

RÉSUMÉ

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2023

Sur la voie
d'une transition
verte et juste



Nations
Unies

ÉTUDE
SUR LES
TRANSPORTS
MARITIMES

2023

RÉSUMÉ



**Nations
Unies**

Genève, 2023

© 2023, Nations Unies

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

Les appellations employées dans 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 d'indiquer précisément la source.

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

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

UNCTAD/RMT/2023 (Overview)

Le commerce maritime a reculé de 0,4 % en 2022, la croissance repart en 2023

Le transport maritime brave encore une mer houleuse, agitée par la conjoncture d'après-pandémie de COVID-19, les séquelles de la crise qui a touché les chaînes d'approvisionnement mondiales en 2021-2022, le ralentissement du marché des transports maritimes de conteneurs et les évolutions des itinéraires et de la structure des échanges engendrées par la guerre en Ukraine.

La traversée reste mouvementée sur de nombreux plans pour le transport maritime mondial, qui se heurte notamment à des tensions commerciales et géopolitiques accrues, et doit faire face à l'évolution des modèles de mondialisation. Il doit qui plus est réussir sa transition vers un avenir durable, se décarboner et passer au numérique. S'il parvient à opérer cette triple transformation, le secteur sera à même de s'adapter aux évolutions de l'environnement opérationnel et réglementaire tout en continuant de satisfaire la demande mondiale.

Le volume du trafic maritime a enregistré un léger repli de 0,4 % en 2022, mais selon la CNUCED, il devrait croître de 2,4 % en 2023. En effet, le secteur fait preuve de résilience et la croissance devrait être continue, quoique modérée (tableau 1) à moyen terme (2024-2028).

Les forces contraires qui s'exercent dans le transport maritime mondial rendent le maintien de l'équilibre entre offre et demande difficile pour les transporteurs. En 2022, le commerce conteneurisé, mesuré en tonnes métriques, a reculé de 3,7 %. La CNUCED prévoit qu'il repartira à la hausse en 2023 (+1,2 %) et que cette croissance atteindra plus de 3 % durant la période 2024-2028, un taux toutefois en deçà de la croissance à long terme enregistrée au cours des trois dernières décennies (environ 7 %). Du côté de l'offre, le secteur du transport maritime de conteneurs pourrait être entré dans une phase de surcapacité, ce qui signifie que les transporteurs chercheront à gérer leurs capacités en décalant les livraisons, en plaçant les navires en inactivité ou en optant pour leur démolition.

Tableau 1 Prévisions concernant le commerce maritime, 2024–2028
(Variation annuelle en pourcentage)

Année	Commerce maritime total	Commerce conteneurisé
2024	2.1	3.2
2025	2.2	3.2
2026	2.2	3.2
2027	2.1	3.0
2028	2.1	2.9

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, juillet 2023.

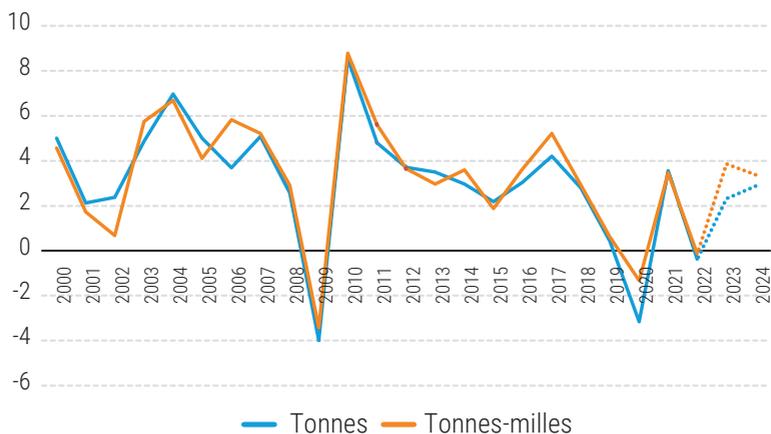
Note : Les projections de la CNUCED sont fondées sur les estimations de l'élasticité du commerce maritime au produit intérieur brut (PIB), les volumes d'exportation, la part de l'investissement dans le PIB et les données mensuelles relatives au commerce maritime publiées par Clarksons Research. Elles s'appuient aussi sur les prévisions relatives au PIB publiées par le Fonds monétaire international dans ses *Perspectives de l'économie mondiale* (juillet 2023).

Il ne fait aucun doute que le principal défi pour le secteur maritime est de mettre le cap sur la décarbonation tout en préservant la croissance économique. Le secteur doit trouver un équilibre entre durabilité environnementale, conformité aux réglementations et impératifs économiques s'il veut allier prospérité, équité et résilience.

Malgré les incertitudes suscitées par les mesures de décarbonation à venir, notamment pour ce qui est de leurs effets sur les coûts de logistique et le commerce, il faut que le secteur poursuive la modernisation de la flotte, le renouvellement de ses capacités vieillissantes et l'adoption de solutions à faibles émissions de carbone. Compte tenu des contraintes réglementaires, des pressions commerciales et des exigences en matière de développement durable, la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone constitue un défi de taille, mais essentiel. Les régions en développement, notamment les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), risquent de ressentir plus fortement les effets susmentionnés en raison de leur capacité limitée à enrayer une hausse des coûts de logistique.

Dès le début de l'année 2022, le commerce maritime, en particulier les expéditions de vrac sec et le transport effectué par bateaux-citernes, a souffert de la guerre en Ukraine, qui a bouleversé les itinéraires commerciaux et fait augmenter les distances parcourues par les produits de base, en particulier le pétrole et les céréales. La croissance du trafic mesurée en tonnes-milles dépasse celle du trafic mesuré en tonnes en 2022 et 2023, mais aussi dans les projections pour 2024 (fig. 1).

Figure 1 Croissance du commerce maritime, en tonnes et en tonnes-milles, 2000–2024
(Variation annuelle en pourcentage)



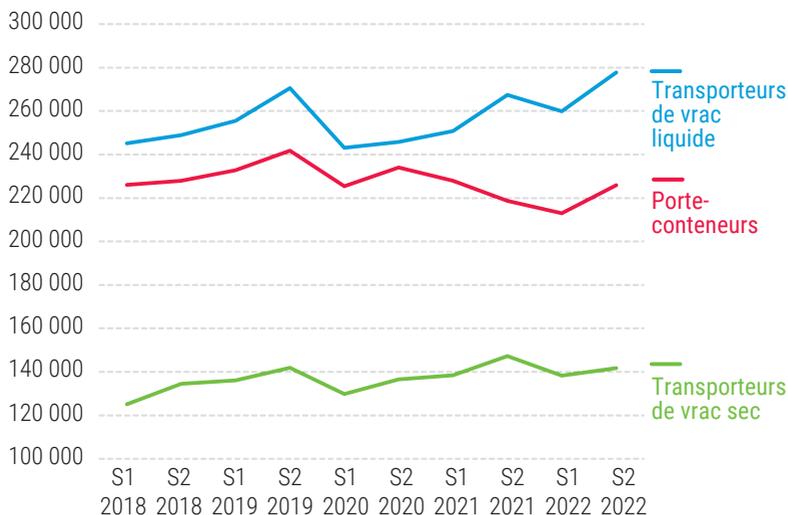
Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après les séries chronologiques du Shipping Intelligence Network de Clarksons Research (juillet 2023).

Note : Les données concernant l'année 2023 sont des estimations, celles concernant l'année 2024 des prévisions.

En 2022, les taux de croissance annuels du volume des échanges de pétrole et de gaz étaient vigoureux, s'établissant à 6 % et 4,6 %, respectivement. Cette augmentation peut s'expliquer par la demande accrue en carburant sur fond de recul de la pandémie et d'assouplissement des restrictions connexes. Le retour à la normale, qui s'est accompagné d'une reprise progressive des dépenses dans les services à forte consommation d'énergie, tels que les transports et les voyages, a contribué à faire bondir la demande de pétrole. Le expéditions de marchandises conteneurisées et de vrac sec ont, au contraire, accusé une baisse en 2022. Ce fléchissement du commerce conteneurisé s'explique par le ralentissement de la croissance économique mondiale, l'inflation élevée et le retour à la normale de la demande après le pic inhabituel enregistré pendant la pandémie de COVID-19.

On observe une tendance similaire pour ce qui est des escales, dont le nombre a fortement reculé au début de la pandémie (fig. 2). Après avoir baissé en glissement annuel au premier semestre 2022, ce nombre a grimpé au second semestre. Les escales des pétroliers ont atteint des sommets historiques, tandis que celles des vraquiers sont revenues à leur niveau d'avant-pandémie ; pour ce qui est des escales de porte-conteneurs, elles n'ont pas encore retrouvé leur niveau de 2019.

Figure 2 Nombre d’escales par semestre à l’échelle mondiale, 2018–2022



Source : CNUCED, d’après des données fournies par MarineTraffic, 2023.

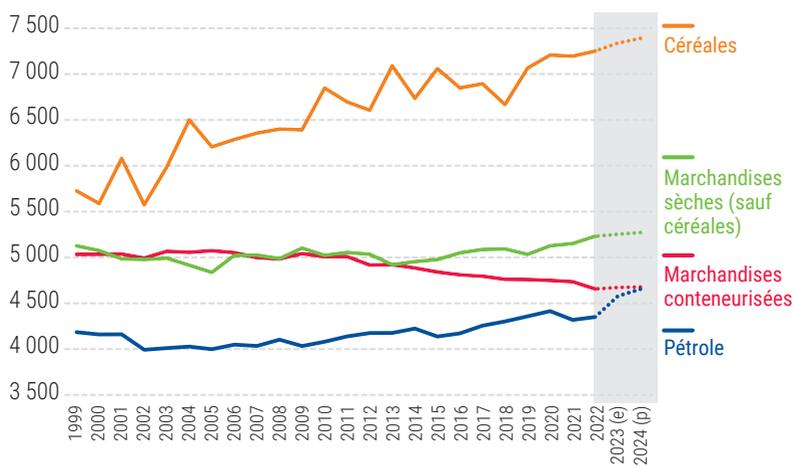
Notes : Sont comptabilisés les navires de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb) et plus. S1 = premier semestre ; S2 = second semestre.

Le pétrole et les céréales ont parcouru de plus longues distances

Les distances parcourues par les cargaisons de pétrole n’avaient pas été aussi élevées que celles observées en 2023 depuis longtemps (fig. 3), conséquence des perturbations causées par la guerre en Ukraine. Cette hausse s’observe notamment pour le pétrole brut et les produits raffinés, car la Fédération de Russie s’est tournée vers de nouveaux marchés d’exportation et l’Europe a cherché à s’approvisionner auprès d’autres fournisseurs d’énergie.

En 2023, les cargaisons de céréales ont parcouru de plus grandes distances que jamais auparavant (fig. 3). Si les expéditions de céréales ukrainiennes ont repris en 2022 grâce à l'Initiative de la mer Noire, plusieurs pays importateurs de céréales ont dû faire appel à d'autres exportateurs, comme les États-Unis d'Amérique ou le Brésil, plus lointains.

Figure 3 Distance moyenne parcourue par les céréales, les autres marchandises sèches en vrac, les marchandises conteneurisées et le pétrole, 1999–2024 (Milles marins)



Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après les séries chronologiques du Shipping Intelligence Network de Clarkson Research, 8 juin 2023.

Abréviations : (e) = estimations ; (p) = prévisions.

Pour ce qui est du commerce conteneurisé, les distances se sont réduites depuis 2020, bien que l'on observe une légère augmentation en 2023 (fig. 3). Le commerce conteneurisé entre les pays d'Asie, qui représente la majorité des échanges intrarégionaux, a vu sa part croître au fil des ans. Puisque ces échanges intra-asiatiques ont lieu sur de plus courtes distances, les distances moyennes parcourues par tonne de fret en conteneur à l'échelle mondiale sont relativement faibles. La prédominance des flux intra-asiatiques est révélatrice de l'organisation du secteur manufacturier à l'échelle mondiale, la Chine demeurant la figure de proue de ce domaine, appuyée par ses voisins d'Asie de l'Est. Elle est aussi liée à la participation croissante de plusieurs pays d'Asie de l'Est aux chaînes de valeur régionales et mondiales.

La connectivité du transport maritime de conteneurs reste inférieure aux niveaux pré-COVID-19 dans les petits États insulaires en développement

D'après l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, au deuxième trimestre de 2023, les cinq économies les plus connectées étaient, dans l'ordre, la Chine, la République de Corée, Singapour, la Malaisie et les États-Unis. En Europe, sur cette même période, l'indice de l'Espagne, du Royaume des Pays-Bas et de la Belgique a grimpé ; à l'inverse, celui du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a légèrement reculé.

Dans la plupart des régions, les perturbations liées à la pandémie se sont atténuées et la connectivité du transport maritime s'est améliorée. Au deuxième trimestre de 2023, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers a atteint des moyennes régionales record en Asie, en Amérique latine et dans les Caraïbes, ainsi qu'en Océanie. En Afrique, l'indice moyen a également gagné des points, sans pour autant dépasser sa valeur d'avant la pandémie. L'Amérique du Nord et l'Europe ont toutes deux vu leur indice moyen chuter en 2022, pour ne se redresser qu'au deuxième trimestre de 2023.

Ces variations d'une région à l'autre témoignent de l'évolution des dynamiques d'offre et de demande pendant et après la pandémie. En Asie, le commerce conteneurisé a augmenté, notamment au niveau intrarégional. L'Europe et l'Amérique du Nord ont d'abord enregistré un pic de demande et ont accéléré le déploiement de leurs flottes, avant que le marché ne se stabilise et que cette tendance ne s'atténue. L'Afrique n'a, elle, pas été soulevée par la même vague, n'enregistrant ni forte reprise d'après-pandémie, ni baisse subséquente.

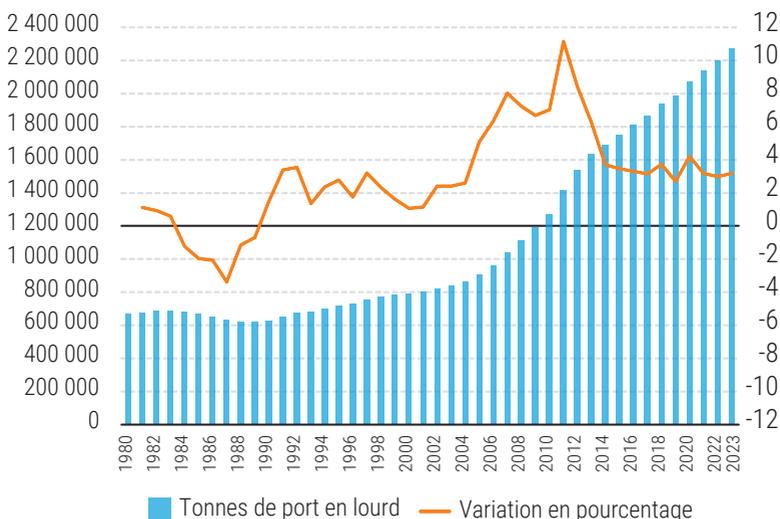
Dans les PEID, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers a montré des premiers signes de reprise, mais il n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Pendant la pandémie, il a fléchi dans les PEID de l'océan Indien, d'Afrique et des Caraïbes. Cette baisse a été attribuée au redéploiement de navires vers les marchés d'importation européens et nord-américains, plus lucratifs, ainsi qu'à la baisse de la demande dans les économies insulaires tributaires du tourisme.

En 2023, les PEID faisant office de centres de transbordement régionaux, tels que la Jamaïque et la République dominicaine, ont renoué avec leur trajectoire de croissance à long terme sur le plan de la connectivité grâce à leurs activités de transbordement. Toutefois, d'autres PEID servant de plateformes régionales, notamment les Bahamas et Maurice, ne se sont pas encore totalement remis des conséquences de la pandémie.

Croissance lente de la flotte, vieillesse des navires et défis à venir

En janvier 2023, la flotte mondiale comptait 105 493 navires de 100 tjb ou plus. En 2022, sa capacité a augmenté à un taux annuel de 3,2 %, le tonnage mondial atteignant 2,27 milliards de tonnes de port en lourd (fig. 4).

Figure 4 Flotte mondiale, 1980–2023
(Milliers de tonnes de port en lourd et variation annuelle en pourcentage)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research, 2023.

Notes : Sont comptabilisés les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus (au 1^{er} janvier 2023). Pour certains navires, les tonnes de port en lourd ont été estimées.

La flotte de porte-conteneurs a enregistré une hausse de sa capacité (+3,9 %), tout comme la flotte de pétroliers (+3,4 %). De son côté, la capacité de transport par vraquiers a augmenté à un taux modéré de 2,8 % ; les transporteurs de gaz, eux, ont connu la plus forte croissance, à savoir 5 %.

Pour ce qui est du tonnage des navires livrés en 2022, les transporteurs de vrac sec arrivent en tête, suivis des pétroliers puis des porte-conteneurs. Les principaux pays de construction navale étaient la Chine, la République de Corée et le Japon, qui ont représenté ensemble pas moins de 93 % du tonnage total livré.

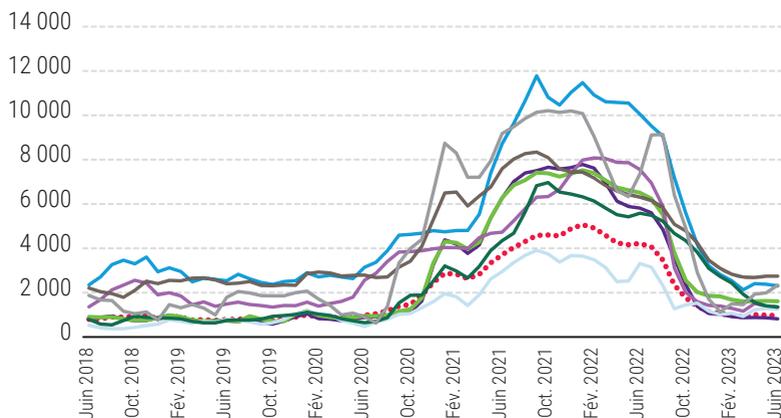
Au fil des ans, le taux de croissance de la flotte mondiale a connu des hauts et des bas, qui reflètent les cycles économiques et les tendances en matière de transport maritime, de construction navale et de financement. Entre 2005 et 2010, la croissance annuelle moyenne du tonnage de port en lourd mondial a été soutenue, s'établissant à 7,1 %. Toutefois, depuis la crise financière de 2007-2008, elle a fléchi pour atteindre une moyenne de 4,9 % entre 2011 et 2023, en raison notamment de la consolidation de la construction navale et de la contraction du marché du financement des achats de navires. Depuis la pandémie, la croissance de la flotte a encore décéléré, avoisinant les 3,1 % par an.

Il s'avère également que la flotte mondiale vieillit. Au début de l'année 2023, l'âge moyen d'un navire de commerce était de 22,2 ans, soit un peu plus que l'année précédente. Si l'on compare aux niveaux d'il y a dix ans, la flotte mondiale a vieilli de deux ans en moyenne, et plus de la moitié des navires ont aujourd'hui plus de 15 ans.

Les taux de fret conteneurisé retrouvent leur niveau d'avant la pandémie

Du côté du fret conteneurisé, l'année 2022 s'est jouée en deux actes. Les taux de fret spot des marchandises conteneurisées se sont envolés pour atteindre des niveaux records au début de l'année 2022, un boom qui s'explique par la reprise consécutive à la pandémie et la crise des chaînes d'approvisionnement mondiales. Ils ont ensuite reculé au second semestre de 2022 sur la plupart des principales voies commerciales, avant de se stabiliser au début de 2023. L'indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai, qui permet de mesurer les taux de fret spot des marchandises conteneurisées provenant de Chine, a plongé de plus de 80 %, terminant à 967 points en juin 2023, alors qu'il s'établissait à 5 067 points en janvier 2022 — une valeur alors cinq fois plus élevée que celle enregistrée en janvier 2019, avant le début de la pandémie (fig. 5). En 2022, les transporteurs de conteneurs ont engrangé des profits sans précédent, estimés à près de 300 milliards de dollars avant intérêts et impôts.

Figure 5 Évolution des taux de fret spot mensuels (Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai), juin 2018–juin 2023, certains itinéraires



- Indice global
- Chine-Méditerranée (port de base) (dollars/EVP)
- Chine-Côte est de l'Amérique du Nord (port de base)
- Chine-Afrique de l'Ouest (Lagos, Nigéria) (dollars/EVP)
- Chine-Amérique du Sud (Santos, Brésil) (dollars/EVP)
- Chine-Europe (port de base) (dollars/EVP)
- Chine-Côte ouest de l'Amérique du Nord (port de base) (dollars/EQP)
- Chine-golfe Persique (Doubaï, Émirats arabes unis) (dollars/EVP)
- Chine-Afrique du Sud (Durban, République sud-africaine) (dollars/EVP)

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après les données du Shipping Intelligence Network de Clarksons Research, 2023.

Abréviations : EQP = équivalent quarante pieds, EVP = équivalent vingt pieds.

Parallèlement aux taux de fret spot, les taux d'affrètement ont également connu une baisse notable en 2022, sans pour autant revenir aux niveaux d'avant la pandémie.

Les taux de fret contractuels ont augmenté en 2022, à l'image des tendances observées pour les taux spot, sous l'effet de facteurs tels

que l'inadéquation entre l'offre et la demande de capacité de charge, les perturbations des chaînes d'approvisionnement, l'encombrement des ports, les tensions sur les coûts et les déséquilibres commerciaux. La plus forte augmentation des taux contractuels par rapport à 2019 a été observée sur les lignes au départ de l'Asie. En 2022, ceux de la voie commerciale Asie-Amérique du Sud ont bondi de 386 % par rapport à 2019. Les déséquilibres commerciaux continuent d'avoir beaucoup d'influence sur les taux de fret contractuels. La nette augmentation des coûts de transport a entraîné des pressions inflationnistes sur l'ensemble de l'économie.

Après l'envolée historique enregistrée en 2021, le secteur des transports maritimes de conteneurs est entré dans une phase difficile. Le marché est revenu à la normale et la capacité de charge a augmenté grâce à un afflux de nouveaux porte-conteneurs en 2023. Il est attendu que la capacité de charge croisse encore, étant donné que de nouveaux porte-conteneurs devraient prendre la mer en 2024 et 2025. Les exploitants de lignes régulières adoptent diverses stratégies face au problème de surcapacité, notamment le déroutement de navires, les traversées à vide, la navigation à vitesse réduite et le placement des navires en inactivité.

Les transporteurs, eux, ont recours à diverses stratégies pour renforcer leur résilience et s'adapter à un environnement opérationnel en mutation. Certains, comme Maersk, privilégient une approche intégrée en offrant des services de transport de bout en bout. D'autres, comme MSC, se montrent enclins à commander des navires et à accroître leur capacité de charge.

Cela étant, avec le recul du transport maritime de conteneurs, certains des nouveaux acteurs, qui avaient été attirés par la flambée des taux de fret en 2021–2022, ont maintenant quitté le marché. Certains ont dû suspendre leurs activités, voire y mettre fin définitivement. D'autres ont persévéré et se sont employés à accroître leur part de marché dans l'exploitation de lignes régulières et le déploiement de navires.

Une situation imprévisible du côté des taux de fret du vrac sec

Les taux de fret du vrac sec se sont révélés hautement instables en 2022 et 2023 en raison des variations de la demande, de l'encombrement des ports (principalement au premier semestre de 2022), des tensions géopolitiques accrues, des perturbations causées par les conditions climatiques et de la conjoncture macroéconomique défavorable, notamment en Chine.

La guerre en Ukraine a redessiné la carte des flux commerciaux maritimes, car elle a entraîné une augmentation des distances de transport et des tonnes-milles. Le Baltic Dry Index, qui mesure les prix du transport maritime de vrac sec, a grandement fluctué. Les taux ont atteint un pic en mai 2022, et en décembre de la même année, ils étaient redescendus à leurs niveaux d'avant la pandémie. Ils ont encore diminué au début de 2023 en raison du ralentissement saisonnier et de conditions météorologiques défavorables, qui ont perturbé la production de produits de base. Ils ont ensuite rebondi au milieu de l'année sous l'effet d'une forte augmentation de la demande de vrac sec au deuxième trimestre de 2023, qui s'explique par la croissance industrielle chinoise post-pandémie.

Le fret pétrolier enregistre une reprise vigoureuse

Le marché des affrètements pétroliers a enregistré une remarquable reprise en 2022, le Baltic Dirty Tanker Index et le Baltic Clean Tanker Index atteignant des valeurs annuelles record. La guerre en Ukraine a contribué au maintien des taux et a refaçonné la structure du commerce de pétrole. Les exportations de pétrole et de gaz russes ont été réacheminées vers l'Asie lorsque les pays européens ont cherché à se défaire des importations d'énergie en provenance de la Fédération de Russie et que cette dernière s'est tournée vers d'autres marchés.

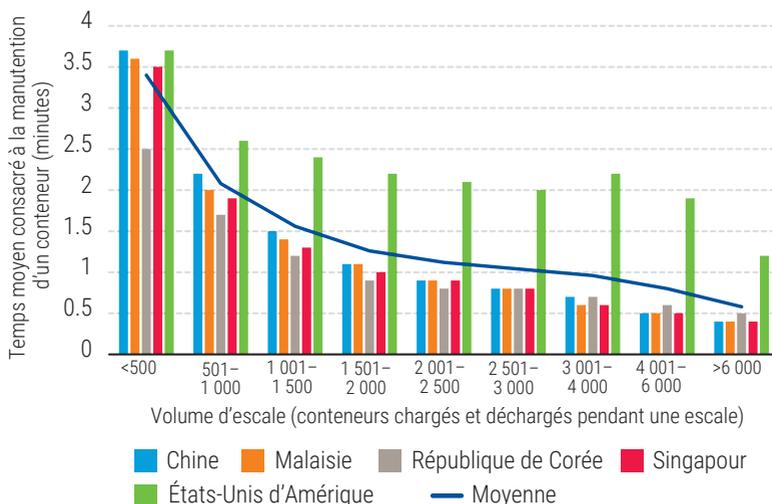
Au début de l'année 2023, le marché des affrètements pétroliers dégageait toujours des bénéfices élevés en raison de la situation géopolitique et de l'accroissement du nombre de milles parcourues par tonne de marchandises. Toutefois, certaines incertitudes concernant la transition énergétique et les nouvelles exigences réglementaires fixées par l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'indicateur d'intensité carbone (CII), pourraient restreindre la capacité de charge effective des pétroliers à l'avenir.

La manutention du fret dans les ports se porte mieux, après une détérioration enregistrée pendant la pandémie

Au fil des ans, la durée d'escale des navires s'est progressivement raccourcie. Toutefois, les progrès réalisés jusqu'alors ont été réduits à néant pendant la pandémie de COVID-19, étant donné que tous les navires ont passé plus de temps dans les ports. En 2022, la durée d'escale médiane des porte-conteneurs et des transporteurs de marchandises liquides est restée stable par rapport à 2021. Ce n'est pas le cas des transporteurs de marchandises générales, qui ont enregistré une diminution de 3 % de leur temps d'escale, ni des transporteurs de vrac sec, pour lesquels il s'est allongé de 3,4 %. Les perturbations liées à la pandémie s'étant atténuées au second semestre de 2022, les temps de rotation portuaire des navires ont diminué sur la plupart des marchés.

La figure 6 rend compte du rendement des ports de plusieurs pays mesuré en minutes consacrées à la manutention d'un conteneur selon le volume d'escale. Des cinq principaux pays d'escale des porte-conteneurs, c'est la République de Corée qui affiche les durées de chargement et de déchargement les plus courtes pour cinq plages de volumes d'escale, tandis que les États-Unis ont enregistré les plus longues. Les écarts de rendement sont le reflet de différences dans le degré d'automatisation des opérations et le type de trafic traité ; les grues et terminaux portuaires des grands ports sont plus souvent automatisés. Aux États-Unis, le trafic est, pour la majeure partie, constitué de conteneurs d'importation, tandis que les quatre autres pays traitent davantage de transbordements et de conteneurs d'exportation.

Figure 6 Minutes consacrées à la manutention d'un conteneur, par plage de volumes d'escale, cinq premiers pays d'escale



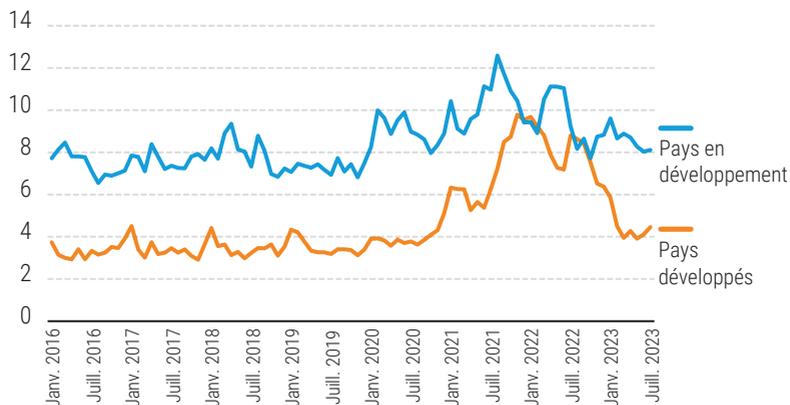
Source : CNUCED, d'après des données fournies par le Port Performance Program de S&P Global, 2023.

Les perturbations ont eu des effets négatifs sur l'encombrement des ports, les volumes traités et les recettes

Les porte-conteneurs ont tendance à faire des escales plus longues dans les ports des pays en développement que dans ceux des pays développés (fig. 7). Ces moyennes s'expliquent par des délais de dédouanement raccourcis, de meilleures infrastructures et une productivité du travail plus élevée. Pendant la pandémie de COVID-19, cependant, les temps d'attente se sont allongés davantage dans les pays développés, dépassant même ceux des pays en développement au début de l'année 2022. Lorsque la demande de marchandises conteneurisées a augmenté, en particulier pendant les périodes de confinement et à la suite de la mise en œuvre des plans de relance économique, les ports n'ont pas pu faire face à l'augmentation des volumes et ont connu des problèmes d'encombrement, en particulier en Amérique du Nord et dans certains pays d'Europe.

Les données issues des ports prenant part au programme de gestion portuaire TrainForTrade de la CNUCED confirment que les perturbations ont eu des effets sur les volumes traités dans les ports et sur la croissance des recettes. Celle-ci a faibli en 2019 et 2020, avant de repartir à la hausse en 2021, puis de nouveau à la baisse en 2022. La part des salaires dans le total des recettes a régressé, signe que les hausses de salaires ont été limitées et que les recruteurs sont restés frileux. Les dépenses de formation, exprimées en pourcentage de la masse salariale, sont elles aussi restées faibles (de 0,3 % à 1,1 % entre 2016 et 2022), la valeur la plus basse ayant été enregistrée en 2022. Bien que certaines formations soient maintenant données en ligne, le niveau global d'investissement semble insuffisant compte tenu du vent de transformation qui souffle sur le secteur.

Figure 7 Temps d'attente moyen des porte-conteneurs au port en heures, mensuel, janvier 2016–juillet 2023



Source : CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research, 2023.

Note : Le temps d'attente est estimé à partir du temps écoulé entre le moment où un navire arrive pour la première fois dans le poste de mouillage rattaché à un groupe de ports (ou dans un port, si aucun poste de mouillage n'a été trouvé) et le moment où il arrive pour la première fois dans un poste d'amarrage à l'intérieur du port.

Les mesures de facilitation du commerce maritime améliorent l'efficacité des opérations portuaires et la connectivité avec l'arrière-pays

Dans les ports, les retards sont souvent le signe d'un manque d'efficacité des opérations, généralement imputable à des obstacles administratifs et institutionnels rencontrés au stade du dédouanement des marchandises. En investissant dans la transition numérique et les nouvelles technologies, les autorités portuaires peuvent améliorer la prévisibilité et la fiabilité des opérations, gagner ainsi en rendement, et donc réduire les retards.

L'existence de procédures réglementaires bien rodées est le gage de ports plus performants. Certaines mesures de facilitation du commerce peuvent fluidifier les opérations. Lorsque l'on met en regard, pour des pays donnés, l'indice de performance des ports à conteneurs de la Banque mondiale et l'état d'avancement de l'application de certains articles de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), on constate une corrélation positive pour plusieurs mesures, relatives notamment à la gestion des risques (article 7.4), aux opérateurs agréés (article 7.7), à la coopération entre les organismes présents aux frontières (article 8) et au guichet unique (article 10.4), qui pourraient être les clefs d'un fonctionnement plus efficace des ports.

À partir de 2024, l'OMI rendra obligatoire la mise en place de guichets uniques électroniques dans les ports. Cette mesure, qui représente une avancée majeure, aura de vastes implications, puisqu'elle requerra une plus grande interopérabilité et une coordination sans faille entre autorités portuaires. L'objectif est d'optimiser les opérations portuaires en les inscrivant dans un cadre numérique solide. Un tel projet appelle une mobilisation forte et une implication active de tous les membres de l'OMI, en particulier des PMA et des autres pays en développement, qui progressent plus lentement dans l'application des mesures analogues prévues par l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges.

La transformation numérique des ports suppose de relier entre eux les plateformes des différents pays et de créer un portail unique de soumission des données. L'interconnexion des plateformes commerciales et douanières, qui passe par la normalisation des formats de données, simplifie les procédures et réduit les coûts commerciaux. Le Système douanier automatisé (SYDONIA) est un exemple notable d'outil de modernisation des opérations douanières et de facilitation du commerce international. Il permet de fluidifier les échanges de données et d'intégrer les opérations des organismes chargés de la réglementation, des autorités douanières et des autres administrations publiques. Grâce au dispositif de guichet unique du SYDONIA, les commerçants peuvent soumettre leurs documents d'importation et d'exportation par voie électronique, via une interface unique. Ce dispositif simplifie les procédures, améliore l'efficacité des opérations portuaires et est un gage de transparence tant pour les commerçants que pour les autorités douanières.

L'instauration de nouvelles exigences environnementales pourrait alourdir les formalités administratives et donner lieu à des contrôles supplémentaires à l'importation. Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) est un instrument créé dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, qui vise à mobiliser des fonds en faveur de l'action climatique de divers secteurs. À partir du 1^{er} octobre 2023, les produits à forte intensité de carbone qui entreront sur le territoire de l'Union européenne seront soumis à une taxe à l'importation.

Les autorités douanières devront rendre compte de l'empreinte carbone de divers produits au moyen de certificats MACF, qui correspondent à une tonne de dioxyde de carbone. Les démarches nécessaires à l'obtention de ces certificats devront être effectuées avant le passage de la frontière. De tels mécanismes carbone pourraient avoir des incidences sur les procédures de facilitation du commerce et alourdir les formalités à accomplir avant de pouvoir faire dédouaner des marchandises.

Légiférer pour faciliter l'acceptation et l'utilisation des connaissements électroniques

En juillet 2023, le Royaume-Uni a adopté une loi pionnière qui confère aux documents commerciaux au format électronique, y compris les équivalents électroniques des connaissements négociables, la même valeur juridique que les documents papier. Les contrats internationaux étant souvent soumis au droit anglais, par accord des parties, cette nouvelle loi (Electronic Trade Documents Act) devrait accroître l'utilisation des connaissements électroniques et réduire les retards au sein des circuits commerciaux mondiaux. Dans d'autres pays, les décideurs ont adopté des lois inspirées de la Loi type de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) sur les documents transférables électroniques, et sont encouragés à modifier la législation nationale pour favoriser l'utilisation des connaissements numériques.

Parallèlement, la gestion des cyberrisques inhérents aux transactions électroniques, qui sont de plus en plus nombreux, va vraisemblablement appeler une attention croissante de la part des décideurs comme des acteurs du secteur maritime, compte tenu du rythme rapide du progrès technologique.

Des travaux sont également menés sous les auspices du Groupe de travail VI de la CNUDCI en vue de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique sur les documents de transport multimodal négociables. Cet instrument vise à répondre aux besoins croissants de financement du commerce international en consacrant la reconnaissance juridique des documents de transport multimodal négociables, y compris les documents électroniques, en tant que documents formant titre, à l'instar des connaissements négociables.

Du point de vue des petits commerçants, et de ceux des pays en développement en particulier, il sera important de veiller à ce que, en cas de contentieux avec une entreprise de transport multimodal au sujet

d'une cargaison, les chargeurs et les destinataires finaux soient protégés par des normes minimales de responsabilité du transporteur, comme c'est déjà le cas pour les connaissements négociables, qui font l'objet de conventions sur la responsabilité à l'égard des marchandises. Il n'est toutefois pas envisagé, à l'heure actuelle, que l'instrument porte sur les questions de responsabilité. Toutes les parties prenantes sont invitées à s'intéresser de près à l'élaboration de cet instrument afin que celui-ci soit adapté à l'objectif visé et acceptable sur le plan commercial.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

La Convention MARPOL compte parmi les instruments juridiques les plus déterminants pour le transport maritime international. Élaborée sous les auspices de l'OMI, son annexe technique VI prévoit d'importantes mesures réglementaires de décarbonation du secteur et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires.

Le transport maritime international étant responsable d'environ 3 % des émissions mondiales de GES, sa décarbonation demeure une priorité de premier ordre. La réglementation peut jouer un rôle clef dans la promotion d'une plus grande efficacité énergétique. Parmi les outils de décarbonation immédiatement applicables, on peut citer l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'indicateur d'intensité carbone (CII), dont l'annexe VI de la Convention MARPOL rend l'utilisation obligatoire à partir de 2023. Ces outils devraient jouer un rôle complémentaire des instruments antérieurs, à savoir l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP).

Un grand pas en avant a été fait en juillet 2023, puisque le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté, à sa quatre-vingtième session, la version révisée de la Stratégie concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, et les mesures de réduction des émissions de GES prévues ont pris une forme plus concrète. Avant que

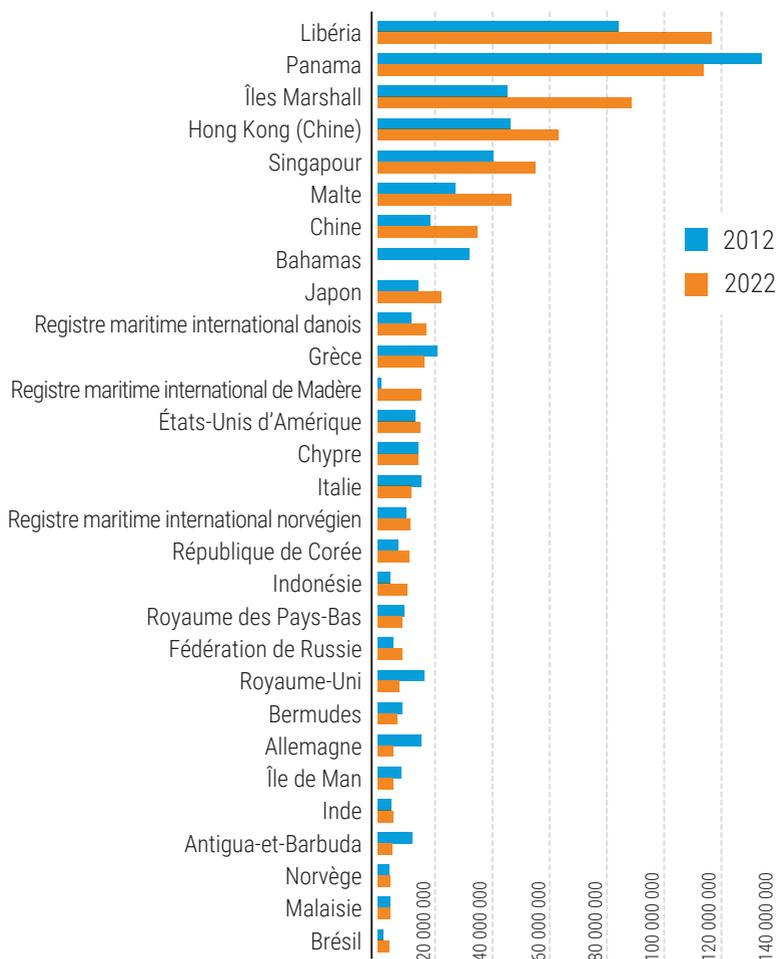
ces mesures puissent être mises en œuvre, il faudra toutefois procéder à une étude globale de leur impact, conformément au plan de travail et à la procédure révisée d'évaluation des incidences que les mesures envisageables sont susceptibles d'avoir sur les États (Revised procedure for assessing impacts on States of candidate measures).

Mettre le cap sur la décarbonation du transport maritime

Le secteur du transport maritime est aujourd'hui contraint de se décarboner aussi rapidement que possible pour répondre à des exigences à la fois réglementaires et commerciales, aux appels toujours plus nombreux en faveur d'une plus grande durabilité des activités et aux préoccupations des clients, des partenaires et du public. Les objectifs fixés dans la version révisée de la Stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires ne sont toutefois pas simples à atteindre. Les acteurs du secteur sont dans le flou quant aux moyens les plus efficaces de réduire les émissions de carbone et d'opérer une transition vers des carburants à émissions faibles ou nulles. Les transporteurs doivent moderniser et renouveler leurs flottes vieillissantes et passer à des carburants à faibles émissions de carbone sans savoir avec certitude quels carburants de substitution sont les meilleurs et quelles technologies vertes sont les plus efficaces. Pour compliquer les choses, les navires ont une longue durée de vie, et certains sont trop anciens pour être modernisés, mais trop récents pour être mis au rebut.

Les figures 8 et 9 montrent l'évolution des émissions de dioxyde de carbone pour les principaux pavillons d'immatriculation et pays d'appartenance des navires, respectivement. On trouve dans les registres nationaux des navires de différents types, de différentes tailles, de différents âges et de différents degrés d'efficacité énergétique, autant de facteurs susceptibles d'influer sur le profil global des émissions.

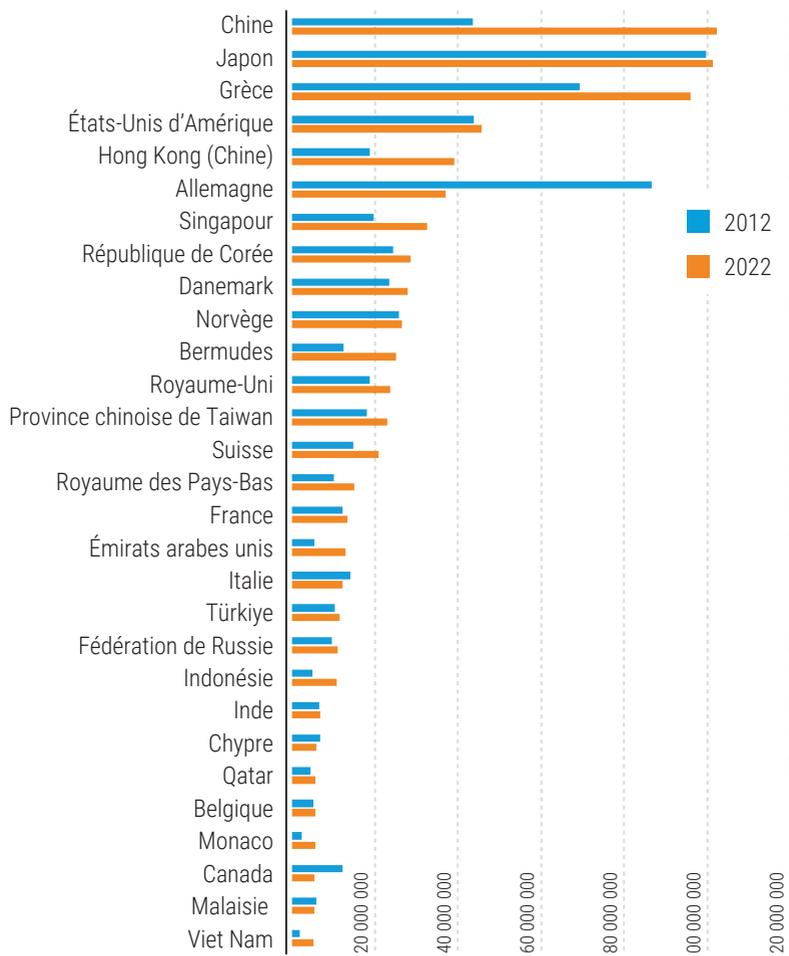
Figure 8 Émissions de dioxyde de carbone, en tonnes, principaux pavillons d'immatriculation, 2012 et 2022



Source : CNUCED, d'après des données fournies par Marine Benchmark, juin 2023.

Note : Sont comptabilisées les émissions de dioxyde de carbone des moteurs principaux et auxiliaires des navires (consommation de combustible de soute calculée à partir des données du système d'identification automatique (AIS)).

Figure 9 Émissions de dioxyde de carbone, en tonnes, principaux pays d'appartenance des navires, 2012 et 2022



Source : CNUCED, d'après des données fournies par Marine Benchmark, juin 2023.

Note : Sont comptabilisées les émissions de dioxyde de carbone des moteurs principaux et auxiliaires des navires (consommation de combustible de soute calculée à partir des données de l'AIS).

Le Panama, le Libéria et les Îles Marshall, les trois premiers pavillons d'immatriculation, représentent ensemble plus du tiers des émissions mondiales de dioxyde de carbone, une proportion qui reflète leurs parts de marché en tonnage. Le classement des émissions par pavillon d'immatriculation donne une idée de la répartition des émissions à l'échelle de la flotte mondiale et des pays où davantage de contrôles pourraient être nécessaires. Toutefois, s'il appartient aux États du pavillon de veiller au respect de la réglementation, c'est aux armateurs qu'il incombe d'investir dans la modernisation de la flotte, dans la transition vers de nouveaux carburants et dans l'adoption de technologies vertes à bord. Les décisions que prendront les armateurs influenceront sur le profil d'émissions de la flotte mondiale et sur la mesure dans laquelle il sera possible d'atteindre les objectifs de réduction fixés par l'OMI. Entre 2012 et 2022, la part des émissions de dioxyde de carbone des trois premiers pays d'appartenance des navires, à savoir la Chine, le Japon et la Grèce, a augmenté.

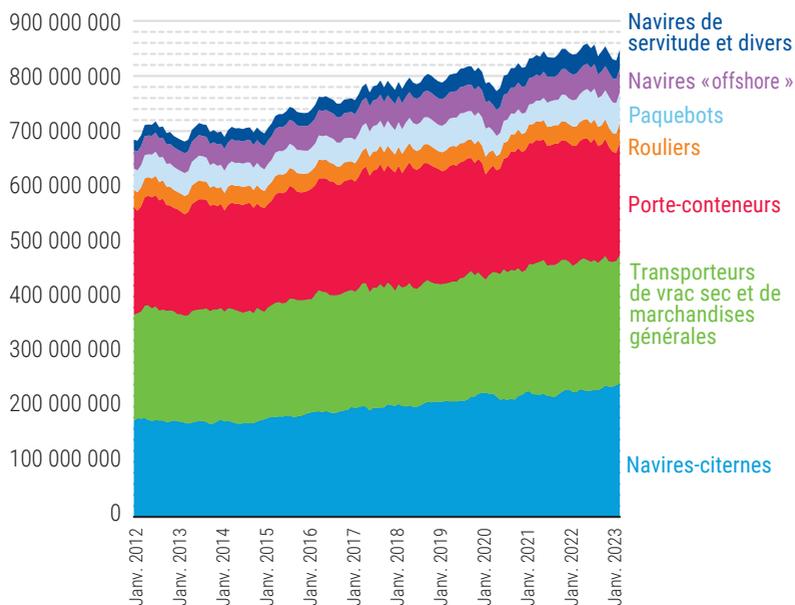
Il sera important d'évaluer l'empreinte carbone de la flotte mondiale tout en considérant les rôles respectifs des États du pavillon et des pays d'appartenance, ainsi que les conséquences de leurs décisions relatives à la surveillance, à la déclaration et à la réduction des émissions de carbone. Il est crucial que les États du pavillon comme les pays d'appartenance des navires redoublent d'efforts pour limiter les émissions de la flotte mondiale.

Les armateurs face à un dilemme

Les armateurs doivent décider s'ils souhaitent renouveler la flotte dès maintenant, alors qu'ils manquent encore d'informations sur les carburants de substitution, les technologies vertes et la réglementation en la matière. L'incertitude quant au calendrier de renouvellement de la flotte, les contraintes liées à la capacité de production limitée des chantiers navals et la hausse des prix de construction compliquent les décisions d'investissement. Les responsables de ports et de terminaux se heurtent à des difficultés analogues lorsqu'ils doivent décider d'investir ou non dans de nouveaux équipements.

Les émissions totales du secteur du transport maritime international ont continué d’augmenter au cours des dix dernières années (fig. 10), mais la version révisée de la Stratégie de l’OMI concernant la réduction des émissions de GES fixe un objectif commun plus ambitieux que les précédents, celui de réduire les émissions annuelles du secteur d’au moins 20 % et idéalement de 30 % d’ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2008.

Figure 10 Émissions de dioxyde de carbone, en tonnes, principaux types de navires, janvier 2012–mars 2023



Source : CNUCED, d’après des données fournies par Marine Benchmark, juin 2023.

Note : Sont comptabilisées les émissions de dioxyde de carbone des moteurs principaux et auxiliaires des navires (consommation de combustible de soute calculée à partir des données de l’AIS).

Il reste à savoir si l'offre effective de capacité de charge sera suffisante pour atteindre ce nouvel objectif. Cela dépendra des opérateurs de navires, qui pourraient décider de retarder ou d'annuler de nouvelles constructions, et de l'incidence que l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de l'OMI aura sur la vitesse des navires. Ces nouvelles mesures (l'EEXI et le CII) devraient entraîner une réduction des vitesses de navigation et une diminution de l'offre de capacité de charge. Pour obtenir une bonne note d'intensité carbone selon le CII (A, B ou C), les transporteurs devront exploiter leurs navires de façon plus rationnelle, notamment en optimisant les itinéraires, l'utilisation du carburant et la vitesse. En 2022, les deux tiers des navires qui composaient la flotte mondiale ont obtenu une note comprise entre A et C. Toutefois, en 2026, cette proportion tombera à 49 % si aucune mesure n'est prise pour réduire l'intensité carbone des navires.

La collaboration, l'une des clefs de la décarbonation

Si des progrès dans les domaines de la logistique, de la transformation numériques et de l'hydrodynamique, ainsi que le recours à des technologies telles que le captage et le stockage du dioxyde de carbone, peuvent contribuer à réduire les émissions de GES du secteur du transport maritime, le plus gros potentiel de décarbonation réside dans le passage à des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles. Les carburants fossiles doivent être remplacés par d'autres combustibles, qui n'émettent que peu ou pas de GES sur l'ensemble de leur cycle de vie. La transition énergétique du transport maritime est certes encore balbutiante, mais elle est en marche : en 2022, un tiers du tonnage en commande pouvait utiliser des carburants de substitution.

La généralisation de ces substituts suppose une transformation radicale des chaînes de production et de distribution des carburants. Elle requiert aussi la coordination d'une multitude de parties prenantes des secteurs du transport maritime, des ports, de l'énergie et de la finance. Les pouvoirs publics doivent mettre rapidement en place des politiques et des réglementations visant à stimuler la demande de carburants de substitution, de technologies vertes et de flottes non polluantes, et à inciter le secteur à investir.

Il faudra engager des investissements massifs pour décarboner le transport maritime à l'horizon 2050. Selon certaines estimations, des dépenses supplémentaires de l'ordre de 8 à 28 milliards de dollars par an devront être consenties pour décarboner les navires d'ici au milieu du siècle. Les investissements d'infrastructures nécessaires à la transition vers des carburants propres seront vraisemblablement supérieurs aux investissements à bord. La construction des infrastructures de production, de distribution et de soutage requises pour que l'approvisionnement en carburant soit 100 % neutre en carbone d'ici à 2050 coûtera environ 28 à 90 milliards de dollars par an. D'après les estimations, une décarbonation totale pourrait majorer les dépenses annuelles de carburant de 70 à 100 % par rapport aux niveaux actuels.

Le secteur du transport maritime ne peut se décarboner seul. Toutes les parties prenantes doivent contribuer à l'effort : transporteurs, autorités portuaires, constructeurs de navires, chargeurs, investisseurs, producteurs d'énergie et distributeurs. À cet égard, il convient de mentionner l'adoption, à la vingt-sixième session de la COP, de la Déclaration de Clydebank pour les couloirs de navigation verts, qui vise à promouvoir la collaboration entre tous les acteurs concernés.

Les couloirs de navigation verts, qui relient deux ports, sont des itinéraires sur lesquels de multiples parties prenantes collaborent pour atteindre un objectif triple : permettre le ravitaillement des navires alimentés par des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles, faciliter l'expérimentation de nouvelles solutions et soutenir les projets verts novateurs. Depuis la signature de la Déclaration de Clydebank, 21 initiatives en faveur de la création de tels couloirs ont vu le jour. Ces initiatives, dont les résultats varieront d'une région à l'autre, seront source de défis à relever, mais aussi de possibilités à exploiter. À l'avenir, il importera de veiller à ce qu'elles soient inclusives afin que les pays en développement, en particulier les PEID et les PMA, en bénéficient également.

Évaluer le poids des coûts de la décarbonation

Une multitude de facteurs freinent la décarbonation du transport maritime : la disponibilité et le coût des carburants de substitution, le niveau de maturité des technologies existantes, la faisabilité technique des projets, les considérations de sécurité, les infrastructures de soutage, le stockage à bord, les compétences des équipages, la conception des navires et de leurs moteurs, etc. Il faudra suivre et évaluer les incidences financières de la décarbonation, en particulier celles du passage à des carburants de substitution, afin de mieux les cerner, de les atténuer et d'assurer ainsi une transition sans heurts.

Le carburant représente déjà une proportion considérable des coûts de transport et des frais d'exploitation des navires. La transition vers des carburants plus propres aura pour effet d'accroître encore cette proportion. Selon la taille du navire, son rendement énergétique et la distance parcourue, le carburant peut représenter jusqu'à deux tiers des dépenses totales. Le prix des carburants de substitution demeure élevé par rapport à celui des carburants conventionnels.

Les coûts de la décarbonation pèseront sur les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés

La décarbonation du transport maritime risque d'engendrer une hausse des coûts de logistique, puisqu'elle suppose des investissements dans les carburants de substitution, les technologies vertes et la construction de nouveaux navires, ainsi qu'une réduction des vitesses de navigation. Cette hausse aurait des répercussions sur l'activité commerciale et économique, en particulier dans les régions en développement. Le passage à des carburants plus propres va altérer la structure des coûts des opérations de transport maritime.

L'augmentation des dépenses de logistique devrait peser plus lourdement sur beaucoup de PEID et de PMA, qui n'ont guère les moyens de l'atténuer et doivent déjà supporter des coûts de transport plus élevés. En 2021, la CNUCED a procédé à une étude globale de l'impact des

mesures de décarbonation à court terme proposées par l'OMI (l'EEXI et le CII). Elle a estimé que ces mesures se traduiraient par une augmentation médiane des dépenses de logistique maritime de 2,7 %, un allongement du temps passé en mer de 2,8 % et une hausse moyenne des coûts du transport maritime de 1,5 % en 2030. En outre, elle a conclu que les pays en développement côtiers, y compris les PEID et un certain nombre de PMA, devraient voir leur produit intérieur brut (PIB) et le volume de leurs importations et exportations baisser plus fortement que les pays développés côtiers.

Il est ressorti d'une étude plus récente de la CNUCED que l'alourdissement des dépenses de logistique dans le secteur maritime altérerait les courants commerciaux. Des hausses hypothétiques de ces dépenses de 10 %, 30 % et 50 % réduiraient respectivement le volume des échanges de 0,11 %, 0,32 % et 0,60 % (valeurs médianes) et le PIB de 0,01 %, 0,04 % et 0,08 % (valeurs médianes). Si l'on prend pour référence la valeur du PIB mondial en 2022 (104 000 milliards de dollars), un recul de 0,08 % correspondrait à une diminution d'environ 80 milliards de dollars.

Il est essentiel de suivre l'évolution des taux de fret et des coûts de la transition énergétique. Les formules utilisées pour calculer les taux de fret et les surtaxes, notamment les surtaxes sur le carburant, sont généralement un sujet de préoccupation pour les chargeurs, qui estiment que la fixation des prix devrait être plus transparente. À mesure que la transition énergétique du transport maritime s'accéléralera, les mécanismes de fixation des prix et de taxation des carburants de substitution devront être suivis de près, car ils influenceront sur les coûts que devront supporter les transporteurs, les chargeurs et les commerçants.

Il importera de comprendre comment les taux de fret et les prix des nouveaux combustibles de soute à émissions de carbone faibles ou nulles seront déterminés et intégrés aux coûts finaux. À cet égard, il faudra mettre en place un mécanisme propre à garantir des pratiques à la fois transparentes, justes et durables en matière de fixation des taux de fret et des surtaxes.

Sur la voie d'une transition juste

La nationalité de la plupart des navires (leur pavillon) est différente de celle de leurs propriétaires, et les échanges internationaux se font nécessairement entre deux pays ou plus. Aussi importe-t-il que tous les navires assurant le transport international de marchandises soient soumis aux mêmes règles multilatérales de réduction des émissions de GES. Les solutions fragmentées et les exemptions risquent de conduire à des résultats non optimaux. Il est primordial, pour éviter une transition à deux vitesses et garantir des conditions de concurrence équitables, que la décarbonation du transport maritime s'inscrive dans un cadre de réglementation universel, qui s'applique à tous les navires, quels que soient leur pavillon d'immatriculation, leur pays d'appartenance et leur zone d'opération.

Du point de vue des pays en développement, un cadre multilatéral, qui serait adopté sous les auspices de l'OMI et tiendrait compte des besoins d'assistance particuliers des pays les plus vulnérables, offrirait une solution viable et permettrait d'éviter les approches unilatérales et fragmentées. Pour répondre aux besoins spéciaux des pays vulnérables et atténuer les effets que les changements climatiques ont sur ces pays, la communauté internationale devra garder à l'esprit le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives.

L'OMI se penche actuellement sur une série de mesures d'atténuation des émissions de GES à moyen terme, dont certaines sont de nature technique et d'autres de nature économique. Les mesures techniques (normes applicables aux carburants, par exemple) consistent à définir des exigences particulières de rendement énergétique. Les mesures économiques (taxe sur les émissions de GES imputables aux carburants, par exemple) visent à accroître la compétitivité des carburants de substitution et à réduire l'écart de coût avec les combustibles de soute conventionnels.

Les ressources générées grâce aux mesures économiques pourraient servir à intensifier les efforts de décarbonation et à aider les pays en développement à supporter l'augmentation des coûts de logistique maritime. Une part importante pourrait être utilisée pour aider les PEID et

les PMA à investir dans leurs ports, notamment à financer des mesures d'adaptation aux changements climatiques, à opérer des réformes du commerce et des transports, ou à améliorer la connectivité des réseaux de transport et la connectivité numérique.

De tels investissements permettraient aux pays vulnérables d'atténuer les coûts de la transition vers un transport maritime à émissions de carbone faibles ou nulles, y compris la hausse des dépenses de logistique. Les fonds mobilisés pourraient aussi servir à soutenir les pays désireux d'exploiter les débouchés créés par l'essor des activités de production, de stockage, de soutage et de distribution des carburants de substitution. En résumé, les mesures économiques peuvent contribuer au double objectif de la décarbonation du transport maritime et de la promotion d'une transition énergétique à la fois juste et équitable.

Recommandations

1. Assurer la sécurité alimentaire et énergétique

- Préserver les exportations de céréales et d'engrais au moyen de dispositifs tels que l'Initiative de la mer Noire et le mémorandum d'accord sur la facilitation du commerce de denrées alimentaires et d'engrais en provenance de la Fédération de Russie.
- Appuyer les investissements dans les infrastructures de transport des pays en développement pour aider ces pays à garantir un approvisionnement pérenne et résilient en denrées alimentaires et en énergie.

2. Promouvoir les investissements nécessaires au renouvellement de la flotte mondiale vieillissante

- Dissiper autant que possible, dans les réglementations nationales et internationales, les incertitudes qui empêchent les armateurs de planifier l'achat de nouveaux navires plus modernes, afin d'encourager les investissements dans le renouvellement de leur flotte.
- Suivre les tendances du financement des achats de nouveaux navires et des investissements dans les technologies vertes, accroître les niveaux de financement et d'investissement, et suivre également l'évolution de la capacité de production des chantiers navals.
- Favoriser l'échange d'informations, permettre l'accès aux données utiles et mener des travaux de recherche pour mieux cerner les obstacles au renouvellement de la flotte mondiale et à l'accroissement de la capacité de charge.
- Améliorer les compétences des équipages et les former à l'utilisation des technologies les plus récentes, des carburants de substitution et des systèmes connexes à bord.

3. *Faciliter la transition vers des carburants de substitution et promouvoir une décarbonation équitable*

- La définition d'objectifs clairs de transition vers des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles est cruciale pour attirer les investissements du secteur privé et lutter contre les changements climatiques conformément à l'Accord de Paris. Un solide cadre réglementaire, en phase avec le Programme de développement durable à l'horizon 2030, est essentiel pour protéger l'environnement.
- La réglementation internationale devrait garantir des conditions de concurrence équitables pour tous et promouvoir des mesures propres à réduire le prix des carburants de substitution ou l'écart de coût avec les combustibles de soute conventionnels. Des mesures économiques telles que l'instauration d'une taxe carbone peuvent favoriser la transition énergétique et encourager les investissements dans les carburants de substitution et les technologies vertes.
- Le cadre réglementaire doit promouvoir une transition juste et équitable. Les fonds mobilisés grâce à des mesures économiques telles que l'instauration d'une taxe carbone pourraient notamment aider les pays en développement à réduire leurs dépenses de logistique maritime, à renforcer leur résilience climatique et à tirer parti des débouchés commerciaux créés par la transition énergétique.

Les acteurs du secteur maritime et les institutions multilatérales devraient investir dans le développement d'infrastructures portuaires durables, la création de pôles de développement des énergies propres dans le secteur maritime et la création de couloirs de navigation verts. Une collaboration étroite entre les parties prenantes peut contribuer à garantir un approvisionnement suffisant en carburants de substitution à faibles émissions.

4. Évaluer l'état de préparation à l'adoption de carburants de substitution, la sécurité de ces carburants, la maturité de la réglementation y relative et l'incidence que les mesures de décarbonation ont sur les pays en développement

- Il convient d'évaluer l'état de préparation à l'adoption de carburants de substitution, la disponibilité de ces carburants et de navires adaptés, ainsi que la sécurité des carburants de substitution et la maturité de la réglementation y relative.
- Il convient aussi d'évaluer régulièrement l'incidence que les mesures de décarbonation du transport maritime international a sur les pays les plus vulnérables, où les taux de fret sont souvent plus élevés et l'activité commerciale et le développement économique sont fortement tributaires du transport maritime.

5. Mieux cerner les coûts des carburants de substitution, surveiller l'incidence de l'adoption de ces carburants sur les taux de fret et les surtaxes, et créer un mécanisme chargé d'orienter la fixation des prix

- Compte tenu de la volatilité des marchés des frets et de l'incertitude qui entoure l'offre et la demande dans le contexte de la transition énergétique du transport maritime, les acteurs du secteur et les décideurs doivent investir davantage dans la recherche sur les effets que cette transition a sur les marchés des frets.
- Il importe également de suivre l'évolution des prix des carburants de substitution et des surtaxes sur ces carburants, et de mieux cerner les enjeux. Les informations ainsi recueillies aideront à éclairer la fixation des taux de fret et des surcharges, et à assurer la transparence et la compétitivité des marchés des frets.

6. Engager des réformes et des investissements en faveur d'une plus grande efficacité des opérations portuaires

- La transition numérique, la facilitation du commerce et le développement d'infrastructures durables sont autant de vecteurs d'amélioration de l'efficacité des opérations portuaires. La collaboration entre parties prenantes renforce également l'efficacité et la résilience des ports.
- Les indicateurs de rendement des ports permettent d'éclairer la prise de décisions et favorisent la transparence. Les États devraient encourager la collaboration public-privé dans le cadre des réformes à mener pour améliorer les infrastructures et les opérations des ports, et pour faciliter les exportations, les importations et le transit. Il est établi que la simplification des procédures douanières accroît la productivité des ports.

7. Promouvoir l'utilisation de documents commerciaux électroniques et réformer la réglementation en la matière

- Le recours à des documents commerciaux au format électronique, notamment aux connaissements électroniques, accélérera les transactions, allégera les coûts et réduira les retards, qui sont source de frais supplémentaires. Les pays doivent légiférer afin de faciliter l'utilisation de solutions électroniques à la place des traditionnels documents papier, en particulier pour les connaissements négociables.
- Les décideurs nationaux devraient prendre note des mesures réglementaires récemment adoptées au Royaume-Uni et ailleurs en vue de conférer aux connaissements électroniques la même valeur juridique que les documents papier, et, si nécessaire, se doter de lois analogues.
- L'essor des transactions électroniques s'accompagnera d'une multiplication des cyberrisques, que les pays devront pouvoir gérer.

- Le Groupe de travail VI de la CNUDCI est en train d'élaborer un instrument juridique sur les documents de transport multimodal négociables. Toutes les parties prenantes sont invitées à participer activement aux travaux afin que cet instrument soit adapté à l'objectif visé et acceptable sur le plan commercial, notamment du point de vue des petits commerçants des pays en développement.

La CNUCED continuera de soutenir l'action menée pour assurer la durabilité et la résilience du transport de marchandises et des systèmes de logistique commerciale. Les travaux d'analyse, les produits de connaissance, les outils et les documents d'orientation qu'elle a élaborés dans le cadre des trois piliers de son action (recherche, assistance technique et renforcement des capacités, et négociations intergouvernementales) continueront d'être mis à profit. Les pays ont par exemple accès à la boîte à outils de la CNUCED (<https://unctad.org/projects/TOOLBOX>), qui contient des informations sur ses programmes relatifs aux services de transport et de logistique durables et résilients, au Système douanier automatisé (SYDONIA), à la facilitation du commerce et au renforcement des connaissances et compétences nécessaires à un développement économique durable (TrainForTrade).

Étude sur les transports maritimes 2023 :

unctad.org/rmt

Courriel : **rmt@unctad.org**

Pour de plus amples informations concernant les travaux de la CNUCED sur la logistique commerciale, rendez-vous sur le site :

unctad.org/tti



Pour obtenir d'autres informations et vous abonner à la Transport Newsletter de la CNUCED, veuillez consulter le site :
unctad.org/transportnews