



# ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2021

**RÉSUMÉ**



NATIONS UNIES





ÉTUDE  
SUR LES  
TRANSPORTS  
MARITIMES

2021

RÉSUMÉ



© 2021, Nations Unies

La présente publication est accessible en libre accès en se conformant à la licence Creative Commons créée pour les organisations intergouvernementales, disponible à l'adresse suivante : <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part 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.

La mention d'une entreprise ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies.

La photocopie et la reproduction d'extraits sont autorisées à condition d'indiquer précisément la source.

La présente publication a été revue par un service d'édition externe.

Publication des Nations Unies établie par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

UNCTAD/RMT/2021 (Overview)

## RÉSUMÉ

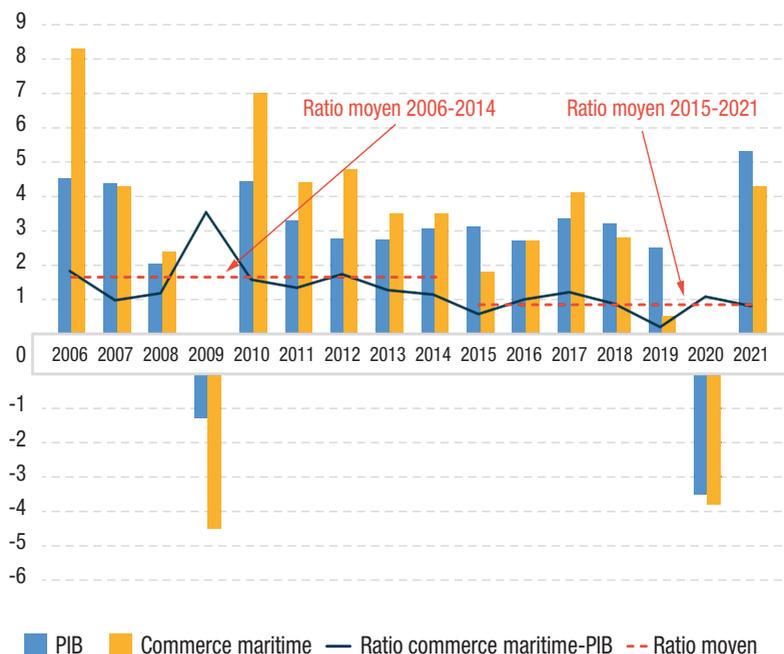
**Le transport maritime a résisté au choc de la COVID-19. En 2020, les volumes ont chuté moins fortement qu’attendu et ont même rebondi à la fin de l’année, évolution jetant les fondations d’une transformation des chaînes d’approvisionnement mondiales et de nouveaux schémas de commerce maritime**

La pandémie de COVID-19 a perturbé le transport maritime mais ses effets ont été moins préjudiciables que ce que l’on craignait initialement. Le choc du premier semestre de 2020 a provoqué une contraction de 3,8 % du commerce maritime pour l’année 2020, mais au second semestre une reprise – asymétrique – s’est dessinée ; au troisième trimestre les volumes ont regagné le terrain perdu pour le commerce conteneurisé comme pour les marchandises sèches en vrac. La reprise n’a en revanche pas été complète pour les navires-citernes.

Le commerce maritime s’est mieux comporté qu’attendu, en partie parce que la pandémie de COVID-19 s’est déroulée par phases et à des rythmes différents, en suivant des trajectoires divergentes selon les régions et les marchés. Le rebond des flux commerciaux a aussi été imputable aux vastes plans de relance et à la hausse des dépenses de consommation en biens, s’accompagnant d’une croissance du commerce électronique, en particulier aux États-Unis. Le déploiement des vaccins a par la suite suscité un regain d’optimisme généralisé dans les régions avancées. Ce rebond s’expliquait aussi en partie par la résorption de l’arriéré cumulé de la demande d’automobiles, entre autres, par le réapprovisionnement et par la constitution de stocks. Le rebond a été assez rapide car, contrairement à la crise financière mondiale de 2009, le ralentissement n’a pas été synchrone dans le monde.

En 2021, de pair avec la reprise du commerce de marchandises et de la production dans le monde, le commerce maritime devrait croître de 4,3 % (figure 1). Les perspectives à moyen terme demeurent également favorables, mais elles sont conditionnées par des risques et incertitudes grandissants et le ralentissement attendu de la croissance de l'économie mondiale les modère. Le taux de croissance annuel du commerce maritime s'est établi à 2,9 % sur les deux dernières décennies mais, selon les prévisions de la CNUCED, il devrait tomber à 2,4 % sur la période 2022-2026.

**Figure 1** Évolution du commerce maritime international, du produit intérieur brut (PIB) mondial et du ratio commerce maritime/PIB entre 2006 et 2021 (variation annuelle en pourcentage et ratio)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après l'Étude sur les transports maritimes, divers numéros, les données de CNUCEDstat et l'encadré 1.1 du Rapport sur le commerce et le développement 2021 de la CNUCED « De la reprise à la résilience : la dimension du développement ».

## ***Le transport maritime a surmonté la pandémie, mais les gens de mer ont subi une crise humanitaire sans précédent***

Les transporteurs sont dans l'ensemble parvenus à atténuer le choc et les perturbations, mais l'adaptation a été plus difficile pour les opérations portuaires et terrestres. La crise mondiale sans précédent en matière de relève des équipages qu'a déclenchée la pandémie a plongé les gens de mer dans la précarité. En raison des risques sanitaires et des restrictions de voyage connexes, des centaines de milliers de marins n'ont pas pu rentrer chez eux, tandis qu'un nombre équivalent d'entre eux n'ont pas pu rejoindre leur navire et subvenir aux besoins de leur famille.

## ***Les navires-citernes ont été le plus durement touchés ; les effets ont été moindres pour les porte-conteneurs, les navires gaziers et les navires de vrac sec***

Les confinements, les restrictions de voyage et les réductions de production ont anémié la demande de combustibles. En 2020, les expéditions de pétrole brut, de produits pétroliers raffinés et de gaz ont reculé de 7,7 %. Les effets ont été moindres pour le transport de vrac sec dont le total n'a baissé que de 1,5 %, grâce à la forte demande chinoise de minerai de fer et de céréales. Le commerce conteneurisé a lui aussi résisté, ne baissant que de 1,1 %. Le débit mondial des ports à conteneurs a connu une baisse du même ordre pour revenir à 815,6 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2020.

## ***Les goulets d'étranglement logistiques, l'envolée des tarifs et l'asymétrie de la reprise ont accentué les incertitudes***

En 2020, le commerce maritime a résisté à la tempête et les perspectives à court terme demeurent favorables. La reprise naissante s'effectue toutefois à des rythmes variables selon les pays et régions et est donc intrinsèquement fragile car nombre de pays et régions restent à la traîne. Outre les nouveaux risques liés à la pandémie et les dangers inhérents à un régime de vaccination à deux vitesses dans lequel le retard des pays en développement en la matière ne cesse de se creuser, d'autres menaces pèsent sur la reprise. Tous les pays n'ont pas eu les moyens de mettre en place de vastes plans de relance et une fin prématurée des mesures de soutien en vigueur dans les économies avancées risquerait

en outre d'asphyxier la croissance et de freiner la reprise naissante. Les effets et séquelles de la pandémie risquent de perdurer et la forme et les contours de la nouvelle normalité de l'économie mondiale demeurent incertains.

La reprise naissante a aussi été gênée par des goulets d'étranglement dans les chaînes d'approvisionnement. Conjuguée aux restrictions imposées aux opérations logistiques du fait de la pandémie, la reprise du commerce a provoqué des pénuries d'équipements et de conteneurs, ainsi qu'une baisse de fiabilité des services, un encombrement des ports et un allongement des retards et des temps de séjour. L'envolée des taux de fret, des surfrets et des droits a en revanche accru la rentabilité du transport maritime.

Les taux de fret ont augmenté encore plus après la fermeture du canal de Suez en mars 2021. L'échouement de l'Ever Given, porte-conteneurs d'une capacité de 20 150 EVP, a bloqué le canal, ce qui a retardé les navires à destination de l'Europe et pesé sur la capacité des navires et des ports. Certains navires ont dû emprunter l'itinéraire du Cap, ce qui a ajouté jusqu'à 7 000 miles à leur parcours.

La pérennité de la reprise dépendra avant tout de l'évolution de la pandémie. De nouvelles vagues d'infection conjuguées à de faibles taux de vaccination, en particulier dans les pays en développement, ont entraîné de nouveaux confinements et des fermetures de frontières. Une reprise généralisée est fortement tributaire d'un déploiement mondial des vaccins. Selon le Fonds monétaire international, 50 milliards de dollars sont nécessaires pour déployer les vaccins dans les pays en développement et mettre fin à la pandémie. Cet investissement serait aussi bénéfique pour la santé que pour l'économie car il équivaldrait à un plan de relance économique à grande échelle apte à accélérer la reprise économique et à générer quelque 9 000 milliards de dollars de production mondiale supplémentaire d'ici à 2025.

Les gens de mer sont toujours plus considérés comme des « travailleurs clefs » indispensables au fonctionnement du transport maritime et du commerce tout en étant en première ligne de la crise sanitaire. Étant donné que les marins viennent principalement de régions en développement, les entreprises et les gouvernements doivent planifier rapidement l'achat et la distribution de vaccins.

## *Les perspectives à plus long terme sont remodelées par des mégatendances structurelles qui transcendent la pandémie et ses effets immédiats*

Les obstacles logistiques causés par les fortes variations de la demande iront en se dissipant à terme au gré du retour à la normale des structures du commerce mondial, mais la pandémie a accentué certaines mégatendances qui, à plus long terme, pourraient transformer le paysage du transport maritime.

En mettant à nu la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement existantes, le choc de la COVID-19 a mis en évidence que la résilience devait être renforcée. La COVID-19 a montré combien il était important d'assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement et indispensable de les rendre plus résilientes, réactives et agiles.

Les discussions sur l'avenir de la mondialisation ont débouché sur des appels à jeter un regard neuf sur la configuration des chaînes d'approvisionnement étendues en vue de réduire la forte dépendance à l'égard de fournisseurs éloignés. Selon certains, la relocalisation et la relocalisation de voisinage vont s'accélérer et entraîner une reconfiguration en profondeur des chaînes d'approvisionnement. Les évolutions structurelles qui se sont amorcées voilà plus de dix ans et ont été accentuées par les récentes tensions commerciales sont de nature à induire des changements dans les schémas et les caractéristiques de la mondialisation, mais il n'est guère probable que la mondialisation en tant que telle prenne fin.

Relocaliser une production à forte intensité de main-d'œuvre et à faible valeur ajoutée peut se révéler assez simple, mais pour des biens à moyenne et haute valeur ajoutée il est bien plus complexe de déplacer la production et de changer de fournisseur. Les entreprises sont donc davantage susceptibles de combiner approvisionnement local et approvisionnement mondial et de moduler leurs stratégies en fonction du produit et de la géographie – en combinant relocalisation, diversification, réplique et régionalisation. Dans l'avenir immédiat, la Chine devrait cependant demeurer un site manufacturier de premier plan. L'automatisation pourrait rendre la relocalisation et la relocalisation de voisinage plus viables à plus long terme sur le plan économique. Des modes de fonctionnement hybrides associant des chaînes d'approvisionnement « juste à temps » (le matériel est déplacé juste avant son emploi dans le processus de fabrication) et « juste au cas où » (les entreprises maintiennent de gros

stocks pour réduire au minimum le risque d'épuisement de ces stocks) sont susceptibles d'émerger. Ensemble ces tendances influenceront sur les distances et les itinéraires, rendant ainsi davantage nécessaires des services de transport maritime plus flexibles. Elles ont en outre des incidences sur les catégories et la capacité des navires requis, les ports d'escale et les distances parcourues.

La pandémie a amplifié les tendances préexistantes concernant la numérisation et la durabilité environnementale. Les progrès technologiques ont permis au transport maritime et aux ports de poursuivre leur activité tout en réduisant au minimum les interactions et les contacts physiques. Les nouvelles technologies ont aussi favorisé l'essor du commerce en ligne, qui a transformé les habitudes d'achat et les schémas de dépense des consommateurs. La croissance du commerce en ligne a accru la demande d'installations de distribution et d'entreposage dotées de fonctionnalités numériques et offrant des services à valeur ajoutée. Toutes ces évolutions sont porteuses de nouvelles possibilités commerciales pour le transport maritime et les ports, de même que pour les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement maritime.

La technologie sera cruciale également pour avancer sur la voie de la durabilité environnementale. Lors de l'élaboration de leurs plans de relance et leurs plans post-pandémie, de nombreux gouvernements s'attachent à tirer parti des synergies entre technologie, protection de l'environnement, efficacité et résilience. Les entreprises et les gouvernements savent que s'adapter au monde post-pandémie et mieux reconstruire exige d'ajouter de la valeur économique, sociale et environnementale ainsi que de créer de nouvelles possibilités commerciales, en particulier pour le transport maritime.

### *L'offre est à la traîne de la demande*

En 2020, la flotte mondiale de transport maritime commercial comptait 99 800 navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus, en croissance de 3 %. En janvier 2021, la capacité de cette flotte était de 2,13 milliards de tonnes de port en lourd (tpl) (tableau 1). En 2020, les livraisons de navires ont reculé de 12 %, en partie à cause de la pénurie de main-d'œuvre provoquée par les confinements, qui ont perturbé l'activité du secteur maritime. Les navires livrés étaient principalement des vraquiers, suivis des pétroliers et des porte-conteneurs. Les propriétaires et les exploitants ont tenté de s'adapter à l'offre restreinte de navires, tout en

**Tableau 1 Flotte mondiale par principales catégories de navires, 2020-2021**  
(en milliers de tonnes de port en lourd et en pourcentage)

Principales catégories	2020	2021	Variation en pourcentage en 2021 par rapport à 2020
Vraquiers	879 725 42,47 %	913 032 42,77 %	3,79 %
Pétroliers	601 342 29,03 %	619 148 29,00 %	2,96 %
Porte-conteneurs	274 973 13,27 %	281 784 13,20 %	2,48 %
Autres catégories de navires :	238 705 11,52 %	243 922 11,43 %	2,19 %
<i>Navires de ravitaillement d'installations offshore</i>	84 049 4,06 %	84 094 3,94 %	0,05 %
<i>Gaziers</i>	73 685 3,56 %	77 455 3,63 %	5,12 %
<i>Chimiquiers</i>	47 480 2,29 %	48 858 2,29 %	2,90 %
<i>Autres/non disponible</i>	25 500 1,23 %	25 407 1,19 %	-0,36 %
<i>Transbordeurs et autres navires à passagers</i>	7 992 0,39 %	8 109 0,38 %	1,46 %
Navires de charges classiques	76 893 3,71 %	76 754 3,60 %	-0,18 %
<b>Total mondial</b>	<b>2 071 638</b>	<b>2 134 640</b>	<b>3,04 %</b>

Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données de Clarksons Research.

Note : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tonneaux de jauge brute et plus, en début d'année.

achetant davantage de navires d'occasion, ce qui a poussé les prix de ces derniers à la hausse. Les taux de recyclage ont augmenté eux aussi en 2020 mais sont restés faibles par rapport aux années précédentes.

En 2020, les commandes de navires ont diminué de 16 %, prolongeant la tendance à la baisse observée les années précédentes. Au début de 2021, les compagnies maritimes ont réagi au manque de capacité en plaçant de nombreuses nouvelles commandes, en particulier de porte-conteneurs, les commandes de ces derniers étant les plus élevées

des deux dernières décennies. Les commandes de méthaniers se sont aussi accrues.

Au second semestre de 2020 et en 2021, le commerce mondial s'est redressé progressivement mais l'offre a été moins élastique et a été réduite par les retards et encombrements causés par la pandémie de COVID-19, avec pour résultante une nette hausse marquée des taux de fret conteneurisé.

La réglementation concernant le respect des objectifs de décarbonation par les opérateurs de transport maritime influera aussi sur l'équilibre futur entre offre et demande. Les nouvelles prescriptions réglementaires adoptées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) nécessiteront en effet de remplacer une partie de la flotte existante, ce qui sera coûteux. Ces prescriptions risquent, outre de susciter un certain degré d'incertitude, de réduire le capital disponible pour agrandir la flotte en vue de répondre à la croissance du commerce.

### ***Les tensions sur les coûts et l'envolée des taux de fret et des surfrets pèseront sur les petits opérateurs et les prix***

Les taux de fret s'inscrivent en hausse depuis le second semestre de 2020. La demande de transport de marchandises conteneurisées a dépassé les prévisions, tandis que la capacité d'expédition a été amoindrie par des obstacles logistiques et des goulets d'étranglement ainsi que par des pénuries d'équipements d'expédition de conteneurs. Le manque de fiabilité des horaires et l'encombrement des ports ont poussé à la hausse les surfrets, en particulier les frais de surestaries et de détention.

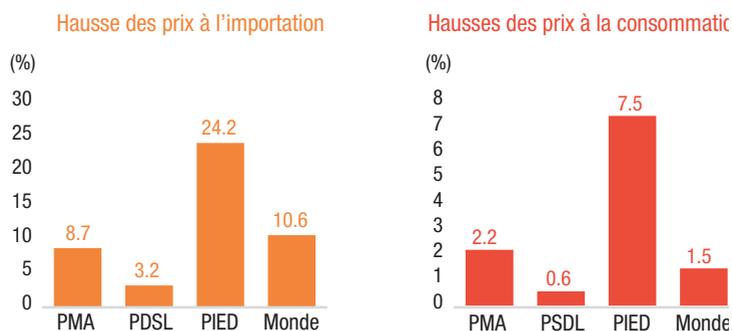
Cette envolée des coûts est un défi pour les opérateurs commerciaux et les gestionnaires de la chaîne d'approvisionnement, en général, mais plus particulièrement pour les petits expéditeurs car ils sont moins à même que les grands opérateurs d'absorber les dépenses supplémentaires et se retrouvent en position de désavantage pour négocier les tarifs et réserver de l'espace sur les navires. Les petits expéditeurs et les expéditeurs de marchandises de faible valeur risquent donc d'avoir du mal à conclure des contrats de service et de voir leurs marges s'éroder.

Les taux de fret devraient rester élevés. La demande est forte et l'incertitude grandit du côté de l'offre, en raison des inquiétudes quant à l'efficacité des systèmes de transport et des opérations portuaires. Face

à ces tensions sur les coûts et à la perturbation durable du marché, il est toujours plus important de surveiller le comportement du marché et de garantir la transparence dans la fixation des taux, des droits et des surfrets. Les gouvernements ont été appelés à intervenir et les autorités de réglementation à exercer une surveillance plus étroite et à s'attaquer aux pratiques déloyales sur le marché.

L'envolée actuelle des taux de fret conteneurisé entraînera, si elle se poursuit, une forte hausse des prix à l'importation et à la consommation. Selon le modèle de simulation de la CNUCED, la hausse des taux de fret induira une hausse moyenne de 11 % des prix des importations mondiales (figure 2). Les plus touchés seront les petits États insulaires en développement (PEID), car ils sont très tributaires du transport maritime pour leurs importations de marchandises et subiront une hausse cumulée de 24 %, avec un an de décalage environ.

**Figure 2** Simulation des effets de l'envolée actuelle des taux de fret conteneurisé sur les prix à l'importation et à la consommation



Sources : D'après des données fournies par Clarksons Research, *Shipping Intelligence Network*, le Fonds monétaire international, *International Financial Statistics* et *Direction des statistiques du commerce*, UNCTADstat, et la Banque mondiale, *World Integrated Trade Solution* et *Commodity Price Data (The Pink Sheet)*.

Note : L'effet de la hausse des taux de fret conteneurisé sur les prix est évalué en se fondant sur la hausse de 243 % de l'indice composite du fret conteneurisé de la Chine enregistrée entre août 2020 et août 2021. Dans la simulation, il est supposé que les taux de fret d'août 2021 se maintiendront sur le reste de la période considérée (septembre 2021 à décembre 2023) et que tous les autres facteurs resteront constants sur toute la période couverte par la simulation (août 2020 à décembre 2023).

L'envolée des taux de fret conteneurisé aura aussi un effet marqué sur les prix à la consommation. Si les taux de fret conteneurisé se maintiennent à leur niveau actuel, en 2023 les prix mondiaux à la consommation devraient être supérieurs de 1,5 % à ce qu'ils auraient été autrement. L'effet devrait être plus prononcé pour les petites économies car elles dépendent fortement des biens importés pour couvrir une grande partie des besoins de leurs consommateurs. La hausse cumulée des prix à la consommation devrait être de l'ordre de 7,5 % dans les PEID et de 2,2 % dans les pays les moins avancés (PMA).

Certaines marchandises seront plus touchées que d'autres par l'envolée des taux de fret conteneurisé. Les plus exposés sont les biens fabriqués dans le cadre de chaînes d'approvisionnement intégrées. Les processus de production mondialisés nécessitent un recours accru au transport maritime, les biens intermédiaires traversant souvent plusieurs fois les frontières à l'intérieur d'une région et entre les régions. Tel est le cas, par exemple, des marchandises d'Asie de l'Est destinées aux grands marchés d'Amérique du Nord et d'Europe. Pour les ordinateurs et les produits électroniques et optiques, par exemple, la hausse des prix à la consommation induite par la flambée actuelle des taux de fret pourrait atteindre 11 %.

La hausse du prix du transport maritime affectera aussi certains produits à faible valeur ajoutée : la hausse des prix à la consommation pourrait ainsi être de 10% pour les meubles, les textiles, les vêtements et les produits en cuir. Ces hausses pourraient éroder les avantages concurrentiels des petites économies qui produisent un grand nombre de ces biens. Ces pays auront dans le même temps plus de mal à importer les machines et les matériaux industriels de haute technologie dont ils ont besoin pour monter dans la chaîne de valeur, diversifier leur économie et atteindre les objectifs de développement durable.

La persistance de taux élevés de fret conteneurisé et des perturbations à court et à moyen terme du transport maritime risquent de compromettre la reprise dans les grandes économies elles-mêmes. L'analyse de la CNUCED montre qu'aux États-Unis et dans la zone euro, par exemple, une augmentation de 10 % des taux de fret conteneurisé pourrait entraîner un recul cumulé de la production industrielle d'environ 1 %.

## *Des facteurs structurels maintiennent le coût du transport maritime à un niveau plus élevé dans les régions en développement*

Les sommets historiques atteints ces derniers temps par les taux de fret sont en grande partie imputables aux chocs causés par la pandémie et aux fluctuations inattendues à la hausse de la demande de transport maritime. À plus long terme, les tarifs du transport maritime et des ports sont déterminés par des facteurs structurels comme l'infrastructure portuaire, les économies d'échelle, les déséquilibres commerciaux, la facilitation des échanges et la connectivité du transport maritime, autant d'éléments influant durablement sur le coût du transport maritime et la compétitivité commerciale. Une analyse reposant sur un nouvel ensemble de données de la CNUCED et de la Banque mondiale relatives au coût de transport montre que des améliorations structurelles significatives pourraient abaisser le coût du transport maritime d'environ 4 %. Des interventions et des mesures visant à agir sur les déterminants structurels du coût du transport maritime peuvent donc concourir à atténuer les effets des facteurs cycliques et des perturbations.

Les nouvelles réglementations relatives à la décarbonation du transport maritime figurent parmi les autres éléments structurels appelés à pousser les prix à la hausse. L'OMI a récemment adopté une mesure sur la réduction à court terme des gaz à effet de serre qui devrait se traduire par une diminution des vitesses moyennes de navigation et un renchérissement du transport maritime, surtout pour les pays en développement et en particulier les PEID.

## *La pandémie de COVID-19 freine l'exploitation des navires et des ports*

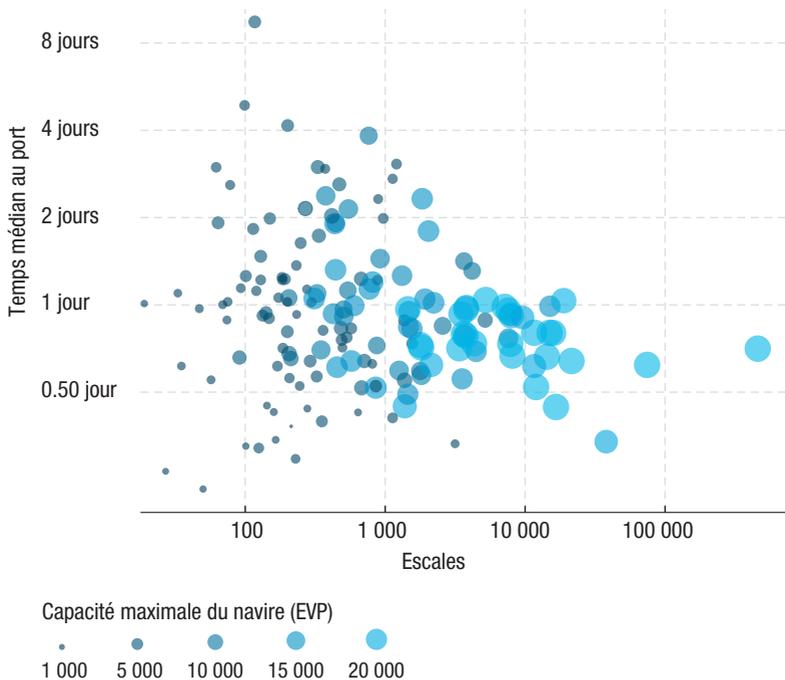
Au premier semestre de 2020, en réaction à l'effondrement de la demande de transport maritime les navires de transport de marchandises ont fait moins d'escales. Le nombre d'escales est remonté ensuite, surtout en Europe, en Asie de l'Est et en Asie du Sud-Est, sans pour autant revenir aux niveaux antérieurs à la pandémie.

En 2020, suite aux mesures qu'ont eu à prendre les opérateurs de terminaux, les autorités et les fournisseurs de services de transport intermodal pour endiguer la propagation de la COVID-19, les navires ont dû passer plus de temps dans les ports car ceux-ci fonctionnaient plus lentement. Les plus grands retards ont concerné les navires de vrac

sec, dont le chargement, en général moins automatisé et plus intensif en main-d'œuvre, a été ralenti par les mesures de distanciation physique.

Le temps de rotation peut varier fortement d'un pays à l'autre (figure 3). Les temps de rotations sont les plus courts dans un groupe de pays où les arrivées sont moins nombreuses, où les navires sont de petite taille et où peu de conteneurs sont chargés et déchargés à chaque escale (Dominique, Saint-Kitts-et-Nevis et Saint-Vincent-et-les-Grenadines, entre autres). Les pays qui disposent des technologies et infrastructures portuaires les plus récentes et peuvent accueillir les plus gros porte-conteneurs constituent un autre groupe de pays à rotation rapide, car

**Figure 3** Temps médian au port, nombre d'escales et capacité maximale des navires (porte-conteneurs) par pays en 2020



*Source :* CNUCED, d'après des données fournies par Marine Traffic. Les deux axes sont en échelle logarithmique.

*Note :* Navires de 1 000 tonnes jauge brute et plus. Pour le tableau complet des pays, voir <http://stats.unctad.org/maritime>.

ils bénéficient d'économies d'échelle et tendent donc à attirer le plus grand nombre d'escales (Japon, Hong Kong et province chinoise de Taïwan, notamment). Les pays dont les ports sont efficaces enclenchent une boucle de rétroaction positive : une grande efficacité rend attrayants leurs ports en tant que lieu d'escale, ce qui accroît encore le nombre d'arrivées. Pour les pays situés en milieu de distribution, les temps d'attente médians dans les ports varient fortement en raison des écarts d'efficacité et d'autres variables comme l'âge des navires et le débit de fret.

Les performances du transport maritime et des ports sont en général moins bonnes dans les pays en développement car le coût du transport y est plus élevé et la connectivité moindre du fait qu'ils sont souvent plus éloignés de leurs marchés d'outre-mer et pâtissent de déséconomies d'échelle et d'un degré de numérisation plus faible.

### *Tendances positives concernant la gouvernance portuaire et la participation des femmes*

Chaque année, la CNUCED procède, à partir de données issues de son programme de gestion portuaire TrainForTrade, à des comparaisons entre pays sur la base d'une fiche d'évaluation de la performance portuaire (PPS). De nombreux projets relatifs à la performance portuaire sont axés sur la fourniture d'un service spécifique, tel que la manutention du fret, tandis que la fiche PPS comporte 26 indicateurs et permet donc de comparer des entités portuaires dans leur ensemble et d'apporter des données précieuses pour la planification stratégique dans les ports et pour une analyse des politiques fondée sur des preuves au niveau régional et national.

En 2020, le débit annuel des membres participants s'est établi dans une fourchette de 1,5 à 80,9 millions de tonnes, la moitié d'entre eux environ entrant dans la catégorie la plus petite (moins de 5 millions de tonnes) ou la moyenne (5 à 10 millions de tonnes) – cette fourchette étant la même dans toutes les régions.

Depuis 2015, le taux de participation des femmes à la main-d'œuvre portuaire est une des six rubriques principales de la fiche SPP. En 2019 et 2020, ce taux est resté faible – autour de 18 %. Il était nettement plus élevé en Europe, avec 25 %, mais même dans cette région la parité hommes/femmes est loin d'être atteinte. Les femmes sont en général mieux représentées dans la gestion et l'administration, postes dans

lesquels la proportion de femmes est passée de 38 à 42 % entre 2019 et 2020. Les membres asiatiques sont au-dessus de la moyenne, avec 52 % contre 39 % pour les membres européens. Les femmes sont bien moins susceptibles de travailler dans les opérations portuaires de manutention du fret. Ces résultats mettent en évidence la nécessité de prendre des mesures stratégiques visant à réaliser l'objectif de développement durable 5, à savoir « Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles ».

### *Les performances des ports et du transport maritime dépendent de la facilitation des échanges et du transport*

L'efficacité du transport maritime passe par une facilitation effective des échanges et du transport qui permettent de réduire la durée et le coût des procédures douanières et des autres procédures commerciales et qui intègrent les nouvelles technologies pour l'accomplissement des formalités administratives. Une telle facilitation améliore les résultats de toute la chaîne d'approvisionnement et a des effets positifs sur le transport maritime.

La pandémie de COVID-19 a mis à nu la nécessité de faciliter le commerce transfrontière, en particulier le commerce des matériels médicaux, des médicaments et des biens d'urgence, comme les vaccins et les équipements de protection individuelle (EPI), afin d'en éviter le blocage dans un port du fait des formalités administratives à accomplir ou de la lenteur des procédures de dédouanement visant à en vérifier la conformité aux prescriptions réglementaires.

Ces dernières années, l'introduction des nouvelles technologies dans les processus administratifs a accru l'efficacité de toute la chaîne d'approvisionnement logistique grâce à la numérisation et à l'automatisation des processus douaniers, aux formalités sans papier et au lancement de services à guichet unique – la pandémie de COVID-19 donnant une nouvelle impulsion à cette évolution.

Le système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED, qui permet d'automatiser et de numériser les chaînes d'approvisionnement, est un bon exemple d'utilisation des TIC. Récemment mise en place, la plateforme ASYHUB facilite le transfert de données entre les ports de départ et d'arrivée en faisant appel aux concepts de la gestion des

risques pour aider à accélérer les procédures de dédouanement et éviter que des marchandises ne soient indûment bloquées dans un port.

Le portail d'information commerciale (TIP) est une autre innovation informatique reposant sur la technologie de la CNUCED. Dans chaque pays participant un site web assure aux opérateurs commerciaux un accès aisé aux informations relatives à la réglementation et aux procédures commerciales. Le portail d'information commerciale de la CNUCED fournit aux importateurs et aux exportateurs des guides en ligne, étape par étape, sur les procédures en lien avec le commerce et aide en outre les pays à remplir les obligations découlant de l'accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges. La CNUCED et le Centre du commerce international appuient actuellement 29 TIP, reposant sur la technologie de la CNUCED, dans le monde. Les résultats sont très positifs. C'est en Afrique de l'Est que les TIP sont les plus avancés : au Kenya, par exemple, la transparence accrue et la simplification d'un total de 52 procédures commerciales, à ce jour, ont permis de réduire de 110 heures le temps d'attente dans la queue, au guichet et entre les étapes, et de 482 dollars les frais administratifs afférents à ces 52 procédures, soit environ 11 dollars d'économie par procédure commerciale en moyenne.

La numérisation crée un espace sans papier dans lequel toutes les procédures commerciales s'effectuent en ligne. Elle diminue le temps requis et les coûts et renforce la transparence et l'accès au marché pour les opérateurs commerciaux, tout en réduisant les contacts physiques et les risques de contagion. Les solutions numériques intelligentes améliorent l'administration publique du commerce et l'efficacité des opérations d'exportation, d'importation et de transit. En réduisant l'utilisation de papier, la facilitation des échanges peut aussi aider à atténuer le changement climatique.

Le système commercial multilatéral a favorisé les réformes dans le domaine de la facilitation, notamment par le canal de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges et de la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international. Ces deux instruments édictent des normes et des réglementations communes qui se sont révélées particulièrement précieuses dans le contexte de la pandémie de COVID-19. En fournissant aux gouvernements des orientations et des arguments pour réformer la facilitation des échanges, ils ont ouvert la voie à la poursuite de la numérisation et à l'accroissement de la transparence, ainsi qu'à la rationalisation des formalités administratives. Ces évolutions

favorisent de plus l'établissement de solides partenariats public-privé (PPP), tels que les comités nationaux de facilitation des échanges et les systèmes de communauté portuaire qui associent la communauté des entreprises aux opérations portuaires. L'efficacité du commerce et du transport maritimes passe par l'alignement et la rationalisation des mandats et travaux des différents PPP.

### *Une crise qui s'éternise pour les marins bloqués en mer*

Quelque 1,9 million de gens de mer travaillent dans le monde pour faciliter notre mode de vie. Selon les estimations figurant dans le rapport 2021 du Conseil maritime baltique et international (BIMCO) et de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) sur les effectifs des gens de mer, en 2021 l'offre mondiale de gens de mer s'établissait à 1 892 720 (contre 1 647 494 en 2015), dont 857 540 officiers et 1 035 180 matelots (membres de l'équipage qualifiés effectuant des travaux d'appui). Les Philippines, la Fédération de Russie, l'Indonésie, la Chine et l'Inde étaient

<b>Tableau 2 Cinq principaux pays pourvoyeurs de gens de mer en 2021</b>			
	<b>Total des gens de mer</b>	<b>Officiers</b>	<b>Matelots</b>
<b>1</b>	Philippines	Philippines	Philippines
<b>2</b>	Fédération de Russie	Fédération de Russie	Fédération de Russie
<b>3</b>	Indonésie	Chine	Indonésie
<b>4</b>	Chine	Inde	Chine
<b>5</b>	Inde	Indonésie	Inde

Source : Fédération internationale de la marine marchande (ISF) et BIMCO, *Seafarer Workforce Report 2021*, Londres, 2021.

les cinq principaux pays pourvoyeurs de gens de mer, totalisant 44 % des effectifs mondiaux (tableau 2).

Les gens de mer constituent une source majeure de revenus pour les pays pourvoyeurs. Ainsi, en 2019 les envois de fonds effectués par des travailleurs philippins expatriés ont rapporté 30,1 milliards de dollars aux Philippines (soit 9,3 % du produit intérieur brut et 7,3 % du revenu national brut du pays), dont 6,5 milliards de dollars provenant des gens de mer. En 2020, ces envois de fonds ont baissé de 0,8 % pour revenir

à 29,9 milliards de dollars, ceux des gens de mer chutant de 2,8 % pour s'établir à 6,4 milliards de dollars.

Pendant la pandémie de COVID-19, les gens de mer ont continué à manifester un professionnalisme et un dévouement extrêmes, assurant la livraison de denrées alimentaires, de fournitures médicales, de combustible et d'autres biens essentiels, et aidant à maintenir en activité les chaînes d'approvisionnement et le commerce mondial.

Des centaines de milliers de marins se sont retrouvés bloqués en mer. Les équipages doivent être changés chaque mois pour éviter la fatigue et respecter la réglementation maritime internationale en matière de sécurité, de santé et de bien-être. En réaction à la pandémie de COVID-19, les États ont procédé à de nombreuses fermetures de frontières, imposé des confinements et interdit aux personnes de débarquer, suspendant ainsi temporairement les changements d'équipage. De nombreux marins n'ont donc pas pu être relevés ou rapatriés au bout de longues périodes de service et ont dû prolonger leur service à bord. Selon les dernières estimations de la Chambre internationale de la marine marchande, plus d'un an après le début de la pandémie quelque 250 000 marins restent bloqués longtemps après l'expiration de leur contrat en raison de ces restrictions et de la pénurie de vols internationaux. Il n'existe toujours pas de consensus mondial sur des mesures uniformes permettant un changement et un transfert efficaces des équipages.

Pendant la pandémie, les parties concernées, dont les organismes internationaux, les États et les entreprises, ont formulé des recommandations et des orientations visant à garantir la bonne santé des gens de mer et leur protection contre la COVID-19, leur accès aux soins médicaux, leur reconnaissance en tant que travailleurs clefs et leur vaccination en priorité, ainsi que le respect des prescriptions sanitaires internationales par les navires et les installations portuaires. Les gens de mer demeurent cependant très vulnérables en cette deuxième année de pandémie.

Une petite partie seulement des gens de mer a été vaccinée dans le monde, à de rares exceptions près. La Belgique a donné un exemple de bonne pratique en lançant, en juillet 2021, une campagne de vaccination de tous les marins arrivant dans un port belge, quelle que soit leur nationalité.

En vue de remédier aux problèmes auxquels sont confrontés les gens de mer, une coopération continue s'est instaurée entre les organisations

internationales, dont l'OMI, l'OIT, l'OMS et la CNUCED, et les organismes du secteur, dont l'ICS et l'ITF, tous ayant exprimé à maintes reprises leur inquiétude devant la crise humanitaire dans le secteur du transport maritime et appelé les États membres à désigner les gens de mer et les autres personnels marins comme travailleurs clefs, à accepter les pièces d'identité des gens de mer comme preuve de leur statut de travailleur clef et à laisser aux propriétaires et aux exploitants de navires la latitude voulue pour détourner les navires vers des ports où le changement d'équipage est possible sans s'exposer à des pénalités.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté à l'unanimité une résolution sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales (A/RES/75/17). Cette résolution exhorte les États membres à désigner les gens de mer et autres personnels maritimes comme des travailleurs clefs et encourage les gouvernements et les autres parties concernées à mettre en œuvre le « Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19) ». La résolution engage les gouvernements à faciliter les changements d'équipage en mer, notamment en permettant embarquements et débarquements et en redoublant d'efforts pour faciliter les voyages et les rapatriements ainsi qu'en garantissant l'accès aux soins médicaux. La résolution demande à l'OMI, à l'OIT et à la CNUCED d'informer l'Assemblée générale, à sa soixante-seizième session, de l'évolution de la situation en la matière.

Cette résolution faisait suite à des résolutions antérieures d'autres organes. Le 21 septembre 2020, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a recommandé des mesures visant à faciliter la relève des équipages des navires, l'accès aux soins médicaux et les voyages des marins pendant la pandémie de COVID-19. Selon l'OMI, à la fin du mois de juin 2021, 60 États membres et deux membres associés avaient désigné les gens de mer comme travailleurs clefs. Le 8 décembre 2020, le Conseil d'administration du BIT a adopté la « Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 ».

En janvier 2021, le secteur du transport maritime a publié la Déclaration de Neptune sur le bien-être des marins et le changement d'équipage qui, en juin 2021, avait été signée par plus de 600 entreprises et organisations. Le secteur a de plus élaboré un indicateur de changement d'équipage au titre de la Déclaration de Neptune regroupant les données

de 10 grands gestionnaires de navires dont relèvent actuellement quelque 90 000 marins embarqués. Cet indicateur montre que la situation semble s'être aggravée entre juin et juillet 2021, avec l'accroissement du nombre de marins restés à bord après l'expiration de leur contrat et du nombre de marins se trouvant à bord depuis plus de onze mois – durée maximale prévue par la Convention du travail maritime de 2006. Depuis le lancement de l'indicateur, en mai 2021, la proportion de marins restés à bord après l'expiration de leur contrat est passée de 5,8 à 8,8 % et celle de marins à bord depuis plus de onze mois de 0,4 à 1,0 %.

### *Avancées dans les domaines du droit international et de la technologie*

La pandémie de COVID-19 a entravé le commerce international en causant des pertes d'efficacité, des retards et des perturbations d'une ampleur sans précédent dans la chaîne d'approvisionnement – autant d'éléments qui peuvent avoir des répercussions d'ordre juridique dans les cas où l'exécution du contrat est entravée, retardée ou devient impossible. Dans le secteur du transport maritime, il peut en résulter des litiges soulevant de complexes questions de compétence internationale. Les gouvernements et les entreprises devront collaborer en vue de traiter les droits et obligations contractuels connexes et de parvenir à des clauses contractuelles type relatives à la répartition des risques commerciaux.

De nombreux problèmes sont liés aux retards dans la documentation, ce qui devrait inciter davantage d'opérateurs commerciaux à adopter des solutions électroniques sécurisées. Des lignes directrices sectorielles actualisées récemment adoptées apportent aux propriétaires et aux exploitants de navires des conseils utiles sur les procédures à suivre et les mesures à prendre pour maintenir la sécurité des systèmes informatiques dans leurs entreprises et à bord des navires en se dotant d'une capacité de gestion des cyberrisques et en tenant compte des prescriptions de l'OMI et d'autres lignes directrices pertinentes.

L'innovation technologique ouvre la perspective de navires automatisés sans équipage. Des essais sur des « navires de surface autonomes » sont en cours dans le secteur. Il s'agit de garantir l'exploitation sûre, sans danger et écologiquement rationnelle de tels navires dans un cadre juridique adapté. En mai 2021, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a achevé un exercice de définition réglementaire concernant l'utilisation des navires de surface autonomes ; cet exercice a permis de cerner

plusieurs questions prioritaires. L'aboutissement pourrait être un code des navires de surface autonomes énonçant des objectifs, des prescriptions fonctionnelles et des règlements qui soient adaptés à différents degrés d'autonomie.

### *Sur la voie d'une augmentation de température de 3 °C*

Un rôle important revient au secteur du transport maritime dans la lutte contre le changement climatique. L'Accord de Paris a fixé pour objectif de maintenir la hausse de la température moyenne de la planète en-dessous de 2 °C et de viser 1,5 °C. Malgré la baisse momentanée des émissions de dioxyde de carbone qu'a provoquée la pandémie de COVID-19, le monde se dirige toujours vers une hausse de la température moyenne de plus de 3 °C dans le courant de ce siècle. Des mesures d'atténuation et d'adaptation s'imposent donc d'urgence.

Concernant la réglementation, le secteur du transport maritime aborde les questions climatiques dans le cadre de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En juin 2021, l'OMI a approuvé des modifications de l'annexe VI de la convention précitée qui introduisent de nouvelles dispositions obligatoires visant à réduire encore plus les émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime et prescrivent aux propriétaires de se fixer des objectifs d'efficacité énergétique. Des discussions initiales ont en outre été consacrées aux actions requises à moyen et à long terme, notamment aux mesures basées sur le marché, et à une proposition du secteur tendant à créer un conseil international de recherche-développement maritime, organe non gouvernemental qui serait chargé de soutenir la recherche-développement et le déploiement de technologies sans carbone et serait financé par une taxe sur les carburants marins.

Avec les prévisions annonçant une accélération de l'élévation du niveau de la mer et une multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes, le changement climatique aura des répercussions majeures sur les ports maritimes du monde. Pour préserver le transport et le commerce maritimes mondiaux, il faudra donc investir dans l'adaptation et la résilience des ports maritimes et des autres infrastructures de transport essentielles, en particulier dans les pays en développement.

## *Une reprise mondiale généralisée passe par un transport maritime intelligent, résilient et durable*

La pandémie de COVID-19 a déclenché une succession de secousses et de vagues dont chacune a eu des retombées spécifiques. L'ampleur et l'effet des perturbations ont grandement varié selon les régions, les branches d'activité et les segments du marché du transport maritime. La reprise se révèle tout aussi inégale avec des disparités marquées dans les niveaux et l'ampleur du soutien politique et l'accès aux vaccins.

L'effet initial de la pandémie sur le transport maritime a été moins désastreux qu'attendu, mais les perspectives demeurent très sombres. Le temps nécessaire à une reprise durable sera fonction de l'évolution de la pandémie, de l'ampleur et du calendrier des plans de vaccination mondiaux, et de la durée des mesures de soutien publiques. La reprise naissante est menacée actuellement par des ruptures dans les chaînes d'approvisionnement et des goulets d'étranglement logistiques perturbant les marchés d'expédition et propulsant les prix à des sommets historiques.

Les perturbations occasionnées par la pandémie de COVID-19 ont accentué certaines mégatendances préexistantes d'ordre géopolitique, technologique et environnemental. Ces tendances se sont manifestées avec lenteur au cours de la dernière décennie mais ont connu une accélération avec la pandémie et continuent à remodeler le transport et le commerce maritimes comme exposé ci-après.

**Géopolitique** – La crise sanitaire déclenchée par la COVID-19 a fait ressortir à quel point les nations sont interdépendantes sur les plans économique et social – du fait de leur intégration dans des chaînes d'approvisionnement mondiales et des réseaux connexes étendus de transport maritime. Devant l'aggravation des risques géopolitiques et la montée des tensions commerciales, de nombreux pays et entreprises se ravisent et perçoivent désormais à un certain point comme une vulnérabilité l'interdépendance mondiale. Pour atténuer les risques et renforcer la résilience, ils s'attachent donc à réduire leur dépendance à l'égard de fournisseurs étrangers éloignés.

**Résilience** – Les perturbations liées à la COVID-19 ont soumis les chaînes d'approvisionnement et les modèles commerciaux sous-jacents à rude épreuve et ont placé sous tension les réseaux de transport et de logistique. Les gouvernements et les entreprises s'emploient à accroître la robustesse et la résilience des chaînes d'approvisionnement, ces

dernières en particulier en diversifiant leurs partenaires commerciaux et leurs fournisseurs. Cette démarche suppose un nouvel équilibre entre production locale, régionale et mondiale. Les entreprises revoient aussi leurs stratégies en matière d'inventaire et de gestion des stocks et les arbitrages entre chaînes d'approvisionnement « juste à temps » et « juste au cas où ».

**Technologie** – Les douaniers, les travailleurs portuaires et les opérateurs de transport ont toujours plus conscience de l'intérêt que présentent les nouvelles technologies et la numérisation, tant pour accroître l'efficacité que pour préserver la continuité des activités en cas de perturbation. Parmi les innovations technologiques majeures figurent l'analytique avancée, les capteurs embarqués, les technologies de communication, l'optimisation des escales, les chaînes de blocs, les mégadonnées et les navires et véhicules autonomes. En ces temps de pandémie, ces technologies ont permis de réduire les contacts physiques, de maintenir la circulation des navires, de garder les ports ouverts et de préserver la fluidité du commerce international. Ces avancées technologiques ont aussi favorisé les dépenses de consommation en ligne et l'essor du commerce électronique. Ces tendances continueront à remodeler les schémas de production et de consommation ainsi que les modes de livraison des marchandises et de prestation des services par les navires et les ports et leurs liaisons avec l'arrière-pays.

**Dynamique du marché du transport maritime** – En prévision de futures perturbations, les transporteurs, les expéditeurs, les ports et les opérateurs de transport terrestre seront amenés à repenser leurs modèles commerciaux et opérationnels dans le souci de s'adapter avec davantage de souplesse à l'évolution des conditions du marché. Après avoir vu le rebond du commerce être ralenti par les goulets d'étranglement logistiques et la baisse des capacités imputable au choc de la pandémie de COVID-19, ils seront sans doute conduits à reconsidérer leurs niveaux d'investissement dans le transport maritime et les ports ainsi que leurs opérations de planification. Ils peuvent s'attendre en outre à ce que les autorités nationales de la concurrence intensifient leur surveillance des taux de fret et du comportement du marché et suivent de près les fluctuations rapides des tarifs du transport maritime afin de mieux encadrer le marché du transport maritime.

**Décarbonation et transition énergétique** – Le transport maritime est toujours plus poussé à décarboner et à rendre son activité plus durable – ces aspects ayant aussi été mis au premier plan dans le contexte

de la reprise post-pandémique. Vu que l'OMI poursuit ses travaux sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport maritime, ce secteur est appelé à modifier son mix de carburants, à recourir à de nouvelles technologies et conceptions, à introduire des carburants de remplacement et à apporter des ajustements opérationnels pour réduire son empreinte carbone et environnementale. Le transport maritime est un gros utilisateur mais aussi un gros transporteur d'énergie et le secteur devra donc se préparer à une baisse de la demande de pétroliers et de navires de transport de charbon et à une hausse de la demande de navires de transport d'hydrogène, d'ammoniac et d'autres carburants de remplacement.

**Adaptation et résilience au changement climatique** – Les infrastructures et les services de transport maritime ont été mis à mal par la pandémie et la fermeture du canal de Suez. Ces chocs sont venus s'ajouter aux dangers du changement climatique : ces dernières années, des intempéries extrêmes - inondations, ouragans et cyclones - ont perturbé fréquemment et fortement les infrastructures côtières et les liaisons avec l'arrière-pays. Comme les projections climatiques actuelles annoncent une trajectoire de réchauffement de la planète allant au-delà des niveaux convenus au titre de l'Accord de Paris, le secteur maritime et les gouvernements doivent investir pour adapter et rendre résilients au changement climatique les infrastructures et services de transport maritime, tout en accélérant l'élaboration des dispositions juridiques, des politiques et des mesures techniques connexes ainsi que le renforcement des capacités.

### **Actions prioritaires**

**Vacciner le monde** – Mener à bien une vaccination généralisée à l'échelle mondiale requiert que les pays en développement aient un accès équitable aux vaccins. Investir pour vacciner le monde, avec le soutien de fonds spéciaux, permettra d'en finir plus tôt avec la pandémie mais aussi de favoriser la reprise et d'ajouter des milliers de milliards à la production économique mondiale.

**Revitaliser le système commercial multilatéral** – Des décennies de libéralisation des échanges et d'action multilatérale ont apporté des avantages économiques et sociaux que menace à présent la montée des restrictions commerciales et du protectionnisme. Pour conserver ces acquis obtenus avec tant de peine, les pays devront préserver et

consolider le système commercial multilatéral et réduire au minimum les restrictions commerciales.

***Mettre fin à la crise du changement d'équipage*** – Cette question requiert l'attention urgente des États du pavillon, des États du port et des États pourvoyeurs de main-d'œuvre, en collaboration avec les organisations internationales compétentes. Tous les États devraient être parties aux instruments juridiques internationaux pertinents, notamment la Convention du travail maritime de 2006, les conventions nos 108 et 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer et la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international. Pour avancer dans la réalisation de l'objectif de développement durable 8 et garantir un travail décent aux gens de mer, les États doivent redoubler d'efforts pour assurer la pleine application des conventions et normes du travail.

***Vacciner les gens de mer*** – Le secteur maritime, les gouvernements et les organisations internationales doivent faire en sorte de concert que les gens de mer soient désignés comme des travailleurs clefs et soient vaccinés en priorité.

***Faciliter les changements d'équipage*** – Les gouvernements et le secteur devraient continuer à collaborer, en particulier pour la mise en œuvre de la Déclaration de Neptune et, en concertation avec les organisations internationales compétentes, faciliter les changements d'équipage, conformément aux normes internationales et aux considérations de santé publique. Ils devraient de plus veiller à la disponibilité des données sur les gens de mer et à l'accès à ces données.

***Assurer la fiabilité et l'efficacité du transport maritime*** – Les parties prenantes à la chaîne d'approvisionnement maritime, notamment les transporteurs, les ports, les prestataires de services de transport terrestre et les expéditeurs, devraient travailler ensemble pour faire en sorte que le transport maritime demeure un mode de transport fiable, prévisible et efficace. À cette fin, des investissements devront être effectués dans le transport maritime et les ports, ainsi que dans leurs liaisons avec l'arrière-pays, tout en concevant et en appliquant des solutions durables de transport des marchandises. Les mesures de facilitation des échanges et les outils et technologies numériques devront être mis en œuvre correctement.

***Intégrer la résilience de la chaîne d'approvisionnement, l'évaluation des risques et la préparation*** – À cette fin il est possible de recourir à une panoplie de mesures, dont le dédoublement de

l'approvisionnement, la redondance entre les fournisseurs et la sauvegarde des données des sites de production, des inventaires et des stocks, ainsi que d'assurer une meilleure gestion des risques et une transparence de bout en bout. En règle générale, il s'agira d'évaluer et de gérer les risques, d'améliorer l'état de préparation et d'adopter des solutions hybrides qui soient flexibles et agiles, de procéder à des arbitrages équilibrés entre relocalisation de voisinage et relocalisation, par exemple, et de combiner des modèles de chaîne hybrides d'approvisionnement, tout en prenant des mesures pour réduire la vulnérabilité aux cyberattaques.

**Maîtriser les coûts** – Les coûts du fret peuvent être maîtrisés en augmentant la capacité pour répondre à la demande, en rendant les ports plus efficaces, en améliorant la planification, les prévisions et la visibilité et en introduisant des mesures de facilitation des échanges. Le marché du transport maritime doit en outre être transparent, équitable et concurrentiel. Les autorités nationales de la concurrence doivent donc être à même de suivre l'évolution des taux de fret, des droits et des surfrets. Les parties prenantes à la chaîne d'approvisionnement maritime, dont les transporteurs, les ports, les prestataires de services de transport terrestre, les douanes et les expéditeurs, doivent collaborer pour partager les informations et rendre plus efficace le transport maritime.

**Décarboner** – Le secteur du transport maritime devra, en coopération avec les gouvernements, s'intéresser aux carburants de remplacement, investir dans les infrastructures terrestres et remplacer les vieux navires par des navires plus grands et plus économes en carburant. Cette évolution exigera d'instaurer un environnement prévisible au niveau mondial, ainsi que d'apporter un soutien aux pays en développement présentant des faiblesses structurelles afin de les aider à atténuer les coûts de la transition et la diminution de la connectivité qui pourraient découler de la décarbonation du transport maritime. Les pays en développement devront en outre mieux comprendre comment les nouvelles réglementations influenceront sur les services de transport maritime. La planification intégrée de la reprise après-pandémie et les plans de relance devraient prévoir l'affectation de ressources à la promotion de la durabilité environnementale dans l'optique d'un transport maritime écologique à faible émission de carbone.

**Un transport maritime résilient au changement climatique** – Les pays doivent anticiper le changement climatique, s'y préparer et s'y adapter en appréciant parfaitement les risques, le degré d'exposition et les vulnérabilités et en renforçant la capacité d'adaptation de toute la

chaîne d’approvisionnement maritime. Pour les pays en développement, en particulier les groupes de pays les plus vulnérables, reconstruire en mieux après la pandémie supposera d’investir davantage et de renforcer les capacités nationales en matière de résilience au changement climatique.

*Étude sur les transports maritimes 2021:*

[unctad.org/rmt](https://unctad.org/rmt)

Courriel : [rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)

Pour plus de plus amples informations sur les travaux de la CNUCED dans le domaine de la logistique du commerce, veuillez consulter le site [unctad.org/tti](https://unctad.org/tti)



Pour en savoir plus et s'abonner à la lettre d'information de la CNUCED sur les transports, veuillez consulter le site :

[unctad.org/transportnews](https://unctad.org/transportnews)

