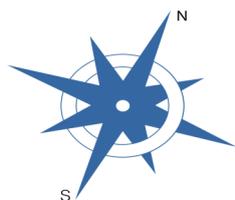


LE FIL CONTINU



ADEC-NS

Agence pour le Développement Economique et Culturel Nord-Sud

Organisme disposant du Statut consultatif spécial au Conseil Economique et Social de l'ONU

Newsletter N°55 12 mai 2015

- Le trafic maritime international2
- Actualités économiques.....5
 - Coopération internationale.....5
 - Nouvelles technologies.....5
 - Energie et Environnement.....6
- Actualités de l'ADEC-NS.....6

Edito

La surface de la terre est recouverte à 71% d'eau. Depuis des millénaires, la volonté de chaque civilisation d'agrandir son territoire a forcé l'humain à créer un moyen de transport capable de franchir l'obstacle que constituent les mers et océans. La capacité d'adaptation à l'environnement a contraint les hommes à concevoir un moyen de se déplacer pour se nourrir, se battre, marchander, explorer et découvrir.

L'évolution de la société humaine est strictement liée au développement du transport maritime et la mondialisation n'a fait qu'accentuer son expansion. Les échanges réalisés par les voies navigables représentent aujourd'hui près de 90% du commerce international.

Avec la révolution industrielle, la construction mécanique et la propulsion de la machine à vapeur a dynamisé l'activité maritime, laissant de côté les voiliers et accélérant la vitesse de transport. Des petits bateaux de pêche aux gigantesques pétroliers, en passant par les sous-marins, les croiseurs à propulsion nucléaire ou les plateformes industrielles flottantes, l'industrie lourde développe des navires en fonction de la demande.

Cette croissance des échanges demande une flotte de plus en plus grande de transporteurs et nécessite des infrastructures adaptées. Des canaux au développement d'installations portuaires, ces constructions sont souvent assujetties à des enjeux géopolitiques et environnementaux. Nous traiterons ces mutations dans l'article de fond de cette nouvelle newsletter.

Bonne lecture !
L'équipe ADEC-NS

Citation



« Qui tient la mer tient le commerce du monde ;
qui tient le commerce tient la richesse ;
qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même. »

Sir Walter Raleigh
XVIe siècle

Agence pour le Développement Economique et Culturel Nord-Sud
Statut Consultatif auprès du Conseil Economique et Social (ECOSOC) de l'ONU

ADEC-NS - BP 24219 – 31432 TOULOUSE CEDEX 4

Téléphone : 05 67 16 15 16

Télécopie : 05 61 39 89 34

Site Internet : www.adecons.fr

LES ENJEUX DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Dans un monde toujours plus interdépendant et globalisé, les réseaux de transport qui relient entre elles les chaînes d'approvisionnement mondiales, sont les moteurs de la prospérité économique future et d'un développement international durable. En France, l'enjeu est de taille, selon le Conseil national de l'industrie, la filière des industries navales et maritimes compte 70 000 emplois directs et une valeur ajoutée directe de 5 Mds d'euros.

UN SECTEUR EN CROISSANCE

Selon les estimations fournies par la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), près de 90 % des marchandises du commerce international sont transportées par voie maritime. Ainsi, il est difficile aujourd'hui de nier l'importance économique et stratégique des transports maritimes et des voies navigables dans le commerce mondial. L'accès aux infrastructures de transports maritimes internationaux et aux réseaux portuaires est un facteur d'évaluation de la compétitivité commerciale de tous les pays, y compris ceux dont l'accès à la mer reste restreint. Par ailleurs, le commerce maritime doit relever de nouveaux défis tels que la sécurité énergétique, les changements climatiques et la protection de l'environnement.

En 2012, le commerce maritime mondial a franchi pour la première fois le seuil des 9 milliards de tonnes, il a depuis progressé de 2,2 % pour atteindre la barre des 9,6 milliards de tonnes en 2014. C'est la croissance des flux de navires à cargaison sèche qui fut la plus importante, soit 5,5 %. Les cargaisons sèches comprennent principalement des produits en vrac, fer, charbon, céréales, phosphate de roches, produits forestiers, etc. Le trafic de pétroliers (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) est lui en légère baisse mais reste toujours conséquent. Ainsi, on peut constater dans le tableau ci-dessous qu'en 1970 le trafic des pétroliers représentait 1440 millions de tonnes sur un total de 2605 millions de tonnes transportées par voie maritime. En 2013, celui-ci ne représente que 2844 millions de tonnes sur un total de 9548 millions de tonnes, dont 6704 millions de tonnes de cargaison sèche.

Table 1.3. Developments in international seaborne trade, selected years (Millions of tons loaded)

Year	Oil and gas	Main bulks*	Other dry cargo	Total (all cargoes)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by reporting countries and as published on the relevant government and port industry websites, and by specialist sources. Data have been revised and updated to reflect improved reporting, including more recent figures and better information regarding the breakdown by cargo type. Figures for 2013 are estimated based on preliminary data or on the last year for which data were available.

* Iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate rock. The data for 2006 onwards are based on various issues of the *Dry Bulk Trade Outlook*, produced by Clarkson Research Services.

Evolutions du commerce maritime international sur un échantillon d'années de 1970 à 2013

En partie stimulé par la croissance économique chinoise et les échanges commerciaux Sud-Sud, de nouvelles perspectives s'ouvrent au secteur des transports maritimes et notamment à l'échelle de l'intégration régionale. Cependant, le commerce maritime est assujéti aux variations de l'économie internationale, il n'est donc pas à l'abri des crises économiques qui peuvent inverser les courbes de croissance. Si le secteur a repris depuis la fin de l'année 2014, l'année 2013 a enregistré une baisse significative des exportations et des importations en volume. Plusieurs facteurs ont contribué à la faiblesse des échanges commerciaux maritimes, la récession des pays de l'UE, la hausse des taux de chômage, et les incertitudes sur la politique la Réserve Fédérale américaine (Fed). Les risques géopolitiques sont également à prendre en compte. Les conflits civils et territoriaux au Moyen-Orient, en Afrique et en Europe de l'Est peuvent provoquer une hausse des prix énergétiques et ainsi perturber les flux commerciaux et principalement les flux maritimes.

L'IMPORTANCE STRATEGIQUE DES CANAUX MARITIMES

Face à l'augmentation des quantités de fret transportées par voie maritime, les compagnies de transport maritime ont développé des cargos plus grands et plus rentables grâce à des économies d'échelle. Ainsi, selon la CNUCED, la classe de navire triple-E de Maersk peut transporter 2500 containers de plus qu'auparavant tout en consommant 37 % de carburant en moins. Cependant, cette évolution technique pose problème lorsqu'il s'agit des voies de passage maritime. En effet, ces nouvelles générations de cargos ne peuvent pas passer par certains canaux maritimes pourtant primordiaux. Les deux principaux canaux historiques du trafic maritime mondial sont *le canal de Suez* (Egypte) et *le canal de Panama* (Panama). D'autres projets de canaux maritimes sont en cours de réalisation en Turquie (2013-2023) et au Nicaragua (2014-2020).

Situé à un endroit stratégique, pont entre la Méditerranée et l'océan indien, le canal de Suez est suffisamment large pour accueillir les plus gros navires. Cependant, le canal ne peut faire passer que deux pétroliers sur trois, et la plupart des pétroliers passent le canal à vide (leur pétrole est acheminé par l'oléoduc Sumed). Ainsi, le nouveau président égyptien, Abdel Fattah Al Sissi a lancé un nouveau plan d'aménagement pour élargir le canal en creusant un nouveau canal parallèle de 72 km. Le nouveau projet prévoit également un approfondissement de la voie d'eau existante

Le canal du Panama est lui assujéti à de nombreuses difficultés. Le 15 août 2014, ce canal reliant les océans Atlantique et Pacifique a fêté ses 100 ans. S'il représente toujours une voie commerciale essentielle pour les Amériques et l'Asie, il doit s'adapter pour résister à la concurrence. Les nouvelles générations de gros transporteurs ne rentrent plus dans la norme « Panamax » (taille maximale pour pouvoir franchir le canal) et sont contraints de modifier leurs trajectoires. Aussi, depuis 2009, le canal est en surcapacité et les encombrements à l'entrée engendrent des pertes en termes de productivité pour les compagnies maritimes. C'est pourquoi un projet d'aménagement est actuellement en cours de réalisation. Il prévoit le creusement de nouvelles voies d'eau et la construction de deux nouvelles écluses (côté Atlantique et Pacifique). Celles-ci permettront aux cargos transportant jusqu'à 1300 containers d'emprunter le canal. On parle déjà d'une nouvelle norme « New Panamax ».



L'aménagement des canaux maritimes est essentiel au développement du commerce maritime international mais il est surtout un enjeu économique primordial pour les pays qui en assurent la gestion. Ainsi, le canal de Suez rapporte plus de \$5 milliards par an à l'Egypte tandis que le canal de Panama élargi devrait rapporter à l'Etat de Panama \$3,1 milliards par an, soit le triple des recettes actuelles. Le projet d'agrandissement du canal est le prix à payer pour faire face à la concurrence du Nicaragua qui construit le deuxième canal interocéanique du continent.

LE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX PORTUAIRES

Le développement du secteur portuaire est un processus essentiel par lequel doit passer tout pays qui souhaite s'intégrer pleinement dans le commerce international. Les réseaux portuaires, de part les faibles coûts de transport des marchandises par la mer, sont les points stratégiques du positionnement d'un pays dans le commerce mondial. Historiquement, les ports étaient considérés comme faisant partie du patrimoine à part entière du pays. En effet, plus qu'une passerelle, les ports permettaient de collecter les taxes douanières ainsi que les droits d'accises. Si aujourd'hui, le poids fiscal des ports a diminué dans les pays développés, ceux-ci restent une source de recettes publiques primordiale dans de nombreux pays en voie de développement.

Ainsi, selon un rapport de la Banque mondiale, l'Autorité des ports de Tanzanie est le premier contribuable de l'Etat. A titre significatif, en 2011, l'Autorité et la *Tanzania International Container Terminal Services* ont respectivement versé, \$43 millions et \$15 millions aux caisses de l'Etat. Dans les pays développés, les taxes portuaires restent faibles comparativement à l'impôt sur le revenu et aux charges sociales. Ainsi, en 2014, pour les Etats-Unis, les droits de douanes et les droits d'accises représentent respectivement 3% et 1% des recettes totales du gouvernement.

Comme dans la plupart des secteurs industriels, le secteur portuaire est constamment mis en garde pour réduire l'impact de ses activités sur l'environnement. En septembre 2015, l'ONU doit adopter un nouveau programme de développement à travers des objectifs de développement durable énoncés par Rio +20 (« *The Future We want* » « *L'avenir que nous voulons* »), qui sont actuellement l'objet d'un groupe de travail. La préservation des environnements marins et des ressources énergétiques fait partie des volets principaux de ce sommet.

Quels sont les impacts environnementaux des ports ? Comme toute infrastructure de transport, les ports affectent l'environnement depuis leurs constructions jusqu'à leur fréquentation quotidienne. Si le trafic maritime perturbe la faune maritime, il rejette surtout des flux polluants et des contaminants qui peuvent détruire les écosystèmes. Le cas particulier des produits pétroliers et des effets dévastateurs des accidents de ce type de navire est significatif. En France, la lutte contre les pollutions maritimes accidentelles s'inscrit dans le dispositif Polmar. Mis en place en 1978 suite à l'échouage de l'*Amoco Cadiz*. Le dispositif comprend des plans départementaux sur la sensibilité écologique des côtes, des études sur les lieux de stockage des déchets collectés et 13 centres interdépartementaux de stockage des matériels spécialisés de lutte contre les pollutions par hydrocarbures sur les littoraux français.

DE NOUVEAUX DEFIS

Les réseaux portuaires continuent à croître d'un taux annuel de 5% selon les estimations de la CNUCED. Pour répondre à une demande sans cesse croissante, les nouvelles infrastructures portuaires doivent relever plusieurs défis, résoudre les problèmes de concentration des navires et réduire les émissions de carbones induites et autres déchets maritimes. Grâce à une meilleure planification des flux et à une surveillance écologique des littoraux, les réseaux portuaires peuvent s'assurer un avenir durable.



La rarification des ressources pétrolières, la hausse des prix du carburant, la dépression des axes fondamentaux du marché et la pression des normes environnementales ont conduit les compagnies maritimes à créer des embarcations plus innovantes et plus respectueuses de l'environnement : « *ecoships* ».

Les navires dits « écologiques » permettent de consommer moins de carburant tout en transportant la même quantité de marchandises que leurs prédécesseurs.

En 2013, le gouvernement français a lancé le « Plan Navires écologiques » qui vise à réduire les impacts environnementaux du trafic maritime tout en améliorant la sécurité des passagers, des équipages et des cargaisons. Le plan prévoit quatre types d'actions : pallier la baisse des ressources pétrolières, développer les modes de propulsion basées sur le Gaz naturel liquéfié (GNL), l'énergie électrique et vélique. Selon la feuille de route, la mise en œuvre du plan permettrait un jeu de gain de 50% sur l'ensemble des impacts environnementaux du navire tout au long de son cycle de vie.

Actualités économiques

Coopération internationale

Raul Castro en Algérie : Dynamiser la coopération entre les deux pays

Le président cubain, Raul Castro, s'est recueilli le 4 mai au sanctuaire des Martyrs, à Alger, à la mémoire des martyrs de la guerre de Libération nationale. Il était accompagné du président du Conseil de la nation, Abdelkader Bensalah, et du ministre de la Santé, de la Population et de la Réforme hospitalière, Abdelmalek Boudiaf.

[Lire la suite](#) – *El Watan*

La coopération entre l'Inde et Israël s'accélère...

Lors d'une visite à l'Université de Tel-Aviv le lundi 27 avril, le Chef de l'État du Maharashtra en Inde, Devendra Gangadharrao Fadnavis, a appelé à la création d'un parc industriel commun israélo-indien, qui permettra de combiner les avantages de la technologie israélienne et de la main-d'œuvre qualifiée disponible dans son pays.

[Lire la suite](#) - *Siliconwadi.fr*

2020-2050 : "Trente glorieuses" pour l'Afrique ?

Quinze années de croissance moyenne à 5 % ont fini par changer notre regard sur l'Afrique : « l'afropessimisme », c'est fini ! Nous voilà presque tous saisis par « l'afroptimisme », qui perçoit surtout le formidable potentiel de croissance du continent. Mais pour que ce scénario d'espoir devienne réalité, l'Afrique devra relever encore bien des défis.

[Lire la suite](#) - *latribune.fr*

Nouvelles technologies



Comment le conseil pourrait-il davantage anticiper l'émergence de nouvelles technologies numériques ?

Les sociétés de consulting semblent être à la traîne dans leur transformation digitale tandis que l'économie numérique se réinvente chaque jour. Quels leviers ces entreprises pourraient utiliser pour mieux anticiper les innovations futures ?

[Lire la suite](#) – *Journal du Net*

FabLab Artilect : les virtuoses de la haute technologie réunis à Toulouse

Virtuoses de l'imprimante 3D ou de la découpe laser, fans du développement des drones, les amoureux des hautes technologies de toute la France sont réunis à Toulouse au FabLab Artilect.

[Lire la suite](#) – *Futura-sciences*

Le pare-brise du futur, élément clé de la voiture connectée

Dans la voiture propre et connectée de demain, le pare-brise est appelé à assurer de plus en plus de fonctionnalités. Le groupe Belron, auquel Carglass appartient, a dévoilé un rapport sur les grandes tendances qui s'appliqueront au vitrage automobile.

[Lire la suite](#) – *Industrie & technologies*



Agence pour le Développement Economique et Culturel Nord-Sud
Statut Consultatif auprès du Conseil Economique et Social (ECOSOC) de l'ONU

ADEC-NS - BP 24219 – 31432 TOULOUSE CEDEX 4
Téléphone : 05 67 16 15 16
Télécopie : 05 61 39 89 34

Actualités économiques

Energie et Environnement

2025 : les sacs plastiques devront avoir (quasi) disparu, demande l'Europe

Passer de 99 milliards de sacs plastiques aujourd'hui à moins de 20 milliards en 2025, c'est l'objectif décidé par les gouvernements européens fin avril 2015. Donc, en 10 ans, 80 % des sacs plastiques devront avoir disparu, souhaitent les Etats membres de l'Union européenne, alors que la consommation de sacs jetables progresserait en l'absence de législation contraignante.

[Lire la suite](#) - www.consoglobe.com

Environnement. Des réserves quant au parc éolien

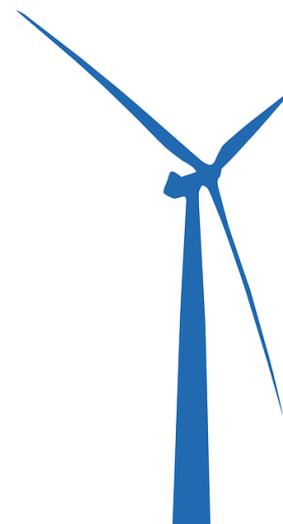
Le parc de Saint-Nazaire, dont la mise en service devrait avoir lieu en 2018, se compose de 80 éoliennes.

[Lire la suite](#) – *Ouest-France*

Barcelone vise l'autosuffisance énergétique

Joan Puigdollers assure que Ildefons Cerda imaginait déjà en 1850 une Barcelone capable de produire l'énergie nécessaire à ses besoins. En tant qu'adjoint à l'Environnement et Services Urbains de la mairie de la capitale catalane, Joan Puigdollers se met donc sur les pas du célèbre architecte en dévoilant un plan qui vise à l'autosuffisance énergétique de la capitale catalane.

[Lire la suite](#) – *Econostrum*

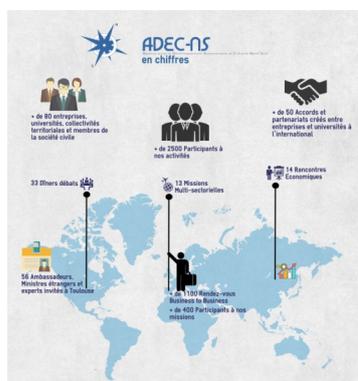


Actualités de l'ADEC-NS

Nous vous serions reconnaissants de nous faire savoir votre éventuelle participation aux forums ci-dessous

Nouvelle Infographie sur adecns.fr

L'ADEC-NS en chiffres:



[Aller sur la page](#)

Le Club Galaxie organise le 19 mai 2015 à 17h30 à la Cité de l'Espace:

Soirée débat « Comment anticiper la cession de votre entreprise? Les clés de la transmission »

GALAXIE
Club

En présence d'Alain DI CRESCENZO, Président de la CCI de Toulouse et Bernard PLANO, Conseiller Régional et Président de MADEELI

Pour [s'inscrire](#)

Pour plus d'informations sur la soirée

[ici](#)

Agence pour le Développement Economique et Culturel Nord-Sud
Statut Consultatif auprès du Conseil Economique et Social (ECOSOC) de l'ONU

ADEC-NS - BP 24219 – 31432 TOULOUSE CEDEX 4

Téléphone : 05 67 16 15 16

Télécopie : 05 61 39 89 34

Site Internet : www.adecns.fr