



2025
**Étude sur
les transports
maritimes**

Maintenir le cap dans
des eaux tumultueuses

RÉSUMÉ



**Nations
Unies**
Genève, 2025



2025
**Étude sur
les transports
maritimes**

Maintenir le cap dans
des eaux tumultueuses

RÉSUMÉ



Nations
Unies
Genève, 2025

© 2025, Nations Unies

La présente publication est disponible en libre accès sous réserve du respect de la licence Creative Commons créée pour les organisations intergouvernementales, dont les conditions sont énoncées à l'adresse suivante : <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>

Les appellations employées dans le document et la présentation des données qui figurent sur les cartes 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 que la source soit indiquée précisément.

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/2025 (Résumé)



Table des matières

Avant-propos Page iv

Introduction Page vi



Page 1

Commerce maritime international



Page 4

Flotte maritime mondiale et services connexes



Page 7

Taux de fret et coûts du transport maritime



Page 10

Performances portuaires et facilitation du commerce maritime



Page 15

Questions juridiques et évolutions réglementaires



Page 18

Domaines d'action prioritaires



Avant-propos

©2024_UNCTAD



Un horizon incertain se dessine pour le transport maritime mondial.

Jamais, depuis la fermeture du canal de Suez en 1967, le commerce mondial n'avait connu de perturbations aussi persistantes. Des navires qui traversaient auparavant la mer Rouge en quelques jours mettent aujourd'hui plusieurs semaines à contourner le cap de Bonne-Espérance. Après des années de relative stabilité, les tarifs de fret fluctuent désormais fortement d'un mois à l'autre. Des chaînes d'approvisionnement que l'on croyait résilientes ont révélé leur fragilité.

Les perturbations n'expliquent cependant pas tout. Comme le montre la CNUCED dans sa nouvelle édition de l'*Étude sur les transports maritimes*, l'incertitude tient aussi aux multiples transitions – technologiques, environnementales, géoéconomiques – qui s'opèrent simultanément et à une vitesse telle qu'il nous faut repenser en profondeur le fonctionnement des transports maritimes.

Il n'y a qu'à voir la situation actuelle. Le canal de Suez enregistre un trafic inférieur à la normale, avec des niveaux de tonnage en transit environ 70 % en deçà de la moyenne de 2023. Les tensions apparues cette année autour du détroit d'Ormouz, par lequel transittent environ 34 % des exportations maritimes de pétrole du monde, ont rappelé la nécessité d'un dialogue continu sur la sûreté maritime. Auparavant ponctuelles, les perturbations des opérations portuaires sont devenues chroniques.

Tous ces changements contribuent d'ores et déjà à refaçonner le commerce maritime. Les échanges ont certes continué de progresser (+ 2,2 % en 2024 par rapport à 2023), mais à un rythme modéré, inférieur à la moyenne des vingt années précédentes (2003-2023). Plus révélateur encore : les distances parcourues par les navires sont aujourd'hui sensiblement plus longues, le trajet moyen étant passé de 4 831 milles en 2018 à 5 245 milles en 2024, preuve que les enjeux de sécurité redessinent les routes maritimes mondiales. Le trafic maritime mesuré en tonnes-milles a augmenté de 5,9 % en 2024 par rapport à 2023, soit presque trois fois plus que le volume des échanges. La distance n'est plus une question de géographie, mais de géoéconomie.

Au-delà de ces difficultés immédiates, le secteur connaît aussi des mutations plus profondes. Le Cadre Zéro émission nette de l'Organisation maritime internationale, qui devrait être soumis pour adoption en octobre 2025, pourrait bouleverser encore davantage la façon dont les navires sont construits, alimentés en carburant et exploités. Les carnets de commandes en témoignent déjà : les navires fonctionnant grâce à des carburants de substitution représentent aujourd'hui

plus de la moitié du tonnage des nouvelles commandes. Cela étant, plus de 90 % de la flotte en service, mesurée en tonnage, reste alimentée par des carburants conventionnels. Tout l'enjeu est de résorber l'écart entre ambition et réalité.

Dans le même temps, l'automatisation et la transition numérique progressent à un rythme effréné. Dans les ports intelligents, le temps de traitement d'un conteneur se compte non pas en heures, mais en minutes. Les systèmes d'intelligence artificielle prévoient les encombrements avant même qu'ils ne se produisent. Les navires autonomes passent progressivement du stade de concept à celui de prototype. Mais chaque avancée numérique apporte son lot de nouvelles vulnérabilités et les cyberattaques visant le transport maritime se font de plus en plus fréquentes. Nous construisons les infrastructures de demain sur des principes de sécurité et une réglementation pensés pour le monde d'aujourd'hui.

Qui en fait les frais ? Les pays en développement doivent désormais composer avec des taux de fret susceptibles de varier davantage en une semaine qu'ils ne le faisaient auparavant en un an. Les petits États insulaires en développement voient les coûts de leurs importations exploser et la compétitivité de leurs exportations s'éroder. Les pays en développement sans littoral paient parfois des coûts de transport trois fois supérieurs à la moyenne mondiale, et l'écart se creuse à chaque perturbation. Cet état de fait ne saurait perdurer.

Les transitions à venir – vers des émissions de carbone nulles, vers des systèmes numériques, vers de nouveaux itinéraires commerciaux – doivent être justes. Elles doivent être source d'autonomisation, pas d'exclusion. Elles doivent renforcer la résilience, et non accroître la vulnérabilité. Elles doivent en outre tenir compte du fait que le transport maritime ne se limite pas aux navires et aux marchandises, mais qu'il mobilise 1,9 million de gens de mer, issus pour la plupart de pays en développement et dont il faut actualiser les compétences, protéger les droits et reconnaître la contribution à sa juste valeur.

La CNUCED est prête à accompagner ces transitions. En conduisant des travaux de recherche riches d'enseignements, en menant des activités de coopération technique destinées à renforcer les capacités et en favorisant la formation de consensus dans lesquels chaque voix compte, elle s'efforce de faire en sorte que personne ne soit laissé de côté.

La présente *Étude* offre plus que des données et des analyses. Elle permet de délimiter un cadre d'action. Pour des pratiques durables et résilientes, à l'épreuve des chocs de demain. Pour une réglementation actualisée, en phase avec les nouvelles réalités technologiques et les normes de durabilité. Pour des stratégies de décarbonisation à la fois ambitieuses et现实的. Pour des investissements dans l'humain, pas seulement dans les infrastructures. Pour un commerce facilité, où les frontières ne sont plus des obstacles, mais des passerelles.

Ce n'est pas la première tempête que traverse le transport maritime : il a déjà surmonté des guerres, des fermetures de routes commerciales et des crises économiques. Toutefois, jamais autant de transitions n'avaient convergé en si peu de temps. Le secteur s'adaptera, comme il l'a toujours fait. La question est de savoir si cette adaptation sera maîtrisée ou chaotique, inclusive ou clivante, durable ou simplement tenable. On trouvera dans la présente *Étude sur les transports maritimes* la base factuelle nécessaire pour faire des choix judicieux. Il est temps d'agir.



Rebeca Grynspan
Secrétaire générale de la CNUCED

Introduction

Le transport maritime doit composer avec un environnement de plus en plus complexe, marqué par l'instabilité géopolitique et l'évolution incertaine du cadre mondial des échanges

Le transport maritime est soumis à des conditions d'une volatilité et d'une imprévisibilité hors norme

Dans un contexte marqué par des bouleversements géopolitiques et des politiques commerciales en mutation, le transport maritime est soumis à des conditions d'une volatilité et d'une imprévisibilité hors norme. La navigation en mer Rouge et en mer Noire demeure entravée par l'aggravation des tensions géopolitiques, tandis que des perturbations ont menacé ces derniers mois le détroit d'Ormouz, artère vitale du commerce mondial de pétrole. L'évolution rapide des politiques commerciales, notamment l'instauration d'une série de nouveaux droits de douane, qui frappent les économies du monde entier, perturbe les chaînes d'approvisionnement mondiales, les axes maritimes et les réseaux d'escales et complique la planification stratégique.

On observe une volatilité accrue des marchés du fret, des coûts commerciaux et des coûts du transport maritime, qui pèse particulièrement sur les pays en développement, notamment les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés. À cela s'ajoutent l'évolution des cadres réglementaires et les avancées technologiques, qui ouvrent des perspectives à l'ensemble des acteurs et des secteurs du transport maritime, mais sont aussi source de difficultés nouvelles.

À titre d'exemple d'évolutions réglementaires, on peut citer le Cadre Zéro émission nette de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui constitue un ensemble de projets de règlements visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime. Approuvé en avril 2025, le Cadre sera examiné en vue de son adoption formelle en octobre 2025. On peut aussi citer, s'agissant des avancées technologiques, les carburants de substitution sobres en carbone, qui sont indispensables pour que le secteur atteigne ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais qui sont aussi assortis de risques de pollution et de blessures, dont il faudra tenir compte. Au vu de la rapidité des évolutions technologiques et de la transition vers des carburants de substitution, il devient de plus en plus important de protéger efficacement les droits des gens de mer, surtout en cas de perturbation, et d'améliorer leurs compétences et leur formation.

Le passage au numérique et les progrès de la technologie et de l'intelligence artificielle ouvrent de vastes perspectives, promettant notamment de rendre les opérations portuaires plus efficaces et d'améliorer les dispositifs de facilitation du commerce et des transports. Il faudra cependant adopter des stratégies de cybersécurité appropriées si l'on entend réduire la vulnérabilité face aux cyberrisques et aux menaces, lesquelles pourraient bien prendre de l'ampleur.

Dans l'édition 2025 de l'*Étude sur les transports maritimes*, la CNUCED traite de ces aspects et d'autres avancées importantes dans les domaines thématiques ci-après.





1.

Commerce maritime international

Le commerce maritime continue de s'adapter face aux pressions géopolitiques et structurelles

La croissance du commerce maritime a été solide en 2024 (2,2 % en volume et 5,9 % en tonnes-milles), en grande partie grâce au report du trafic vers le cap de Bonne-Espérance sous l'effet des perturbations persistantes en mer Rouge (fig. 1). Elle devrait toutefois ralentir en 2025. Selon les projections de la CNUCED, le volume du trafic maritime devrait croître de 0,5 % et le commerce de marchandises conteneurisées de 1,4 %. Toujours selon la CNUCED, à moyen terme (2026-2030), la croissance annuelle moyenne devrait être de 2 % pour le volume du trafic maritime contre 2,3 % pour le commerce conteneurisé. La croissance mesurée en tonnes-milles devrait quant à elle rester marginale (0,3 %)¹. Pareilles évolutions s'expliquent en grande partie par des facteurs structurels, tels que les réalignements géopolitiques, les changements de politique industrielle et la transition énergétique engagée à l'échelle mondiale.

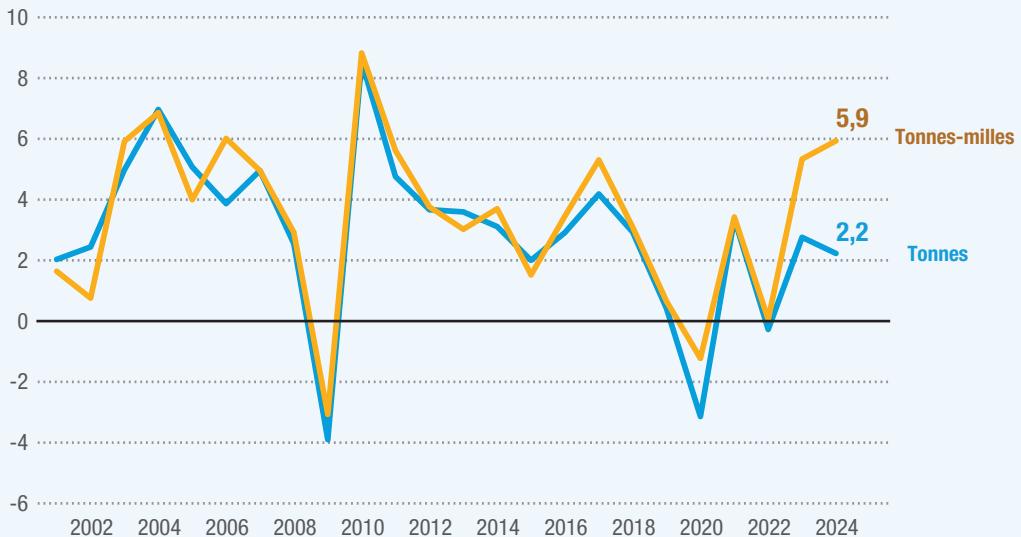
¹ Projections du volume des échanges en 2025 effectuées par la CNUCED. Projections du volume compte tenu de la distance effectuées par Clarksons Research.



Figure 1

Taux de croissance du commerce maritime

(Variation annuelle en pourcentage)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarksons Research Shipping Intelligence Network (séries chronologiques, juillet 2025).

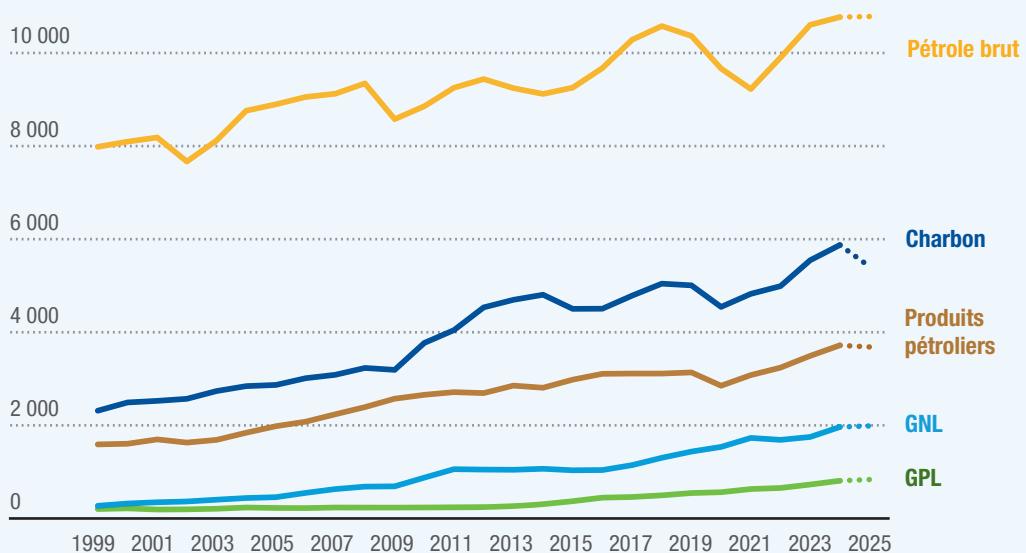
Tendances divergentes dans les différents segments du transport maritime : commerce conteneurisé et commerce de produits énergétiques

Le commerce conteneurisé a rebondi en 2024, porté par le réapprovisionnement, les nouveaux itinéraires dus aux perturbations en mer Rouge et la résilience des échanges Sud-Sud et Nord-Sud. Le commerce de produits énergétiques, quant à lui, évolue et des tendances divergentes se dessinent entre les différents produits de base. Les expéditions de charbon ont connu une hausse en 2024, favorisée par la demande asiatique, une dynamique à contre-courant de la tendance baissière due à la transition énergétique mondiale. Les volumes de pétrole sont restés globalement stables, mais le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance et le report du trafic vers l'Asie ont allongé les itinéraires. Le gaz, en particulier le gaz naturel liquéfié (GNL), s'est imposé comme le segment le plus dynamique, grâce à la diversification des fournisseurs et des destinations. On voit ainsi que l'évolution de la demande, les facteurs géopolitiques et les stratégies de diversification influent sur les échanges de produits énergétiques, les distances parcourues par les navires, le fret et les échanges mesurés en tonnes-milles (fig. 2).

Les perspectives pour 2025 sont plutôt modérées par rapport aux années précédentes et aux prévisions initiales, car la faiblesse de la demande et l'incertitude pesant sur les politiques commerciales freinent la dynamique commerciale à l'échelle mondiale.



Figure 2
Commerce maritime par produit de base énergétique
(En milliards de tonnes-milles)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarksons Research Shipping Intelligence Network (séries chronologiques, juillet 2025).

Note : Les données concernant 2025 sont des prévisions. « GPL » signifie « gaz de pétrole liquéfié ».

Le commerce des minéraux critiques ouvre des perspectives prometteuses, sous réserve d'une préparation logistique et d'une adaptation des politiques publiques

Le commerce des minéraux critiques se développe rapidement. Or, puisque les échanges maritimes de nombre d'entre eux (cuivre, lithium, cobalt, par exemple) se concentrent sur quelques couloirs bilatéraux seulement, les minéraux critiques sont davantage exposés aux interruptions des chaînes d'approvisionnement. Pour réduire leurs dépendances stratégiques, les pays importateurs diversifient leurs sources d'approvisionnement et imposent des normes de traçabilité et de durabilité. Certains exportateurs issus de pays en développement instaurent des restrictions à l'exportation et prennent des mesures d'incitation en faveur d'une transformation locale pour s'élever dans les chaînes de valeur. Les échanges commerciaux maritimes s'en trouvent restructurés et les systèmes de transport et de logistique soumis à de nouvelles contraintes, comme l'illustrent entre autres les cas du cuivre et du cobalt.



2.

Flotte maritime mondiale et services connexes

Un horizon incertain se dessine pour le transport maritime, dans un contexte d'instabilité géopolitique et d'incertitude liée aux politiques commerciales

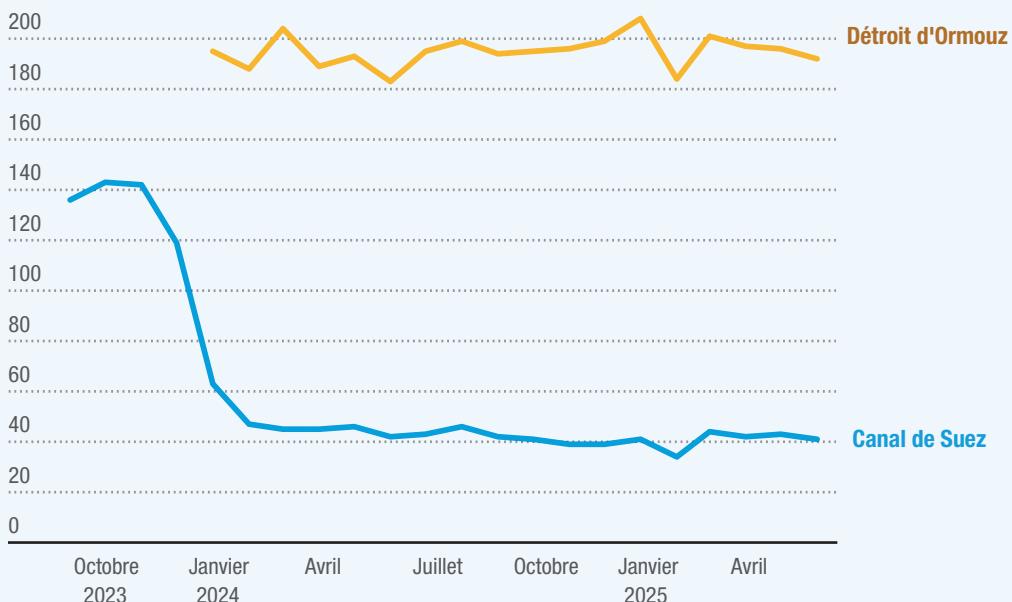
La navigation en mer Rouge reste perturbée, les navires évitant toujours le canal de Suez. Au début du mois de mai 2025, les niveaux de tonnage en transit étaient toujours inférieurs de 70 % à la moyenne de 2023. En juin 2025, les tensions entre la République islamique d'Iran et Israël ont fait à nouveau craindre d'éventuelles interruptions aux points de passage stratégiques, notamment dans le détroit d'Ormouz, par lequel transitent 11 % du commerce maritime et plus d'un tiers des exportations pétrolières effectuées par voie maritime. À la fin du mois, aucun changement notable n'avait été observé dans le trafic du détroit (fig. 3). Toutefois, en fonction de l'évolution de la situation, il n'est pas exclu que des perturbations surviennent, entraînant des retards ainsi qu'une hausse des frais d'expédition et des primes d'assurance.

La navigation en mer Rouge reste perturbée, les navires évitant toujours le canal de Suez

Figure 3

Nombre de navires transitant chaque mois par le détroit d'Ormouz et le canal de Suez

(En millions de tonnes brutes)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarksons Research Services Shipping Intelligence Network (août 2025).

En 2025, les nouveaux droits de douane instaurés aux États-Unis d'Amérique et ailleurs ont accru l'incertitude et la volatilité. Aux États-Unis, le Bureau du Représentant pour le commerce a en outre annoncé des mesures telles que des redevances portuaires imposées à certains navires faisant relâche dans des ports du pays. Les redevances devraient s'appliquer aux navires appartenant à des entreprises chinoises ou exploités par elles ainsi qu'aux navires de construction chinoise et aux transporteurs de véhicules construits à l'étranger.

On ne sait pas encore exactement quelles répercussions auront les droits de douane et les redevances portuaires sur les flux commerciaux maritimes et la structure des échanges, sur la demande de services de transport maritime et la capacité de la flotte ou sur la conception des réseaux de transport maritime, pas plus que sur la configuration des ports d'escale ni sur les plans de déploiement de la flotte. Ensemble, ces mesures pourraient avoir des effets contrastés selon les économies, régions et parties prenantes. Les opérations de transport maritime, les offres de services et les modalités de déploiement de la flotte pourraient devoir être adaptées en fonction de l'évolution de la situation.

Les opérations de transport maritime, les offres de services et les modalités de déploiement de la flotte pourraient devoir être adaptées en fonction de l'évolution de la situation

Les transformations en cours influent sur le profil et la capacité de la flotte mondiale

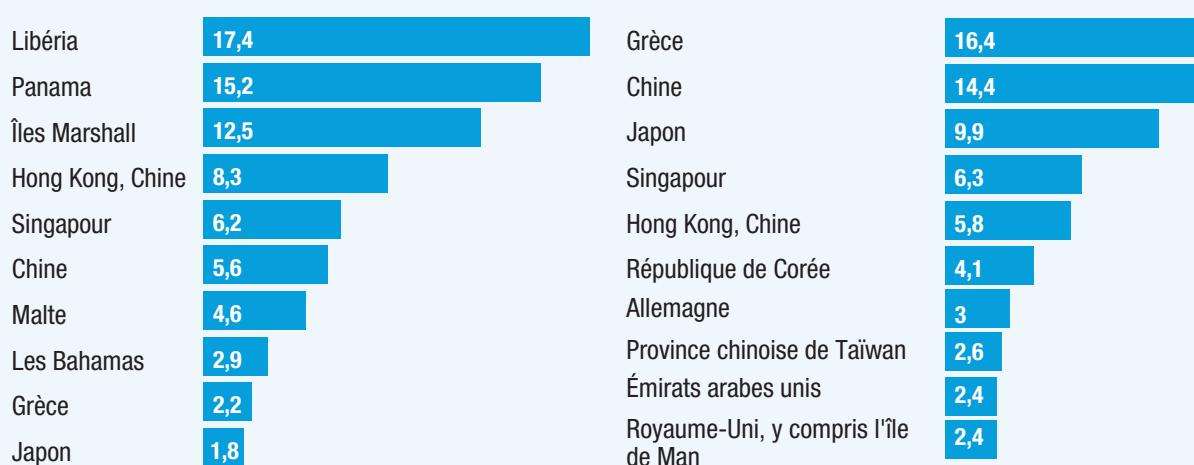
Au 1^{er} janvier 2025, la flotte mondiale comptait 112 500 navires de commerce, pour une capacité totale de 2,44 milliards de tonnes de port en lourd. Elle a ainsi enregistré une hausse annuelle de 3,4 %, comparable à celle qui avait été observée en 2023. Cette augmentation était toutefois bien inférieure à la croissance annuelle moyenne de 5,1 % observée au cours des vingt dernières années, mais restait plus rapide que celle enregistrée par le commerce maritime. Des progrès, quoique marginaux, ont aussi été réalisés s'agissant du verdissement de la flotte. Ainsi, en mai 2025, 8 % du tonnage brut de la flotte en service et 53 % du tonnage en commande étaient conçus pour fonctionner avec des carburants de substitution. De surcroît, les pénuries de main-d'œuvre, les progrès technologiques et les menaces qu'ils font peser sur la sécurité viennent compliquer la donne et influent sur le profil de la flotte mondiale et sur son horizon d'évolution.

La liste des principaux pays armateurs et des principaux États du pavillon n'a guère évolué, hormis quelques changements dans l'ordre de classement (fig. 4). Au 1^{er} janvier 2025, les trois principaux États du pavillon, à savoir le Libéria, le Panama et la République des îles Marshall, constituaient ensemble 45,1 % de la capacité mondiale de transport maritime, tandis que les trois principaux pays armateurs, c'est-à-dire la Grèce, la Chine et le Japon, par ordre d'importance, en représentaient plus de 40,7 %. La Grèce se classait au premier rang des pays armateurs, totalisant 16,4 % de la flotte mondiale.

Figure 4

Dix premiers pavillons d'immatriculation (diagramme de gauche) et dix premiers pays armateurs (diagramme de droite) au 1^{er} janvier 2025

(En pourcentage du tonnage mondial de port en lourd)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research et UNCTADstat (disponibles à l'adresse suivante : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>).



© Adobe Stock

3.

Taux de fret et coûts du transport maritime

La volatilité des taux de fret s'impose désormais comme la norme, sous l'effet des tensions géopolitiques, des changements de politique commerciale et d'un équilibre offre-demande fragile

De la mi-2024 à la mi-2025, les taux de fret conteneurisé sont restés volatils et élevés. À la mi-2024, les taux de fret spot ont grimpé en flèche, approchant les sommets atteints pendant la pandémie de COVID-19. En cause : les perturbations en mer Rouge qui ont contraint les navires à passer par le cap de Bonne-Espérance et ont donc allongé les distances et les temps de navigation et entraîné une hausse de la consommation de carburant et des coûts. À la fin de l'année, les taux spot étaient revenus à des niveaux raisonnables, quoique toujours nettement supérieurs à leurs niveaux avant la crise. En 2024, l'indice des taux du fret conteneurisé au départ de Shanghai s'est établi à 2 496 points en moyenne, soit 149 % de plus qu'en 2023 (fig. 5). Au cours de la même période, les taux d'affrètement des porte-conteneurs ont connu une hausse sur tous les segments de flotte, les opérateurs privilégiant les contrats à court terme pour conserver une certaine latitude.

Au début de l'année 2025, les taux de fret conteneurisé ont fléchi temporairement en raison de l'affaiblissement de la demande saisonnière à la suite du Nouvel An lunaire chinois. Ils se sont

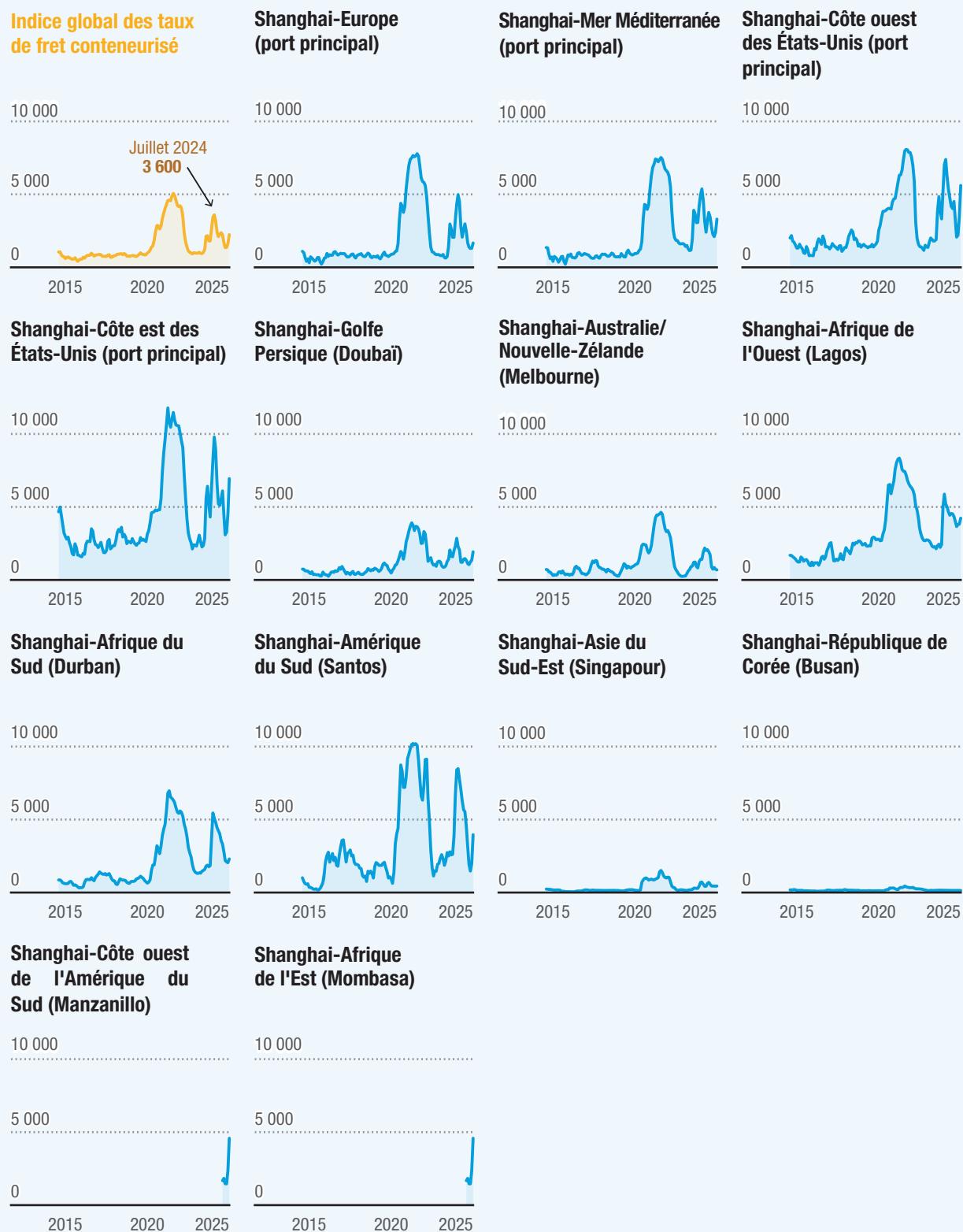
▼
La volatilité des taux de fret s'impose désormais comme la norme, sous l'effet des tensions géopolitiques, des changements de politique commerciale et d'un équilibre offre-demande fragile



Figure 5

Indice des taux de fret spot des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai

(Moyennes mensuelles, en dollars des États-Unis par équivalent vingt pieds)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarksons Research Shipping Intelligence Network (juillet 2025).

ensuite révélés particulièrement volatils, sous l'effet de l'annonce de nouveaux droits de douane et de la montée des risques géopolitiques, notamment dans le détroit d'Ormouz.

Les taux de fret du vrac sec ont bondi en 2024, une envolée qui s'explique par la forte demande de charbon, de céréales et d'engrais, la croissance limitée de la flotte et le fait que les navires évitent la mer Rouge. À la mi-2025, ils étaient repartis à la baisse en raison du ralentissement de l'activité industrielle et de l'entrée en service de nouveaux navires. Les taux du fret pétrolier sont restés élevés quoique volatils, portés par une demande soutenue mesurée en tonnes-milles et par une offre limitée. Ils ont dans l'ensemble fléchi au début de l'année 2025, mais se sont redressés en juin sous l'effet de risques opérationnels plus élevés dans le détroit d'Ormouz.

Les coûts de mise en conformité environnementale sont appelés à transformer l'économie du transport maritime. La tarification des émissions de carbone de l'Union européenne, applicable aux expéditions à destination et en provenance des ports européens, a d'ores et déjà des répercussions sur les structures des coûts de transport, le profil de la flotte mondiale et la compétitivité de ses différents segments.



© Adobe Stock



4.

Performances portuaires et facilitation du commerce maritime

Les performances portuaires demeurent inégales selon les indicateurs et les segments du transport maritime ; la main-d'œuvre portuaire ne reflète pas encore une représentation équilibrée des hommes et des femmes

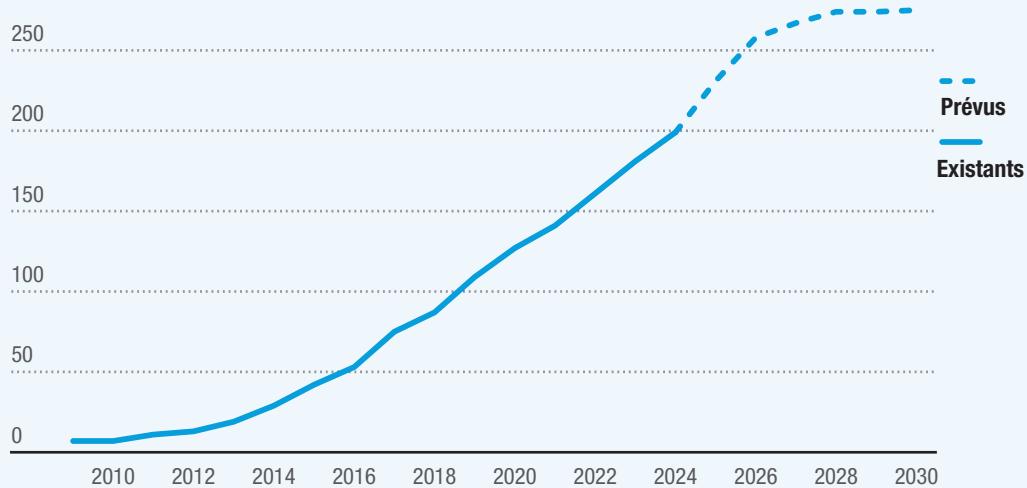
En 2024, le nombre d'escales des vraquiers secs a connu une légère augmentation, tandis que le trafic des navires-citernes et des porte-conteneurs est resté relativement stable. La disponibilité d'infrastructures dédiées au soutage de carburants de substitution constitue un élément déterminant dans le choix des ports d'escale, et devrait le demeurer à l'avenir. Par exemple, ces dernières années, le nombre de ports disposant d'infrastructures de soutage en GNL a progressé : ils étaient environ 200 en 2024, un chiffre qui devrait continuer de croître à l'avenir (fig. 6).



Figure 6

Ports proposant des services de soutage pour le GNL

(En nombre)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research (mai 2025).

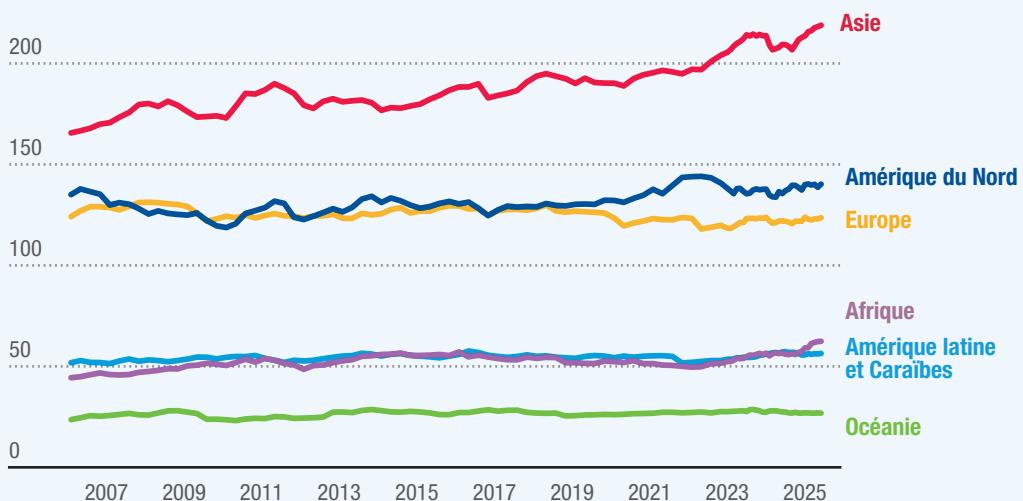
Note : Sont comptabilisés, dans la catégorie « existants », les ports qui sont, d'après les données disponibles, en mesure de fournir un service de soutage de GNL. Sont comptabilisés, dans la catégorie « prévus », les ports qui avaient, en mai 2025, communiqué des dates de mise en service d'installations de soutage de GNL.

Selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, qui évalue le niveau d'intégration des pays dans les réseaux mondiaux de commerce et de transport maritime, la connectivité des ports africains et asiatiques s'est renforcée au cours de l'année écoulée (fig. 7). À la mi-2025, l'Asie se maintenait toujours à la première place en matière de connectivité. L'Afrique a quant à elle enregistré la croissance la plus rapide (10 %) entre juin 2024 et juin 2025, profitant du changement d'itinéraire des navires qui évitaient la mer Rouge.



Figure 7

Indice moyen de connectivité des transports maritimes réguliers par région

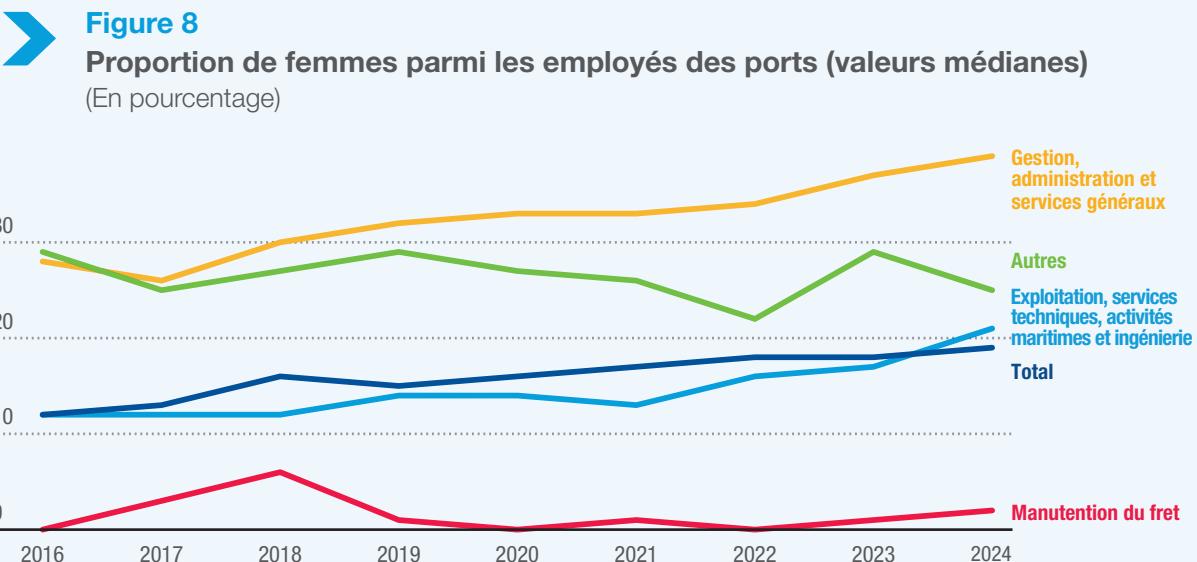


Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal (juin 2025). Voir aussi UNCTADstat à l'adresse suivante : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>.

Note : La valeur 100 de l'indice correspond à la connectivité moyenne des pays en février 2023. Pour les pays dépourvus de services de lignes régulières, la valeur de l'indice est fixée à 0, de manière à mieux refléter l'absence de connectivité. Les pays n'ayant disposé d'aucun service de lignes régulières durant toute la période considérée sont exclus du calcul des moyennes.

Par ailleurs, dans les ports du monde entier, on observe un engorgement et un allongement des temps d'attente des navires. Entre décembre 2023 et mars 2024, le temps d'attente moyen a augmenté, passant de 5,2 à 6,4 heures dans les économies développées et de 10,2 à 10,9 heures dans les économies en développement.

D'après des données collectées auprès de 76 ports dans le but d'alimenter le tableau de bord de la performance portuaire (Port Performance Scorecard), les femmes sont désormais mieux représentées, puisqu'elles occupent près de 40 % des postes de direction. D'autres domaines restent néanmoins fortement masculins, comme c'est le cas de la manutention du fret, où les femmes comptent pour moins de 2 % des effectifs (fig. 8). Le passage au numérique et l'automatisation devraient ouvrir de nouvelles perspectives pour les femmes, surtout dans les postes à dominante technologique et moins pénibles sur le plan physique.



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données collectées auprès de 76 ports prenant part à son programme de gestion portuaire TrainForTrade et alimentant le tableau de bord de la performance portuaire (juin 2025).

Note : Les données ont été résumées sans imputation des valeurs manquantes.

Dans un environnement opérationnel très perturbé et imprévisible, les mesures de facilitation du commerce peuvent contribuer de manière décisive à l'amélioration des performances portuaires

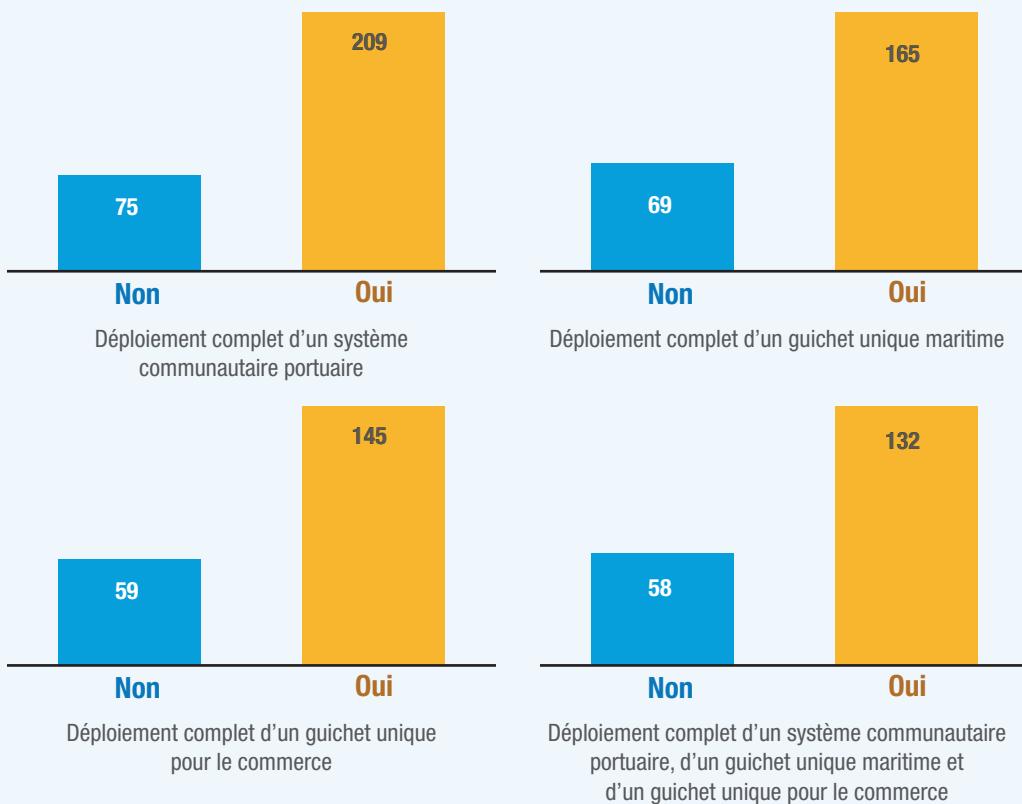
Les mesures de facilitation du commerce peuvent contribuer à rendre les ports plus performants en ce qu'elles favorisent notamment la transparence et le dialogue entre les acteurs du transport maritime, qu'ils soient publics ou privés. Les infrastructures numériques, telles que les guichets uniques pour le commerce, les guichets uniques maritimes et les systèmes communautaires portuaires, facilitent la collaboration et l'échange de données. De manière générale, dans les pays dotés de pareils outils, la connectivité des transports maritimes réguliers est meilleure, tout comme la performance logistique (fig. 9).



Figure 9

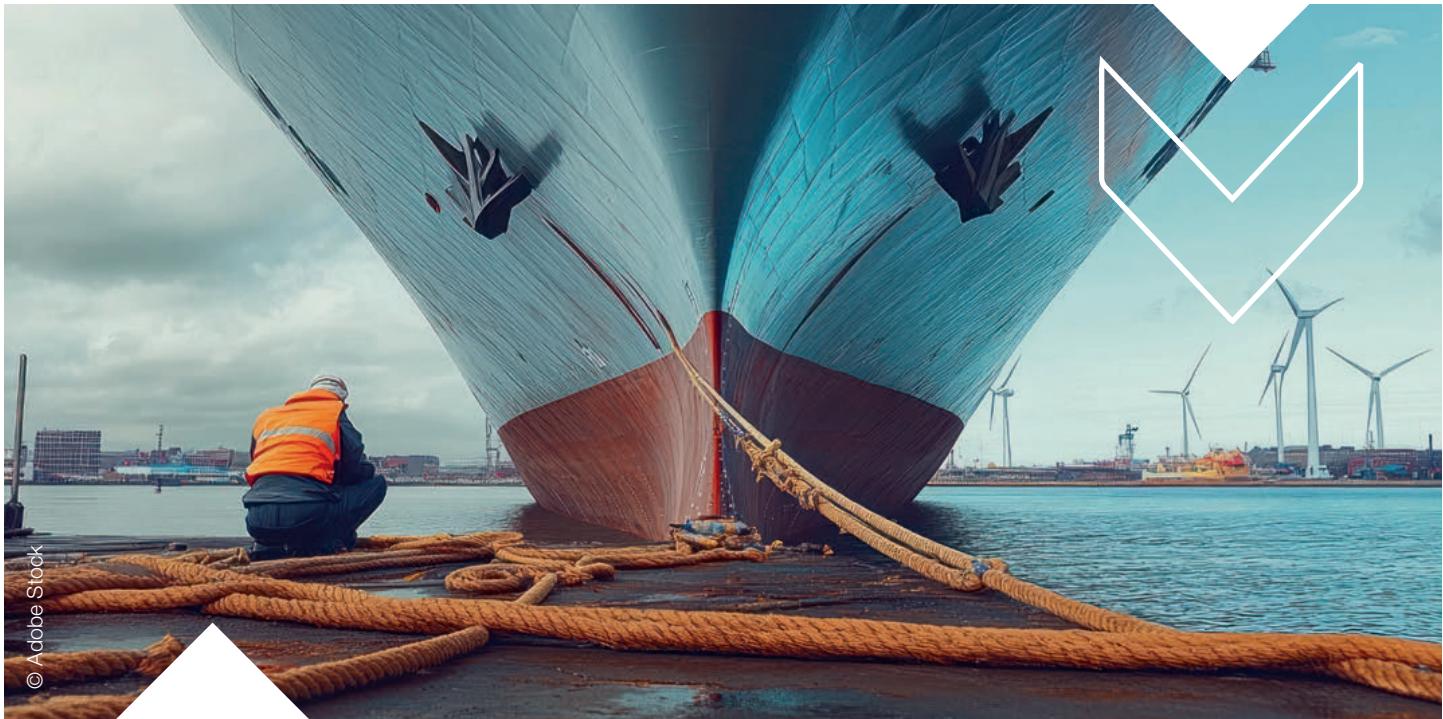
Corrélation entre connectivité et outils numériques de facilitation du commerce

Indice moyen de connectivité des transports maritimes réguliers



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données de l'OMI (disponibles à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/fr/ourwork/facilitation/pages/imocompendium.aspx>) ainsi que des données issues des sites Web de l'OMC concernant l'Accord sur la facilitation des échanges, de la Banque mondiale concernant son indice de performance logistique et de plusieurs ports.

La Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL de 1965) et l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges peuvent contribuer à la mise en œuvre de solutions numériques. Les partenariats public-privé, sous forme par exemple de comités nationaux de facilitation des échanges, que la CNUCED continue de soutenir activement, sont des mécanismes de coopération et de collaboration essentiels. Le numérique prenant de l'ampleur, il est crucial de mettre en place des solutions d'atténuation des risques et des stratégies de cybersécurité solides dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce.



© Adobe Stock

5.

Questions juridiques et évolutions réglementaires

Dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, l'OMI examinera des projets de règlements en vue de leur adoption formelle en octobre

Le mois d'octobre 2025 marquera une étape décisive : l'OMI examinera le Cadre Zéro émission nette, approuvé en avril 2025 par le Comité de la protection du milieu marin, en vue de son adoption formelle en tant que nouveau chapitre obligatoire de l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). Le Cadre comprend des éléments à la fois techniques et économiques, notamment une norme mondiale pour les carburants et un mécanisme de tarification du carbone et d'échange de droits d'émission. Il prévoit la création d'un Fonds Zéro émission nette permettant de collecter, de gérer et de mobiliser des recettes, dans le but notamment de récompenser les navires à faibles émissions et de soutenir l'innovation, la recherche, les infrastructures et les initiatives en faveur d'une transition juste dans les pays en développement. Le Fonds servira en outre à financer la formation, le transfert de technologies et le renforcement des capacités, dans l'optique d'appuyer

la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre adoptée par l'OMI. S'il est formellement adopté en octobre, ce cadre législatif entrera en vigueur au printemps 2027 et sera appliqué en 2028.

Les recettes collectées et susceptibles d'être mobilisées pourraient contribuer considérablement à une transition énergétique juste dans les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, et soutenir les investissements connexes dans les infrastructures portuaires. Les initiatives du secteur privé, notamment la mise en place de fonds verts et durables, de prêts verts et liés à la durabilité ainsi que de mécanismes de financement mixte, seront elles aussi déterminantes s'agissant de réunir les fonds nécessaires à la décarbonisation de la flotte mondiale et à l'investissement dans les infrastructures et installations de soutage. Une fois le Cadre Zéro émission nette formellement adopté, les contrats commerciaux maritimes devront tenir compte des obligations relatives au suivi, aux déclarations et aux aspects financiers applicables à chaque navire, conformément aux orientations détaillées de mise en œuvre, qui restent à élaborer. Les associations professionnelles peuvent apporter leur concours à l'élaboration de clauses types à incorporer dans ces contrats.

Le cadre juridique et réglementaire international ne doit pas se laisser distancer par l'adoption des carburants de substitution et les progrès technologiques, notamment en matière d'automatisation des navires

L'utilisation et le transport de carburants de substitution s'accompagnent de risques inédits, non seulement sur le plan environnemental (pollution) mais aussi, en raison de la toxicité, de la volatilité et de l'inflammabilité de certains de ces carburants, pour la sécurité des personnes. Les travaux engagés par le Comité juridique de l'OMI, qui visent à évaluer si les régimes de responsabilité et d'indemnisation de l'Organisation couvrent correctement les risques associés aux carburants de substitution, marquent un premier pas essentiel vers l'instauration de cadres juridiques appropriés en cas de pollution et de blessures, avant que ces risques ne se matérialisent. Le cadre réglementaire doit en outre être à la hauteur des enjeux relatifs à la navigation autonome. L'OMI travaille actuellement à l'élaboration d'un code facultatif relatif aux navires de surface autonomes, auquel elle devrait mettre la dernière main en 2026. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et les acteurs du secteur des transports maritimes sont vivement encouragés à prendre une part active à ces travaux d'une grande importance.

La protection des droits des gens de mer devient de plus en plus cruciale

Les gens de mer exercent dans un environnement particulièrement éprouvant et sont souvent soumis à des conditions de travail difficiles, aggravées par les tensions géopolitiques et les perturbations. Le cadre réglementaire existant a été consolidé par des modifications récemment apportées à la Convention du travail maritime (2006) et destinées à consolider les droits des gens de mer au rapatriement et aux permissions à terre, et par l'élaboration de nouvelles directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées. Ces modifications et directives doivent bénéficier du soutien actif de toutes les parties prenantes.

▼
Le cadre réglementaire doit être à la hauteur des enjeux

▼
Les gens de mer exercent dans un environnement particulièrement éprouvant et sont souvent soumis à des conditions de travail difficiles, aggravées par les tensions géopolitiques et les perturbations

Entrée en vigueur de nouvelles règles mondiales sur le recyclage durable des navires

L'entrée en vigueur, en juin 2025, de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (2009) devrait constituer une avancée importante pour la sécurité des travailleurs et pour la promotion de pratiques de recyclage des navires plus respectueuses de l'environnement. Le nombre de navires recyclés devrait croître à mesure que la flotte mondiale sera renouvelée et intégrera des unités fonctionnant avec des carburants à émissions faibles ou nulles. Les quatre principaux pays recycleurs et plusieurs des principaux États du pavillon sont déjà parties à la Convention, mais tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies sont encouragés à envisager d'y adhérer, ce qui permettrait d'en assurer une application plus large au niveau international.

Domaines d'action prioritaires

Le transport maritime se trouve à un moment charnière. Il doit amorcer une transition vers un avenir durable, résilient et numérique dans un environnement opérationnel toujours plus imprévisible, marqué par des tensions géopolitiques et une fragmentation géoéconomique. Cette transition implique de répondre à des impératifs de plus en plus pressants, à savoir décarboniser, passer au numérique et assurer la pérennité des infrastructures, des opérations et des services. Pour y parvenir, les acteurs du secteur doivent miser sur la durabilité et la résilience, accroître la flexibilité de leurs systèmes et renforcer leur aptitude à s'adapter rapidement. Les pays en développement ont quant à eux besoin d'aide et d'assistance pour mieux se préparer et répondre aux évolutions des transports maritimes et du commerce.

Avec l'appui de la CNUCED, d'autres organisations internationales et des partenaires de développement, les acteurs du transport maritime et les pouvoirs publics doivent s'atteler en priorité à ce qui suit.

Le transport maritime se trouve à un moment charnière.

Il doit amorcer une transition vers un avenir durable, résilient et numérique dans un environnement opérationnel toujours plus imprévisible

Tirer parti de la logistique maritime pour favoriser une intégration et une transformation équitables : La capacité des pays en développement à s'insérer dans des flux commerciaux reconfigurés, notamment dans les échanges de minéraux critiques, dépend de la modernité, de la connectivité et de la résilience des systèmes logistiques. Des investissements ciblés dans les transports et la logistique sont essentiels pour fluidifier les échanges commerciaux, soutenir la création de valeur, moderniser l'industrie et accompagner la transformation structurelle. La coopération internationale demeure indispensable pour faire face aux fluctuations des mesures de politique commerciale.

Planifier les activités et se préparer aux perturbations et à l'incertitude : Le secteur du transport maritime et de la logistique doit, avec l'appui de cadres politiques et réglementaires adéquats, concevoir et mettre en œuvre des stratégies d'adaptation dans un environnement opérationnel en mutation rapide. Pour mieux faire face aux changements d'itinéraire et aux perturbations des services causés par l'évolution des dynamiques commerciales, les acteurs du secteur devraient accroître la flexibilité de leurs opérations, renouveler leur flotte et moderniser équipements, infrastructures et pratiques de gestion portuaire. Il est particulièrement crucial, pour les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, de limiter les effets de la hausse des coûts de transport, notamment s'agissant des biens essentiels. La maîtrise de ces coûts passe par l'adoption de mesures efficaces de facilitation du commerce et par l'amélioration du fonctionnement et de la connectivité des ports.

Promouvoir la modernisation de la flotte et des pratiques durables dans le secteur du transport maritime : Il est essentiel de promouvoir le renouvellement de la flotte en service et d'encourager le recyclage des navires dans le respect des exigences visant à renforcer la sécurité et la durabilité de ces opérations. Pour cela, il est nécessaire de disposer de capacités accrues de démantèlement conformes à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Pouvoirs publics, organismes de réglementation, constructeurs navals, armateurs, acteurs du financement des achats de navires et entreprises de démantèlement sont tous appelés à agir. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies sont quant à eux encouragés à envisager d'adhérer à la Convention, ce qui permettrait d'en assurer l'application au niveau international.

Protéger les travailleurs maritimes, leur donner les moyens d'agir et promouvoir l'inclusion et le développement des compétences : La mise en œuvre effective du cadre réglementaire international relatif aux droits des gens de mer reste un enjeu majeur, tant pour la sécurité et le bien-être de ces derniers que pour la sécurité et la sûreté des échanges de marchandises au sein des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les pouvoirs publics, les organisations internationales et les autres parties prenantes devraient accélérer la mise en œuvre et l'application du cadre susmentionné, notamment des dernières modifications apportées à la Convention du travail maritime. Une collaboration plus étroite permettrait de réduire les cas d'abandon des gens de mer. Face à l'essor des carburants de substitution et aux avancées réalisées dans l'automatisation des navires, les parties prenantes devraient donner la priorité au renforcement des capacités et à la formation ciblés des gens de mer, en collaboration avec les organisations compétentes.

La mise en œuvre de stratégies de recrutement proactives et inclusives ainsi que la mobilisation du vivier de talents que constituent les femmes marins, encore largement sous-représentées aujourd'hui, seraient des moyens efficaces de remédier à la pénurie chronique de gens de mer. Les acteurs du secteur maritime, les pouvoirs publics et les organismes de réglementation devraient créer des mécanismes d'incitation visant à attirer une main-d'œuvre qualifiée et garantir la protection des droits des gens de mer. Les pouvoirs publics et les autorités portuaires devraient déployer des programmes inclusifs de perfectionnement de la main-d'œuvre visant à accroître la participation des femmes. Les programmes de renforcement des capacités, tels que le programme de gestion portuaire TrainForTrade de la CNUCED, sont appelés à jouer un rôle déterminant.

Mettre efficacement en œuvre des mesures réglementaires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international, à accélérer la décarbonisation et à faciliter une transition énergétique juste et équitable :

La réussite de cette mise en œuvre dépendra de l'appui du secteur en faveur du développement et du déploiement de carburants de substitution viables et de l'adoption formelle du Cadre Zéro émission nette ainsi que des orientations connexes de mise en œuvre, qui doivent encore être élaborées. Étant donné que les obligations relatives au suivi, aux déclarations et aux aspects financiers prévues par le Cadre Zéro émission nette devront être intégrées dans les contrats commerciaux maritimes, il est recommandé que les parties prenantes, en concertation avec les associations professionnelles, anticipent l'élaboration de clauses contractuelles appropriées afin que les risques commerciaux associés soient répartis correctement.

Il est nécessaire d'accélérer le recours aux technologies d'économie d'énergie sur les navires et dans les ports ainsi que la mise en œuvre d'initiatives multipartites, telles que des couloirs de navigation verts. Les fonds provenant d'un nouveau mécanisme de tarification du carbone pourraient aider à financer la transition énergétique dans les pays en développement. Compte tenu des investissements supplémentaires conséquents à prévoir, il est essentiel d'envisager toutes les solutions de mobilisation de financement. Les initiatives du secteur privé visant à soutenir les investissements verts et durables, les prêts verts et les prêts liés à la durabilité, ainsi que la mise en place de nouveaux mécanismes de financement devraient être encouragés.

Se préparer à la manipulation, à l'utilisation et au transport en toute sécurité des carburants de substitution : Bien qu'essentiels à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, les carburants de substitution présentent des risques considérables. Leur transport et leur utilisation requièrent des protocoles de sécurité et de sûreté appropriés. Si l'on veut gérer les risques et responsabilités connexes et notamment prévoir une indemnisation adéquate en cas de pollution, il est nécessaire de revoir et d'adapter le cadre juridique international en vigueur. Il est également nécessaire que les pouvoirs publics, en collaboration avec le secteur du transport maritime, les organismes représentant la main-d'œuvre et les agences de recrutement, facilitent et intensifient la formation du personnel maritime et le développement de ses compétences.

Miser sur les solutions numériques et consolider le cadre réglementaire afin de faire face aux cyberrisques : Les décideurs politiques ainsi que les acteurs du transport maritime et de la logistique devraient continuer à promouvoir le passage au numérique afin de générer des gains d'efficacité et de généraliser le recours à des pratiques durables dans le transport maritime (par exemple, suivi des itinéraires de navigation et maintenance prédictive). La montée en puissance des technologies dans le transport et la facilitation du commerce imposent d'élaborer des stratégies efficaces de cybersécurité et de renforcer le cadre réglementaire.

Mesurer les performances portuaires en vue de suivre l'efficacité, la connectivité,

la durabilité et la résilience : Il est recommandé que les autorités portuaires procèdent régulièrement à des évaluations des performances au moyen d'indicateurs mondialement reconnus, adaptés à leurs stratégies, à leurs priorités et aux réalités locales, l'objectif étant de définir des axes d'amélioration et des objectifs stratégiques. Grâce au tableau de bord de la performance portuaire de la CNUCED, elles pourront repérer leurs points faibles et fixer des objectifs d'amélioration mesurables.

Tirer parti des mesures de facilitation du commerce en vue de rendre les opérations portuaires et la chaîne d'approvisionnement maritime plus efficaces : Les pays sont vivement encouragés à appliquer la Convention FAL et l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, notamment les dispositions relatives à l'automatisation, à la transformation numérique et au déploiement de guichets uniques maritimes dans les ports. La collaboration autour des infrastructures numériques et des échanges de données devrait être renforcée afin de faciliter les opérations portuaires et le commerce. Les systèmes numériques tels que la plateforme ASYHUB Maritime peuvent constituer des solutions évolutives et conformes aux normes, favorisant ainsi des opérations portuaires résilientes et transparentes.

Accroître le renforcement des capacités et l'appui aux pays en développement : La CNUCED et d'autres partenaires de développement devraient aider les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement et les pays en développement sans littoral, à mieux appréhender les risques et à mieux exploiter les possibilités qui s'offrent à eux dans les domaines du transport maritime, des activités portuaires et du commerce. Les risques et possibilités susmentionnés dépendent d'une série de facteurs, parmi lesquels la modification de la structure des échanges commerciaux et l'évolution de la géographie des transports et du commerce, la décarbonisation et la transition énergétique, l'adaptation aux changements climatiques, la transition numérique et l'automatisation des navires.

Renforcer et promouvoir une collaboration ciblée sur les questions réglementaires afin de faire face aux difficultés nouvelles : Une collaboration étroite entre toutes les parties prenantes des secteurs public et privé sera déterminante pour faire face aux difficultés persistantes et nouvelles et, à terme, garantir la durabilité et la résilience des chaînes d'approvisionnement. Les organismes de réglementation doivent coopérer étroitement avec les acteurs du secteur et les autres parties prenantes, dont la participation sera indispensable aux fins de l'adaptation à un contexte changeant et de la réduction des risques. À cet égard, toutes les parties prenantes sont appelées à prendre une part active dans les travaux que mène actuellement l'OMI. Ces travaux concernent notamment l'élaboration d'un code facultatif relatif aux navires de surface autonomes et la définition d'orientations visant à lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires et les registres illicites.



La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) est le principal organisme des Nations Unies chargé du commerce et du développement.

Elle s'emploie à garantir que les pays en développement bénéficient plus équitablement de la mondialisation de l'économie, en les faisant profiter de ses travaux de recherche et d'analyse sur les questions relatives au commerce et au développement, en leur apportant une assistance technique et en soutenant la formation d'un consensus intergouvernemental.

Avec 195 pays membres, elle est l'une des plus grandes entités du système des Nations Unies.

