

La Lettre

EDITO

par Edouard BERLET, Délégué Général



NOS CONDOLEANCES AUX FAMILLES DES MARINS DU CISTUDE

Le naufrage du chalutier CISTUDE, percuté par un chimiquier norvégien et la disparition de 4 marins, ont fait tristement la une de l'actualité maritime récente. Les armateurs français et leurs personnels présentent leurs sincères condoléances aux familles des disparus.

Au delà de l'émotion, y-a-t-il des enseignements de politique maritime à tirer de cette catastrophe ? Ce n'est pas sûr. A ce stade du déroulement de l'enquête, les faits paraissent établis et peu contestés :

un grave "dérapage moral" de l'un des 2 hommes à la passerelle, qui a exercé une pression inacceptable sur son matelot pour taire les événements et a retiré toute chance de survie aux marins du CISTUDE.

Pour le reste, l'armateur norvégien, professionnel reconnu et l'un des principaux transporteurs maritimes mondiaux de produits chimiques, s'est signalé immédiatement, a condamné l'attitude de son marin et rempli ses obliga-

tions de façon irréprochable. Le navire était enregistré sous pavillon européen ; il était bien entretenu et contrôlé.

L'équipage était en majeure partie de nationalité philippine. Le débat sur leur nationalité, qui a été engagé par certains, a vite tourné court. La présence d'équipages du tiers monde est de pratique courante sur la quasi-totalité des trafics internationaux de marchandises. Les

marins philippins, qui représentent 20 % des navigants dans le monde, ont bonne réputation dans la communauté

maritime. Cette situation est donc sans lien direct avec le drame. Leur formation ? Ils étaient dotés des certificats internationaux STCW. Leurs rémunérations et conditions de travail ? Conformément aux normes de l'OIT et du syndicat international des navigants. De plus, ils travaillaient régulièrement avec la compagnie, qui les fidélisait. Alors, au delà des erreurs nautiques qui ont été commises sur une route de collision -l'enquête le précisera-, ce qui domine dans cette affaire est une tragique

**“une tragique
faute morale
individuelle”**

EDITO → 1

POLITIQUE MARITIME → 2

■ Nominations

INFOS COMPAGNIES → 2

■ Les équipes CMA CGM s'installent à Marseille
■ NAVALE FRANCAISE et TANKAFRICA fusionnent

SOCIAL → 2

■ Emploi des marins français : stabilité

NOUVEAUX NAVIRES → 3

■ Le Danielle CASANOVA entame ses rotations sur la Corse
■ La Méridionale grossit et modernise sa flotte
■ Un nouveau pétrolier-chimiquier pour Broström Tankers AS

DOSSIER 4/5

Piraterie maritime d'aujourd'hui : des réseaux organisés et des Gouvernements laxistes

■ Les nouvelles formes de la piraterie moderne
■ Où sont les pirates ?
■ Comment prévenir les attaques ?

BREVES MARITIMES → 6/7

La revue de presse du mois

STATISTIQUES → 8

L'emploi maritime au commerce en France

Politique maritime Nominations

JEAN-RENÉ GARNIER, Préfet des Alpes Maritimes, a été nommé Secrétaire général de la mer, le 6 août dernier. Il remplace Paul Roncière, nommé le 25 juin Préfet de la région Limousin.

JEAN-YVES BESSELAT, Député du Havre, a été nommé rapporteur du budget Mer

Info Compagnies

Les équipes CMA CGM s'installent à Marseille

A compter du 2 septembre, les équipes CMA CGM de Suresnes, à l'exception de l'agence Ile de France, du service Grands Comptes France et du service commercial Antilles Guyane et Océan Indien, s'installent à Marseille. Le regroupement avec les équipes déjà présentes à Marseille s'effectue au sein du nouveau siège de CMA CGM dont la construction vient de s'achever.

La compagnie française vient, par ailleurs, de signer, le 26 juillet dernier, à Paris un contrat pour la construction de 8 navires de 5.770 Evp. Les porte-conteneurs seront construits par le chantier naval coréen Samsung. Ils mesureront 277 m de longueur pour 40 m

de large et une vitesse de 26 noeuds. Ils seront équipés de 650 prises pour conteneurs réfrigérés. Livrables à partir du 2^{ème} trimestre 2004, ils seront affectés au service Nord Europe / Asie spécialisé dans le Nord Chine, qui compte déjà actuellement 9 navires.

NAVALE FRANÇAISE et TANKAFRICA fusionnent

Les sociétés NAVALE FRANÇAISE et TANKAFRICA fusionnent à partir du 1^{er} septembre. La Direction de ce nouvel ensemble du nom de NAVALE FRANÇAISE est confiée à Marc CHEVALLIER (Président Directeur Général) et à Jean-François NEGRE (Directeur Général Délégué).

Armateurs de France a représenté les entreprises maritimes françaises

- ▶ Commission Nationale de l'Emploi (03/07)
- ▶ MEDEF Commission Transport (03/07)
- ▶ MEDEF Assemblée permanente (03/07)
- ▶ Bureau de la CRI Protocole électoral (04/07)
- ▶ Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer Groupe Sûreté (04/07)
- ▶ Commission Centrale de Sécurité (09/07)
- ▶ MEDEF International Présentation des priorités de la Présidence danoise (12/07)
- ▶ European Community Shipowners' Associations Groupe Short Sea Shipping (15/07)
- ▶ Commission Européenne Rencontre avec M. Lamoureux, DG de la Direction Transports et Energie (17/07)
- ▶ European Community Shipowners' Associations Réunion Ports (25/07)

Social

Emploi des marins français : stabilité

Comme chaque année, la Commission nationale pour l'Emploi maritime s'est réunie début juillet pour rendre publics les résultats de son enquête annuelle sur l'emploi maritime au commerce (*). Au 31 décembre 2001, les entreprises françaises de transport maritime employaient **9.315 marins français**, dont **2.851 officiers** et **6.404 personnels d'exécution**. La stabilité du secteur, constatée depuis 1998, se confirme donc encore cette année. Fin 2000, les chiffres étaient sensiblement équivalents avec 2.850 officiers et 6.600 personnels d'exécution. La baisse enregistrée (113 en 2001) est due à une diminution du nombre de personnels d'exécution (- 131 marins) non compensée par le gain d'officiers (+ 18). Le transport de passagers et les activités portuaires représentent toujours les 2/3 des emplois au commerce, avec, respectivement, 43,1% et 22,7%. Parmi les différents secteurs, le transport à la demande poursuit sa progression avec une augmentation de 16,5% en 1 an. Il enregistre ainsi un gain de 30% en 3 ans, avec la création de 173 postes de marins en 3 ans. Le pétrole progresse également de 5,2% par rapport à 2001. En revanche, la ligne régulière et les services publics voient leurs effectifs baisser, de 0,8% et 11,8%. Les personnels d'exécution représentent toujours près de 70% des effectifs, en moyenne, avec de fortes disparités selon les secteurs d'activité. Dans le secteur des passagers, leur part est particulièrement élevée puisque les 3.384 marins d'équipage constituent 84,2% de l'effectif navigant total. Le nombre de personnels d'exécution reste également majoritaire dans la ligne régulière (61,9%) et en cabotage (50,7%), et ce malgré l'immatriculation au registre TAAF.

(*) *Emploi maritime français : voir graphiques p. 8*

Réglementation

STCW : une stricte application exigée au 1^{er} août 2002

Le délai de 6 mois accordé par l'OMI pour la stricte application de la Convention STCW a expiré le 1^{er} août 2002. A compter de cette date, les autorités du contrôle de l'Etat du port sont en mesure d'exiger la totale conformité des documents obligatoires, notamment des certificats et brevets détenus par les membres de l'équipage, aux exigences de la Convention.

Nouveaux Navires

Le DANIELLE CASANOVA entame ses rotations sur la Corse



Danielle Casanova
SNCM

ses rotations sur la Corse début juillet, pourra aussi être utilisé pour des mini-croisières et un tourisme socio-professionnel. Il mesure 176 m de long pour 30,40 m de large et une vitesse de 24 noeuds. Il peut accueillir 2.200 passagers grâce à 320 fauteuils, 460 cabines, dont la majorité donnent sur l'extérieur, et 10 suites de luxe. Il peut également transporter 700 véhicules et propose 1.000 mètres linéaires pour les remorques et les camions avec un accès à l'avant et à l'arrière. Comme le Napoléon Bonaparte, il dispose de plusieurs restaurants, d'une salle de conférence, d'une piscine, d'une discothèque, de bars et d'un espace jeux pour les enfants.



Construit à Ancone, en Italie, le Danielle Casanova, dernier car-ferry de la SNCM, est arrivé, fin prêt, pour la saison touristique 2002. Très proche du Napoléon Bonaparte par sa taille, sa forme et ses aménagements intérieurs, le navire, qui a commencé

La MÉRIDIONALE grossit et modernise sa flotte

La Compagnie Méridionale de Navigation a commencé la saison estivale 2002 avec un nouveau navire. Le GIROLATA cargo mixte de 1995, a été acheté, en janvier 2002, à la société Minoan Lines. Il a passé 1,5 mois en chantier pour améliorer les aménagements intérieurs collectifs destinés aux passagers (ajout d'un salon fauteuils et d'un car-deck, notamment). Il embarque 550 passagers, 1900 m³ de fret roulant et 160 voitures. Les 2 autres navires de la compagnie, le Kalliste et le Scandola ont également subi d'importantes transformations intérieures, pour augmenter leur capacité et accroître le confort des passagers.

Un nouveau pétrolier chimiquier pour BROSTRÖM TANKERS AS



Bro Ellen,
BROSTRÖM TANKERS AS

La compagnie française, Broström Tankers AS, renouvelle sa flotte. Elle réceptionne le Bro Ellen, sister-ship du Bro Elizabeth, entré en août 2001. Le Bro Ellen mesure 183,79 m de long et 30 m de large pour une capacité de 37.000 tonnes. Comme le Bro Elizabeth, il se caractérise par un faible tirant d'eau et le contrôle spécial des émissions des machines principales et des groupes d'assistance. Il remplacera le Bro Star, une unité norvégienne de 20 ans. Armé sous pavillon français, registre TAAF, il sera exploité dans les eaux européennes, dont la Méditerranée.

Nouvelle adresse du site Internet d'Armateurs de France
www.armateursdefrance.org

Législation

Décret n° 2002-984 du 12 juillet 2002 relatif aux attributions déléguées au secrétaire d'Etat aux transports et à la mer (J.O. du 12/07/2002, pp. 12039 sqq).

Arrêté du 18 juin 2002 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (J.O. du 11/07/2002, p. 11859) (Division 219)

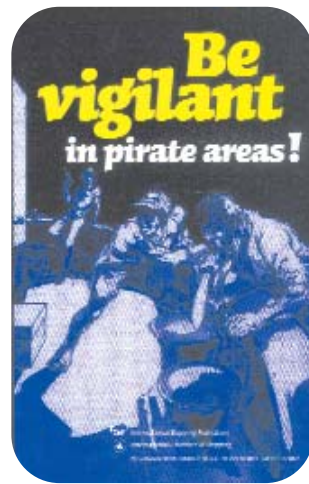
Arrêté du 18 juin 2002 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (J.O. du 18/07/2002, p. 12270 sqq) (Division 221).

Union Européenne

Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JOCE du 5/08/2002, L208/1 sqq)

Directive n° 2059/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JOCE du 5/08/2002, L208/1 sqq)

Piraterie maritime d'aujourd'hui : des réseaux organisés et des Gouvernements laxistes



Les nouvelles formes de la piraterie moderne

Fin juillet 2002, un cargo nord-coréen, le *Jenli*, et son équipage sont capturés et pris en otage au large des côtes somaliennes. Les pirates réclament une rançon de un million de dollars.

L'événement serait, sans doute, passé inaperçu si l'on n'avait cru, un moment, qu'il s'agissait d'un pétrolier britannique. Il est pourtant le 4^{ème} de ce type dans cette zone depuis le début de l'année. La recrudescence des attaques depuis plusieurs années montre que la piraterie maritime n'est pas une fiction de BD. Et les formes modernes de cette nouvelle piraterie, qui n'ont plus rien à voir avec la piraterie traditionnelle, rejoignent singulièrement celles du crime organisé. Il est significatif de noter que la définition juridique de la piraterie, telle que la donne la Convention de Montego Bay, ne correspond plus à notre réalité. Elle limite, de fait, les actes de piraterie aux "attaques de navires en haute mer". Or, aujourd'hui, les pirates ne sont plus des individus isolés agissant ponctuellement, toujours en haute mer, dans les eaux internationales. Les pirates "modernes" appartiennent à de véritables réseaux organisés, disposant de bases à terre et de solides moyens en mer. Ils agissent au large des côtes, aux

abords des ports ou dans les zones de mouillage, dans les eaux territoriales qui sont sous le contrôle des Etats. La complicité, ou, pour le moins, le laxisme des Autorités locales, concourent donc à permettre le développement et les moyens d'actions de telles organisations.

Les pirates "modernes" appartiennent à de véritables réseaux organisés, qui disposent de bases à terre et de solides moyens en mer et qui agissent au large des côtes, dans des zones qui sont sous le contrôle des Etats

On assiste ainsi à un développement de nouvelles formes de piraterie, notamment la capture de navires et de leurs équipages avec demande de rançon (16 cas enregistrés en 2001 contre 8 en 2000). Pour freiner de telles organisations, les seuls moyens sont l'implication et le contrôle rigoureux des Gouvernements concernés. L'exemple de Singapour montre que les Autorités locales ont, si elles le souhaitent, les moyens de renforcer

leurs polices locales et douanières. L'exercice de cette autorité, décidé par Singapour pour des raisons économiques, le port perdant de plus en plus de trafic à cause de l'insécurité, a contribué à assainir considérablement ses eaux. De même, en 2001, le détroit de Malacca, tristement célèbre pour son record en attaques, n'a enregistré que 17 cas contre 75 en 2000. Cette baisse de près de 80% est due aux opérations de contrôle rigoureuses effectuées par la "Police Maritime Royale Malaisienne". Mais de telles décisions et actions restent ponctuelles et sont insuffisantes pour endiguer un phénomène endémique. Les réseaux organisés se déplacent aisément et les moyens d'action mis en place devraient concerner tous les Etats. Actuellement, la prévention mise en place à bord des navires (traçage du navire, renforcement des veilles...) reste encore le meilleur, voire le seul, moyen pour éviter les attaques. A un niveau plus global, on peut quand même espérer que les récentes mesures de sûreté mises en oeuvre dans le cadre de la lutte contre le terrorisme contribuent à lutter aussi contre les réseaux de piraterie. A titre d'exemple, le coefficient de sûreté attribué à chaque port prendra en compte la sécurité des navires dans les eaux territoriales et les zones portuaires. Cette mesure pourrait contraindre, sous la pression américaine notamment, certains ports à mettre en place de réels moyens de contrôle... ■

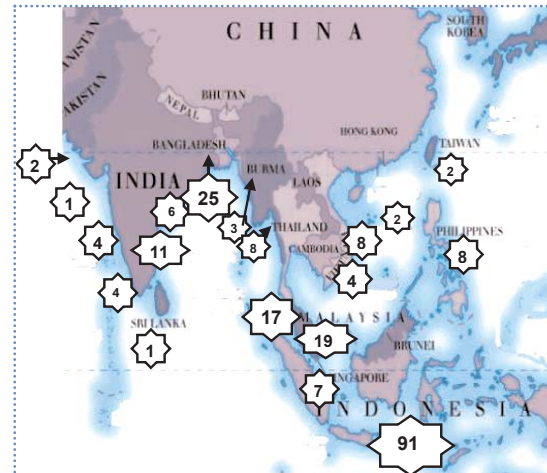
Evolution du nombre d'attaques de navires entre 1998 et 2001

	1998	1999	2000	2001
Asie du Sud Est	63	162	251	157
Afrique de l'Ouest	22	34	38	57
Amérique du Sud	33	20	35	15
Sous-Continent Indien	21	44	103	69
Extrême-Orient	13	7	17	27
Afrique de l'Est	14	15	33	30
Amérique Centrale / Caraïbes	5	6	8	7
Autres	6	11	10	9
TOTAL	177	299	495	371

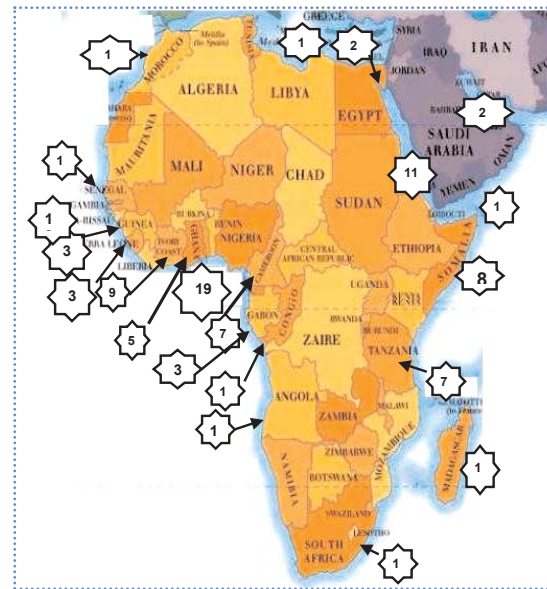
Source : ICS / ISF

Si le nombre d'attaques des navires de commerce a baissé entre 2000 et 2001, les actes de violence contre les équipages augmentent en revanche régulièrement, en nombre et en intensité. Le Bureau maritime International note dans son dernier rapport que "les attaques avec utilisation d'armes à feu ont progressé de 25%". En 2001, 21 marins ont été tués contre 15 en 2000.

Nombre d'attaques en 2001 par zone géographique



Source : rapport annuel 2001 de l'IMB



Source : rapport annuel 2001 de l'IMB



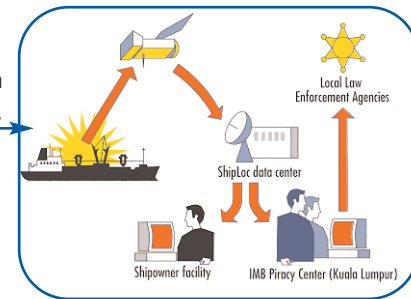
Source : rapport annuel 2001 de l'IMB

Où sont les pirates ?

D'après les derniers chiffres de l'International Maritime Bureau (IMB), l'Indonésie continue à détenir le triste record d'attaques avec 91 cas déclarés en 2001. Viennent ensuite le Bangladesh, l'Inde et la Malaisie avec respectivement 27, 25 et 19 cas. L'Afrique connaît une recrudescence d'attaques, notamment sur la partie occidentale. Enfin l'Amérique du Sud, et le Brésil en particulier, constitue également une zone à risques. A noter également que le nombre d'attaques enregistré est sans doute inférieur au nombre réel, beaucoup de navires préférant ne pas déclarer les attaques pour ne pas perdre de temps au port en formalités administratives.

Zones à risques : Danger Comment prévenir les attaques ?

Pour les armateurs, la prévention est le seul moyen de minimiser les risques d'attaque dans les zones sensibles. Cette prévention s'effectue, notamment, par la participation des navires aux systèmes gratuits de routing couvrant les zones réputées dangereuses, tels que SINGREP, AUSREP, AMVERS.... Ces systèmes permettent l'identification du navire, la communication du planning de la traversée, date et heure du départ et de l'arrivée, puis, une fois la traversée engagée, l'envoi à heures régulières de la position du navire aux autorités nationales en charge. Actuellement, l'IMB a mis au point un nouveau système de suivi "ShipLoc". Mais, comme l'explique Pierre-Yves Jeanmaire, Directeur de l'armement de CMA CGM "un tel système exige soit l'achat d'un logiciel, soit d'un système de communication perfectionné permettant au navire des communications Internet, ce qui n'est pas actuellement possible sur la plupart des navires. Parmi nos navires, le *Marion Dufresne* et les derniers navires commandés seront équipés d'un SATCOM de type F qui autorise une connexion permanente. Les autres unités utilisent les systèmes SATCOM A, B ou C qui ne permettent pas la connexion Internet. Pour des raisons de coût, on ne peut pas remplacer rapidement ces équipements. En zones sensibles... on augmente la surveillance et la veille. Mais nos navires, de par leur taille et leur vitesse, sont peu touchés par le phénomène".





INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)

Le Bureau Maritime International est une division de la Chambre de Commerce Internationale. Devant la recrudescence des actes de piraterie maritime, il a créé, en octobre 1992, un centre spécialisé basé en Malaisie, à Kuala Lumpur. Cette unité centralise les rapports d'attaques, informe les navires des risques encourus dans des zones particulières, pratique un suivi des navires et assiste les navires et les équipages en cas d'attaques.

Le Centre publie des rapports réguliers sur les actes de piraterie enregistrés.

www.iccwbo.org

► **CROISIÈRE** - Les Chantiers de l'Atlantique lance la construction du plus grand paquebot du monde. Le Queen Mary 2 mesurera 345 m pour 41 m de large. Sa hauteur atteindra 74 m répartis sur 15 ponts. Il pourra accueillir 2.600 passagers et 1.250 membres d'équipage. La croisière inaugurale est prévue début 2004 (*L'Antenne du 4 juillet*).

► **CORSE** - La saison touristique 2001 a connu une belle progression avec 2.200.000 visiteurs pour 23,5 millions de nuitées, soit une progression de 5%. La clientèle française représente 76% des visiteurs, devant les italiens, les allemands et les suisses. La fréquentation en mai, juin et septembre augmente régulièrement (+13%, +8% et +8% respectivement) (*Les Echos du 9 juillet*).

► **PASSAGERS CLANDESTINS** - Le centre de Sangatte devrait fermer d'ici la fin du premier trimestre 2003. C'est ce qu'ont déclaré les ministres français et anglais de l'intérieur, Nicolas Sarkozy et David Blunkett. Actuellement, le centre accueille quelques 1.500 clandestins. Un plan d'aide au retour des réfugiés afghans devrait être mis en place (*Le Télégramme de Brest du 13 juillet*).

► **ERIKA** - Le Fipol a évalué plus de 90% des demandes d'indemnisation relatives au naufrage de l'Erika, soit 5.626 sur les 6.229 reçues. Plus de 2 demandes sur 3 ont fait l'objet d'accords entre les demandeurs et le Fipol, pour un montant global de plus de 53 millions d'euros (*Les Echos des 12 et 13 juillet*).

► **SEAFRANCE** - En 2001, SeaFrance a réalisé un résultat net de 3,4 millions d'euros contre moins 3,5 millions d'euros en 2000. La compagnie du transmanche confirme ainsi son net rétablissement après la suppression des ventes hors taxes en 1999.

Au 1^{er} semestre 2002, ses navires ont transporté 1.520.000 passagers, soit une hausse de 31%, sur un marché Calais-Douvres qui, tous modes confondus, est en hausse de 0,8% (*Communiqué de presse du 18 juillet*).

► **PORT DU HAVRE** - En attendant la mise en service de Port 2000, en 2004, le port du Havre doit faire face à un trafic en hausse régulière. Dès 2003, il mettra en place 27 nouveaux portiques, dont la plupart seront utilisables par les plus gros navires intercontinentaux (*Le Havre Libre du 3 août*).

► **ABEILLE FLANDRE** - L'Abeille Flandre, le célèbre remorqueur de haute mer, devrait être remplacé. A 26 ans. Le projet est enfin lancé, mais il faudra attendre quelques 36 mois avant que ne soit livré son successeur, fin 2005. L'appel d'offre européen sera initié en septembre ; la construction ne commencera que 18 mois après (durée de la procédure) et elle durera à peu près 18 mois (*Le Télégramme du 6 août*).

► **BEA MER** - Le Bureau d'enquêtes après accidents rend son rapport annuel 2001. "Une année noire" avec 26 victimes et 30 pertes totales de navires. L'organisme déplore que les recommandations exprimées à la suite des enquêtes ne soient prises en cause que partiellement et très lentement. Il réclame "une réelle transparence des informations détenues par les sociétés de classification et les Etats du pavillon" (*L'Antenne du 21 août*).

► **LA ROCHELLE** - Le port de La Rochelle / Pallice enregistre en juillet un de ses plus mauvais résultats de l'année. Pour les exportations de céréales et d'oléagineux, la baisse est de 29,5% par rapport à juin. En tonnage cumulé, le port baisse de 7,5% par rapport à 2001 (*L'Antenne du 30 août*).

► **SECURITE MARITIME** Le paquet Erika 2 est adopté : la Commission européenne approuve la directive mettant en place le suivi du trafic maritime et le règlement relatif à la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (*Le Lloyd du 2 juillet*).

► **COMMERCE MONDIAL** Selon les derniers chiffres de la CNUCED, en 2000, le transport par mer a acheminé 5,88 milliards de tonnes de marchandises, ce qui représente une croissance de 3,6% par rapport à 1999. En 2001, la hausse a été de 2,1%. Le transport maritime suit donc le mouvement de l'économie mondiale (+4% en 2000 et +2% en 2001 dans les pays de l'OCDE) (*Le Lloyd du 10 juillet*).

► **PORTS** En 2000, les ports européens ont traité 3.000 millions de tonnes de marchandises, soit une augmentation de 1,2% par rapport à 1999. En tête de liste des ports européens, on trouve Rotterdam, Anvers, Marseille, Hamburg et le Havre. Les vrac ont toujours la part majeure avec 80% du trafic total (*Le Lloyd du 11 juillet*).

► **LISTE BLANCHE** La Grèce vient de passer sur la "liste blanche" du Memorandum de Paris. Encore sur liste noire en 1996, le pavillon grec était passé en liste grise en 1999 (*L'Antenne du 19 juillet*).

► **ITALIE** Le gouvernement italien alloue une subvention exceptionnelle de 65 millions d'euros à sa marine marchande. Plusieurs mesures, dont l'aide à la démolition, la formation et des avantages fiscaux, vont ainsi être mises en place (*Le Havre Libre du 22 juillet*).

► **CROISIÈRE** Bruxelles autorise le rachat éventuel de P&O Princess par le premier croisiériste mondial, Carnival. La position dominante de Carnival sur la Méditerranée, notamment sur le marché italien (63%), n'est apparemment pas entrée en ligne de compte pour la Commission (*La Tribune du 25 juillet*).

► **FASTSHIP** Le projet de porte-conteneurs rapides entre Cherbourg et Philadelphie progresse... lentement. Des négociations sont en cours pour faire construire 2 des 4 navires dans un chantier espagnol, le chantier Kvaerner de Philadelphie, venant de décliner cette commande (*Le Lloyd du 23 juillet*).

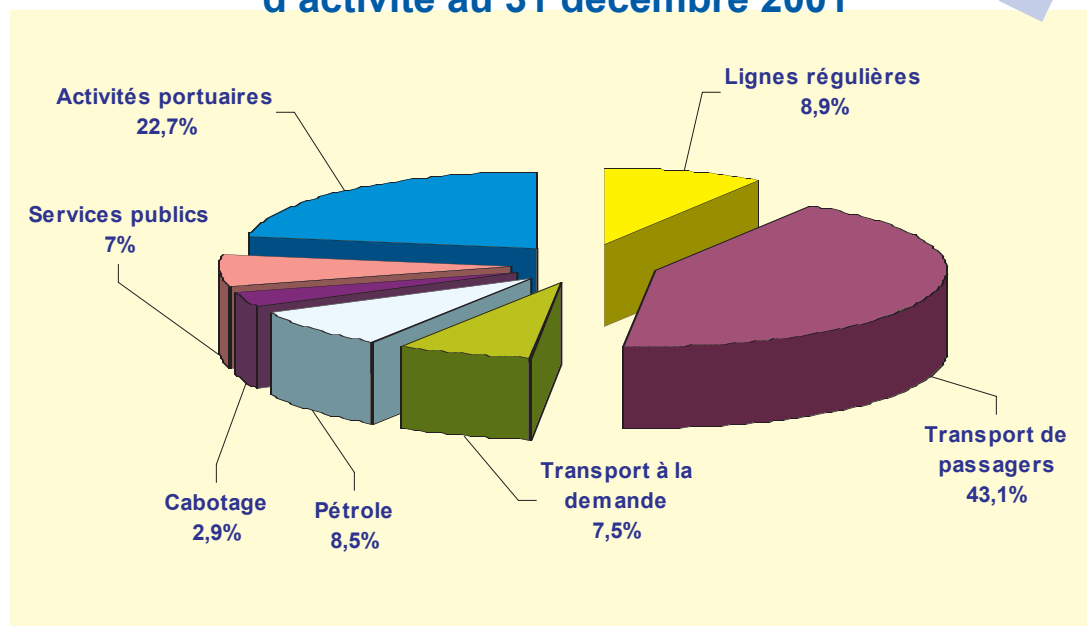
► **PIRATERIE** Les actes de piraterie ont encore augmenté de 3,6% au premier semestre 2002. On dénombre 171 attaques contre 165 au 1^{er} semestre 2001. Six marins ont été tués et 21 autres blessés. Les eaux indonésiennes restent les plus dangereuses, avec 44 cas de piraterie recensés (*L'Antenne du 25 juillet*).

► **CONTENEURS** La demande en capacité portuaire en matière de conteneurs poursuit sa croissance. Selon une étude de Ocean Shipping Consultants, en 2001, la demande en Europe du Nord a progressé de 50% par rapport à 1995. Entre 2001 et 2010, on prévoit une hausse de 58% à 69% (49,5 à 53 millions d'EVP) et entre 2010 et 2015 une hausse de 25 à 31% (62,1 à 69,2 millions d'EVP). Les ports d'Europe du Nord se préparent à accueillir cette capacité mais, côté terrestre, cette croissance risque d'être plus difficilement absorbable (*Le Lloyd du 30 juillet*).

► **ANVERS** Le port d'Anvers est victime de son succès. Son volume de fret ne cesse d'augmenter, ce qui aboutit à des goulets d'étranglement en matière de capacité. Certains clients (MSC et, plus récemment, K Line) commencent à transférer une part de leurs trafics de conteneurs vers d'autres ports. (*JTI du 20 août*).

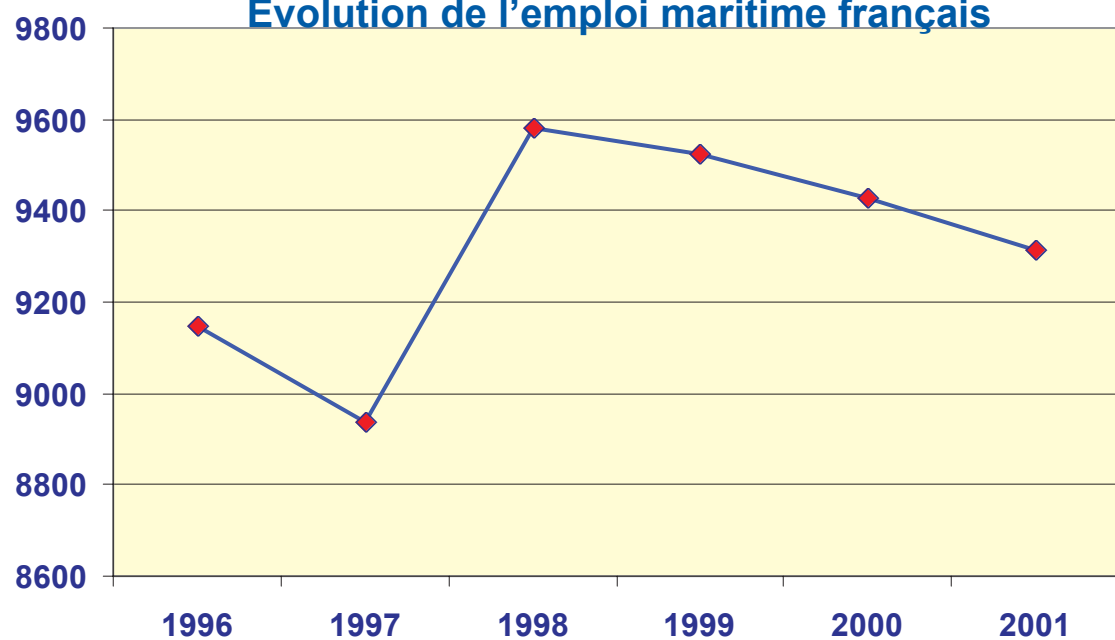
L'emploi maritime au commerce en France

Répartition de l'emploi par secteur d'activité au 31 décembre 2001



Source : Commission Nationale de l'Emploi - Juillet 2002

1996 - 2001 : Evolution de l'emploi maritime français



Source : Commission Nationale de l'Emploi - Juillet 2002