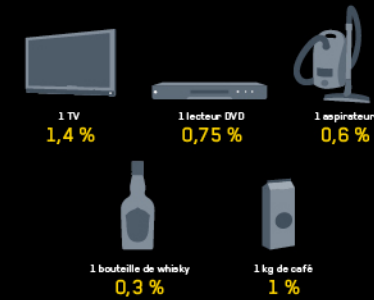


Transport maritime  
mondial  
**458 M€**

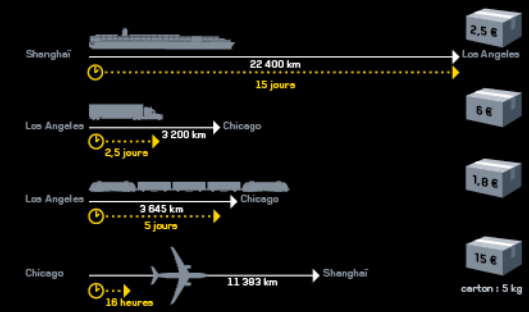
Budget général  
de la France  
**376 M€**

Air cargo mondial  
**45 M€**

PART DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LE COÛT DU PRODUIT

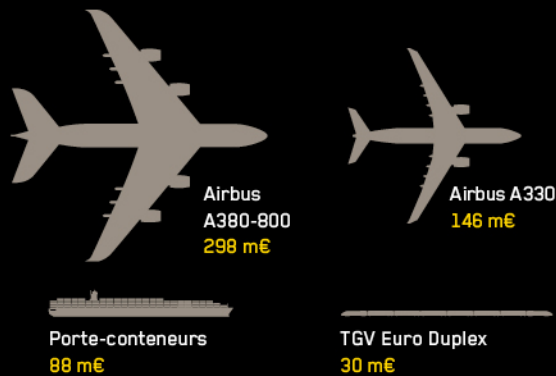


COMPARAISON DU COÛT DE DIVERS MOYENS  
DE TRANSPORT ENTRE LA CHINE ET LES ÉTATS-UNIS

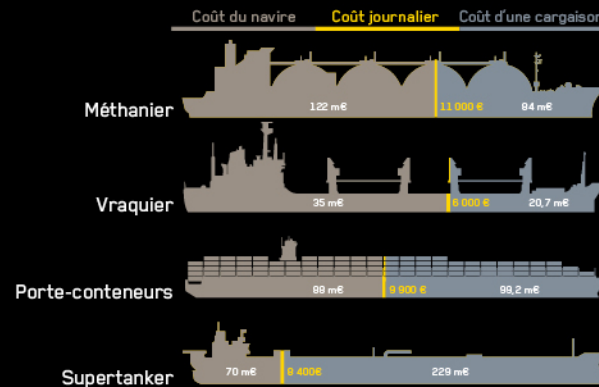


**ÉCONOMIE**  
DES SOMMES ÉNORMES EN JEU,  
UN COÛT DE TRANSPORT RÉDUIT

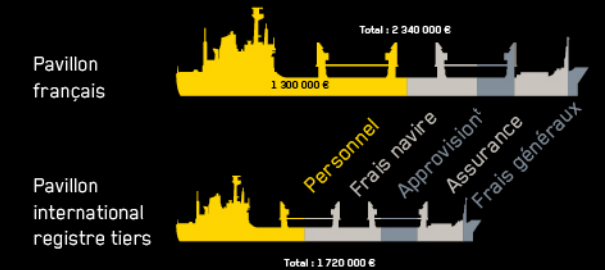
COMPARAISON DU COÛT D'INVESTISSEMENT D'UN PORTE-CONTENEURS  
AVEC D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT (2012)



RÉPARTITION DES COÛTS (2012)

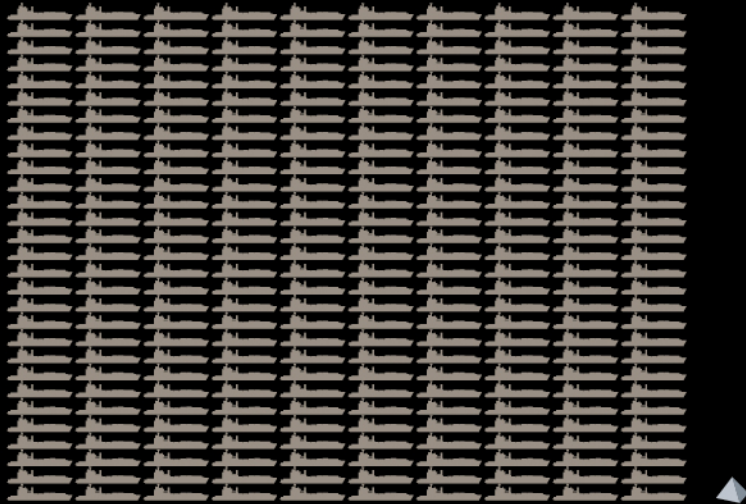


DÉCOMPOSITION DU COÛT DU VOYAGE D'UN VRAQUIER CAPE-SIZE



Source : IHS Global Maritime Analysis & Forecasting, Airbus, TGV, etc.

## VOLUMES TRANSPORTÉS PAR AN



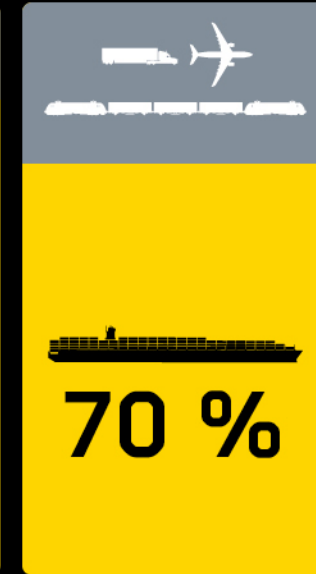
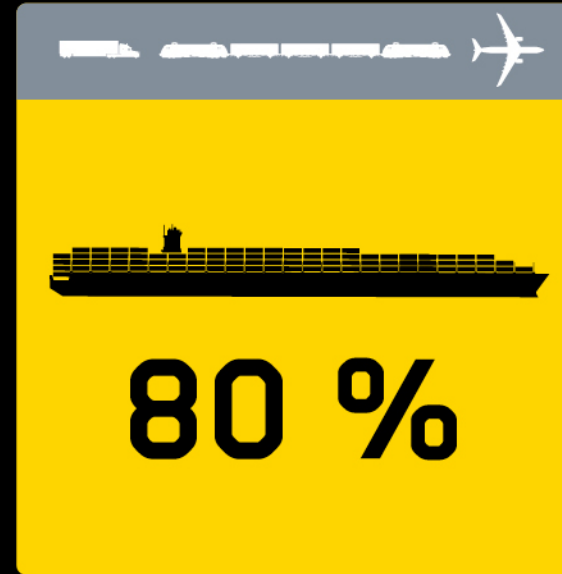
Trafic mondial  
9 milliards de tonnes

Pyramide de Khéops  
6 millions de tonnes

## PART DU TRANSPORT MARITIME DANS LE TRANSPORT MONDIAL

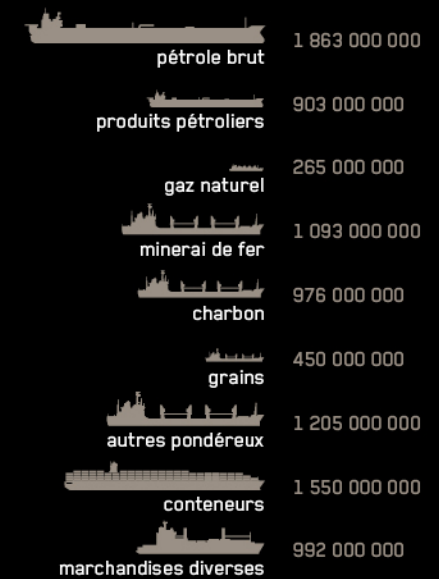
VOLUME

VALEUR DE LA MARCHANDE



## TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES (2012)

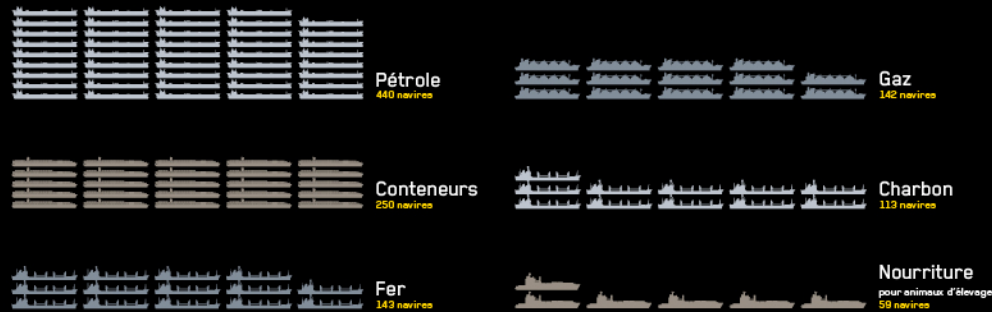
PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN TONNES DANS LE MONDE



# MARCHANDISES

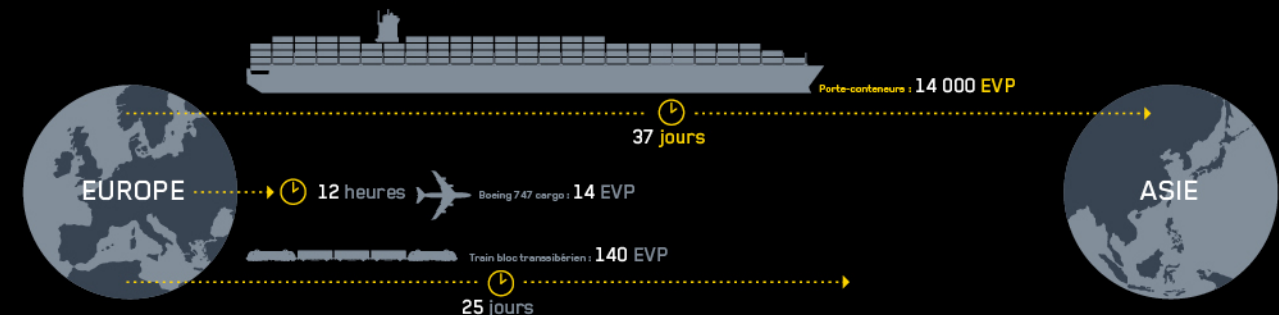
1<sup>ER</sup> MODE DE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

## NOMBRE DE NAVIRES NÉCESSAIRES À LA CONSOMMATION ANNUELLE EN FRANCE (2011)



## COMPARAISON DE LA CAPACITÉ D'EMPORT DE DIVERS MOYENS DE TRANSPORT

(EVP : équivalent vingt pieds = 1 conteneur de vingt pieds)



# MARINS

## LES MARINS DE 150 NATIONS AU SERVICE DE LA MONDIALISATION

NOMBRE DE MARINS DE COMMERCE DANS LE MONDE (2010)

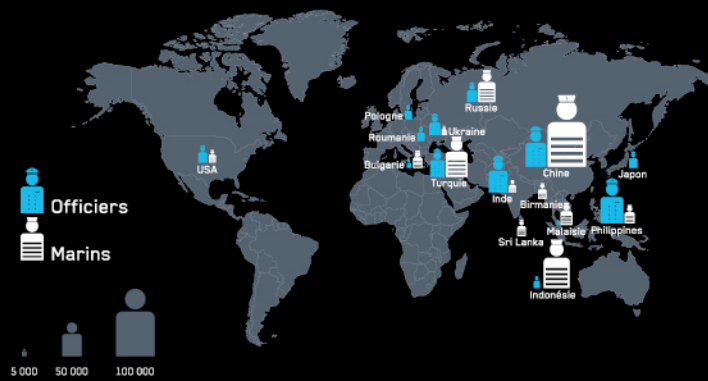
# 1 371 368

MARINS DE COMMERCE



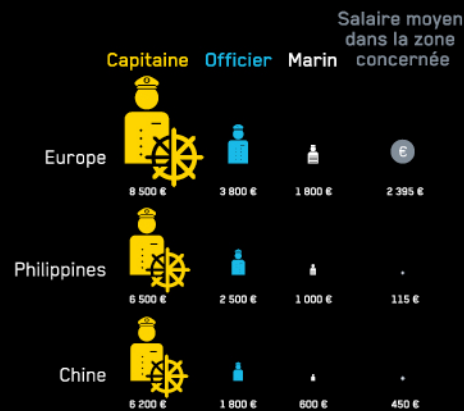
PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE DES MARINS (2010)

NOMBRE DE MARINS ET PAYS D'ORIGINE



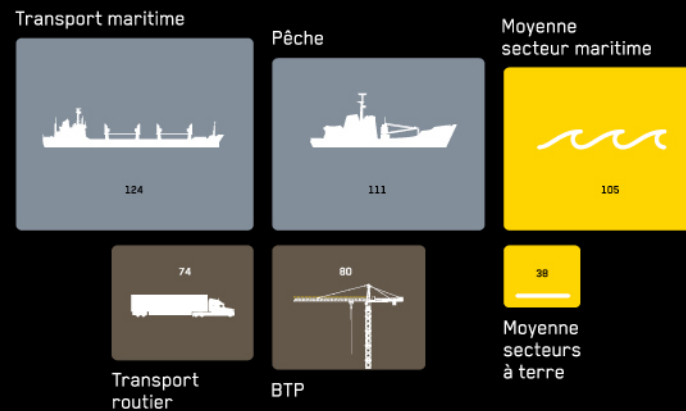
SALAIRES

SALAIRES MOYENS BRUTS

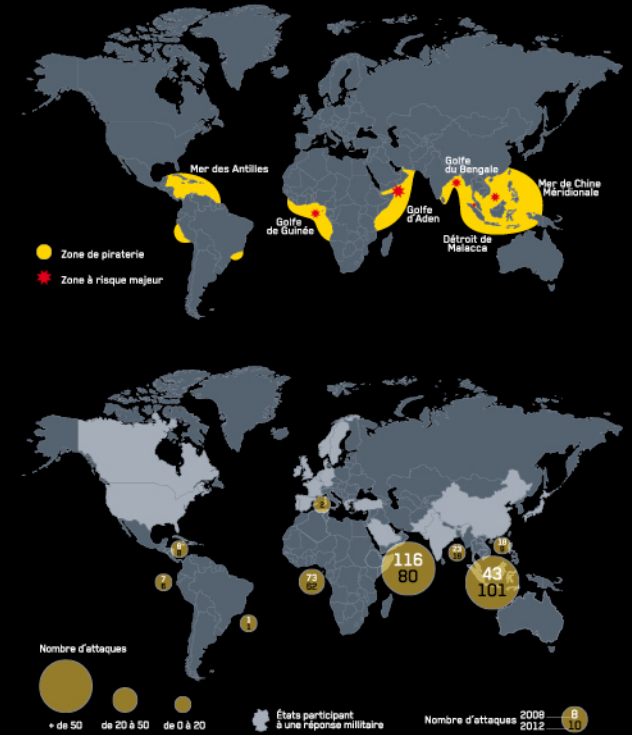


ACCIDENTS DU TRAVAIL

NOMBRE D'ACCIDENTS POUR 1000 EMPLOIS ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN (FRANCE)

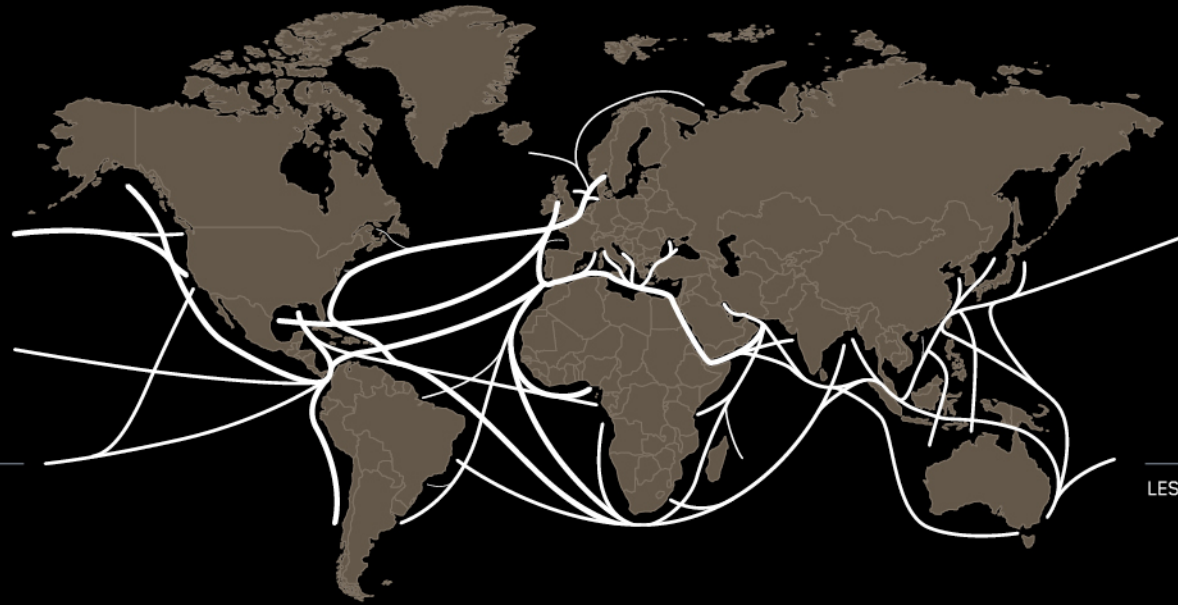


LA PIRATERIE



	2008	2009	2010	2011	2012
NOMBRE D'ATTAQUES	287	410	445	438	297
NOMBRE DE NAVIRES CAPTURÉS	49	49	53	45	28
RANÇON MOYENNE (en millions d'euros)	1	1,5	3	4	5
DURÉE MOYENNE DE RÉTENTION (JOURS)	59	85	150	150	160
NOMBRE DE MORTS	11	10	8	8	6

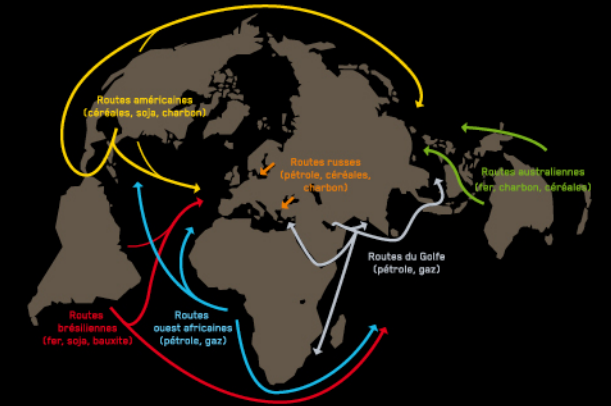
PRINCIPALES ROUTES MARITIMES DU MONDE



ROUTES DES CONTENEURS



LES ROUTES STRATÉGIQUES DU MONDE



# ROUTES MARITIMES

PRODUCTEURS, IMPORTATEURS

ROUTES MARITIMES DES 6 PRINCIPALES MARCHANDISES

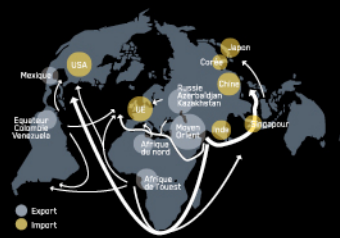
FER



CHARBON



PÉTROLE



GAZ



CÉRÉALES



SOJA



## LES 50 PREMIERS PORTS MONDIAUX EN TONNAGE GLOBAL DE MARCHANDISES

# PORTS

## L'ESSOR DE L'ASIE



## LES 50 PREMIERS PORTS MONDIAUX DU TRAFIC DE CONTENEURS



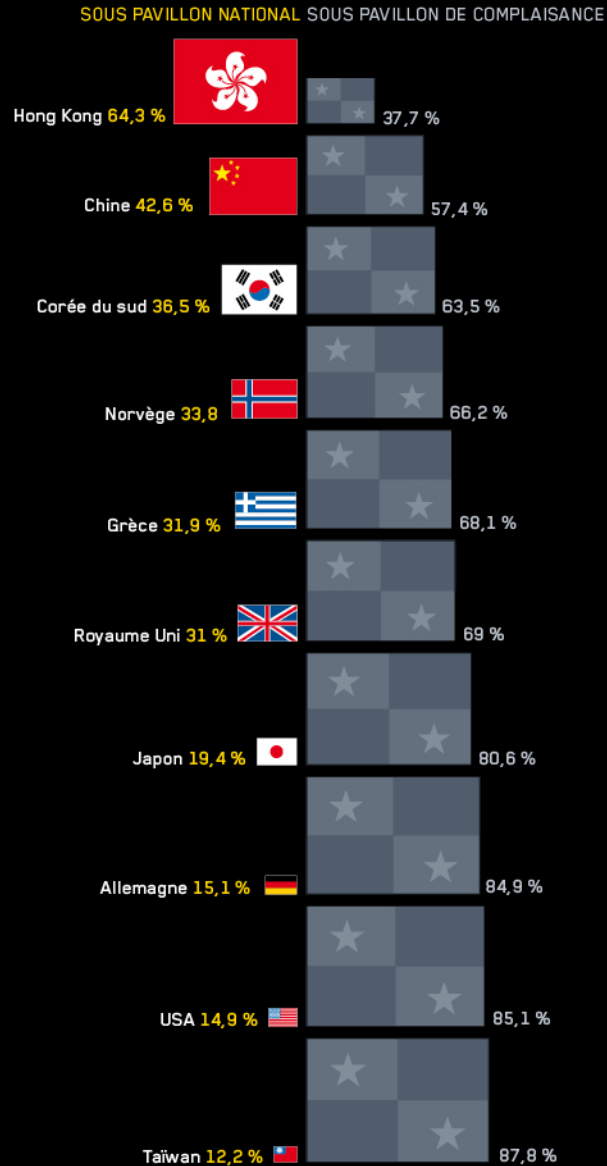
## VOLUME DU TRAFIC EN MILLIONS DE TONNES PAR PAYS

mt = millions de tonnes / Mt = milliards de tonnes



# LIBRE IMMATRICULATION <sup>7</sup> LE CHOIX DE LA DÉRÈGLEMENTATION

## LES FLOTTES DE COMMERCE PAR PAYS DE CONTRÔLE



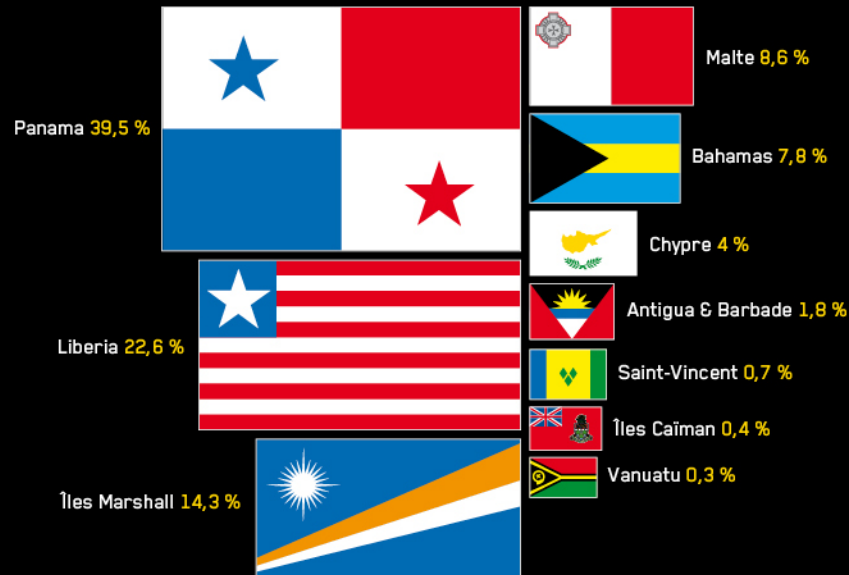
## PAVILLONS DE COMPLAISANCE

# 63%

DE LA FLOTTE MONDIALE EST SOUS PAVILLON DE COMPLAISANCE

Chaque navire de commerce doit être immatriculé, ce qui lui procure une nationalité. L'armateur, propriétaire du navire, peut choisir de l'immatriculer soit dans son propre pays, soit dans un pays plus souple en matière fiscale, sociale, environnementale et réglementaire. Dans ce deuxième cas - économiquement avantageux car l'exploitant du navire a moins de règles à observer - on dit que le navire est sous **pavillon de libre immatriculation** ou **pavillon de complaisance**.

## LES PRINCIPAUX PAVILLONS D'IMMATRICULATION



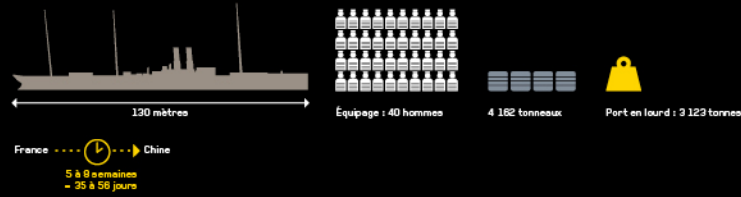
## LES 20 PREMIERS ARMATEURS MONDIAUX



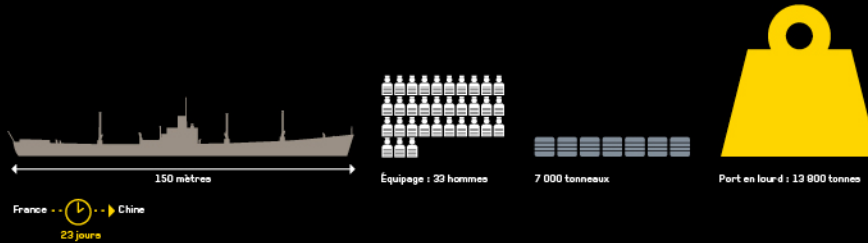
NAVIRE MARCHAND  
DE LA FIN DU XVIII<sup>E</sup> SIÈCLE  
(VERS 1770)



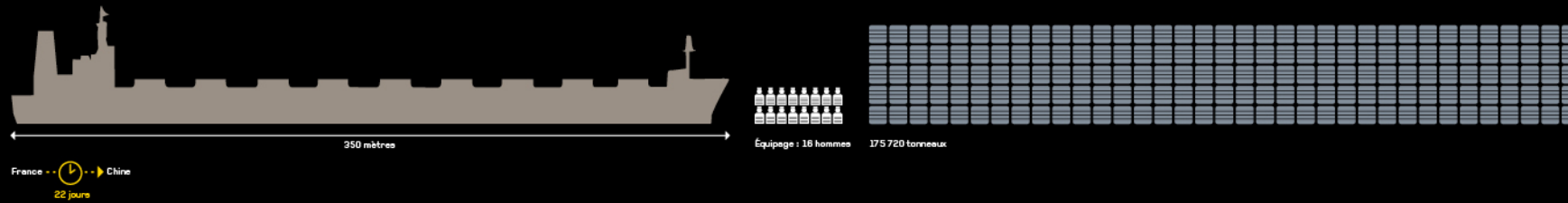
NAVIRE MARCHAND  
DE LA FIN DU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE  
(VERS 1880)



NAVIRE MARCHAND  
DU MILIEU DU XX<sup>E</sup> SIÈCLE



NAVIRE MARCHAND  
DU XXI<sup>E</sup> SIÈCLE (2012)



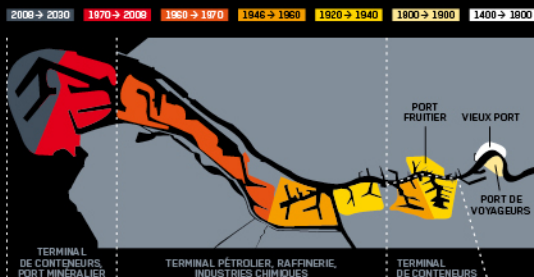
# GIGANTISME & EFFICACITÉ

## L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME

Aujourd'hui,  
**16** hommes  
suffisent au transport  
de **16 000** conteneurs  
d'Europe en Chine  
en **22** jours.

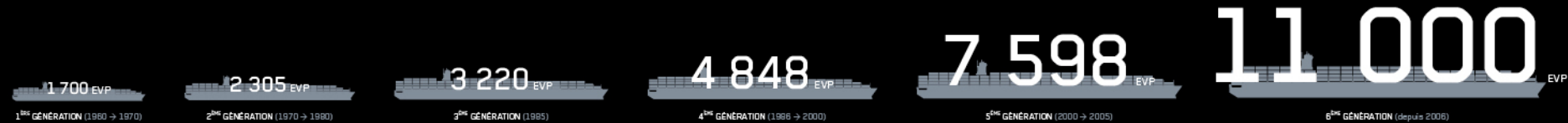
### ÉVOLUTION DE LA GÉOGRAPHIE PORTUAIRE

ÉVOLUTION GÉOGRAPHIQUE DU PORT DE ROTTERDAM DEPUIS LE XV<sup>E</sup> SIÈCLE



### LA COURSE AU GIGANTISME

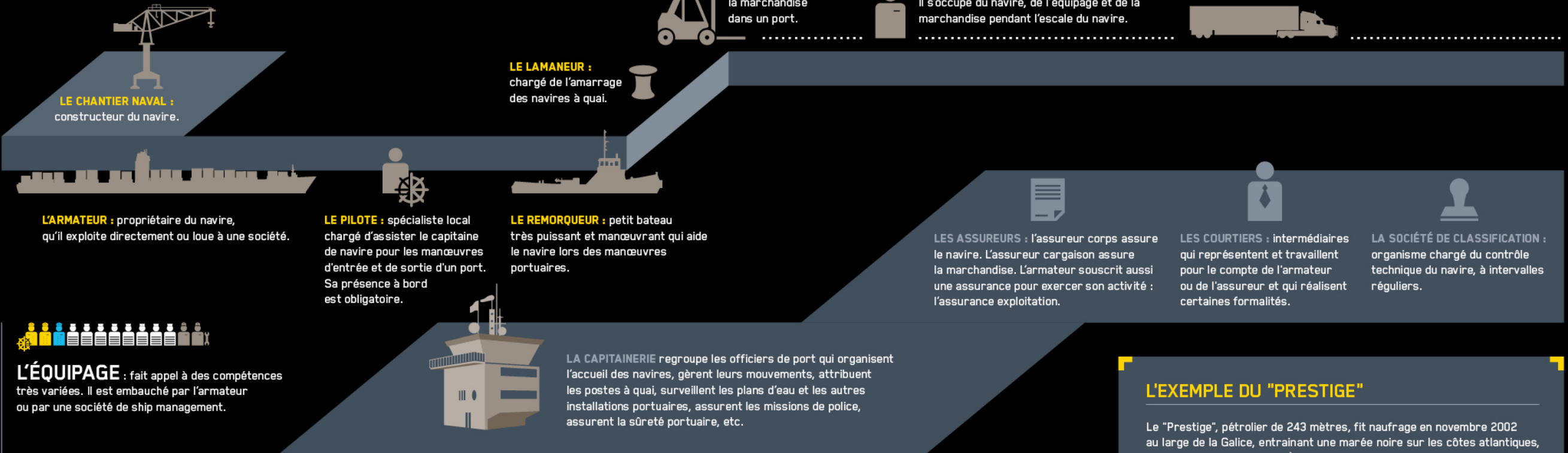
ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ DES PORTE-CONTENEURS EN 6 GÉNÉRATIONS ENTRE 1960 ET AUJOURD'HUI  
(EVP : équivalent vingt pieds = 1 conteneur de vingt pieds)



Source : IHS Global Maritime Inc. et Amptel/Sea-Technique. © 2011/12 Amptel/Sea-Technique

# ACTEURS

## UNE ORGANISATION COMPLEXE



**L'ÉQUIPAGE :** fait appel à des compétences très variées. Il est embauché par l'armateur ou par une société de ship management.



**LE CAPITAINE (OU COMMANDANT) :** responsable de toute l'activité du navire, il en assure la conduite, la sécurité, la vie à bord, le choix des manœuvres et des itinéraires. Il a également sous sa responsabilité l'équipage, le voyage, la cargaison, les passagers. On ne devient capitaine qu'après une dizaine d'années passées en mer.



**LE SECOND CAPITAINE :** bras-droit du capitaine pour le service au pont, c'est-à-dire la navigation, et responsable de la sécurité du navire. Il dirige les opérations commerciales, le chargement et le déchargement de la cargaison.



**LE LIEUTENANT :** polyvalent, il assure les fonctions d'encadrement des personnels d'exécution au pont ou à la machine. Il assiste le second mécanicien ou le second capitaine : organisation de la vie à bord, des quarts, des opérations commerciales, etc.



**PERSONNEL D'EXÉCUTION (MATELOTS) :** le matelot peut être employé soit au pont soit à la machine. Au pont, il participe aux manœuvres, aux quarts, à l'entretien du navire et à toutes les tâches à réaliser. Il peut être cuisinier. À la machine, il participe à l'entretien et à la réparation des moteurs.



**LE CHEF MÉCANICIEN :** ingénieur du navire, il est assisté du second mécanicien et d'un ou de plusieurs officiers mécaniciens. Son rôle est essentiel : il est chargé du bon fonctionnement des machines, hydrauliques, électroniques et informatiques.



**LE SECOND MÉCANICIEN :** bras droit du chef mécanicien, il veille aux réparations, à l'entretien et à la maintenance des machines.

## L'EXEMPLE DU "PRESTIGE"

Le "Prestige", pétrolier de 243 mètres, fit naufrage en novembre 2002 au large de la Galice, entraînant une marée noire sur les côtes atlantiques, du Portugal à la Bretagne. À cette occasion, le grand public découvrit la multiplicité des intervenants du transport maritime :

- CHANTIER NAVAL :** Hitachi, Japon, 1976
- PAVILLON :** Bahamas
- PROPRIÉTAIRE :** Mare Shipping Inc., société immatriculée au Liberia (actionnaires grecs)
- CERTIFICAT D'APTITUDE À LA NAVIGATION :** délivré par la société américaine ABS après une inspection à Dubaï
- AFFRÉTEUR (LOCATAIRE POUR LE VOYAGE) :** Crown Ressources AG, société immatriculée en Suisse, filiale de la société russe Groupe Alfa
- ÉQUIPAGE :** grec (officiers), roumain et philippin
- MARCHANDISE :** 81 589 tonnes de fioul lourd chargé en Lettonie à destination de Singapour



# NAVIRES

UNE FLOTTE MONDIALE EN ACCROISSEMENT CONSTANT

LA FLOTTE MONDIALE (2012)

48 200

NAVIRES DE COMMERCE  
NAVIGUENT DANS LE MONDE

TYPES DE NAVIRES



PETROLIERS 38%



NAVIRES POLYVALENTS 6%



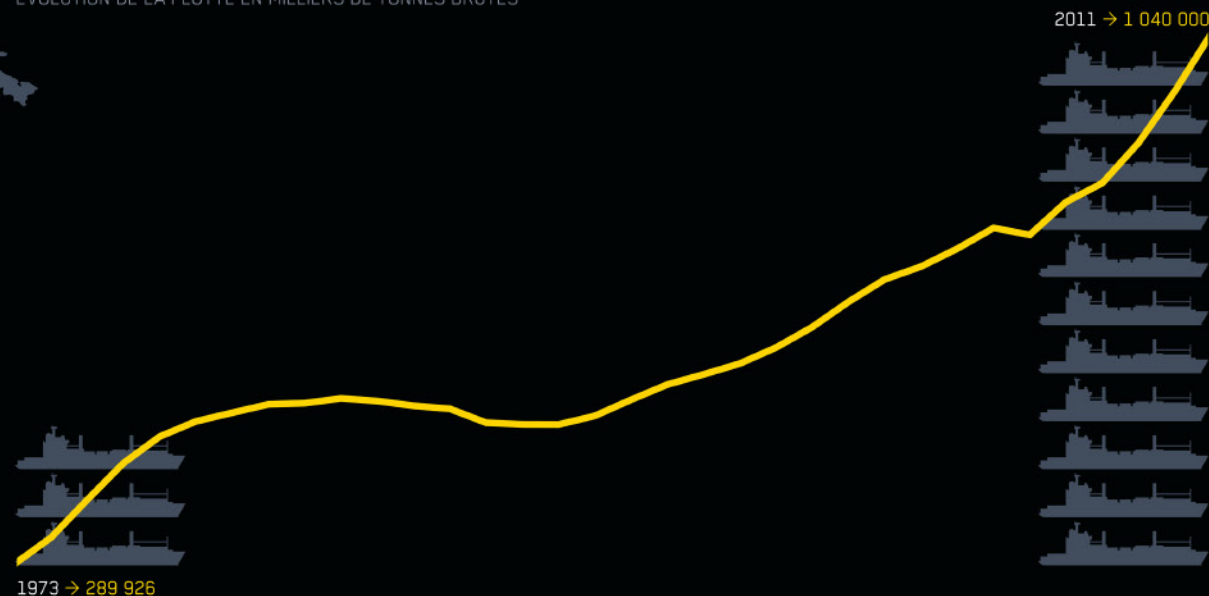
PORTES-CONTENEURS 14%



VRAQUIERS 41%

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MONDIALE

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EN MILLIERS DE TONNES BRUTES



GÉANTS DES MERS

COMPARAISON DE LA DIMENSION DE GRANDS NAVIRES DES 40 DERNIÈRES ANNÉES  
(EVP : équivalent vingt pieds = 1 conteneur de vingt pieds)

