

2024

Étude sur les transports maritimes

Points de passage maritimes
stratégiques : naviguer entre
les écueils

RÉSUMÉ



**Nations
Unies**

CONFÉRENCE
DES NATIONS UNIES SUR
LE COMMERCE ET LE
DÉVELOPPEMENT

Étude sur

Points de passage maritimes
stratégiques : naviguer entre
les écueils

RÉSUMÉ



**Nations
Unies**
Genève, 2024

© 2024, 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/2024 (Overview)

Avant-propos



Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce mondial. Les réseaux complexes que forment les routes de navigation, les ports et les points de passage stratégiques du commerce maritime ont favorisé la mondialisation et renforcé l'imbrication des économies du globe. Le secteur est toutefois en proie à de nombreuses difficultés qui mettent à mal son efficacité, sa fiabilité, sa résilience et sa durabilité.

Le transport maritime se caractérise par sa dépendance à l'égard de points de passage stratégiques, c'est-à-dire de voies navigables étroites, mais d'importance cruciale, comme le canal de Suez et le canal de Panama. Ces routes de navigation permettent de raccourcir les longs trajets intercontinentaux effectués par voie maritime, et donc de gagner du temps et de l'argent. Or leur rôle essentiel les rend particulièrement vulnérables aux perturbations, qu'elles soient d'ordre climatique, économique, géopolitique ou logistique, une vulnérabilité lourde de conséquences pour le transport maritime mondial.

En 2021, le blocage du canal de Suez par l'Ever Given, un porte-conteneurs géant, a illustré de manière concrète les répercussions considérables que pouvaient avoir de telles perturbations sur le commerce et l'économie mondiale. Les retards, obstacles logistiques, coûts et pertes financières qui en découlent sont généralement de grande ampleur. Or, à peine remis des bouleversements provoqués par la pandémie de COVID-19 et alors qu'ils commençaient à s'adapter à la restructuration des échanges commerciaux suscitée par la guerre en Ukraine, les chaînes d'approvisionnement mondiales et le commerce international sont aujourd'hui frappés par une nouvelle vague de perturbations.

Le paysage opérationnel maritime a récemment encore gagné en complexité, en raison de difficultés rencontrées en mer Rouge et dans le canal de Suez depuis la fin de l'année 2023, à la suite d'attaques houthistes menées contre les navires empruntant cette voie de passage. Pour éviter ces attaques, la plupart des segments de flotte ont préféré contourner la zone et se sont redirigés vers le cap de Bonne-Espérance. La modification des itinéraires empruntés a entraîné un allongement des distances et des temps de transit et fait augmenter les coûts opérationnels assumés par les compagnies maritimes, les ports et les acteurs du commerce. Elle a en outre



rendu les défis environnementaux plus difficiles à relever pour le secteur, qui a vu ses émissions de carbone grimper sous l'effet de la consommation accrue de carburant et de l'augmentation des vitesses de navigation nécessaires au respect des délais. Ailleurs, dans le canal de Panama, qui assure une liaison essentielle entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, le faible niveau d'eau a fait chuter le transit quotidien de navires de commerce maritime, qui ont été contraints d'emprunter des itinéraires plus longs.

La hausse des coûts causée par les perturbations aux points de passage stratégiques se répercute sur les taux de fret, une escalade des prix dont les consommateurs font inévitablement les frais. Outre le climat d'incertitude et la volatilité qu'elle engendre, cette situation aggrave l'inflation et nuit à la croissance économique, les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA) étant les plus durement touchés.

Le transport maritime doit en outre relever le double défi de la décarbonisation et du passage à des sources d'énergie moins polluantes. Il n'a jamais été aussi urgent que le secteur réduise ses émissions de gaz à effet de serre et qu'il se défasse de sa dépendance aux combustibles fossiles traditionnels. Des mesures rapides s'imposent : le secteur doit procéder à des changements opérationnels importants, encourager l'innovation, investir dans une flotte nouvelle et plus jeune et, surtout, se tourner vers des technologies moins polluantes et des navires adaptés à l'utilisation de carburants de substitution. Cette transformation aura un coût considérable, mais le secteur ne saurait se soustraire à la poursuite de ses objectifs de décarbonisation et de durabilité. L'inaction compromettrait la réalisation des objectifs de développement durable et des objectifs climatiques de la communauté internationale.

Le développement d'un transport maritime durable et résilient n'est pas seulement souhaitable, il est une nécessité stratégique. La pérennité des chaînes d'approvisionnement mondiales dépend du renforcement des points de passage stratégiques, véritable gage de résilience pour le commerce maritime. Pour consolider ces points de passage et les rendre plus fiables et plus résilients, les acteurs du transport maritime et de la logistique doivent se tourner vers les technologies vertes, passer au numérique et intensifier la coopération internationale. Il faut aussi réaliser des investissements massifs, tirer parti des données et des informations stratégiques et veiller à ce que toutes les parties prenantes (chargeurs, autorités portuaires, décideurs politiques, pouvoirs publics, entités commerciales et gestionnaires de chaînes d'approvisionnement) collaborent.

Alors que le secteur navigue en eaux troubles et que les perturbations deviennent la « nouvelle normalité », la poursuite de la transition énergétique, qui doit être une priorité, et la promotion d'un transport et d'une logistique agiles et résilients, contribueront dans une large mesure à la prospérité du commerce international et de l'économie mondiale, tout en leur permettant de résister et de s'adapter aux chocs et aux perturbations.

Dans l'édition 2024 de l'*Étude sur les transports maritimes*, la CNUCED explore les problèmes multidimensionnels auxquels se heurte aujourd'hui le secteur. Elle donne un aperçu des tendances actuelles et des perspectives pour le transport et le commerce maritimes. Elle examine la manière dont ce commerce est malmené par des perturbations, en particulier celles qui touchent ses points de passage stratégiques. Elle analyse en outre les conséquences que de telles perturbations ont sur les navires, qui sont notamment contraints de modifier leurs itinéraires. Elle évalue les répercussions de l'envolée des taux de fret sur les consommateurs et sur le produit intérieur brut, à commencer par celui des PEID et des PMA. En outre, elle décrit comment le suivi et la mesure du rendement des ports ainsi que la remontée d'informations à



ce sujet peuvent permettre de prendre le pouls du secteur maritime et contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable, notamment ceux relatifs à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes. Elle souligne enfin combien il est important de faciliter le transport et le commerce dans les ports et d'assurer les connexions avec l'arrière-pays dans une optique de durabilité, d'efficacité et de résilience.

Je suis convaincue que la présente édition de l'*Étude sur les transports maritimes*, qui met en particulier l'accent sur le rôle fondamental des points de passage stratégiques, permettra de mieux comprendre les évolutions marquantes, de nourrir les débats et de faire avancer le secteur du transport maritime plus rapidement sur la voie de la durabilité et de la résilience.



Rebeca Grynspar
Secrétaire générale de la CNUCED





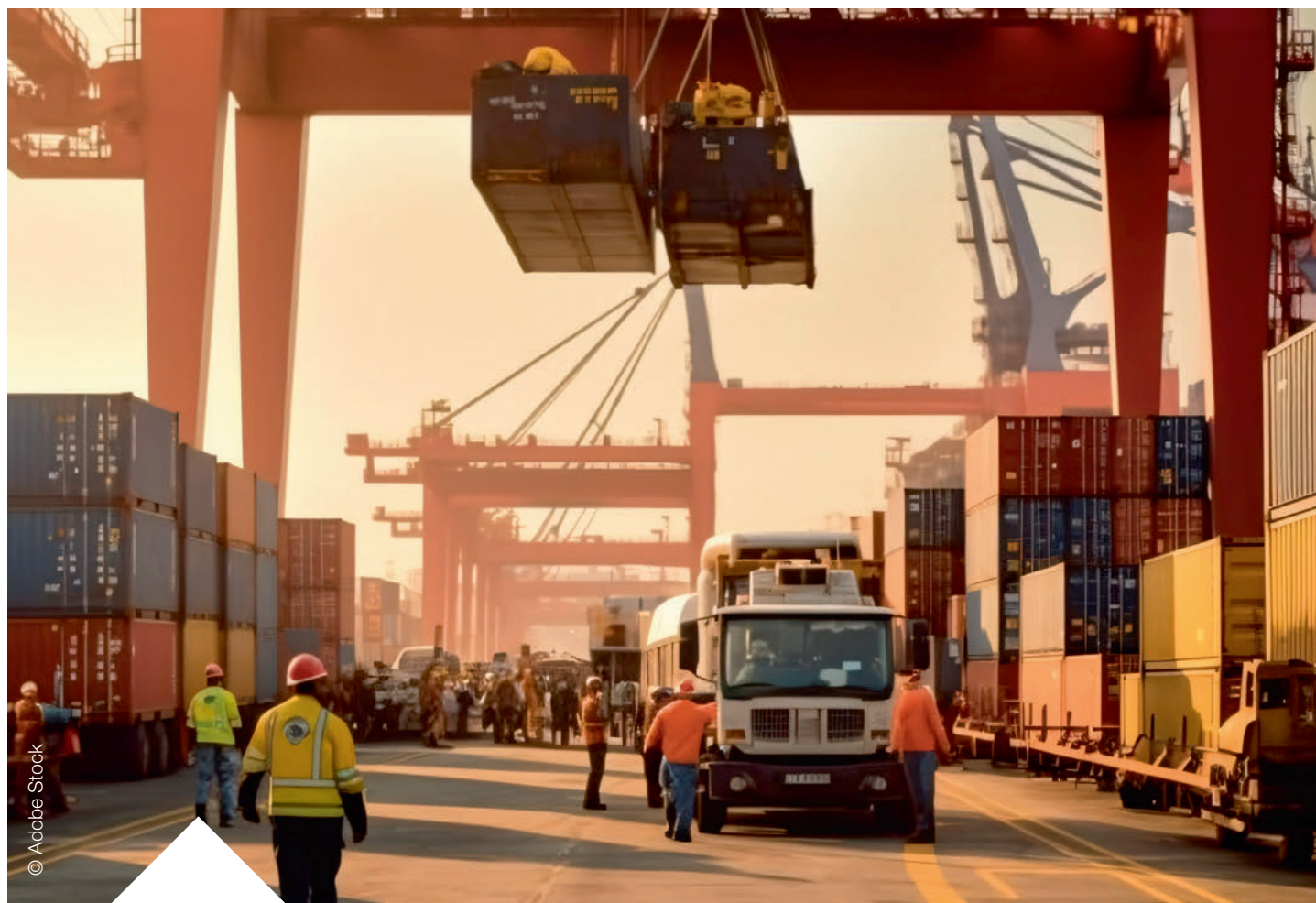
Table des matières

Avant-propos.....	iii
Les flux maritimes ont retrouvé un certain dynamisme en 2023, année marquée par une augmentation plus rapide du commerce en tonnes-milles.....	1
Le commerce maritime devrait connaître une croissance régulière en 2024, mais restera exposé à des vents contraires	2
Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce mondialisé, d'où la nécessité d'une navigation sans encombre aux points de passage stratégiques.....	5
Les problèmes rencontrés en mer Rouge, dans le canal de Suez et dans le canal de Panama ont bouleversé les réseaux de transport maritime et les échanges commerciaux dans le monde entier.....	6
Les taux de fret conteneurisé ont enregistré de nouveaux pics en 2024	8
Les taux de fret du vrac sec continuent de fluctuer	11
Le fret pétrolier est plus fort mais très volatil en 2024	13
Si elle perdure, la hausse des taux de fret risque d'alimenter l'inflation dans les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés et de freiner la croissance économique.....	14
Réduire les coûts du transport maritime suppose d'en cerner les facteurs déterminants	16
La capacité de la flotte de navires a augmenté plus rapidement que le volume du commerce maritime en 2023	17
Les pays d'appartenance des navires qui composent la flotte mondiale sont majoritairement des pays développés, tandis que les pavillons d'immatriculation sont principalement des pays en développement.....	18
La flotte mondiale est vieillissante et les objectifs environnementaux sont de plus en plus ambitieux, mais le renouvellement des navires ne progresse que timidement.....	19
Les escales de porte-conteneurs et de pétroliers ont atteint des niveaux record en 2023.....	20
Les pays d'Asie sont les plus connectés ; le Viet Nam est celui dont la connectivité connaît la plus forte progression sur la durée.....	21
L'emploi d'indicateurs clefs est essentiel au suivi et à la mesure de la performance des ports, ainsi qu'à la remontée d'informations à ce sujet	23



Davantage doit être fait pour atteindre la parité entre les sexes dans le secteur portuaire	25
La facilitation du commerce peut améliorer la connectivité entre les ports et l'arrière-pays.....	26
Les pays doivent promouvoir les solutions de transport intermodal pour améliorer les liaisons entre les ports et l'arrière-pays	26
Les risques climatiques et météorologiques doivent aussi être considérés sous l'angle du droit commercial maritime	28
Les États doivent agir contre l'immatriculation frauduleuse de navires et les registres de navires frauduleux.....	29
Recommandations	31





Les flux maritimes ont retrouvé un certain dynamisme en 2023, année marquée par une augmentation plus rapide du commerce en tonnes-milles

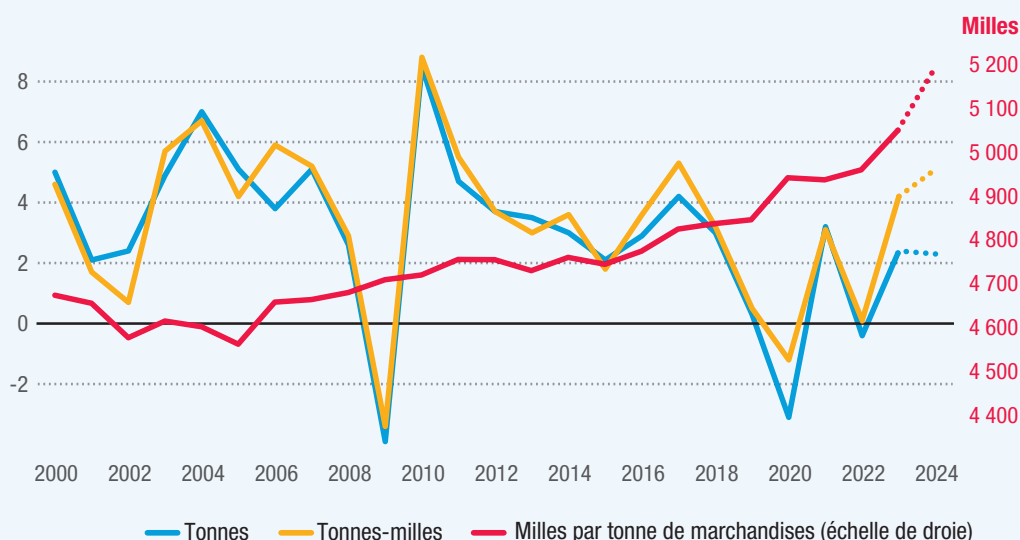
Le commerce maritime mondial a connu un rebond en 2023, après la légère contraction enregistrée l'année précédente. Son volume a atteint 12 292 millions de tonnes, soit une augmentation annuelle de 2,4 %. Le trafic exprimé en tonnes-milles (mesure tenant compte de la distance parcourue par les expéditions maritimes) a affiché un rythme de croissance plus soutenu que le trafic mesuré en tonnes. On estime à 62 037 milliards le volume total en tonnes-milles pour 2023, ce qui marque une progression de 4,2 % par rapport à 2022 (fig. 1). La croissance a été stimulée par la reprise de l'économie mondiale et par l'accroissement de la demande de capacité de charge dû aux détournements de navires. La guerre en Ukraine, les perturbations observées en mer Rouge et la baisse du niveau d'eau dans le canal de Panama ont en effet poussé les navires commerciaux à emprunter des itinéraires plus longs. La distance moyenne parcourue par tonne de marchandises a continué de s'allonger en 2023, dans le prolongement d'une tendance déjà observée depuis une vingtaine d'années, puisqu'elle est passée de 4 675 milles en 2000 à 5 186 milles en 2024.





Figure 1

Croissance du commerce maritime, en tonnes et en tonnes-milles, et distance moyenne parcourue par tonne de marchandises : en 2023 et 2024, les échanges ont été stimulés par l'allongement des itinéraires
(Variation annuelle en pourcentage)



Source : calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarkson Research Shipping Intelligence Network (séries chronologiques, juillet 2024).

Note : Les chiffres pour 2024 sont des prévisions.

Le commerce maritime devrait connaître une croissance régulière en 2024, mais restera exposé à des vents contraires

Selon la CNUCED, le volume total du trafic maritime devrait croître de 2 % en 2024, sous l'effet de la forte demande en grands vracs, tels que le minerai de fer, le charbon, les céréales, le pétrole et les marchandises en conteneurs. La CNUCED prévoit en outre un rebond de 3,5 % pour le commerce conteneurisé, qui avait enregistré une croissance de 0,3 % en 2023. Ces prévisions de croissance sont étayées par les tendances de l'économie mondiale, un certain relâchement des pressions économiques comme l'inflation, et une augmentation modérée des exportations de plusieurs fournisseurs de gaz naturel liquéfié, notamment la Fédération de Russie et les États-Unis d'Amérique.



Entre 2025 et 2029, le commerce maritime devrait croître de 2,4 % par an en moyenne et le commerce conteneurisé de 2,7 % selon les prévisions de la CNUCED. Cette croissance sera encore renforcée par les progrès technologiques, la transition vers des sources d'énergie plus propres et le développement des infrastructures. Les prévisions à moyen terme dépendront toutefois de l'évolution de facteurs défavorables, au rang desquels figurent la guerre en Ukraine, l'aggravation des tensions géopolitiques et l'incertitude qui règne sur le plan économique.

Pour ce qui est des facteurs favorables, la reprise du commerce mondial de marchandises devrait se poursuivre, stimulée par la bonne tenue des exportations des principales économies asiatiques, en particulier dans le secteur technologique. Des secteurs tels que ceux de l'énergie verte et des produits exploitant l'intelligence artificielle sont en pleine expansion, favorisant ainsi le redressement du commerce. D'éventuelles réductions des taux d'intérêt aux États-Unis et une dépréciation du dollar pourraient renforcer la compétitivité des exportations du pays, tandis qu'un recul progressif de l'inflation mondiale accompagné de perspectives économiques plus optimistes pourrait contribuer à installer un climat de stabilité.

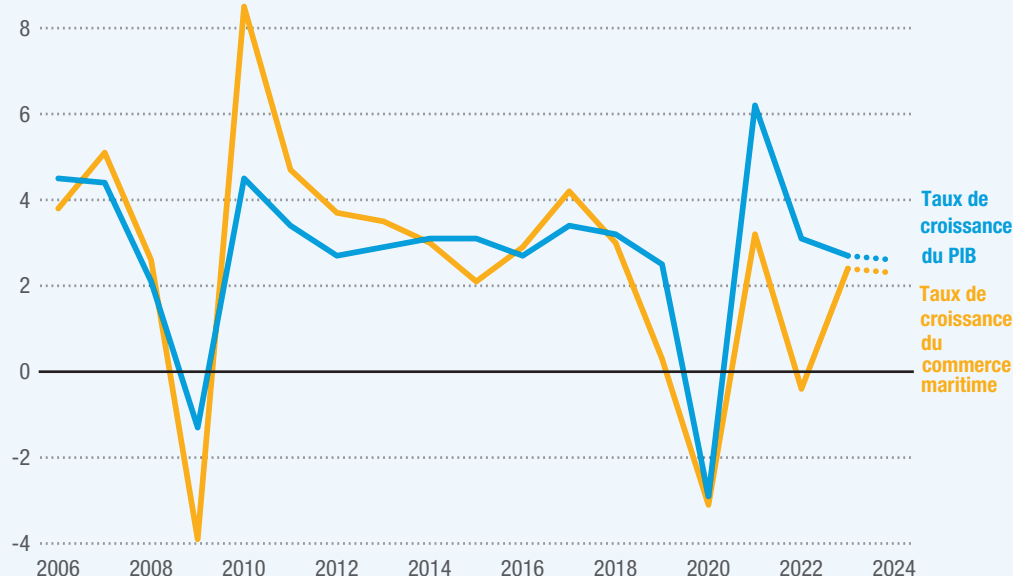
Une attention particulière doit être portée à l'évolution de la relation entre production économique mondiale et commerce maritime. En 2023, le volume du trafic maritime a enregistré une progression plus lente que le produit intérieur brut (PIB), une tendance qui contraste avec celle observée depuis 2006 (fig. 2). Les facteurs qui influencent cette relation étant à la fois structurels et cycliques, l'on peut s'interroger sur un possible découplage entre commerce maritime et PIB.



Figure 2

Le commerce maritime international et le PIB mondial évoluent de concert, mais à des rythmes divergents

(Variation annuelle en pourcentage)



Source : Calculs de la CNUCED. Les chiffres concernant le commerce maritime sont fondés sur les données du Clarksons Research Shipping Intelligence Network (séries chronologiques, juillet 2024). Les chiffres concernant le PIB sont fondés sur les données de la base de données UNCTADstat et les projections pour 2023 et 2024 sur le tableau I (croissance de la production mondiale, 1991-2024) de la mise à jour du *rapport de la CNUCED sur le commerce et le développement* datant d'avril 2024.





Un changement dans le ratio commerce de marchandises/PIB a été observé pour la première fois en 2010, année où la croissance du commerce était relativement plus lente que celle du PIB. Depuis 2018, l'écart semble se creuser encore plus clairement. Cette évolution pourrait s'expliquer par les pressions inflationnistes, qui ont fait baisser la consommation de biens à forte intensité commerciale, la pandémie de COVID-19, les récentes perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et une cadence plus lente de la mondialisation des échanges de biens par rapport aux échanges de services. Les programmes d'action climatique entraînent en outre un recul de secteurs industriels fortement tributaires du transport maritime, comme celui des combustibles fossiles. La montée du protectionnisme et la localisation accrue des chaînes d'approvisionnement pourraient freiner la croissance du commerce maritime. L'intensification des échanges de biens liée à la transition vers des sources d'énergie plus propres pourrait toutefois contrebalancer la tendance baissière, de même que certaines stratégies de réduction des risques d'approvisionnement, susceptible de se traduire par une augmentation des distances parcourues.

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce mondialisé, d'où la nécessité d'une navigation sans encombre aux points de passage stratégiques

Le commerce maritime a été sérieusement ébranlé par une nouvelle vague de perturbations en mer Rouge, dans le canal de Suez et dans le canal de Panama. Ces perturbations ont eu des répercussions sur le trafic maritime quotidien dans ces voies navigables, sur les itinéraires empruntés et sur les distances parcourues par les navires et les marchandises. Les changements climatiques, les conflits et les tensions géopolitiques constituent certains des risques les plus importants qui pèsent à l'heure actuelle sur le commerce maritime mondial. Ils font apparaître la vulnérabilité des points de passage stratégiques et ne cessent de menacer la fiabilité de ces voies de communication tout en mettant sous pression les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Les points de passage stratégiques du commerce maritime sont des étapes cruciales des itinéraires de transport. Ils permettent le passage de volumes considérables de marchandises et relient les différentes régions du monde. Puisqu'il existe peu d'autres itinéraires, les perturbations qui surviennent à ces points de passage fragilisent les chaînes d'approvisionnement et ont des conséquences systémiques qui mettent en danger la sécurité alimentaire, l'approvisionnement en énergie et l'économie mondiale.

Les perturbations des axes maritimes et des points de passage stratégiques conduisent en outre à des changements dans la configuration des réseaux et dans la structure des échanges commerciaux. Par exemple, la guerre en Ukraine et les contraintes de navigation en mer Noire ont poussé l'Égypte à s'approvisionner en céréales auprès du Brésil ou des États-Unis plutôt que de l'Ukraine, tandis que les expéditions de pétrole en provenance de la Fédération de Russie ont été acheminées non plus en Europe, mais en Chine et en Inde.

Depuis 2023, les détroits turcs sont aussi en proie à des perturbations, qui s'expliquent par les tensions géopolitiques, l'augmentation du trafic maritime, les préoccupations environnementales et des problèmes d'infrastructure. En septembre 2023, la Türkiye a instauré une réglementation prévoyant notamment le renforcement des normes environnementales et des protocoles de sécurité ; la période d'adaptation à cette réglementation a été marquée par des problèmes de retard et d'encombrement.

Dans le canal de Suez et dans le canal de Panama, les perturbations survenues en 2023 et 2024 étaient liées à des tensions géopolitiques et à une baisse des niveaux d'eau, respectivement. En parallèle, les conflits en cours au Moyen-Orient accentuent le risque de perturbations dans le détroit d'Ormouz, tandis que les actes de piraterie continuent dans le détroit de Malacca.



Les problèmes rencontrés en mer Rouge, dans le canal de Suez et dans le canal de Panama ont bouleversé les réseaux de transport maritime et les échanges commerciaux dans le monde entier

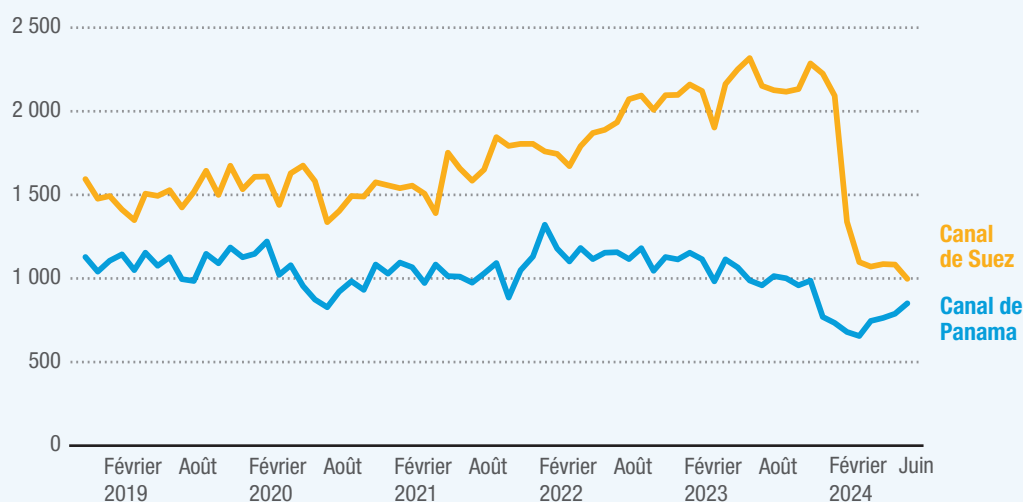
Depuis la fin novembre 2023, les attaques de navires en mer Rouge ont entravé la navigation dans le détroit de Bab el-Mandab et dans le canal de Suez, ce qui a incité les compagnies de navigation à contourner la zone en empruntant le cap de Bonne-Espérance. Au même moment, la circulation quotidienne de navires a été réduite dans le canal de Panama en raison d'une sécheresse induite par les changements climatiques. Environ 10 % du volume du commerce maritime mondial et 22 % de celui du commerce conteneurisé transitent chaque année par le canal de Suez. Le canal de Panama, quant à lui, voit passer approximativement 3 % du volume du commerce maritime mondial.

En juin 2024, le nombre de navires transitant par le canal de Panama et le canal de Suez avait chuté de plus de la moitié par rapport aux pics enregistrés en décembre 2021 et mai 2023 (fig. 3). Le recul du trafic dans le canal de Suez s'est surtout manifesté à partir de décembre 2023, lorsque les perturbations en mer Rouge ont commencé ; dans le canal de Panama, cette tendance à la baisse est observée depuis deux ans.



Figure 3

Nombre de navires transitant chaque mois par le canal de Panama et le canal de Suez



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du Clarkson Research Shipping Intelligence Network.

Le contournement par l'extrême pointe de l'Afrique allonge les distances et les temps de transit et entraîne une hausse de la demande mondiale de navires (+ 3 %) et de la demande de porte-conteneurs (+ 12 %). Il explique l'augmentation, en juin 2024, de la demande de navires et de porte-conteneurs mesurée en tonnes-milles, qui était plus élevée qu'elle ne l'aurait été si les navires n'avaient pas eu à éviter la mer Rouge et le canal de Suez. Le déroutement des navires pousse en outre les exploitants à revoir leurs procédures opérationnelles et est source d'inefficacité économique, puisqu'il provoque notamment un encombrement des ports et une augmentation des coûts. L'allongement des trajets maritimes fait grimper les dépenses afférentes aux salaires des équipages, les taux d'affrètement, les coûts d'assurance et les frais de carburant. En outre, le fait que les navires empruntent d'autres itinéraires compromet la sécurité des gens de mer, augmente la probabilité de voir se produire des actes de piraterie, entraîne une hausse des émissions de gaz à effet de serre, rend plus difficile le respect des règles environnementales et engendre des problèmes de gestion des capacités.

Face aux profondes perturbations de l'environnement opérationnel, des mesures doivent être prises pour renforcer les points de passage stratégiques et les chaînes d'approvisionnement maritimes, de manière à les rendre plus résilients et fiables. Toutes les parties prenantes, à savoir les pouvoirs publics, les acteurs du secteur du transport maritime, les gestionnaires d'infrastructures et les autorités chargées de la gestion des passages maritimes, doivent se mobiliser. Les mesures susmentionnées pourraient être les suivantes :

- Utiliser les technologies, les données, les outils de prévision de la demande et les dispositifs d'alerte rapide pour mieux se préparer et optimiser les capacités aux points de passage stratégiques ;
- Mettre en place des initiatives de collaboration entre gestionnaires, exploitants et utilisateurs des points de passage stratégiques dans l'optique de mieux gérer les risques et faire face aux perturbations ;
- Diversifier et combiner les modes de transport, afin de réduire la dépendance à l'égard des points de passage stratégiques et d'assurer la continuité des opérations malgré les perturbations ;
- Renforcer les équipements d'infrastructure, notamment les capacités des ports, les installations de stockage, d'approvisionnement et de soutage du carburant, afin de réduire les problèmes d'encombrement et d'établir des réserves permettant d'éviter les pénuries ou les retards causés par les perturbations ;
- Faire en sorte que le rôle des travailleurs de la chaîne d'approvisionnement soit considéré à sa juste valeur et que ces travailleurs soient correctement rémunérés, de manière à éviter des pénuries de main-d'œuvre en période critique, lesquelles sont susceptibles d'aggraver les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ;
- Éviter la dépendance à une seule source d'approvisionnement en diversifiant les fournisseurs et les sites de fabrication ainsi que les sources et types de carburants ;
- Augmenter les niveaux de stocks, afin d'améliorer la capacité à absorber les chocs d'approvisionnement ;
- Diversifier les axes maritimes afin d'éviter une dépendance excessive à l'égard de quelques grands ports d'éclatement, et élaborer des plans d'urgence prévoyant que les navires empruntent d'autres routes et arrivent dans d'autres ports ;
- Renforcer la coopération entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement maritime, de manière à optimiser l'efficacité de celle-ci, à réduire les temps de transit et à faire baisser les coûts de transport ;
- Renforcer la collaboration internationale.



Depuis janvier 2024, la situation s'est améliorée dans le canal de Panama avec l'arrivée de la saison des pluies, mais aussi grâce aux mesures d'économie d'eau prises par l'Autorité du canal de Panama



Les taux de fret conteneurisé ont enregistré de nouveaux pics en 2024

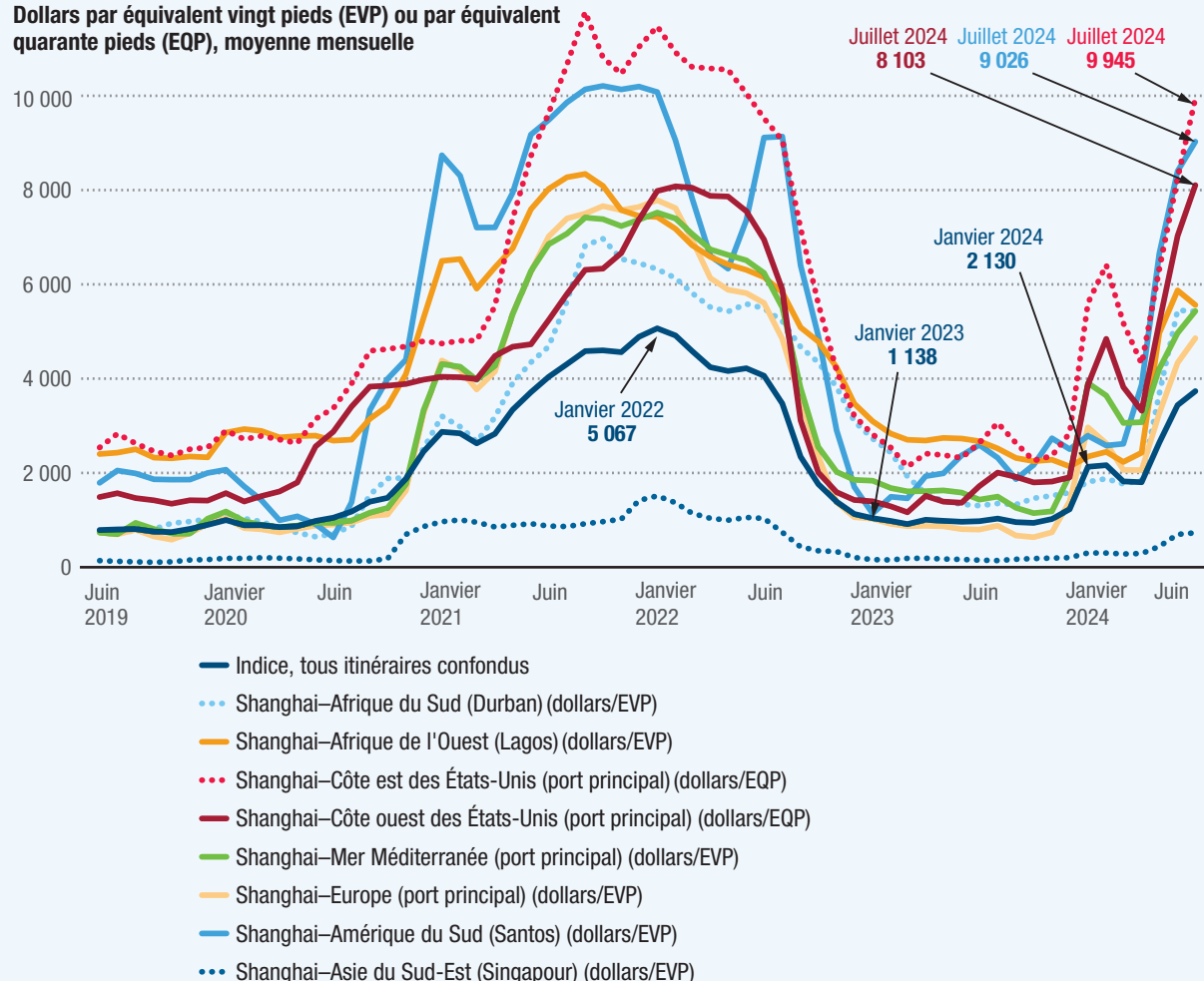
Après avoir atteint des niveaux exceptionnels en 2021 et 2022, les taux de fret conteneurisé se sont stabilisés en 2023. Cette même année, l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai, l'un des principaux indicateurs de suivi des taux de fret spot des marchandises conteneurisées en provenance de Shanghai (Chine) et à destination de plusieurs grands ports du monde entier, est resté relativement stable, avoisinant en moyenne les 1 000 points (fig. 4). Ce niveau est bien en deçà du pic de 5 067 points atteint en janvier 2022, bien que l'indice ait enregistré une nouvelle poussée à la fin de l'année 2023, sous l'effet des perturbations observées en mer Rouge et dans le canal de Suez, qui ont allongé les distances moyennes parcourues par les navires.



Figure 4

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

Dollars par équivalent vingt pieds (EVP) ou par équivalent quarante pieds (EQP), moyenne mensuelle



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





En janvier 2024, l'indice s'est établi en moyenne à 2 130 points, soit plus du double de son niveau de décembre 2023, mais plus de 50 % en deçà de la plus haute valeur enregistrée pendant la pandémie de COVID-19. Les taux ont à nouveau grimpé en mai 2024 pour atteindre une moyenne d'environ 2 644 points. Cette progression est attribuable au relèvement général des taux et à l'entrée dans la haute saison du commerce conteneurisé ainsi qu'à divers coûts supplémentaires, notamment ceux liés au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, aux taxes à acquitter pour franchir le canal de Panama et à l'augmentation des primes d'assurance contre les risques de guerre. Ces facteurs ont influé sur les taux de fret spot de la plupart des itinéraires. Si la réaction des taux d'affrètement aux perturbations observées en mer Rouge a d'abord été lente, ils ont amorcé une montée en flèche dès janvier 2024.

De la mi-décembre 2023 au mois de juin 2024, la demande en termes de capacités des porte-conteneurs a progressé d'environ 12 %, en réponse à l'allongement des distances engendré par les perturbations. Les changements d'itinéraires ont non seulement permis d'absorber les surcapacités du secteur, mais ils ont en outre poussé les navires à accroître leur vitesse de croisière afin de respecter les délais de livraison (les vitesses de navigation ont augmenté d'environ 25 %, passant de 16 à 20 nœuds) et fait tripler leur consommation de carburant, ce qui a fait grimper les taux de fret et les coûts d'expédition.

À la mi-juin 2024, la congestion des ports était telle que des navires chargeant 2,5 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), soit 8,4 % de la capacité mondiale, ont dû attendre, ancrés dans des postes de mouillage (zones en eaux profondes, généralement au large des côtes), ce qui a aussi contribué à la montée des taux de fret.

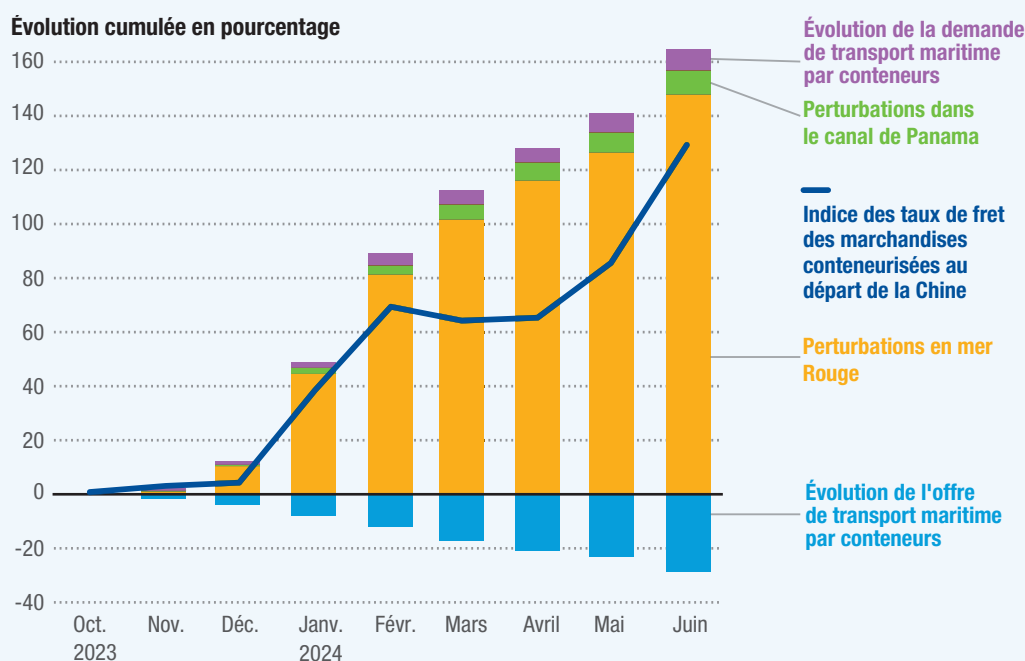
Lorsque les difficultés ont commencé en mer Rouge, le marché disposait d'une capacité suffisante en conteneurs pour prendre en charge le tonnage supplémentaire que nécessitait la déviation par le cap de Bonne-Espérance. Cependant, de nouvelles perturbations pourraient mettre les chaînes d'approvisionnement à rude épreuve et risqueraient de faire encore grimper les prix du fret.

D'après les analyses menées par la CNUCED, entre octobre 2023 et juin 2024, les perturbations observées en mer Rouge et dans le canal de Suez ont eu des répercussions plus marquées sur l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Chine, l'un des principaux indicateurs des taux de fret conteneurisé. Elles ont contribué à hauteur de 148 points de pourcentage à la progression de l'indice, qui affichait une augmentation cumulée de 120 % (fig. 5). Les perturbations dans le canal de Panama ont elles aussi concouru à cette progression, quoique dans une moindre mesure (9 points de pourcentage). Les effets des perturbations sur les taux de fret conteneurisé ont été partiellement compensés par l'augmentation de l'offre de porte-conteneurs ; face à l'accroissement des distances et de la demande de capacité de charge imputable au contournement de certains points de passage stratégiques, le marché a su répondre en mobilisant les capacités excédentaires disponibles. Il a ainsi été possible d'atténuer la hausse de l'indice d'environ 30 %.



Figure 5

Évolution de l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de la Chine (avec ventilation)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par le Clarksons Research Shipping Intelligence Network et Maritech Services Limited (Sea).

Notes : Évolution cumulée depuis octobre 2023. Données corrigées des variations saisonnières. La somme des quatre composantes présentées ne correspond pas entièrement aux effets combinés, car les autres chocs logistiques n'apparaissent pas dans la figure.



Les taux de fret du vrac sec continuent de fluctuer

Le marché du fret de vrac sec s'est montré particulièrement volatil en 2023, avec des taux généralement plus faibles que les années précédentes. En 2023 toujours, l'indice Baltic Exchange Dry, qui mesure les coûts de transport de produits de base tels que le charbon, le minerai de fer et les céréales, s'est établi en moyenne à 1 398 points. Cette valeur est en deçà de la moyenne enregistrée en 2022 (1 930 points) et avoisine la moyenne observée sur dix ans (1 318 points) (fig. 6). Au cours du premier semestre 2024, l'indice a affiché en moyenne 1 867 points, contre 1 142 sur la même période l'année précédente. Sur l'ensemble de l'année, l'indice devrait être plus de 34,5 % supérieur à l'indice moyen observé en 2023. Ces tendances tiennent compte des perturbations en cours dans les deux points de passage stratégiques que sont la mer Rouge et le canal de Panama, mais aussi de facteurs liés à l'offre et à la demande, notamment à la demande chinoise de vrac sec, et de phénomènes météorologiques susceptibles de perturber les opérations d'exportateurs clefs comme l'Australie, le Brésil et l'Indonésie.



Figure 6
Fluctuations de l'indice Baltic Exchange Dry



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

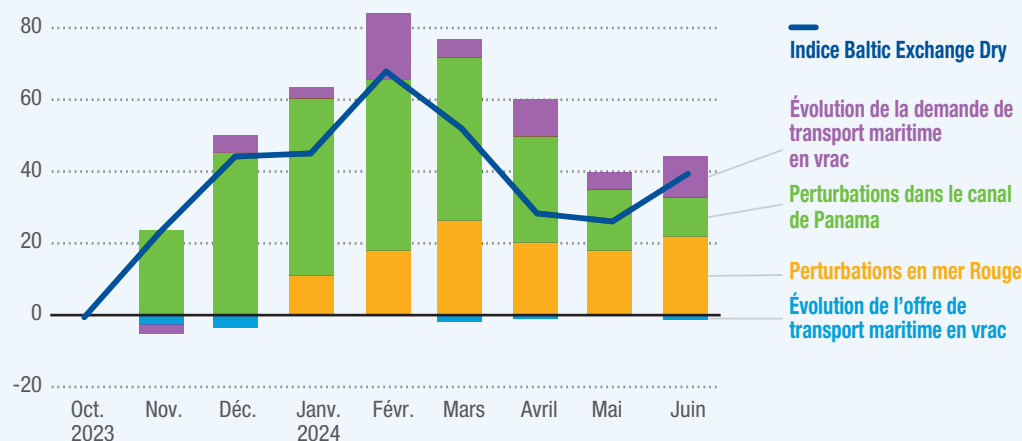
D'après les analyses menées par la CNUCED, les effets de la situation dans le canal de Panama sur les taux de fret du vrac sec se sont fait ressentir plus durement en janvier 2024, les perturbations concourant à hauteur de 49 points de pourcentage à l'augmentation cumulée de l'indice Baltic Exchange Dry, qui a progressé de 45 % entre novembre 2023 et janvier 2024 (fig. 7). La hausse des taux a nettement ralenti entre avril 2024 et juin 2024, à la faveur de l'assouplissement des restrictions dans le canal. En comparaison, les perturbations observées en mer Rouge ont eu un effet moindre sur les taux de fret du vrac sec, leur contribution à la progression de l'indice s'établissant à 26 points de pourcentage en mars 2024. Les effets des perturbations dans le canal de Panama ont été plus prononcés sur les taux de fret du vrac sec que sur les taux de fret conteneurisé, une différence qui s'explique en partie par la possibilité, pour les marchandises conteneurisées, d'être acheminées par liaison terrestre à travers le continent nord-américain (*landbridge*), contrairement aux chargements de vrac sec, qui se prêtent moins facilement au transport par cet itinéraire.



Figure 7

Évolution de l'indice Baltic Exchange Dry (avec ventilation)

Évolution cumulée en pourcentage



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par le Clarksons Research Shipping Intelligence Network et Maritech Services Limited (Sea).

Notes : Évolution cumulée depuis octobre 2023. Données corrigées des variations saisonnières. La somme des quatre composantes présentées ne correspond pas entièrement aux effets combinés, car les autres chocs logistiques n'apparaissent pas dans la figure.

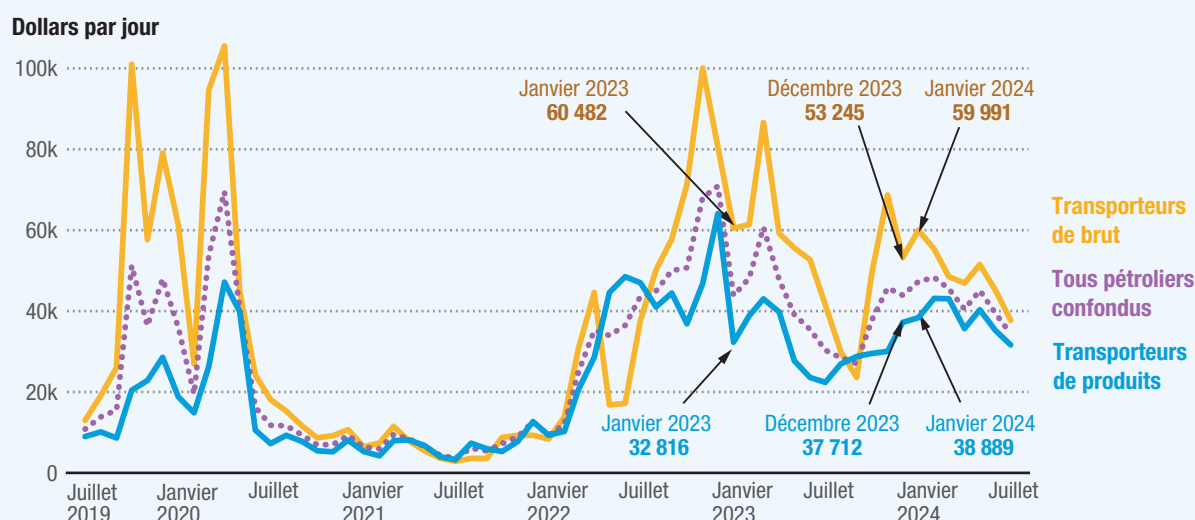


Le fret pétrolier est plus fort mais très volatil en 2024

En 2023, les taux de fret des navires-citernes ont baissé, mais sont restés élevés et volatils. Le contexte géopolitique, la redirection des marchandises en provenance de la Fédération de Russie, l'allongement des distances, les baisses de production décidées par l'Organisation des pays exportateurs de pétrole plus, la croissance de l'offre de pétrole dans l'Atlantique, les réglementations environnementales, le climat d'incertitude économique et la croissance modérée de la flotte de navires-citernes sont autant d'éléments qui ont alimenté cette tendance.

Les revenus spot des transporteurs de brut (sommes versées à ces transporteurs par voyage) ont été supérieurs à ceux des transporteurs de produits (navires transportant des produits pétroliers raffinés, tels que du gazole). En 2023, les revenus spot moyens des transporteurs de brut ont augmenté de 21 % par rapport à 2022 pour atteindre 53 541 dollars par jour ; ceux des transporteurs de produits ont diminué de 14 % pour s'établir à 32 181 dollars par jour, un montant qui reste toutefois supérieur à la moyenne sur dix ans en raison de l'allongement des distances de transport et de la croissance limitée de la flotte (fig. 8). La baisse des revenus spot de juin à août 2024 s'explique par des facteurs saisonniers, par le ralentissement de la demande chinoise d'importations de pétrole brut et par l'affaiblissement des exportations de produits pétroliers en provenance de la Fédération de Russie. Les marchés des affrètements pétroliers restent vigoureux, avec des revenus supérieurs aux moyennes à long terme.

Figure 8
Revenus moyens des transporteurs de brut et de produits, caractérisés par une forte volatilité en 2023 et 2024



Source : CNUCED, d'après des données du Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

Note : Revenus moyens toutes tailles de pétroliers confondues, avec pondération en fonction du nombre de navires dans chaque secteur.

Si elle perdure, la hausse des taux de fret risque d'alimenter l'inflation dans les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés et de freiner la croissance économique

La CNUCED prévoit que, d'ici à la fin de 2025, les prix mondiaux à la consommation auront progressé de 0,6 % sous l'effet des perturbations observées en mer Rouge et dans le canal de Panama (fig. 9). Elle a établi cette estimation en partant du postulat que les effets conjugués des perturbations en question sur les taux de fret, à savoir une hausse de 157 points de pourcentage de l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Chine et une augmentation de 33 points de pourcentage de l'indice Baltic Exchange Dry entre octobre 2023 et juin 2024, resteraient stables. Il s'agit là d'une hypothèse optimiste, car en juin 2024 déjà, les taux de fret poursuivaient leur hausse. Si ceux-ci s'élèvent au-delà des anticipations, les répercussions sur les prix mondiaux à la consommation seront plus lourdes encore que ne le prévoit le présent rapport.

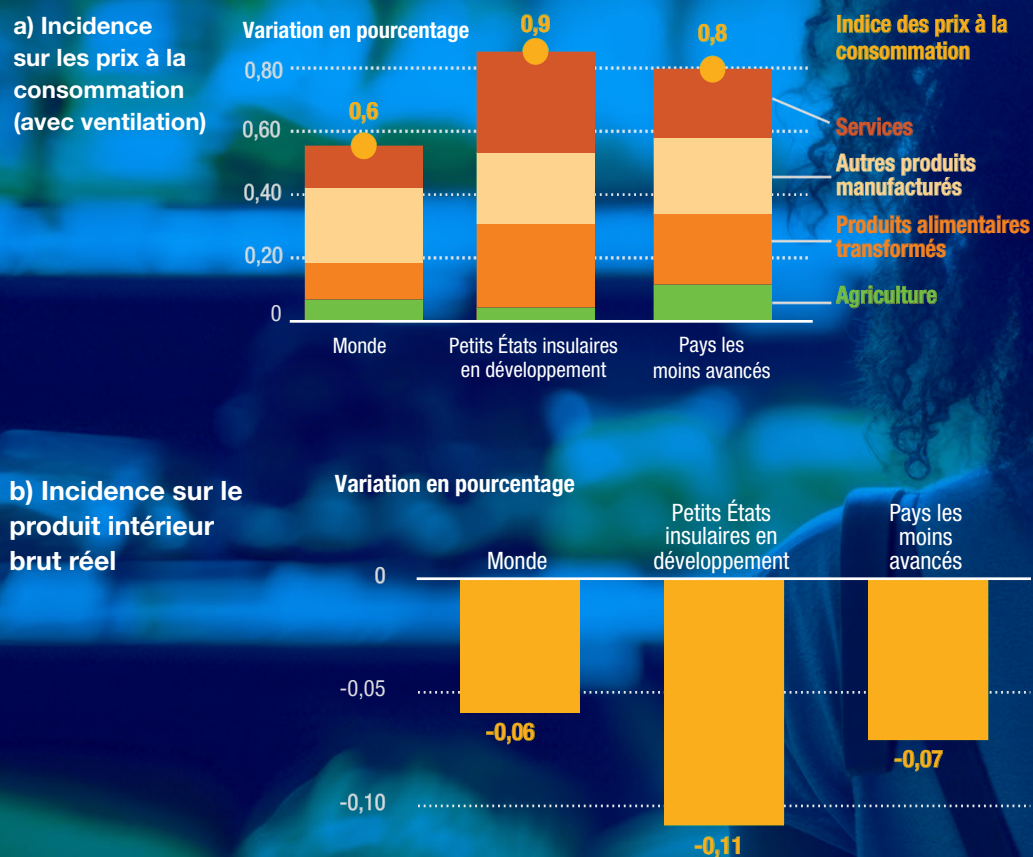
Les petits États insulaires en développement (PEID), dont l'économie dépend largement du transport maritime, seraient les plus durement touchés : les prix à la consommation y grimperaient de 0,9 % selon les simulations. Les PEID étant fortement tributaires des importations de produits alimentaires transformés par voie maritime, la hausse des prix de ces produits devrait être particulièrement marquée (+1,3 %), contribuant à hauteur de 0,26 point de pourcentage à la montée globale des prix à la consommation. Les pays les moins avancés (PMA) devraient quant à eux subir une hausse des prix à la consommation de 0,8 %, un taux supérieur à la moyenne mondiale. Sur cette hausse, les prix des denrées alimentaires représenteraient à eux seuls 0,34 point de pourcentage. De tels chiffres montrent à quel point les perturbations aux points de passage stratégiques du commerce maritime peuvent compromettre la sécurité alimentaire des PEID et des PMA. Le PIB réel devrait reculer de 0,06 % au niveau mondial, et de presque deux fois plus à l'échelle des PEID, qui dépendent du commerce maritime et n'ont guère les moyens de substituer la production locale aux biens importés.





Figure 9

Augmentation des taux de fret due aux perturbations observées en mer Rouge et dans le canal de Panama : incidences sur les prix à la consommation et sur le produit intérieur brut réel



Source : Calculs de la CNUCED, d'après la base de données GTAP 11 et d'autres données fournies par le Clarksons Research Shipping Intelligence Network et Maritech Services Limited (Sea).

Note : Les chiffres donnés pour chacun des groupes économiques sont des valeurs médianes.



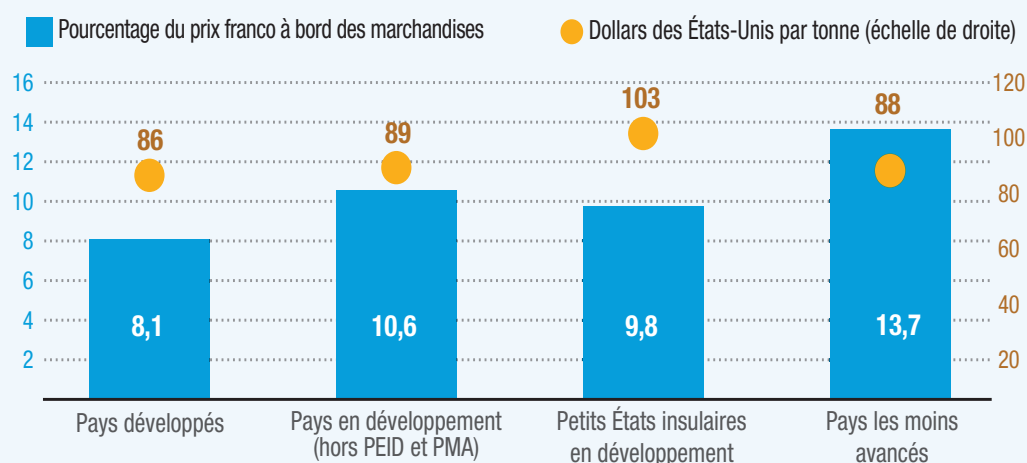
Réduire les coûts du transport maritime suppose d'en cerner les facteurs déterminants

Les données de la CNUCED montrent que, sur la période 2016-2021, les coûts du transport étaient les plus bas dans les pays développés, où ils représentaient 8,1 % du prix franco à bord (FAB) des marchandises (prix des marchandises avant leur chargement sur un navire). À l’opposé, ils étaient les plus élevés dans les PMA, où ils équivalaient à 13,7 % du prix FAB. Dans les pays en développement hors PEID et PMA, ils atteignaient 10,6 % du prix FAB, et dans les PEID, 9,8 % (fig. 10). Un pays où le montant initial des coûts de transport correspond à 10,6 % du prix FAB (valeur normale pour les pays en développement hors PEID et PMA) pourrait abaisser ces coûts de 1,2 point de pourcentage, les ramenant ainsi à 9,4 % du prix FAB, en augmentant le ratio de ses investissements dans les infrastructures de transport maritime par rapport à ses exportations du quintile le plus bas (0 à 20 %) à un quintile plus élevé (60 à 80 %).



Figure 10

Coûts médians du transport maritime pour les marchandises importées sur la période 2016-2021, par groupe économique : les pays les moins avancés paient la facture la plus lourde



Source : CNUCED et données de la Banque mondiale sur le commerce et le transport.

Note : La CNUCED calcule les coûts de transport (pourcentage du prix franco à bord des marchandises et dollars des États-Unis par tonne) en deux étapes : a) elle calcule d’abord, pour chaque pays de destination et pour chaque année, une moyenne pondérée des coûts de transport, qui englobe toutes les marchandises et tous les partenaires commerciaux (pays d’origine) ; b) elle agrège ensuite ces coûts en prenant la valeur médiane pour toutes les années et tous les pays de destination d’un même groupe économique.



La capacité de la flotte de navires a augmenté plus rapidement que le volume du commerce maritime en 2023

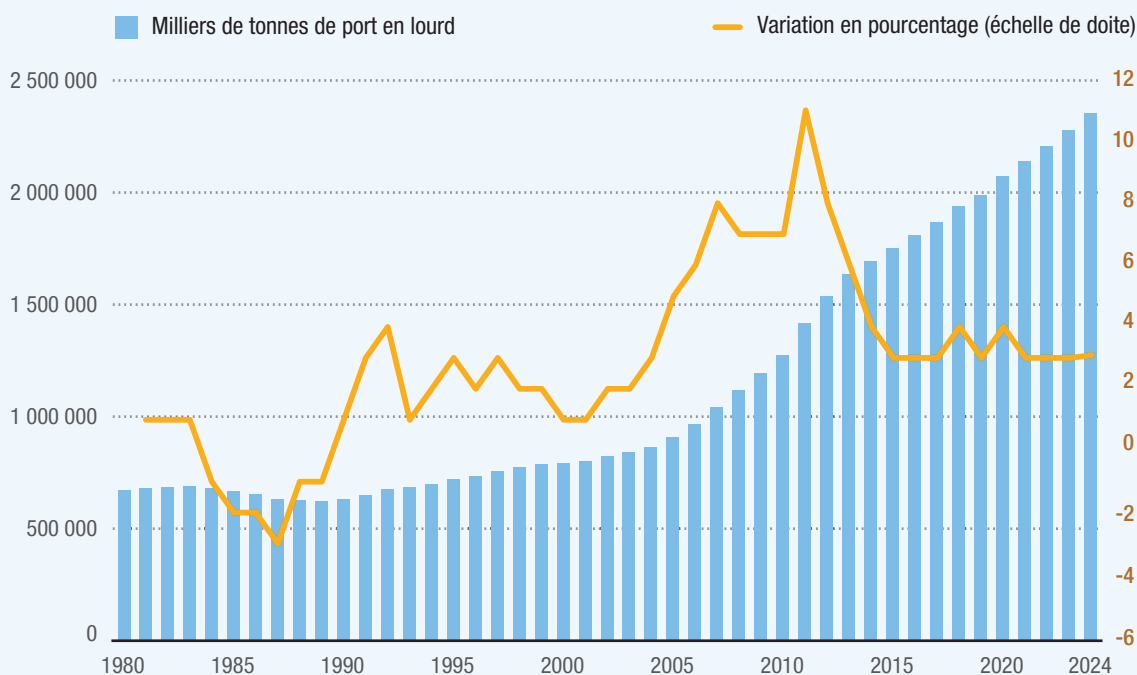
En 2023, la capacité de la flotte mondiale a augmenté de 3,4 %, un rythme inférieur à sa croissance moyenne sur la période 2005-2023, mais supérieur à la croissance du volume du commerce maritime la même année (fig. 11). La capacité de chargement totale a atteint 2,4 milliards de tonnes, tirée vers le haut par la croissance de la capacité des porte-conteneurs et des transporteurs de gaz naturel liquéfié. Les vraquiers et les pétroliers ont continué de représenter la plus large part de la capacité de la flotte mondiale de navires.

Le déroutement de navires a entraîné une augmentation des distances parcourues et de la demande de capacité de charge. Il a ainsi permis d'absorber l'excédent persistant de capacité et de régler pour l'heure la question de la surcapacité, mais celle-ci va vraisemblablement refaire surface lorsque les déroutements se feront plus rares.



Figure 11

Croissance annuelle de la flotte mondiale : la capacité de la flotte a continué d'augmenter en 2023 et 2024, mais à un rythme inférieur à la moyenne à long terme



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



Les pays d'appartenance des navires qui composent la flotte mondiale sont majoritairement des pays développés, tandis que les pavillons d'immatriculation sont principalement des pays en développement

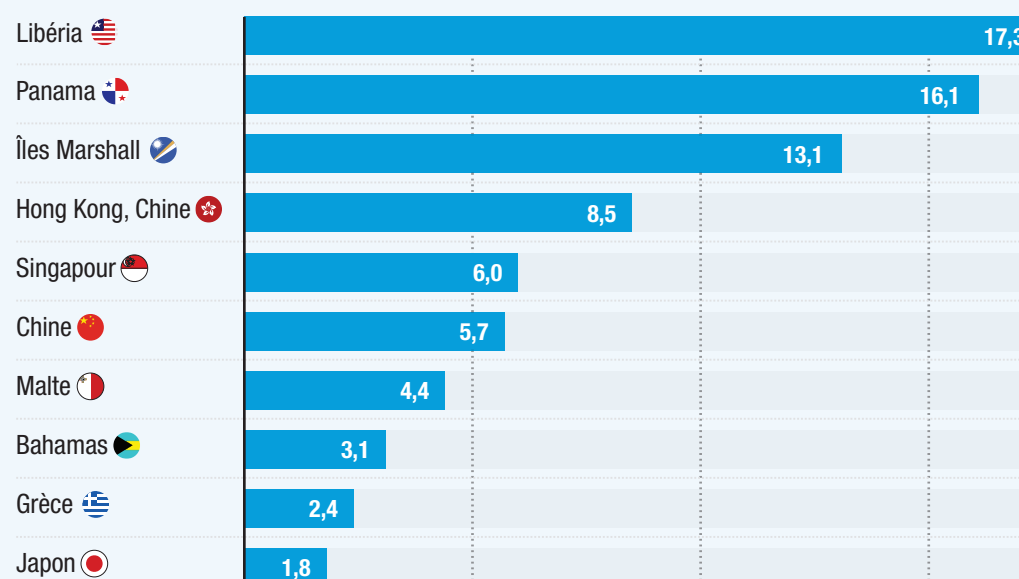
En 2023, les 35 premiers registres d'immatriculation de navires représentaient 94 % de la flotte mondiale. Dix-huit d'entre eux étaient des registres de pays en développement, qui totalisaient 76 % de la capacité de charge. Les 10 premiers pavillons d'immatriculation cumulaient plus de 78 % de la capacité de charge mondiale, et on y trouvait aussi bien des registres ouverts, sur lesquels peuvent être inscrits des navires dont le propriétaire est étranger, que des registres nationaux (fig. 12). Les pays d'appartenance des navires qui composent la flotte mondiale sont majoritairement des pays développés, mais certains pays en développement figurent également parmi les 10 premiers pays et territoires d'appartenance (fig. 13).



Figure 12

**Dix premiers pavillons d'immatriculation au 1^{er} janvier 2024
(pourcentage du tonnage mondial de port en lourd)**

(En pourcentage)



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

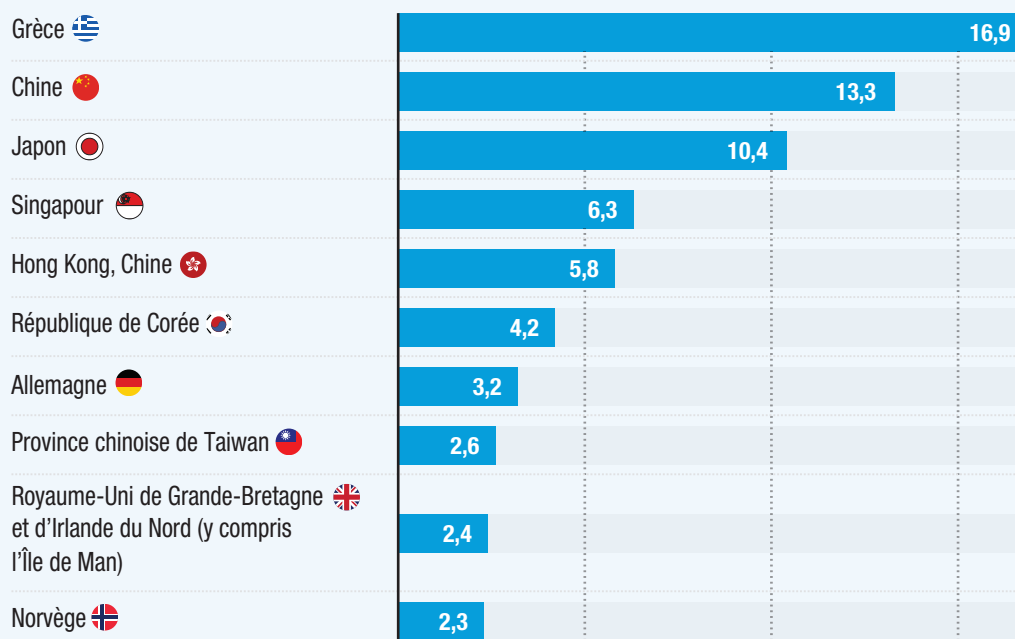




Figure 13

**Dix premiers pays d'appartenance des navires au 1^{er} janvier 2024
(pourcentage du tonnage mondial de port en lourd)**

(En pourcentage)



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

La flotte mondiale est vieillissante et les objectifs environnementaux sont de plus en plus ambitieux, mais le renouvellement des navires ne progresse que timidement

Début 2024, le carnet de commandes de navires atteignait tant bien que mal 12 % de la capacité active de la flotte mondiale. Les navires bicarburant représentaient une part considérable des commandes, et les technologies d'économie d'énergie poursuivaient leur essor. Le tonnage brut en commande était constitué pour environ 50 % de navires capables de fonctionner avec des carburants de substitution, et pour plus de 14 % de navires prêts à utiliser de tels carburants.

La persistance d'incertitudes quant aux carburants et aux technologies du futur, l'insuffisance des capacités de production des chantiers navals, les coûts de construction élevés, l'atonie de l'activité de démantèlement de navires et l'accroissement de la demande mesurée en



tonnes-milles amènent les armateurs à retarder le renouvellement de leur flotte. En 2023 et au premier semestre de 2024, l'activité de démantèlement de navires est restée poussive, car les taux de fret étaient élevés et le déroutement de navires a créé de nouveaux débouchés pour les navires anciens.

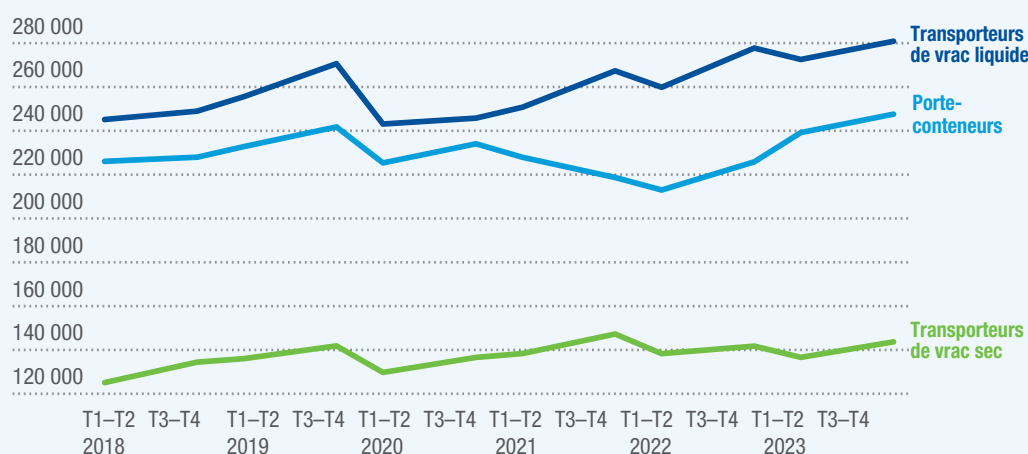
Les tendances du marché mondial de la construction navale influent aussi sur le renouvellement de la flotte. Le secteur de la construction est actuellement caractérisé par un déséquilibre de capacités : certains chantiers sont saturés tandis que d'autres sont sous-utilisés. En 2023, la Chine, le Japon et la République de Corée ont continué de dominer le marché, ces trois pays représentant ensemble environ 95 % de la production mondiale. Cette même année, la Chine a livré pour la première fois plus de 50 % du tonnage neuf.

Les escales de porte-conteneurs et de pétroliers ont atteint des niveaux record en 2023

En 2023 et début 2024, le nombre d'escales a augmenté, l'activité de manutention a progressé et la connectivité du transport maritime s'est améliorée. Après avoir fléchi en 2021 et au premier semestre de 2022, le nombre d'escales de porte-conteneurs a rebondi et atteint des niveaux record en 2023. Il est monté en flèche au second semestre de l'année pour s'établir à près de 250 000 (fig. 14). Les escales de pétroliers ont elles aussi augmenté, tandis que celles des vraquiers sont restées stables.



Figure 14
Escales par semestre (total mondial)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par MarineTraffic.

Note : Sont comptabilisés les navires de 1 000 tjb et plus.

Abréviation : T = trimestre.





Les pays d'Asie sont les plus connectés ; le Viet Nam est celui dont la connectivité connaît la plus forte progression sur la durée

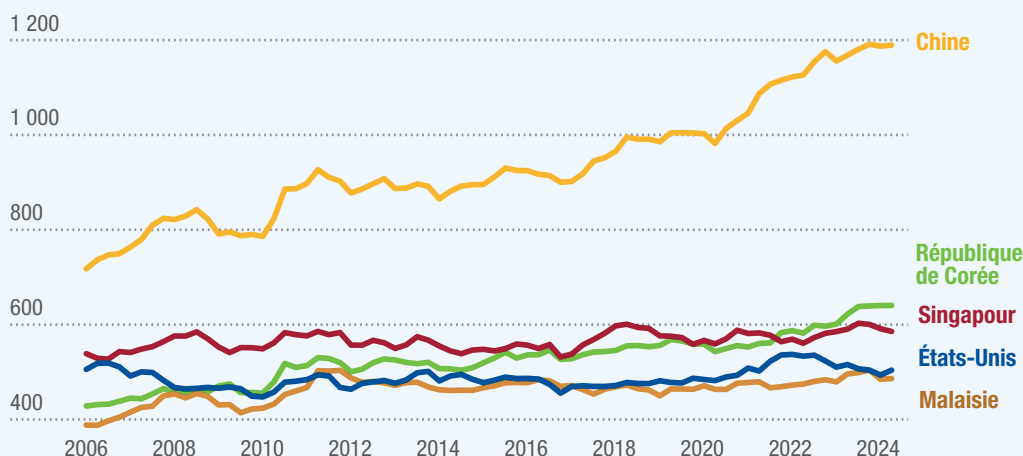
Au deuxième trimestre de 2024, les pays d'Asie ont continué de truster le podium des pays les plus connectés selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, la Chine se classant au premier rang, suivie par la République de Corée et Singapour (fig. 15). Les États-Unis arrivent à la quatrième place, tandis que les pays européens les plus connectés sont l'Espagne, le Royaume-Uni et le Royaume des Pays-Bas. Les plus fortes progressions parmi les 10 pays les plus connectés ont été enregistrées par le Viet Nam, dont l'indice de connectivité a presque triplé, la Chine (+66 %) et la République de Corée (+50 %). Dans les trois cas, l'amélioration de la connectivité s'explique par une augmentation de la taille des navires, de la capacité déployée, du nombre de prestataires de services et du nombre hebdomadaire d'escales.



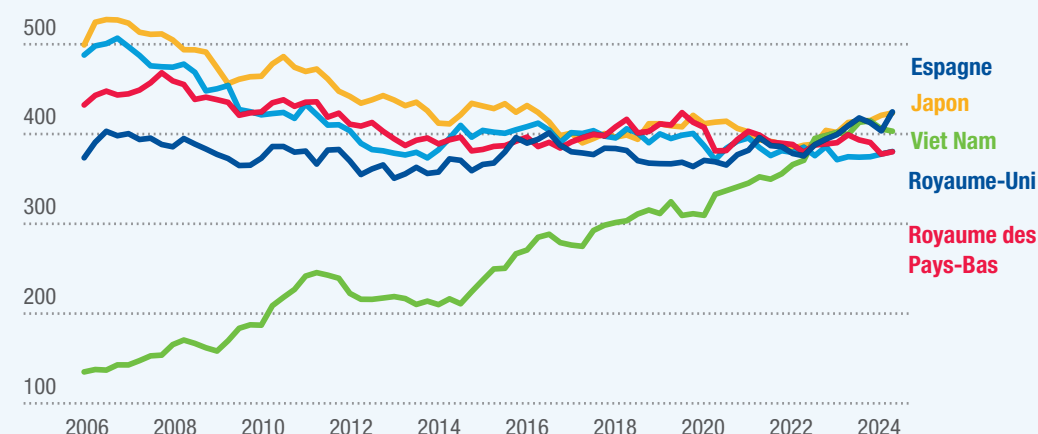
Figure 15

Dix pays les plus connectés selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers

Top 5



Top 6 à 10



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal.

Note : La valeur 100 de l'indice correspond à la connectivité moyenne des pays au premier trimestre de 2023.

La connectivité moyenne des PEID, à l'exclusion des PEID jouant un rôle de port pivot, tel que la République dominicaine, la Jamaïque, Maurice et Singapour, est plus de 10 fois inférieure à la connectivité moyenne du reste du monde (monde hors PEID, République dominicaine, Jamaïque, Maurice et Singapour). Au cours des dix dernières années, l'indice de connectivité moyen des PEID (à l'exclusion de la République dominicaine, de la Jamaïque, de Maurice et de Singapour) a diminué de 9 %, tandis que l'indice moyen du reste du monde a augmenté de 7 %.

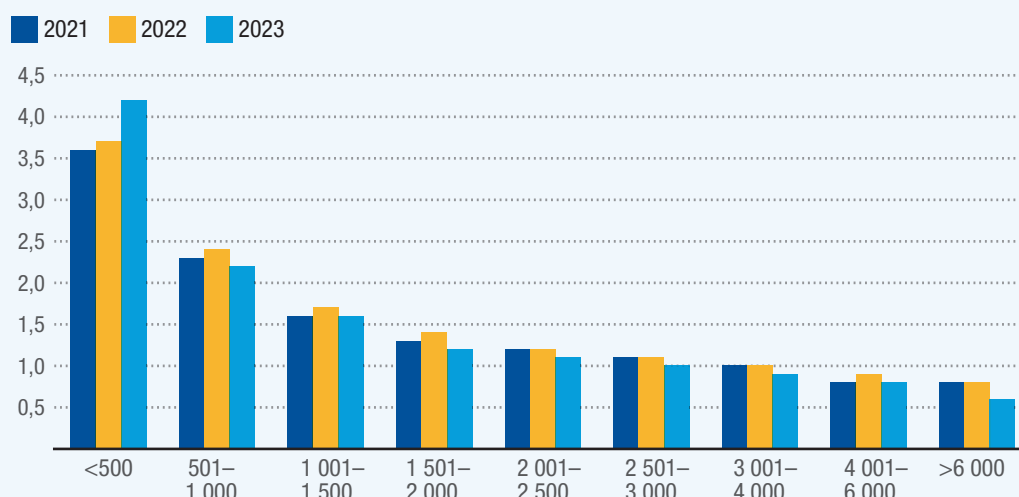
Le déplacement de conteneurs est plus rapide sur les navires de grande taille, d'autant que les grands ports exercent généralement des activités de transbordement, peuvent déployer plusieurs grues par navire et automatisent certaines opérations (fig. 16).





Figure 16

Temps moyen nécessaire pour déplacer un conteneur en fonction du volume de l'escale, 25 premiers pays d'escale



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données du S and P Global Port Performance Programme.

Note : Les neuf catégories de volumes d'escale correspondent au nombre total de conteneurs déplacés durant une escale, quelle que soit la taille des conteneurs, du plus petit volume (moins de 500 conteneurs) au plus grand (plus de 6 000 conteneurs).

L'emploi d'indicateurs clefs est essentiel au suivi et à la mesure de la performance des ports, ainsi qu'à la remontée d'informations à ce sujet

En 2023, la liste des indicateurs et des critères de mesures utilisés dans le cadre du programme TrainForTrade pour évaluer la performance des ports du monde entier a été revue, et trois nouvelles catégories d'indicateurs, relatives à la gouvernance, à la résilience et à la durabilité environnementale, ont été ajoutées. La figure 17 présente des exemples d'indicateurs du tableau de bord de la performance portuaire (*Port Performance Scorecard*) et en donne la valeur médiane pour l'ensemble des membres participants sur la période 2016-2023. Sur le plan financier, par exemple, certains ports ont connu une croissance en dents de scie, mais ont tout de même maintenu des marges d'exploitation stables. En 2023, les bénéfices avant impôts, amortissements et éléments financiers en proportion des recettes totales s'élevaient à 51 %, avec un revenu médian par tonne de 4,4 dollars. Les droits de port, c'est-à-dire les redevances perçues sur les marchandises et les navires en échange de l'utilisation des infrastructures portuaires, sont restés relativement stables, s'établissant à 45 % des recettes totales, contre 44 % en 2022.





Figure 17

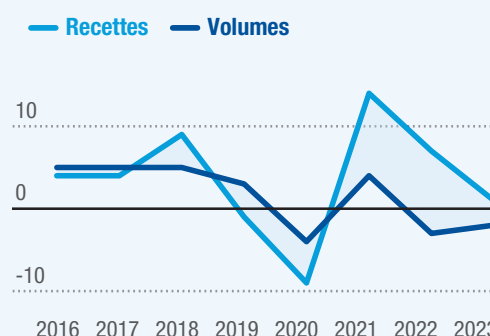
**Exemples d'indicateurs du tableau de bord de la performance portuaire
(valeurs médianes pour l'ensemble des entités participantes)**

EBITDA en proportion des recettes
(En pourcentage)

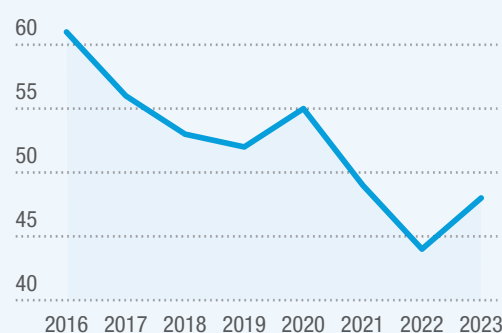


Volume et recettes

(Variation en pourcentage, valeur médiane)



Droits portuaires en proportion des recettes
(En pourcentage)



Recettes brutes par tonne
(En dollars des États-Unis)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après les données communiquées par les entités portuaires qui alimentent le tableau de bord de la performance portuaire.

Note : Pour le volume et les recettes, la CNUCED a calculé l'évolution en pourcentage, d'une année sur l'autre, de la valeur médiane pour l'ensemble des ports, afin de réduire au minimum les distorsions liées aux données manquantes. Elle a agrégé les données sans appliquer de méthode de traitement des valeurs manquantes.

Abréviation : EBITDA = bénéfices avant impôts, amortissements et éléments financiers.



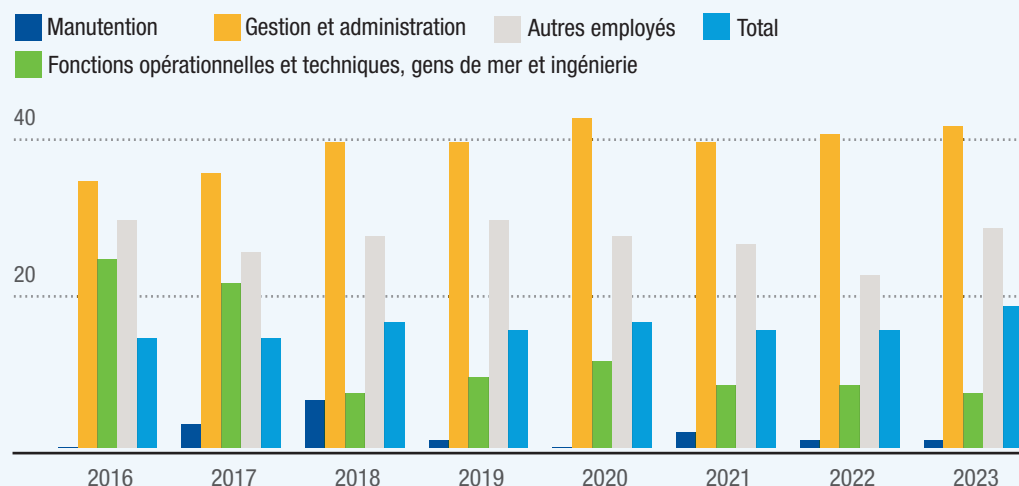
Davantage doit être fait pour atteindre la parité entre les sexes dans le secteur portuaire

En 2023, la proportion moyenne de femmes parmi les employés des ports s'élevait à 18 % (fig. 18). Dans les fonctions de gestion et d'administration, elle atteignait 41 %. Dans beaucoup de catégories d'emploi, des stratégies plus efficaces sont nécessaires pour attirer davantage de femmes.



Figure 18

Proportion de femmes parmi les employés des ports (valeurs médianes pour l'ensemble des ports)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après les données communiquées par les entités portuaires qui alimentent le tableau de bord de la performance portuaire.

Note : La CNUCED a agrégé les données sans appliquer de méthode de traitement des valeurs manquantes.





La facilitation du commerce peut améliorer la connectivité entre les ports et l'arrière-pays

L'application de mesures de facilitation du commerce et du transport de transit, comme celles que prévoit l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, peut améliorer la connectivité entre les ports et l'arrière-pays, ainsi que la performance des ports.

Ces mesures peuvent notamment consister à simplifier les procédures douanières et commerciales en les automatisant (au moyen de guichets uniques, par exemple), en instaurant un programme d'opérateurs agréés, en mettant en place des systèmes de transit efficaces, en réduisant les délais de dédouanement, en améliorant la coordination entre les secteurs public et privé et en renforçant la coopération régionale.

Les pays doivent promouvoir les solutions de transport intermodal pour améliorer les liaisons entre les ports et l'arrière-pays

L'intégration de multiples modes de transport permet l'acheminement de marchandises sans discontinuité. L'utilisation de conteneurs rend le transport multimodal plus fluide, limite l'encombrement des ports et réduit les temps de transit. Les longs délais de rotation des conteneurs vides restent toutefois problématiques, car ils perturbent les opérations et alourdissent les coûts.





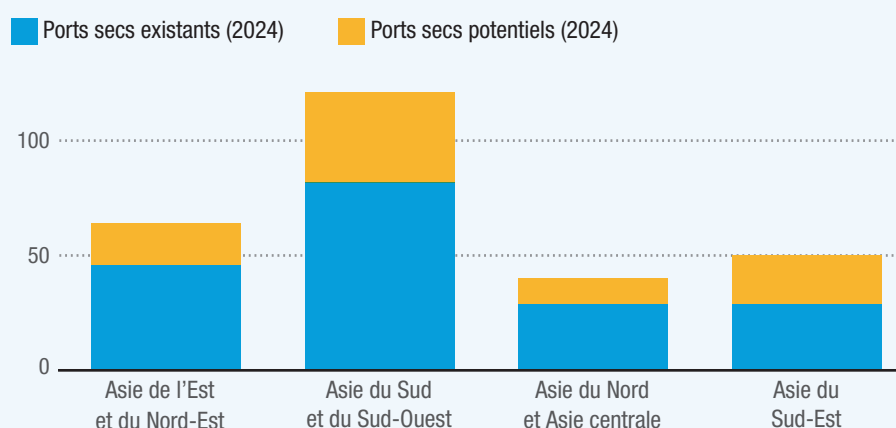
Les corridors de transport peuvent contribuer à lever plusieurs obstacles : ils améliorent la connectivité des réseaux de transport, favorisent l'intégration des marchés et des chaînes d'approvisionnement, et répondent généralement aux besoins des pays sans littoral.

Les ports secs sont des extensions terrestres des ports maritimes, qui permettent le traitement, le stockage et le contrôle réglementaire des marchandises à l'intérieur des terres. Cette décentralisation est bénéfique aux pays sans littoral. Le réseau de ports secs de la Chine et les dépôts intérieurs de conteneurs de l'Inde, par exemple, se sont révélés des moyens efficaces d'améliorer le commerce (fig. 19).



Figure 19

Nombre de ports secs en Asie et dans le Pacifique par sous-région



Source : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), 2022, « Strengthening Port-Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region » (Bangkok).



Les pays doivent impérativement investir dans les infrastructures et installations nécessaires à la création de corridors de transport, tels que les ports secs, les dépôts intérieurs de conteneurs et les réseaux de transport terrestre. Les partenariats public-privé peuvent les aider à garantir le développement d'infrastructures de qualité, à attirer des investissements privés, à bénéficier de compétences spécialisées et à combler les déficits d'infrastructures. Cependant, la participation du secteur privé constitue aussi un défi pour les organismes de réglementation, qui doivent veiller à ce que les marchés soient concurrentiels.

Il importe en outre d'éviter autant que possible les structures de marché qui nuisent à la connectivité avec l'arrière-pays, telles que les régimes de réservation de cargaisons à certaines entreprises de camionnage ou les restrictions quantitatives et les systèmes de tarification dans le secteur du transport intérieur.

Les risques climatiques et météorologiques doivent aussi être considérés sous l'angle du droit commercial maritime

De récentes projections montrent que, sous l'effet des changements climatiques, les phénomènes météorologiques extrêmes vont vraisemblablement s'intensifier. Ces aléas et d'autres, comme les longues vagues ou les variations de l'énergie et de la direction des vagues et de la houle, exposent les activités portuaires et les opérations de transport maritime à des risques de sécurité croissants.

▼
Les phénomènes météorologiques extrêmes qui menacent la sécurité des navires à quai sont de plus en plus susceptibles d'augmenter en fréquence ou en intensité sous l'effet des changements climatiques

L'aggravation des risques liés aux phénomènes climatiques et météorologiques, ainsi que des conséquences de ces phénomènes, pourrait accroître la fréquence des cas de perte ou d'endommagement de cargaisons, rendre plus périlleux le transport de marchandises en pontée, compromettre à plusieurs égards la sécurité des opérations d'accostage, de chargement et de déchargement, mais également accentuer les risques de retards et de perturbations, d'accidents maritimes, de pollution environnementale, d'échouements et de déversements d'hydrocarbures de soute. Tous ces aléas soulèvent des questions de respect des obligations contractuelles, de responsabilité et d'indemnisation, et peuvent donner lieu à des litiges.

Les effets des changements climatiques pourraient aussi engendrer de gros risques commerciaux, qui devront être supportés par les parties contractantes. Ces risques ne sont pas nouveaux, mais ils prennent une tout autre dimension dès lors qu'ils sont susceptibles de se matérialiser avec plus d'intensité ou plus fréquemment. Ainsi, les clauses traditionnelles de répartition des risques commerciaux entre les parties à divers contrats complémentaires les uns des autres (transport de marchandises par mer dans le cadre de chartes-parties ou de connaissements et vente internationale de marchandises selon des conditions prédéfinies, par exemple) pourraient ne plus être adaptées et devoir être ajustées.

Les parties à des contrats commerciaux ont tout intérêt à revoir et à modifier les conditions de ces contrats pour atténuer les risques de pertes potentiellement lourdes en cas de perturbations, de dégâts ou de retards causés par des phénomènes climatiques ou météorologiques. Elles devraient envisager, selon qu'il convient, l'ajout de clauses techniques, soigneusement libellées, qui anticipent les aléas futurs et prévoient une répartition équilibrée des risques commerciaux compte tenu de l'évolution des circonstances. Les associations professionnelles peuvent jouer

un rôle important à cet égard en élaborant des clauses types à incorporer dans les contrats commerciaux. L'ensemble des acteurs concernés devraient être associés à ce travail, de sorte que tous les intérêts légitimes soient dûment pris en considération.

En outre, au vu de l'horizon de planification et de la durée de vie des infrastructures portuaires, de la détérioration des projections climatiques et du coût de l'inaction, l'adaptation rapide et efficace des ports devrait être une priorité de premier rang des États, mais aussi de toutes les entités intéressées par le transport international et le commerce international, publiques comme privées. L'adoption de mesures ciblées d'aide au financement de l'adaptation et de renforcement des capacités d'adaptation au bénéfice des ports des pays en développement, ainsi que la mise en place de politiques efficaces, peut contribuer grandement à promouvoir la résilience climatique de ces ports, à réduire les risques que les changements climatiques font planer sur les activités portuaires et les opérations de transport maritime, et à limiter les pertes lorsque ces risques se matérialisent.

Les États doivent agir contre l'immatriculation frauduleuse de navires et les registres de navires frauduleux

L'immatriculation frauduleuse de navires est un problème mondial de taille, qui compromet la sécurité et la sûreté maritimes, la lutte contre la pollution, le bien-être des gens de mer et la bonne gouvernance des océans. Elle suscite une attention croissante en raison de la multiplication des incidents et de l'émergence d'une « flotte noire » (*dark fleet*), qui se livre à des opérations clandestines pour échapper aux sanctions et éviter des coûts d'assurance élevés. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est attaquée à ce sujet de préoccupation et a exhorté ses États membres et les parties prenantes à prendre des mesures pour prévenir les opérations illégales dans le secteur maritime.

Depuis 2018, le Comité juridique de l'OMI concentre ses efforts sur la lutte contre l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux, et ses travaux ont notamment abouti à l'incorporation, dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes, d'un module permettant de maintenir à jour et de rendre publiques les informations relatives à l'immatriculation frauduleuse de navires. En 2024, il a examiné le rapport final du groupe d'étude sur l'immatriculation frauduleuse de navires et les registres frauduleux, établi par l'Université maritime mondiale, la CNUCED et l'Institut de droit maritime international de l'OMI.

Dans son rapport, le groupe d'étude a souligné qu'il n'existait pas, au niveau international, de cadre juridique permettant de lutter contre l'immatriculation frauduleuse de navires, ni même de réglementer la procédure d'immatriculation. Il a insisté sur la nécessité pour les États du pavillon de veiller au respect des normes internationales et sur le rôle que les autorités de l'État du port avaient à jouer dans la détection des immatriculations frauduleuses. Il a formulé un certain nombre de recommandations, préconisant par exemple de renforcer la transparence des registres des armateurs, de tirer parti des nouvelles technologies pour faciliter la détection des fraudes et d'imposer des sanctions plus lourdes afin de décourager les pratiques frauduleuses. Il a également appelé l'attention sur l'importance de la collaboration internationale, de l'actualisation régulière des réglementations et de la participation des parties prenantes tant publiques que



Les pratiques d'immatriculation frauduleuses compromettent la sécurité et la sûreté maritimes, menacent le milieu marin et nuisent au bien-être des gens de mer



privées. Enfin, il a recommandé l'établissement de lignes directrices sur l'immatriculation des navires ou de pratiques exemplaires en la matière, lesquelles pourraient éventuellement servir de base à l'élaboration d'un traité sur la question.

Le Comité juridique de l'OMI a décidé d'approfondir l'examen de plusieurs recommandations, relatives notamment au perfectionnement des outils existants, tels que le contrôle des navires par l'État du port et la fiche synoptique continue, à l'amélioration de la communication sur les cas d'immatriculation frauduleuse, à l'élaboration de procédures harmonisées et au durcissement des contrôles. Il a souligné qu'il importait de proposer des activités de renforcement des capacités, de mener des campagnes de sensibilisation et de faciliter l'accès à l'information dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes. Il a aussi décidé d'établir des lignes directrices sur l'immatriculation des navires ou des pratiques exemplaires en la matière, qui porteraient sur les enjeux relatifs à la sûreté, à la sécurité, à la protection de l'environnement et au bien-être des gens de mer. La tâche sera confiée à un groupe de travail par correspondance dirigé par le Royaume-Uni, qui prendra en considération, entre autres questions, l'évolution moderne du secteur du transport maritime et la nécessité d'un « lien substantiel entre l'État et le navire », tel que le requiert la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.



Recommandations

Les fréquentes et profondes perturbations observées en 2023 et 2024 ont montré à quel point le commerce mondial était tributaire du bon fonctionnement des réseaux de transport maritime. Dans le même temps, la volatilité des taux de fret, les retards, l'encombrement des ports, les efforts de décarbonisation du secteur, les tensions géopolitiques et les changements de politique commerciale demeurent des facteurs déterminants de l'évolution du transport et du commerce maritimes.

Les compagnies maritimes, les autorités portuaires et les opérateurs de l'arrière-pays doivent trouver un juste équilibre entre préoccupations à court terme et aspirations à long terme en bâtissant des systèmes de transport et de logistique durables et résilients, garants de chaînes d'approvisionnement mondiales à l'épreuve de l'avenir.

La CNUCED recommande aux parties prenantes de s'employer en priorité à :

1. Renforcer la résilience face aux perturbations des points de passage stratégiques et des chaînes d'approvisionnement

Élaborer des stratégies d'adaptation aux perturbations causées par les troubles géopolitiques et les changements climatiques, en les axant sur la gestion des risques, le renforcement de la préparation et l'atténuation des conséquences. Suivre l'évolution des marchés, établir des plans d'urgence, procéder à des évaluations des risques et adopter des mesures préventives. Accorder une attention particulière à l'atténuation des risques que les phénomènes climatiques et météorologiques font planer sur les infrastructures, les opérations et les contrats de transport maritime d'importance stratégique.

2. Surveiller les marchés et contrôler les coûts

Mener des travaux d'analyse de tendances et de données pour anticiper et limiter au maximum l'impact des perturbations sur les services de transport maritime et les taux de fret. Comprendre comment les envolées des taux de fret induites par les perturbations se répercutent sur les coûts de transport et les consommateurs (travail crucial étant donné que la flambée des coûts fait grimper les prix à la consommation et nuit à la croissance économique). Surveiller les fluctuations des coûts et des marchés, et évaluer leurs incidences sur les pays économiquement vulnérables, comme les PEID et les PMA.

3. Stimuler le renouvellement et le verdissement de la flotte

Améliorer la stabilité du régime réglementaire et mettre en place des cadres d'action favorables pour accélérer la transition vers des technologies à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique dans le secteur du transport maritime. Lever les obstacles à la construction et au démantèlement de navires en investissant dans les infrastructures, les services, les technologies et le capital humain, et en encourageant l'établissement de partenariats entre pouvoirs publics, constructeurs navals, armateurs, fournisseurs et bailleurs de fonds. Promouvoir les investissements verts et financer des travaux de recherche sur la durabilité des opérations et des pratiques commerciales dans le secteur du transport maritime.

4. Investir dans les infrastructures portuaires et l'amélioration du rendement des ports

Investir plus massivement dans les infrastructures portuaires pour réduire l'encombrement des ports, rendre ceux-ci plus durables et résilients, notamment face aux changements climatiques, et accroître leur rendement. Tirer parti des technologies numériques et de l'automatisation pour rationaliser les opérations et améliorer la manutention des cargaisons. Encourager les partenariats public-privé pour combler les déficits d'infrastructures. Mesurer le rendement des ports à l'aune des indicateurs recommandés au niveau mondial, après les avoir adaptés au contexte national tout en veillant à ce que les données restent internationalement comparables.

5. Améliorer la connectivité entre les ports et l'arrière-pays

Simplifier les procédures douanières et améliorer la connectivité avec l'arrière-pays en investissant dans la transition numérique, en mettant en place des plateformes de coordination des parties prenantes, en développant des marchés de services de transport terrestre concurrentiels, en créant des corridors de transport et de transit, en construisant des ports secs et en améliorant les mesures de facilitation du commerce et du transport, le but étant de promouvoir les solutions de transport intermodal.

6. Lutter contre l'immatriculation frauduleuse de navires

Prévenir et combattre les pratiques d'immatriculation frauduleuses en intensifiant la coopération internationale, en élaborant des directives strictes, en durcissant les procédures de vérification et en facilitant la diffusion des informations contenues dans les registres des navires. Encourager les États Membres de l'Organisation des Nations Unies à participer activement aux travaux menés sous les auspices du Comité juridique de l'OMI et à prendre, individuellement et collectivement, en concertation avec tous les acteurs concernés, les mesures nécessaires pour promouvoir efficacement la prévention et la répression des pratiques frauduleuses dans le secteur maritime, y compris l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux (la CNUCED continue de prodiguer des conseils, de donner des orientations et d'apporter un appui intergouvernemental à cet égard).

7. Évaluer et prendre en compte les implications de l'aggravation des risques climatiques pour les contrats commerciaux de transport maritime

Veiller à ce que les vastes enjeux de droit commercial soulevés par les changements climatiques et par leurs effets sur les activités portuaires et les opérations de transport maritime soient mieux compris et dûment pris en compte afin de limiter au maximum les pertes, d'éviter de coûteux litiges juridiques et de préserver la bonne marche du commerce mondial. Amener les acteurs commerciaux, les associations professionnelles et les décideurs à prendre des mesures à cet égard, notamment à élaborer des clauses contractuelles assurant une répartition équilibrée des risques et à promouvoir des procédures efficaces d'évaluation des risques climatiques auxquels sont exposés les ports. Assurer l'accès des parties prenantes, en particulier des petits commerçants des pays en développement, à des services de conseil, de formation et de renforcement des capacités (la CNUCED est disposée à apporter une assistance technique et à donner des orientations à cet égard).

8. Apporter une assistance technique et un appui aux petits États insulaires en développement et aux pays les moins avancés

Fournir aux PEID et aux PMA une assistance technique et un appui, y compris des aides financières et des garanties, pour les aider à atténuer les répercussions des chocs logistiques mondiaux et à promouvoir la décarbonisation du transport maritime et des ports (la CNUCED procède, en collaboration avec l'OMI, à une évaluation approfondie de l'impact du projet de panier de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre à moyen terme, notamment de ses incidences sur les PEID et les PMA). Axer les efforts sur la résilience, l'adaptation, la durabilité, la connectivité, l'accessibilité, l'énergie, la sécurité alimentaire, la transition numérique, l'innovation, la finance durable, le renforcement des capacités, les partenariats et l'inclusivité, conformément à la Déclaration ministérielle sur le renforcement des secteurs des transports et de la logistique dans les PEID, adoptée lors de l'édition 2024 du Forum de la CNUCED sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.







unctad.org

