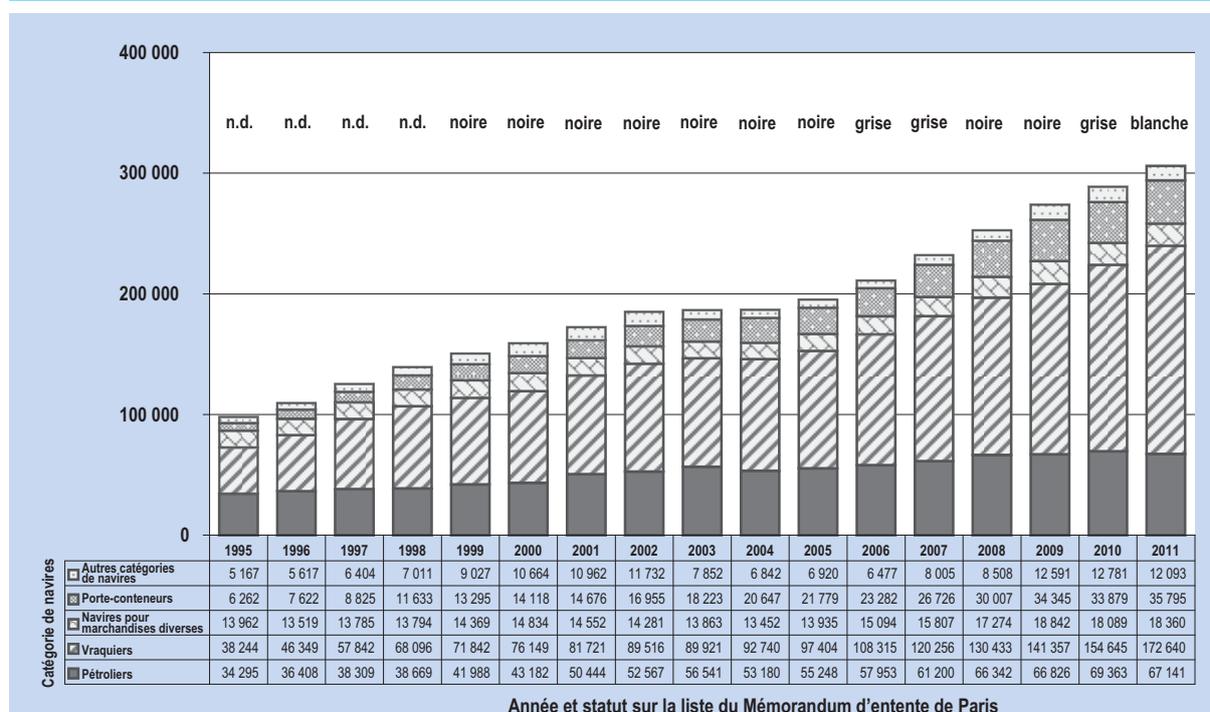
que les navires battant le pavillon panaméen risquent moins de ne pas satisfaire aux normes requises. Pour les armateurs qui ont immatriculé leurs navires au Panama, cela signifie que leurs navires feront moins probablement l'objet d'inspections matérielles lorsqu'ils font escale dans des ports européens.

8. Assurance des navires (protection et indemnisation)

Le marché mondial de l'assurance maritime est fortement concentré dans les pays développés, principalement entre les mains des 13 membres de l'International Group of P&I Clubs, qui représente environ 90 % du tonnage mondial des navires de haute mer³⁰. Les compagnies d'assurance privées qui offrent des polices d'assurance à prime fixe ont du mal à soutenir la concurrence des clubs Protection and Indemnity. Seules quelques compagnies relativement modestes arrivent à obtenir une part du marché; c'est le cas de British Marine, dont la part est comparable au tonnage de l'American Club of Shipowners (sur la base du tonnage brut déclaré), le plus petit des clubs de l'International Group.

Chacun des clubs appartenant à l'International Group est une mutuelle d'assurance indépendante, à but non lucratif, qui fournit à ses membres, armateurs

Graphique 6.5 Flotte des navires immatriculés au Panama, 1995-2011 (en milliers de tp)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par IHS Fairplay.

et affréteurs, une assurance responsabilité civile, notamment en cas de lésions corporelles des membres de l'équipage, des passagers et d'autres personnes à bord, de perte ou de dommage des marchandises transportées, de pollution par les hydrocarbures, d'enlèvement d'épave et de dommages à quai.

Les clubs P&I acceptent souvent des membres en dehors du pays où se trouve leur bureau central. Ainsi, près de la moitié du tonnage assuré par le club P&I du Royaume-Uni appartient à des membres asiatiques, et les deux tiers des membres du club P&I du Japon relèvent, en termes de tpl, des Amériques (tableau 6.11).

En tant qu'organisations sans but lucratif, les clubs P&I investissent leurs économies pour le compte de leurs membres. Ils fournissent aussi à leurs membres toute une gamme de services en matière de demandes d'indemnisation, de questions juridiques et de prévention des pertes et jouent souvent un rôle déterminant dans la gestion des accidents. Les mutuelles d'assurance ont besoin d'avoir beaucoup de membres pour répartir le risque.

Le principal obstacle à l'admission de nouvelles compagnies d'assurance maritime tient à l'importance

des réserves qui doivent être constituées afin de ne pas avoir à obtenir une réassurance à des taux relativement élevés sur le marché libre. En outre, la constitution de réserves nécessite un engagement financier de la part des nouveaux membres. Une comparaison entre les réserves de 14 millions de dollars du club P&I de la Corée et celles de 1,9 milliard de dollars du club P&I de la Chine (Gard) donne une idée de l'écart entre les moyens de financement des grands et des petits clubs P&I. Ceux des clubs qui font partie de l'International Group ont aussi la possibilité de partager les créances qui dépassent 8 millions de dollars, de prévoir des programmes de réassurance et de négocier des contrats à des taux compétitifs³¹. Les clubs P&I établis peuvent compter sur un réseau mondial de bureaux qui sont au courant des réglementations locales et en mesure de fournir des conseils juridiques. Avec les données accumulées et leurs années d'expérience, ces clubs établis disposent des capacités requises pour évaluer les flottes des autres membres et des nouveaux membres et pour maintenir une structure de risque équilibrée entre tous les membres.

L'emplacement du siège des principaux clubs actuels est principalement déterminé par des raisons historiques et les divers avantages associés à la

Tableau 6.11 Membres de l'International Group of P&I Clubs

Club P&I	Tonnage inscrit en 2008 (en milliers de tjb)	Tonnage inscrit en 2010 (en milliers de tjb)	Part du tonnage inscrit (en %)	Offres et primes d'assurance 2009-2010 (en millions de dollars)	Répartition du tonnage brut en fonction de la nationalité de la gestion (en %)				
					Europe	Asie	Afrique (Moyen-Orient)	Amériques	Autres/non précisé
American Club	13 300	15 283	1,4	115,7	58,2	22,8	1,6	13,6	3,8
Britannia	129 000	138 000	12,6	289,6	41,7	48,9	2,6	6,4	0,4
Gard (Norway)	170 100	184 900	16,9	447,6	68,0	22,0	0,0	10,0	0,0
Japan P&I Club	96 080	102 030	9,3	231,0	0,0	24,4	3,1	67,8	4,7
London Steam-Ship	40 156	40 615	3,7	121,0	64,0	29,0	2,0	3,0	2,0
North of England Club	90 000	114 400	10,4	285,1	44,0	26,0	14,0	10,0	6,0
Shipowners (Luxembourg)	15 614	16 933	1,5	174,2	31,0	36,0	9,0	24,0	0,0
Skuld (Norway)	91 142	n.a.	0,0	255,4	63,0	28,0	2,0	7,0	0,0
Standard (Bermuda)	73 020	110 000	10,0	250,3	50,0	20,0	0,0	22,0	8,0
Steamship (Bermuda)	71 800	82 800	7,6	305,4	30,1	40,1	9,0	20,8	0,0
UK P&I Club	161 000	176 500	16,1	447,2	46,0	36,0	0,0	12,0	6,0
West of England	69 700	68 800	6,3	239,6	45,6	33,0	8,3	13,1	0,0
The Swedish Club	37 930	45 300	4,1	78,7	45,0	54,0	1,0	0,0	0,0
Total (données disponibles)	1 058 842	1 095 561	100,0	3 240,8	44,4	32,0	3,6	17,1	3,0

Source: Willis Group, *Protection and Indemnity: Market Review 2010-2011*. Accessible sur <http://www.willis.com/Documents/Publications/Industries/Marine/AnimatedPDF/dec2010/index.html> (site consulté en septembre 2011).

proximité des banques, des compagnies d'assurance, des cabinets d'avocats et autres prestataires de services liés aux transports maritimes. Un petit nombre seulement de pays en développement, ou même de pays développés, sont en mesure d'offrir des conditions de compétitivité comparables. Les études de cas ci-après, qui portent sur la Chine et la République de Corée, montrent cependant que de nouveaux acteurs venus de pays en développement apparaissent sur la scène et ont le potentiel pour arracher une part du marché aux clubs établis appartenant à l'International Group.

Études de cas: la Chine et la République de Corée renforcent leurs activités P&I

Au moment où les pays en développement élargissent leurs propres secteurs en matière d'opérations bancaires, d'assurance et de services, il faut s'attendre à ce que, à un moment ou à un autre, les propriétaires de navires jugeront avantageux d'appartenir à des clubs locaux plus proches de leur base et dont les membres ont des intérêts et des antécédents semblables. Au cours des dernières années, plusieurs pays en développement en Asie – notamment la Chine et la République de Corée – ont constitué leurs propres clubs P&I. Le China P&I Club et le Korea P&I Club sont tous deux disposés à devenir membres de l'International Group. L'admission du China P&I Club à l'International Group devait être officiellement approuvée en février 2012, et les observateurs s'attendent à ce que celle du Korea P&I Club le soit aussi prochainement³².

Le China P&I Club, qui a été créé en 1984, rassemble des membres venus de Chine, de la RAS de Hong Kong, de Singapour ou d'ailleurs en Asie. Ce club détient des réserves disponibles d'environ 355 millions de dollars et assure un tonnage de quelque 24 millions de tonneaux de jauge brute, ce qui représente un compte encore assez modeste comparé à celui de 176,5 millions de tonneaux de jauge brute assurés par le UK P&I Club. Le Korean P&I Club comprend plus de 900 navires, soit environ 9 millions de tonneaux de jauge brute, et disposait à la fin de 2010 de réserves disponibles estimées à 14 millions de dollars³³.

9. Fourniture d'équipages

Les 20 pays qui fournissent le plus grand nombre de gens de mer, tels que définis par Baltic and International Maritime Council (BIMCO), sont indiqués au tableau 6.12. Ce tableau porte sur deux catégories

distinctes de personnel: les officiers d'une part, et les matelots et mécaniciens d'autre part.

Sept pays en développement figurent parmi les 10 principaux fournisseurs de matelots, au premier rang desquels arrive la Chine avec 90 295 matelots et mécaniciens, soit une part de 12,1 %, suivie par l'Indonésie avec 61 821 matelots et mécaniciens.

De plus en plus, les pays en développement fournissent aussi des officiers. Si, traditionnellement, les plus grandes écoles de formation d'officiers de la marine marchande sont installées dans des pays développés, les six qui en fournissent désormais le plus grand nombre sont dans des pays en développement ou en transition. Les Philippines arrivent en tête avec 57 688 officiers (chiffres de 2010); la Chine arrive en second avec 51 511 officiers, suivie par l'Inde avec 46 497 officiers employés. Pris ensemble, ces trois pays fournissent un quart des effectifs mondiaux.

Cette évolution confirme la transformation du rôle des pays en développement dans ce secteur. Les pays en développement fournissent désormais des équipages dont le profil éducatif s'est élargi et amélioré. Le Cambodge et le Myanmar notamment (qui appartiennent tous deux à la catégorie des PMA), font partie des principaux pays fournisseurs, le Myanmar figurant parmi les 20 premiers pour ce qui est des officiers. Cela donne à penser que la formation des gens de mer offre aussi une possibilité de développement aux pays les moins avancés en leur permettant d'accéder à des recettes en devises étrangères³⁴.

Étude de cas: les Philippines deviennent le principal fournisseur d'officiers de la marine marchande

Les Philippines offrent un exemple caractéristique d'un pays qui a réussi à diversifier son secteur maritime. Selon la Philippine Overseas Employment Administration (tableau 6.13), environ 330 000 marins philippins travaillaient à bord de navires de mer en 2009 (il est à noter que ce chiffre n'est pas pleinement comparable avec les données fournies par BIMCO, qui ne portent que sur les gens de mer actuellement inscrits et certifiés conformément à la Convention STCW de l'OMI).

D'après le Joint Manning Group des Philippines, près de 30 % des gens de mer employés dans le monde viennent des Philippines, et ce groupe s'est fixé comme objectif de porter cette proportion à 50 % en 2016^{35, 36}. Le territoire des Philippines compte 7 107

Tableau 6.12 Les 20 principaux pays fournisseurs d'officiers et de matelots en 2010

Pays	Nombre d'officiers fournis	Part du marché des officiers (en % mondial)	Part de marché accumulée (en % mondial)	Pays	Nombre de matelots fournis	Part du marché des matelots (en % mondial)	Part de marché accumulée (en % mondial)
Philippines	57 688	9,2	9,2	Chine	90 296	12,1	12,1
Chine	51 511	8,3	17,5	Indonésie	61 821	8,3	20,4
Inde	46 497	7,5	24,9	Turquie	51 009	6,8	27,2
Turquie	36 734	5,9	30,8	Fédération de Russie	40 000	5,4	32,5
Ukraine	27 172	4,4	35,2	Malaisie	28 687	3,8	36,4
Fédération de Russie	25 000	4,0	39,2	Philippines	23 492	3,1	39,5
États-Unis	21 810	3,5	42,7	Bulgarie	22 379	3,0	42,5
Japon	21 297	3,4	46,1	Myanmar	20 145	2,7	45,2
Roumanie	18 575	3,0	49,1	Sri Lanka	19 511	2,6	47,8
Pologne	17 923	2,9	52,0	États-Unis	16 644	2,2	50,0
Norvège	16 082	2,6	54,5	Inde	16 176	2,2	52,2
Indonésie	15 906	2,5	57,1	Honduras	15 341	2,1	54,3
Royaume-Uni	15 188	2,4	59,5	Cambodge	12 004	1,6	55,9
Canada	13 994	2,2	61,8	Viet Nam	11 438	1,5	57,4
Croatie	11 704	1,9	63,6	Italie	11 390	1,5	58,9
Myanmar	10 950	1,8	65,4	Ukraine	11 000	1,5	60,4
Bulgarie	10 890	1,7	67,1	Pakistan	9 327	1,2	61,6
Viet Nam	10 738	1,7	68,8	France	9 316	1,2	62,9
Grèce	9 993	1,6	70,5	Égypte	9 000	1,2	64,1
République de Corée	9 890	1,6	72,0	Royaume-Uni	8 990	1,2	65,3
Monde	624 062	100,0	100,0	Monde	747 306	100,0	100,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par BIMCO dans *Manpower Update* (2010).

îles et 36 289 km de côtes, ce qui a traditionnellement créé une forte demande de gens de mer. Par ailleurs, les Philippines ont investi dans la construction de 100 écoles maritimes qui forment quelque 40 000 marins chaque année. Le pays compte par ailleurs 421 agences agréées pour le recrutement de gens de mer³⁷.

Ce secteur est aussi important pour la santé économique du pays. Sur les 16 milliards de dollars que produisent les ressortissants philippins qui travaillent à l'étranger, un montant de 7 milliards correspond à la contribution des gens de mer³⁸. Les transferts de fonds provenant de travailleurs à l'étranger ont permis à pas moins de 3 millions de ressortissants philippins de ne pas tomber en dessous du seuil de pauvreté³⁹.

Le tableau 6.13 énumère les pavillons qui emploient des gens de mer philippins, dont le premier est celui

du Panama, qui en emploie 67 000; viennent ensuite les Bahamas avec 36 000 et le Libéria avec 30 000. Mais des pavillons de pays développés figurent aussi parmi les 10 premiers, par exemple ceux de Malte, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. Le nombre total de gens de mer philippins qui travaillent est en augmentation constante, et il a progressé de 45 % entre 2006 et 2009.

10. Exploitation portuaire (exploitants de terminaux à conteneurs)

Avec la conteneurisation accrue du commerce des articles manufacturés et la généralisation de l'utilisation des ports de transbordement, le trafic de conteneurs dans les ports a beaucoup augmenté d'année en année (voir aussi le chapitre 4). Ce trafic est aujourd'hui essentiellement entre les mains d'opérateurs mondiaux,

Tableau 6.13 Les 10 principaux employeurs de gens de mer philippins, par pavillon et par profession

Pays	2007	2008	2009	Profession	2007	2008	2009
Panama	51 619	53 912	67 362	Matelot qualifié	31 818	34 563	45 338
Bahamas	29 681	29 177	36 054	Graisier	19 491	20 941	27 483
Libéria	21 966	21 632	29 796	Simple matelot	17 355	18 715	23 737
Îles Marshall	9 772	11 859	18 068	Chef de cuisine	7 778	9 022	12 651
Singapour	10 308	12 130	15 674	Troisième officier	7 873	8 694	12 119
Malte	7 513	11 025	14 786	Maître d'équipage	7 737	8 603	11 555
Norvège	8 188	8 883	11 447	Maître d'hôtel	7 810	8 320	10 536
Royaume-Uni	8 172	8 232	10 313	Officier-mécanicien en troisième	7 056	7 995	11 307
Chypre	7 052	7 446	9 425	Quatrième officier	6 559	7 349	9 857
Pays-Bas	7 017	7 796	9 281	Officier-mécanicien en second	6 369	6 878	9 557
Total 10 premiers	161 288	172 092	222 206	Total 10 premiers	119 846	131 080	174 140
Total	226 900	244 144	329 728	Total	226 900	244 144	329 728

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données fournies par la Philippines Overseas Employment Administration (organisme national chargé de l'emploi outre-mer).

Note: Ces données ne sont pas pleinement comparables à celles figurant au tableau 6.12.

dont bon nombre appartiennent à des pays en développement. Le tableau 6.14 donne la liste des plus grands opérateurs de terminaux à conteneurs dans le monde. Les trois premiers sont Hutchison Port Holdings (HPH), APM Terminals, et l'Autorité du port de Singapour (PSA) qui, à eux trois, assurent environ 34 % du trafic conteneurisé dans le monde.

Aucun des principaux exploitants de terminaux à conteneurs n'était vraiment un débutant quand il a accédé à ce marché. Plusieurs d'entre eux avaient fait leurs débuts dans un port de leur propre pays avant d'obtenir des concessions dans des ports étrangers; c'est le cas de HPH et de PSA, qui ont commencé dans deux des ports à conteneurs les plus actifs dans le monde, à savoir Hong Kong (Chine) et Singapour. D'autres étaient rattachés à une compagnie maritime qui assurait initialement, au niveau du terminal, des opérations spécialisées pour le compte de la société mère. Cette distinction a aujourd'hui perdu de sa pertinence. APM Terminals, par exemple, bien qu'appartenant au même groupe que la compagnie maritime Maersk, fournit des services à toutes les compagnies de transports maritimes.

Étude de cas: Émirats arabes unis: redressement des ports de Doubaï après la crise économique

Le cas de Doubaï et de l'exploitant portuaire Dubai Ports World (DP World) offre l'exemple d'un fournisseur de services logistiques qui étend ses opérations à l'étranger. DP World a pris des concessions dans des

ports étrangers un peu plus tard que la plupart de ses principaux concurrents. Sa croissance a résulté en partie de l'achat au Royaume-Uni, en 2006, de P&O, qui était à cette date le quatrième exploitant portuaire dans le monde. À ce jour, DP World exploite environ 50 terminaux dans plus de 30 pays⁴⁰.

DP World a réussi à maintenir des bénéfices relativement stables au cours des quatre dernières années, et cela en dépit d'un repli du volume du trafic en EVP de 7,9 % entre 2008 et 2009, tout de même préférable au recul de près de 10 % enregistré à l'échelon mondial⁴¹.

L'une des raisons de la résilience de cette compagnie aux turbulences économiques tient à sa présence géographique, qui est également répartie entre tous les continents, mais plus forte au Moyen-Orient (graphique 6.6). DP World s'est développée à un rythme plus rapide que celui du marché pendant la reprise économique amorcée en 2009, augmentant sa part du marché à un niveau estimé à 10 % du trafic mondial des ports à conteneurs, contre 8,9 % en 2008 (tableau 6.15).

Même pendant la crise économique, et en dépit des difficultés financières rencontrées par sa société mère Dubai World, DP World n'a pas sensiblement modifié sa stratégie de croissance à long terme. Elle continue de privilégier de nouveaux projets portuaires et un renforcement de ses capacités en Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique du Sud,

Tableau 6.14 Les 20 premiers exploitants portuaires, 2009

	Nom	Pays	Catégorie de pays	Trafic (en millions d'EVP)	Pourcentage mondial	Capacité des terminaux (en millions d'EVP)	Pourcentage de la capacité mondiale
1	HPH	Hong Kong (Chine)	DC	64,2	12,2	93,9	12,5
2	APMT	Pays-Bas	IN	56,9	10,9	105,4	14,0
3	PSA	Singapour	DC	55,3	10,5	84,4	11,2
4	DPW	Émirats arabes unis	DC	45,2	8,6	63,1	8,4
5	Cosco	Chine	DC	32,5	6,2	68,1	9,1
6	MSC	Suisse	IN	16,4	3,1	23,6	3,1
7	Eurogate	Allemagne	IN	11,7	2,2	21,1	2,8
8	Evergreen	Province chinoise de Taiwan	DC	8,6	1,6	16,6	2,2
9	SSA Marine	États-Unis	IN	7,7	1,5	18,0	2,4
10	CMA-CGM	France	IN	7,0	1,3	14,5	1,9
11	Hanjin	République de Corée	DC	6,0	1,1	15,8	2,1
12	NYK Line	Japon	IN	5,2	1,0	19,0	2,5
13	HHLA	Allemagne	IN	5,0	1,0	9,2	1,2
14	Dragados	Espagne	IN	4,9	0,9	9,1	1,2
15	APL	Singapour	DC	4,6	0,9	7,7	1,0
16	K Line	Japon	IN	4,3	0,8	8,7	1,2
17	OOCL	Hong Kong (Chine)	DC	4,2	0,8	5,5	0,7
18	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	DC	4,1	0,8	7,9	1,1
19	ICTSI	Philippines	DC	3,6	0,7	7,4	1,0
20	MOL	Japon	IN	2,7	0,5	5,7	0,8
	Total			350,1	66,8	604,7	80,4
	Monde			524,4	100,0	751,9	100,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Drewry Publishing dans *Global Container Terminal Operators Annual Review 2010*.

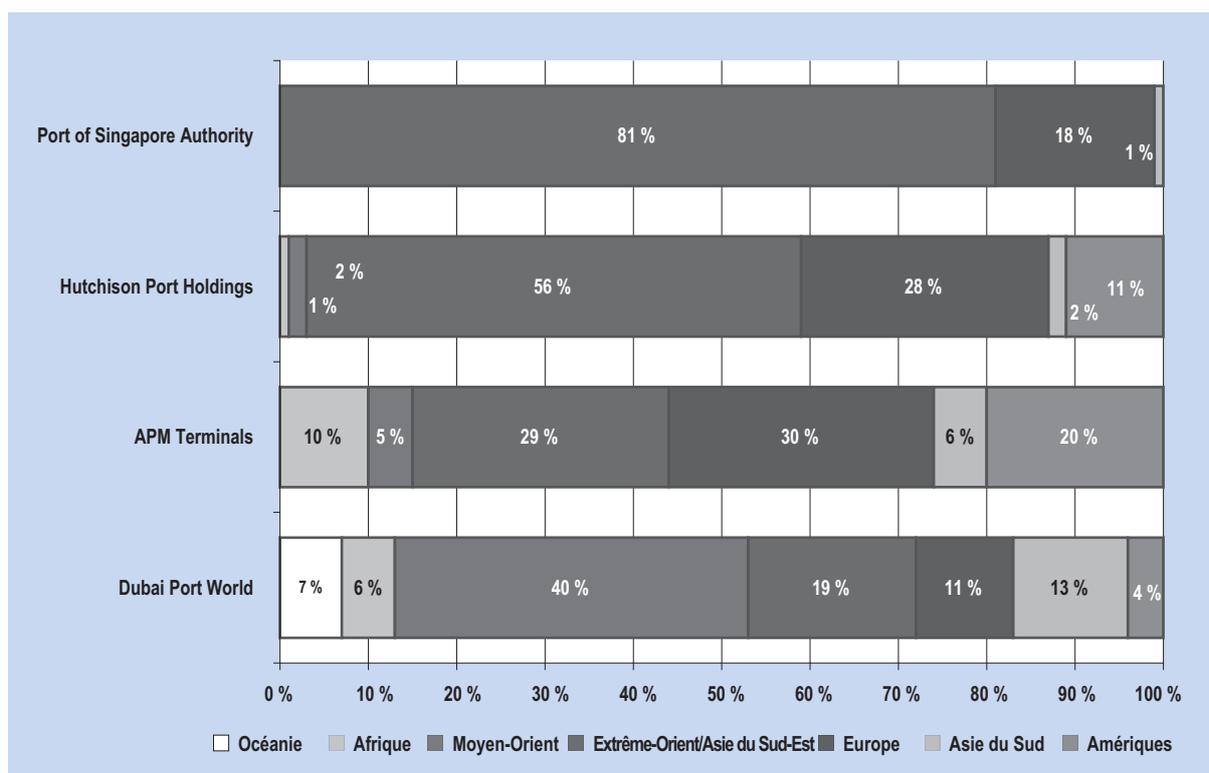
Note: DC = Pays en développement; IN = Pays industrialisés.

Tableau 6.15 Résultats obtenus par Dubai Ports World

Indicateurs de résultats Dubai Ports World	2007	2008	2009	2010
Résultats consolidés (en millions d'EVP)	24,0	27,8	25,6	27,8
Taux d'utilisation du terminal (en pourcentage)	81,0	80,0	74,0	80,0
Bénéfices (en millions de dollars)	2 613	3 283	2 821	3 078
Résultat d'exploitation ajusté (en millions de dollars)	1 063	1 340	1 072	1 240
Marge du résultat d'exploitation ajusté (en pourcentage)	40,7	40,8	38,0	40,3
Part du marché mondial d'EVP (en pourcentage)	8,8	8,9	9,5	10,0

Source: Présentations de la compagnie DP World, accessibles sur <http://www.dpworld.com> et consultées en avril 2011. Données également reçues directement de DP World.

Graphique 6.6 Caractère régional des principales entreprises portuaires



Source: DP World, exposés de la compagnie, accessibles sur <http://www.dpworld.com> et consultés en avril 2011.

avec des investissements qui devraient atteindre un montant total de 2,5 milliards de dollars entre 2010 et 2012⁴². Le graphique 6.6 donne la répartition géographique du portefeuille de DP World et de trois autres exploitants portuaires. Tous sont solidement implantés dans leurs marchés régionaux d'origine, et ont des prolongements internationaux dans le monde entier qui accroissent leurs capacités sur plusieurs continents. Les ports d'attache de Doubaï (Émirats arabes unis), de Hong Kong (Chine) et de Singapour sont tous des ports régionaux d'éclatement qui fournissent des services de transit et de transbordement aux pays voisins. Ils ne peuvent pas compter uniquement sur le marché captif des importations et des exportations locales, ce qui oblige les exploitants à constamment se moderniser et à offrir leurs services à des prix compétitifs, leur fournissant ainsi une base pour étendre ensuite leurs opérations à des terminaux à conteneurs à l'étranger.

11. Autres secteurs maritimes

Plusieurs autres domaines qui se rattachent au secteur maritime ont aussi connu une participation croissante des pays en développement.

Construction de conteneurs. La plupart des conteneurs sont aujourd'hui construits en Chine, qui dispose de la capacité de production et qui est aussi le pays qui a le plus besoin de conteneurs vides en raison du caractère excédentaire de son commerce par conteneurs.

Location de conteneurs. Environ un tiers des conteneurs n'appartiennent pas aux compagnies maritimes, mais à des bailleurs de conteneurs, dont la plupart sont basés aux États-Unis et qui fournissent également en location des biens d'équipement et du matériel.

Chantiers de réparation. Les navires ont besoin de travaux de maintenance et de réparation. Plusieurs pays en développement fournissent des services dans ce domaine. La Colombie, par exemple, mettant à profit sa proximité géographique du canal de Panama, a récemment élaboré des plans pour développer les capacités de ses chantiers de réparation.

Soutage. Les navires ont besoin de s'approvisionner en carburant à des postes de soutage pas trop éloignés de leurs routes maritimes. Il est donc possible, en principe, d'assurer l'approvisionnement

des navires en carburant dans tout port d'escale. Le plus grand port de soutage au monde est Singapour, suivi par Rotterdam.

Courtage. L'achat ou l'affrètement de navires se font généralement par le biais de courtiers maritimes, qui servent d'intermédiaires entre les armateurs et les affréteurs qui utilisent les navires pour le transport des cargaisons, ou entre les vendeurs et les acheteurs de navires. Toutes les agences de courtage sont basées à Londres: Institute of Chartered Ship Brokers, Baltic Exchange, et Clarksons, celle-ci étant la première du monde.

Agences maritimes. La plupart des compagnies maritimes, en particulier lorsqu'elles font du transport à la demande, ne disposent pas de leurs propres réseaux de bureaux pour les représenter. Lorsque leurs navires font escale dans un port étranger, elles font appel à des agents maritimes pour des services d'avitaillement, des démarches auprès des autorités ou pour une assistance aux membres de l'équipage. Le plus vaste réseau d'agents maritimes indépendants est Multiport, dont le secrétariat est à Londres. De nombreuses agences maritimes sont des entreprises locales relativement modestes, mais certaines s'étendent au monde entier, notamment GAC (Émirats arabes unis), Inchcape (Royaume-Uni) et Wilhelmsen Ship (Norvège).

C. ANALYSE COMPARÉE DES ACTIVITÉS MARITIMES

1. Participation des pays en développement aux activités maritimes

Au fil des décennies, les pays en développement ont considérablement élargi leurs compétences dans des secteurs maritimes hautement sophistiqués et techniquement complexes. Ils sont tout d'abord devenus des acteurs décisifs sur le marché pour la fourniture d'effectifs de gens de mer et l'immatriculation des navires, et ils élargissent maintenant leurs activités à quasiment tous les grands secteurs maritimes.

Comme le montre le tableau 6.16, les pays en développement ont désormais une part du marché supérieure à 50 % dans 6 des 11 secteurs sur lesquels porte ce tableau. Dans la construction navale, le recyclage des navires et la fourniture de gens de mer, les pays en développement représentent plus des trois quarts de l'offre. Dans 3 des 11 secteurs considérés,

les pays développés restent dominants avec environ 90 % du marché – notamment pour ce qui est des services d'assurance P&I, du financement et de la classification des navires.

2. Obstacles éventuels à la participation aux activités maritimes

La possibilité pour un nouveau venu d'accéder au marché dans un secteur maritime déterminé est subordonnée à de nombreux facteurs géographiques, politiques, historiques et économiques, comme le montrent les différentes études de cas citées dans la section B du présent chapitre. Parallèlement, certains aspects de caractère général permettent de comparer différentes activités maritimes et d'évaluer les chances pour de nouveaux arrivants d'accéder à un marché particulier. L'un de ces aspects concerne le degré de concentration du marché: il peut être plus difficile pour un pays de développer un secteur déjà dominé par un petit nombre de pays. Un autre obstacle possible pourrait être le niveau général de développement d'un pays, car la mise en place ou le renforcement d'un secteur maritime peut nécessiter certaines capacités institutionnelles, techniques et humaines dont ne disposent pas toujours les pays en développement.

Concentration du marché. Du fait que les pays se spécialisent dans différentes activités maritimes, une concentration du marché a tendance à se produire (tableau 6.16). Dans la construction navale, le recyclage des navires et les services d'assurance, quatre pays représentent à eux seuls 90 % du marché mondial. La fourniture des équipages et l'exploitation des porte-conteneurs sont en revanche des secteurs plus également répartis entre un grand nombre de pays, la part de marché combinée des quatre premiers pays étant inférieure à 40 %.

Niveau de développement économique. Le tableau 6.16 donne également, pour chaque secteur maritime, le PIB moyen par habitant en tant qu'indicateur du stade de développement économique⁴³. Le recyclage des navires se fait dans les pays qui ont le plus faible PIB moyen par habitant (2 094 dollars); en remontant l'échelle, les activités qui viennent ensuite sont l'immatriculation des navires et la fourniture de gens de mer. À l'autre extrémité de l'échelle, le PIB moyen par habitant est le plus élevé dans les pays qui ont des clubs P&I (48 628 dollars), suivis par ceux qui s'occupent de financement de l'achat ou de la construction de navires, d'exploitation de porte-conteneurs et de terminaux pour conteneurs.

Tableau 6.16 Comparaison des secteurs maritimes

Secteur maritime	Part des 4 premiers pays (en %)	Part des 10 premiers pays (en %)	Part de marché des pays en développement dans les 10 premiers (en %)	Nombre de pays en développement dans les 10 premiers	PIB moyen par habitant (en dollars)	Multiplicateur appliqué à la moyenne mondiale du PIB par habitant
Construction (tpl)	95,4	98,2	76,4	6	19 368,8	2,3
Démantèlement (tpl)	94,3	99,0	99,0	5	2 094,0	0,2
Services d'assurance P&I (tpl)	91,2	74,62	2,4	2	48 628,0	5,7
Financement (en \$)	70,2	98,1	8,7	1	41 198,0	4,8
Classification (tpl)	65,0	95,4	10,6	2	36 629,3	4,3
Armement (tpl)	49,7	69,1	26,1	4	31 150,1	3,6
Immatriculation (tpl)	45,9	72,0	53,2	6	9 219,6	1,1
Exploitation portuaire: terminaux à conteneurs (EVP)	43,9	61,7	67,4	5	35 639,6	4,1
Exploitation de navires: porte-conteneurs (EVP)	36,9	73,24	41,5	5	35 847,1	4,2
Matelots (nombre)	35,1	50,0	89,5	8	10 603,6	1,2
Officiers (nombre)	30,8	52,0	75,4	6	15 314,8	1,8

Source: Voir la section 6.B. Les estimations se fondent sur l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles.

Le graphique 6.7 réunit ces deux indicateurs sous forme de matrice dans laquelle le PIB par habitant est indiqué en abscisse et la concentration du marché entre les pays en ordonnée. Les données spécifiques au secteur utilisées pour dresser ce graphique ont été tirées du tableau 6.16. Les secteurs analysés sont groupés en quatre quadrants qui donnent une évaluation des obstacles à l'accès au marché des pays en développement dans chaque domaine d'activité maritime. Une forte concentration alliée à une moyenne élevée du PIB par habitant (quadrant 3) signifie que seuls quelques pays (des pays développés essentiellement) participent à cette activité (financement de l'achat ou de la construction de navires et assurance maritime, par exemple). Il sera probablement plus difficile pour les pays en développement de s'implanter dans ces secteurs que de démarrer des activités maritimes dans des pays où le développement économique est moins avancé et dans des secteurs où la concentration du marché est faible (quadrant 1).

3. Liens entre les activités maritimes

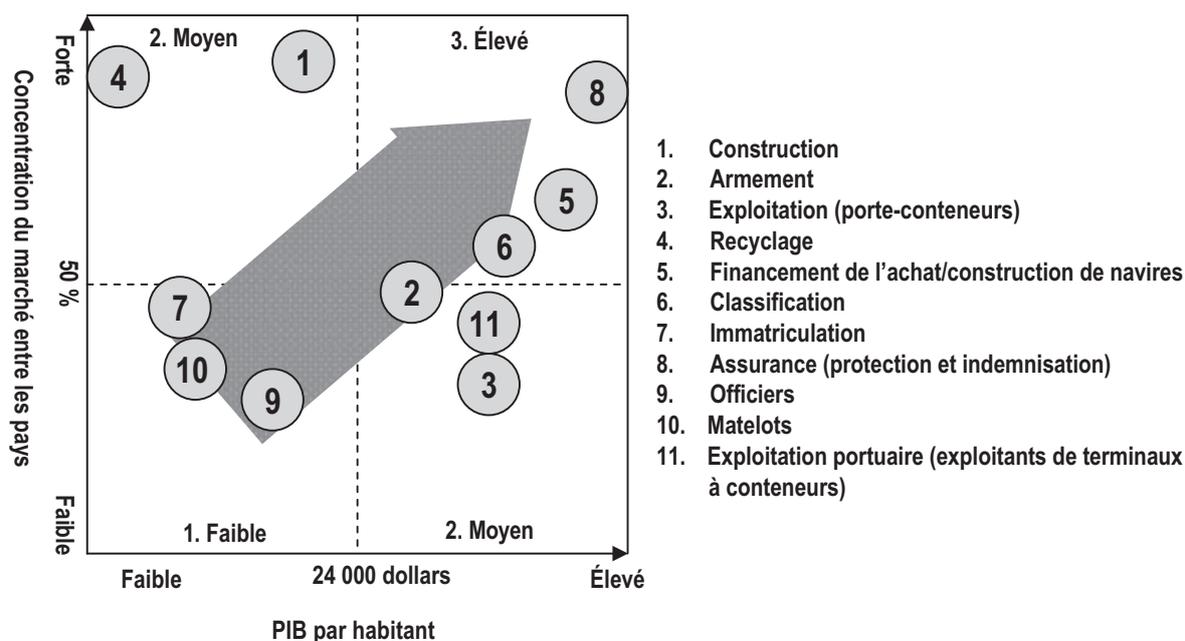
De plus en plus, les activités maritimes sont géographiquement réparties entre différents pays, dont chacun est spécialisé dans un ou quelques

secteurs. En raison de la distance croissante qui sépare la plupart des secteurs industriels, on pourrait penser qu'ils se développent de façon de plus en plus indépendante les uns des autres. Or, si cela est vrai pour certains secteurs, les liens entre eux persistent. Ces liens peuvent être de deux types.

D'une part, un secteur peut fournir des services à un autre secteur, et leur proximité géographique peut être un avantage. Si cela est moins pertinent aujourd'hui qu'au cours des décennies passées, il pourrait encore être avantageux pour un propriétaire de navire de disposer, par exemple, de services d'assurance et de financement dans un même pays. La classification des navires est un autre exemple: il pourrait être commode pour les sociétés de classification de se trouver à proximité de leurs clients dans les secteurs de la construction navale et de l'exploitation des navires, et également des banques qui financent les navires qui doivent faire l'objet d'une classification.

D'autre part, différents secteurs pourraient nécessiter les mêmes types d'intrants et de structures. De faibles coûts salariaux peuvent constituer un avantage au niveau des coûts aussi bien pour le recyclage des navires que pour la constitution des équipages. Une base industrielle est importante pour la construction aussi bien des navires que des grues portuaires. Un

Graphique 6.7 Obstacles à l'accès au marché maritime pour les pays en développement



Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de données extraites du tableau 6.16.

secteur des services bien développé et un solide cadre juridique sont des préalables indispensables pour la compétitivité des services bancaires et d'assurance.

Compte tenu de ces deux liens possibles, il faut s'attendre à trouver plusieurs activités maritimes dans le même pays. Les données sur les secteurs maritimes analysés donnent à penser que c'est en effet le cas. Le tableau 6.17 donne les coefficients de corrélation partielle entre telle ou telle paire de secteurs. Une valeur positive signifie que lorsque la participation d'un pays dans un secteur augmente, sa participation dans le second aura aussi tendance à augmenter. Le coefficient de corrélation partielle se situe entre -1 (corrélation négative totale) et +1 (corrélation positive totale)⁴⁴.

Le coefficient de corrélation entre les officiers et les matelots est de 0,73, ce qui suggère que les pays qui fournissent des officiers fournissent aussi très probablement des matelots. Des pays tels que les Philippines, qui ont développé leur infrastructure pour la formation de matelots, fournissent maintenant des officiers dont le profil d'éducation est plus élevé. Il existe aussi une corrélation entre l'exploitation et la possession de navires (0,47). L'une des raisons à cela est que les exploitants de navires sont souvent propriétaires d'une partie de leur flotte et affrètent

le reste de la capacité dont ils ont besoin afin de pouvoir réagir avec plus de souplesse à la variabilité de la demande. D'autres secteurs, en revanche, sont rarement situés dans le même pays: ainsi, le coefficient de corrélation entre le recyclage des navires et l'assurance est égal à zéro.

L'annexe VII, qui donne la part de marché des différents pays, offre d'autres exemples de pays actifs dans différents groupes de secteurs entre lesquels une corrélation existe. Le Bangladesh et le Pakistan occupent ainsi l'un et l'autre une place de premier plan dans le recyclage des navires, et participent aussi quelque peu à la fourniture des équipages. Le Libéria et Saint-Vincent-et-les Grenadines ont un système de libre immatriculation, mais ne sont actifs dans aucun autre secteur maritime. Indépendamment de leurs différentes dimensions en termes économiques, l'Argentine, le Brésil et la Chine ont le même profil maritime: ces trois pays participent activement à la construction navale et ont des ressortissants qui sont propriétaires de navires et opérateurs de porte-conteneurs.

Les liens entre les différents secteurs maritimes qui ressortent de l'analyse de corrélation ci-dessus ont été extraits pour être présentés dans le graphique 6.8. Les coefficients de corrélation modérés ou forts ($r > 0,4$)

Tableau 6.17 Analyse de corrélation entre les secteurs maritimes et les indicateurs économiques

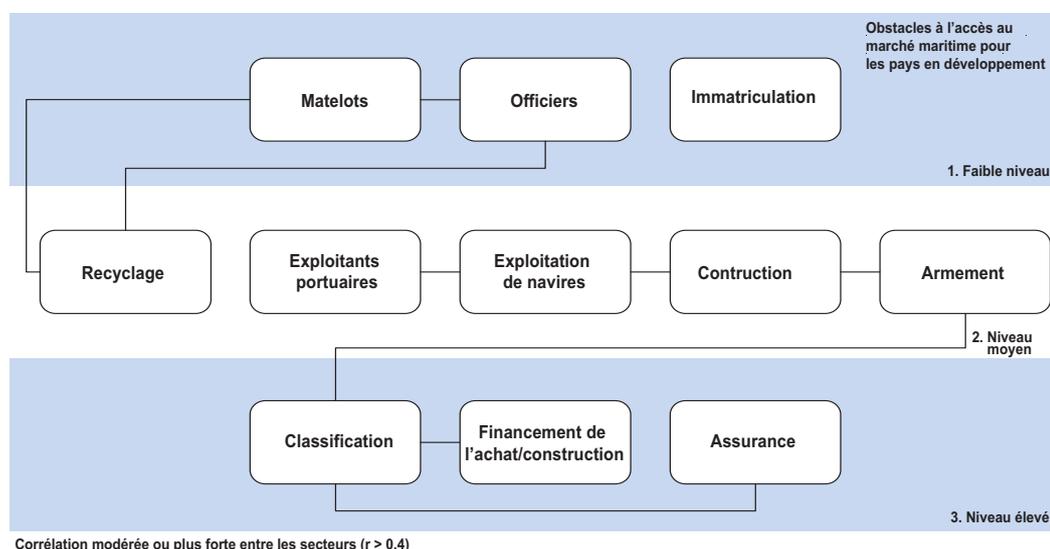
	Construction	Armement	Exploitation	Recyclage	Achat/ construction	Classification	Immatriculation	Assurance	Équipages (officiers)	Équipages (matelots)	Exploitation portuaire
Construction	1,00										
Armement	0,52	1,00									
Exploitation	0,43	0,47	1,00								
Recyclage	0,33	0,20	0,15	1,00							
Achat/ construction	-0,04	0,25	0,30	-0,07	1,00						
Classification	0,37	0,57	0,32	0,05	0,40	1,00					
Immatriculation	0,10	0,22	0,13	0,07	-0,07	0,10	1,00				
Assurance	0,08	0,20	0,03	-0,00	0,13	0,68	0,10	1,00			
Équipages (officiers)	0,36	0,38	0,19	0,53	-0,08	0,33	0,12	0,18	1,00		
Équipages (matelots)	0,37	0,29	0,20	0,49	-0,03	0,19	0,11	0,06	0,73	1,00	
Exploitation portuaire	0,22	0,30	0,50	0,15	0,37	0,12	0,23	-0,00	0,15	0,15	1,00

Légende:

≥ 0,4

≥ 0,5

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de l'annexe VII.

Graphique 6.8 Visualisation des liens entre les secteurs maritimes

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir des données figurant dans les tableaux 6.16 et 6.17.

sont représentés par un trait plein. À partir des résultats illustrés par le graphique 6.7, ce nouveau graphique groupe les secteurs en fonction de l'importance des obstacles à l'accès aux activités maritimes, en indiquant quelles sont les chances pour un pays en développement de s'implanter dans chacun d'eux. Créer une activité maritime dans le groupe 3, par exemple, semble difficile pour les pays en développement, qui d'une part se heurtent à de solides barrières commerciales à leur entrée dans le secteur et qui, d'autre part, n'ont que peu de liens avec les secteurs où de moindres obstacles à

l'accès au marché pourraient constituer une incitation à localiser les activités dans le même pays.

4. Mondialisation des transports maritimes

Dans le cadre de la prestation mondialisée de services de transports maritimes, les pays en développement ont commencé à s'implanter dans de plus en plus de secteurs. Ils dominent presque entièrement les domaines bon marché à forte intensité de main-d'œuvre tels que le recyclage des navires et la

fourniture des effectifs de gens de mer. Ils ont aussi acquis une importante part du marché, et qui va croissant, dans l'industrie manufacturière et dans des secteurs maritimes à forte intensité de capital tels que la construction navale, l'armement et l'exploitation de navires. Seuls les secteurs de services liés à l'assurance, au financement de l'achat ou de la construction de navires et à la classification des navires sont jusqu'ici restés essentiellement le fief des pays développés, même si les pays en développement y gagnent aussi du terrain.

Les compagnies maritimes aussi bien des pays développés que des pays en développement sont de plus en plus tributaires de biens et de services en provenance des pays en développement pour demeurer compétitives. Dès les années 1970, les propriétaires de navires ont eu recours aux registres de libre immatriculation qui leur permettaient de recruter leurs équipages dans des pays où les coûts salariaux étaient faibles. Au cours des décennies suivantes, les compagnies maritimes ont aussi commencé à acheter leurs navires à des chantiers navals dans les pays en développement, les navires construits en Europe ou aux États-Unis pouvant s'avérer trop coûteux. Aujourd'hui, la mondialisation des activités maritimes permet aux compagnies maritimes de s'approvisionner chez les fournisseurs qui offrent le

meilleur rapport coût-efficacité. Cela a conduit à une réduction des coûts des transports internationaux qui favorise le commerce mondial de marchandises.

La participation des pays en développement aux activités maritimes et connexes dans le monde a suivi des orientations et des stratégies différentes suivant les secteurs, les avantages comparés et les choix stratégiques. Certains pays en développement ont misé sur les avantages de coût qu'offraient de bas salaires, d'autres ont offert des incitations fiscales et d'autres encore ont choisi d'appuyer l'expansion de secteurs maritimes nationaux en ayant recours à des politiques industrielles et à une aide ciblée. Pour de nombreux pays en développement, la participation à différentes activités maritimes a été un déclencheur de progrès économique.

Les décideurs qui se proposent de renforcer encore la participation de leur pays à différentes activités maritimes doivent comprendre les liens éventuels qui existent entre elles. Ils doivent aussi prendre en compte le niveau de concentration du marché qui existe déjà ainsi que les rapports éventuels entre le niveau de développement d'un pays et son aptitude à devenir un acteur compétitif sur un marché déterminé. Nous espérons que les données et les constatations présentées et analysées dans le présent chapitre pourront les aider dans cette tâche.

NOTES

- ¹ La classification des pays comme «en développement» dans le présent chapitre suit la terminologie officielle de l'ONU (voir aussi l'annexe I).
- ² Porter M. (1998), *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York. Free Press: p. 30 et suivantes.
- ³ Ibid.
- ⁴ *Lloyd's List* (2011), Chinese yards churn out record bulk newbuilders. 12 janvier. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article353837.ece> (site consulté en avril 2011).
- ⁵ Germany Trade and Invest (2010), VR Chinas Schiffsbau mit positivem Jahresergebnis. Accessible sur <http://www.gtai.de/fdb-SE,MKT201003168012,Google.html> (site consulté en avril 2011).
- ⁶ Ciccantell P. S. et Shin K-H (2009), The steel and shipbuilding industries of South Korea: Rising East Asia and globalization. Accessible sur le site http://jwsr.ucr.edu/archive/vol15/Shin_Ciccantell-vol15n2.pdf (consulté en mai 2011).
- ⁷ World Steel Association (2010), World crude steel output increases by 15 per cent in 2010. Accessible sur <http://www.worldsteel.org/?action=newsdetail&id=319> (consulté en avril 2011).
- ⁸ Bureau of Labour Statistics (2011), Unit labour costs in national currency, compensation, and output. Accessible sur <http://www.bls.gov/news.release/prod4.t02.htm> (consulté en avril 2011). Également: Hourly compensation costs for all employees: Transportation equipment manufacturing. Accessible sur <ftp://ftp.bls.gov/pub/special.requests/ForeignLabor/aeind336naics.txt> (consulté en avril 2011).
- ⁹ Petrobras (2011), Petrobras in numbers. Accessible sur <http://www.petrobras.com/en/about-us/profile/> (consulté en mai 2011).
- ¹⁰ Secrétariat de la CNUCED, à partir des statistiques des flottes de Containerisation International Online. Accessible sur <http://www.ci-online.co.uk> (consulté en mai 2011).
- ¹¹ D'après les données de Containerisation International Online.
- ¹² Les données indiquées dans ce paragraphe sont tirées des exposés faits par la compagnie CSAV. Accessible sur <http://www.csav.cl/ir/presentations-en.htm> (consulté en mars 2011).
- ¹³ United States Commercial Service (2009), Chile: Maritime ports. Accessible sur http://www.amchamchile.cl/sites/default/files/maritime_ports_io.pdf (consulté en septembre 2011). Également: CEPAL (2009). Port planning in Latin America and the evolution of container traffic with Asia-Pacific. FAL Bulletin. Éd. n° 277, n° 9. Accessible sur http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/4/38994/FAL_277_port_planning.pdf.
- ¹⁴ Chiffres tirés des exposés et des sites Web des associations nationales de recyclage de navires.
- ¹⁵ Marges bénéficiaires estimées par Xu Hui, Directeur exécutif, China Ship Fund. Article accessible sur http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2010-04/08/content_9703387.htm (consulté en avril 2011).
- ¹⁶ CNUCED (2010), *Étude sur les transports maritimes 2010*, publication des Nations Unies, numéro de vente: F.10. II.D.4, New York et Genève.
- ¹⁷ Banque mondiale (2010), *The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan*. Accessible sur <http://siteresources.worldbank.org/SOUTHASIAEXT/Resources/223546-1296680097256/Shipbreaking.pdf> (site consulté en avril 2011).
- ¹⁸ Ibid.
- ¹⁹ *Lloyd's List* (2011), The return of Bangladesh. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article357812.ece> (consulté en avril 2011).
- ²⁰ Marine Money (2010), Shipping China. Exposé accessible sur <http://www.marinemoney.com>.
- ²¹ Clarkson Research Services (2010), Will Chinese banks make significant inroads into the international ship financing arena? Article accessible sur <http://www.marinemoney.com>.
- ²² Standard Chartered (2010). Exposé accessible sur <http://www.marinemoney.com>.
- ²³ Ince & Co. (2011). Chinese fund for Greek shipowners. Accessible sur <http://incelaw.com/news-and-events/News/ch-greek-fund> (consulté en mai 2011).
- ²⁴ BIMCO (2009): Ship classification in the world of free competition. Accessible sur https://www.bimco.org/en/News/2009/10/21_Feature_Week_43.aspx (consulté en avril 2011).
- ²⁵ Communiqués de presse Europa (2009), Antitrust: la Commission ouvre la voie à une concurrence accrue sur le marché de la classification des navires en rendant les engagements souscrits par l'IACS juridiquement contraignants. Accessible sur <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1513&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (consulté en avril 2011).
- ²⁶ Maritime Professional (2010), IRS membership of IACS will put an end to dual class. Accessible sur <http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/IRS-membership-of-IACS-will-put-an-end-to-dual-cla/June-2010/IRS-membership-of-IACS-will-put-an-end-to-dual-cla.aspx> (consulté en avril 2011).

- ²⁷ *Lloyd's List* (2010). Class societies wait in line as IACS admits Indian Register. Accessible sur <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article171956.ece> (consulté en avril 2011).
- ²⁸ CombinedMar a communiqué à la CNUCED les résultats d'une récente comparaison des coûts en fonction du pavillon.
- ²⁹ <http://www.parismou.org/>.
- ³⁰ <http://www.igpandi.org/>.
- ³¹ Ibid.
- ³² Omni (2010), *P&I Report 2010*. Accessible sur http://omniltd.ca/PDFS/OMNI_PandI_Report_2010.pdf (consulté en avril 2011).
- ³³ Ibid.
- ³⁴ Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (2011). Role of shipping in sustainable development. Accessible sur http://www.un.org/special-rep/ohrls/UN_system/imo.htm (consulté en septembre 2011).
- ³⁵ *Philippine News* (2011), Philippines targets to capture 50 per cent of global seafarer demand by 2016. Accessible sur <http://www.megascene.net/?p=6229> (consulté en octobre 2011).
- ³⁶ Le Joint Manning Group est un organisme qui représente les cinq premières agences de recrutement d'effectifs aux Philippines.
- ³⁷ Safety4Sea (2011), Philippines in bid to stamp out illegal seafarer recruitment. Accessible sur <http://safewaters.wordpress.com/2010/10/20/shipping-philippines-in-bid-to-stamp-out-illegal-seafarer-recruitment/> (consulté en octobre 2011).
- ³⁸ ABS-CBN News (2010), RP likely to ratify ILO convention for seafarers. Accessible sur <http://www.abs-cbnnews.com/global-philipino/10/07/10/rp-likely-ratify-ilo-convention-seafarers> (consulté en mai 2011).
- ³⁹ ABS-CBN News (2011), Remittances saved up to 3-M Pinoys from poverty. Accessible sur <http://www.abs-cbnnews.com/business/05/03/11/remittances-saved-2-3m-pinoys-poverty> (consulté en mai 2011).
- ⁴⁰ DP World (2010), Company presentations. Accessible sur <http://www.dpworld.com> (consulté en avril 2011). Également: données communiquées directement par l'exploitant portuaire.
- ⁴¹ Drewry Publishing (2010), *Global Container Terminal Operators : Annual Review and Forecast 2010*. Londres.
- ⁴² DP World (2010). Exposés de la compagnie. Accessibles sur <http://www.dpworld.com> (consultés en avril 2011). Également: données communiquées directement par l'exploitant portuaire.
- ⁴³ Le PIB moyen par habitant pour chaque secteur a été calculé comme suit: a) en multipliant la part de marché de chaque pays dans ce secteur par le PIB moyen par habitant correspondant; et b) en additionnant les résultats pour tous les pays représentés dans ce secteur.
- ⁴⁴ Les corrélations sont calculées par Excel, en utilisant la corrélation Pearson, qui permet de calculer le coefficient de corrélation entre deux variables (données concernant le secteur maritime en l'occurrence), lorsque les mesures de chaque variable sont faites pour chacun d'un nombre N de sujets (pays). Toute observation manquante pour l'un quelconque des sujets signifie que ce sujet n'est pas pris en compte dans l'analyse. La formule appliquée est la suivante:

$$r = \frac{\sum XY - \frac{\sum X \sum Y}{N}}{\sqrt{(\sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{N})(\sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{N})}}$$

La liste ci-dessous comprend les données comprises dans chaque variable de l'analyse de corrélation:

1. Construction navale. Navires construits dans le pays, en tjb (2009).
2. Armement. Navires appartenant à des compagnies ayant la nationalité du pays, en tpl (2010).
3. Exploitation. Exploitants de porte-conteneurs du pays, en EVP (2010).
4. Recyclage. Navires recyclés dans le pays, en tjb (2010).
5. Financement de l'achat ou de la construction de navires. Portefeuille de financement par des banques du pays, en dollars; les données ne portent que sur les 25 principales banques de financement dans ce secteur (2010).
6. Classification. Navires classés par une société de classification du pays, en tjb (2010).
7. Immatriculation. Navires immatriculés par des sociétés d'immatriculation du pays, en tpl (2010).
8. Assurance. Navires assurés par un club P&I du pays, en tjb (2010).
9. Fourniture d'effectifs (officiers). Nombre d'officiers fournis par le pays (2010).
10. Fourniture d'effectifs (matelots). Nombre de matelots fournis par le pays (2010).
11. Exploitation portuaire. Exploitants de terminaux à conteneurs ayant leur siège dans le pays, trafic portuaire en EVP (2009).



ANNEXE STATISTIQUE

I	Classification des pays et territoires	190
II	Trafic maritime mondial par groupe de pays	194
III a)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	197
III b)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	202
III c)	Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation, par groupe de pays et par types de navires au 1 ^{er} janvier 2011	207
IV	Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1 ^{er} janvier 2011	215
V	Trafic des ports à conteneurs dans les pays maritimes, 2008 et 2009.....	221
VI	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1 ^{er} janvier 2011	222
VII	Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial.....	230

Annexe I Classification des pays et territoires^{a, b, c, d}
I. Pays développés

Code 1	Bermudes Canada États-Unis d'Amérique	Groenland Saint-Pierre-et-Miquelon
Code 2	Allemagne Andorre Autriche Belgique Bulgarie Chypre Danemark Espagne Estonie Finlande France Gibraltar Grèce Guadeloupe Guyane française Hongrie Îles Féroé Irlande Islande	Italie Lettonie Lituanie Luxembourg Malte Martinique Monaco Norvège Pays-Bas Pologne Portugal République tchèque Réunion Roumanie Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Slovaquie Slovénie Suède Suisse
Code 3	Israël	Japon
Code 4	Australie	Nouvelle-Zélande

II. Pays en transition

Code 5.1 en Europe	Albanie Biélorus Bosnie-Herzégovine Croatie Ex-République yougoslave de Macédoine	Fédération de Russie Monténégro République de Moldova Serbie Ukraine
Code 5.2 en Asie	Arménie Azerbaïdjan Géorgie Kazakhstan	Kirghizistan Ouzbékistan Tadjikistan Turkménistan

Annexe I Classification des pays et territoires^{a, b, c, d}

III. Pays en développement

Code 6.1 Afrique du Nord	Algérie Égypte Libye	Maroc Tunisie
Code 6.2 Afrique de l'Ouest	Bénin Burkina Faso Cap-Vert Côte d'Ivoire Gambie Ghana Guinée Guinée-Bissau Libéria	Mali Mauritanie Niger Nigéria Sainte-Hélène Sénégal Sierra Leone Togo
Code 6.3 Afrique de l'Est	Burundi Comores Djibouti Érythrée Éthiopie Kenya Madagascar Malawi Maurice Mayotte	Mozambique Ouganda République-Unie de Tanzanie Rwanda Seychelles Somalie Soudan Zambie Zimbabwe
Code 6.4 Afrique centrale	Angola Cameroun Congo Gabon Guinée équatoriale	République centrafricaine République démocratique du Congo Sao Tomé-et-Principe Tchad
Code 6.5 Afrique australe	Afrique du Sud Botswana Lesotho	Namibie Swaziland
Code 7.1 Caraïbes	Anguilla Antigua-et-Barbuda Antilles néerlandaises Aruba Bahamas Barbade Cuba Dominique Grenade Haïti Îles Caïmanes	Îles Turques et Caïques Îles Vierges américaines Îles Vierges britanniques Jamaïque Montserrat République dominicaine Sainte-Lucie Saint-Kitts-et-Nevis Saint-Vincent-et-les Grenadines Trinité-et-Tobago

Annexe I Classification des pays et territoires^{a, b, c, d}

Code 7.2 Amérique centrale	Belize Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras Mexique Nicaragua Panama
Code 7.3 Amérique du Sud – Zone côtière nord	Guyana Suriname	Venezuela (République bolivarienne du)
Code 7.4 Amérique du Sud – Zone côtière ouest	Chili Colombie	Équateur Pérou
Code 7.5 Amérique du sud – Zone côtière est	Argentine Bolivie (État plurinational de) Brésil	Îles Falkland (Malvinas) Paraguay Uruguay
Code 8.1 Asie occidentale	Arabie saoudite Bahreïn Émirats arabes unis Iraq Jordanie Koweït	Liban Oman Qatar République arabe syrienne Turquie Yémen
Code 8.2 Asie du Sud	Afghanistan Bangladesh Bhoutan Inde Iran (République islamique d')	Maldives Népal Pakistan Sri Lanka
Code 8.3 Asie de l'Est	Chine Hong Kong (Chine) Macao (Chine) Mongolie	République de Corée République populaire démocratique de Corée Province chinoise de Taiwan
Code 8.4 Asie du Sud-Est	Brunéi Darussalam Cambodge Indonésie Malaisie Myanmar Philippines	République démocratique populaire lao Singapour Thaïlande Timor-Leste Viet Nam
Code 9 Océanie	Fidji Guam Île Christmas (Australie) Île de Wake Îles Marshall Îles Salomon Kiribati Micronésie (États fédérés de) Nauru	Nouvelle-Calédonie Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

Annexe I Classification des pays et territoires^{a, b, c, d}**Notes de l'annexe I**

- ^a Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.
- ^b Les pays ou territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette étude se répartissent selon les groupes suivants:
- | | |
|--|---------------------------------|
| Pays et territoires développés: | Codes 1, 2, 3 et 4 |
| Pays en transition: | Codes 5.1 et 5.2 |
| Pays et territoires en développement: | Codes 6, 7, 8 et 9 |
| <i>Dont:</i> | |
| en Afrique: | Codes 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 et 6.5 |
| en Amérique: | Codes 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 et 7.5 |
| en Asie: | Codes 8.1, 8.2, 8.3 et 8.4 |
| en Océanie: | Code 9. |
- ^c Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct.
- ^d Les statistiques de trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports: c'est pourquoi les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupe de pays (en millions de tonnes)									
Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchandises chargées	Marchandises déchargées			Total marchandises chargées
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b		
Pays développés									
Amérique du Nord	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
Code 1	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	523,1	675,5	463,5	135,2	335,0	933,7
Europe	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
Code 2	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	83,6	262,8	720,3	1 066,6	478,0	280,5	1 012,2	1 770,7
Japon et Israël	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
Code 3	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,5	151,2	175,7	192,1	110,6	480,4	783,2
Australie et Nouvelle-Zélande	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
Code 4	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
Total partiel: Pays développés	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	125,7	418,5	2 288,2	2 832,5	1 158,5	545,1	1 888,5	3 592,1
Pays en transition									
	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
Codes 5.1 et 5.2	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
Pays en développement									
Afrique du Nord	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
Code 6.1	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	103,6	64,5	76,2	244,3	11,3	14,4	171,1	196,8
Afrique de l'Ouest	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
Code 6.2	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupe de pays (en millions de tonnes)									
Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchandises chargées	Marchandises déchargées			Total marchandises chargées
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b		
Afrique de l'Est Code 6.3	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	96,3	9,1	53,8	159,2	6,5	11,0	73,2	90,7
	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
Afrique centrale Code 6.4	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
Afrique australe Code 6.5	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	124,5	2,0	9,2	135,7	1,6	2,7	11,4	15,8
	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
Total partiel: pays en développement d'Afrique	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,5	35,9	59,2
	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
Caraïbes et Amérique centrale Codes 7.1 et 7.2	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	343,6	81,5	308,2	733,3	42,0	39,3	318,0	399,3
	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
Amérique du Sud: côtes nord et est Codes 7.3 et 7.5	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	79,1	26,6	86,9	192,6	34,5	49,7	98,2	182,3
	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
Amérique du Sud: côtes ouest Code 7.4	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	118,3	37,8	592,9	749,0	20,2	14,6	105,0	139,9
	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
Total partiel: pays en développement d'Amérique	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	33,6	8,8	145,6	187,9	14,6	12,3	58,4	85,4
	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9	
2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8	

Annexe II Trafic maritime mondial^a par groupe de pays (en millions de tonnes)									
Zone ^a	Année	Marchandises chargées			Total marchandises chargées	Marchandises déchargées			Total marchandises chargées
		Pétrole		Marchandises solides		Pétrole		Marchandises solides	
		Brut	Produits ^b			Brut	Produits ^b		
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	231,0	73,2	825,4	1 129,6	69,3	76,6	261,6	407,5
Asie occidentale	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
Code 8.1	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	742,0	154,1	177,6	1 073,7	23,3	53,1	331,4	407,8
Asie du Sud et de l'Est	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
Codes 8.2 et 8.3	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	123,2	113,9	919,9	1 156,9	519,7	139,7	2 211,7	2 871,1
Asie du Sud-Est	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
Code 8.4	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	67,8	80,2	812,0	960,1	122,6	107,1	334,8	564,5
Total partiel: pays en développement d'Asie	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	932,9	348,2	1 909,5	3 190,7	665,6	300,0	2 877,9	3 843,5
Pays en développement d'Océanie	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
Code 9	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
Total partiel: pays et territoires en développement	2006	1 527,5	537,1	2 765,0	4 829,5	643,6	355,1	2 644,3	3 642,9
	2007	1 553,9	530,7	2 932,6	5 020,8	742,4	376,3	2 954,3	4 073,0
	2008	1 518,0	515,1	3 049,6	5 082,6	684,9	407,2	3 097,0	4 189,1
	2009	1 453,5	502,9	2 842,0	4 798,4	745,3	386,9	3 232,1	4 364,2
	2010	1 509,0	503,1	3 047,9	5 060,1	776,9	419,6	3 467,1	4 663,7
Total mondial	2006	1 783,4	914,8	5 002,1	7 700,3	1 931,2	893,7	5 053,4	7 878,3
	2007	1 813,4	933,5	5 287,1	8 034,1	1 995,7	903,8	5 240,8	8 140,2
	2008	1 785,2	957,0	5 487,2	8 229,5	1 942,3	934,9	5 409,2	8 286,3
	2009	1 710,5	931,1	5 216,4	7 858,0	1 874,1	921,3	5 036,6	7 832,0
	2010	1 784,9	967,5	5 655,8	8 408,3	1 938,9	969,3	5 469,7	8 377,8

Source: Compilation du secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays déclarants telles que publiées sur les sites Web des gouvernements et des ports, et par des sources spécialisées. Les données pour l'année 2006 et les suivantes ont été révisées et actualisées à la suite de l'amélioration de l'établissement des rapports et de la réception de statistiques plus récentes et de renseignements détaillés concernant la répartition par catégorie de marchandises. Les chiffres pour 2010 sont des estimations basées sur des données provisoires.

^a Voir l'annexe I pour la composition des groupes.

^b Y compris le GNL, le GPL, le naphte, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère, le fuel lourd, etc.

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	169	13	0	0	0	155
Algérie	790	21	121	66	0	582
Angola	71	6	0	11	0	54
Bénin	1	0	0	0	0	1
Cameroun	17	0	0	2	0	15
Cap-Vert	34	3	0	9	0	22
Comores	912	62	277	449	8	116
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	8	1	0	0	0	7
Djibouti	3	0	0	0	0	3
Égypte	1 114	223	439	203	55	193
Érythrée	13	2	0	10	0	1
Éthiopie	112	0	0	112	0	0
Gabon	15	0	0	5	0	9
Gambie	33	4	0	27	0	2
Ghana	107	3	0	17	0	87
Guinée	27	0	0	1	0	26
Guinée équatoriale	41	8	0	9	0	23
Guinée-Bissau	6	0	0	1	0	5
Kenya	10	1	0	0	0	9
Libye	865	788	0	27	0	50
Madagascar	15	0	0	6	0	9
Maroc	390	14	0	16	47	314
Maurice	73	0	0	14	0	59
Mauritanie	47	1	0	1	0	45
Mozambique	40	0	0	6	0	34
Namibie	126	0	0	3	0	123
Nigéria	661	437	0	10	0	214
République démocratique du Congo	12	1	0	0	0	10
République-Unie de Tanzanie	331	68	28	214	5	16
Sainte-Hélène	2	0	0	0	0	2
Sao Tomé-et- Príncipe	14	1	4	5	0	4
Sénégal	49	0	0	2	0	46
Seychelles	201	122	0	43	0	36
Sierra Leone	824	132	144	425	29	95
Somalie	6	0	0	3	0	3
Soudan	24	0	0	20	0	3
Togo	247	26	60	121	23	17
Tunisie	189	16	17	50	0	106
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
<i>Total</i>	7 603	1 955	1 091	1 888	167	2 503

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Argentine	623	284	40	42	13	244
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	1 283	431	367	249	157	80
Belize	1 374	36	258	800	0	280
Bolivie (État plurinational de)	136	7	52	68	0	10
Brésil	2 393	915	459	254	277	487
Chili	871	215	246	71	23	315
Colombie	90	4	0	39	0	47
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	54	0	1	7	0	45
Curaçao	1 263	99	81	911	6	166
Dominique	908	268	512	81	0	46
El Salvador	11	0	0	0	0	11
Équateur	334	199	0	6	0	130
Grenade	2	0	0	1	0	1
Guatemala	4	0	0	0	0	4
Guyana	42	6	0	23	0	14
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	522	81	39	191	2	210
Îles Caïmanes	3 024	1 222	632	957	0	213
Îles Falkland ^d	46	0	0	0	0	46
Îles Turques et Caïques	2	0	0	0	0	2
Îles Vierges britanniques	20	0	0	0	0	19
Jamaïque	170	0	98	41	28	4
Mexique	1 459	631	126	50	0	652
Nicaragua	5	1	0	1	0	3
Paraguay	46	2	0	30	7	8
Pérou	454	206	0	20	0	228
République dominicaine	6	0	0	1	0	5
Saint-Kitts-et-Nevis	972	119	285	410	8	150
Suriname	5	2	0	1	0	1
Trinité-et-Tobago	52	3	0	1	0	48
Uruguay	98	13	2	6	0	77
Venezuela (République bolivarienne du)	1 062	462	121	34	0	445
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
<i>Total</i>	17 339	5 207	3 320	4 295	521	3 996
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Arabie saoudite	1 661	880	0	272	204	304
Bahreïn	532	108	33	1	247	144

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Bangladesh	880	65	478	266	35	35
Brunéi Darussalam	493	5	0	3	0	484
Cambodge	1 776	42	207	1 313	19	195
Chine	34 705	6 772	15 727	4 430	5 208	2 569
Chine, Hong Kong	55 543	11 904	28 858	3 129	10 411	1 242
Chine, Macao	2	0	0	0	0	2
Émirats arabes unis	1 087	377	63	79	345	222
Inde	9 244	4 935	2 576	315	254	1 164
Indonésie	9 279	2 689	1 444	2 442	738	1 965
Iran (République islamique d')	755	80	200	217	30	228
Iraq	19	17	0	0	0	2
Jordanie	217	137	0	38	0	42
Koweït	1 908	1 272	46	96	269	225
Liban	128	0	19	106	0	3
Malaisie	8 073	3 344	222	473	670	3 364
Maldives	111	6	1	92	0	12
Mongolie	655	2	466	144	5	38
Myanmar	195	3	14	147	1	29
Oman	29	1	0	2	0	26
Pakistan	340	175	103	37	0	25
Philippines	5 256	452	2 286	1 525	308	686
Province chinoise de Taiwan	2 869	654	1 155	115	689	255
Qatar	960	302	70	1	300	287
République arabe syrienne	178	0	51	124	0	3
République de Corée	12 513	868	7 955	1 335	741	1 615
République démocratique populaire lao	0	0	0	0	0	0
République populaire démocratique de Corée	814	56	102	583	22	51
Singapour	44 870	17 622	9 045	4 203	9 922	4 078
Sri Lanka	197	11	45	101	16	24
Thaïlande	2 941	1 116	594	688	234	309
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquie	5 947	1 028	2 407	1 548	503	461
Viet Nam	3 704	933	1 079	1 367	131	194
Yémen	35	17	0	5	0	13
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE</i>						
<i>Total</i>	207 917	55 876	75 246	25 197	31 301	20 296
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	34	0	0	8	0	26
Îles Salomon	11	0	0	2	0	9
Kiribati	548	89	197	196	0	66
Micronésie (États fédérés de)	13	0	0	6	0	6

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Papouasie-Nouvelle-Guinée	104	4	17	65	0	17
Samoa	12	0	0	8	0	4
Tonga	53	1	6	32	0	15
Tuvalu	763	373	138	145	11	97
Vanuatu	2 435	4	1 099	266	25	1 040
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE</i>						
<i>Total</i>	3 974	471	1 458	729	36	1 280
<i>Total PAYS EN DÉVELOPPEMENT</i>	236 832	63 509	81 115	32 108	32 025	28 075
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	15 283	366	418	434	13 335	729
Australie	1 698	122	298	154	0	1 124
Autriche	10	0	0	10	0	0
Belgique	4 501	1 010	1 585	203	99	1 603
Bulgarie	422	8	271	125	0	18
Canada	3 060	530	1 260	114	16	1 140
Danemark	12 259	3 517	215	414	6 557	1 556
Espagne	3 073	592	27	330	52	2 073
Estonie	375	8	0	11	0	356
États-Unis	11 941	2 314	1 172	1 882	3 354	3 220
Finlande	1 450	364	4	474	29	581
France	6 668	2 704	181	154	1 833	1 796
Grèce	40 795	23 437	12 638	288	2 169	2 264
Guernesey	0	0	0	0	0	0
Irlande	218	13	0	129	5	71
Islande	155	0	0	1	0	154
Israël	283	3	0	2	268	9
Italie	17 044	5 164	3 468	2 638	949	4 825
Japon	16 858	3 292	5 561	2 711	115	5 179
Jersey	1	0	0	0	0	1
Lettonie	264	48	0	23	0	193
Lituanie	418	1	0	213	10	194
Luxembourg	1 030	132	51	253	207	387
Norvège	16 529	5 012	2 389	4 174	5	4 948
Nouvelle-Zélande	405	57	38	136	7	167
Pays-Bas	6 738	443	40	3 054	1 123	2 078
Pologne	162	5	0	15	0	142
Portugal	1 225	360	51	310	57	448
Roumanie	92	5	0	16	0	70
Royaume-Uni	18 542	1 683	1 512	3 462	8 981	2 904
Slovaquie	56	0	10	46	0	0
Slovénie	2	0	0	0	0	2

Annexe III a) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tjb)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Suède	3 561	221	26	2 045	0	1 269
Suisse	705	55	448	82	114	6
<i>PAYS DÉVELOPPÉS Total</i>	185 824	51 465	31 665	23 903	39 286	39 506
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	57	0	3	52	0	2
Azerbaïdjan	741	248	0	112	0	382
Croatie	1 510	667	663	40	0	139
Fédération de Russie	7 711	1 391	440	2 871	143	2 866
Géorgie	711	21	132	480	8	70
Kazakhstan	117	60	0	5	0	52
Monténégro	5	0	0	2	0	4
République de Moldova	363	22	66	266	0	9
Turkménistan	74	24	0	17	0	33
Ukraine	787	25	73	368	0	321
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	12 076	2 457	1 377	4 213	151	3 877
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE						
IMMATRICULATION						
Antigua-et-Barbuda	10 738	15	901	3 797	5 892	133
Bahamas	50 370	18 847	8 007	6 845	1 599	15 072
Bermudes	10 536	1 259	1 800	118	564	6 795
Chypre	20 732	5 397	8 480	1 355	4 164	1 336
Île de Man	11 621	6 345	2 923	363	95	1 895
Îles Marshall	62 011	27 190	17 753	1 475	5 643	9 950
Libéria	106 708	37 381	26 611	4 156	33 415	5 146
Malte	38 738	12 795	16 425	3 054	3 540	2 925
Panama	201 264	36 925	94 752	23 554	31 963	14 071
Saint-Vincent-et-les Grenadines	4 707	181	1 590	2 173	178	585
<i>DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE</i>						
<i>IMMATRICULATION Total</i>	517 425	146 334	179 241	46 891	87 053	57 907
Pavillon inconnu	5 957	682	982	2 107	201	1 986
Total mondial^e	958 115	264 446	294 379	109 222	158 717	131 351

Annexe III b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tpl)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Afrique du Sud	102	18	0	0	0	84
Algérie	809	30	204	66	0	509
Angola	58	10	0	14	0	34
Bénin	0	0	0	0	0	0
Cameroun	10	0	0	4	0	6
Cap-Vert	22	5	0	12	0	6
Comores	1 217	105	458	553	12	90
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	4	1	0	0	0	3
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Égypte	1 596	388	776	210	63	159
Érythrée	14	3	0	10	0	1
Éthiopie	146	0	0	146	0	0
Gabon	9	0	0	5	0	4
Gambie	11	5	0	5	0	2
Ghana	81	5	0	22	0	55
Guinée	13	0	0	0	0	12
Guinée équatoriale	35	14	0	11	0	11
Guinée-Bissau	2	0	0	0	0	2
Kenya	8	2	0	0	0	6
Libye	1 522	1 461	0	33	0	28
Madagascar	12	0	0	8	0	4
Maroc	217	20	0	14	55	127
Maurice	66	1	0	12	0	54
Mauritanie	25	2	0	1	0	21
Mozambique	35	0	0	11	0	25
Namibie	71	0	0	2	0	70
Nigéria	952	729	0	17	0	206
République démocratique du Congo	14	2	0	1	0	12
République-Unie de Tanzanie	472	117	45	295	7	8
Sainte-Hélène	1	0	0	0	0	1
Sao Tomé-et- Príncipe	18	1	7	7	0	2
Sénégal	21	0	0	3	0	17
Seychelles	287	201	0	56	0	30
Sierra Leone	1 089	214	225	536	38	76
Somalie	7	0	0	4	0	2
Soudan	26	0	0	25	0	1
Togo	347	40	99	166	32	10
Tunisie	113	24	26	35	0	27
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
<i>Total</i>	9 436	3 398	1 841	2 283	206	1 708

Annexe III b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tpl)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	1	0	0	1	0	0
Argentine	905	538	88	59	18	202
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbade (La)	1 882	674	618	321	211	58
Belize	1 628	61	394	943	0	230
Bolivie (État plurinational de)	193	12	83	88	0	11
Brésil	3 418	1 471	794	301	358	494
Chili	1 127	363	411	85	30	239
Colombie	109	7	0	55	0	48
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	49	1	1	9	0	38
Curaçao	1 698	172	148	1 137	8	232
Dominique	1 603	477	969	115	0	42
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Équateur	416	339	0	5	0	72
Grenade	1	0	0	1	0	0
Guatemala	3	1	0	0	0	2
Guyana	45	9	0	28	0	7
Haïti	1	0	0	1	0	0
Honduras	550	146	67	252	2	83
Îles Caïmanes	3 688	2 026	1 015	397	0	249
Îles Falkland ^d	34	0	0	0	0	34
Îles Turques et Caïques	0	0	0	0	0	0
Îles Vierges britanniques	11	1	0	1	0	10
Jamaïque	232	0	156	41	35	1
Mexique	1 862	1 046	228	35	0	553
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	53	4	0	39	8	2
Pérou	471	327	0	30	0	114
République dominicaine	2	0	0	1	0	1
Saint-Kitts-et-Nevis	1 300	187	472	550	10	82
Suriname	6	3	0	2	0	1
Trinité-et-Tobago	20	4	0	0	0	16
Uruguay	63	19	3	8	0	32
Venezuela (République bolivarienne du)	1 530	789	201	45	0	496
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE</i>						
<i>Total</i>	22 907	8 676	5 647	4 551	681	3 352
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Arabie saoudite	2 246	1 519	0	272	221	234
Bahreïn	622	192	44	1	271	113

Annexe III b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tpl)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Bangladesh	1 369	113	813	370	48	24
Brunéi Darussalam	433	7	0	3	0	423
Cambodge	2 185	64	300	1 694	24	103
Chine	52 741	11 702	27 225	5 698	6 243	1 873
Chine, Hong Kong	91 733	21 456	52 925	4 125	12 061	1 166
Chine, Macao	2	0	0	0	0	2
Émirats arabes unis	1 376	633	87	86	378	193
Inde	15 278	8 907	4 497	352	328	1 194
Indonésie	12 105	4 440	2 406	3 084	978	1 197
Iran (République islamique d')	993	120	346	277	41	209
Iraq	29	27	0	0	0	2
Jordanie	343	290	0	41	0	13
Koweït	3 006	2 330	78	74	292	233
Liban	130	1	30	96	0	3
Malaisie	10 725	5 889	389	512	820	3 115
Maldives	145	12	2	125	0	7
Mongolie	1 050	3	792	200	7	48
Myanmar	220	5	24	178	0	14
Oman	15	2	0	2	0	11
Pakistan	593	322	189	55	0	26
Philippines	6 946	723	3 640	1 859	371	354
Province chinoise de Taiwan	4 310	1 112	2 121	157	775	145
Qatar	1 296	546	116	0	331	303
République arabe syrienne	253	0	84	169	0	0
République de Corée	20 155	1 470	14 707	1 736	938	1 304
République démocratique populaire lao	2	0	0	2	0	0
République populaire démocratique de Corée	1 194	96	171	852	31	44
Singapour	67 287	31 351	16 603	3 211	11 670	4 452
Sri Lanka	267	20	75	139	17	16
Thaïlande	4 564	2 001	970	988	319	285
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquie	8 745	1 759	4 160	1 913	631	283
Viet Nam	5 899	1 540	1 834	2 210	175	140
Yémen	36	28	0	2	0	6
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE Total</i>	318 294	98 679	134 630	30 481	36 969	17 535
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	16	0	0	6	0	10
Îles Salomon	8	0	0	2	0	6
Kiribati	815	151	348	267	0	49
Micronésie (États fédérés de)	10	0	0	6	0	4
Papouasie-Nouvelle-Guinée	122	6	23	80	0	12

Annexe III b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tpl)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Samoa	10	0	0	9	0	1
Tonga	58	1	7	40	0	10
Tuvalu	1 202	683	228	182	15	94
Vanuatu	3 023	6	1 805	274	29	909
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE</i>						
<i>Total</i>	5 265	847	2 412	866	44	1 095
<i>Total PAYS EN DÉVELOPPEMENT</i>	355 902	111 600	144 529	38 181	37 901	23 691
PAYS DÉVELOPPÉS						
Allemagne	17 566	554	828	458	15 341	385
Australie	1 947	202	482	145	0	1 118
Autriche	12	0	0	12	0	0
Belgique	6 800	1 940	3 057	119	122	1 562
Bulgarie	597	13	439	133	0	11
Canada	3 465	889	1 893	102	17	565
Danemark	14 739	5 724	420	330	7 186	1 080
Espagne	2 750	1 076	42	214	66	1 353
Estonie	97	13	0	15	0	69
États-Unis	12 662	3 949	2 233	978	3 618	1 884
Finlande	1 157	610	4	385	37	122
France	8 336	4 987	348	86	1 993	921
Grèce	71 420	43 883	23 712	315	2 371	1 139
Guernesey	0	0	0	0	0	0
Irlande	242	18	0	188	7	27
Islande	66	0	1	1	0	64
Israël	343	5	0	3	330	5
Italie	19 440	8 814	6 435	1 646	1 054	1 492
Japon	22 201	6 098	10 220	2 472	126	3 285
Jersey	1	0	0	1	0	0
Lettonie	159	81	0	21	0	57
Lituanie	350	2	0	262	14	72
Luxembourg	1 135	201	85	144	237	468
Monaco	0	0	0	0	0	0
Norvège	20 081	8 672	4 248	3 176	7	3 978
Nouvelle-Zélande	387	89	56	171	8	63
Pays-Bas	7 036	677	49	3 899	1 316	1 096
Pologne	103	7	0	20	0	75
Portugal	1 212	632	81	270	73	157
Roumanie	65	8	0	14	0	43
Royaume-Uni	19 352	2 659	2 799	2 405	10 012	1 476
Slovaquie	74	0	15	58	0	0
Slovénie	0	0	0	0	0	0

Annexe III b) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en milliers de tpl)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Suède	1 762	326	36	1 115	0	285
Suisse	1 129	87	772	106	157	7
<i>PAYS DÉVELOPPÉS Total</i>	236 682	92 214	58 254	19 261	44 092	22 861
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	82	0	4	77	0	1
Azerbaïdjan	660	353	0	122	0	184
Croatie	2 480	1 244	1 154	49	0	33
Fédération de Russie	7 400	2 006	615	3 266	149	1 364
Géorgie	929	35	207	629	12	45
Kazakhstan	143	103	0	5	0	36
Monténégro	3	0	0	2	0	1
République de Moldova	477	38	101	332	0	6
Turkménistan	75	34	0	15	0	25
Ukraine	789	43	118	440	0	188
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	13 038	3 856	2 200	4 937	161	1 884
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION						
Antigua-et-Barbuda	13 892	23	1 454	4 824	7 448	144
Bahamas	67 465	34 764	14 113	6 219	1 804	10 566
Bermudes	10 860	2 336	3 471	119	577	4 357
Chypre	32 321	9 729	15 070	1 679	4 964	880
Île de Man	19 422	11 403	5 521	417	124	1 958
Îles Marshall	98 757	49 585	32 248	1 497	6 772	8 655
Libéria	166 246	67 826	48 578	4 305	39 646	5 891
Malte	61 294	22 886	29 533	3 482	4 087	1 307
Panama	306 032	67 141	172 641	18 360	35 796	12 094
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 701	340	2 804	2 844	243	469
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION Total						
	782 990	266 034	325 433	43 744	101 460	46 319
Pavillon inconnu	7 130	1 142	1 622	2 847	246	1 273
Total mondial^e	1 395 743	474 846	532 039	108 971	183 859	96 028

Annexe III c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en nombre de navires)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE						
Algérie	134	12	6	12	0	104
Afrique du Sud	258	7	0	1	0	250
Angola	175	6	0	15	0	154
Bénin	7	0	0	0	0	7
Cameroun	66	0	0	6	0	60
Cap-Vert	40	3	0	11	0	26
Comores	308	21	20	145	2	120
Congo	20	0	0	0	0	20
Côte d'Ivoire	32	2	0	0	0	30
Djibouti	11	0	0	0	0	11
Égypte	351	40	12	35	3	261
Érythrée	13	1	0	4	0	8
Éthiopie	9		0	8	0	1
Gabon	51	1	0	11	0	39
Gambie	12	1	0	3	0	8
Ghana	233	3	1	16	0	213
Guinée	45	0	0	2	0	43
Guinée équatoriale	43	4	0	5	0	34
Guinée-Bissau	24	0	0	7	0	17
Kenya	29	2	0		0	27
Libye	167	19	0	9	0	139
Madagascar	66	1	0	14	0	51
Maroc	508	3	0	7	6	492
Maurice	54	1	0	5	0	48
Mauritanie	139	1	0	3	0	135
Mozambique	121	0	0	8	0	113
Namibie	171	0	0	1	0	170
Nigéria	528	87	0	13	0	428
République démocratique du Congo	18	1	0	1	0	16
République-Unie de Tanzanie	48	7	0	11	0	30
Sainte-Hélène	2	0	0	0	0	2
Sao Tomé-et-Principe	23	1	1	9	0	12
Sénégal	193	1	0	5	0	187
Seychelles	49	6	0	7	0	36
Sierra Leone	363	54	14	192	6	97
Somalie	14	0	0	3	0	11
Soudan	17	0	0	3	0	14
Togo	107	12	5	57	2	31
Tunisie	76	1	1	5	0	69
PAYS EN DÉVELOPPEMENT						
<i>Total</i>	4 625	309	65		20	3 529

Annexe III c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en nombre de navires)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE						
Anguilla	3	0	0	2	0	1
Argentine	484	34	2	12	1	435
Aruba	1	0	0	0	0	1
Barbade (La)	140	23	20	63	6	28
Belize	426	15	39	197	0	175
Bolivie (État plurinational de)	47	3	3	32	0	9
Brésil	617	49	22	54	12	480
Chili	560	14	12	45	2	487
Colombie	149	6	0	28	0	115
Costa Rica	16	0	0	0	0	16
Cuba	63	1	3	7	0	52
Curaçao	152	4	2	104	1	41
Dominique	108	10	11	37	0	50
El Salvador	16	0	0	0	0	16
Équateur	267	38	0	6	0	223
Grenade	8	0	0	3	0	5
Guatemala	12	1	0	0	0	11
Guyana	121	5	0	39	0	77
Haïti	4		0	3	0	1
Honduras	926	83	18	241	1	583
Îles Caïmanes	158	64	17	29		48
Îles Falkland ^d	26	0	0	0	0	26
Îles Turques et Caïques	7		0	1	0	6
Îles Vierges britanniques	18	1	0	2	0	15
Jamaïque	36		5	6	4	21
Mexique	854	36	5	13	0	800
Nicaragua	28	1	0	2	0	25
Paraguay	43	2	0	20	4	17
Pérou	796	16	0	2	0	778
République dominicaine	21		0	2	0	19
Saint-Kitts-et-Nevis	268	51	17	110	3	87
Suriname	15	3	0	3	0	9
Trinité-et-Tobago	130	1	0	1	0	128
Uruguay	116	7	0	4	0	104
Venezuela (République bolivarienne du)	333	24	5	22	0	282
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE</i>						
<i>Total</i>	6 969	492	182	1 090	34	5 171
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE						
Arabie saoudite	322	48	0	19	4	251
Bahreïn	215	7	2	3	4	199

Annexe III c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en nombre de navires)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Bangladesh	331	75	20	113	5	118
Brunéi Darussalam	81	3	0	8	0	70
Cambodge	878	20	44	606	5	203
Chine	4 080	528	624	1 167	214	1 547
Chine, Hong Kong	1 736	317	686	215	275	243
Chine, Macao	2	0	0	0	0	2
Émirats arabes unis	530	43	5	83	7	392
Inde	1 404	125	99	159	15	1 006
Indonésie	5 763	420	146	1 708	118	3 371
Iran (République islamique d')	581	13	14	224	3	327
Iraq	3	2	0	0	0	1
Jordanie	19	1	0	5	0	13
Koweït	201	19	2	15	6	159
Liban	43	1	3	32	0	7
Malaisie	1 391	170	11	195	42	973
Maldives	86	13	1	44	0	28
Mongolie	109	7	22	44	1	35
Myanmar	120	5	1	43	1	70
Oman	44	1	0	8	0	35
Pakistan	52	5	3	3	0	41
Philippines	1 946	182	86	662	15	1 001
Province chinoise de Taiwan	677	29	39	71	29	509
Qatar	116	6	3	2	13	92
République arabe syrienne	46		5	27		14
République de Corée	2 913	297	224	420	69	1 903
République démocratique populaire lao	1		0	1	0	
République populaire démocratique de Corée	258	23	9	174	3	49
Singapour	2 667	708	207	178	329	1 245
Sri Lanka	92	9	4	18	1	60
Thaïlande	888	250	32	189	32	385
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquie	1 334	186	101	494	41	512
Viet Nam	1 451	104	130	949	21	247
Yémen	50	4	0	4	0	42
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE</i>						
<i>Total</i>	30 431	3 621	2 523	7 883	1 253	15 151
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE						
Fidji	56	0	0	15	0	41
Îles Salomon	34	0	0	12	0	22
Kiribati	117	23	9	59	0	26
Micronésie (États fédérés de)	29	0	2	10	0	17

Annexe III c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en nombre de navires)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Papouasie-Nouvelle-Guinée	137	4	7	61	0	65
Samoa	11	0	0	4	0	7
Tonga	42	2	1	16	0	23
Tuvalu	174	29	6	43	3	93
Vanuatu	497	1	37	38	1	420
<i>PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE</i>						
<i>Total</i>	1 097	59	62	258	4	714
<i>Total PAYS EN DÉVELOPPEMENT</i>	43 122	4 481	2 832	9 933	1 311	24 565
PAYS DÉVELOPPÉS						
Australie	738	12	13	63	0	650
Allemagne	931	41	7	92	293	498
Autriche	2	0	0	2	0	0
Belgique	245	14	22	20	4	185
Bulgarie	92	11	14	20	0	47
Canada	984	30	66	36	2	850
Danemark	987	159	6	119	93	610
Espagne	1 469	38	9	51	6	1 365
Estonie	113	5	0	5	0	103
États-Unis	6 371	65	60	95	84	6 067
Finlande	275	13	1	82	3	176
France	799	51	6	55	25	662
Grèce	1 433	429	267	105	32	600
Guernesey	3	0	0	0	0	3
Irlande	233	2	0	35	1	195
Islande	220	1	1	4	0	214
Israël	37	6	0	1	5	25
Italie	1 649	250	89	141	21	1 148
Japon	6 150	638	441	1 560	15	3 496
Jersey	5		0	1	0	4
Lettonie	140	7	0	8	0	125
Lituanie	115	1	0	44	1	69
Luxembourg	133	17	2	14	10	90
Monaco	1	0	0	0	0	1
Norvège	1 995	179	62	379	1	1 374
Nouvelle-Zélande	270	4	6	51	1	208
Pays-Bas	1 302	56	2	548	68	628
Pologne	314	7	0	12	0	295
Portugal	464	23	7	59	7	368
Roumanie	76	7	0	6	0	63
Royaume-Uni	1 938	170	39	340	216	1 173
Slovaquie	19	0	1	17	0	1
Slovénie	7	0	0	0	0	7

Annexe III c) Flottes marchandes du monde, par pavillon d'immatriculation^a, par groupe de pays et par types de navires^b au 1^{er} janvier 2011 (en nombre de navires)

	Total de la flotte	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres
Suède	488	43	8	88	0	349
Suisse	37	5	18	9	4	1
<i>PAYS DÉVELOPPÉS Total</i>	30 035	2 284	1 147	4 062	892	21 650
PAYS EN TRANSITION						
Albanie	65	0	1	56	0	8
Azerbaïdjan	298	49	0	34	0	215
Croatie	305	18	28	38	0	221
Fédération de Russie	3 485	353	62	967	13	2 090
Géorgie	280	13	18	172	1	76
Kazakhstan	114	10	0	8	0	96
Monténégro	11	0	0	1	0	10
République de Moldova	134	4	8	113	0	9
Turkménistan	61	6	0	8	0	47
Ukraine	528	17	4	150	0	357
<i>PAYS EN TRANSITION Total</i>	5 281	470	121	1 547	14	3 129
DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION						
Antigua-et-Barbuda	1 293	7	51	767	406	62
Bahamas	1 384	305	241	366	56	416
Bermudes	158	21	23	10	15	89
Chypre	1 014	132	275	184	198	225
Île de Man	385	140	49	64	7	125
Îles Marshall	1 622	577	457	95	211	282
Libéria	2 726	734	580	278	899	235
Malte	1 724	439	528	424	107	226
Panama	7 986	1 099	2 441	1 984	738	1 724
Saint-Vincent-et-les Grenadines	942	19	72	362	19	470
<i>DIX PRINCIPAUX PAYS DE LIBRE IMMATRICULATION INTERNATIONALE Total</i>	19 234	3 473	4 717	4 534	2 656	3 854
Pavillon inconnu	5 720	384	138	1 323	24	3 851
Total mondial^e	103 392	11 092	8 955	21 399	4 897	57 049

Notes de l'annexe III

Source: IHS-Fairplay.

^a Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

^b Navires de 100 tjb ou au-delà, non comprises les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.

^c Y compris les cargos mixtes.

^d Il existe un différend entre les Gouvernements d'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

^e Compte non tenu des estimations relatives à la flotte de réserve des États-Unis et de la flotte des Grands Lacs des États-Unis et du Canada.

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire d'appartenance	Allemagne			Antigua-et-Barbuda			Bahamas		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	442	17 149	98,0	1 088	12 498	90,1	36	2 777	4,1
Arabie saoudite	0	0	-	0	0	-	19	4 948	7,3
Belgique	0	0	-	0	0	-	9	122	0,2
Bermudes	1	43	0,2	0	0	-	17	1 907	2,8
Brésil	0	0	-	0	0	-	3	637	0,9
Canada	0	0	-	1	17	0,1	101	10 883	16,1
Chine	0	0	-	0	0	-	4	242	0,4
Chypre	0	0	-	0	0	-	23	932	1,4
Danemark	0	0	-	17	88	0,6	70	1 245	1,8
Émirats arabes unis	0	0	-	0	0	-	30	1 372	2,0
Espagne	0	0	-	0	0	-	7	671	1,0
États-Unis	0	0	-	9	53	0,4	114	4 532	6,7
Fédération de Russie	0	0	-	3	8	0,1	1	2	0,0
France	0	0	-	0	0	-	19	625	0,9
Grèce	1	40	0,2	4	57	0,4	229	12 887	19,1
Hong Kong (Chine)	0	0	-	0	0	-	3	102	0,2
Île de Man	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Inde	0	0	-	0	0	-	1	8	0,0
Indonésie	0	0	-	0	0	-	2	82	0,1
Iran (République islamique d')	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Italie	0	0	-	0	0	-	7	443	0,7
Japon	0	0	-	0	0	-	103	6 587	9,8
Koweït	0	0	-	0	0	-	2	85	0,1
Malaisie	0	0	-	0	0	-	15	186	0,3
Norvège	0	0	-	9	75	0,5	225	4 671	6,9
Pays-Bas	3	22	0,1	17	71	0,5	41	2 798	4,2
Province chinoise de Taiwan	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Qatar	0	0	-	0	0	-	0	0	-
République de Corée	0	0	-	0	0	-	1	6	0,0
Royaume-Uni	0	0	-	1	3	0,0	32	489	0,7
Singapour	0	0	-	0	0	-	9	55	0,1
Suède	0	0	-	0	0	-	10	504	0,7
Thaïlande	0	0	-	0	0	-	4	99	0,1
Turquie	0	0	-	7	38	0,3	3	155	0,2
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total 35	447	17 254	98,6	1 156	12 909	93,0	1 140	60 051	89,1
Autres propriétaires	4	96	0,5	61	577	4,2	88	4 208	6,2
Propriétaires inconnus	14	148	0,8	42	391	2,8	75	3 131	4,6
TOTAL	465	17 498	100,0	1 259	3 877	100,0	1 303	67 391	100,0

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Nombre de navires	Chine		Chypre		DIS			Pays ou territoire d'appartenance	
	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl		%
0	0	-	191	4 314	13,4	9	28	0,2	Allemagne
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Arabie saoudite
1	59	0,1	2	14	0,0	0	0	-	Belgique
0	0	-	7	322	1,0	0	0	-	Bermudes
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Brésil
0	0	-	2	64	0,2	0	0	-	Canada
2 044	46 207	90,2	7	199	0,6	0	0	-	Chine
0	0	-	129	4 016	12,5	0	0	-	Chypre
0	0	-	7	72	0,2	362	14 094	98,8	Danemark
0	0	-	14	278	0,9	0	0	-	Émirats arabes unis
0	0	-	8	247	0,8	0	0	-	Espagne
0	0	-	12	78	0,2	0	0	-	États-Unis
1	3	0,0	48	2 164	6,7	0	0	-	Fédération de Russie
0	0	-	19	786	2,4	0	0	-	France
0	0	-	200	11 257	35,1	0	0	-	Grèce
16	108	0,2	2	36	0,1	0	0	-	Hong Kong (Chine)
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Île de Man
0	0	-	3	111	0,3	0	0	-	Inde
3	3	0,0	2	151	0,5	0	0	-	Indonésie
0	0	-	10	3 179	9,9	0	0	-	Iran (République islamique d')
0	0	-	5	49	0,2	0	0	-	Italie
2	2	0,0	17	528	1,6	0	0	-	Japon
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Koweït
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Malaisie
0	0	-	31	237	0,7	2	4	0,0	Norvège
0	0	-	43	471	1,5	0	0	-	Pays-Bas
1	3	0,0	0	0	-	0	0	-	Province chinoise de Taiwan
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Qatar
0	0	-	0	0	-	0	0	-	République de Corée
1	3	0,0	7	518	1,6	0	0	-	Royaume-Uni
0	0	-	2	26	0,1	0	0	-	Singapour
0	0	-	5	19	0,1	12	127	0,9	Suède
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Thaïlande
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Turquie
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Viet Nam
2 069	46 388	90,5	773	29 136	90,8	385	14 253	99,9	Total 35
0	0	-	46	736	2,3	0	0	-	Autres propriétaires
324	4 858	9,5	84	2 230	6,9	8	12	0,1	Propriétaires inconnus
2 393	51 246	100,0	903	32 101	100,0	393	14 265	100,0	TOTAL

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire d'appartenance	Grèce			Hong Kong (Chine)			Île de Man		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	0	0	-	10	563	0,6	58	1 011	5,2
Arabie saoudite	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Belgique	16	2 480	3,5	21	850	0,9	0	0	-
Bermudes	3	138	0,2	17	3 111	3,4	7	2 067	10,6
Brésil	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Canada	0	0	-	71	4 000	4,4	1	21	0,1
Chine	1	69	0,1	476	29 812	32,6	0	0	-
Chypre	3	12	0,0	3	240	0,3	0	0	-
Danemark	0	0	-	41	1 662	1,8	44	501	2,6
Émirats arabes unis	0	0	-	1	299	0,3	0	0	-
Espagne	0	0	-	0	0	-	0	0	-
États-Unis	8	389	0,5	35	2 406	2,6	2	21	0,1
Fédération de Russie	0	0	-	1	8	0,0	0	0	-
France	0	0	-	5	510	0,6	0	0	-
Grèce	758	64 659	90,7	23	1 247	1,4	59	5 626	29,0
Hong Kong (Chine)	1	31	0,0	399	24 102	26,3	0	0	-
Île de Man	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Inde	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Indonésie	1	74	0,1	9	84	0,1	0	0	-
Iran (République islamique d')	0	0	-	3	248	0,3	0	0	-
Italie	5	31	0,0	0	0	-	0	0	-
Japon	0	0	-	83	3 991	4,4	16	1 574	8,1
Koweït	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Malaisie	0	0	-	0	0	-	5	572	2,9
Norvège	0	0	-	51	3 609	3,9	60	2 040	10,5
Pays-Bas	0	0	-	0	0	-	2	2	0,0
Province chinoise de Taiwan	0	0	-	26	1 602	1,8	0	0	-
Qatar	0	0	-	0	0	-	0	0	-
République de Corée	0	0	-	3	77	0,1	0	0	-
Royaume-Uni	5	732	1,0	29	1 219	1,3	93	5 232	26,9
Singapour	0	0	-	13	461	0,5	2	55	0,3
Suède	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Thaïlande	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Turquie	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total 35	801	68 614	96,3	1 320	80 102	87,5	349	18 721	96,4
Autres propriétaires	3	459	0,6	2	133	0,1	10	55	0,3
Propriétaires inconnus	82	2 185	3,1	194	11 282	12,3	13	636	3,3
TOTAL	886	71 258	100,0	1 516	91 518	100,0	372	19 412	100,0

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Îles Marshall			Inde			Italie			Pays ou territoire d'appartenance
Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	
241	10 939	11,1	0	0	-	1	3	0,0	Allemagne
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Arabie saoudite
1	35	0,0	1	14	0,1	0	0	-	Belgique
45	7 209	7,3	0	0	-	0	0	-	Bermudes
2	342	0,3	0	0	-	0	0	-	Brésil
5	298	0,3	0	0	-	0	0	-	Canada
15	1 425	1,4	1	27	0,2	0	0	-	Chine
39	1 077	1,1	0	0	-	0	0	-	Chypre
7	376	0,4	0	0	-	4	44	0,2	Danemark
19	814	0,8	5	76	0,5	0	0	-	Émirats arabe sunis
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Espagne
214	16 033	16,2	0	0	-	21	162	0,8	États-Unis
4	81	0,1	0	0	-	0	0	-	Fédération de Russie
2	12	0,0	0	0	-	2	15	0,1	France
380	25 198	25,5	0	0	-	8	365	1,9	Grèce
4	50	0,1	1	19	0,1	0	0	-	Hong Kong (Chine)
6	649	0,7	0	0	-	0	0	-	Île de Man
6	568	0,6	460	14 680	97,5	0	0	-	Inde
1	48	0,0	0	0	-	0	0	-	Indonésie
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Iran (République islamique d')
1	27	0,0	0	0	-	616	16 557	85,9	Italie
42	4 180	4,2	0	0	-	0	0	-	Japon
1	85	0,1	0	0	-	0	0	-	Koweït
18	269	0,3	2	32	0,2	0	0	-	Malaisie
92	4 357	4,4	0	0	-	6	54	0,3	Norvège
22	490	0,5	2	10	0,1	7	9	0,0	Pays-Bas
2	640	0,6	0	0	-	10	532	2,8	Province chinoise de Taiwan
29	3 609	3,7	0	0	-	0	0	-	Qatar
35	1 682	1,7	0	0	-	0	0	-	République de Corée
4	158	0,2	0	0	-	3	15	0,1	Royaume-Uni
29	2 726	2,8	0	0	-	1	40	0,2	Singapour
0	0	-	0	0	-	1	7	0,0	Suède
1	3	0,0	0	0	-	0	0	-	Thaïlande
69	3 094	3,1	0	0	-	4	27	0,1	Turquie
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Viet Nam
1 336	86 473	87,6	472	14 858	98,7	684	17 833	92,6	Total 35
106	5 509	5,6	2	102	0,7	28	1 156	6,0	Autres propriétaires
133	6 761	6,8	19	94	0,6	30	279	1,4	Propriétaires inconnus
1575	98 743	100,0	493	15 054	100,0	742	19 268	100,0	TOTAL

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire d'appartenance	Japon			Libéria			Malte		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	0	0	-	1 120	51 875	31,3	131	3 280	5,4
Arabie saoudite	0	0	-	20	5 055	3,1	0	0	-
Belgique	0	0	-	1	14	0,0	8	403	0,7
Bermudes	0	0	-	4	915	0,6	13	397	0,7
Bésil	0	0	-	25	6 185	3,7	0	0	-
Canada	0	0	-	5	353	0,2	2	31	0,1
Chine	1	7	0,0	14	735	0,4	6	106	0,2
Chypre	0	0	-	10	924	0,6	32	889	1,5
Danemark	0	0	-	4	167	0,1	39	504	0,8
Émirats arabes unis	0	0	-	29	1 744	1,1	1	30	0,0
Espagne	0	0	-	0	0	-	11	156	0,3
États-Unis	0	0	-	61	2 728	1,6	33	655	1,1
Fédération de Russie	0	0	-	109	10 014	6,0	42	377	0,6
France	0	0	-	1	145	0,1	7	438	0,7
Grèce	0	0	-	481	30 417	18,4	468	27 702	45,4
Hong Kong (Chine)	0	0	-	64	4 612	2,8	3	111	0,2
Île de Man	0	0	-	19	3 986	2,4	0	0	-
Inde	0	0	-	4	334	0,2	3	249	0,4
Indonésie	1	0	0,0	4	291	0,2	0	0	-
Iran (République islamique d')	0	0	-	0	0	-	52	7 567	12,4
Italie	0	0	-	48	2 942	1,8	44	919	1,5
Japon	724	18 943	98,5	110	7 889	4,8	5	200	0,3
Koweït	0	0	-	0	0	-	2	147	0,2
Malaisie	0	0	-	0	0	-	1	3	0,0
Norvège	1	78	0,4	44	964	0,6	93	990	1,6
Pays-Bas	0	0	-	35	351	0,2	2	18	0,0
Province chinoise de Taiwan	0	0	-	87	8 543	5,2	0	0	-
Qatar	0	0	-	5	51	0,0	0	0	-
République de Corée	0	0	-	4	513	0,3	2	8	0,0
Royaume-Uni	0	0	-	36	1 583	1,0	23	417	0,7
Singapour	0	0	-	24	2 658	1,6	4	291	0,5
Suède	0	0	-	11	469	0,3	1	28	0,0
Thaïlande	1	5	0,0	0	0	-	0	0	-
Turquie	0	0	-	17	551	0,3	209	5 651	9,3
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total 35	728	19 033	98,9	2 396	147 011	88,7	1 237	51 566	84,4
Autres propriétaires	0	0	-	126	5 979	3,6	192	4 223	6,9
Propriétaires inconnus	53	208	1,1	163	12 667	7,6	197	5 294	8,7
TOTAL	781	19 240	100,0	2 685	165 657	100,0	1 626	61 084	100,0

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Nombre de navires	NIS		Panama			République de Corée			Pays ou territoire d'appartenance
	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	
0	0	-	23	3 370	1,1	0	0	-	Allemagne
3	112	0,6	7	153	0,1	0	0	-	Arabie saoudite
0	0	-	2	20	0,0	0	0	-	Belgique
23	1 770	9,8	28	4 346	1,4	0	0	-	Bermudes
0	0	-	8	1 270	0,4	0	0	-	Brésil
1	21	0,1	9	331	0,1	0	0	-	Canada
0	0	-	548	23 978	7,9	8	103	0,5	Chine
1	4	0,0	9	1 009	0,3	0	0	-	Chypre
8	288	1,6	37	1 323	0,4	0	0	-	Danemark
0	0	-	100	2 581	0,8	0	0	-	Émirats arabes unis
0	0	-	42	225	0,1	0	0	-	Espagne
11	840	4,7	159	5 178	1,7	8	135	0,7	États-Unis
0	0	-	52	249	0,1	0	0	-	Fédération de Russie
3	76	0,4	11	292	0,1	2	19	0,1	France
0	0	-	389	15 947	5,2	1	29	0,2	Grèce
0	0	-	129	6 351	2,1	0	0	-	Hong Kong (Chine)
0	0	-	5	816	0,3	0	0	-	Île de Man
0	0	-	21	919	0,3	0	0	-	Inde
0	0	-	11	145	0,0	0	0	-	Indonésie
0	0	-	6	32	0,0	0	0	-	Iran (République islamique d')
2	76	0,4	27	932	0,3	0	0	-	Italie
0	0	-	2 304	136 889	45,1	13	474	2,4	Japon
0	0	-	12	658	0,2	0	0	-	Koweït
0	0	-	18	327	0,1	0	0	-	Malaisie
410	13 713	76,1	99	3 009	1,0	0	0	-	Norvège
1	5	0,0	22	166	0,1	0	0	-	Pays-Bas
0	0	-	327	13 167	4,3	1	9	0,0	Province chinoise de Taiwan
0	0	-	1	77	0,0	0	0	-	Qatar
0	0	-	359	26 292	8,7	736	18 135	93,0	République de Corée
1	68	0,4	40	675	0,2	0	0	-	Royaume-Uni
0	0	-	103	3 422	1,1	0	0	-	Singapour
28	866	4,8	4	147	0,0	0	0	-	Suède
0	0	-	11	63	0,0	1	27	0,1	Thaïlande
0	0	-	64	710	0,2	0	0	-	Turquie
0	0	-	44	1 328	0,4	0	0	-	Viet Nam
492	17 839	99,1	5 031	256 396	84,4	770	18 932	97,1	Total 35
6	55	0,3	285	6 761	2,2	0	0	-	Autres propriétaires
11	116	0,6	1 246	40 622	13,4	84	560	2,9	Propriétaires inconnus
509	18 010	100,0	6 562	303 778	100,0	854	19 492	100,0	TOTAL

Annexe IV Nationalité réelle des navires des 20 plus grandes flottes par pavillon d'immatriculation, au 1^{er} janvier 2011^a

Pays ou territoire d'appartenance	Royaume-Uni			Singapour			Total, 20 principaux registres d'immatriculation		
	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%	Nombre de navires	1 000 tpl	%
Allemagne	60	1 516	9,0	30	1 107	1,7	3 440	110 430	10,5
Arabie saoudite	1	2	0,0	0	0	-	50	10 270	1,0
Belgique	0	0	-	1	6	0,0	63	4 016	0,4
Bermudes	8	214	1,3	35	2 450	3,7	208	24 891	2,4
Brésil	0	0	-	2	330	0,5	40	8 763	0,8
Canada	0	0	-	0	0	-	198	16 020	1,5
Chine	11	505	3,0	21	1 194	1,8	3 157	104 607	10,0
Chypre	0	0	-	5	117	0,2	254	9 219	0,9
Danemark	44	2 279	13,5	127	8 962	13,4	811	31 606	3,0
Émirats arabes unis	7	43	0,3	16	184	0,3	222	7 419	0,7
Espagne	1	1	0,0	0	0	-	69	1 299	0,1
États-Unis	49	177	1,0	35	2 018	3,0	771	35 403	3,4
Fédération de Russie	0	0	-	2	170	0,3	263	13 076	1,2
France	36	2 349	13,9	13	397	0,6	120	5 664	0,5
Grèce	6	49	0,3	18	336	0,5	3 025	195 818	18,6
Hong Kong (Chine)	10	95	0,6	35	1 474	2,2	667	37 092	3,5
Île de Man	1	1	0,0	0	0	-	31	5 452	0,5
Inde	0	0	-	24	1 339	2,0	522	18 207	1,7
Indonésie	0	0	-	53	1 131	1,7	87	2 010	0,2
Iran (République islamique d')	0	0	-	0	0	-	71	11 027	1,0
Italie	10	59	0,4	4	55	0,1	769	22 091	2,1
Japon	5	91	0,5	142	9 293	13,9	3 566	190 640	18,1
Koweït	0	0	-	0	0	-	17	976	0,1
Malaisie	0	0	-	27	2 500	3,7	86	3 889	0,4
Norvège	44	890	5,3	150	4 562	6,8	1 317	39 253	3,7
Pays-Bas	23	27	0,2	20	35	0,1	240	4 477	0,4
Province chinoise de Taiwan	11	733	4,4	78	3 789	5,7	543	29 017	2,8
Qatar	0	0	-	0	0	-	35	3 737	0,4
République de Corée	0	0	-	10	686	1,0	1 150	47 399	4,5
Royaume-Uni	234	2 096	12,4	62	483	0,7	571	13 692	1,3
Singapour	0	0	-	659	18 694	27,9	846	28 428	2,7
Suède	28	576	3,4	10	200	0,3	110	2 943	0,3
Thaïlande	0	0	-	32	697	1,0	50	894	0,1
Turquie	0	0	-	0	0	-	373	10 226	1,0
Viet Nam	0	0	-	1	28	0,0	45	1 356	0,1
Total 35	589	11 702	69,5	1 612	62 237	92,9	23 787	1 051 308	88,9
Autres propriétaires	14	136	0,8	44	751	1,1	1 017	30 936	2,6
Propriétaires inconnus	104	5 002	29,7	108	3 975	5,9	2 984	100 452	8,5
TOTAL	707	16 840	100,0	1 764	66 963	100,0	27 788	1 182 695	100,0

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données fournies par IHS Fairplay.

^a Navires de charge de 1 000 tjb ou plus.

Annexe V Trafic des ports à conteneurs dans les pays maritimes, 2008 et 2009 (en EVP)

Pays ou territoire d'appartenance	2008	2009	Rang (2009)
Afrique du Sud	3 875 952	3 726 313	30
Albanie	46 798	68 780	114
Algérie	225 140	247 986	88
Allemagne	17 178 075	13 280 552	9
Antigua-et-Barbuda	32 562	29 150	123
Antilles néerlandaises	102 082	97 913	109
Arabie saoudite	4 652 022	4 430 676	26
Argentine	1 997 146	1 626 351	42
Aruba	140 000	125 000	107
Australie	6 098 405	6 196 745	20
Autriche	335 173	290 466	82
Bahamas	1 702 000	1 297 000	43
Bahreïn	269 331	239 705	91
Bangladesh	1 091 200	1 182 121	50
Barbade	87 255	75 015	113
Belgique	10 937 134	9 701 494	13
Belize	38 211	31 344	122
Bénin	300 000	267 000	85
Brésil	7 238 976	6 574 617	18
Brunéi Darussalam	90 366	85 577	111
Bulgarie	203 253	136 444	101
Cambodge	258 775	207 577	93
Cameroun	270 000	240 300	90
Canada	4 720 663	4 190 157	28
Chili	3 164 137	2 795 989	33
Chine	115 060 978	107 492 861	1
Chypre	416 970	353 913	78
Colombie	1 969 316	2 056 747	39
Congo	321 000	285 690	83
Costa Rica	1 004 971	875 687	56
Côte d'Ivoire	713 625	677 029	60
Croatie	168 761	130 740	105
Cuba	319 000	283 910	84
Danemark	740 682	621 546	63
Djibouti	356 462	519 500	69
Égypte	6 099 218	6 250 443	19
El Salvador	156 323	126 369	106
Émirats arabes unis	14 756 127	14 425 039	8
Équateur	670 831	1 000 895	52
Espagne	13 461 302	11 803 192	10
Estonie	180 927	130 939	103
États-Unis	42 411 640	37 347 064	2
Fédération de Russie	3 307 075	2 337 634	34
Finlande	1 605 442	1 113 253	51
France	4 671 989	4 490 583	25

Annexe V Trafic des ports à conteneurs dans les pays maritimes, 2008 et 2009 (en EVP)

Pays ou territoire d'appartenance	2008	2009	Rang (2009)
Gabon	158 884	130 758	104
Géorgie	253 811	181 613	96
Ghana	555 009	493 958	71
Grèce	672 522	935 076	54
Guadeloupe	170 729	142 692	100
Guam	167 784	157 096	98
Guatemala	937 642	906 326	55
Guyane française	45 000	40 050	121
Honduras	669 802	571 720	67
Hong Kong (Chine)	24 494 229	21 040 096	4
Îles Caïmanes	36 644	44 215	120
Inde	7 672 457	8 011 810	15
Indonésie	7 404 831	7 243 557	16
Iran (République islamique d')	2 000 230	2 206 476	37
Irlande	1 043 744	817 305	58
Islande	267 151	193 816	94
Israël	2 089 900	2 033 000	40
Italie	10 530 214	9 532 462	14
Jamahiriya arabe libyenne	174 827	155 596	99
Jamaïque	1 915 943	1 689 670	41
Japon	18 943 606	16 285 918	5
Jordanie	582 515	674 525	61
Kenya	615 733	618 816	64
Koweït	961 684	854 044	57
Lettonie	225 467	184 399	95
Liban	861 931	994 601	53
Lituanie	373 263	247 982	89
Madagascar	143 371	132 278	102
Malaisie	16 024 829	15 671 296	7
Maldives	53 650	56 000	118
Malte	2 407 332	2 323 941	35
Maroc	919 360	1 222 000	49
Maurice	454 433	406 862	75
Mauritanie	57 478	62 269	116
Mexique	3 312 713	2 874 287	32
Mozambique	241 237	214 701	92
Myanmar	180 000	160 200	97
Namibie	183 605	265 663	86
Nicaragua	63 030	59 471	117
Nigéria	72 500	87 000	110
Norvège	331 054	318 924	81
Nouvelle-Zélande	2 295 575	2 302 894	36
Nouvelle-Calédonie	119 661	119 147	108
Oman	3 427 990	3 768 045	29
Pakistan	1 938 001	2 058 056	38

Annexe V Trafic des ports à conteneurs dans les pays maritimes, 2008 et 2009 (en EVP)

Pays ou territoire d'appartenance	2008	2009	Rang (2009)
Panama	5 129 499	4 597 112	23
Papouasie-Nouvelle-Guinée	250 252	257 740	87
Paraguay	9 317	7 045	125
Pays-Bas	11 362 089	10 066 374	12
Pérou	1 235 326	1 232 849	48
Philippines	4 471 428	4 306 723	27
Pologne	859 341	671 552	62
Polynésie française	70 336	63 807	115
Portugal	1 297 402	1 233 482	47
Province chinoise de Taiwan	12 971 224	11 352 097	11
Qatar	400 000	410 000	74
République arabe syrienne	610 607	685 299	59
République de Corée	17 417 723	15 699 161	6
République dominicaine	1 138 471	1 263 456	44
République-Unie de Tanzanie	363 310	370 401	77
Roumanie	1 380 935	594 299	65
Royaume-Uni	7 185 963	6 700 362	17
Sainte-Hélène	700	623	126
Sainte-Lucie	70 202	51 942	119
Saint-Vincent-et-les Grenadines	16 570	16 238	124
Sénégal	347 483	331 076	80
Singapour	30 891 200	26 592 800	3
Slovénie	353 880	343 165	79
Soudan	391 139	431 232	72
Sri Lanka	3 687 465	3 464 297	31
Suède	1 298 778	1 251 424	45
Suisse	92 464	78 285	112
Thaïlande	6 726 237	5 897 935	21
Trinité-et-Tobago	554 093	567 183	68
Tunisie	424 780	418 880	73
Turquie	5 218 316	4 521 713	24
Ukraine	1 123 268	516 698	70
Uruguay	675 273	588 410	66
Venezuela (République bolivarienne du)	1 325 194	1 238 717	46
Viet Nam	4 393 699	4 840 598	22
Yémen	492 313	382 445	76
Total	514 858 737	469 414 358	

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir d'informations figurant dans *Containerisation International Online* (mai 2011), de diverses publications Dynamar B.V., et d'informations obtenues directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

Note: Certains chiffres sont des estimations. Les chiffres relatifs au trafic portuaire ne sont souvent communiqués par les ports que longtemps après la fin de l'année civile. Les totaux nationaux peuvent cacher le fait que des ports de moindre importance ne sont parfois pas inclus; par conséquent, dans certains cas, les chiffres réels pourraient être supérieurs aux chiffres indiqués.

Annexe VI Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1^{er} janvier 2011

Pays ou territoire	Points d'indice					Rang 2004	Rang 2011
	2004	2010	2011	Croissance annuelle moyenne 2004-2011	Croissance 2011-2010		
Chine	100,00	143,57	152,06	7,44	8,49	1	1
Hong Kong (Chine)	94,42	113,60	115,27	2,98	1,67	2	2
Singapour	81,87	103,76	105,02	3,31	1,26	4	3
Allemagne	76,59	90,88	93,32	2,39	2,44	7	4
Pays-Bas	78,81	89,96	92,10	1,90	2,14	6	5
République de Corée	68,68	82,61	92,02	3,33	9,41	10	6
Malaisie	62,83	88,14	90,96	4,02	2,82	12	7
Belgique	73,16	84,00	88,47	2,19	4,47	8	8
Royaume-Uni	81,69	87,53	87,46	0,82	-0,07	5	9
États-Unis	83,30	83,80	81,63	-0,24	-2,17	3	10
Espagne	54,44	74,32	76,58	3,16	2,26	15	11
France	67,34	74,94	71,84	0,64	-3,10	11	12
Italie	58,13	59,57	70,18	1,72	10,61	14	13
Japon	69,15	67,43	67,81	-0,19	0,38	9	14
Province chinoise de Taiwan	59,56	64,37	66,69	1,02	2,32	13	15
Émirats arabes unis	38,06	63,37	62,50	3,49	-0,87	18	16
Arabie saoudite	35,83	50,43	59,97	3,45	9,54	19	17
Maroc	9,39	49,36	55,13	6,53	5,77	78	18
Égypte	42,86	47,55	51,15	1,18	3,60	16	19
Viet Nam	12,86	31,36	49,71	5,26	18,35	55	20
Oman	23,33	48,52	49,33	3,71	0,81	31	21
Inde	34,14	41,40	41,52	1,05	0,12	21	22
Sri Lanka	34,68	40,23	41,13	0,92	0,90	20	23
Malte	27,53	37,53	40,95	1,92	3,42	25	24
Turquie	25,60	36,10	39,40	1,97	3,30	29	25
Canada	39,67	42,39	38,41	-0,18	-3,98	17	26
Panama	32,05	41,09	37,51	0,78	-3,58	22	27
Thaïlande	31,01	43,76	36,70	0,81	-7,06	23	28
Mexique	25,29	36,35	36,09	1,54	-0,26	30	29
Afrique du Sud	23,13	32,49	35,67	1,79	3,18	32	30
Liban	10,57	30,29	35,09	3,50	4,80	67	31
Brésil	25,83	31,65	34,62	1,26	2,97	28	32
Grèce	30,22	34,25	32,15	0,28	-2,10	24	33
Algérie	10,00	31,45	31,06	3,01	-0,39	74	34
Argentine	20,09	27,61	30,62	1,50	3,01	37	35
Pakistan	20,18	29,48	30,54	1,48	1,06	36	36
Iran (République islamique d')	13,69	30,73	30,27	2,37	-0,46	52	37

Annexe VI Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1^{er} janvier 2011

Pays ou territoire	Points d'indice					Rang 2004	Rang 2011
	2004	2010	2011	Croissance annuelle moyenne 2004-2011	Croissance 2011-2010		
Suède	14,76	30,58	30,02	2,18	-0,56	48	38
Israël	20,37	33,20	28,49	1,16	-4,71	35	39
Australie	26,58	28,11	28,34	0,25	0,23	26	40
Jamaïque	21,32	33,09	28,16	0,98	-4,93	33	41
Colombie	18,61	26,13	27,25	1,23	1,12	39	42
Pologne	7,28	26,18	26,54	2,75	0,36	92	43
Danemark	11,56	26,76	26,41	2,12	-0,35	64	44
Indonésie	25,88	25,60	25,91	0,00	0,31	27	45
Bahamas	17,49	25,71	25,18	1,10	-0,53	42	46
Uruguay	16,44	24,46	24,38	1,13	-0,08	43	47
République dominicaine	12,45	22,25	22,87	1,49	0,62	59	48
Chili	15,48	22,05	22,76	1,04	0,71	44	49
Équateur	11,84	18,73	22,48	1,52	3,75	63	50
Slovénie	13,91	20,61	21,93	1,15	1,32	51	51
Croatie	8,58	8,97	21,75	1,88	12,78	85	52
Roumanie	12,02	15,48	21,37	1,34	5,89	61	53
Ukraine	11,18	21,06	21,35	1,45	0,29	65	54
Pérou	14,79	21,79	21,18	0,91	-0,61	47	55
Portugal	17,54	38,06	21,08	0,51	-16,98	41	56
Djibouti	6,76	19,55	21,02	2,04	1,47	98	57
Guatemala	12,28	13,33	20,88	1,23	7,55	60	58
Fédération de Russie	11,90	20,88	20,64	1,25	-0,24	62	59
Venezuela (République bolivarienne du)	18,22	18,61	19,97	0,25	1,36	40	60
Nigéria	12,83	18,28	19,85	1,00	1,57	56	61
Philippines	15,45	15,19	18,56	0,44	3,37	45	62
Nouvelle-Zélande	20,88	18,38	18,50	-0,34	0,12	34	63
Ghana	12,48	17,28	18,01	0,79	0,73	58	64
Trinité-et-Tobago	13,18	15,76	17,89	0,67	2,13	53	65
Côte d'Ivoire	14,39	17,48	17,38	0,43	-0,10	50	66
Chypre	14,39	16,20	17,12	0,39	0,92	49	67
République arabe syrienne	8,54	15,17	16,77	1,18	1,60	86	68
Jordanie	11,00	17,79	16,65	0,81	-1,14	66	69
Maurice	13,13	16,68	15,37	0,32	-1,31	54	70
Togo	10,19	14,24	14,08	0,56	-0,16	71	71
Bénin	10,13	11,51	12,69	0,37	1,18	73	72
Sénégal	10,15	12,98	12,27	0,30	-0,71	72	73
El Salvador	6,30	9,64	12,02	0,82	2,38	101	74

Annexe VI Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1^{er} janvier 2011

Pays ou territoire	Points d'indice					Rang 2004	Rang 2011
	2004	2010	2011	Croissance annuelle moyenne 2004-2011	Croissance 2011-2010		
Namibie	6,28	14,45	12,02	0,82	-2,43	102	75
Kenya	8,59	13,09	12,00	0,49	-1,09	84	76
Yémen	19,21	12,49	11,89	-1,05	-0,60	38	77
République-Unie de Tanzanie	8,10	10,61	11,49	0,48	0,88	90	78
Cameroun	10,46	11,34	11,40	0,13	0,06	69	79
Finlande	9,45	8,36	11,27	0,26	2,92	77	80
Angola	9,67	10,71	11,27	0,23	0,56	76	81
Congo	8,29	10,45	10,78	0,36	0,33	87	82
Porto Rico	14,82	10,65	10,70	-0,59	0,05	46	83
Costa Rica	12,59	12,77	10,69	-0,27	-2,08	57	84
Mozambique	6,64	8,16	10,12	0,50	1,96	99	85
Lituanie	5,22	9,55	9,77	0,65	0,22	115	86
Bahreïn	5,39	7,83	9,77	0,63	1,94	111	86
Honduras	9,11	9,09	9,42	0,04	0,33	80	88
Soudan	6,95	10,05	9,33	0,34	-0,72	95	89
Fidji	8,26	9,44	9,23	0,14	-0,21	88	90
Nouvelle-Calédonie	9,83	9,37	9,17	-0,09	-0,20	75	91
Papouasie-Nouvelle-Guinée	6,97	6,38	8,83	0,27	2,45	94	92
Guam	10,50	8,78	8,76	-0,25	-0,02	68	93
Polynésie française	10,46	8,88	8,59	-0,27	-0,29	70	94
Nicaragua	4,75	8,68	8,41	0,52	-0,27	122	95
Bangladesh	5,20	7,55	8,15	0,42	0,60	116	96
Antilles néerlandaises	8,16	7,97	8,14	0,00	0,17	89	97
Gabon	8,78	8,55	7,97	-0,12	-0,58	81	98
Madagascar	6,90	7,38	7,72	0,12	0,34	96	99
Norvège	9,23	7,93	7,32	-0,27	-0,61	79	100
Comores	6,07	5,74	7,14	0,15	1,40	105	101
Libye	5,25	5,38	6,59	0,19	1,21	114	102
Cuba	6,78	6,57	6,55	-0,03	-0,02	97	103
Seychelles	4,88	5,16	6,45	0,22	1,29	120	104
Tunisie	8,76	6,46	6,33	-0,35	-0,13	83	105
Guinée	6,13	6,28	6,21	0,01	-0,07	104	106
Aruba	7,37	5,34	6,21	-0,17	0,87	91	107
Libéria	5,29	5,95	6,17	0,13	0,22	113	108
Irlande	8,78	8,53	5,94	-0,41	-2,59	82	109
Îles Salomon	3,62	5,57	5,87	0,32	0,30	133	110
Barbade	5,47	4,20	5,85	0,05	1,65	109	111

Annexe VI Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1^{er} janvier 2011

Pays ou territoire	Points d'indice					Rang 2004	Rang 2011
	2004	2010	2011	Croissance annuelle moyenne 2004-2011	Croissance 2011-2010		
Estonie	7,05	5,73	5,84	-0,17	0,11	93	112
Mauritanie	5,36	5,61	5,62	0,04	0,01	112	113
Koweït	5,87	8,31	5,60	-0,04	-2,71	106	114
Lettonie	6,37	5,98	5,51	-0,12	-0,47	100	115
Sierra Leone	5,84	5,80	5,41	-0,06	-0,39	107	116
Bulgarie	6,17	5,46	5,37	-0,11	-0,09	103	117
Cambodge	3,89	4,52	5,36	0,21	0,84	130	118
Gambie	4,91	5,38	5,24	0,05	-0,14	119	119
Haïti	4,91	7,58	4,75	-0,02	-2,83	118	120
Brunéi Darussalam	3,91	5,12	4,68	0,11	-0,44	129	121
Islande	4,72	4,70	4,68	-0,01	-0,02	123	121
Samoa américaines	5,17	4,85	4,56	-0,09	-0,29	117	123
Samoa	5,44	5,18	4,56	-0,13	-0,62	110	123
Albanie	0,40	4,34	4,54	0,59	0,20	162	125
Cap-Vert	1,90	3,69	4,24	0,33	0,55	153	126
Îles Féroé	4,22	4,21	4,20	0,00	0,00	125	127
Somalie	3,09	4,20	4,20	0,16	0,00	140	128
Iraq	1,40	4,19	4,19	0,40	0,00	157	129
Suriname	4,77	4,12	4,16	-0,09	0,04	121	130
Sainte-Lucie	3,70	3,77	4,08	0,05	0,31	132	131
Guinée-Bissau	2,12	3,50	4,07	0,28	0,57	152	132
Monténégro	2,92	4,48	4,04	0,16	-0,44	143	133
Îles Caïmanes	1,90	2,51	4,03	0,30	1,52	154	134
Érythrée	3,36	0,02	4,02	0,09	4,00	138	135
Guyana	4,54	3,95	3,96	-0,08	0,01	124	136
Saint-Vincent-et-les Grenadines	3,56	3,72	3,95	0,06	0,23	134	137
Grenade	2,30	3,71	3,93	0,23	0,22	149	138
Belize	2,19	3,95	3,85	0,24	-0,10	150	139
Géorgie	3,46	4,02	3,79	0,05	-0,23	137	140
République démocratique du Congo	3,05	5,24	3,73	0,10	-1,51	142	141
Tonga	3,81	3,73	3,72	-0,01	-0,01	131	142
Vanuatu	3,92	3,75	3,70	-0,03	-0,05	128	143
Guinée équatoriale	4,04	4,37	3,68	-0,05	-0,69	127	144
Îles Mariannes septentrionales	2,17	3,43	3,65	0,21	0,22	151	145
Palau	1,04	3,43	3,62	0,37	0,20	158	146
Micronésie (États fédérés de)	2,80	3,43	3,62	0,12	0,19	144	147
Qatar	2,64	7,67	3,60	0,14	-4,07	145	148

Annexe VI Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, au 1^{er} janvier 2011

Pays ou territoire	Points d'indice					Rang 2004	Rang 2011
	2004	2010	2011	Croissance annuelle moyenne 2004-2011	Croissance 2011-2010		
Îles Vierges américaines	1,77	3,32	3,39	0,23	0,07	155	149
Myanmar	3,12	3,68	3,22	0,01	-0,46	139	150
Kiribati	3,06	2,86	3,11	0,01	0,25	141	151
Îles Marshall	3,49	2,83	3,08	-0,06	0,25	136	152
Saint-Kitts-et-Nevis	5,49	2,84	2,66	-0,40	-0,18	108	153
Antigua-et-Barbuda	2,33	2,40	2,40	0,01	0,00	146	154
Groenland	2,32	2,27	2,30	0,00	0,03	148	155
Sao Tomé-et-Principe	0,91	3,33	2,13	0,17	-1,20	159	156
Dominique	2,33	1,88	2,08	-0,04	0,20	147	157
Suisse	3,53	2,58	1,85	-0,24	-0,73	135	158
Maldives	4,15	1,65	1,62	-0,36	-0,03	126	159
Bermudes	1,54	1,57	1,57	0,00	0,00	156	160
République tchèque	0,44	0,44	0,44	0,00	0,00	161	161
Paraguay	0,53	0,00	0,00	-0,08	0,00	160	162

Source: CNUCED, à partir de données fournies par *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk.

Note: L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers est obtenu à partir de cinq éléments: a) le nombre de navires; b) leur capacité de charge de conteneurs; c) la taille des plus grands navires; d) le nombre de services assurés; et e) le nombre de compagnies qui déploient des porte-conteneurs sur des lignes à destination et en provenance des ports d'un pays. Les données sont tirées de *Containerisation International Online*. L'indice est obtenu de la manière suivante: pour chacune des cinq composantes, la valeur d'un pays est divisée par la valeur maximale de cette composante en 2004, et pour chaque pays la moyenne des cinq composantes est calculée. La moyenne est ensuite divisée par la moyenne maximale pour 2004 et multipliée par 100.

Annexe VII Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial

Pays ou territoire	Part de marché des pays, les chiffres indiqués correspondent au pourcentage du total mondial									
	Population 2011	Trafic portuaire 2009, en EVP	Valeur des échanges 2009, en dollars	PIB 2009, en dollars	Construction navale 2010, en tjb	Immatri-culation de navires 2010, en tpl	Exploitation de navires-citernes 2010, en EVP	Recyclage de navires 2010, en tpl	Nombre d'officiers recensés 2010	Nombre de matelots recensés 2010
Afrique du Sud	0,71	0,76	0,59	0,49	0,00	0,01	0,06	0,00	0,29	0,18
Albanie	0,04	0,00	0,04	0,02	0,00	0,01	0,00	0,01	0,07	0,10
Algérie	0,51	0,05	0,31	0,24	0,00	0,06	0,01	0,00	0,27	0,24
Allemagne	1,18	2,86	7,37	5,73	0,97	1,38	7,11	0,00	0,64	0,90
Angola	0,19	0,00	0,12	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,10
Antigua-et-Barbuda	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	1,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Antilles néerlandaises	0,00	0,02	0,02	0,01	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Arabie saoudite	0,38	0,95	0,69	0,62	0,01	0,18	0,07	0,00	0,00	0,00
Argentine	0,60	0,35	0,31	0,54	0,00	0,08	0,06	0,02	0,18	0,49
Australie	0,31	1,19	1,31	1,65	0,02	0,17	0,21	0,00	0,76	0,51
Autriche	0,12	0,07	1,13	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Azerbaïdjan	0,12	0,00	0,05	0,07	0,00	0,05	0,00	0,00	0,11	0,04
Bahamas	0,00	0,29	0,02	0,01	0,00	5,05	0,00	0,00	0,02	0,00
Bahrein	0,02	0,06	0,08	0,04	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00
Bangladesh	2,29	0,25	0,17	0,15	0,01	0,08	0,06	23,88	0,89	0,62
Barbade	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00
Belgique	0,15	2,09	2,78	0,81	0,00	0,52	0,95	0,04	0,08	0,01
Belize	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
Bermudes	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,80	0,07	0,00	0,00	0,00
Bolivie (État plurinational de)	0,15	0,00	0,03	0,03	0,00	0,01	0,00	0,00	0,06	0,06
Brésil	2,94	1,35	1,06	2,63	0,05	0,27	0,47	0,00	0,72	0,88
Brunéi Darussalam	0,01	0,00	0,02	0,02	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
Bulgarie	0,10	0,04	0,18	0,08	0,05	0,05	0,00	0,00	1,75	3,23
Cambodge	0,21	0,05	0,04	0,02	0,00	0,20	0,00	0,00	1,29	1,73
Cameroun	0,28	0,05	0,03	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Canada	0,49	0,90	2,62	2,30	0,00	0,27	0,04	0,00	2,24	0,45
Cap-Vert	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,11
Chili	0,24	0,60	0,33	0,28	0,01	0,09	3,12	0,02	1,18	1,12
Chine	19,29	23,49	7,98	8,07	37,78	3,55	7,92	20,15	8,25	13,04
Chypre	0,02	0,08	0,06	0,04	0,00	2,46	0,16	0,00	0,47	0,07
Colombie	0,65	0,44	0,26	0,39	0,00	0,01	0,00	0,00	0,10	0,41
Comores	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,48	0,66
Costa Rica	0,07	0,19	0,09	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Côte d'Ivoire	0,31	0,15	0,06	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Croatie	0,06	0,03	0,17	0,11	0,40	0,18	0,00	0,00	1,88	1,00
Cuba	0,16	0,06	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,45
Danemark	0,08	0,14	0,66	0,53	0,45	1,09	13,12	0,06	0,44	0,17
Djibouti	0,01	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dominique	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00

Annexe VII Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial

Pays ou territoire	Part de marché des pays, les chiffres indiqués correspondent au pourcentage du total mondial									
	Population 2011	Trafic portuaire 2009, en EVP	Valeur des échanges 2009, en dollars	PIB 2009, en dollars	Construction navale 2010, en tjb	Immatri-culation de navires 2010, en tpl	Exploitation de navires-citernes 2010, en EVP	Recyclage de navires 2010, en tpl	Nombre d'officiers recensés 2010	Nombre de matelots recensés 2010
Égypte	1,18	1,34	0,36	0,32	0,00	0,12	0,03	0,00	0,64	1,30
Émirats arabes unis	0,07	3,11	1,30	0,43	0,03	0,11	0,48	0,00	0,00	0,00
Équateur	0,22	0,22	0,12	0,09	0,00	0,03	0,00	0,00	0,15	0,77
Érythrée	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Espagne	0,67	2,80	2,27	2,52	0,30	0,20	0,11	0,02	0,51	0,56
Estonie	0,02	0,03	0,08	0,03	0,00	0,01	0,01	0,03	0,43	0,91
États-Unis	4,52	7,93	12,75	23,69	0,25	1,01	2,24	0,76	3,49	2,40
Éthiopie	1,31	0,00	0,06	0,05	0,00	0,01	0,04	0,00	0,02	0,04
Fédération de Russie	2,00	0,54	1,68	2,13	0,19	0,57	0,26	0,00	4,01	5,78
Fidji	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	0,10	0,03
Finlande	0,08	0,24	0,48	0,41	0,23	0,09	0,17	0,00	0,48	0,17
France	0,94	0,94	4,37	4,59	0,27	0,69	8,26	0,00	0,75	1,35
Gabon	0,02	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,08
Gambie	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02
Géorgie	0,07	0,04	0,03	0,02	0,00	0,07	0,00	0,00	0,22	0,60
Ghana	0,36	0,12	0,06	0,03	0,00	0,01	0,00	0,00	0,30	1,01
Gibraltar	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Grèce	0,16	0,14	0,47	0,58	0,00	5,32	0,00	0,01	1,60	0,43
Grenade	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Groenland	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00
Guatemala	0,20	0,20	0,09	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Guinée	0,15	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Guinée équatoriale	0,01	0,00	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,03
Guinée-Bissau	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02
Guyana	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,15
Haïti	0,14	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Honduras	0,12	0,12	0,05	0,03	0,00	0,06	0,01	0,00	0,68	2,22
Hong Kong (Chine)	0,10	4,52	2,76	0,36	0,00	5,86	4,59	0,00	0,28	0,18
Hongrie	0,14	0,00	0,62	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,18
Îles Caïmanes	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00
Îles Cook	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,12
Îles Falkland (Malvinas)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Îles Féroé	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,03
Îles Marshall	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,13	0,00	0,00	0,00	0,01
Îles Salomon	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,06
Îles Turques et Caïques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Inde	17,16	1,70	1,98	2,11	0,11	1,18	0,32	32,43	7,45	2,34
Indonésie	3,55	1,42	0,74	0,93	0,19	0,82	0,30	0,00	2,55	8,93
Iran (République islamique d')	1,12	0,48	0,45	0,58	0,03	0,10	0,63	0,00	0,42	0,90

Annexe VII Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial

Pays ou territoire	Part de marché des pays, les chiffres indiqués correspondent au pourcentage du total mondial									
	Population 2011	Trafic portuaire 2009, en EVP	Valeur des échanges 2009, en dollars	PIB 2009, en dollars	Construction navale 2010, en tjb	Immatri-culation de navires 2010, en tpl	Exploitation de navires-citernes 2010, en EVP	Recyclage de navires 2010, en tpl	Nombre d'officiers recensés 2010	Nombre de matelots recensés 2010
Iraq	0,44	0,00	0,27	0,03	0,00	0,01	0,00	0,00	0,05	0,05
Irlande	0,07	0,19	0,49	0,40	0,00	0,02	0,02	0,00	0,24	0,23
Islande	0,00	0,05	0,03	0,02	0,00	0,01	0,05	0,00	0,04	0,04
Israël	0,11	0,44	0,39	0,33	0,01	0,04	1,95	0,00	0,09	0,18
Italie	0,88	1,99	3,25	3,63	0,66	1,36	0,56	0,00	1,53	1,64
Jamaïque	0,04	0,36	0,04	0,02	0,00	0,03	0,00	0,00	0,04	0,05
Japon	1,83	3,46	4,37	8,74	20,97	1,39	7,53	0,05	3,41	1,06
Jordanie	0,09	0,15	0,12	0,04	0,00	0,03	0,00	0,00	0,06	0,02
Kazakhstan	0,22	0,00	0,23	0,18	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Kenya	0,59	0,13	0,08	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30
Kiribati	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,28
Koweït	0,04	0,00	0,14	0,19	0,00	0,30	1,24	0,00	0,01	0,00
Lettonie	0,03	0,04	0,08	0,04	0,00	0,01	0,00	0,00	0,88	0,34
Liban	0,06	0,21	0,13	0,06	0,00	0,01	0,00	0,00	0,04	0,11
Libéria	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	11,19	0,00	0,00	0,00	0,06
Libye	0,10	0,03	0,19	0,11	0,00	0,11	0,00	0,00	0,08	0,09
Lituanie	0,05	0,05	0,14	0,06	0,03	0,03	0,02	0,00	0,47	0,36
Luxembourg	0,01	0,00	0,19	0,08	0,00	0,09	0,00	0,00	0,36	0,31
Macao (Chine)	0,01	0,00	0,04	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Madagascar	0,32	0,03	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,15
Malaisie	0,41	3,33	0,98	0,33	0,09	0,80	0,60	0,00	1,01	4,14
Maldives	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,04	0,31
Malte	0,01	0,50	0,03	0,01	0,00	4,42	0,01	0,00	0,00	0,00
Maroc	0,46	0,00	0,26	0,15	0,00	0,03	0,04	0,00	0,14	0,46
Maurice	0,02	0,09	0,03	0,02	0,00	0,01	0,05	0,00	0,02	0,10
Mauritanie	0,05	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Mexique	1,64	0,62	1,95	1,49	0,00	0,14	0,00	0,00	0,05	0,05
Micronésie (États fédérés de)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,06
Mongolie	0,05	0,00	0,02	0,01	0,00	0,09	0,00	0,00	0,20	0,26
Monténégro	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,04
Mozambique	0,33	0,02	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Myanmar	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,02	0,02	0,00	1,75	2,91
Namibie	0,03	0,04	0,04	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01
Nicaragua	0,08	0,01	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nigéria	2,24	0,00	0,27	0,31	0,00	0,08	0,00	0,00	0,09	0,11
Norvège	0,07	0,05	0,54	0,66	0,02	1,64	0,09	0,00	2,58	1,05
Nouvelle-Calédonie	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Nouvelle-Zélande	0,06	0,39	0,20	0,20	0,00	0,03	0,12	0,00	0,10	0,13
Oman	0,04	0,82	0,14	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,06

Annexe VII Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial

Pays ou territoire	Part de marché des pays, les chiffres indiqués correspondent au pourcentage du total mondial									
	Population 2011	Trafic portuaire 2009, en EVP	Valeur des échanges 2009, en dollars	PIB 2009, en dollars	Construction navale 2010, en tjb	Immatri-culation de navires 2010, en tpl	Exploitation de navires-citernes 2010, en EVP	Recyclage de navires 2010, en tpl	Nombre d'officiers recensés 2010	Nombre de matelots recensés 2010
Ouganda	0,50	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pakistan	2,70	0,41	0,25	0,34	0,00	0,04	0,01	17,81	0,46	1,35
Panama	0,05	0,99	0,06	0,04	0,00	22,73	0,06	0,03	0,91	0,97
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,09	0,06	0,03	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,07	0,08
Paraguay	0,09	0,00	0,06	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,09
Pays-Bas	0,24	2,17	3,52	1,36	0,14	0,57	0,92	0,01	0,48	0,08
Pérou	0,42	0,28	0,17	0,22	0,00	0,03	0,00	0,00	0,20	0,12
Philippines	1,47	0,91	0,36	0,28	1,20	0,55	0,03	0,01	9,24	3,39
Pologne	0,55	0,15	1,16	0,74	0,17	0,01	0,18	0,00	2,87	0,69
Polynésie française	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,05
Portugal	0,16	0,31	0,55	0,39	0,01	0,10	0,13	0,01	0,07	0,26
Province chinoise de Taiwan	0,33	2,45	1,39	0,63	0,60	0,31	7,73	0,00	0,69	0,63
Qatar	0,01	0,00	0,18	0,16	0,00	0,11	0,05	0,00	0,00	0,00
République arabe syrienne	0,33	0,13	0,12	0,09	0,00	0,03	0,00	0,00	0,09	0,11
République de Corée	0,70	3,40	2,56	1,43	32,87	1,64	6,29	0,00	1,58	0,42
République de Moldova	0,06	0,00	0,03	0,01	0,00	0,04	0,00	0,00	0,15	0,20
République démocratique du Congo	1,04	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
République populaire démocratique de Corée	0,35	0,00	0,02	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,18	0,37
République tchèque	0,15	0,00	0,83	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
République-Unie de Tanzanie	0,62	0,07	0,05	0,04	0,00	0,01	0,00	0,00	0,04	0,05
Roumanie	0,32	0,13	0,43	0,28	0,64	0,02	0,00	0,06	2,98	0,83
Royaume-Uni	0,90	1,71	3,81	3,74	0,00	2,90	0,28	0,00	2,43	1,30
Saint-Kitts-et-Nevis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,27	0,35
Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00
Samoa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,03
Sao Tomé-et-Principe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,05
Sénégal	0,18	0,07	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,04
Serbie	0,11	0,00	0,13	0,08	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Seychelles	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,01	0,05
Sierra Leone	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00
Singapour	0,07	5,73	1,95	0,29	0,12	4,85	7,75	0,00	1,21	0,17
Slovaquie	0,08	0,01	0,44	0,15	0,03	0,02	0,00	0,00	0,04	0,05
Slovénie	0,03	0,07	0,21	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,01
Somalie	0,14	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Soudan	0,65	0,09	0,07	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01

Annexe VII Part de marché des pays dans certaines activités maritimes, en pourcentage du total mondial

Pays ou territoire	Part de marché des pays, les chiffres indiqués correspondent au pourcentage du total mondial									
	Population 2011	Trafic portuaire 2009, en EVP	Valeur des échanges 2009, en dollars	PIB 2009, en dollars	Construction navale 2010, en tjb	Immatri-culation de navires 2010, en tpl	Exploitation de navires-citernes 2010, en EVP	Recyclage de navires 2010, en tpl	Nombre d'officiers recensés 2010	Nombre de matelots recensés 2010
Sri Lanka	0,31	0,75	0,08	0,07	0,01	0,02	0,00	0,00	0,37	2,82
Suède	0,13	0,27	0,94	0,69	0,01	0,17	0,11	0,00	0,95	0,72
Suisse	0,11	0,02	1,23	0,84	0,00	0,08	12,29	0,00	0,00	0,00
Suriname	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Thaïlande	0,96	1,29	1,07	0,47	0,01	0,29	0,45	0,00	0,98	0,72
Timor-Leste	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Togo	0,10	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,06	0,07
Tonga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02
Trinité-et-Tobago	0,02	0,12	0,06	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Tunisie	0,15	0,05	0,15	0,07	0,00	0,01	0,01	0,00	0,08	0,16
Turkménistan	0,07	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Turquie	1,14	0,97	1,12	1,08	0,38	0,62	0,35	3,78	5,89	7,37
Tuvalu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,01	0,09
Ukraine	0,65	0,11	0,36	0,20	0,07	0,07	0,00	0,02	4,35	1,59
Uruguay	0,05	0,13	0,05	0,06	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,14
Vanuatu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,01	0,00	0,04	0,08
Venezuela (République bolivarienne du)	0,40	0,27	0,31	0,58	0,00	0,12	0,00	0,00	0,24	0,49
Viet Nam	1,31	0,98	0,53	0,16	0,58	0,43	0,09	0,00	1,72	1,65
Yémen	0,35	0,14	0,06	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Autres	5,12	0,24	1,05	2,43	0,00	0,00	0,00	0,76	0,00	0,00

Source: CNUCED.

QUESTIONNAIRE

Étude sur les transports maritimes 2010

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
Fax: +41 22 917 0050
E-mail: transport.section@unctad.org

Merci beaucoup pour votre coopération.

1. Comment évaluez-vous cette publication?

	<i>Excellente</i>	<i>Bonne</i>	<i>Adéquate</i>	<i>Médiocre</i>
Présentation et lisibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Étendue des sujets traités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualité des analyses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualité de l'ensemble	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Quels sont, à votre avis, les points forts de cette publication?

3. Quels sont, à votre avis, les points faibles de cette publication?

4. À quelles fins utilisez-vous cette publication?

Analyse et recherche Éducation et formation
Mise au point et gestion des politiques Autres (veuillez préciser)

5. Avec combien de personnes partagez-vous l'Étude sur les transports maritimes?

Moins de 10 Entre 10 et 20 Plus de 20

6. Quel est votre domaine de travail?

- | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Gouvernement | <input type="checkbox"/> | Entreprise publique | <input type="checkbox"/> |
| Organisation non gouvernementale | <input type="checkbox"/> | Université ou recherche | <input type="checkbox"/> |
| Organisation internationale | <input type="checkbox"/> | Médias | <input type="checkbox"/> |
| Entreprise privée | <input type="checkbox"/> | Autres (<i>veuillez préciser</i>) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. Renseignements personnels

Nom (facultatif): _____

E-mail (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 Unions 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
United States

Tel: +1-212-963-8302
Fax: +1-212-963-3489
Email: 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: www.unctad.org/ttl

et pour l'Étude sur les transports maritimes 2011: www.unctad.org/rmt2011

E-mail:

transport.section@unctad.org

Pour obtenir d'autres informations et vous abonner à la Transport Newsletter de la CNUCED, veuillez consulter le site:

<http://extranet.unctad.org/transportnews>

Printed at United Nations, Geneva
GE.11-52179-July 2012-772

UNCTAD/RMT/2011

United Nations publication
Sales No. F.11.II.D.4
ISSN 0252-5429



NATIONS UNIES

USD 95
ISBN 978-92-1-212395-0

