



La France et le nouveau système océanique mondial

Capitaine de corvette Eric Dousson

Mémoire de géopolitique

Séminaire « géopolitique des espaces maritimes »

Directeur : monsieur Hervé Coutau-Bégarie

Mars 2006

FICHE DOCUMENTAIRE

1. La France et le nouveau système océanique mondial
2. Dousson_mem_geopol_France_oceans
3. Capitaine de corvette Eric Dousson (France)
4. Mars 2006
5. Division D
6. Mémoire de géopolitique
7. La France s'est lancée en 2006 dans l'élaboration d'une politique maritime nationale après avoir réfléchi sur celle de l'Union européenne. Avec des infrastructures portuaires et une flotte de commerce limitées, les atouts de la France semblent bien faibles pour peser efficacement dans le système océanique mondial actuel dominé par l'Asie. Pour véritablement faire valoir ses ambitions et ses intérêts au sein d'un milieu fortement mondialisé, il lui faut aujourd'hui contribuer pleinement au développement de la dimension maritime de l'Union européenne.
8. Mots clefs : *Océans – Economie maritime – Europe – France – Politique maritime*

SOMMAIRE

1. Introduction
2. Routes maritimes et marchandises transportées
3. Systèmes portuaires
4. Flottes de commerce
5. Quelle politique maritime pour la France ?
6. Conclusion

1 INTRODUCTION

Sous la pression des acteurs français de l'économie maritime et d'une opinion publique de plus en plus sensible aux problèmes écologiques, la France s'intéresse à nouveau aux océans. Consciente des enjeux qu'ils représentent, elle s'est lancée dans l'élaboration d'une politique maritime nationale et participe à une réflexion sur celle de l'Union européenne. Jouer un rôle d'importance dans le monde maritime est devenu pour elle une nouvelle ambition.

La maritimisation continue de l'économie mondiale et la mondialisation des intérêts des nations ou des groupes supranationaux s'accompagnent d'une revalorisation de la notion de souveraineté nationale chez les Etats pour lesquels leur participation à la vie maritime est un des aspects de leur puissance¹. Cette économie est marquée par l'émergence de pôles de croissance très dispersés et la persistance de ressources géographiquement concentrées : les matières premières sont rarement localisées dans les zones de transformation qui se concentrent et se spécialisent par blocs continentaux, la consommation est mondialisée et dissymétrique².

L'étude des systèmes océaniques permet d'examiner les principales caractéristiques économiques du monde maritime. Un système océanique peut être défini comme étant un ensemble regroupant le volume et la variété des marchandises transportées, les flux de transport, les états des flottes de commerce et des pavillons, les rapports entre partenaires du commerce mondial ; il témoigne de la géostratégie des nations sur mer³. Depuis la fin de la deuxième Guerre mondiale, deux systèmes océaniques se sont succédé.

Le premier système comprenait trois pôles majeurs de regroupement des industries lourdes, les Etats-Unis, l'Europe et le Japon. Les échanges maritimes étaient organisés au profit de ces trois pôles de l'hémisphère nord avec une utilisation de matières premières en provenance du Sud, un transfert de biens fabriqués vers le Sud, et un système d'échanges de marchandises entre les trois pôles. La flotte de commerce mondiale évoluait pour 60 p. cent d'entre elle en Atlantique nord.

A partir des années 1970, avec le plein développement du modèle nippon-asiatique et la montée de l'Asie du Sud-est comme quatrième pôle, est apparu un nouveau système océanique. Le Tiers Monde, grâce à l'aide de la CNUCED et à l'augmentation du prix du pétrole, a solidifié son industrialisation et est devenu peu à peu exportateur de biens fabriqués. Des flux nouveaux sont apparus entre les acteurs de l'hémisphère sud et le monde maritime est devenu polycentrique. La flotte se répartissait alors pour 40 p. cent en Atlantique et 35 p. cent dans le Pacifique.

Depuis le début du XXI^e siècle, ce deuxième système a évolué vers un troisième dans lequel le rôle de l'Asie s'est renforcé⁴. Le commerce trans-Pacifique a depuis plusieurs années largement dépassé en volume le commerce transatlantique et les pays asiatiques ont accru leur positionnement dans toutes les activités liées au transport maritime international : en 2004, ils ont représenté 38,4 p. cent du tonnage total des exportations maritimes mondiales (pétrole brut et articles manufacturés)⁵, leurs ressortissants constituent la moitié de l'ensemble des équipages, ils représentent les deux tiers des exploitants portuaires dans le monde, ils assurent 83 p. cent de la construction des porte-conteneurs

¹ VIGARIÉ, André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris ; Economica et ISC (Bibliothèque stratégique), 1995, pp. 13-14.

² TOURRET, AGAM, Georges, Président de l'Institut maritime de prévention, Intervention devant les officiers de marine stagiaires de la 13^e promotion du CID, Paris, Février 2006.

³ VIGARIÉ, *op. cit.*, p. 27.

⁴ CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2004*, Genève ; Nations Unies, 2004, pp. 1-5.

⁵ A titre de comparaison, en pourcentage du tonnage total des exportations maritimes mondiales (pétrole et articles manufacturés) : pays européens, 22,7 p. cent (25,1 p. cent en 2003) ; Amériques, 21,4 p. cent (dont les 2/3 en provenance des pays en développement de l'Amérique du Sud pour l'exportation des matières premières). UNCTAD, *Review of maritime transport 2005*, Genève ; Nations Unies, 2005, pp. 1-5.

et 99 p. cent de la démolition des navires et 28 des plus grandes compagnies maritimes ont leur siège en Asie¹.

En 2004 et 2005, le boom économique de la Chine s'est confirmé même si sa demande en matières premières s'est légèrement tassée. Le transport maritime connaît aujourd'hui sa période la plus faste depuis la fin de la deuxième Guerre mondiale.

Dans ce contexte, quelle est aujourd'hui la place de la France ? Grâce au dynamisme de ses entreprises ou de ses organismes institutionnels, elle possède de nombreux pôles d'excellence dans le domaine maritime : recherche, courtage, financement, assurances, ... Mais avec des infrastructures portuaires et une flotte de commerce qui peinent à trouver leur place dans un système fortement concurrentiel, son ambition ne saurait véritablement se révéler sans le soutien de l'Union européenne.

L'examen des principales routes maritimes, des systèmes portuaires et des flottes de commerce permet de tracer les contours du système océanique actuel, de son évolution et de la position occupée par la France. Cet examen précède une présentation de la contribution française à l'élaboration du livre vert de l'Union européenne sur la politique maritime de l'Union, contribution qui témoigne de ses préoccupations nationales.

¹ CNUCED, *op. cit.*, pp. xi-xii.

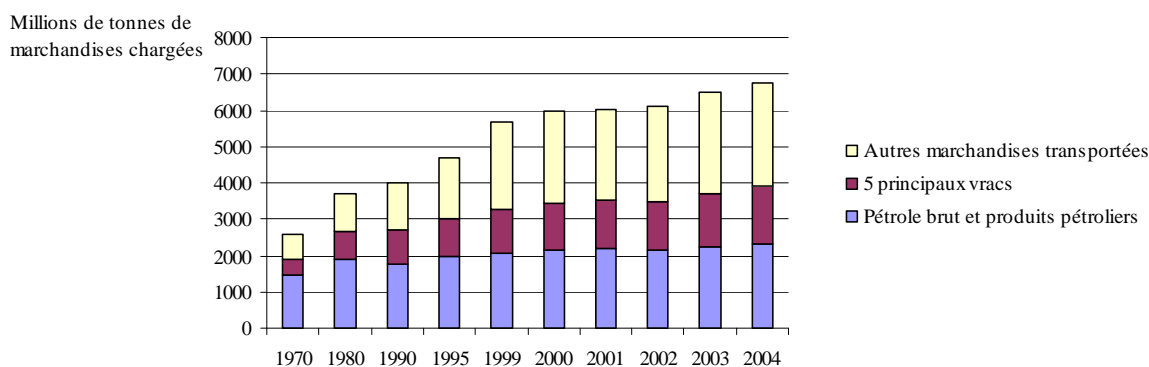
2 ROUTES MARITIMES ET MARCHANDISES TRANSPORTEES

La sécurité des approvisionnements énergétiques et des acheminements commerciaux est une nécessité des Etats. Ces approvisionnements et acheminements sont directement liés à la définition des routes maritimes et sont au cœur de toute réflexion géostratégique sur les espaces océaniques. Le comportement des pays industrialisés à l'égard de leur ravitaillement en matières premières et énergétiques relève de leur taux de dépendance vis à vis l'extérieur ; il s'exprime plus en termes de tonnage qu'en degré d'urgence et repose sur la possession de moyens politiques de pression et la possibilité éventuelle de changer de fournisseurs¹.

Une route maritime peut être définie comme étant un faisceau d'itinéraires suivis par un grand nombre de bâtiments, large de 20 à 40 nautiques. Les routes maritimes se distinguent par leur positionnement géographique et l'activité économique supportée. Leur mise en œuvre nécessite un environnement technique et humain et la détermination d'une politique des grands ensembles portuaires. La faiblesse majeure des routes maritimes réside dans leur nécessité d'emprunter des passages névralgiques dont la paralysie contraindrait la circulation. Bien que les politiques et les stratégies des nations évoluent, les routes maritimes gardent leur signification et leur importance car leur maîtrise est plus nécessaire que jamais.

Les routes maritimes se divisent essentiellement en deux catégories : les routes transocéaniques et les routes péricontinentales, assimilables à du cabotage et empruntées par des navires de types différents. Ce sont ces routes transocéaniques qui seront présentées par la suite.

En 2004, 6,76 milliards de tonnes de marchandises ont été échangées² sur les océans. Ce tonnage est en augmentation de 4,3 % par rapport à l'année précédente³, mais cette progression est inférieure à celle de 2003 où un taux de 5,8 % avait été enregistré. Un accroissement du trafic maritime mondial d'environ 4,3 % est attendu pour 2005.



Graphique 1. Évolution du trafic maritime international⁴

Depuis le début du XXI^e siècle, la diversité des marchandises transportées s'est accentuée : alors que le pétrole et les produits pétroliers représentaient la moitié des échanges avant 1980, aujourd'hui le transport des vracs secs domine. Mais il a fallu attendre 30 ans pour retrouver dans le domaine du transport des hydrocarbures le niveau atteint en 1973, période précédent les deux

¹ VIGARIÉ, *op. cit.*, pp. 13-14.

² UNCTAD, *op. cit.*, p. x.

³ Sur la même période (2003-2004), la croissance du commerce mondial a été de 13 %.

⁴ UNCTAD, *op. cit.*, p. 5.

chocs pétroliers et le début d'exploitation des gisements de mer du Nord. L'année 2003 semble constituer une année charnière dans l'évolution du transport maritime mondial de marchandises. La société de courtage BRS évalue ainsi la progression du trafic de vracs secs et de conteneurs à 3,3 % par an entre 1985 et 2003 et à 6,4 % par an entre 2003 et 2005¹.

Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total des cargaisons considérées	
Millions de tonnes	Variation par rapport à 2003	Millions de tonnes	Variation par rapport à 2003	Millions de tonnes	Variation par rapport à 2003	Millions de tonnes	Variation par rapport à 2003
2 316	4,2 %	4 442	4,4 %	1 587	7,6 %	6 758	5,8 %

^a Minerai de fer, grains, charbon, bauxite, phosphate.

Tableau 1. Estimation du volume des marchandises transportées en 2004²

Le trafic mondial est globalement composé pour 35 p. cent de produits pétroliers transportés en vracs liquides, de 25 p. cent de vracs solides et de 40 p. cent de produits manufacturés principalement transportés en conteneurs. La conteneurisation du transport est devenue la caractéristique majeure des nouveaux échanges maritimes, comme le montre l'accroissement du volume total du trafic portuaire conteneurisé qui a atteint 303,1 millions d'EVP en 2004 après avoir enregistré une hausse de 9,6 % par rapport à 2003³.

Les armements français interviennent sur un grand nombre de trafics internationaux, notamment en provenance ou à destination des pays émergents. Ils participent également au trafic Nord-Sud et au cabotage international en Europe et en Méditerranée.

2.1 Les échanges d'hydrocarbures

Malgré un léger recul, le pétrole brut est toujours la marchandise la plus massivement transportée (1,77 milliard de tonnes en 2004). Au cours des 25 dernières années, les courants d'échanges ont été réorientés mais la tendance n'a pas été modifiée.

En 2004, les principales zones de chargement de pétrole brut demeuraient le Moyen-Orient (899,1 Mt), les Caraïbes (216,1 Mt), l'Afrique occidentale (184,8 Mt) et l'Afrique du Nord (128,1 Mt). Les flux étaient destinés en priorité aux pays développés à économie de marché : Amérique du Nord (500,5 Mt), Europe (434,1 Mt) et Japon (215,0 Mt).

Deux phénomènes majeurs ont marqué l'année 2004 :

- la croissance des exportations de pétrole brut en provenance de la Russie qui ont atteint 124,3 millions de tonnes,
- l'exceptionnel appétit de la Chine, importateur net de pétrole brut depuis 1994, qui a chargé 99,5 millions de tonnes de pétrole brut et dont la demande est en hausse de 10 % par rapport à 2003⁴.

¹ RAOUST Jean-Bernard, Président de BRS, Intervention aux « Premières assises de l'économie maritime et du littoral », Paris, Décembre 2005. La société BRS (Barry Rogliano Salles) a pour principales missions la négociation de contrats entre armateurs et affréteurs ou entre armateurs et chantiers navals, et l'assistance des transporteurs maritimes dans la revente des navires d'occasion. Elle publie chaque année un rapport d'analyse du marché mondial du transport maritime et de la construction navale.

² UNCTAD, *op. cit.*, p. 5.

³ UNCTAD, *op. cit.*, p. xi.

⁴ UNCTAD, *op. cit.*, p. 7.

Les exportations du Moyen-Orient sont dirigées principalement vers l'Asie par le détroit de Malacca (23,5 p. cent pour le Japon, 42,6 p. cent pour le reste de l'Asie). Pour l'Europe, le Moyen-Orient n'est plus la première source d'approvisionnement car elle bénéficie de l'oléoduc SUMED reliant la mer Rouge à la Méditerranée.

L'Amérique du Nord importe moins de 15 p. cent de la production du Moyen-Orient mais reçoit 80 p. cent de la production du Venezuela.

Enfin, l'Afrique du Nord fournit 88 p. cent de sa production à l'Europe par l'intermédiaire des routes méridiennes transméditerranéennes et péricontinentales atlantique et 38 p. cent du pétrole d'Afrique de l'Ouest est fourni aux Etats-Unis.

A ce réseau de transport du pétrole brut, s'ajoutent des flux particuliers d'exportations de méthane liquide de l'Algérie vers l'Europe occidentale, du Moyen-Orient, de l'Indonésie et de l'Australie vers l'Extrême-Orient¹.

Une carte des principaux échanges de produits pétroliers est donnée dans l'annexe 3.

2.2 Les échanges de vracs secs

La croissance des transports de vracs enregistrée en 2004 masque plusieurs disparités : parmi les principaux vracs secs, le minerai de fer a progressé de 12,6 % alors que les cargaisons de charbon, de grains, de bauxite/alumine et de roches phosphatées ont progressé seulement d'environ 5 %.

En 2004, 590 millions de tonnes de minerai de fer ont été échangées sur mer. Les principaux flux s'établissent du Brésil vers l'Europe du Nord, la Méditerranée, l'Asie dont le Japon en particulier, et de l'Australie vers le Japon et les autres pays d'Asie. Le Brésil et l'Australie représentent à eux seuls 70 p. cent des exportations de minerai de fer.

L'Australie occupe également une place majeure dans les exportations de charbon : elle fournissait en 2004, principalement à destination de l'Extrême-Orient, plus du tiers des 650 millions de tonnes échangées. D'autres flux s'établissent au départ des Etats-Unis et de l'Afrique du Sud vers l'Europe et l'Asie.

Les exportations de céréales sont marquées par une forte concentration de l'offre avec les Etats-Unis qui en représentent près de la moitié, l'Amérique du Sud, le Canada et l'Australie. Les quantités échangées en 2004 ont été de 250 millions de tonnes².

Des cartes des principaux échanges de vracs sont données dans l'annexe 3.

2.3 Les échanges conteneurisés

Alors que les échanges conteneurisés entre les systèmes portuaires des pays riches existent depuis les années 1960, le développement de lignes Nord-Sud n'est apparu qu'avec les années 1980.

Le trafic conteneurisé a représenté en 2004 1,94 milliard de tonnes transportées par les compagnies assurant des services de ligne³. Le transport par conteneurs concerne principalement trois grandes liaisons Est-Ouest : Asie – Amérique côte ouest en trans-Pacifique, Amérique – Europe en

¹ MARCADON, Jacques, « Les grandes routes maritimes », *Questions internationales*, n° 14, Juillet-août 2005, pp. 42-43.

² MARCADON, *op. cit.*, p. 43. CNUCED, *op. cit.*, pp. 12-15.

³ Deux types d'exploitation utilitaires existent dans le transport maritime : les lignes régulières, pour lesquelles un contrat de transport sur un navire est établi, et le tramping, pour lequel un contrat de location d'un navire en entier est signé.

transatlantique et Europe – Asie par Gibraltar, Suez et Malacca. Des liaisons secondaires Nord-Sud ou intra-régionales complètent ce réseau.

La liaison la plus importante est la liaison trans-Pacifique qui a enregistré en 2004 un trafic de 15,1 millions d'EVP. Mais les échanges demeurent profondément déséquilibrés entre les deux pôles : 10,8 millions d'EVP ont transité dans le sens de l'Asie vers l'Amérique du Nord alors qu'il y en a eu seulement 4,3 millions dans le sens inverse. Un phénomène similaire est également observé dans les échanges entre l'Asie et l'Europe mais à une échelle moindre : 8,4 millions d'EVP en provenance de l'Asie contre 5,6 millions d'EVP en provenance de l'Europe. Enfin, sur la liaison transatlantique, le trafic est estimé à 4,8 millions d'EVP avec un léger déséquilibre au profit des exportations en provenance de l'Europe. En 2004, c'est la ligne Europe – Asie qui a connu la croissance la plus importante en particulier dans le sens de l'Asie vers l'Europe avec un taux de 10,6 %, alors que dans l'autre sens la croissance n'a été que de 2 %¹. Ces déséquilibres entretiennent un problème persistant de réaffectation des conteneurs vides, préoccupation constante des transporteurs.

Les liaisons secondaires Nord-Sud relient les principaux centres de production et de consommation des pays développés d'Europe, d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord, et les pays en développement. Ce trafic a représenté en 2004 environ 15 millions d'EVP².

Les lignes de transport conteneurisé relient deux ou trois ports majeurs à partir desquels des dessertes vers des ports secondaires sont assurés par des *feeders*. La définition de ces lignes échappe bien souvent aux Etats, car les plus grands armateurs possèdent leurs propres hubs dans les ports d'intérêts, souvent placés au croisement des routes maritimes.

Une carte des trafics Est-Ouest de conteneurs est donnée dans l'annexe 3.

2.4 Les zones à risques

Le transport maritime est soumis à deux catégories de risques, les risques intrinsèques et les risques externalisés³. Sous l'appellation de risques externalisés, sont rassemblés le terrorisme, les pollutions accidentelles ou le détournement de trafic. Les risques intrinsèques comprennent les pertes de compétitivité des entreprises, les pertes d'activités, les pertes de savoir-faire et la piraterie.

La plupart de ces risques sont anciens ou ont évolué avec la nature des marchandises transportées et les moyens de les transporter. En revanche, la piraterie et le terrorisme sont des menaces nouvelles. Si le terrorisme se réduit à des actes isolés fortement médiatisés, la piraterie est réapparue dans les années 1990 et se concentre dans des zones de passage obligé des routes maritimes.

En 2004, le bureau maritime international de la chambre de commerce internationale a enregistré 325 actes de piraterie ; ce nombre est en forte diminution par rapport à 2003 – moins 120 actes – mais les attaques se sont caractérisées par un accroissement de la violence avec 30 morts au lieu de 21. Parallèlement, une recrudescence des actes de gangstérisme et d'enlèvement de marins au Nord du détroit de Malacca et au large de la côte nord de Sumatra a été observée⁴. Cette tendance de diminution du nombre d'actes commis mais d'augmentation de leur violence s'est confirmée en 2005 où seulement 249 actes ont été répertoriés⁵.

¹ CNUCED, *op. cit.*, p. xi.

² CNUCED, *op. cit.*, p. 16.

³ TOURRET, *op. cit.*

⁴ MAYSONNAVE-BURIE, Jean-Pierre, « Piraterie : les attaques contre des navires ont fait 30 morts l'an passé contre 21 en 2003 », *Journal de la marine marchande*, 25 février 2005, p. 11.

⁵ IMO, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*, n° 69-72-76-80, Londres, Mai 2005 à janvier 2006.

Les zones sensibles les plus dangereuses demeurent :

- l'Asie du Sud-est, en particulier les eaux indonésiennes (93 agressions en 2004) ;
- la Somalie où des attaques sont parfois conduites à plus de 100 nautiques des côtes ;
- les eaux littorales du Nigéria.

2.5 Un passage obligé, l'exemple du canal de Suez

Certaines routes maritimes sont déterminées par le franchissement de détroits ou de canaux transisthmiques dont le libre accès est impératif pour leur viabilité. Il en est ainsi du canal de Suez pour les échanges entre l'Asie et l'Europe. A titre d'exemple, un trajet entre Le Havre et Bombay par Le Cap est long de 11 200 nautiques et de 6 100 nautiques par le canal de Suez.

Entre 2003 et 2004, deux phénomènes ont marqué le trafic du canal :

- une hausse du nombre de passages des navires citernes et une baisse de celui des transporteurs combinés ;
- une augmentation du trafic de 13,8 % en tonnage (63,1 millions de tonnes dont 84 p. cent dans le sens Sud-Nord) et de 7,6 % en nombre de navires (16 850 navires)¹.

Dans le sens Sud-Nord, les principales destinations demeurent l'Europe du Nord et de l'Ouest (39,9 p. cent) et le Nord de la Méditerranée (20,3 p. cent). Dans le sens Nord-Sud, il s'agit de l'Extrême-Orient (46,8 p. cent) et du golfe Persique (18,7 p. cent).

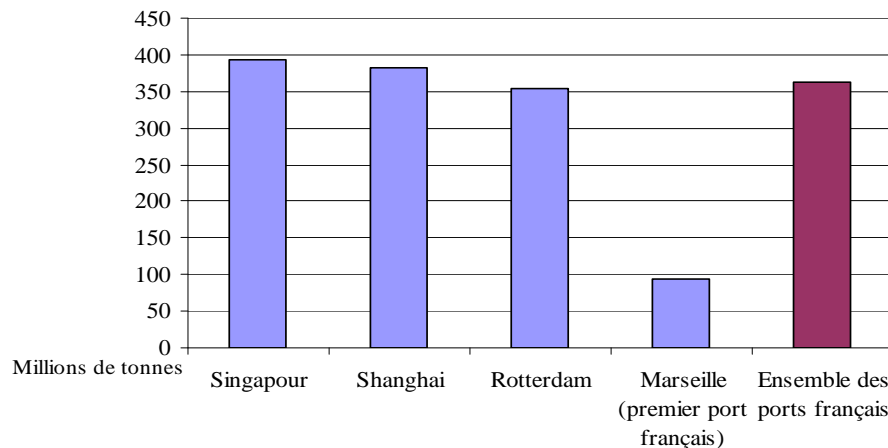
Des accroissements parallèles de la quantité de marchandises transportées en vrac (charbon et minerai) et des taux de fret ont été entraînés par la croissance économique de la Chine ; cette situation a rendu le passage par le canal plus économique que par Le Cap.

L'administration du canal de Suez a enregistré en 2004 des résultats record avec un chiffre d'affaire supérieur à 3 milliards de dollars. Mais la pérennité de cette situation dépendra fortement des rabais octroyés aux droits de passage des navires et des travaux conduits pour attirer des bâtiments d'un tonnage supérieur à 200 000 tpl.

¹ SALMON, Loïc, « Canal de Suez : résultat record pour 2004 », *Journal de la marine marchande*, 26 août 2005, p. 13.

3 SYSTEMES PORTUAIRES

Au cours des 25 dernières années, la situation des systèmes portuaires a fortement évolué : Rotterdam qui occupait la première place en 1980 en termes de volume de marchandises traitées n'était plus qu'à la troisième en 2004 (354,2 Mt), devancé par Singapour (393,4 Mt) et Shanghai (382,0 Mt)¹. Dans le palmarès des cinq plus grands ports mondiaux, quatre sont asiatiques et trois sont chinois (Shanghai, Hong Kong et Ningbo).



Graphique 2. Comparaison des trafics portuaires en 2004

Cependant, la comparaison des volumes globaux des marchandises traitées dans les ports offre un intérêt limité ; une analyse par situations géographiques et secteurs d'activités apparaît plus pertinente.

3.1 Dynamiques régionales

3.1.1 Asie

L'Asie est aujourd'hui la zone de concentration des ports géants. En 2003, seize ports asiatiques dont neuf chinois ont enregistré une activité de traitement supérieure à 100 millions de tonnes.

Le développement des ports chinois s'est poursuivi en 2004 après avoir bénéficié pour cinq d'entre eux d'une croissance d'activité supérieure à 50 % sur la période 2000-2003 (Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Tianjin et Qingdao).

Les ports chinois profitent à des degrés divers de l'essor des exportations nationales et des besoins en matières premières du pays. Une forte concurrence les anime au détriment du port de Hong Kong qui a vu sa croissance limitée à 16,4 % sur la période 2000-2003 et du port de Singapour².

¹ CORNIER, Jean-Claude, « Ports français. Les marchandises diverses dopent les résultats globaux », *Le Marin*, Hors série – Ports de commerce, Avril 2005, pp. 4-5.

² ISEMAR, « Panorama des ports de commerce mondiaux 2003 », *Note de synthèse*, n° 71, Janvier 2005.

3.1.2 Amérique du Nord

Après une embellie de la situation des ports de la côte ouest des Etats-Unis à la fin des années 90, les trafics des de Los Angeles et de Long Beach ont évolué différemment :

- le trafic du port de Los Angeles est resté relativement stable sur la période 2000-2003 puis a repris sa croissance en 2004 et 2005. En 2005, 169,0 millions de tonnes de marchandises ont été traitées¹ ce qui représente une hausse du trafic de 3,3 % ;
- depuis 2000, le port de Long Beach connaît une croissance continue d'environ 8 % par an. Son trafic s'est établi en 2005 à 80,7 millions de tonnes² dopé par une hausse importante du trafic conteneurisé.

Parallèlement, sur la côte est, le trafic du port de New York s'est accru de 21,3 % entre 2000 et 2003³. La progression de son trafic s'est poursuivie en 2005 pour atteindre 84,7 millions de tonnes représentées à plus de 80 p. cent par des importations dont la part ne cesse d'augmenter⁴.

En rachetant la société P&O début 2006, l'opérateur portuaire Dubaï Ports World (DPW)⁵ aurait dû prendre le contrôle de six ports des Etats-Unis (New York, Newark, Philadelphie, Baltimore, Miami, La Nouvelle Orléans). Cependant, en raison de la vive opposition des parlementaires démocrates et républicains inquiets de voir ces ports gérés par une entreprise de l'émirat arabe, DPW s'est résolu à laisser à une « entité américaine le soin d'opérer les six ports américains »⁶.

3.1.3 Europe

Seuls trois ports européens ont enregistré en 2004 un trafic supérieur à 100 millions de tonnes : Rotterdam (354,2 Mt) en progression de 8 % par rapport à 2003, Anvers (152,3 Mt) en progression de 6,6 % et Hambourg (114,4 Mt) en progression de 7,7 %. La progression de Rotterdam est particulièrement remarquable après avoir connu une certaine baisse d'attractivité en 2002/2003 qui avait profité aux autres ports du range Nord, Anvers, Le Havre et Hambourg⁷.

3.2 Secteurs d'activité

3.2.1 Grands ports vraciers d'exportation

Les grands ports vraciers d'exportation bénéficient de trafics souvent stables, proportionnels aux capacités de production minière ou céréalière des pays dont ils sont les débouchés.

En Australie, les ports de la côte est se sont spécialisés dans les exportations de charbon (New Castle, Hay Point, Port Kembla, ...) et ceux de la côte ouest (Dampier, Port Headland, ...) dans les exportations de minerai de fer. Premier port d'Australie, Port Headland a dépassé sur l'exercice 2004-2005 le seuil des 100 millions de tonnes de marchandises traitées. Son trafic, en hausse de

¹ Autorité du port de Los Angeles, www.portoflosangeles.org.

² Autorité du port de Long Beach, www.polb.com.

³ ISEMAR, *op. cit.*

⁴ Autorité du port de New York, www.panynj.gov.

⁵ BRITZ, Caroline, « P&O finalement racheté par Dubaï Ports World », *Le Marin*, 17 février 2006, p. 14.

⁶ BUFFIER, Dominique, « Le groupe de Dubaï, DP World, renonce à gérer six ports américains », *Le Monde*, 11 mars 2006, p. 15.

⁷ CORNIER, *op. cit.* ISEMAR, *op. cit.*

20 % par rapport à 2003/2004, s'est établi à 108,0 millions de tonnes dont 95 p. cent consacré au minerai de fer¹.

En Afrique du Sud, c'est principalement à partir de Richards Bay que sont assurées les exportations nationales (83 Mt en 2003 dont les trois quarts consacrés au charbon).

Si la plupart des ports d'Amérique du Sud sont surtout minéraliers, certains se sont spécialisés dans les exportations de charbon (Puerto Bolivar en Colombie) ou de céréales (Santos, par exemple).

Enfin, en Amérique du Nord, les ports de Vancouver (Canada, côte ouest), d'Hampton Roads-Norfolk (Etats-Unis, côte ouest) et du delta du Mississippi assurent l'essentiel des exportations de charbon, de céréales et de produits agricoles.

3.2.2 Grands ports pétroliers en Europe

L'essentiel des exportations de produits pétroliers européens se fait de la mer du Nord vers les Etats-Unis. Les importations proviennent du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord.

Trois grands ensembles portuaires assurent l'essentiel du trafic maritime pétrolier européen :

- Rotterdam avec un trafic en 2005 de 129,0 millions de tonnes de produits pétroliers² alimentant par pipe line les raffineries d'Anvers et assurant les rôles de centre de stockage et de place de soutage internationale ;
- l'ensemble de Bergen (Norvège), rassemblant les terminaux de Bergen, Mongstad et Sture dont le trafic en produits pétroliers en 2003 était de 71,4 millions de tonnes ; Mongstad assure également le rôle de plaque tournante des flux pour Statoil, la compagnie pétrolière norvégienne³ ;
- Marseille dont le trafic de produits pétroliers s'élevait à 57,7 millions de tonnes en 2003. Après avoir enregistré un recul de 4 % sur l'ensemble du trafic de vracs liquides en 2004 en raison de la faiblesse des importations en pétrole brut à destination nationale ou en transit vers l'étranger, le port a bénéficié en 2005 du dynamisme du trafic des produits pétroliers raffinés et a vu son tonnage de vracs liquides traités augmenter de 3,9 % pour atteindre 65,7 millions de tonnes⁴.

3.2.3 Ports à conteneurs dominants

Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a atteint 303,1 millions d'EVP en 2004 après s'être accru de 9,3 %. Les vingt premiers ports mondiaux conteneurisés, concentrés pour la plupart d'entre eux en Asie⁵, ont assuré plus de 54 p. cent de ce trafic.

Deux aspects majeurs caractérisent les ports à conteneurs dominants :

- ces ports sont souvent des grands ports nationaux ;
- ces ports disposent d'un vaste hinterland qui permet la production et la consommation des biens manufacturés exportés et importés.

¹ Autorité du port de Port Headland, www.phpa.wa.gov.au.

² Autorité du port de Rotterdam, www.portofrotterdam.com.

³ ISEMAR, *op. cit.*

⁴ DGMT, *Ports de commerce, flotte de commerce, voies navigables – Résultats 2005 provisoires*, Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Mars 2006.

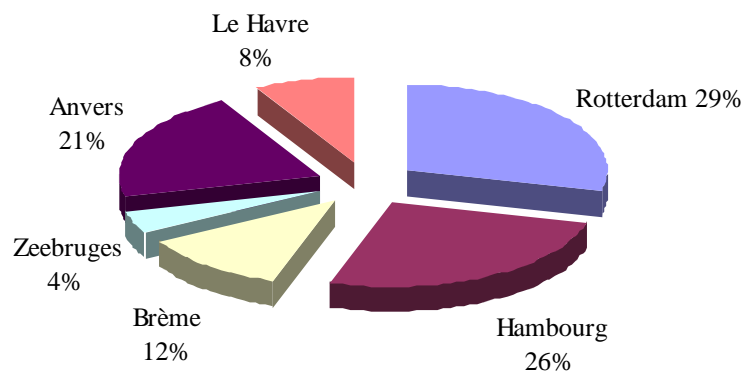
⁵ UNCTAD, *op. cit.*, pp. 73-76.

Un certain nombre de ces ports principaux ont une dimension transnationale : en disposant d'une place de transbordement (hub), ils permettent de mettre en corrélation des services sur les lignes Est-Ouest, Nord-Sud et les dessertes régionales (*feeders*). En envisageant l'importance des ports par le nombre de conteneurs manutentionnés, il apparaît que les principaux ports cumulent « les fonctions de hub et de *main ports* à l'échelle continentale »¹.

En 2005 et au début de l'année 2006, le paysage de la manutention mondiale de conteneurs a été marqué par l'acquisition des terminaux du groupe américain CSX WT puis du groupe britannique P&O par DPW. DPW est ainsi devenu le troisième opérateur portuaire mondial et le quatrième manutentionnaire mondial de conteneurs avec 31,5 millions d'EVP alors qu'il occupait la huitième place auparavant. Avec 47,8 millions d'EVP manutentionnés en 2004, Hutchinson Port Holding (Hong Kong) demeure toujours la société la plus performante de ce secteur².

3.2.3.1 L'Europe

En Europe, les premières places sont occupées par les trois ports principaux du range Nord : Rotterdam qui a traité en 2004 8,3 millions d'EVP et a enregistré une croissance de 16,9 % par rapport à 2003, Hambourg avec 7 millions d'EVP et une croissance de 14,5 % et Anvers avec 6 millions d'EVP et une croissance de 11,4 %³.



Graphique 3. Parts de marché du trafic de conteneurs dans le range Nord en 2004⁴

Rotterdam bénéficie d'un large hinterland : le port alimente les Pays-Bas, la Rhénanie, la Belgique et le Nord de la France par un réseau fluvial, routier et ferroviaire particulièrement dense. La même année, en 2004, le port autonome du Havre (PAH), premier port français à conteneurs, a traité 2,15 millions d'EVP et n'a enregistré qu'une progression de 8,5 %.

Le Havre ne bénéficie pas d'une situation aussi favorable que celle de Rotterdam, Anvers ou Hambourg car, bien qu'il alimente la Grande Bretagne par transbordement, l'essentiel de ses dessertes s'effectue par la route. C'est pour lutter contre cet enclavement terrestre qu'il défend le projet de réalisation d'un axe ferroviaire Le Havre – Munich destiné à desservir le cœur de l'Europe. Ce souhait accompagne le développement de Port 2000 et d'augmentation des capacités de traitement de conteneurs : l'objectif du PAH est de traiter 6 millions d'EVP en 2020. Pour concurrencer les autres ports du range Nord, deux atouts du PAH sont mis en avant : de très bonnes capacités nautiques qui permettent l'accès des plus gros navires, porte-conteneurs de 9 000 EVP ou

¹ ISEMAR, *op. cit.*

² ISEMAR, « Les acteurs de l'industrie maritime mondiale en 2004-2005 », *Note de synthèse*, n° 81, Janvier 2006.

³ UNCTAD, *op. cit.*, p. 76.

⁴ LECOMTE, Jean-Pierre, Président du conseil d'administration du port autonome du Havre, Intervention aux « Premières assises de l'économie maritime et du littoral », Paris, Décembre 2005.

pétroliers de 500 000 tpl, et sa position de premier port du range touché par les routes maritimes venues d'Amérique du Nord ou d'Asie¹.

Les ports européens situés sur la côte Atlantique ne réalisent que des dessertes nationales et aucun n'a de fonction de transbordement.

Il en est de même pour les ports situés sur la rive nord de la Méditerranée alors que ceux de la rive sud n'assurent que des fonctions de transbordement (hub de Gioia Tauro avec plus de 3 millions d'EVP en 2003 ou le hub d'Algesiras avec 2,5 millions d'EVP en 2003).

Marseille a enregistré en 2004 une progression de 10 % de son activité avec 916 000 EVP, et les ports de Valence, Barcelone, Le Pirée et Gênes ont traité chacun d'eux en 2003 plus d'1,5 million d'EVP². Tous ces ports euro-méditerranéens se sont lancés dans de lourds programmes d'investissements afin de capter une partie plus importante d'un trafic asiatique en pleine expansion et qui aboutit pour 76 p. cent du volume transporté dans les ports du Nord. Si les ports du range Nord bénéficient d'une meilleure desserte et de la proximité de grands centres industriels, les ports euro-méditerranéens mettent en avant la réduction de trois jours de temps de transit des navires en provenance de Suez et à destination de l'Europe.

3.2.3.2 L'Amérique du Nord

Le positionnement des ports à conteneurs des Etats-Unis et du Canada est déterminé par leur place sur les routes maritimes et la capacité de leurs hinterlands.

Sur la côte est, New York est le plus grand port avec un trafic de 4,8 millions d'EVP en 2005 en hausse de 7 % par rapport à 2004. Aucun hub n'est présent sur cette côte car les lignes effectuent souvent des services de New York à Houston.

Sur la côte ouest, l'essentiel des trafics est concentré sur Los Angeles et Long Beach (respectivement 7,5 et 6,7 millions d'EVP en 2005) avec encore une fois très peu de transbordements³. Le port de Long Beach a bénéficié de deux fortes années de croissance en 2004 et 2005 avec des taux respectifs de 24 %⁴ et de 12 %, grâce à l'extension des terminaux à porte-conteneurs sur l'ancienne base navale de l'*US navy* et à l'implantation d'un hub de la société chinoise Cosco Container L.

3.2.3.3 L'Asie

En 2004, les six plus grands ports à conteneurs du monde et treize des vingt premiers ports mondiaux étaient situés en Asie⁵, mais « la croissance chinoise a modifié en quelques années l'ordre portuaire en Extrême-Orient »⁶.

Il y a en Asie trois situations différentes :

- les ports à conteneurs chinois ont bénéficié d'une croissance nationale très prononcée entre 2002 et 2004 (jusqu'à 40 % pour Shenzhen entre 2002 et 2003). Hong Kong occupait le premier rang mondial avec un trafic de 21,9 millions d'EVP en 2004 et Shanghai et Shenzhen ont enregistré tous deux un trafic supérieur à 10 millions d'EVP ;
- les principaux ports de Corée du Sud (Busan, Kwangyang, Incheon), de Taiwan (Kaohsiung, Keelung et Taichung) et du Japon (Tokyo, Yokohama, Kobe) ont eu une

¹ LECOMTE, *op. cit.*

² CORNIER, *op. cit.* ISEMAR, *op. cit.*

³ ISEMAR, *op. cit.*

⁴ UNCTAD, *op. cit.*, p. 73.

⁵ UNCTAD, *op. cit.*, p. 76.

⁶ ISEMAR, *op. cit.*

croissance plus limitée, inférieure à 10 % et proportionnelle à l'évolution des économies nationales. En 2004, seul Busan a enregistré un trafic supérieur à 10 millions d'EVP ;

- en Asie du Sud, les ports développés par des nouveaux pays industrialisés, performants et souvent équipés de hubs (Port Kelang en Malaisie par exemple), viennent concurrencer Singapour, deuxième port mondial de conteneurs avec un trafic de 20,6 millions d'EVP en 2004.

3.2.3.4 Le golfe Persique, l'Amérique Latine et l'Afrique

Dans le golfe Persique, Dubaï est la plus grande plateforme portuaire (6,4 millions d'EVP en 2004 après avoir enregistré une croissance de 24,8 %¹ par rapport à 2003). Des hubs existent sur la route Europe-Asie (Aden, Salaalah au Sultanat d'Oman) mais tous ces ports n'assurent qu'un trafic d'importations.

Le trafic dans les ports indiens était en 2003 encore relativement faible (inférieurs à 500 000 EVP) à l'exception de Nava Sheva (région de Bombai) « prouvant encore le décalage économique de l'Inde avec le commerce mondial »².

En raison de la faiblesse des volumes exportés, l'Amérique latine reste en retrait et l'Afrique demeure en marge. Abidjan dominait traditionnellement le classement des ports africains, mais les troubles que subit la Côte d'Ivoire ont provoqué des transferts de trafics vers des pays plus enclavés du golfe de Guinée.

3.3 La politique portuaire de l'Union européenne

En Europe se distinguent cinq grandes zones portuaires : le range Nord avec la Grande-Bretagne, l'Atlantique, la Méditerranée, la Scandinavie-Baltique, la mer Noire et les Balkans. En raison de la prépondérance du range Nord, de la spécificité de chacune des zones et de la séparation des hinterlands, la concurrence entre zones portuaires est limitée, à l'exception du trafic de conteneurs.

Le transport maritime revêt une importance particulière pour l'Union européenne car il représente 90 p. cent des échanges avec des tiers et 30 p. cent du trafic intra-communautaire. Le livre vert de l'Union sur les ports et infrastructures portuaires publié en 1997 encourageait les Etats à favoriser l'intégration des ports dans le réseau transeuropéen multimodal en améliorant leur efficacité et proposait la mise en place de règles de concurrence.

La politique portuaire de l'Union sera un des enjeux du futur livre vert sur sa politique maritime. En s'interrogeant sur la place des acteurs européens dans le développement rapide des transports maritimes, l'Union européenne sera conduite à organiser son réseau de ports de telle façon que le phénomène de massification des flux ne se fasse pas au détriment des ports de petite et moyenne importance afin de préserver l'équilibre territorial et l'emploi dans les régions périphériques.

3.4 Les ports français

Cinquième puissance commerciale du monde, la France réalise par voie maritime plus de la moitié de ses exportations et plus du quart de ses importations ; elle est véritablement « en état de

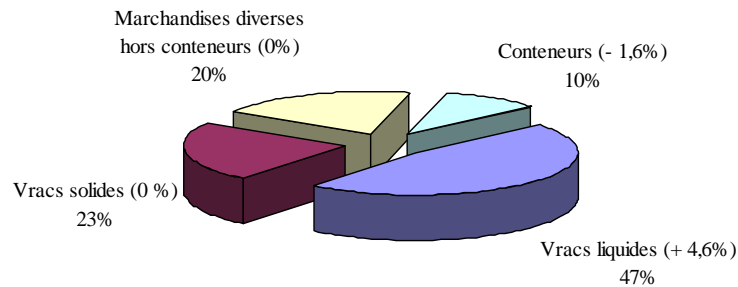
¹ UNCTAD, *op. cit.*, p. 76.

² ISEMAR, *op. cit.*

dépendance très accusée à l'égard de la mer »¹. Le transport maritime occupe donc un rôle de premier plan dans le commerce extérieur français.

Les ports français sont confrontés à un marché international fortement concurrentiel, animé par des centres de décisions mondialisés. En captant de nouvelles parts de marché et en s'appuyant sur le développement du commerce conteneurisé européen, ils doivent assurer leur activité et combler le retard creusé avec les autres ports européens qui ont su fidéliser des trafics massifiés².

En 2005, l'ensemble des ports métropolitains français a traité 370,6 millions de tonnes de fret, hors avitaillement, ce qui représente une progression de 2,1 % par rapport à 2004 et confirme une hausse régulière observée depuis plusieurs années³.



Graphique 4. Répartition par conditionnement du trafic des ports français en 2005 et évolution par rapport à 2004

En 2005, les hydrocarbures ont représenté 94 p. cent des vrac liquides. En raison de la diminution des capacités européennes de raffinage, un léger recul des échanges de pétrole brut et une accélération en entrée et sortie des échanges de produits raffinés ont été constatés.

Les échanges de vrac solides se sont stabilisés grâce à la bonne campagne céréalière 2004-2005 qui a profité aux exportations françaises. Cependant, la campagne 2005-2006 s'avère d'ores et déjà décevante et augure d'une moins bonne année pour 2006.

Dans un contexte général de forte progression et après avoir enregistré une hausse de 11,7 % entre 2003 et 2004, le trafic conteneurisé a marqué le pas en 2005 (baisse de 1,7 %) en raison des importants conflits sociaux subis par les deux principaux ports français, Marseille et Le Havre.

3.4.1 Ports autonomes

Les ports français sont rassemblés en trois ensembles fonctionnels :

- les ports autonomes (7 ports), établissements publics d'Etat : Bordeaux, Dunkerque, Guadeloupe, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint Nazaire, Rouen ;
- les ports d'intérêt national (23 ports) de compétence d'Etat et dont les infrastructures sont de la responsabilité des chambres de commerce et d'industrie ;
- les ports décentralisés (523 ports) gérés par les conseils généraux ou les communes.

Les ports autonomes assurent près de 80 p. cent du trafic maritime des marchandises et les ports d'intérêt national 80 p. cent du trafic des passagers. En 2005, le trafic dans les ports autonomes a progressé de 2,8 % alors que celui des ports d'intérêt national a baissé de 0,5 %.

¹ VIGARIÉ, *op. cit.*, p. 169.

² ROCHE, Pierre-Alain, Directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux à la DGMT, Intervention aux « Premières assises de l'économie maritime et du littoral », Paris, Décembre 2005.

³ DGMT, *op. cit.*

Port autonome	Marseille	Le Havre	Dunkerque	Nantes-Saint Nazaire	Rouen	Bordeaux
Tonnage 2005 (millions de tonnes) et évolution 2004/2005	96,6 + 2,7 %	74,7 - 1,9 %	53,4 + 4,8 %	34,6 + 6,2 %	22,0 + 8,9 %	8,7 + 6,8 %
Part du trafic de conteneurs et évolution 2004/2005	9,1 % - 1,7 %	27,9 % - 3,3 %	3,4 % + 5,1 %	3,9 % - 2,2 %	6,1 % + 16,0 %	5,9 % - 2,2 %

Tableau 2. Trafic des ports autonomes métropolitains en 2005¹

L'évolution du trafic entre les différents ports autonomes est variable selon les caractéristiques des ports et fluctue selon la nature de leurs principaux échanges :

- vracs liquides majoritaires : Marseille, Le Havre, Nantes-Saint Nazaire, Bordeaux ;
- vracs solides majoritaires : Dunkerque ;
- parité vracs liquides et vracs solides : Rouen.

3.4.2 Projets de développement

L'objectif du gouvernement français est aujourd'hui de faire face à l'essor du trafic conteneurisé et de combler le déficit de capacité dont souffre le système portuaire français. Trois chantiers illustrent cet engagement :

- le projet Port 2000 au Havre avec la création d'un nouveau site dédié au trafic des conteneurs et le développement des relations avec l'hinterland (§ 3.2.3.1) ;
- l'extension des installations portuaires au port autonome de Nantes-Saint Nazaire ;
- le projet Fos 2XL au port autonome de Marseille-Fos avec la construction d'un deuxième terminal à conteneurs.

Comme dans le cas du projet Port 2000 au Havre, ces projets d'amélioration des infrastructures portuaires doivent s'accompagner d'une réflexion plus vaste sur les dessertes massifiées : plus du tiers des marchandises traitées à Rotterdam ou à Anvers sont pré et post acheminées par voie fluviale ou ferroviaire, alors que les ports français sont encore desservis à 80 p. cent par la route.

L'attractivité des ports français repose également sur la qualité et la disponibilité des services portuaires : en 2005, les ports de Marseille-Fos et du Havre ont été fortement perturbés par des conflits sociaux. Une évolution de la gestion et de l'organisation de ces services doit être envisagée pour qu'une plus grande efficacité soit obtenue.

¹ DGMT, *op. cit.*

4 FLOTTES DE COMMERCE

Dans le domaine des capacités de transport maritime, le phénomène le plus important apparu ces dernières années est la conteneurisation. En 1960, la rotation d'un cargo de ligne de 10 000 tonnes entre le Japon et l'Europe nécessitait cinq mois de transit dont la moitié du temps était passée au port. En 2000, ce même trajet était effectué en deux mois par un porte-conteneurs transportant 60 000 tonnes de marchandises avec des escales réduites de quelques heures à trois jours.

En 2003 et 2004, pour répondre à l'augmentation des besoins chinois en matières premières et en capacités d'exportation de produits finis, la demande de transport maritime s'est accrue et l'offre de navires s'est avérée insuffisante ; les taux de fret ou de location de porte-conteneurs ont alors fortement augmenté¹.

Pour répondre à ces demandes, des commandes massives de construction de navires (105 millions tpl en 2003 et 93 millions tpl en 2004) ont été passées par les armateurs. Avec le début des livraisons des navires commandés en 2003, une légère baisse des taux de fret a été constatée en 2005 accompagnée par une baisse de la demande chinoise en matières premières et la fin de la congestion des ports chinois. Les navires commandés pour être livrés sur la période 2005-2008 représentent 60 p. cent de la flotte mondiale actuelle : une surcapacité de transport est possible à moyen terme et dépendra étroitement de l'état de santé de l'économie mondiale et du niveau de croissance de la Chine.

En terme de productivité de la flotte de commerce exprimée en tonnes transportées par tpl disponible et en tonnes-nautiques transportées par tpl, les observations suivantes peuvent être faites² :

- en 2004, le ratio tonnes transportées par tpl a très légèrement décru par rapport à 2003, traduisant une expansion de la flotte plus rapide que la quantité de marchandises à transporter ;
- cependant, le ratio tonnes-miles par tpl a continué sa croissance en raison de l'allongement des distances de transport, notamment pour le transport de pétrole brut, et de la décision des autorités européennes d'écarter de leurs côtes les principales routes maritimes.

	Flotte mondiale (millions de tpl)	Marchandises transportées (millions de t)	Tonnes-nautiques (centaine de millions)	Tonnes par tpl	Centaines de tonnes-nautiques par tpl
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2003	857	6 479,5	25 844	7,6	30,2
2004	895,8	6 758,3	27 635	7,5	30,8

Tableau 3. Productivité de la flotte mondiale

Par ailleurs, la flotte mondiale connaît d'importants mouvements de concentration : aujourd'hui, plus de la moitié de la flotte est contrôlée par des intérêts de cinq pays et les trois premiers

¹ A titre d'exemple, les tarifs de location journalière d'un vraquier de 170 000 tonnes sont passés de 12 000 dollars en 2002 à 70 000 dollars en 2004 et ceux d'un porte-conteneurs de 2 500 EVP de 10 000 dollars en 2002 à 33 000 dollars en 2004. RAOUST, *op. cit.*

² UNCTAD, *op. cit.*, pp. 45-46.

armements mondiaux contrôlent plus du tiers de la flotte de porte-conteneurs (Maersk, MSC, CMA-CGM)¹.

4.1 Panorama de la flotte de commerce mondiale

4.1.1 Composition de la flotte

Au 1^{er} janvier 2005, d'après le Lloyds Register – Fairplay, la flotte de commerce était composée de 46 222 navires représentant 597,7 millions tjb.

Type	Nombre	Pourcentage du nombre total
Navires de marchandises diverses	18 150	39 %
Vraquiers	6 139	13 %
Porte-conteneurs	3 165	7 %
Navires-citernes	11 356	25 %
Navires à passagers	5 679	12 %
Autres	1 733	4 %
Total	46 222	100 %

Tableau 4. Composition de la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2005²

Après avoir connu une croissance limitée de 1,5 % entre 2003 et 2004, le tonnage de port en lourd de cette flotte a progressé de 4,5 % entre 2004 et 2005 pour s'établir à 895,8 millions tpl.

Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
895,8 Mtpl	37,5 %	35,8 %	10,3 %	10,9 %	5,5 %

Tableau 5. Répartition du tonnage de port en lourd de la flotte par type de navires³

Au sein de la flotte de commerce mondiale, la part des porte-conteneurs s'est accrue de 8,4 % et son tonnage représentait au 1^{er} janvier 2005 10,9 p. cent du tonnage de port en lourd total. Cette progression s'est traduite par une augmentation des capacités de transport d'EVP de 11,3 % qui ont atteint 7,1 millions d'EVP⁴.

4.1.2 Age de la flotte

La moyenne d'âge de la flotte marchande mondiale, en baisse progressive d'année en année, s'établissait au 1^{er} janvier 2005 à 12,3 ans⁵ ; les porte-conteneurs demeurent toujours les navires les plus jeunes avec un âge moyen de 9,4 ans et les navires de charge les plus anciens avec 17,5 ans.

¹ ROCHE, *op. cit.*

² Armateurs de France, www.armateursdefrance.org, Février 2006.

³ UNCTAD, *op. cit.*, p. 29.

⁴ UNCTAD, *op. cit.*, pp. 19-21.

⁵ UNCTAD, *op. cit.*, p. 19.

La flotte la plus récente est détenue par les pays développés à économie de marché et la plus ancienne par les pays de l'Europe centrale et de l'Est.

Le rajeunissement de la flotte s'explique plus aujourd'hui par l'arrivée de nouveaux navires que par la destruction des plus anciens. En 2004, seulement 1,2 p. cent de la flotte en service a été détruite alors que sur les cinq dernières années la moyenne s'établissait à 3,3 p. cent. Depuis 2000, l'âge moyen des navires détruits n'a pas cessé d'augmenter : pour les pétroliers il est passé de 26,9 ans à 29,5 ans, et pour les navires de charge de 27,3 ans à 32,9 ans¹.

Or l'âge d'un navire témoigne de sa conformité aux spécifications les plus récemment définies. L'écart qualitatif se creuse donc entre les flottes des pays les plus développés et celles des Etats les moins soucieux du respect des règles internationales.

4.1.3 Nationalité de la flotte

La notion d'appartenance nationale des navires est un sujet délicat. En fonction des intérêts défendus, les Etats revendiquent soit le nombre de navires battant leur pavillon, soit le nombre de navires contrôlés par des centres de décisions placés sur leur territoire. Le commerce maritime se distingue par sa dimension mondiale et le caractère international de ses acteurs. Aussi l'influence qu'un Etat peut exercer sur le monde maritime dépend-il plus de sa capacité à fédérer des acteurs de ce milieu autour d'idées ou de principes plutôt que d'aligner un nombre très important de navires battant son pavillon.

Cela est au centre du problème de dimensionnement de la flotte de commerce française qui sera abordé plus loin.

Deux remarques principales sont à formuler sur la nationalité des navires :

- si 40 p. cent du port en lourd de la flotte de commerce mondiale est contrôlé par des intérêts européens grâce à la Grèce, à l'Allemagne et à la Norvège, la moitié du nombre des navires de cette flotte représentant plus de 60 p. cent du tonnage total est placée sous pavillon étranger ou pavillon de libre immatriculation ;
- 75 p. cent du port en lourd des navires immatriculés sous pavillon de libre immatriculation appartient ou est contrôlé par les dix principaux pays maritimes, la Grèce arrivant en tête avec près de 18,5 p. cent de cette flotte au 1^{er} janvier 2005².

Les armateurs français, tous pavillons confondus, contrôlent environ 2 p. cent de la flotte mondiale alors que l'économie française engendre 3 p. cent du trafic mondial. Cette faiblesse relative est compensée par le développement de spécificités à haute valeur ajoutée comme les porte-conteneurs ou les navires spéciaux, ou une diversification de leur activité. Leur fonds de commerce est très minoritairement national et concerne toutes sortes de trafics mondiaux³.

Un classement des premières flottes mondiales est donné dans l'annexe 4.

4.2 Perspectives de développement

La hausse des demandes de transport s'est traduite par une hausse des taux de fret et a eu deux conséquences majeures depuis 2003 : le renouveau du marché des navires d'occasion afin de répondre à un besoin de disponibilité immédiate de capacités de transport et l'essor des commandes de construction de navires.

¹ UNCTAD, *op. cit.*, p. 25.

² UNCTAD, *op. cit.*, p. 33.

³ TOURRET, *op. cit.*

Selon la société BRS¹, les besoins en renouvellement de navires devraient perdurer dans les années à venir pour deux raisons principales.

- **Pétroliers.** Environ 6 000 pétroliers sont aujourd’hui en service et 1 381 navires étaient en commande fin 2005. Or, près de 30 p. cent des pétroliers en service ne répondront plus aux normes de l’OMI en 2010 et la consommation de pétrole devrait augmenter globalement de 2 % par an, dont 3,6 % pour l’Asie.
- **Porte-conteneurs.** En raison des commandes passées (1 320 navires fin 2005), la flotte de porte-conteneurs devrait augmenter de 13,7 % par an d’ici à janvier 2009. Cette tendance étant supérieure à l’augmentation prévisible du trafic, une surcapacité de transport est envisageable. Cependant, le ralentissement actuel du rythme de construction devrait permettre de retrouver un équilibre à partir de 2009.

4.2.1 Constructions neuves

Les pétroliers, porte-conteneurs et vraquiers sont aujourd’hui principalement construits en Chine, au Japon et en Corée du Sud.

La Corée du Sud occupe la première place mondiale dans le domaine de la construction navale civile et bénéficie d’un carnet de commandes rempli jusqu’en 2008 ; sa production se différencie de la production chinoise par la réalisation de navires plus sophistiqués. Cependant, la hausse du prix des matières premières a réduit les marges réalisées sur les ventes de constructions neuves.

La construction navale civile européenne se concentre sur les paquebots, les ferries et les navires plus sophistiqués de petite taille. Les chantiers européens demeurent ainsi au premier rang mondial en termes de chiffre d’affaires avec 10,5 milliards d’euros en 2004 alors qu’ils ont produit moitié moins que la Corée du Sud : 4,1 millions de tonnes au lieu de 8,3 millions de tonnes pour un chiffre d’affaires de 9,5 milliards d’euros. Ces chantiers réussissent à défendre leurs positions grâce à une sous-traitance à bas coût².

Chantiers	Chantiers européens ^a	Corée du Sud	Japon	Chine
Chiffre d’affaires en 2004 (milliards d’euros)	10,5	9,6	9,3	5
Livraisons en 2004 en millions de tjb	4,1	8,3	7,9	2,7

^a Union européenne, Norvège, Roumanie, Croatie.

Tableau 6. Les principaux chantiers navals civils en 2004

4.2.2 Financement des navires

En 2004, les contrats de constructions neuves placés auprès des chantiers navals représentaient 35 milliards de dollars auxquels s’ajoutaient 10 milliards de dollars d’achats et de ventes de navires d’occasion. Sur ces 45 milliards, le financement était assuré par des banques pour environ 30 milliards de dollars.

Si les banques britanniques ou scandinaves sont historiquement très présentes sur ce marché, depuis une dizaine d’années trois banques françaises se sont hissées au niveau international : BNP Paribas, la Société Générale et Calyon. Elles sont également aux côtés des opérateurs dans les opérations de fusion et d’acquisition et, face à la forte hausse des commandes de navires, elles ont

¹ RAOUST, *op. cit.*

² THOMAS, André, « Le sursaut de la construction navale », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 8.

su nouer des coopérations avec les agences coréennes ou chinoises de crédit à l'exportation pour soutenir les chantiers navals¹.

4.2.3 Porte-conteneurs

Le dynamisme du secteur du transport conteneurisé a entraîné une hausse importante des commandes de navires. Mais pour régler le problème de manque de capacités de transport, d'autres actions ont été entreprises par les armateurs :

- le développement de porte-conteneurs de très grande capacité de transport. Si la construction de porte-conteneurs de 6 500 EVP est aujourd'hui envisagée, d'après le Germanischer Lloyd, sur un plan purement technique, la réalisation de porte-conteneurs de 10 000 EVP ne poserait plus de problèmes. Le seul point délicat dans leur conception serait la nécessité de limiter à dix le niveau de conteneurs empilés afin de ne pas atteindre la limite de résistance du conteneur placé au plus bas ;
- le réaménagement des rotations au profit des lignes trans-Pacifique et Europe-Asie ;
- le rachat de concurrents comme les opérations de Maersk sur P&O Nedlloyd ou de CMA-CGM sur Delmas. Il n'y a pas eu d'opposition des autorités de concurrence à ces regroupements car le secteur des lignes régulières de conteneurs demeure très fragmenté. En revanche, pour des raisons d'indépendance nationale, Singapour s'est opposé à toute tentative de rachat de la compagnie Neptune Orient Lines en la renationalisant par l'intermédiaire de sa holding Temasek².

Aujourd'hui, plus du tiers de la flotte de porte-conteneurs est la propriété de trois armateurs depuis le rachat de la société Delmas (groupe Bolloré) par la société CMA-CGM en septembre 2005.

Rang	Société majoritaire ou société mère		Exploités		Carnet de commandes	
			Navires	Milliers d'EVP	Navires	Milliers d'EVP
1	Maersk Line	Danemark	570	1 592	150	722
2	MSC	Suisse, Italie	264	713	41	306
3	CMA-CGM	France	242	484	80	377
4	Evergreen	Taiwan	148	441	38	205
5	Hapag-Lloyd/CP	Allemagne	135	400	17	108
6	APL	Singapour	102	325	24	83
7	China Shipping	Chine	116	317	24	166
8	Hanjin/Senator	Corée du Sud	82	309	11	75
9	Cosco Container L.	Chine	123	306	23	179
10	NYK	Japon	116	299	27	158

Tableau 7. Les armateurs de porte-conteneurs en octobre 2005³

¹ BARJONNET, Claude, « Financement des navires : Paris s'impose », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 5.

² BARJONNET, André, « Vague de fusions dans le transport de conteneurs », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.

³ Armateurs de France, www.armateursdefrance.org, Février 2006.

4.3 La flotte de commerce française

4.3.1 Une flotte de taille limitée

Au 1^{er} janvier 2006, la flotte de commerce sous pavillon français comprenait 213 bâtiments (navires de commerce affectés au transport de marchandises et/ou de passagers de tonnage supérieur à 100 tjb) dont 54 pétroliers¹. Cette flotte, d'un âge moyen de 7,6 ans, est répartie sous quatre registres différents : métropole (34 p. cent des navires), TAAF² (43 p. cent), Polynésie française et TOM (23 p. cent).

Flotte sous pavillon français	1 ^{er} janvier 2006	1 ^{er} janvier 2005	1 ^{er} janvier 2004
Nombre de navires	213	209	206
Jauge brute	5 088 403	4 908 665	4 552 587
Tonnes de port en lourd	6 718 842	6 609 912	6 179 423

Tableau 8. La flotte de commerce sous pavillon français

Entre le 1^{er} janvier 2005 et le 1^{er} janvier 2006, la flotte de commerce sous pavillon français a été marquée par l'arrivée de deux porte-conteneurs intégraux de la CMA-CGM exploités entre l'Asie et l'Europe, de deux vraquiers de la compagnie Louis Dreyfus Armateurs et d'un pétrolier chimiquier de la société Broström Tankers, tous inscrits sur le registre des TAAF.

Cet état de la flotte reflète mal la dimension maritime de la France. En effet, il convient d'ajouter à ce nombre plus d'une centaine de navires sous pavillon étranger contrôlés par des intérêts français (navires d'un tonnage supérieur à 1000 tjb)³. Ainsi, avant le rachat de la société Delmas, CMA-CGM exploitait-elle 195 navires dont seulement 53 lui appartenait⁴. A une moindre échelle, cette situation peut être observée chez la plupart des autres armateurs français.

Face à la croissance du coût du fret de certaines marchandises, les armateurs français n'hésitent pas à diversifier leurs activités. Ils investissent dans la logistique portuaire, le service offshore, les services maritimes à l'industrie ou encore le cabotage de passagers comme la société Louis Dreyfus Armateurs (LDA). En reprenant la ligne Le Havre – Portsmouth abandonnée par P&O, LDA a fait le choix d'un navire battant pavillon italien dont l'exploitation est moitié moins chère qu'un navire inscrit sur le registre des TAAF⁵.

4.3.2 Le problème du pavillon français

En 1962, la flotte de commerce sous pavillon français comptait près de 800 navires ; en 2005, elle en comprenait à peine plus de 200 alors que la conjoncture économique est favorable au développement du trafic maritime mondial. Selon Armateurs de France, cela situe la France au 29^e rang mondial des flottes de commerce⁶ alors qu'elle occupait la 4^e place en 1950. Ce recul,

¹ DGMT, *op. cit.*

² Avec l'entrée en vigueur du RIF, le registre des TAAF disparaîtra totalement en 2008.

³ UNCTAD, *op. cit.*, p. 33.

⁴ BARJONNET, Claude, « La spectaculaire montée en puissance de CMA-CGM », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.

⁵ BARJONNET, Claude, « Le cabotage, nouveau pari de Louis Dreyfus Armateurs », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 6.

⁶ Navires de commerce d'un déplacement supérieur à 100 tjb affectés au transport de marchandises et/ou de passagers. Armateurs de France, *Rapport annuel 2005 sur l'activité 2004*, Paris, Avril 2005.

principalement dû au manque d'attractivité du pavillon français¹, aurait deux conséquences majeures. Avec des navires quittant le pavillon français, des emplois partiraient à l'étranger et un nombre de plus en plus faible de jeunes Français serait tenté par la carrière de marin. Sur la scène internationale, avec une flotte ne représentant plus que 0,4 p. cent du tonnage de la flotte mondiale, la France verrait son influence s'affaiblir.

Le 3 mai 2005 a été promulguée la loi² créant le registre international français (RIF) dont le décret³ d'application est entré en vigueur le 11 février 2006. L'objectif de cette loi est de rendre plus attrayante l'immatriculation des navires sous pavillon français afin d'enrayer le déclin de la marine marchande. Selon ses auteurs, elle permettra à la France de mieux se positionner sur la scène maritime internationale et favorisera l'emploi de marins français. Si le second objectif semble hasardeux car la loi ne fait obligation que d'embaucher des navigants de l'Union européenne, le premier objectif apparaît discutable.

Le nouveau registre est réservé aux navires de commerce au long cours ou au cabotage international et aux navires de plaisance de plus de 24 mètres. Inspiré de registres internationaux d'autres Etats de l'Union européenne, il comprend des dispositifs d'allègements fiscaux ou d'exonération de charges mais impose aux armateurs d'armer les navires avec un minimum de 25 p. cent à 35 p. cent de navigants originaires de l'Union européenne, suivant le régime d'exonération.

Après de violentes critiques du projet accusant le gouvernement de vouloir créer un pavillon de complaisance⁴, la loi sur le RIF a été adoptée grâce à la pression des armateurs français et à l'issue d'une longue concertation avec les syndicats de navigants français.

Si comme l'espèrent les sénateurs à l'origine du projet de loi et comme l'affirme l'IFM⁵, les armateurs français profitent de la mise en œuvre du RIF pour replacer certains de leurs navires actuellement sous pavillon étranger sous pavillon national, cette manœuvre ne fera pas évoluer la place de la France dans le classement des flottes mondiales car la CNUCED comptabilise les navires contrôlés par les intérêts des pays, quelque soient leurs pavillons.

Cependant, la création du RIF est une étape décisive dans la modernisation des activités maritimes françaises, et elle participe à la préservation d'une flotte de commerce sous pavillon français dont le maintien est nécessaire pour au moins trois raisons :

- la présence de navires de commerce français sur toutes les mers du globe renforce la visibilité de la France et concourt à son rayonnement ;
- une flotte de commerce sous pavillon français est nécessaire à l'éventuelle réactivation d'une force maritime de complément de la marine nationale ;

¹ A titre de comparaison, le coût journalier d'exploitation d'un porte-conteneurs est de 9 300 euros pour un navire sous pavillon français (registre métropolitain), 7 800 euros s'il est sous pavillon français (registre des TAAF), 4 300 euros si son équipage est composé de marins polonais et philippins, 3 400 euros avec un équipage chinois. BESSELAT, Député, Jean-Yves, *Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la création du registre international français* ; Assemblée Nationale, Paris, Janvier 2005.

² Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, modifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 44. Loi issue du projet de loi déposé le 30 octobre 2003 par les sénateurs Henri de RICHEMONT, Josselin de ROHAN, Jacques OUDIN, Patrice GÉLARD et Lucien LANIER.

³ Décret n° 2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français. Le port de rattachement des navires immatriculés sur ce registre est Marseille.

⁴ Le RIF est classé par l'ITF sur la liste des pavillons de complaisance depuis mars 2005 à la suite de l'intervention de trois syndicats français, la CGT, la CFDT et FO. Cette situation prive le registre de voir inscrits des navires dont les sociétés refusent tout lien avec un pavillon de complaisance. THOMAS, André, « Complaisance : pas encore de négociation », *Le Marin*, 17 février 2006, p. 3.

⁵ VALLAT, Francis, Président de l'Institut français de la mer, Intervention devant les officiers de marine stagiaires de la 13^e promotion du CID, Paris, Janvier 2006.

- l'existence de navigants français requiert un environnement technique, organisationnel et de formation qui contribue à la présence de centres de décision sur le territoire national.

Plus que de posséder une flotte de commerce nombreuse, deux éléments sont véritablement importants pour que la France puisse peser sur la scène maritime internationale : s'appuyer sur les capacités d'action de l'Union européenne et abriter les centres de décisions maritimes mettant en œuvre des navires. Si le second aspect touche à l'attractivité économique même du pays et au maintien d'un savoir faire maritime national, le premier réside dans l'établissement d'une vision maritime cohérente entre tous les Etats de l'Union.

5 QUELLE POLITIQUE MARITIME POUR LA FRANCE ?

5.1 Une ambition nouvelle

Malgré ses 10 000 kilomètres de côtes, une zone économique exclusive de plus de dix millions de km² et des possessions réparties sur tous les océans, la France ne peut plus prétendre au statut de puissance maritime. Mais, confrontée à de vastes défis économiques, sociaux ou environnementaux, elle a redécouvert l'importance des activités maritimes qui génèrent en France près de 315 000 emplois et représentent 35 milliards d'euros¹.

Le gouvernement a donné pour mission au groupe de projet Poséidon² de déterminer pour la fin de l'année 2006 les éléments constitutifs d'une politique maritime nationale, politique intégrée qui, selon le Secrétariat général de la mer, doit viser « à la cohérence globale, à la connaissance des intérêts de l'autre, à la compatibilité des enjeux dans une dynamique de développement équitable et durable »³.

La contribution française à la définition d'une politique maritime de l'Union européenne permet d'envisager les thèmes que devra aborder cette politique nationale.

5.2 Une ambition pour l'Europe

La France, l'Espagne et le Portugal se sont investis dans la rédaction d'une contribution commune au futur livre vert sur la politique maritime de l'Union européenne. Cette contribution aborde les deux aspects majeurs des activités liées à la mer, l'exploitation des ressources et l'exploitation des espaces marins.

Aujourd'hui, l'espace maritime échappe pour une large part à une intervention coordonnée des Etats européens. Certes, l'Union est active dans l'encadrement des infrastructures portuaires, du transport ou de la pêche, mais ses interventions ne se réfèrent pas à une stratégie d'ensemble. C'est la raison pour laquelle elle s'est lancée dans l'élaboration d'un livre vert, à l'image des initiatives prises par les Etats-Unis en 2000 ou du Japon en 2002 sur la définition de stratégies maritimes spécifiques. Ce livre vert doit permettre d'affirmer politiquement l'importance de la question maritime, d'en chiffrer les enjeux et de jeter les bases d'une capacité d'action concrète.

Les enjeux stratégiques en matière de politique maritime recouvrent deux aspects : les mers et les océans au service de la croissance, de l'emploi et de la stratégie de Lisbonne – la compétitivité –, les mers et les océans au service de la stratégie de Göteborg – le développement durable. Les trois pays ont déterminé quatre grandes orientations pour développer cette politique.

La première orientation est le développement d'une véritable vision européenne de la mer. Fondée sur la réaffirmation de l'importance de la mer pour l'Europe, il s'agit principalement de dégager au

¹ BESSOULE, Yann, « La France esquisse une politique maritime », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.

² Le groupe de projet Poséidon a été lancé par le commissariat général au Plan en liaison avec le secrétariat général de la mer. Il comprend des responsables des différents secteurs du monde maritime : administration, transport, industrie, marine nationale, pêche, plaisance, ...

³ DE LA GORCE, Xavier, Secrétaire général de la mer, Intervention aux « Premières assises de l'économie maritime et du littoral », Paris, Décembre 2005.

niveau international une vision cohérente soutenue par chacun des Etats, en particulier au sein de l'OMI, pour pouvoir bénéficier d'importantes possibilités d'action.

La seconde consiste à améliorer la connaissance des océans par la coordination des travaux des instituts spécialisés, la mise en place de programmes de recherche et l'optimisation des offres de formation dans les domaines liés à la mer.

La troisième concerne la protection de la mer et la protection vis-à-vis de la mer. L'objectif est d'une part de garantir la protection du milieu marin et des ressources biologiques pour y développer une économie durable. D'autre part, il s'agit de protéger les personnes et les biens des risques naturels et des menaces d'origine humaine en provenance de la mer (activités illicites, immigration clandestine,...). C'est l'enjeu de l'actuel concept de sauvegarde maritime.

Enfin, la quatrième orientation est la promotion d'une économie durable de la mer reposant essentiellement sur le développement d'un transport maritime sûr, la promotion d'une exploitation durable, et le développement des industries et des technologies marines. Deux chantiers conduits par le gouvernement français, la création du RIF et le projet d'autoroute maritime Atlantique, sont à rapprocher de cette orientation.

6 CONCLUSION

La France en se dotant d'une politique maritime nationale témoigne de ses besoins et de ses ambitions. Elle aspire à rayonner dans un système océanique dominé par les pays asiatiques. Mais, après avoir pendant trop longtemps négligé l'importance des océans, elle ne peut plus s'appuyer sur des attributs objectifs de cette puissance que sont des infrastructures portuaires et une flotte de commerce de dimension mondiale.

L'Union européenne forte de 25 Etats membres contrôle 40 p. cent de la flotte mondiale, demeure un des pôles économiques majeurs et possède des infrastructures portuaires de dimension mondiale. Elle a su agir avec efficacité dans de nombreux domaines liés à l'activité maritime mais ses Etats membres interviennent encore de manière trop dispersée dans les organisations internationales.

Elle est aujourd'hui une puissance maritime en devenir et c'est sur ce potentiel que la France doit s'appuyer pour faire valoir ses intérêts et rayonner efficacement. Par son dynamisme à mettre en œuvre la politique maritime de l'Union, la France marquera sa volonté de faire de l'Union européenne cette puissance.

C'est en réalité tout l'enjeu de la construction européenne.

ANNEXE 1 – BIBLIOGRAPHIE

L'étude conjoncturelle des systèmes océaniques s'appuie sur des documents publiés régulièrement par des acteurs institutionnels ou privés. Elle est complétée par l'apport de périodiques fondant leurs centres d'intérêt sur le monde maritime en général ou sur les activités économiques.

Textes réglementaires cités dans le texte

- « Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français », *Journal officiel de la République française*, n° 103, 4 mai 2005.
- « Décret n° 2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français », *Journal officiel de la République française*, n° 36, 11 février 2006.

Ouvrage à caractère général cité dans le texte

- VIGARIÉ, André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris ; Economica et ISC (Bibliothèque stratégique), 1995.

Rapports annuels cités dans le texte

- DGMT, *Ports de commerce, flotte de commerce, voies navigables – Résultats 2005 provisoires*, Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, mars 2006.
- UNCTAD, *Review of maritime transport 2004*, Genève ; Nations Unies, Novembre 2005¹.
- Armateurs de France, *Rapport annuel 2005 sur l'activité 2004*, Paris, Avril 2005.

Articles et contributions cités dans le texte

- BUFFIER, Dominique, « Le groupe de Dubaï, DP World, renonce à gérer six ports américains », *Le Monde*, 11 mars 2006, p. 15.
- BRITZ, Caroline, « P&O finalement racheté par Dubaï Ports World », *Le Marin*, 17 février 2006, p. 14.
- THOMAS, André, « Complaisance : pas encore de négociation », *Le Marin*, 17 février 2006, p. 3.
- BARJONNET, Claude, « La spectaculaire montée en puissance de CMA-CGM », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.
- BARJONNET, André, « Vague de fusions dans le transport de conteneurs », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.
- BARJONNET, Claude, « Financement des navires : Paris s'impose », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 5.
- BARJONNET, Claude, « Le cabotage, nouveau pari de Louis Dreyfus Armateurs », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 6.

¹ Le rapport concernant une année A est publié en anglais à la fin de l'année A + 1, puis en français dans le premier trimestre de l'année A + 2.

- BESSOULE, Yann, « La France esquisse une politique maritime », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 2.
- THOMAS, André, « Le sursaut de la construction navale », *Les Echos*, 14 décembre 2005, p. 8.
- SALMON Loïc, « Canal de Suez : résultat record pour 2004 », *Journal de la marine marchande*, 26 août 2005, p. 13.
- MARCADON, Jacques, « Les grandes routes maritimes », *Questions internationales*, n° 14, Juillet-août 2005, pp. 40-48.
- CORNIER, Jean-Claude, « Ports français. Les marchandises diverses dopent les résultats globaux », *Le Marin*, Hors série – Ports de commerce, Avril 2005, pp. 4-5.
- MAYSONNAVE-BURIE, Jean-Pierre, « Piraterie : les attaques contre des navires ont fait 30 morts l’an passé contre 21 en 2003 », *Journal de la marine marchande*, 25 février 2005, p. 11.
- BESSELAT, Député, Jean-Yves, *Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques, de l’environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la création du registre international français*, Paris ; Assemblée Nationale, Janvier 2005.

Notes de synthèse citées dans le texte

- ISEMAR, « Les acteurs de l’industrie maritime mondiale en 2004-2005 », *Note de synthèse*, n° 81, Janvier 2006.
- IMO, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*, n° 69-72-76-80, Londres, Mai 2005 à janvier 2006.
- ISEMAR, « Panorama des ports de commerce mondiaux 2003 », *Note de synthèse*, n° 71, Janvier 2005.

Revues, publications

- BARRY ROGLIANO SALLES, *Transport maritime et construction navale 2004*, Paris, 2005.
- *La Revue Maritime*, publication de l’Institut français de la mer, Paris.

Sites Internet d’informations générales

- Synthèses et cartes sur les activités économiques du monde maritime : site de l’institut supérieur d’économie maritime (ISEMAR), www.isemar.asso.fr.
- Synthèses sur les infrastructures portuaires et la flotte de commerce françaises : site du ministère des transports, de l’équipement, du tourisme et de la mer, www.mer.gouv.fr.
- Informations sur les activités conduites par les armateurs français : site d’Armateurs de France, www.armateursdefrance.fr.
- Informations sur la réglementation et la piraterie : site de l’OMI, www.imo.org.

ANNEXE 2 – GLOSSAIRE

Catégories de navire utilisées dans cette étude.

Catégories	Types de navires
Pétroliers - <i>Tankers</i>	Pétroliers
Vraquiers – <i>Bulk carriers</i>	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques – <i>General cargo</i>	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, cargos mixtes, navires de charge à un ou plusieurs ponts
Porte-conteneurs – <i>Container ships</i>	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres navires citernes, méthaniens, rouliers mixtes, navires à passagers, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tout autre type de navires

CNUCED – UNCTAD. Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement – *United Nations conference on trade and development.*

DGMT. Direction générale de la mer et des transports du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

EVP – TEU. Équivalent d'un conteneur de vingt pieds de long – *20-foot equivalent unit.*

Immatriculation. L'immatriculation est une formalité administrative qui sanctionne le rattachement d'un navire à un port et le soumet à son régime juridique.

OMI – IMO. Organisation maritime internationale – *International maritime organization.*

IFM. Institut français de la mer.

ISEMAR. Institut supérieur d'économie maritime.

ITF. *International transport worker's federation.*

Pavillon. Le pavillon est le lien de droit entre un navire et un Etat, analogue à la nationalité pour les personnes. Les Etats définissent des registres d'immatriculations sur lesquels sont inscrits les navires.

Pavillon de complaisance. « Pavillon de complaisance » est la mauvaise traduction de *flag of convenience* dont l'expression « pavillon de libre immatriculation » reflète mieux l'esprit, c'est-à-dire un pavillon dont le lien entre le propriétaire du navire et le pays du pavillon est inexistant ou fictif.

RIF. Registre international français.

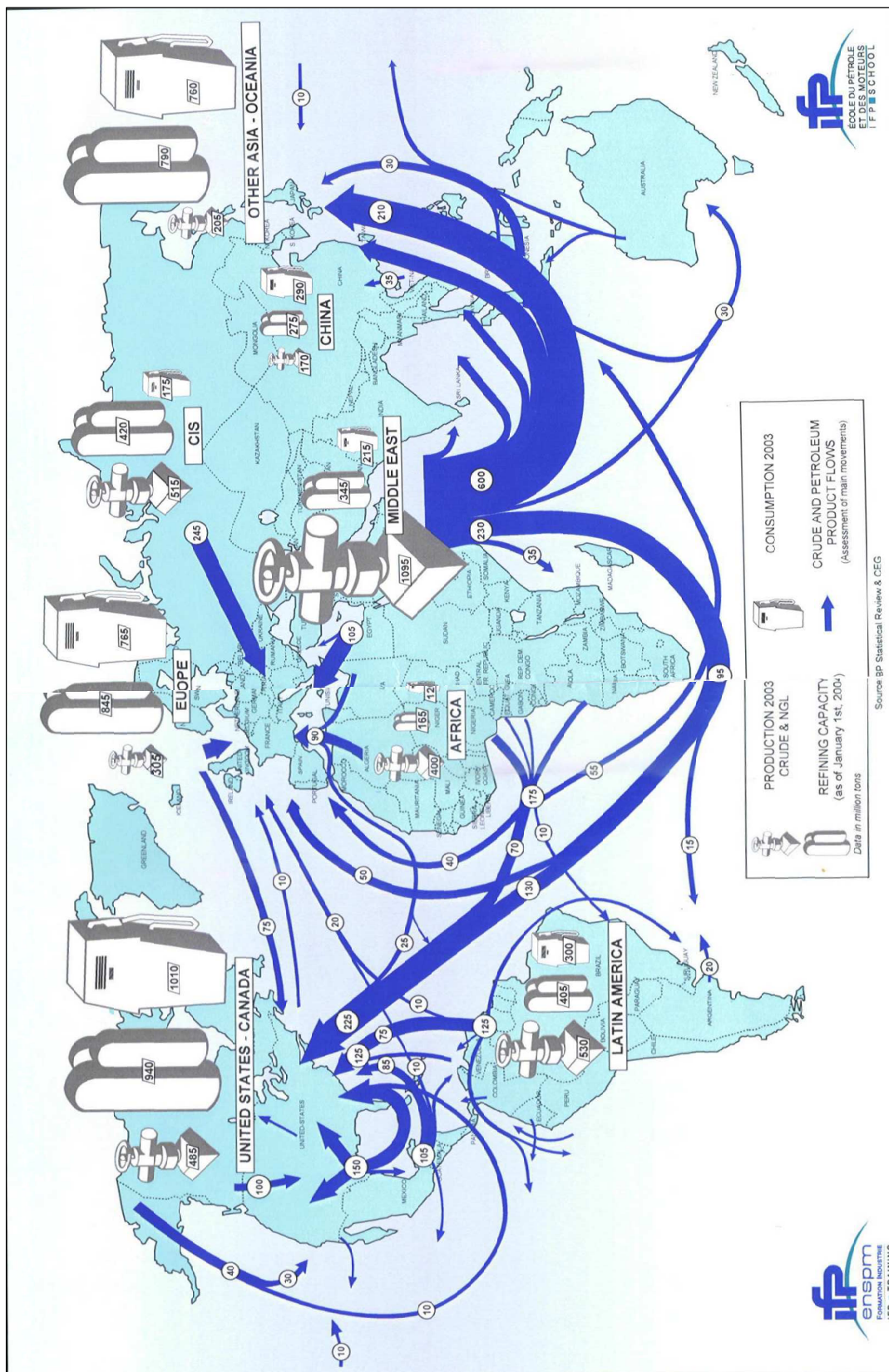
TAAF. Terres antarctiques et australes françaises.

tjb – grt. Tonnage de jauge brute – *Gross registered tons.* Volume intérieur d'un navire compris entre la coque et le pont, augmenté des constructions permanentes établies sur ce dernier.

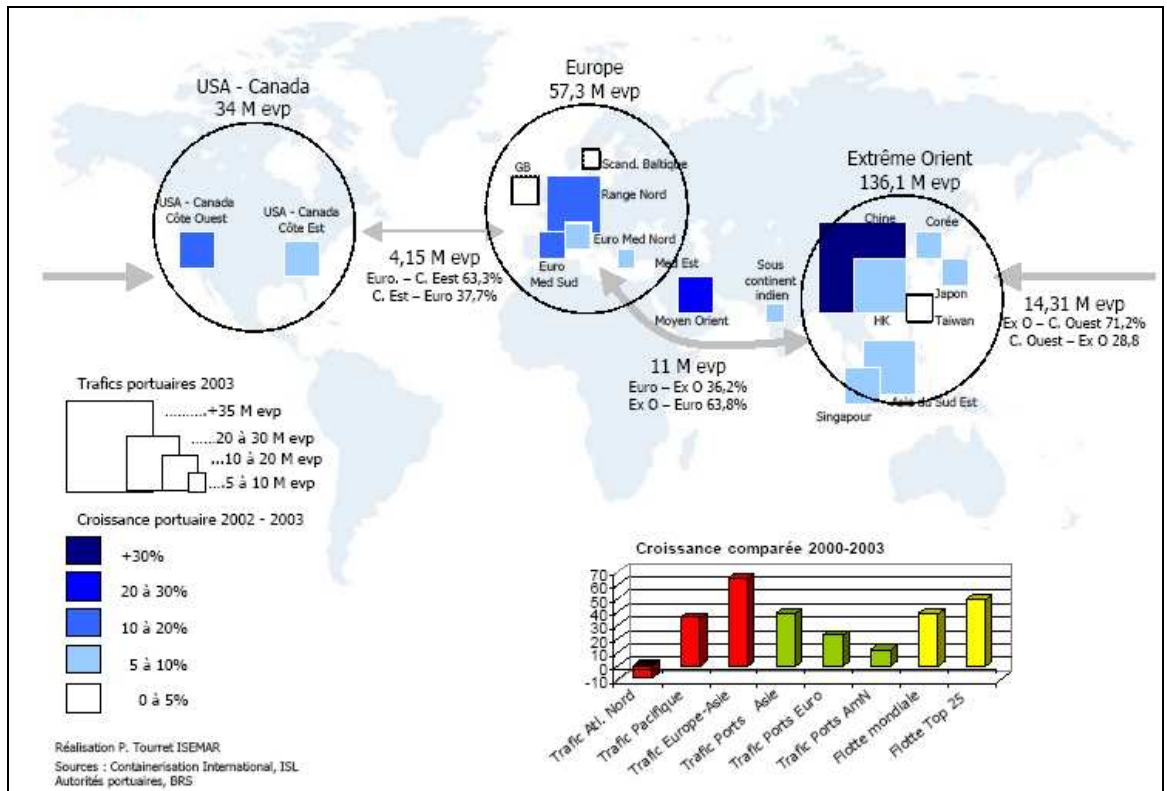
TOM. Territoires d'outre-mer.

tpl – dwt. Tonnage de port en lourd – *Deadweight tons.* Charge maximale qu'un navire est autorisé à transporter.

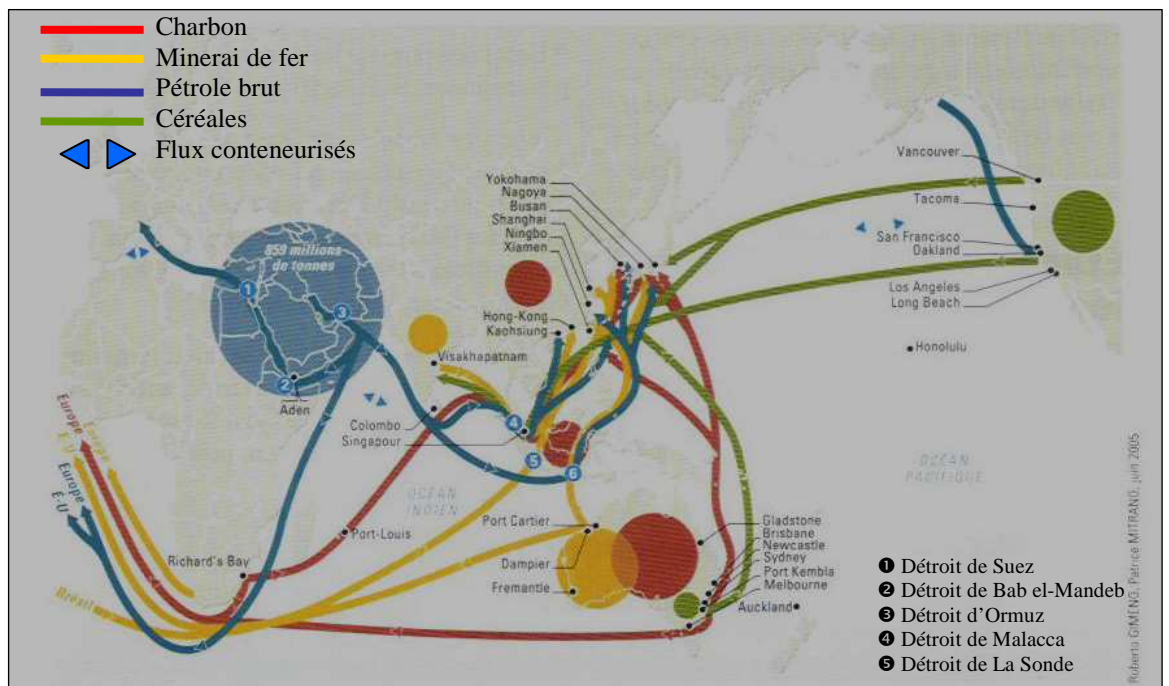
ANNEXE 3 – CARTES DES PRINCIPAUX FLUX DE MARCHANDISES



Carte 1. Les flux pétroliers en 2003



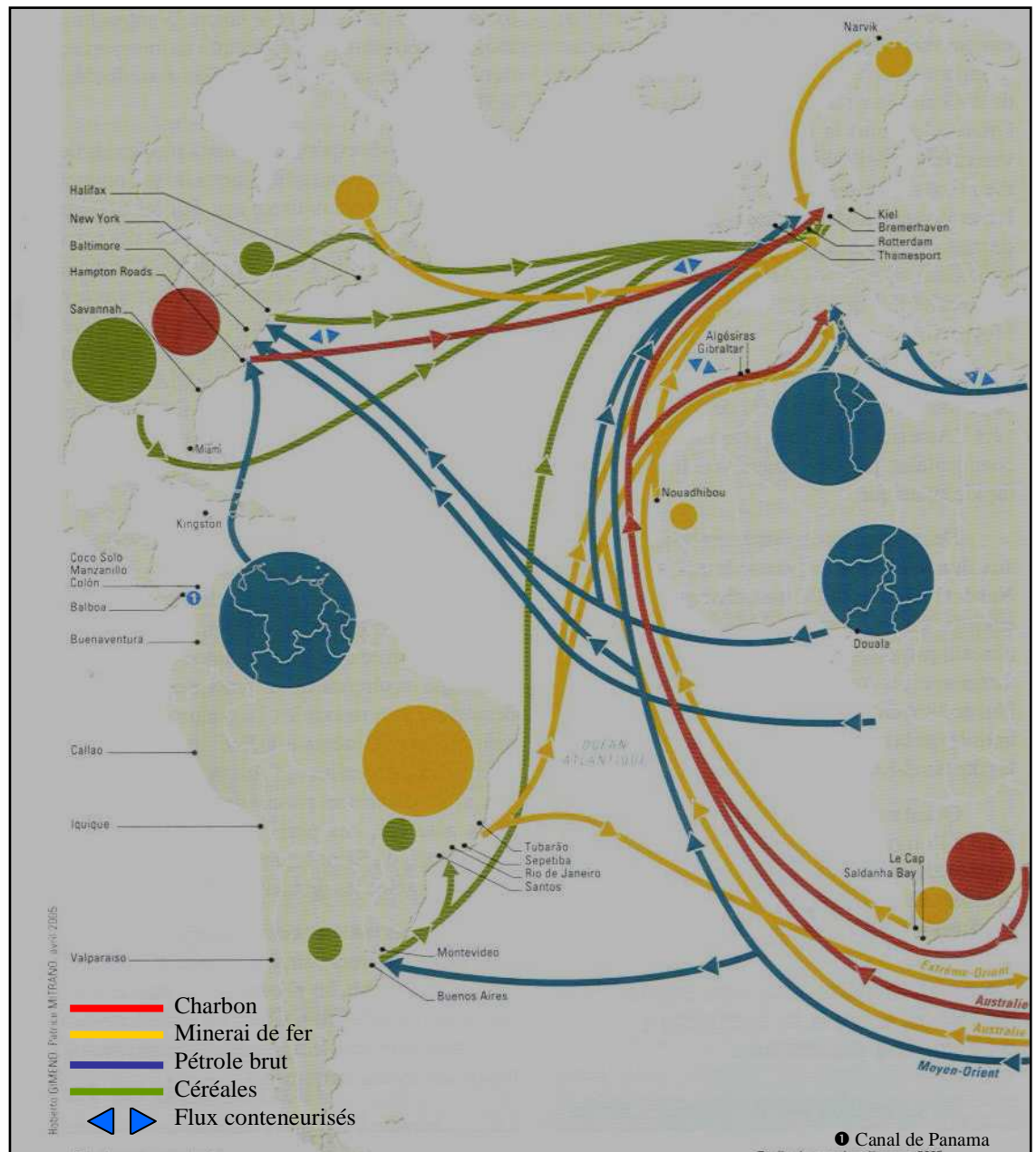
Carte 2. Les trafics de conteneurs Est-Ouest en 2003¹



Carte 3. Les principaux flux de marchandises dans les océans Indien et Pacifique en 2003²

¹ ISEMAR, www.isemar.asso.fr, Janvier 2006.

² MARCADON, *op. cit.*, pp. 44-45.



Carte 4. Les principaux flux de marchandises dans l'océan Atlantique en 2003¹

¹ MARCADON, *op. cit.*, pp. 44-45.

ANNEXE 4 – CLASSEMENT DES FLOTTES DE COMMERCE MONDIALES

Pays	Classement ¹ Armateurs de France au 1 ^{er} janvier 2005		Flottes ² de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2005 (CNUCED, données Lloyds Register-Fairplay)			Flottes ² des principaux pays ³ et territoires maritimes au 1 ^{er} janvier 2005 (CNUCED, données Lloyds Register-Fairplay)			
	Rang	TPL ⁴	Rang	Nb de navires	TPL	Rang	Nb de navires	TPL	TPL sous pavillon étranger
Panama	1	195 323	1	4 266	177 866				
Libéria	2	83 773	2	1 328	76 372				
Grèce	3	55 368				1	2 984	157 339	67,13 %
Bahamas	4	45 422	3	999	41 835				
Hong Kong	5	42 873				7	605	40 993	57,93 %
Singapour	6	39 624				11	740	22 333	44,37 %
Malte	7	37 002	4	913	30 971				
Iles Marshall	8	36 875							
Chypre	9	34 174	5	867	31 585	31	76	3 102	85,19 %
Chine	10	28 814				4	2 612	56 812	52,28 %
Norvège	11 ⁵	25 520				6	1 589	43 989	67,39 %
Royaume Uni	12 ⁶	21 874				9	885	25 843	57,96 %
Japon	13	14 857				2	2 945	117 662	89,28 %
Etats Unis	14	13 393				5	1 633	46 338	77,77 %
Inde	15	11 714				15	386	12 709	7,72 %
Corée du Sud	16	11 090				8	939	27 258	61,95 %
Italie	17	10 996				14	666	13 446	30,39 %
Saint Vincent	18	9 037	7	475	6 857				
Iran	19	8 995				19	172	9 478	4,93 %
Danemark	20 ⁷	8 832				12	646	16 867	50,34 %
Antigua & Barbades	21	8 760	6	898	8 383				
Allemagne	22	8 620				3	2 615	57 911	84,40 %
Malaisie	23	8 446				18	327	9 835	38,44 %
Turquie	24	7 169				20	648	8 768	29,33 %
Russie	25	7 065				13	2 083	15 250	55,11 %
Pays Bas	26 ⁸	7 040				22	705	6 897	36,82 %
Philippines	27	6 971				28	326	5 008	21,10 %
Bermudes	28	6 966	8	95	6 206				
France	29⁹	6 630				23	275	6 694	65,37 %
Taiwan						10	531	23 331	77,30 %
Suisse						16	324	11 474	93,10 %
Arabie Saoudite						17	123	11 062	92,12 %
Belgique						21	178	8 124	45,48 %

¹ Navires de 100 tjb ou plus.

² Navires de 1000 tjb ou plus, hors flotte de réserve des Etats-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

³ La CNUCED établit le classement sur la base du pays où est exercé le contrôle effectif de la flotte, c'est-à-dire le pays d'établissement de la société mère. Dans plusieurs cas, il s'agit d'une question d'interprétation.

⁴ En milliers de tonnes.

⁵ 1^{er} registre et NIS.

⁶ Royaume Uni et Ile de Man.

⁷ 1^{er} registre et DIS.

⁸ Pays Bas et Antilles Néerlandaises.

⁹ Métropolitain et TAAF.

Pays	Classement ¹ Armateurs de France au 1 ^{er} janvier 2005		Flottes ² de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2005 (CNUCED, données Lloyds Register-Fairplay)			Flottes ² des principaux pays ³ et territoires maritimes au 1 ^{er} janvier 2005 (CNUCED, données Lloyds Register-Fairplay)			
	Rang	TPL ⁴	Rang	Nb de navires	TPL	Rang	Nb de navires	TPL	TPL sous pavillon étranger
Canada						24	325	5 979	57,61 %
Indonésie						25	672	5 754	36,39 %
Brésil						26	151	5 425	45,54 %
Suède						27	322	5 419	71,77 %
Espagne						29	319	4 363	94,32 %
Koweït						30	45	3 791	8,02 %
Thaïlande						32	297	2 982	13,38 %
Ukraine						33	393	2 679	62,61 %
Emirats Arabes Unis						34	134	2 658	100 %
Australie						35	85	2 644	48,95 %

TABLE DES MATIERES

FICHE DOCUMENTAIRE	2
SOMMAIRE	3
1 INTRODUCTION	4
2 ROUTES MARITIMES ET MARCHANDISES TRANSPORTEES	6
Graphique 1. Évolution du trafic maritime international	6
Tableau 1. Estimation du volume des marchandises transportées en 2004	7
2.1 Les échanges d'hydrocarbures	7
2.2 Les échanges de vracs secs	8
2.3 Les échanges conteneurisés	8
2.4 Les zones à risques	9
2.5 Un passage obligé, l'exemple du canal de Suez	10
3 SYSTEMES PORTUAIRES	11
Graphique 2. Comparaison des trafics portuaires en 2004	11
3.1 Dynamiques régionales	11
3.1.1 Asie	11
3.1.2 Amérique du Nord	12
3.1.3 Europe	12
3.2 Secteurs d'activité	12
3.2.1 Grands ports vraciers d'exportation	12
3.2.2 Grands ports pétroliers en Europe	13
3.2.3 Ports à conteneurs dominants	13
3.2.3.1 L'Europe	14
Graphique 3. Parts de marché du trafic de conteneurs dans le range Nord en 2004	14
3.2.3.2 L'Amérique du Nord	15
3.2.3.3 L'Asie	15
3.2.3.4 Le golfe Persique, l'Amérique Latine et l'Afrique	16
3.3 La politique portuaire de l'Union européenne	16
3.4 Les ports français	16
Graphique 4. Répartition par conditionnement du trafic des ports français en 2005	17
3.4.1 Ports autonomes	17
Tableau 2. Trafic des ports autonomes métropolitains en 2005	18
3.4.2 Projets de développement	18
4 FLOTTES DE COMMERCE	19
Tableau 3. Productivité de la flotte mondiale	19
	38

4.1	Panorama de la flotte de commerce mondiale	20
4.1.1	Composition de la flotte	20
	Tableau 4. Composition de la flotte mondiale au 1 ^{er} janvier 2005	20
	Tableau 5. Répartition du tonnage de port en lourd de la flotte par type de navires	20
4.1.2	Age de la flotte	20
4.1.3	Nationalité de la flotte	21
4.2	Perspectives de développement	21
4.2.1	Constructions neuves	22
	Tableau 6. Les principaux chantiers navals civils en 2004	22
4.2.2	Financement des navires	22
4.2.3	Porte-conteneurs	23
	Tableau 7. Les armateurs de porte-conteneurs en octobre 2005	23
4.3	La flotte de commerce française	24
4.3.1	Une flotte de taille limitée	24
	Tableau 8. La flotte de commerce sous pavillon français	24
4.3.2	Le problème du pavillon français	24
5	QUELLE POLITIQUE MARITIME POUR LA FRANCE ?	27
5.1	Une ambition nouvelle	27
5.2	Une ambition pour l'Europe	27
6	CONCLUSION	29
	ANNEXE 1 – BIBLIOGRAPHIE	30
	ANNEXE 2 – GLOSSAIRE	32
	ANNEXE 3 – CARTES DES PRINCIPAUX FLUX DE MARCHANDISES	33
	Carte 1. Les flux pétroliers en 2003	33
	Carte 2. Les trafics de conteneurs Est-Ouest en 2003	34
	Carte 3. Les principaux flux de marchandises dans les océans Indien et Pacifique en 2003	34
	Carte 4. Les principaux flux de marchandises dans l'océan Atlantique en 2003	35
	ANNEXE 4 – CLASSEMENT DES FLOTTES DE COMMERCE MONDIALES	36
	TABLE DES MATIERES	38