

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT
Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2002

Rapport du secrétariat de la CNUCED



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2002

NOTE

L'Étude sur les transports maritimes est une publication périodique établie par le secrétariat de la CNUCED depuis 1968 dans le but de promouvoir la transparence des marchés des transports maritimes et d'analyser leur évolution. Toutes les corrections concernant le fond ou la forme qui pourraient se révéler nécessaires au vu des observations formulées par les gouvernements figureront dans un rectificatif qui paraîtra ultérieurement.

*

* *

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans le texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*

* *

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

*

* *

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il en soit dûment fait mention. Un exemplaire de la publication renfermant la citation ou la reproduction doit être adressé au secrétariat de la CNUCED: Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse.

UNCTAD/RMT/2002

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

<i>Numéro de vente</i> : F.02.II.D.23

ISBN

ISSN

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Liste des tableaux, figures et encadrés	iv
Abréviations et notes explicatives	vii
Introduction	ix
Aperçu des principales tendances	ix
 <i>Chapitre</i>	
I. Évolution du trafic maritime international	1
A. Contexte économique mondial	1
B. Trafic maritime mondial	4
 II. Structure et régime de propriété de la flotte mondiale	17
A. Structure de la flotte mondiale	17
B. Propriété de la flotte mondiale	23
C. Immatriculation des navires	28
D. Construction navale et marché de l'occasion	31
 III. Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux	37
A. Productivité opérationnelle	37
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux	38
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement	38
 IV. Trafic et marchés des frets	45
A. Marché de l'affrètement pétrolier	45
B. Marché du transport maritime de vrac sec	49
C. Marché des services de ligne	51
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial	60
 V. Développement des ports	63
A. Trafic portuaire conteneurisé	63
B. Amélioration du rendement portuaire	63
C. Changements institutionnels	68
D. Mesures de sécurité dans les ports	69

	<i>Pages</i>
VI. Trafic et efficacité des services de transport	71
A. Réglementation internationale du transport multimodal	71
B. Facilitation du commerce	74
C. Production et location de conteneurs	75
D. Services de transport de marchandises dans l'industrie ferroviaire	77
E. État des conventions	78
F. Technologies de l'information et de la communication dans les transports et la facilitation du commerce	80
G. Autres faits nouveaux	84
VII. Examen de l'évolution observée au niveau régional : Amérique latine	87
A. Contexte économique	87
B. Commerce de marchandises	90
C. Flotte marchande des pays et territoires en développement d'Amérique	90
D. Services de transport maritime en Amérique latine et dans les Caraïbes	99
E. Évolution des transports intérieurs en Amérique du Sud	108
F. Estimations du coût du fret dans les pays d'Amérique latine	109

ANNEXES

I. Classification des pays et territoires	111
II. Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1998-2001	114
III. A. Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation a, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2001 (<i>En tjb</i>)	118
III. B. Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation a, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2001 (<i>En milliers de tpl</i>)	123

TABLEAUX

1. Production mondiale, 1990-2001	2
2. Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 1999-2001	2
3. Évolution du trafic maritime international, certaines années	5
4. Trafic maritime mondial par types de cargaisons et par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, et 1997-2001	8
5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, certaines années	15
6. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2000-2002	18
7. Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP par groupes de pays, en 2000, 2001 et 2002	19
8. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 ^{er} janvier 2002	20

	<i>Pages</i>
9. Livraisons de navires neufs, en différentes années	22
10. Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1997-2001	22
11. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1997-2001	22
12. Age moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1997 à 2001	23
13. Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 2000, 2001 et 2002	25
14. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 1999, 2000 et 2001	26
15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1 ^{er} janvier 2002	28
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 ^{er} janvier 2002	29
17. Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2002	30
18. Part du tonnage immatriculé détenu par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1 ^{er} janvier 2002	31
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2002 ...	32
20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires, 1991-2001	33
21. Tonnage en commande dans le monde au 1 ^{er} janvier 2002	34
22. Prix représentatifs de navires neufs, en différentes années	34
23. Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1996-2001	35
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, 1990-2001	38
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, certaines années	39
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, certaines années	39
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1997-2001	40
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995-2001	40
29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 1999-2001	42
30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes	43
31. Indices des taux de fret pétroliers, 1999-2002	46
32. Indices des taux de fret du vrac sec, 1999-2002	50
33. Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires	52
34. Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs (fin septembre 2001), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)	53
35. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs	54
36. Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2000-2001	55
37. Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales	58
38. Évolution de la fraction de la capacité au service du trafic transpacifique	58
39. Indices des taux de fret des services de ligne, 1999-2002	59
40. Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées	60
41. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays	61

	<i>Pages</i>
42. Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 2000, 1999 et 1998	64
43. Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, en 2001 et 2000	66
44. Évolution du taux d'utilisation des conteneurs de location, 1997-2001	76
45. Variation des prix des conteneurs neufs	76
46. Croissance du PIB en pourcentage, aux prix constants du marché, dans les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, 1998-2001	88
47. Valeur du commerce international des pays d'Amérique latine et des Caraïbes	89
48. Structure des échanges extérieurs de certains produits des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2000	90
49. Structure du commerce extérieur de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2000	91
50. Part du trafic maritime de marchandises dans les exportations de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes en 2000	91
51. Flottes marchandes du monde et flottes immatriculées dans les pays d'Amérique latine, certaines années	92
52. Armement des pays et territoires en développement d'Amérique	93
53. Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Amérique latine, par catégories de navires, au 1er janvier 2002	94
54. Estimation du trafic international pour différents types de services maritimes dans certains pays d'Amérique latine, en 2000	100
55. Trafic conteneurisé: destination des exportations et origine des importations de certaines zones d'échanges d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2001	103
56. Trafic portuaire de conteneurs dans les pays et territoires en développement d'Amérique ..	104
57. Exemples de taux de fret par conteneur de 20 pieds	107
58. Réseaux de transports intérieurs	108
59. Estimations du coût total du fret pour les importations dans les pays d'Amérique du Sud et des Caraïbes, en 2000	109

GRAPHIQUES

1. Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 1998-2001	4
2. Trafic maritime international pour certaines années	5
3. Trafic maritime mondial par groupes de pays	14
4. Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, certaines années	17
5. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1er janvier 2002	24
6. Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd	37
7. Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, certaines années	41
8. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays et pour certaines années	62
9. Production annuelle totale de conteneurs	75
10. Production annuelle de conteneurs autres que normalisés pour marchandises solides	76

ENCADRÉS

	<i>Pages</i>
1. Catégories de navires et de registres utilisées dans l' <i>Étude sur les transports maritimes</i>	xii
2. Impact des attaques terroristes sur l'assurance maritime et sur les chargeurs	57
3. États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1er août 2001	79
4. Application des technologies d'information et de communication dans un grand port : le cas d'Anvers	83

ABRÉVIATIONS

ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
APEC	Coopération économique Asie-Pacifique
BAF	Coefficient d'ajustement de soutage
c.a.f.	coût, assurance, fret
CEE	Communauté économique européenne
CEPALC	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
EVP	équivalent en marchandises d'un conteneur de 20 pieds
f.o.b.	franco à bord
FMI	Fonds monétaire international
GNL	gaz naturel liquéfié
GPL	gaz de pétrole liquéfié
IED	investissements étrangers directs
IICL	Institut de loueurs internationaux de conteneurs
mbj	millions de barils par jour
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PDEM	Pays développés à économie de marché
PIB	produit intérieur brut
SIAM	Système d'informations anticipées sur les marchandises
tjb	tonneau de jauge brute
tpl	tonne de port en lourd
ULCC	hyperpétrolier
VLCC	superpétrolier
WS	Worldscale

NOTES EXPLICATIVES

Par dollar, on entend toujours le dollar des États-Unis, sauf indication contraire.

Sauf indication contraire, le mot "tonne" désigne la tonne métrique.

Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ou pourcentages indiqués dans les tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs éléments.

Deux points (..) indiquent soit que l'on manque de renseignements, soit que les données n'ont pas été fournies séparément.

Un tiret (-) indique que le montant est nul ou inférieur à la moitié de l'unité utilisée.

Dans certains tableaux, les données indiquées pour les années antérieures ont été révisées et actualisées; elles diffèrent, partant, de celles figurant dans les précédentes livraisons de l'*Étude*. Cela vaut en particulier pour la répartition du tonnage mondial par groupes de pays, et expressément pour la classification des principaux pays de libre immatriculation. Jusqu'à l'édition 94 de l'*Étude*, la plupart des tableaux faisaient figurer dans ce groupe cinq pays, à savoir les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria et le Panama, certains y incluant également Malte et Vanuatu. Dans un souci de cohérence et pour rendre compte de ce qui se pratique en matière d'immatriculation de navires, il a été tenu compte de Malte et de Vanuatu dans tous les tableaux où il était fait mention des pays de libre immatriculation. Cette modification a des répercussions au premier chef sur la part des pays en développement d'Europe dans le tonnage mondial total.

Le terme "pays" employé dans les tableaux et dans le texte désigne aussi des territoires ou des zones.

INTRODUCTION

L'Étude sur les transports maritimes est une publication annuelle établie par le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Elle a pour objet de décrire les principales tendances des transports maritimes mondiaux et de fournir des données statistiques. Elle met l'accent sur l'évolution des activités de transport maritime des pays en développement par comparaison avec d'autres groupes de pays. Elle met aussi en lumière la corrélation qui existe entre l'évolution du commerce mondial et les activités de transport maritime en général. Cette année, le chapitre spécial est consacré à l'évolution du trafic et des réseaux de transport de l'Amérique latine, au plan régional.

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

Évolution de l'économie mondiale et du trafic maritime international de marchandises

- En 2001, la production mondiale a augmenté de 1,3 % par rapport à 2000, chiffre représentant environ un tiers de l'accroissement prodigieux enregistré l'année précédente. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 1 % et les pays en développement, un taux de progression moyen de 2,1 %. En 2002, le taux de croissance de la production mondiale devrait se situer entre 1,4 % et 2,4 % et dépendre des faits nouveaux qui découleront des événements du 11 septembre 2001.
- Le volume des exportations mondiales de marchandises, qui avait augmenté de 11,9 % en 2000, a diminué de 1,5 %, tandis que les importations ont progressé d'à peine 0,9 %, après s'être accrues précédemment de 11,3 %. Ces chiffres s'expliquent par l'évolution de la situation économique en Amérique du Nord et dans les pays asiatiques. Il est probable que le volume des exportations mondiales de marchandises augmentera en 2002.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a chuté de 2,6 %, soit de 120,8 en 2000 à 117,7 en 2001 (1995=100). Cette régression est due aux résultats économiques des États-Unis et du Japon.
- Le trafic maritime international (s'agissant des marchandises chargées) a diminué après quinze années consécutives d'augmentation, pour s'établir à 5,83 milliards de tonnes. Le taux de croissance annuel a été négatif (-1 %) alors qu'il avait été positif en 2000 (+3,9 %). Le volume du commerce maritime mondial devrait rester stationnaire en 2002.
- Les activités maritimes mesurées en tonnes-milles se sont chiffrées au total à 22 682 milliards de

tonnes-milles en 2001, en régression par rapport aux 23 016 milliards de tonnes-milles atteints en 2000.

Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue de 2,1 % pour atteindre 825,6 millions de tonnes de port en lourd (tpl) fin 2001. Les livraisons de navires neufs (45,2 millions de tpl) ont progressé de 1,8 %, tandis que le tonnage envoyé à la casse ou perdu (27,8 millions de tpl) a augmenté de 25,2 %, laissant un gain net de 17,4 millions de tpl.
- Les flottes de pétroliers et de vraquiers constituent, ensemble, 70,3 % de la flotte mondiale. La flotte de pétroliers est restée stable, tandis que celle de vraquiers a augmenté de 4,6 %. La flotte de porte-conteneurs s'est considérablement accrue, de 11,4 %, passant de 69,2 millions de tpl à 77,1 millions de tpl. Quant à celle de méthaniers, elle a progressé de 3 %, passant de 18,5 à 19,1 millions de tpl.
- La moyenne d'âge de la flotte mondiale est restée de 13,9 ans, près de 34 % des navires ayant 20 ans et plus. Les cargos classiques sont les navires dont l'âge moyen est le plus élevé (16,2 ans) et les porte-conteneurs, ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (11 ans).
- Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation ont représenté, respectivement, 25,1 % et 48,7 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registres de libre immatriculation a augmenté de 2,6 %; les deux tiers de cette flotte contrôlée appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part des pays en développement a atteint 19,3 %, soit 159 millions de tpl, dont 117 millions de tpl sont immatriculés en Asie.

Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande

- Les principaux indicateurs de productivité de la flotte mondiale, à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl, ont régressé à 7,1 et 29,5 respectivement, soit de 2,7 % et 4,5 % par rapport à 2000.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a continué de régresser et, fin 2001, s'établissait à 21,5 millions de tpl, soit à 2,3 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires-citernes, la capacité excédentaire est passée à 17,9 millions de tpl, tandis que dans celui des transporteurs de vrac sec, elle est tombée de 3,8 millions de tpl en 2000 à 2,9 millions de tpl.

Marchés des frets

- L'année 2001 a été une mauvaise année pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut a augmenté de moins de 1 %. Les indices moyens des taux d'affrètement pour les VLCC, les transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont fortement baissé, de 74,3 %, 56,7 % et 63 % respectivement.
- En 2001, les expéditions des principaux vracs par voie maritime, en particulier celles de minerai de fer et de charbon, ont augmenté de 1,2 %. L'amélioration de l'équilibre entre l'offre et la demande a eu des effets divergents sur les indices des taux d'affrètement à temps et au voyage, les premiers terminant l'année en baisse de 35,2 % et les seconds, en hausse de 1 %.
- Fin 2001, les taux de fret pratiqués sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) étaient inférieurs à ceux observés fin 2000. Sur la liaison transatlantique, les taux ont mieux résisté que sur les liaisons transpacifique et Asie/Europe. Dans l'Atlantique, ils ont baissé de 2,1 % dans le sens est-ouest et de 8,9 % dans l'autre sens. Dans le Pacifique, ils ont régressé de 16,8 % dans les deux sens, tandis qu'ils chutaient de 17,1 % sur les liaisons Asie/Europe et se détérioraient considérablement, de 28,7 %, sur les liaisons Europe/Asie.

Coût total du fret dans le commerce mondial, par groupes de pays

- A l'échelle mondiale, le coût total du fret en proportion de la valeur des importations est passé de

5,52 % en 1999 à 6,21 % en 2000. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 5,21 % (contre 4,53 % en 1999), tandis qu'il a été de 8,83 % (contre 8,39 % en 1999) pour les pays en développement. Il est monté à 12,97 % pour les pays en développement d'Afrique et à 8,58 % pour ceux d'Amérique. Pour les pays en développement d'Asie, il est passé à 8,51 %, alors qu'il est tombé à 11,94 % pour ceux d'Océanie.

Développement des ports

- Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a continué d'augmenter, à un taux de 15,4 % par rapport à 1999, pour atteindre 225,3 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 94,2 millions d'EVP, soit 41,8 % du total. En 2000, on a dénombré 54 pays ou territoires en développement dont les terminaux ont manutentionné plus de 100 000 EVP.

Efficacité en matière de commerce et de transport

- La Déclaration adoptée à la Quatrième Conférence ministérielle (Doha) a ouvert la voie à un processus de négociations à l'OMC et à l'élaboration d'une règle potentiellement contraignante sur la facilitation du commerce. La CNUCED a convoqué deux réunions chargées d'examiner diverses questions concernant les technologies de l'information et de la communication dans les transports et la facilitation du commerce ainsi que des questions relatives à la réglementation des services de transport multimodal.
- Les services de transport de marchandises par chemin de fer se sont encore développés durant l'année dans plusieurs régions. Les opérations de fusion en Amérique du Nord et la mise en place de services communs en Europe ont contribué à améliorer la qualité des services. La production de conteneurs a régressé de 34,2 % à 1,25 million d'EVP en 2001. Des usines ont signalé des excédents de capacité allant jusqu'à 50 % en Chine. Les prix des conteneurs ont aussi baissé, de 3,3 %.

Examen de l'évolution observée au niveau régional

- Depuis 1998, les pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont une économie qui évolue en dents de scie. Une fois remise de la crise de 1997, la production a augmenté de 2,3 % en 1998, puis elle n'a plus progressé que de 0,4 % en 1999. En 2000, elle s'est de nouveau vigoureusement accrue, de 4,1 %, suivant en cela l'évolution de l'économie mondiale, pour ne plus augmenter que d'un modeste

0,5 % en 2001. En volume, les exportations et les importations se sont accrues respectivement de 11 % et 13,9 % en 2000, mais les estimations pour 2001 sont beaucoup plus modestes. L'Amérique du Nord absorbe environ 60 % des exportations de ces pays et fournit 50 % de leurs importations. La part du commerce intrarégional est d'environ 15 %, soit légèrement supérieure à celle des échanges commerciaux avec l'Europe.

- Le commerce international se fait principalement par voie maritime, à plus de 70 % pour la plupart des pays. Seul le Mexique, partenaire de l'ALENA, effectue une part notable de ses échanges avec les États-Unis (jusqu'à 60 % en volume) par voie terrestre. Les flottes marchandes de ces pays, hormis les principaux pays de libre immatriculation (Bahamas, Bermudes et Panama), ont représenté au total 34,5 millions de tpl (4,2 % de la flotte mondiale), tonnage en augmentation par rapport aux 3,5 % enregistrés en 1990.
- Les principaux vracs, tels que le pétrole brut, le minerai de fer, le charbon et les grains, sont exportés à partir de terminaux et de ports spécialisés automatisés, faisant souvent partie d'une structure industrielle intégrée. Les marchandises importées et exportées par des cargos de ligne et autres navires passent par des ports publics qui, ces dernières années, ont été ouverts aux entreprises et aux investissements privés. Les taux d'affrètement au tramping et pour le trafic de ligne n'ont cessé de baisser, suivant en cela l'évolution générale dans les transports maritimes. Les transports intérieurs sont encore insuffisamment développés en Amérique du Sud, mais les Présidents des pays de cette sous-région ont décidé de se pencher sur la question. Le facteur coût pour le trafic d'importation de ces pays en 2000 a été de 8,58 %, soit légèrement inférieur à la moyenne pour les pays en développement, mais masque des différences entre les pays, ceux des Caraïbes affichant notamment des moyennes plus élevées.

ENCADRÉ 1

Catégories de navires et de registres utilisées dans l'Étude sur les transports maritimes

Comme dans l'Étude de l'année précédente, cinq catégories de navires ont été utilisées dans l'édition de cette année pour la plupart des tableaux relatifs aux transports maritimes. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux fondés sur des données provenant de Lloyd's Register-Fairplay est de 100 tonneaux de jauge brute (tjb), sauf pour ceux concernant la propriété des navires, pour lesquels il est de 1 000 tjb. Les cinq catégories prises en considération recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après :

<i>Catégories</i>	<i>Types de navires</i>
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres navires citernes, méthaniers, rouliers mixtes, navires à passagers, barges-citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tous autres types de navires
Total tous navires	Somme de tous les types de navires susmentionnés

Les indications suivantes ont été fournies par Lloyd's Register-Fairplay pour les tableaux de la présente Étude concernant l'évolution de la flotte:

Ex-Yougoslavie

La plupart des navires ont été affectés soit à la Croatie (CRT), soit à la Slovénie (SLO). Très peu ont été laissés à la Yougoslavie (YUG).

Principaux pays de libre immatriculation

Ce groupe de pays est constitué des Bahamas, des Bermudes, de Chypre, du Libéria, de Malte, du Panama et de Vanuatu.

Classification dimensionnelle approximative des catégories de navires considérées dans l'Étude sur les transports maritimes, selon la terminologie communément employée dans les transports maritimes

<i>Transporteurs de pétrole brut</i>		<i>Transporteurs de vrac sec</i>	
ULCC	300 000 tpl et au-delà	Capesize	80 000 tpl et au-delà
VLCC	150 000 - 299 999 tpl	Panamax	50 000 - 79 999 tpl
Suezmax	100 000 - 149 999 tpl	Handymax	35 000 - 49 999 tpl
Aframax	50 000 - 99 999 tpl	Mini-transporteurs	20 000 - 34 999 tpl

Source: Lloyd's Register-Fairplay.

Chapter I

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Chapitre I

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Le premier chapitre fournit un aperçu général de la demande de services de transport maritime dans le monde, accompagné d'informations générales sur la situation économique mondiale, ainsi qu'une analyse et une approche prévisionnelle de l'évolution du trafic maritime international.

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

1. Production mondiale

Généralités

En 2001, la production mondiale, qui avait affiché le taux de croissance remarquable de 3,8 % en 2000, n'a progressé que de 1,3 % (voir le tableau 1) et, pour la première fois depuis la hausse du prix du pétrole de la fin des années 70, l'activité économique a ralenti simultanément dans la quasi-totalité des régions du monde.

Les pays développés à économie de marché ont été les plus touchés par cette décélération et n'ont enregistré qu'un taux de croissance de 1 %. Ceux qui ont affiché les meilleurs résultats ont été les pays de l'Union européenne, dont les économies ont progressé de 1,6 %. Il existe toutefois d'énormes disparités entre eux. Au Royaume-Uni, l'économie, stimulée par une demande intérieure soutenue par la baisse des taux d'intérêt à court terme et un marché de l'immobilier actif, a progressé de 2,4 %, taux nettement supérieur à la moyenne. Par contre, l'économie allemande, freinée par une croissance molle dans l'est du pays, n'a progressé que de 0,6 %. De l'autre côté de l'Atlantique, l'économie américaine a affiché des résultats légèrement inférieurs à la moyenne mondiale, soit un taux de croissance de 1,1 % et ce, bien que les taux d'intérêt à court terme aient été baissés à plusieurs reprises pour neutraliser les effets de la chute des investissements provoquée par l'éclatement de la bulle des technologies de l'information. De tous pays développés à économie de marché, celui qui a obtenu les moins bons résultats a été le Japon, dont l'économie est entrée en récession au second semestre de 2001 et s'est contractée de 0,3 % au cours de l'année. La politique du taux d'intérêt zéro menée par les autorités monétaires pour restaurer la confiance au plan intérieur n'a pas réussi à remédier aux contrecoups de l'effondrement des marchés des valeurs

technologiques, sur lesquels les exportateurs japonais jouent un rôle de premier plan, et de la faible surévaluation du yen au début de l'année.

Les pays en développement ont affiché une production en augmentation de 2,1 %, chiffre bien supérieur à la moyenne mondiale. Les taux de croissance les plus élevés ont été enregistrés dans les pays africains, qui ont réitéré leur performance de l'année 2000, avec une croissance de 2,7 %. Des pays d'Afrique du Nord, comme le Maroc, la Tunisie et l'Algérie, ont obtenu des résultats particulièrement bons et des taux de croissance de 5 %, 4 % et 3 % respectivement. Trois autres pays d'Afrique de l'Ouest, à savoir le Cameroun, le Ghana et le Nigeria, ont connu une croissance de plus de 3 %. En Afrique de l'Est, le taux de croissance des économies a été inférieur à la moyenne de l'ensemble du continent. L'Afrique du Sud, quant à elle, est parvenue à accroître sa production de 2,1 %, tandis que le Zimbabwe a enregistré une forte contraction, de 7,5 %. Globalement, le taux de croissance économique des pays africains au cours des trois dernières années a été supérieur au taux de croissance moyen de la dernière décennie.

En Amérique latine, où l'activité économique a été languissante, la production n'a augmenté que de 0,4 %, c'est-à-dire bien moins que l'année précédente. Les difficultés financières et, pour finir, l'effondrement de l'une des principales économies de la région, celle de l'Argentine, qui s'est contractée de 3,8 %, ne sont pas étrangers à ce résultat. C'est en partie à cause de l'effondrement de l'Argentine que l'économie de son voisin, l'Uruguay, s'est deux fois plus contractée que l'année d'avant, n'affichant plus qu'un taux de croissance de 2,3 %. Dans l'hémisphère nord, le ralentissement économique observé aux États-Unis a provoqué au Mexique, son partenaire de l'ALENA, une contraction de l'économie de 0,3 %. La médiocrité des résultats économiques des autres pays d'Amérique latine tient au fléchissement de la demande d'exportations émanant des États-Unis.

TABLEAU 1
Production mondiale, 1990-2001
(Variation en pourcentage)

Région/groupe de pays	Moyenne 1990-2000	1999	2000	2001 ^a
MONDE	2,2	2,6	3,8	1,3
<i>Pays développés</i>	2,0	2,4	3,4	1,0
<i>dont :</i>				
États-Unis	2,8	3,6	4,1	1,1
Japon	1,1	0,2	2,2	-0,3
Union européenne	1,7	2,4	3,4	1,6
<i>dont :</i>				
Zone euro	1,7	2,4	3,5	1,4
Allemagne	1,6	1,5	3,2	0,6
France	1,4	2,9	3,5	1,9
Italie	1,2	1,4	2,9	1,8
Royaume Uni	1,9	2,1	2,9	2,4
<i>Économies en développement</i>	4,3	3,4	5,4	2,1
<i>dont :</i>				
Afrique	2,2	2,6	2,7	2,7
Amérique latine	2,9	-0,2	3,9	0,4
Asie	4,4	4,6	5,8	1,2
<i>Économies en transition</i>	-3,0	2,7	6,0	4,3
Chine	9,3	7,1	8,0	7,3

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995, tels que figurant dans le *Rapport sur le commerce et le développement 2002* de la CNUCED (2002), publication des Nations Unies, numéro de vente F.02.II.D.2, New York et Genève, tableau 1.1.

^a Estimations.

Dans les pays en développement d'Asie, la production a augmenté de 1,2 %, taux légèrement inférieur à la moyenne mondiale, mais en nette régression par rapport à l'année précédente où elle s'était accrue de 5,8 %. Le fléchissement de la demande américaine d'exportations asiatiques, conjugué à la contraction de l'économie japonaise, a constitué un lourd fardeau pour ces pays, notamment pour ceux qui ne pouvaient pas compter uniquement sur leurs marchés intérieurs pour assurer leur expansion. Son incidence a été particulièrement forte dans les centres traditionnels d'activité économique de la région : contraction de 2,2 % à Singapour et dans la Province chinoise de Taiwan; et faibles progressions, de 0,2 % et 0,1 % respectivement, à Hong Kong (Chine) et en Malaisie. Bien que les cours internationaux des produits de base aient été déprimés, dans certaines économies moins ouvertes comme l'Inde, l'Indonésie, le Pakistan, les Philippines et la République islamique d'Iran, la vigueur de la demande intérieure et des investissements a permis d'accroître la production de 5,4 %, 3,0 %, 4,1 %, 3,3 % et 3,4 % respectivement. La République de Corée et la

Thaïlande sont parvenues à des taux de progression satisfaisants, de 2,7 % et 1,5 % respectivement.

Dans les pays à économie en transition, une fois encore, la croissance de la production économique a été encourageante (+ 4,3 %). La progression a été exceptionnelle dans certains pays exportateurs de pétrole tels que le Kazakhstan, qui a affiché une croissance 13 %. Cela dit, les pays qui n'exportent pas de pétrole ont aussi obtenu de bons résultats, grâce en partie à l'accroissement des flux d'investissements étrangers directs. Cette évolution confirme la reprise de l'expansion économique dans les pays à économie en transition, qui marque pour eux la fin du recul économique durablement chiffré à -3 % pendant la dernière décennie.

De tous les pays du monde, la Chine a été incontestablement celui qui a enregistré les meilleurs résultats économiques de l'année. Sa production a augmenté de 7,3 % en 2001, soit un peu moins que l'année précédente mais un peu plus qu'en 1999.

TABLEAU 2
Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 1999-2001
(Variation annuelle en pourcentage)

Exportations			Pays/régions	Importations		
1999	2000	2001		1999	2000	2001
5,0	11,9	-1,5	Monde ^a	6,1	11,3	0,9
4,8	9,9	0,4	Économies développées ^a	7,6	9,6	0,3
			dont :			
5,8	9,9	-5,0	Amérique du Nord	11,2	11,3	-3,8
4,4	10,1	1,1	Union européenne (15)	9,5	10,9	0,3
2,1	9,2	-5,0	Japon	9,5	10,9	0,3
7,0	15,7	0,5	Économies en développement ^a	4,4	15,4	0,8
			dont :			
5,0	7,3	2,5	Afrique	-0,9	5,4	4,6
7,1	10,3	2,7	Amérique latine	-1,5	11,1	0,5
1,1	14,0	n.d.	Moyen-Orient ^b	1,3	14,6	n.d.
6,6	16,2	-3,7	Asie ^c	9,0	15,4	-1,9
-2,0	17,9	8,0	Économies en transition ^a	-8,5	14,0	14,7
9,6	28,3	5,0	Chine	15,2	33,1	11,3

Source : OMC (2002), *Rapport annuel 2002*, chapitre II, graphique II.4, page 13, disponible sur www.wto.org; et CNUCED (2002), *Rapport sur le commerce et le développement 2002*, publication des Nations Unies, numéro de vente F.02.II.D.2, New York et Genève, tableau 1.3.

^a Compte non tenu d'importants comptages doubles.

^b Y compris Israël.

^c Y compris le Japon, la Chine, Hong Kong (Chine), la Province chinoise de Taiwan et les pays en développement du Pacifique

La demande et l'investissement intérieurs, associés à un flux constant d'investissements étrangers directs, ont maintenu de hauts niveaux de croissance économique. Depuis l'an 2000, il semble toutefois que la croissance économique de la Chine soit allée en s'essoufflant, au regard des 9,3 % atteints au cours de la dernière décennie.

Perspectives

Les prévisions concernant la croissance économique mondiale pour 2002 sont raisonnablement optimistes, les récents indicateurs économiques des États-Unis laissant présager une reprise rapide. L'activité ayant ralenti simultanément dans les principales économies, il semble qu'elle puisse aussi y redémarrer simultanément. Comme les prix des produits de base et du pétrole brut sont toujours très bas, la demande intérieure, dans ces économies, a besoin de temps pour créer la dynamique nécessaire aux investissements. Les prévisions actuelles pour 2002 donnent des taux de croissance allant de 1,2 % à 2,4 %

et dépendant, dans tous les cas, des faits nouveaux qui découleront des événements du 11 septembre 2001.

2. Trafic de marchandises

Évolution récente du commerce international

En 2001, le volume des exportations mondiales a diminué de 1,5 % (voir le tableau 2), après avoir affiché une croissance à deux chiffres l'année précédente. Celui des importations mondiales n'a augmenté que de 0,9 %. S'agissant des pays développés, c'est en Amérique du Nord et au Japon que le volume des exportations s'est le plus contracté, de 5 %. Dans les pays de l'Union européenne, il a continué de s'accroître modestement, de 1,1 %. Dans les pays en développement d'Afrique et d'Amérique latine, la croissance du volume des exportations a été estimée à 2,5 % et 2,7 % respectivement. Les pays en développement d'Asie ont noté une baisse de 3,7 % du volume de leurs exportations, par suite du fléchissement de la demande de matériel de bureau et de bureautique de l'économie

américaine. En 2001, l'accroissement du volume des exportations a été particulièrement fort dans les pays à économie en transition (8 %) et en Chine (5 %).

Tendances des importations et des exportations

Des données récentes corroborent l'avis selon lequel on peut s'attendre à une modeste reprise des échanges mondiaux en 2002, avec un accroissement du volume des exportations de l'ordre de 1 %, qui pourrait venir d'un regain de confiance des consommateurs et de la nécessité, pour les entreprises, de reconstituer leurs stocks dans les grandes économies. Néanmoins, il est probable que, dans l'avenir, le commerce mondial croîtra moins vite que la production mondiale, compte tenu du niveau de la demande et de l'investissement dans le secteur des technologies de l'information et du renchérissement des transports (notamment aériens)

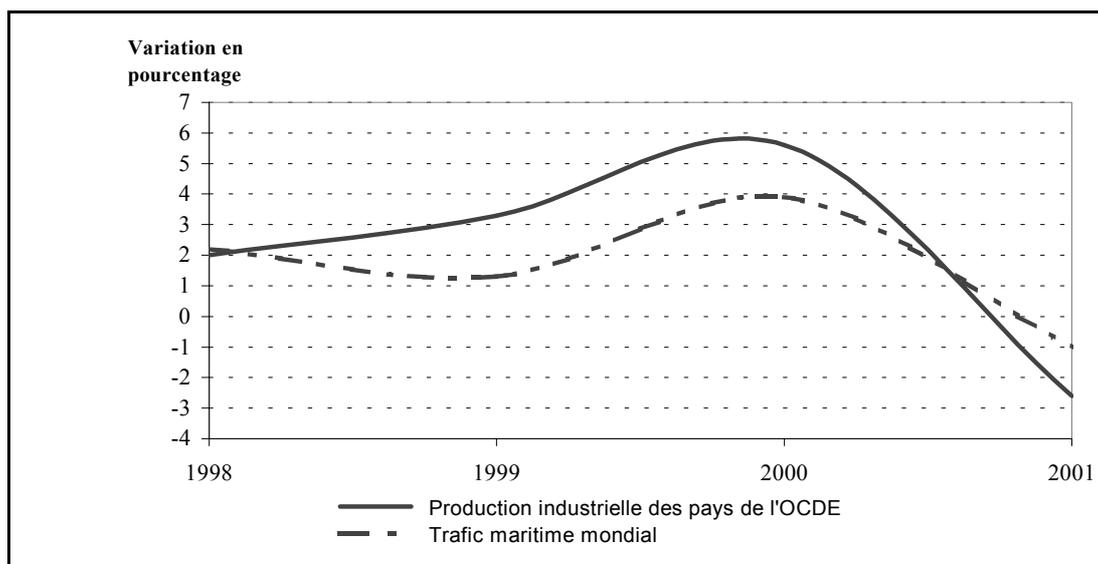
résultant de l'accroissement des frais d'assurance et des dépenses de sécurité après les événements du 11 septembre 2001. En outre, la structure des exportations des pays en développement devrait continuer de se modifier, les exportations de produits manufacturés remplaçant progressivement celles de produits de base, avec pour résultante une utilisation accrue de conteneurs.

3. Production industrielle des pays de l'OCDE

L'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE (1995=100), autre indicateur économique important pour le secteur des transports maritimes, s'est établi en moyenne à 117,7 en 2001, chutant ainsi de 2,6 % par rapport à l'indice moyen pour 2000 (voir la figure 1). Cette baisse contraste avec la hausse de 5,6 % enregistrée en 2000, où l'indice avait atteint 120,8.

FIGURE 1

Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 1998-2001



Source : OCDE (2001), *Principaux indicateurs économiques*, avril.

Les chiffres décevants relevés durant la majeure partie de 2001 sont dus au ralentissement de l'activité économique aux États-Unis où l'indice, qui était monté à 125,4 au premier trimestre, est retombé progressivement à 120,0 au quatrième trimestre, donnant, ce faisant, une baisse de 4,3 % pour l'année. Au Japon, le ralentissement a été passablement fort, avec une régression de 10,2 % au quatrième trimestre où l'indice est tombé à 92,1. Dans les 15 pays de l'Union européenne, l'activité économique s'est poursuivie à un rythme plus soutenu, l'indice de la production industrielle s'établissant à 113,5 au quatrième trimestre, en repli de 3,3 % seulement. Les perspectives

d'évolution de l'OCDE pour 2002 font état d'une reprise modérée, notamment aux États-Unis.

B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

1. Trafic maritime général

Après s'être accru pendant 15 années consécutives, le commerce maritime mondial a marqué le pas en 2001, avec 5,83 milliards de tonnes de marchandises exportées. Le taux de croissance annuel, calculé d'après les données provisoires dont on dispose pour l'année, a été négatif (-1 %), comme le montrent le tableau 3 et la figure 2.

TABLEAU 3
Évolution du trafic maritime international, certaines années^a
(Marchandises chargées)

Année	Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total des cargaisons considérées	
	Millions de tonnes	Variation en %	Total		dont : principaux vrac ^b		Millions de tonnes	Variation en %
			Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1997	2 172		2 781		1 157		4 953	
1998	2 072		3 526		1 170		5 598	
1999	2 057	-0,7	3 612	2,4	1 196	2,2	5 668	1,3
2000	2 115	2,8	3 775	4,5	1 288	7,7	5 890	3,9
2001 ^c	2 128	0,6	3 704	-1,9	1 303	1,2	5 832	-1,0

Source : Estimations faites par le secrétariat de la CNUCED à partir des chiffres de l'Annexe II et de données provenant de sources spécialisées.

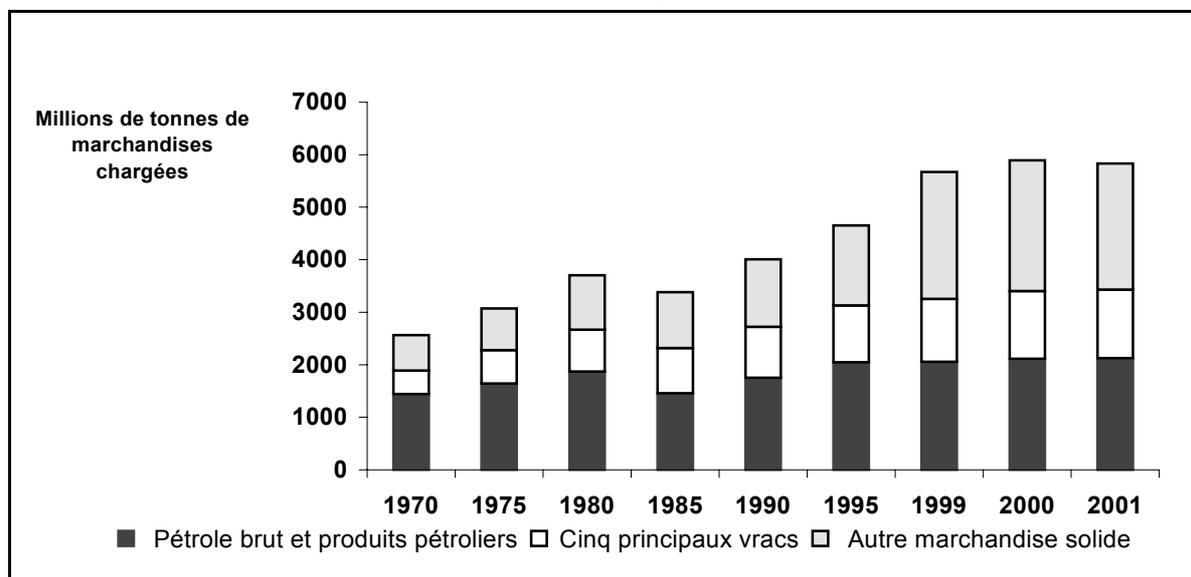
^a Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

^b Minerai de fer, grains, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

^c Estimations.

FIGURE 2

Trafic maritime international pour certaines années



Source: Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons.

En 2001, la répartition du trafic maritime de marchandises par continent a été la suivante : la part de l'Afrique dans les exportations mondiales a été de 9,4 %, tandis que celle des États-Unis a atteint 20,9 %. L'Asie a été de loin le continent dont la part dans le tonnage total de marchandises exportées par voie de mer dans le monde a été la plus importante : 36,8 %. L'Europe vient

en deuxième position, avec 25,5 %, tandis que l'Océanie, dont la part est la plus faible, ne représente que 7,4 % des exportations maritimes mondiales. Selon les prévisions pour 2002, les taux de croissance annuels seront probablement positifs mais néanmoins modestes, tandis que la répartition du tonnage mondial par continent devrait rester stable.

2. Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Évolution générale

En 2001, les expéditions mondiales de cargaisons pétrolières, qui ont augmenté de 0,6 % durant l'année, ont atteint 2,13 milliards de tonnes. Environ 77,7 % de ce tonnage ont été constitués de pétrole brut, le reste, de produits pétroliers. En 1992, la proportion de pétrole brut était de 74,9 %. Les transports de pétrole brut et de produits pétroliers ont représenté globalement 36,2 % du trafic maritime mondial.

Production de pétrole brut

Depuis 1999, la production de pétrole brut a augmenté. Les chiffres¹ communiqués pour 1999 et 2000 indiquent qu'elle s'est accrue de 4 % à 74,5 millions de barils-jour (mbj) en 2000. Cet accroissement est dû pour l'essentiel au fait que les pays de l'OPEP ont augmenté leur production de 5,6 % en moyenne, la faisant passer à 30,8 mbj, tandis que les pays de l'OCDE, notamment les États-Unis, le Mexique, la Norvège et les pays producteurs de pétrole de l'Union européenne, en particulier le Royaume-Uni, ont augmenté la leur dans des proportions plus modestes (2,4 %), la portant à 21,5 mbj. Les autres pays producteurs de pétrole, y compris les membres de la Fédération de Russie, la Chine, le Brésil et un certain nombre de petits producteurs, ont accru leur production de 3,2 % à 22,2 mbj.

En 2000, les pays de l'OPEP ont fourni 41,5 % de la production de pétrole brut, pourcentage que les principaux producteurs ont assuré à concurrence de 12,3 % (9,1 mbj) pour l'Arabie saoudite, de 5,2 % (3,8 mbj) pour la République islamique d'Iran et de 4,6 % (3,2 mbj) pour le Venezuela. Les pays producteurs de pétrole de l'OCDE se sont adjugés une part de marché de 28,1 %, dans laquelle les principaux producteurs sont intervenus à concurrence de 9,8 % (7,7 mbj) pour les États-Unis, de 4,8 % (3,4 mbj) pour le Mexique et de 4,4 % (3,4 mbj) pour la Norvège et pour l'Union européenne. De tous les pays de l'Union européenne, c'est le Royaume-Uni qui s'est adjugé la plus grosse part de marché, à savoir 3,4 % (2,7 mbj). Les autres pays ont obtenu une part de marché de 30,4 %. Les principaux producteurs de ce groupe ont été les pays de la Fédération de Russie avec 9 % (6,5 mbj), la Chine avec 4,5 % (3,2 mbj) et le Brésil avec 1,8 % (1,2 mbj). La production brésilienne provient

essentiellement de puits offshore se trouvant à 400 mètres en dessous du niveau de la mer. Elle a doublé au cours de la dernière décennie et fait appel à des techniques modernes, qui sont également utilisées en Angola et dans le Golfe du Mexique.

Les estimations concernant la production de pétrole brut de 2001 donnent des chiffres comparables à ceux obtenus en 2000. En 2001, les pays de l'OPEP sont convenus de réduire leur production de 3,5 mbj pour soutenir les prix, qui avaient baissé durant l'année. Cela n'a pas empêché les trois principaux cours du pétrole brut (l'US West Texas Intermediate, le Brent de la mer du Nord et le panier de sept cours du pétrole brut de l'OPEP) de terminer l'année à moins de 20 dollars le baril, soit 25 à 30 % en dessous des niveaux qui prévalaient en début d'année. Pour éviter de perdre des parts de marché au profit d'autres producteurs, les pays membres de l'OPEP ont consenti à réduire encore leur production de 1,5 mbj à compter du 1^{er} janvier 2002, mais seulement après que les gros producteurs non membres de l'OPEP (Angola, Mexique, Norvège, Oman et Fédération de Russie) se soient engagés à réduire leur production de 0,46 mbj.

Évolution dans le secteur du raffinage

Les raffineries de la planète ont produit au total 69,5 mbj en 2000, soit 2 % de plus que l'année précédente. Les principaux centres de raffinage des États-Unis et d'Europe, qui, ensemble, fournissent 43,1 % de la production mondiale, ont accru leur production de 1,9 % et 0,3 % respectivement. Début 2002, l'achat, par un important producteur de pétrole russe, de plusieurs raffineries d'Europe orientale pourrait avoir un impact sur les marchés mondiaux. Les raffineries d'Extrême-Orient, d'Asie et du Pacifique, qui, ensemble, fournissent 24,8 % de la production mondiale, n'ont pas toutes augmenté leur production dans les mêmes proportions. Celles de la Chine² ont fortement accru la leur, de 14,4 %. Les autres raffineries implantées dans la région Asie-Pacifique ont augmenté leur production de 6 %; en revanche, les raffineries japonaises ont réduit la leur de 0,1 %.

Production de gaz naturel

En 2000, la production de gaz naturel a atteint 2 422,3 milliards de mètres cubes³ (m³)³, ce qui représente un accroissement 4,2 % par rapport à 1999 et la plus forte progression depuis 1995, année où elle avait augmenté de 4,5 %. Cette production équivaut

¹ Les chiffres recueillis par BP prennent en considération le pétrole brut, le schiste bitumineux, les sables pétrolifères et les condensats ou liquides de gaz naturel (LGN), à savoir le contenu liquide du gaz naturel quand celui-ci est récupéré séparément.

² L'accession de la Chine à l'OMC ne devrait guère avoir d'incidence dans le proche avenir, car les deux compagnies d'État, Sinopec et Petrochina, ont la haute main sur les marchés de gros et de détail du pays.

³ Mesurée à 15° et 1 013 millibars.

à 2 180,6 millions de tonnes de pétrole ou à 45,2 mbj. Les principaux producteurs de gaz naturel sont les États-Unis (555,6 milliards de m³) et la Fédération de Russie (545 milliards de m³), pays qui, ensemble, fournissent 45,4 % de la production totale. Viennent ensuite des pays tels que le Canada avec 167,8 milliards de m³, le Royaume-Uni avec 108,1 milliards de m³, l'Algérie avec 89,3 milliards de m³, l'Indonésie avec 63,9 milliards de m³ et la République islamique d'Iran avec 60,2 milliards de m³. Les autres producteurs sont éparpillés au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie, où le gaz naturel qu'ils obtiennent est souvent un sous-produit de la production pétrolière. Seul environ un cinquième de la production de gaz naturel est exporté, principalement par l'intermédiaire de gazoducs, qui assurent à peu près les trois quarts de toutes les exportations.

Les perspectives à moyen terme pour la production de gaz naturel semblent très bonnes. Le Programme Gaz de 25 milliards de dollars, mis en œuvre en Arabie saoudite, vise à convertir les centrales au gaz naturel et permettra ainsi d'exporter la production de pétrole brute. Le Qatar s'est engagé dans des coentreprises avec des compagnies pétrolières étrangères pour développer la production et les exportations de gaz naturel. Il y a lieu de noter, outre, que de nouvelles découvertes majeures de gaz ont été faites à Trinité-et-Tobago et en Bolivie.

Expéditions de pétrole brut

En 2001, les expéditions de pétrole brut ont augmenté de 0,8 % pour atteindre 1,65 milliard de tonnes (voir le tableau 4). Les principales zones de chargement sont restées les pays en développement d'Asie occidentale (850,5 millions de tonnes), d'Afrique de l'Ouest (174,9 millions de tonnes), d'Afrique du Nord (133,8 millions de tonnes) et la région des Caraïbes (203,6 millions de tonnes). Les principales zones de déchargement se sont situées dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord (436,9 millions de tonnes) et d'Europe (426,8 millions de tonnes) ainsi qu'au Japon (215 millions de tonnes). Les pays en développement d'Asie du Sud et de l'Est ont déchargé 306,8 millions de tonnes en 2001.

Les courants commerciaux de pétrole brut seront modifiés par l'afflux de pétrole brut en provenance de la mer Caspienne et d'Asie centrale. L'oléoduc et le terminal pétrolier de Supsa en Géorgie ont été mis en service il y a deux ans dans le but d'exporter du pétrole d'Azerbaïdjan par la mer Noire. Par la suite, l'achèvement de l'oléoduc destiné à acheminer le pétrole du Kazakhstan vers le port russe de Novorossiysk a permis de procéder au premier chargement en octobre 2001. Les expéditions en provenance de la mer Noire se sont accrues de 7,9 % à 64,3 millions de tonnes en 2000

et continueront d'augmenter, car, aux 4,7 millions de tonnes acheminées par l'oléoduc de Supsa, viennent s'ajouter les 28 millions de tonnes transportées par celui de Novorossiysk. La Turquie s'est déclarée préoccupée, au point de vue environnemental, par le fait que ce pétrole traversait le Bosphore pour parvenir en Europe occidentale qui en prend environ 50 millions de tonnes par an, l'Italie à elle seule en absorbant environ un tiers. Ces expéditions de pétrole nécessiteront l'affrètement d'Aframax et de Suezmax, ce qui fera baisser la demande de VLCC. Il y a lieu de mentionner aussi que la mise en service par la Russie, en décembre 2001, du terminal de Primorsk dans le golfe de Finlande viendra ajouter une zone de chargement importante pour le pétrole brut acheminé depuis la Sibirie occidentale par l'oléoduc balte, dont la capacité est de 12 millions de tonnes.

La décision prise par le Gouvernement des États-Unis, en novembre 2001, de faire le plein de sa réserve stratégique de pétrole, qui représente des milliards de tonnes, aura, dans un avenir proche, une incidence sur le niveau des importations. Si les importations chinoises de pétrole brut ont diminué de 13,6 % par rapport à 2000, où elles avaient atteint un niveau record, celles de produits pétroliers ont vigoureusement augmenté, de 21 %, passant à 21,5 millions de tonnes. À moyen terme, il est probable que la Chine intensifiera ses importations pour accroître sa réserve stratégique de pétrole, qui est actuellement d'un mois. Les importations japonaises sont restées stables, mais pourraient augmenter pour porter le stock pétrolier nippon, de 116 jours actuellement, à 125 jours, qui est la moyenne pour les pays membres de l'Agence internationale de l'énergie.

Expéditions de produits pétroliers

Le trafic maritime mondial de produits pétroliers est resté stable en 2001, à 479 millions de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été les mêmes que les années précédentes; seules ont été enregistrées quelques fluctuations attribuables aux arrêts de travail survenus dans des raffineries, pour cause d'entretien ou d'accident. La fermeture programmée de la raffinerie Killingholme de 23 000 mbj appartenant à Conoco, à Humber (Royaume-Uni), a été avancée après l'explosion qui a mis l'installation hors service de mi-avril à août. De ce fait, les prix de l'essence sont montés en flèche, à 325 dollars la tonne, et les négociants américains se sont tournés vers d'autres sources d'approvisionnement. En septembre 2001, l'explosion de six conduites de pétrole brut dans la plus grande raffinerie chinoise, Maoming, a fait baisser la production de 70 000 barils-jour pendant une quinzaine de jours.

TABLEAU 4

Trafic maritime mondial^a par types de cargaisons et par groupes de pays^b, en 1970, 1980, 1990, et 1997-2001

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
<i>Trafic en millions de tonnes</i>									
TOTAL MONDIAL	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1997	1 627	527	2 785	4 952	1 625	522	2 890	5 037
	1998	1 569	503	3 526	5 598	1 533	540	3 670	5 743
	1999	1 564	493	3 612	5 668	1 541	547	3 741	5 829
	2000	1 636	478	3 775	5 890	1 679	559	3 925	6 163
	2001	1 649	479	3 704	5 832	1 675	558	3 874	6 107
<i>Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage</i>									
TOTAL MONDIAL	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	28,0	9,0	63,0	100,0	26,7	9,4	63,9	100,0
	1999	27,6	8,7	63,7	100,0	26,4	9,4	64,2	100,0
	2000	27,8	8,1	64,1	100,0	27,2	9,1	63,7	100,0
	2001	28,3	8,2	63,5	100,0	27,4	9,1	63,4	100,0
	PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
1980		6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
1990		13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
1998		5,4	22,0	61,9	42,4	72,1	51,1	64,9	65,5
1999		5,4	21,9	59,7	41,4	71,3	50,9	61,9	63,4
2000		5,2	22,7	59,2	41,2	66,9	52,0	61,2	61,9
2001		5,1	22,1	58,0	40,1	67,9	52,5	60,5	61,8
Europe centrale et orientale ^d		1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,0	4,8	4,5	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	3,9	4,5	4,9	4,6	1,4	0,4	1,2	1,2
	2001	4,0	4,5	5,1	4,7	1,5	0,4	1,3	1,2
	Pays socialistes d'Asie ^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
1980		1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
1990		2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
1998		1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
1999		1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
2000		1,0	1,1	6,5	4,5	4,2	4,0	7,2	6,1
2001		1,0	1,2	6,7	4,6	3,6	4,8	7,6	6,2

TABLEAU 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays en développement	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998	90,4	73,8	29,5	50,6	24,7	42,1	28,9	29,1
	1999	89,7	72,9	30,1	50,2	24,7	44,0	31,0	30,5
	2000	89,9	71,7	29,4	49,6	27,5	43,6	30,4	30,8
	2001	89,9	72,2	30,2	50,5	27,0	42,3	30,7	30,8
<i>dont :</i>									
Afrique	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1998	17,6	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,7	7,9	2,2	7,0	1,0	3,1	3,8	3,0
	2000	19,0	8,3	2,2	7,4	3,3	3,1	3,6	3,5
	2001	18,7	7,9	1,7	7,0	2,7	2,2	3,0	2,9
Amérique	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1998	16,0	18,4	11,0	13,1	5,9	11,8	4,9	5,8
	1999	16,2	18,9	10,9	13,0	5,6	11,5	4,7	5,6
	2000	15,5	19,5	10,7	12,7	5,2	11,0	5,4	5,8
	2001	15,8	19,7	11,3	13,3	5,2	10,7	5,5	5,9
Asie	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1998	56,5	47,3	15,9	30,1	17,5	26,1	20,1	20,0
	1999	55,4	45,6	16,5	29,8	17,7	28,0	22,1	21,5
	2000	55,1	43,3	16,0	29,1	18,7	28,0	21,0	21,0
	2001	55,2	44,1	16,7	29,8	18,7	28,0	21,8	21,5
Europe^e	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3

TABLEAU 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total des cargaisons
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Océanie ^e	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1998	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	1999	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par des pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

^a Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

^b Voir l'Annexe I pour la composition de ces groupes et la note de cette annexe pour ce qui est de l'enregistrement du trafic des pays sans littoral. Depuis 1986, la Yougoslavie qui, auparavant, figurait au nombre des "pays développés à économie de marché" a été incluse dans le groupe des "pays en développement d'Europe".

^c Y compris, entre autres, le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère et le fuel lourd.

^d Y compris l'ex-Union soviétique pour les données concernant 1970 et 1980.

^e Estimations.

Expéditions de GNL

Les expéditions de GNL ont augmenté de 10,3 % en 2000 pour atteindre 137 milliards de m³ de gaz naturel (environ 5 % de la production mondiale). Les principaux importateurs sont restés le Japon, avec 72,5 milliards de m³, suivi de la République de Corée, avec 19,7 milliards de m³. Les exportations sont venues d'Indonésie (35,7 milliards de m³), de Malaisie (21 milliards de m³) et d'Australie (10,1 milliards de m³). En Méditerranée, la majeure partie des 26,3 milliards de m³ exportés par l'Algérie est allée en France (11,2 milliards de m³) et en Espagne (8,5 milliards de m³). Ailleurs, l'activité commerciale s'est déroulée autour du Golfe arabo-persique, où les exportations d'Oman, du Qatar et des Émirats arabes unis ont atteint 23,4 milliards de m³, au Nigéria, dont les exportations ont été de 5,6 milliards de m³ et à Trinité-et-Tabago, qui a exporté 3,5 milliards de m³.

3. Expéditions de marchandises solides

Évolution générale

En 2001, les expéditions de marchandises solides ont régressé globalement de 1,9 %, pour tomber

à 3,70 milliards de tonnes (voir le tableau 3). Le trafic des cinq principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon, les grains, la bauxite/alumine et la roche phosphatée, a, en réalité, légèrement progressé, de 1,2 % à 1,31 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, ont régressé de 3,4 % à 2,40 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a correspondu à 58,5 % de toutes les marchandises chargées durant l'année.

Production mondiale d'acier brut

En 2001, la production mondiale d'acier brut a été à 839,9 millions de tonnes, soit inférieure de 0,9 % à celle de 2000, qui avait été de 847,2 millions de tonnes. Au niveau régional, la baisse a été sensible en Amérique du Nord où la production a chuté de 11,4 % à 119,9 millions de tonnes, alors qu'elle avait atteint 135,4 millions de tonnes en 2000. La production a également reculé de 2,8 % (à 158,8 millions de tonnes) dans les pays de l'Union européenne et de 3,4 % (à 102,9 millions de tonnes) au Japon. Les pays d'Amérique du Sud ont réduit leur production de 3,9 %, à 37,6 millions de tonnes, mais n'ont pas tous concouru

de la même manière à ce résultat : le Brésil a réduit sa production de 4,1 % à 26,7 millions de tonnes et l'Argentine, de 8,3 % à 4,1 millions de tonnes, tandis que le Venezuela a accru la sienne de 3,3 % à 4 millions de tonnes. La baisse de 1,3 % de la production d'acier enregistrée en Océanie est essentiellement attribuable à l'Australie qui a réduit sa production de 1,8 % à 6,9 millions de tonnes. Les pays de la Fédération de Russie ont accru la leur de 1,8 % à 98,2 millions de tonnes. La Chine a réussi à augmenter sensiblement (de 12,6 %) sa production d'acier, qui est passée à 143,3 millions de tonnes. Dans les pays d'Afrique, la production a augmenté de 9,5 %, passant à 15,1 millions de tonnes, du fait, notamment, que l'Égypte et l'Afrique du Sud ont accru les leurs de 33,3 % et 4 % respectivement, à 3,8 et 8,8 millions de tonnes. Les pays du Moyen-Orient ont aussi obtenu de bons résultats, qui se sont traduits par un accroissement global de 8,1 % à 11,7 millions de tonnes : parmi eux, l'Arabie Saoudite a enregistré une progression de 13,4 % à 3,4 millions de tonnes et l'Iran, de 4,8 % à 6,9 millions de tonnes.

Toujours en 2001, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile pour prévoir le trafic de vrac sec, a augmenté dans des proportions infimes, soit de 0,1 %, pour se chiffrer à 571,4 millions de tonnes. La production de fer obtenu par réduction directe, qui nécessite du minerai de fer et du gaz, a régressé de 12,2 % à 24,4 millions de tonnes. Celle de fer fabriqué à partir de ferrailles a légèrement augmenté, de 0,8 %, pour s'établir à 240,3 millions de tonnes.

Consommation mondiale d'acier

Pour 2001, la consommation apparente d'acier a été estimée à 773 millions de tonnes, chiffre supérieur de 0,5 % seulement à celui de 2000. L'accroissement le plus important (un robuste 13,3 %) a été enregistré en Chine où la consommation apparente d'acier a atteint 160 millions de tonnes. En Amérique du Sud, la progression a été de 7,8 % à 29 millions de tonnes. Ailleurs, la demande s'est contractée (comme dans les pays de l'ALENA, où elle a chuté de 8,2 % à 134 millions de tonnes) ou stagné (comme dans l'Union européenne où elle s'est maintenue à 142 millions de tonnes).

Trafic de minerai de fer

La faiblesse de la production et de la consommation d'acier s'est traduite en 2001 par une régression de 2 % des chargements de minerai de fer à 445 millions de tonnes au total. Au Brésil et en Australie, qui comptent pour les deux tiers environ des exportations mondiales, aucune progression du trafic n'a été notée au cours des 10 premiers mois de 2001. La Suède a constaté une réduction de 14 % du volume chargé au cours de la même période, tandis que

l'Afrique du Sud a accru ses expéditions de 11 %. D'autres pays exportateurs, tels que le Canada et l'Inde, ont enregistré des résultats inégaux : le premier, une régression de 28 % sur une période de sept mois et le second, un accroissement de 4 % pour sur une période de 11 mois. Les prévisions à court terme sont pessimistes, dépendant du rebond de l'économie américaine, des conséquences qu'aura la décision des États-Unis de taxer les importations d'acier étranger et de l'empressement des aciéristes japonais à reconstituer leurs stocks.

Trafic de charbon

Les expéditions de charbon ont augmenté de 7 % en 2001, atteignant le niveau sans précédent de 560 millions de tonnes. Comme en 2000, où les chargements de charbon vapeur ont progressé de 11,3 % à 344 millions de tonnes, l'accroissement des expéditions de charbon a été dû à l'augmentation des chargements de ce type de charbon.

C'est en Chine que les exportations ont le plus augmenté, de 58 % en 10 mois, passant à 72,2 millions de tonnes. Durant le premier semestre de 2001, la Colombie a vu ses exportations progresser de 25 % à 21,8 millions de tonnes et l'Indonésie, de 17 % à 31,3 millions de tonnes. L'Australie, de loin le plus gros exportateur, qui assure un peu plus du tiers de toutes les expéditions, a accru ses exportations de 4 % en 10 mois, les portant à 161,9 millions de tonnes. Les expéditions des exportateurs nord-américains ont diminué de 15 % aux États-Unis et de 7 % au Canada. Les importations de charbon du Japon, le plus gros importateur, ont augmenté de 6,6 % en 2000 où elles ont atteint 144,4 millions de tonnes, et se sont encore accrues de 9 % en 2001. Les principaux pays fournisseurs sont l'Australie et la Chine. Les exportations de la Chine, suite à l'accord qu'elle a récemment conclu avec le Japon, feront probablement augmenter la demande de navires de petit tonnage au détriment de celle de Capesize.

Trafic de grains

Le trafic mondial de grains s'est chiffré à 220 millions de tonnes en 2001, en régression de 4,3 % par rapport à l'année précédente où, réparti à peu près également entre blé et céréales secondaires (maïs et sorgho principalement), il avait porté sur 230 millions de tonnes. Le plus gros exportateur, les États-Unis, a réduit ses expéditions sur 10 mois de 2001 à 66,7 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 6 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente où les exportations avaient atteint 70,8 millions de tonnes. Sur la même période de 2001, seule l'Argentine a noté un accroissement de ses expéditions, de 2 %. D'autres exportateurs, tels que

L'Union européenne, l'Australie et le Canada, ont réduit leurs expéditions de 20 %, 17 % et 12 % respectivement. Cet amenuisement des chargements contraste avec la progression du taux de croissance de tous ces pays en 2000 et avec l'accroissement des expéditions en provenance de la mer Noire en 2001. Comme toujours, les cargaisons ont été disséminées dans de nombreuses régions du monde. En 2000, les chargements à destination du Japon, le plus gros importateur, ont régressé de 1,6 % à 29,9 millions de tonnes. Ceux à destination de la Chine et du Mexique ont en revanche progressé de 81,9 % et 6,8 % respectivement à 13 et 16,5 millions de tonnes. En 2002, les expéditions devraient rester du niveau de celles de 2001, même si les stocks sont plus bas dans nombre de pays importateurs.

Autres trafics de vrac

En 2001, on estime que le trafic de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, a chuté de 3,2 % à 51 millions de tonnes. Les chargements de bauxite ont régressé de 3,3 % à 29,0 millions de tonnes et ceux d'alumine, de 3,1 % à 22,0 millions de tonnes. Les chiffres définitifs pour 2000 montrent que les expéditions de bauxite des pays d'Afrique de l'Ouest (qui représentent environ la moitié du total mondial) ont diminué de 1,3 %, tandis que celles d'alumine de l'Australie (qui représentent environ la moitié du total mondial également) ont augmenté de 2,7 %. Les expéditions de bauxite de la Jamaïque ont chuté de 14,6 %, alors que celles d'alumine ont progressé de 11,6 %. En 2001, la production de produits en aluminium primaire a régressé de 3 % à 20,6 millions de tonnes. Le recul de la production a été très prononcé en Amérique du Nord (-13,6 %) et en Amérique latine (-8,1 %). En Asie et en Europe occidentale, la situation est restée stable, tandis que des accroissements ont été enregistrés en Afrique du Sud (16,2 %), en Océanie (1,3 %), en Russie et en Europe orientale (1 %).

Les expéditions de roche phosphatée ont aussi augmenté, de 2,6 % en 2001, pour atteindre 29,6 millions de tonnes dans un mouvement de reprise après trois années consécutives de baisse. Le Maroc, principal exportateur comptant pour environ un tiers des exportations mondiales, a chargé 10,8 millions de tonnes, soit 3,5 % de plus qu'en 2000. D'autres exportateurs traditionnels ont affiché de bons résultats : la Jordanie a accru ses exportations de 15,3 % à 3,6 millions de tonnes, et le Togo, de 6,9 % à 1,3 million de tonnes. La progression la plus impressionnante (42,4 %) a été celle enregistrée en Chine où les exportations ont atteint au total 4,9 millions de tonnes. Les importations de l'Union européenne et des autres pays asiatiques ont contribué à parts égales à l'accroissement des exportations.

Le trafic de vrac de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, a atteint, estime-t-on, 0,8 milliard de tonnes en 2001. Les produits sidérurgiques et les produits forestiers ont représenté près de la moitié du tonnage constituant ce trafic, les métaux et minerais (coke, fonte, ciment, minerai de manganèse) ainsi que les marchandises issues de ou destinées à l'agriculture (sucre, riz, graines oléagineuses, potasse, phosphates, etc.) composant, à parts à peu près égales, le tonnage restant. Pour ces cargaisons, les prévisions globales donnent des volumes du même ordre en 2002, certains chargements s'accroissant plus que d'autres (ceux de sucre, par exemple, augmentant plus que ceux de produits sidérurgiques).

4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

Le solde de 1,6 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus en plus souvent transporté par conteneurs sur les routes desservies par des navires de ligne. Dans certaines régions, des services spécialisés dans le transport par unités de charge (transroulage, transport frigorifique, transport de voitures, etc.) coexistent avec des services autonomes de transport de marchandises diverses, de type classique, certains de ceux-ci fournissant un appui logistique aux principaux exploitants de liaisons conteneurisées. Cela étant, le transport conteneurisé continue de réaliser des percées dans d'autres secteurs des transports, notamment dans celui des cargaisons réfrigérées.

Ce qui différencie les expéditions de marchandises conteneurisées de celles des autres cargaisons de vrac sec, c'est que, pour les acheminer jusqu'à leur destination finale, il est davantage recouru aux transbordements par navires de collecte, pratique qui complète la desserte directe par navires de plus gros tonnage. Voici la structure des échanges de l'année écoulée, d'après les premières informations disponibles pour 2001 pour les trois principales liaisons conteneurisées - transpacifique, transatlantique et Europe/Extrême-Orient.

Sur la liaison transpacifique, le déséquilibre s'est accentué, car les flux de trafic sur l'itinéraire dominant, Asie/Amérique du Nord, ont augmenté de 1,7 % pour s'établir à 6,8 millions d'EVP, tandis que dans l'autre direction, ils ont régressé de 2 % à 3,1 millions d'EVP. Les flux en direction de l'est ont été inégalement répartis entre les compagnies maritimes : Hanjin a accru son activité de levage de 11,2 %, probablement en reprenant une partie du trafic assuré par une autre compagnie coréenne en faillite, tandis qu'Evergreen a réduit la sienne de 14,1 %. Les médiocres résultats enregistrés sur l'axe est-ouest sont attribuables à l'atonie de la

demande japonaise, dont émanent jusqu'à 40 % du trafic en direction de l'ouest, et au ralentissement de l'activité économique aux États-Unis, qui ont exporté leurs stocks de marchandises invendues. Sur la liaison Asie/Europe, le déséquilibre s'est légèrement accru, du fait que les flux sur le parcours dominant, Asie/Europe, ont augmenté de 1,7 % pour se chiffrer à 4,6 millions d'EVP, pendant que, dans l'autre sens, ils progressaient de 1,1 % à 3,6 millions d'EVP. Le ralentissement de l'activité économique aux deux extrémités du trafic a remis en question les prévisions optimistes précédentes. Sur la liaison transatlantique, jusqu'au troisième trimestre de 2001, les flux sur l'itinéraire dominant, Europe/Amérique du Nord, ont conservé un taux de croissance robuste de 2,7 %, tandis que sur la liaison ouest-est, la progression n'a été que d'un modeste 0,4 %. Vers la fin de l'année, toutefois, on a constaté des baisses de trafic de 15 et 10 %. Globalement, les courants de trafic sur ces principales routes ont atteint 23,3 millions d'EVP.

Le volume de trafic entre l'Europe et l'Afrique est resté stable, à 1,4 million d'EVP en direction du sud et à 1 million d'EVP en direction du nord. Un léger fléchissement de 1 % a été enregistré sur les itinéraires Europe/Caraïbes-Amérique du Sud et Europe/Océanie, où le volume du trafic est retombé à 0,7 et 0,2 million d'EVP respectivement. On estime que le trafic en direction du nord, entre ces régions et l'Europe, a augmenté de 1 % pour atteindre 1,3 et 0,2 million d'EVP respectivement. Le trafic global sur l'axe Europe/Caraïbes-Amérique du Sud a régressé de 0,2 %, les transporteurs ne sachant pas comment résoudre le problème du déséquilibre des flux de conteneurs vides. Le volume de fret sur l'axe Amérique du Nord/Amérique centrale-Amérique du Sud est demeuré stable, à 1,4 million d'EVP environ dans les deux directions. Entre l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est, le trafic de marchandises est aussi resté stable, à 1,67 million d'EVP dans le sens nord-sud et a légèrement augmenté, de 2 millions d'EVP, dans l'autre sens. Sur la route Asie/Océanie, il est également resté stable à 0,5 million d'EVP en direction du sud et à 0,9 million d'EVP en direction du nord. Globalement, les courants de trafic le long de ces itinéraires Nord-Sud se sont chiffrés à 12,7 millions d'EVP, ce qui représente un modeste accroissement de 0,7 %.

5. Trafic maritime mondial par groupes de pays

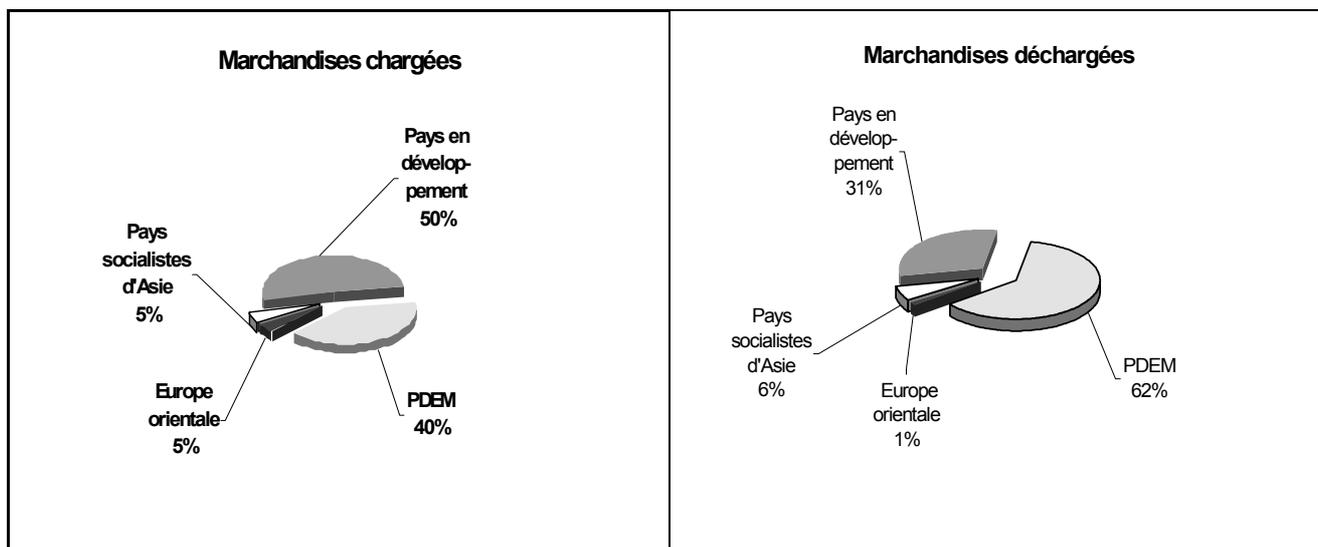
On trouvera au tableau 4 et à la figure 3 la répartition des 5,88 milliards de tonnes du trafic maritime mondial, par types de cargaisons et par groupes de pays. En 2001, les pays développés à économie de marché (PDEM) ont compté pour 40,1 % du volume total de marchandises chargées et 61,8 % du volume total de marchandises déchargées dans le monde. Leurs parts dans les exportations mondiales

totales de pétrole brut et de produits pétroliers ont été respectivement de 5,1 % et 22,1 % et, dans les importations, de 67,9 % pour le pétrole brut et de 52,5 % pour les produits pétroliers. La ventilation par région est donnée à l'Annexe II. Au niveau des PDEM, l'Europe demeure le plus important exportateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 103,9 millions de tonnes (4,9 % du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 593,0 millions de tonnes (26,6 %), suivie de près par l'Europe, avec 531,6 millions de tonnes (23,8 %) et par le Japon, avec 264,2 millions de tonnes (11,8 %). Dans le secteur du vrac sec, la part des pays développés à économie de marché est restée de 58 % pour ce qui est des exportations et de 60,5 % pour ce qui est des importations. Là encore, l'Annexe donne un aperçu de la répartition des marchandises solides par région. L'Europe reste le plus gros marché, comptant pour 29,3 % des exportations et 37,8 % des importations. Deux pays d'Amérique du Nord (États-Unis et Canada) et deux pays d'Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande) ont aussi été d'importants exportateurs de marchandises solides, dont les parts ont été respectivement de 10,3 % et 11,0 %. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

En 2001, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 50,5 % et, dans celui d'importation, de 30,8 %. Ces pourcentages ont relativement peu varié depuis 1998, encore que celui des importations ait légèrement augmenté. La structure du trafic de ces pays contraste nettement avec celle des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dans les exportations totales de pétrole brut a été de 89,9 % et dans celle de produits pétroliers, de 72,2 %. Côté importations, leurs parts ont été respectivement de 27 % s'agissant du pétrole brut et de 42,3 % s'agissant des produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 30,2 %; au niveau des importations, le pourcentage a été quasiment le même que l'an dernier (30,4 %).

Sur le plan régional, la situation a varié selon les groupes de pays. Ce sont les pays en développement d'Asie qui se sont adjugés les parts les plus importantes tant au niveau des exportations mondiales qu'à celui des importations mondiales (29,8 % et 21,5 % respectivement). Les pays en développement d'Amérique ont compté pour 13,3 % des exportations et 5,9 % des importations. Les parts des pays africains ont représenté environ la moitié de celles de l'Amérique : 7 % des exportations et 2,9 % des importations. Les parts des pays en développement d'Europe ont été

FIGURE 3

Trafic maritime mondial par groupes de pays*(Répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2001)*

sensiblement plus faibles (0,3 % des exportations et des importations), comme l'ont été celles des pays en développement d'Océanie (0,1 % des exportations et 0,2 % des importations).

La situation a également varié selon les courants de trafic. La part des pays en développement d'Asie dans les exportations mondiales de pétrole brut a été de 55,2 % et dans celles de produits pétroliers, de 44,1 %. Ces chiffres témoignent du rôle joué par les producteurs de pétrole du Moyen-orient et par l'activité de raffinage en Extrême-Orient. La part des pays en développement d'Afrique dans les exportations de pétrole brut a été supérieure à celle des pays en développement d'Amérique, les chiffres étant respectivement de 18,7 % et 15,8 %. En revanche, leur parts dans les exportations de produits pétroliers a été plus faible, de 7,9 % contre 19,7 % pour ceux d'Amérique. Ce sont de nouveau les pays en développement d'Asie qui se sont adjugés la part la plus importante des exportations de marchandises solides (16,7 %), suivis de ceux d'Amérique (11,3 %) et de ceux d'Afrique (2,2 %).

Les pays en développement d'Asie ont compté 18,7 % des importations mondiales totales de pétrole brut et les pays en développement d'Afrique et d'Amérique, pour 5,2 % et 2,7 % respectivement. Les parts de ces trois groupes de pays dans les importations mondiales de produits pétroliers ont été de 28 %, 10,7 % et 2,2 %. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe ont représenté 0,4 % des importations mondiales, tout comme celles de produits pétroliers. Les pays en développement d'Océanie ont importé des quantités négligeables de pétrole brut, ce qui se conçoit parfaitement vu la faible capacité de raffinage de la région, alors que leurs importations de

produits pétroliers ont représenté 1,1 % des importations mondiales de ces produits.

En 2001, les pays socialistes d'Asie ont compté pour 4,6 % des exportations et 6,2 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important qu'a joué le commerce dans le développement économique de la Chine et aux taux de croissance élevés enregistrés dans ce pays. La part la plus importante pour les pays d'Europe centrale et orientale (qui, autrefois, faisaient partie de l'URSS) est celle concernant les exportations (4,7 %), qui est due aux expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers en provenance de la mer Noire. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,2 % du total mondial et ont été complétées par des marchandises importées d'autres pays européens par voie terrestre.

6. Demande de services de transport maritime

Le tableau 5 fournit des données sur la demande totale de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. En 2001, les transports maritimes internationaux ont produit 22,682 milliards de tonnes-milles, ce qui représente une baisse de 1,5 % par rapport à 2000. Cette baisse est supérieure à celle du volume de marchandises, qui a été de 1 %, et indique un raccourcissement de la distance moyenne parcourue par les marchandises dans les transports maritimes internationaux. Le raccourcissement des distances s'est traduit pour le pétrole brut comme pour les produits pétroliers par une diminution de 4,6 % du nombre de tonnes-milles, qui, eu égard au modeste accroissement du volume de marchandises (0,6 %), témoigne de l'augmentation des chargements de pétrole brut

TABLEAU 5
Trafic maritime mondial en tonnes-milles, certaines années
(En milliards de tonnes-milles)

	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Grains ^a	Cinq principaux vracs secs	Autres marchandises solides	Total mondial
	Brut	Produits pétroliers	Brut et produits pétroliers						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
1998	7 889	1 970	9 859	2 306	2 419	1 064	6 129	5 600	21 588
1999	7 980	2 055	10 035	2 317	2 363	1 186	6 203	5 752	21 990
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	7 725	2 070	9 795	2 520	2 650	1 200	6 697	6 190	22 682

Source : Fearnleys, *Review 2001*.

^a Blé, maïs, orge, avoine, seigle, sorgho et fèves de soja.

en provenance de sources proches (par exemple, de la côte ouest de l'Afrique à destination de l'Amérique du Nord et de la mer Noire à destination de l'Europe) ainsi que du recours intensif aux transbordements et à l'oléoduc Sumed entre la mer Rouge et la Méditerranée.

Pour l'ensemble des marchandises solides, le nombre de tonnes-milles a augmenté de 1,2 %, tandis que le tonnage transporté a régressé de 1,9 %. Pour les cinq principaux vracs secs, le nombre de tonnes-milles a

augmenté d'à peine 0,9 %, soit un peu moins que le volume de marchandises (1,2 %), ce qui indique que ces dernières ont été transportées sur quasiment les mêmes routes qu'auparavant. Toutefois, pour les autres marchandises solides, les vracs de moindre importance et les cargaisons de ligne, le nombre de tonnes-milles a augmenté de 1,2 %, tandis que le volume de fret a diminué de 1,5 %, pourcentage qui témoigne du fait que ces marchandises ont été transportées sur de plus longues distances en 2001.

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Le présent chapitre analyse la dynamique de l'offre dans l'industrie maritime mondiale. On y trouvera des données et des informations générales sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale.

Il fournit également une vue d'ensemble des livraisons et des démolitions de navires, du tonnage en commande, des prix des navires neufs et du marché des navires d'occasion.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

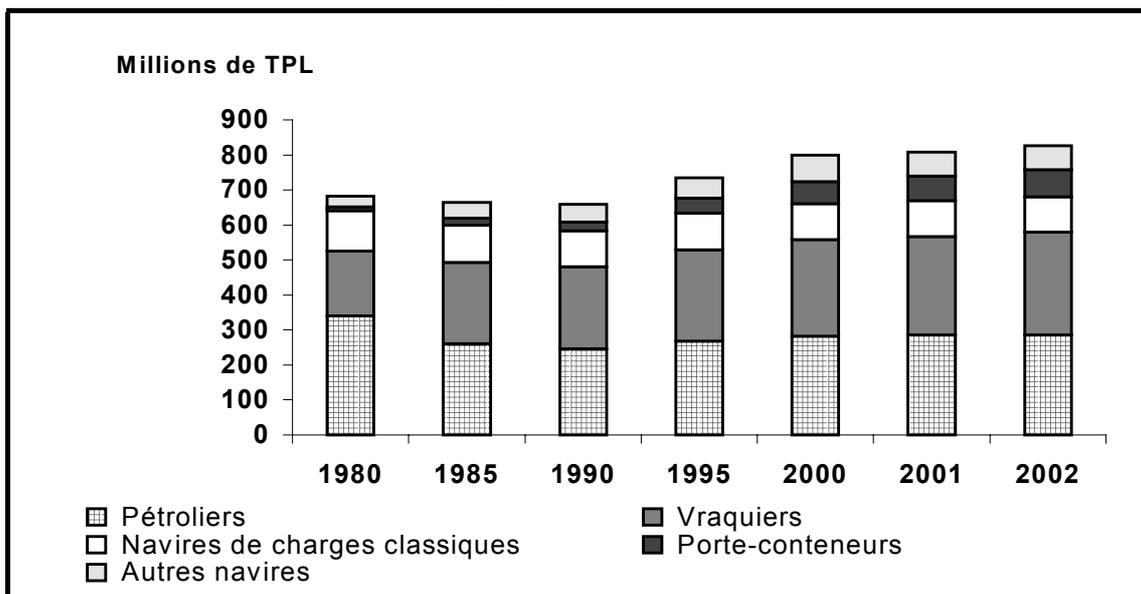
1. Principaux types de navires

La figure 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 2000, 2001 et 2002. Au 1^{er} janvier 2002, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 825,7 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 2,1 % à celui de 2001, année où il avait augmenté de 1,2 % par rapport à celui de 2000. Il s'agit là du plus fort accroissement enregistré depuis 1997, quasiment double de celui de l'année précédente. Les livraisons de navires neufs ont représenté 45,2 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 27,9 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 17,3 millions de tpl en 2001.

La flotte de pétroliers a stagné; en revanche, celle de vraquiers s'est sensiblement accrue en 2001, de 4,6 %. Ces deux catégories de navires ont représenté 70,3 % du tonnage total en 2001, chiffre en légère progression par rapport à l'année précédente (70,1 %). La flotte de navires de charge classiques a diminué de 2,7 % en 2001 et a constitué 12,1 % du tonnage total de la flotte mondiale. Celle de porte-conteneurs, exprimée en tonnage de port en lourd, a augmenté de 11,4 %, soit de 7,9 millions de tpl et représente maintenant 9,3 % du tonnage total de la flotte mondiale. Ce taux relativement élevé témoigne de la proportion croissante de produits manufacturés échangés, qui sont généralement transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd des flottes de méthaniers (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

FIGURE 4

Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, certaines années



Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 6
Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2000-2002^a
(En milliers de tpl - chiffres au 1er janvier)

<i>Principaux types de navires</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variation en % 2001/2002</i>
Pétroliers	282 458 <i>35,4</i>	285 441 <i>35,3</i>	285 519 <i>34,6</i>	<i>0,0</i>
Vraquier	276 091 <i>34,6</i>	281 654 <i>34,8</i>	294 588 <i>35,7</i>	<i>4,6</i>
Minéraliers-vraquiers-pétroliers	16 723 <i>2,1</i>	11 391 <i>1,4</i>	14 456 <i>1,8</i>	<i>26,9</i>
Minéraliers-vraquiers	259 368 <i>32,5</i>	270 263 <i>33,4</i>	280 132 <i>33,9</i>	<i>3,7</i>
Navires de charge classiques	101 481 <i>12,7</i>	102 653 <i>12,7</i>	99 872 <i>12,1</i>	<i>-2,7</i>
Porte-conteneurs	63 637 <i>8,0</i>	69 216 <i>8,6</i>	77 095 <i>9,3</i>	<i>11,4</i>
Autres types de navires	75 328 <i>9,4</i>	69 412 <i>8,6</i>	68 578 <i>8,3</i>	<i>-1,2</i>
Méthaniers	17 334 <i>2,2</i>	18 525 <i>2,3</i>	19 074 <i>2,3</i>	<i>3,0</i>
Chimiquiers	7 813 <i>1,0</i>	8 044 <i>1,0</i>	7 974 <i>1,0</i>	<i>-0,9</i>
Navires-citernes divers	849 <i>0,1</i>	768 <i>0,1</i>	785 <i>0,1</i>	<i>2,2</i>
Transbordeurs et autres navires à passagers	4 944 <i>0,6</i>	5 038 <i>0,6</i>	5 319 <i>0,6</i>	<i>5,6</i>
Autres navires	44 388 <i>5,6</i>	37 037 <i>4,6</i>	35 426 <i>4,3</i>	<i>-4,3</i>
TOTAL MONDIAL	798 995 <i>100</i>	808 376 <i>100</i>	825 652 <i>100</i>	<i>2,1</i>

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2001, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir à 2755 navires d'une capacité totale de 5 356 650 EVP début 2002, représentant un accroissement de 6,2 % du nombre de navires et de 13,2 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 824 EVP en 2000 à 1 944 EVP en 2001, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. Fin 2001, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 3000 EVP ont constitué 71 % des livraisons totales de tonnage cellulaire de l'année et 72,2 % des commandes en carnet.

3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de pays et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale est restée inchangée en 2001, de 13,9 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a baissé de près d'un an, s'établissant à 13,2 ans en 2001. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 47,8 % en 2000 à 42,7 % en 2001, par suite de l'intensification des activités de démolition qui se sont chiffrées à 15,7 millions de tpl en 2001 contre 13,5 millions de tpl en 2000. La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a légèrement augmenté, atteignant 13,7 ans contre 13,2 ans en 2000. Les porte-conteneurs, dont l'âge

TABLEAU 7
Porte-conteneurs cellulaires intégraux : répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP
par groupes de pays, en 2000, 2001 et 2002^a
(Chiffres au 1er janvier)

Pavillon d'immatriculation, par groupes de pays	Nombre de navires			Capacité EVP et parts en pourcentage ^a		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
TOTAL MONDIAL	2 433 <i>100,0</i>	2 595 <i>100,0</i>	2 755 <i>100,0</i>	4 297 874 <i>100,0</i>	4 734 079 <i>100,0</i>	5 356 650 <i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	693 <i>28,5</i>	724 <i>27,9</i>	759 <i>27,5</i>	1 530 655 <i>35,6</i>	1 665 709 <i>35,2</i>	1 785 609 <i>33,3</i>
Principaux pays de libre immatriculation	944 <i>38,8</i>	1 003 <i>38,7</i>	1 117 <i>40,5</i>	1 698 576 <i>39,5</i>	1 919 117 <i>40,5</i>	2 317 543 <i>43,3</i>
Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation	1 637 <i>67,3</i>	1 727 <i>66,6</i>	1 876 <i>68,1</i>	3 229 231 <i>75,1</i>	3 584 826 <i>75,7</i>	4 103 152 <i>76,6</i>
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	34 <i>1,4</i>	32 <i>1,2</i>	30 <i>1,1</i>	26 699 <i>0,6</i>	25 457 <i>0,5</i>	24 590 <i>0,5</i>
Pays socialistes d'Asie	89 <i>3,7</i>	106 <i>4,1</i>	98 <i>3,6</i>	96 450 <i>2,2</i>	105 344 <i>2,2</i>	105 344 <i>2,0</i>
Pays en développement	587 <i>24,1</i>	644 <i>24,8</i>	674 <i>24,5</i>	803 135 <i>18,7</i>	883 883 <i>18,7</i>	994 024 <i>18,6</i>
<i>dont :</i>						
Afrique	10 <i>0,4</i>	11 <i>0,4</i>	10 <i>0,4</i>	10 719 <i>0,2</i>	10 841 <i>0,2</i>	10 674 <i>0,2</i>
Amérique	192 <i>7,9</i>	214 <i>8,2</i>	231 <i>8,4</i>	214 153 <i>5,0</i>	253 822 <i>5,4</i>	273 893 <i>5,1</i>
Asie	380 <i>15,6</i>	416 <i>16,0</i>	432 <i>15,7</i>	572 212 <i>13,3</i>	617 768 <i>13,0</i>	708 883 <i>13,2</i>
Europe	5 <i>0,2</i>	3 <i>0,1</i>	1 <i>0,0</i>	6 051 <i>0,1</i>	1 452 <i>0,0</i>	574 <i>0,0</i>
Océanie	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>
Autres pays	86 <i>3,5</i>	86 <i>3,3</i>	77 <i>2,8</i>	142 359 <i>3,3</i>	134 569 <i>2,8</i>	129 540 <i>2,4</i>

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

moyen est passé de 10,4 ans à 11 ans, constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (30,1 %) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

Par groupes de pays, c'est encore dans les principaux pays de libre immatriculation que la moyenne d'âge des navires, toutes catégories confondues, a été la plus basse (13,3 ans en 2001 contre 13,4 ans en 2000), les navires neufs continuant d'une manière générale à être enregistrés sous pavillon de libre immatriculation. Cela dit, les pays développés à économie de marché ont continué de faire régresser régulièrement la moyenne d'âge de leur flotte, la

ramenant de 13,6 ans en 2000 à 13,3 ans en 2001. Dans ce groupe de pays, l'âge moyen des porte-conteneurs a légèrement augmenté, se situant à 10,3 ans en 2001 contre 10,2 ans en 2000. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (exception faite des principaux pays de libre immatriculation) a un peu augmenté, passant de 14,2 ans en 2001 à 14,3 ans en 2001. Dans ce groupe de pays, la moyenne d'âge des navires de charge classiques a été abaissée de 0,5 an, ce qui l'a ramenée à 18,5 ans, tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 1,2 an, s'établissant ainsi à 11,2 ans. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie a légèrement baissé ans en 2001 (17,9 ans). Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont

TABLEAU 8
Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1^{er} janvier 2002
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

Groupe de pays	Types de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années) 2001 ^a	Âge moyen (années) 2000 ^a
TOTAL MONDIAL	Toutes catégories de navires	19,1	18,6	12,5	15,7	34,1	13,9	13,9
	Pétroliers	19,4	23,3	14,5	8,7	34,0	13,2	14,1
	Vraquiers	17,6	18,9	11,9	22,9	28,7	13,7	13,2
	Navires de charge classique	14,1	10,5	10,6	20,9	44,0	16,2	17,0
	Porte-conteneurs	30,1	23,8	11,4	11,6	23,0	11,0	10,4
	Autres navires	18,3	14,4	12,6	12,6	42,1	14,9	15,0
Pays développés à économie de marché	Toutes catégories de navires	21,7	18,3	13,2	14,9	31,9	13,3	13,6
	Pétroliers	22,4	21,2	11,0	9,4	36,0	13,3	14,5
	Vraquiers	12,6	19,2	11,5	26,7	30,1	14,6	13,5
	Navires de charge classique	21,5	13,7	11,4	19,9	33,5	14,0	14,3
	Porte-conteneurs	35,0	19,3	16,8	9,1	19,8	10,3	10,2
	Autres navires	20,2	16,3	15,8	13,0	34,8	13,8	13,6
Principaux pays de libre immatriculation	Toutes catégories de navires	20,4	20,6	12,8	15,2	31,0	13,3	13,4
	Pétroliers	17,9	25,8	15,8	7,0	33,5	13,1	13,9
	Vraquiers	19,4	19,3	12,8	21,8	26,8	13,3	12,8
	Navires de charge classique	17,9	12,6	12,3	23,7	33,5	14,6	15,6
	Porte-conteneurs	29,4	24,2	9,2	11,9	25,4	11,4	10,3
	Autres navires	24,6	16,9	9,0	9,2	40,2	13,8	15,1
Total partiel : PDEM & principaux pays de libre immatriculation	Toutes catégories de navires	20,9	19,7	12,9	15,1	31,3	13,3	13,5
	Pétroliers	19,4	24,2	14,2	7,8	34,4	13,2	14,1
	Vraquiers	17,8	19,3	12,5	22,9	27,5	13,6	13,0
	Navires de charge classique	19,2	13,0	12,0	22,4	33,5	14,4	15,2
	Porte-conteneurs	31,8	22,1	12,4	10,7	23,0	10,9	10,2
	Autres navires	22,1	16,6	12,8	11,3	37,1	13,8	14,3
Pays d'Europe centrale et orientale	Toutes catégories de navires	1,8	4,9	17,4	21,1	54,8	18,9	18,6
	Pétroliers	2,6	1,8	12,1	18,2	65,4	20,1	19,8
	Vraquiers	0,0	2,8	14,9	24,7	57,7	19,7	18,7
	Navires de charge classique	1,7	5,5	15,9	19,9	57,1	19,1	18,7
	Porte-conteneurs	14,5	8,3	12,7	31,3	33,3	15,5	14,2
	Autres navires	1,6	5,7	21,6	21,4	49,7	18,3	17,9
Pays socialistes d'Asie	Toutes catégories de navires	6,4	14,1	6,8	16,5	56,2	17,9	18,1
	Pétroliers	7,8	21,8	8,4	11,8	50,1	16,5	16,8
	Vraquiers	6,5	16,2	4,9	17,1	55,2	17,7	17,5
	Navires de charge classique	4,7	4,9	6,3	15,4	68,7	20,0	20,2
	Porte-conteneurs	12,3	29,2	13,3	29,3	16,0	12,6	14,1
	Autres navires	4,4	12,8	7,4	14,1	61,2	18,7	19,4

TABLEAU 8 (suite)

Groupe de pays	Types de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années) 2001 ^a	Âge moyen (années) 2000 ^a
Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)	Toutes catégories de navires	17,8	17,7	11,4	17,4	35,7	14,3	14,2
	Pétroliers	21,5	21,4	16,7	11,2	29,2	12,7	13,6
	Vraquiers	20,0	19,6	11,4	24,1	24,9	13,1	12,7
	Navires de charge classique	7,8	7,5	7,3	19,7	57,7	18,5	19,0
	Porte-conteneurs	26,6	29,4	8,2	12,5	23,3	11,2	10,0
	Autres navires	11,3	10,0	9,2	14,6	55,0	17,4	16,4

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

la flotte la plus vieille (moyenne d'âge : 18,9 ans en 2001 contre 18,6 ans en 2000), composée aux trois quarts de bâtiments construits il y a plus de 15 ans, parmi lesquels les navires-citernes constituent la classe d'âge la plus élevée (20,1 ans).

4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 45,2 millions de tpl ayant été livrés en 2001 (voir le tableau 9), soit environ 1,8 % de plus qu'en 2000. Le nombre total d'unités livrées est tombé de 1 544 en 2000 à 1 470, témoignant en cela du fait que la tendance est toujours à la construction de navires de plus gros tonnage. Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de vraquiers, qui se sont établies à 21 millions de tpl, représentant un accroissement notable de 61,5 % par rapport tonnage livré en 2000. Le nombre de navires neufs a également augmenté, passant de 186 unités en 2000 à 314 unités en 2001. Le tonnage de port en lourd moyen par unité a été de 66 800 tpl, c'est-à-dire en légère diminution par rapport au chiffre de l'année précédente (69 800 tpl). Les livraisons de navires-citernes ont régressé de 5,2 millions de tpl, soit d'environ 25,1 %, par rapport à celles de 2000. A noter également que les unités qui ont été livrées en 2001 étaient de taille légèrement plus petite. L'année précédente, le tonnage de port en lourd moyen avait été de 135 300 tpl, alors qu'il a été de 132 500 tpl en 2001. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont diminué tant en nombre qu'en tonnage de port en lourd, pour tomber à 1 039 unités et 8,7 millions de tpl en 2001.

5. Démolitions

Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires

démolis. En 2001, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (27,8 millions de tpl) a beaucoup augmenté par rapport à l'année précédente, de 25,2 %. Il a représenté 3,4 % du tonnage mondial total de port en lourd, contre 2,7 % en 2000. Les navires-citernes ont constitué le gros du tonnage total envoyé à la casse. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis se sont sensiblement accrues, de 16,3 % à 15,7 millions de tpl, les taux d'affrètement des navires-citernes ayant été déprimés durant la majeure partie de l'année. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus aux chantiers de démolition est passé de 25 unités en 2000 à 29 en 2001. Celui de Suezmax a également augmenté, passant de 17 unités en 2000 à 29 unités en 2001, tandis que celui d'Aframax est resté quasiment stable, de 18 unités en 2000 et 19 unités en 2001. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, c'est le contraire qui s'est produit, à savoir que 35 navires ont été vendus à la ferraille en 2001 contre 58 en 2000. La moyenne d'âge des navires-citernes envoyés à la casse a légèrement augmenté, passant de 26,9 ans en 2000 à 28 ans en 2001. Le tonnage de vraquiers vendu à la ferraille a pratiquement doublé, s'établissant à 8,1 millions de tpl en 2001 alors qu'il avait été de 4,6 millions de tpl en 2000. Les mises à la ferraille de vraquiers, toutes tailles confondues, ont augmenté. Le nombre de bâtiments de plus de 120 000 tpl vendus à la casse est passé de 3 unités en 2000 à 9 unités en 2001. S'agissant des navires de 60 000 à 120 000 tpl, les ventes sont passées de 8 unités en 2000 à 37 unités en 2001. En revanche, les ventes à la casse d'Handimax ont légèrement régressé, de 19 unités en 2000 à 16 unités en 2001. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 26,7 ans en 2001, c'est-à-dire un peu supérieur à celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires a été du même ordre : en 2001, les porte-conteneurs vendus aux démolisseurs avaient 26,9 ans en moyenne et les navires de charge classiques, 27,4 ans.

TABLEAU 9
Livraisons de navires neufs, en différentes années

Année	Pétroliers ^a		Transporteurs mixtes ^a		Transporteurs de vrac sec ^a		Autres navires ^b		Total	
	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Million de tpl	N° de navires	Millions de tpl
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4
2001 ^c	117	15,5	0	0	314	21	1 039	8,7	1 470	45,2

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys (Review 2001).

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

^b Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

^c Chiffres provisoires.

TABLEAU 10
Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1997-2001

Tonnage démoli	1990	1997	1998	1999	2000	2001
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	14,8	25,2	30,7	22,2	27,8
Part du tonnage démoli en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7	3,4

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (Review, diverses livraisons) et de Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 11
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1997-2001
(Millions de tpl et pourcentages)

Année	Millions de tpl					Pourcentages						
	Navires citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total	Flotte mondiale	Total	Navires citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total
1997	3,6	0,4	8,2	2,6	14,8	775,9	1,9	24,2	2,9	55,1	17,9	100,0
1998	7,4	1,4	12,8	3,5	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,3	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys (Review, diverses livraisons).

TABLEAU 12
 Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1997 à 2001^a
 (Années)

Années	Navires-citernes	Transporteurs de vrac sec	Porte-conteneurs	Navires de charge classique
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2002), tirées de *Shipping Statistics and Market Review*, jan./fév., tableau 1.3.2.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

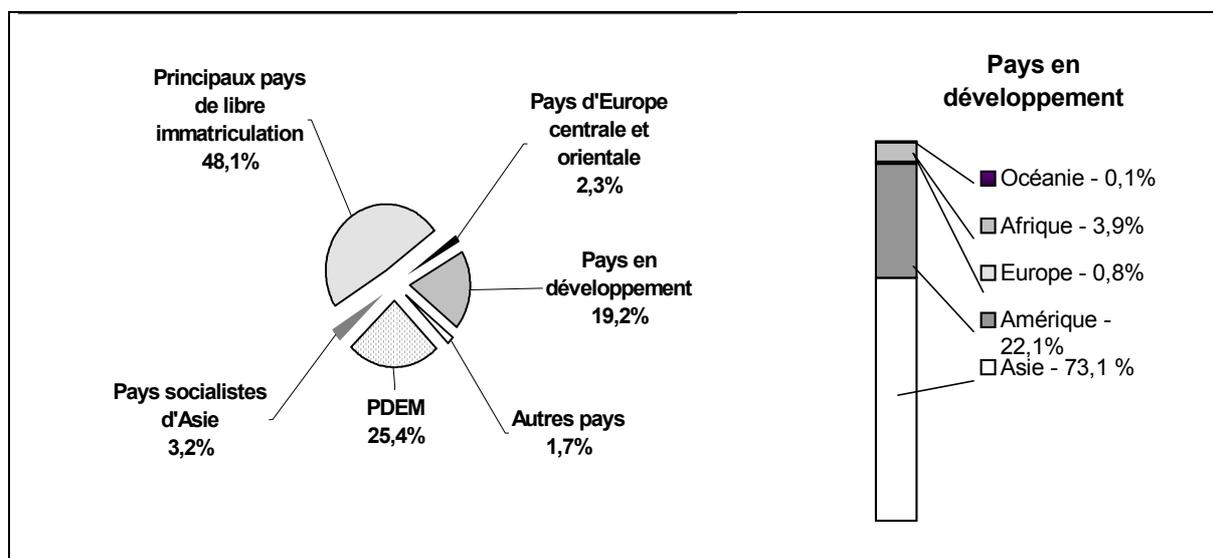
La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2001 : elle s'est accrue de 2,1 % pour atteindre au total 825,7 millions de tpl (voir la figure 5 et le tableau 13). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a augmenté à peu près dans les mêmes proportions, à savoir de 4,1 millions de tpl, pour s'établir à 207,5 millions de tpl. Les principaux pays de libre immatriculation ont accru leur tonnage de 10,2 millions de tpl (2,6 %), soit plus que la moyenne mondiale, le portant au niveau sans précédent de 402,4 millions de tpl. Environ les deux tiers de ces flottes contrôlées appartiennent à des pays développés à économie de marché; le reste est détenu par des pays en développement. La part de ces derniers a continué d'augmenter. En 2001, le tonnage immatriculé dans des pays en développement s'est sensiblement accru, de 2 millions de tpl (1,3 %) à 159,0 millions de tpl. Cet accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans les pays en développement d'Asie, dont les flottes ont grossi de 1,3 million de tpl (1,1 %) pour atteindre 117 millions de tpl, représentant 73,6 % du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Amérique s'est accrue de 0,5 million de tpl à 34,6 millions de tpl, tandis que celle des pays en développement d'Afrique a régressé de 0,3 million de tpl à 6,0 millions de tpl. On a noté une augmentation infime, de 0,1 million de tpl, pour les pays en développement d'Europe. La petite flotte des pays en développement d'Océanie, quant à elle, a vu son tonnage tripler et passer à 0,6 million de tpl. Les parts des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale dans le tonnage mondial total ont évolué en sens contraire en 2001, la première augmentant de 0,4 million de tpl, la seconde, diminuant de 0,1 million de tpl.

2. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays

Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays, pour 1970, 1980, 1990, 1999, 2000 et 2001. La proportion de pétroliers dans le tonnage mondial total a diminué de 0,7 % en 2001 par rapport à 2000. Ce chiffre représente plus du double de la diminution en pourcentage enregistrée en 2000 et témoigne du fort tonnage de navires-citernes envoyé à la casse en 2001. La proportion de vraquiers dans le tonnage mondial total a augmenté de 0,9 % pour s'établir à 35,7 %, taux légèrement supérieur à celui atteint dans les années 90.. Celle de navires de charge classiques est tombée à 12,1 %, tandis que celle de porte-conteneurs est passée à 9,3 %. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 8,3 % de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a un peu augmenté, passant de 30 % en 2000 à 30,6 % en 2001. Par contre, celle des pays de libre immatriculation a légèrement régressé, à 50,1 %, alors qu'elle avait été de 50,8 % l'année d'avant. Ces très faibles fluctuations dans les deux groupes de pays contrastent avec la traditionnelle tendance des armateurs des pays développés à économie de marché à enregistrer leur tonnage pétrolier sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement est restée quasiment stable en 2001, à 16,1 %, pourcentage en très léger recul par rapport à celui de l'année précédente. Celle des pays en développement d'Asie a régressé de 0,2 % en 2001, à 12,7 % de la flotte pétrolière mondiale, tandis que celle des pays en développement d'Amérique s'est accrue dans les mêmes proportions, pour atteindre 2,9 % du tonnage pétrolier mondial.

FIGURE 5

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2002
(Parts en pourcentage du port en lourd)



Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial total est restée stable en 2001, à 16,9 %, pourcentage représentant un tiers de celui de 1980 (52,7 %). Les principaux pays de libre immatriculation ont encore accru leur part, qui est passée de 55,0 % en 2000 à 55,5 % en 2001 (alors qu'elle était de 31,7 % en 1980). La part des pays en développement a faiblement augmenté en 2001, passant à 20,8 %. Celles des pays d'Europe centrale et orientale et des pays socialistes d'Asie ont régressé dans d'infimes proportions, à 1,1 % et 3,9 % respectivement.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution des flottes des trois principaux groupes de pays a été différente de celle observée dans le secteur des vraquiers. La part pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial a très légèrement augmenté, atteignant 20,1 %, tandis que celle des pays de libre immatriculation a chuté à 35,7 %. La part des pays en développement est tombée à 26 %, en baisse de 1,1 %, les reculs les plus notables étant enregistrés en Amérique et en Asie. Néanmoins, la part des pays en développement dans le secteur des navires de charge classiques a continué d'être la plus élevée des parts de ce groupe de pays dans les cinq principales catégories de navires.

En 2001, les pays développés à économie de marché ont réduit leur part de tonnage en porte-conteneurs de 1,6 % à 32,8 %. Par contre, les pays de libre immatriculation ont accru la leur de 2,5 % à 43,1 %, les deux tiers de ce tonnage ou presque étant constitués de porte-conteneurs réellement détenus par des armateurs de pays développés à économie de marché. La part des pays en développement a un peu

diminué, s'établissant à 18,6 %, celle des pays en développement d'Asie passant à 13,5 % et celle des pays en développement d'Amérique régressant à 4,9 %.

3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2002. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a régressé de 0,2 million de tpl en 2001, mais a continué de représenter 42,1 % de la flotte totale du groupe. Leur tonnage en vraquiers s'est accru de 0,6 million de tpl, ce qui a fait passer sa part dans le tonnage total de 23,4 % en 2000 à 24 %. La proportion de navires de charge classiques a évolué en sens inverse de celle des porte-conteneurs dans la flotte immatriculée, la première régressant de 9,9 % en 2000 à 9,7 %, la seconde passant de 11,7 % à 12,2 %. Les principaux pays de libre immatriculation ont beaucoup accru leur tonnage global, de 10,2 millions de tpl. Leurs flottes ont comporté une plus forte proportion de pétroliers et de vraquiers, qui globalement s'est élevée à 76,2 % en 2001. Leur tonnage pétrolier a diminué de 1,8 million de tpl, pour ne plus représenter que 35,6 % de la flotte totale du groupe, tandis que leur tonnage en vraquiers s'est accru de 8,5 millions de tpl, ce qui a fait passer sa part dans le tonnage total de 39,5 % en 2000 à 40,6 %. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,8 million de tpl en 2001, ne constituant plus de la sorte que 8,9 % de la flotte du groupe, contre 9,6 % en 2000. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 5,1 millions de tpl en 2000, pour représenter 8,3 % de la flotte totale (contre 7,2 % en 2000).

TABLEAU 13
Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,
1980, 1990, 2000, 2001 et 2002 ^a
(Chiffres au 1er janvier)

Pavillon d'immatriculation par groupe de pays	Tonnage et parts en pourcentage ^b en millions de tpl				
	1980 ^c	1990 ^d	2000	2001	2002
TOTAL MONDIAL	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	799,0 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,2 <i>25,4</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>
Principaux pays de libre immatriculation	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	384,7 <i>48,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	18,3 <i>2,3</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>
Pays socialistes d'Asie	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	25,8 <i>3,2</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>
Pays en développement	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	153,6 <i>19,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>
<i>dont :</i>					
Afrique	7,2	7,3	6,1	6,0	5,7
Amérique	21,8	25,5	33,9	34,1	34,6
Asie	39,1	89,5	112,2	115,7	117,0
Europe	0,2	13,8	1,2	1,0	1,1
Océanie	0,1	3,6	0,2	0,2	0,6
Autres pays	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 4,2, 1,9 et 1,8 millions de tpl en 2001.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1er juillet.

^d Chiffres au 31 décembre.

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage élevé de vraquiers (38,6 %) et de pétroliers (28,7 %) en 2001. En chiffres absolus, les tonnages en vraquiers et en pétroliers de ces pays se sont établis à 61,3 et 45,7 millions de tpl, contre 49,8 et 87,5 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. La part des navires de charge classiques a régressé de 27,8 millions de tpl en 2000 à 26 millions de tpl en 2001, tandis que celle des porte-conteneurs, en augmentant de 1,5 million de tpl, est passée à 9 %, alors qu'elle avait été de 8,2 % l'année précédente. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants; ils ont composé 40,1 %

de la flotte en 2001 contre 39,8 % en 2000. En revanche le tonnage en porte-conteneurs est resté inchangé, à 0,4 million de tpl, représentant environ 2 % de la flotte depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie ont continué de disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. Toutefois, tant en valeur absolue qu'en pourcentage, le tonnage de ces catégories de navires n'a pratiquement pas varié en 2001, restant de 11,4 millions de tpl, soit de 43 % (43,5 % en 2000), pour les vraquiers et passant à 7,9 millions de tpl, soit à 29,8 % (comme en 2000), pour les navires de charge classiques. De son côté, le tonnage en porte-conteneurs est resté stable à 1,8 million de tpl, soit de 6,8 % (6,9 % en 2000).

TABLEAU 14
Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990,
1999, 2000 et 2001^{a b}

Années	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
	Millions de tpl	Pourcentage du total mondial						
			Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d					
TOTAL MONDIAL	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2001	825,7	100,0	34,6	35,7	12,1	9,3	8,3
Pays développés à économie de marché	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2001	207,5	25,1	30,6	16,9	20,1	32,8	36,3
Principaux pays de libre immatriculation	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2001	402,4	48,7	50,1	55,5	35,7	43,1	39,0
Europe centrale et orientale	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2001	15,4	1,9	1,0	1,1	6,2	0,5	4,3
Pays socialistes d'Asie	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
	2001	26,5	3,2	1,4	3,9	7,9	2,3	2,0
Pays en développement	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2001	159,0	19,3	16,0	20,8	26,0	18,6	17,0

TABLEAU 14 (suite)

Années	Total en <i>tpl</i>		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classique	Porte-conteneurs	Autres navires	
	Millions de <i>tpl</i>	Pourcentage du total mondial						Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d
<i>dont :</i>								
Afrique	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	..	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
	2001	5,7	0,7	0,5	0,5	1,6	0,2	1,8
Amérique	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2001	34,6	4,2	2,9	3,6	9,0	4,9	4,5
Asie	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2001	117,0	14,2	12,7	16,4	14,9	13,5	10,5
Europe	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2001	1,1	0,1	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0
Océanie	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1999	0,2	-	-	..	0,1	..	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2001	0,6	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
Autres pays	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2001	14,8	1,8	0,8	1,8	4,0	2,6	1,5

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay. Pour plus de détails, voir l'Annexe III B.

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

^b Données au 1 juillet jusqu'en 1990; et au 31 décembre à partir de 1991.

^c Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers-pétroliers et les minéraliers-vraquiers-pétroliers.

^d Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

TABLEAU 15
Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1^{er} janvier 2002^a
(Millions de *tpl* et parts en pourcentage)

	Flotte mondiale		Pays développés à économie de marché		Pays de libre immatriculation		Pays en développement		Pays d'Europe centrale et orientale		Pays socialistes d'Asie	
	Millions de <i>tpl</i>	%	Millions de <i>tpl</i>	%	Millions de <i>tpl</i>	%	Millions de <i>tpl</i>	%	Millions de <i>tpl</i>	%	Millions de <i>tpl</i>	%
Ensemble de la flotte	825,7	100,0	207,5	100,0	402,4	100,0	159,0	100,0	15,4	100,0	26,5	100,0
Pétroliers	285,5	34,6	87,5	42,1	143,2	35,6	45,7	28,7	2,7	17,6	4,1	15,4
Vraquiers	294,6	35,7	49,8	24,0	163,5	40,6	61,3	38,6	3,2	20,5	11,4	43,0
Navires de charge classiques	99,9	12,1	20,1	9,7	35,7	8,9	26,0	16,3	6,2	40,1	7,9	29,8
Porte-conteneurs	77,1	9,3	25,3	12,2	33,2	8,3	14,4	9,0	0,4	2,6	1,8	6,8
Autres navires	68,6	8,3	24,9	12,0	26,7	6,6	11,6	7,3	3,0	19,2	1,3	5,1

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Navires de 100 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Les trente-cinq pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2001, ces 35 pays et territoires ont contrôlé 95 % de la flotte marchande mondiale contre 94,8 % en 2000. La Thaïlande, qui avait été le 35^e pays de la liste en 2000, a été remplacée en 2001 par un nouveau venu, la Croatie. Ce pays, avec un tonnage total de 2,4 millions de *tpl*, a représenté 0,32 % de la flotte mondiale. L'Ukraine, qui occupait le 32^e rang en 2000, a été remplacée par un autre nouveau venu, Chypre, qui s'est classé 34^e en 2001, représentant 0,35 % de la flotte mondiale. Les cinq plus grands pays maritimes ont contrôlé 52 % de la flotte mondiale (contre 51,7 % en 2000) et les 10 premiers pays, 70,6 % (contre 69,6 % en 2000).

Dans ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2001. Le tonnage total sous pavillon étranger est passé de 450,1 millions de *tpl* en 2000 à 462,5 millions de *tpl*, représentant 64,1 % de l'ensemble de la flotte des 35 pays, contre 63,3 % en 2000. Les pays et territoires en développement, pour leur part, n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2001, la moitié du tonnage total des 13 pays et territoires

en développement figurant dans le tableau (y compris Hong Kong (Chine) mais non compris la Province chinoise de Taiwan) était immatriculée sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils ont en permanence tendance à dépavillonner. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) ont été constituées, à 90,2 % et 68,9 % respectivement, de navires battant pavillon étranger, la République islamique d'Iran, les Philippines et le Koweït ont nettement moins usé des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillon étranger, qui ont représenté 1,3 %, 7,5 % et 13,6 % de leurs flottes respectivement. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 71,8 % en 2001.

2. Principaux registres de libre immatriculation

La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculés sur des registres étrangers a continué à augmenter quasiment au même rythme que l'année précédente. Le tableau 17 donne la répartition du tonnage des sept principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires. Le tonnage total immatriculé en 2001 s'est accru de 1,1 % pour s'établir à 375,1 millions de *tpl*, ce qui à peine plus qu'en 2000, année où il avait augmenté de 2,1 % pour atteindre 371,3 millions de *tpl*. Le Panama, qui a procédé à un ajout de 8,9 millions de *tpl*, soit de 5,5 %, en 2001, est resté en tête de liste, en dépit de plaintes faisant état d'un trafic illicite de brevets délivrés aux

TABLEAU 16
Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1^{er} janvier 2002^a

<i>Pays de domicile^b</i>	<i>Nombre de navires</i>			<i>Tonnage de port en lourd</i>			<i>% sous pavillon étranger</i>	<i>% du total mondial</i>
	<i>Pavillon national^c</i>	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>	<i>Pavillon national</i>	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>		
Grèce	789	2 374	3 163	45 707 599	100 084 762	145 792 361	68,65	19,20
Japon	793	2 201	2 994	14 243 067	88 505 212	102 748 279	86,14	13,53
Norvège	904	815	1 719	27 983 264	34 638 082	62 621 346	55,31	8,25
États-Unis	542	886	1 428	10 198 991	31 971 694	42 170 685	75,81	5,55
Chine	1 584	652	2 236	21 673 682	20 250 807	41 924 489	48,30	5,52
Allemagne	422	1 798	2 220	7 172 889	30 746 578	37 919 467	81,08	4,99
Hong Kong (Chine)	197	360	557	11 305 695	25 055 645	36 361 340	48,91	4,79
République de Corée	467	405	872	7 760 866	17 928 141	25 689 007	49,79	3,38
Province chinoise de Taiwan	144	398	542	6 697 751	14 995 465	21 693 216	49,13	2,86
Royaume-Uni	424	420	844	8 330 039	10 857 257	19 187 296	56,56	2,53
Singapour	455	262	717	11 828 401	6 131 682	17 960 083	34,14	2,37
Danemark	386	343	729	8 048 977	8 993 460	17 042 437	52,77	2,24
Fédération de Russie	2 156	369	2 525	8 323 628	7 106 843	15 430 471	46,06	2,03
Italie	518	128	646	8 601 392	4 432 127	13 033 519	34,01	1,72
Inde	363	48	411	10 202 571	1 577 447	11 780 018	13,39	1,55
Arabie saoudite	58	67	125	994 200	9 150 583	10 144 783	90,20	1,34
Turquie	447	116	563	7 762 415	1 516 449	9 278 864	16,34	1,22
Brésil	153	28	181	5 384 908	2 684 919	8 069 827	33,27	1,06
Suède	166	180	346	1 376 337	6 620 120	7 996 457	82,79	1,05
Belgique	26	145	171	155 155	7 397 224	7 552 379	97,95	0,99
Pays-Bas	604	220	824	3 995 888	2 804 334	6 800 222	41,24	0,90
Malaisie	234	78	312	5 169 704	1 529 591	6 699 295	22,83	0,88
République islamique d'Iran	161	2	163	6 219 557	82 087	6 301 644	1,30	0,83
Suisse	12	223	235	576 192	5 629 968	6 206 160	90,72	0,82
France	176	102	278	2 986 225	3 122 524	6 108 749	51,12	0,80
Philippines	307	27	334	4 169 994	657 895	4 827 889	13,63	0,64
Indonésie	513	93	606	3 251 026	1 167 330	4 418 356	26,42	0,58
Canada	159	76	235	1 052 475	2 940 937	3 993 412	73,64	0,53
Espagne	67	255	322	118 049	3 776 299	3 894 348	96,97	0,51
Koweït	32	3	35	3 384 404	275 446	3 659 850	7,53	0,48
Émirats arabes unis	40	148	188	455 107	2 638 330	3 093 437	85,29	0,41
Australie	54	36	90	1 618 721	1 337 051	2 955 772	45,24	0,39
Monaco	0	104	104	0	2 672 083	2 672 083	100,00	0,35
Chypre	39	36	75	770 399	1 863 877	2 634 276	70,75	0,35
Croatie	65	44	109	1 087 965	1 324 544	2 412 509	54,90	0,32
Total partiel	13 457	13 442	26 899	258 607 533	462 466 793	721 074 326	64,13	94,96
TOTAL MONDIAL	16 044	14 421	30 465	279 375 666	479 926 099	759 298 765	63,21	100,0

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

^b On entend par domicile le 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, c'est là une question d'appréciation. Par exemple, la Grèce est considérée ici comme le domicile des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pirée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

^c Y compris les navires battant pavillon national, mais immatriculés dans des territoires dépendants ou dans des territoires autonomes associés. Pour le Royaume-Uni, les bâtiments battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique "pavillon national", sauf pour les Bermudes (pays considéré dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

TABLEAU 17
Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation ^a au 1^{er} janvier 2002

(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres navires		Total		Total au 1.1.2001
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	M
Panama	434	49 644	1 351	82 419	1 318	12 384	495	15 539	821	11 888	4 419	171 874	162 951
Libéria	279	31 192	310	19 363	234	4 165	283	9 329	330	9 130	1 436	73 179	75 008
Bahamas	168	24 999	153	9 023	459	6 590	55	1 656	278	3 059	1 113	45 327	44 871
Malte	257	17 556	424	17 922	461	4 220	55	1 087	90	1 344	1 287	42 129	44 497
Chypre	117	5 839	419	19 402	452	4 275	110	2 504	93	921	1 191	32 941	33 312
Bermudes	12	3 152	27	3 635	22	258	16	459	34	579	111	8 083	9 121
Vanuatu	1	5	22	851	22	274	2	35	85	368	132	1 533	1 445
TOTAL	1 268	132 387	2 706	152 615	2 968	32 166	1 016	30 609	1 731	27 289	9 689	375 066	371 315
TOTAL AU 1.1.2001	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

gens de mer. La flotte du Libéria a diminué de 2,6 %, suite au choix d'un nouvel organisme pour gérer le registre d'immatriculation ainsi qu'au conflit juridique qui en a découlé et à la découverte par un groupe d'experts des Nations Unies d'un détournement de fonds générés par l'immatriculation de navires pour contourner l'embargo international sur les armes décrété à l'encontre du pays. Le tonnage combiné de ces deux pays représente 65,3 % du tonnage total des sept principaux pays de libre immatriculation. En 2001, Malte a réduit sa flotte, de 5,3 %, à 42,1 millions de tpl, tandis que le tonnage des Bahamas, qui a tout juste augmenté de 1 %, est passé à 45,3 millions de tpl. Les flottes des deux autres grands registres d'immatriculation ont aussi diminué.

L'analyse par catégorie de navires a montré que les vraquiers, dont la proportion a augmenté, ont constitué 40,7 % du port en lourd total en 2001, contre 39,2 % en 2000, suivis des pétroliers, dont la part a régressé de 37,2 % en 2000 à 35,3 % en 2001. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 76 % du port en lourd total. Les navires de charge classiques (2 968 unités) ont constitué 30,6 % de l'ensemble des bâtiments (32,3 % en 1999), l'industrie maritime ayant tendance à dépavillonner dans ce secteur; les vraquiers (2 706 unités) en ont représenté 27,9 %.

3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays d'immatriculation dans la flotte des registres

internationaux et des registres de libre immatriculation les plus importants est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans certains pays avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Dans les pays de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante voire nulle, tandis que dans les deux registres internationaux, elle a été de près de 85,5 % et 97,8 %. Les pays qui détiennent ces registres (Norvège et Danemark) ont figuré en troisième et cinquième positions sur la liste des 35 principaux pays maritimes en 2001.

On trouvera dans le tableau 19 des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les sept principaux registres de libre immatriculation. En 2001, les 22 pays ou territoires mentionnés ont représenté 92 % du tonnage global des sept principales flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est légèrement inférieur à celui de 1999. On retrouve dans le tableau de cette année les mêmes pays que l'an dernier, mais certains ont changé de rang. La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui ont contrôlé 81,3 % du port en lourd des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation, contre 80,6 % précédemment. Les cinq pays ou territoires en tête du classement en ont contrôlé 63,1 % (le même pourcentage qu'en 2000). En 2001, la Grèce a occupé la première place pour la huitième année consécutive, s'adjugeant la part la plus importante (23,6 %) des sept principales flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse

TABLEAU 18

Part du tonnage immatriculé détenu par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1^{er} janvier 2002^a
(Milliers de tpl)

<i>Pays ou territoire d'immatriculation</i>	<i>Tonnage total immatriculé dans le pays</i>	<i>Tonnage immatriculé dans le pays et détenu par des nationaux</i>	<i>Part du tonnage détenu par des nationaux dans la flotte totale immatriculée (%)</i>
Panama	171 874	0	0
Libéria	73 180	0	0
Bahamas	45 327	366	0,81
Malte	42 130	36	0,1
Chypre	32 940	756	2,3
Bermudes	8 082	0	0
Vanuatu	1 534	0	0
Registre international norvégien (NIS)	28 709	24 532	85,5
Registre international danois (DIS)	8 167	7 986	97,8

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

proportion des navires battant pavillon étranger, soit 100 millions de tpl ou 19,2 % du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position, avec 88,5 millions de tpl ou 17 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 36,2 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger, même pourcentage que l'année précédente.

B. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

1. Commandes de navires neufs

En 2001, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, des commandes s'élevant au total à 51,6 millions de tpl, c'est-à-dire en régression de 35,6 % par rapport aux contrats de 2000 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, le pessimisme a prévalu, 550 bâtiments, soit au total 34,3 millions de tpl, ayant été commandés en 2001 contre 446, soit au total 41,9 millions de tpl, en 2000. Les commandes de vraquiers neufs ont été encore plus maigres, et moins nombreuses aussi, puisqu'elles ont été de 9,5 millions de tpl pour 165 unités en 2001 alors qu'elles avaient été de 20 millions de tpl en pour 344 unités l'année d'avant.

Même les commandes de porte-conteneurs ont régressé de façon significative, de plus de 50 % par rapport à celles des années précédentes, pour se chiffrer à 180 unités (6,6 millions de tpl) contre 373 unités (15 millions de tpl) en 2000. Ces tonnages continuent de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les

commandes de navires de charge classiques se sont, elles aussi, raréfiées en 2001, tombant de 255 unités (2,5 millions de tpl) en 2000 à 142 unités (1,2 million de tpl). Par contre, les commandes de transbordeurs ont moins diminué, en nombre d'unités, que celles des autres types de navires, s'établissant au total à 101 bâtiments, mais, en tonnage, ont chuté de 308 000 tpl en 2000 à 80 000 tpl en 2001.

2. Tonnage en commande

Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Début 2002, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 107,9 millions de tpl, chiffre représentant une forte progression (7,9 %) par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande des pays développés à économie de marché s'élevait à 34 millions de tpl (31,5 % du tonnage mondial en commande), contre 36,8 millions de tpl (36,6 %) début 2001. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 57,4 millions de tpl (53,2 % du tonnage mondial en commande), contre 48,1 millions de tpl (47,8 %), au début de l'année dernière. La part des pays d'Europe centrale et orientale s'est légèrement accrue en 2001, passant à 0,6 million de tpl (0,5 % du total mondial en commande). Celle des pays socialistes d'Asie est restée constante et s'établissait à 5,5 millions de tpl (5,1 % du tonnage mondial en commande) à la fin de l'année.

Début 2002, le tonnage en commande des pays en développement était stable, lui aussi, à 8,6 millions de tpl (8 % du tonnage mondial total en commande).

TABLEAU 19
Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002
(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre			Bermudes			Vanuatu			Total partiel			Total de la flotte sous pavillon étranger	
	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N°	M.	%	N°	M.
Grèce	526	19 864	12	149	9 621	13	175	9 467	21	584	26 524	63	615	23 190	70	0	0	0	0	0	0	2 049	88 666	24	2 374	100 084
Japon	1 797	74 706	43	115	5 026	7	33	596	1	4	503	1	23	372	1	0	0	0	28	722	47	2 000	81 925	22	2 201	88 505
Norvège	83	3 801	2	134	8 044	11	243	10 278	23	60	2 938	7	32	358	1	3	41	1	3	135	9	558	25 595	7	815	34 638
États-Unis	148	3 068	2	130	6 095	8	171	10 220	23	10	598	1	0	0	0	20	617	8	60	186	12	539	20 784	6	886	31 972
Allemagne	21	627	0	433	13 196	18	19	500	1	44	707	2	220	4 219	13	1	22	0	0	0	0	738	19 271	5	1 798	30 747
Hong Kong (Chine)	212	16 399	10	39	2 215	3	5	393	1	9	592	1	2	37	0	4	593	7	0	0	0	271	20 229	5	360	25 056
Chine	248	8 603	5	58	2 922	4	0	0	0	14	328	1	15	209	1	0	0	0	0	0	0	335	12 062	3	652	20 251
Rép. de Corée	316	15 335	9	10	1 304	2	1	54	0	3	35	0	4	115	0	0	0	0	0	0	0	334	16 843	4	405	17 928
Danemark	18	403	0	10	251	0	43	491	1	5	17	0	0	0	0	4	71	1	0	0	0	80	1 233	0	343	17 042
Province chinoise de Taiwan	302	10 504	6	26	954	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	328	11 458	3	398	14 995
Royaume-Uni	49	931	1	26	824	1	113	1 543	3	5	66	0	0	0	0	45	3 243	40	0	0	0	238	6 607	2	420	10 857
Arabie saoudite	8	670	0	19	5 564	8	11	2 518	6	0	0	0	0	0	0	4	47	1	0	0	0	42	8 799	2	67	9 151
Belgique	4	545	0	9	1 510	2	13	137	0	3	86	0	4	65	0	0	0	0	0	0	0	33	2 343	1	145	7 397
Féd. de Russie	13	76	0	65	4 229	6	5	11	0	102	973	2	79	1 361	4	0	0	0	14	77	5	278	6 727	2	369	7 107
Suède	0	0	0	15	1 264	2	17	789	2	0	0	0	0	0	0	11	2 645	33	0	0	0	43	4 698	1	180	6 620
Singapour	84	2 591	2	11	803	1	9	592	1	0	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	0	105	4 016	1	262	6 132
Suisse	101	3 009	2	10	316	0	3	222	0	64	1 373	3	4	53	0	0	0	0	0	0	0	182	4 973	1	223	5 630
Italie	9	364	0	8	659	1	16	728	2	43	1 304	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	3 055	1	128	4 432
Espagne	51	347	0	1	94	0	7	720	2	0	0	0	3	124	0	0	0	0	0	0	0	62	1 285	0	255	3 776
France	7	725	0	0	0	0	23	510	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1 235	0	102	3 123
Monaco	16	752	0	11	579	1	29	559	1	12	257	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	2 147	1	104	2 672
Australie	9	478	0	2	355	0	0	0	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	0	0	0	15	1 031	0	36	1 337
Total partiel	4 022	163 798	95	1 281	65 825	90	936	40 328	89	964	36 365	86	1 002	30 133	91	94	7 413	92	105	1 120	73	8 404	344 98	92	12 523	449 452
Autres	397	8 076	5	155	7 354	10	177	4 999	11	323	5 764	14	189	2 808	9	17	670	8	27	413	27	1 285	30 084	8	2 180	70 442
TOTAL	4 419	171 874	100	1 436	73 179	100	1 113	45 327	100	1 287	42 129	100	1 191	32 941	100	111	8 083	100	132	1 533	100	9 689	375 066	100	14 703	519 894

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 20
Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires^a, 1991-2001
(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

Année	Navires-citernes		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Navires à passagers transbordeurs		Total ^b	
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001														
Janvier	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Février	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Mars	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Avril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mai	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Juin	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Juillet	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	147	7 563
Août	53	3 718	14	787	-	-	11	92	18	365	6	1	102	4 963
Septembre	33	2 672	2	65	-	-	7	35	6	90	15	10	63	2 872
Octobre	55	2 430	12	628	-	-	13	87	8	251	18	10	106	3 406
Novembre	31	676	7	440	-	-	18	104	3	111	5	1	64	1 332
Décembre	57	1 851	25	1 374	-	-	20	129	13	919	9	25	124	4 298
TOTAL	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622

^a Navires de 300 tjb ou plus

^b Le total ne prend pas en compte les commandes de constructions neuves portant sur d'autres types de navires

Celui des pays en développement d'Asie, qui représentait 88,7 % du tonnage en commande total des pays en développement, s'est légèrement accru, à 7,7 millions de tpl. Les commandes africaines de navires neufs ont chuté, à 79 000 tpl au début de 2002. Celles de pays en développement d'Amérique ont régressé également, mais de façon insignifiante, à 894 000 tpl.

En 2001, les commandes de pétroliers ont progressé de 28,7 % à 51,9 millions de tpl, représentant 48,1 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 5,7 millions de tpl (11,1 % du total), les pays en développement d'Asie comptant, à eux seuls, pour 5,5 millions de tpl, soit 94,8 % du tonnage en commande total des pays en développement. Début 2002, les commandes de

vraquiers ont sensiblement régressé par rapport à 2001, de 28,9 % à 22,2 millions de tpl, représentant 20,5 % du total mondial en commande. Les parts des pays développés à économie de marché et des principaux pays de libre immatriculation dans le tonnage en commande de cette catégorie de navires ont été respectivement de 13,5 % et 69,5 % et, globalement, de 83 %. Le tonnage de porte-conteneurs en commande a augmenté modestement en 2001, de 2,5 %, et s'établissait à 16,5 millions de tpl à la fin de l'année, représentant 15,3 % du total mondial en commande. Les commandes de porte-conteneurs ont été passées pour 35,4 % par les pays développés à économie de marché et pour plus de 50,5 % par les principaux pays de libre immatriculation. Début 2002, les commandes de porte-conteneurs des pays en développement étaient stables, à 1 million de tpl,

TABLEAU 21
Tonnage en commande dans le monde au 1^{er} janvier 2002
(Milliers de tpl)

Groupe de pays d'immatriculation	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Total mondial	107 955	51 894	22 184	3 826	16 550	13 501
Pays développés à économie de marché	34 026	15 954	3 007	1 546	5 861	7 658
Principaux pays de libre immatriculation	59 393	27 633	15 411	1 657	8 362	4 330
Pays d'Europe centrale et orientale	557	195	111	178	-	73
Pays socialistes d'Asie	5 507	1 529	2 320	44	1 342	273
Ensemble des pays en développement	8 657	5 778	430	335	986	1 127
<i>dont :</i>						
Afrique	79	3	8	-	-	68
Amérique	894	296	171	85	145	196
Asie	7 683	5 479	251	250	840	863
Europe ^a	0	-	-	-	-	-
Océanie	0	-	-	-	-	-
Autres pays	1 815	804	905	66	-	41

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Chiffres non communiqués

TABLEAU 22
Prix représentatifs de navires neufs, en différentes années^a
(Millions de dollars)

Type et taille de navires	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	Variation en pourcentage 2000/2001
Vraquier de 30 à 50 000 tpl	17	11	24	25	20	20	18	-10,0
Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl	19	18	29	34	25	29	27	-7,0
Vraquier de 70 à 74 000 tpl	24	14	32	29	22	23	20	-11,1
Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl	28	22	42	43	33	41	37	-9,8
Vraquier de 120 000 tpl	32	27	45	40	34	40	34	-14,0
Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl	75	47	90	85	68	76	72	-5,3
Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m ³	200	200	225	245	150	165	162	-1,8
Méthanier (GPL) de 75 000 m ³	77	44	78	68	58	60	58	-3,3
Navire de charge classique de 15 000 tpl	14	12	24	21	19	19	18	-3,2
Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP	-	26	52	50	35	35	34	-1,2

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a A partir de 1995, les prix correspondent aux plus grosses unités.

chiffre correspondant à 8 % du total mondial. Les pays en développement d'Asie avaient en commande 0,8 million de tpl, c'est-à-dire 85,3 % du total des commandes des pays en développement.

3. Prix des navires neufs et des navires d'occasion

Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2001, les prix de tous les principaux types de navires, quelle que soit leur taille, ont sensiblement baissé par rapport à ceux de l'année précédente. Les minoration de prix ont été beaucoup plus importantes pour les navires-citernes et les vraquiers, dénotant l'atonie de la demande des transporteurs. Vers le milieu de l'année, les principaux pays possédant des chantiers de construction navale envisageaient de prendre des mesures pour aligner la capacité de construction sur la demande prévue. L'analyse montre que les prix à la construction des pétroliers, quelle que soit leur taille, ont baissé de 10 % entre 2000 et 2001. Ceux des vraquiers jusqu'à 74 000 tpl ont également baissé de 10 %, tandis que

ceux des Capesize ont chuté de 14 %. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont fléchi de 1,2 % et ceux des navires de charge classiques, de 3,2 %. Une modeste hausse de 3,3 % a été observée pour les transporteurs de GPL. D'une manière générale, les prix à la construction des navires, quel qu'en soit le type ou la taille, ont continué de s'orienter à la baisse, car la demande est restée faible.

Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des navires-citernes et des vraquiers d'occasion ont eux aussi chuté. Les petits transporteurs de vrac sec, en particulier, se sont achetés moins cher. Le nombre de transactions est tombé de 229 en 2000 à 182, les Panamax et les Capesize étant les navires les plus recherchés et 74 transactions ayant porté sur des mini-transporteurs. Dans le secteur des navires-citernes, des baisses de prix supérieures à 10 % ont été enregistrées durant l'année. En dépit du fléchissement des prix, il a été rapporté un plus grand nombre de transactions pour 2001. Au cours de l'année, 210 unités ont changé de mains, dont 123 de plus de 50 000 tpl.

TABLEAU 23

Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1996-2001

(Au 31 décembre, en millions de dollars)

Navires	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variation en pourcentage 2000/2001
Navires-citernes de 40 000 tpl ^a	26	28	20	20	27	26	-3,8
Navires-citernes de 80 à 95 000 tpl ^a	37	38	25	26	39	33	-15,4
Navires-citernes de 130 à 150 000 tpl ^a	40	47	37	36	50	43	-13,1
Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl ^a	67	70	50	50	71	60	-15,5
Vraquiers de 45 000 tpl	19	18	13	16	15	12	-20,0
Vraquiers de 70 000 tpl	21	21	15	17	16	14	-12,9
Vraquiers de 150 000 tpl	27	30	24	28	25	22	-12,0

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review 2001*.

^a A partir de 1996, les prix correspondent aux plus grosses unités.

Chapitre III

PRODUCTIVITÉ DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

Chapitre III

PRODUCTIVITÉ DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

On trouvera dans le présent chapitre des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl, ainsi que l'excédent de tonnage dans les principaux secteurs du marché des transports maritimes.

A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

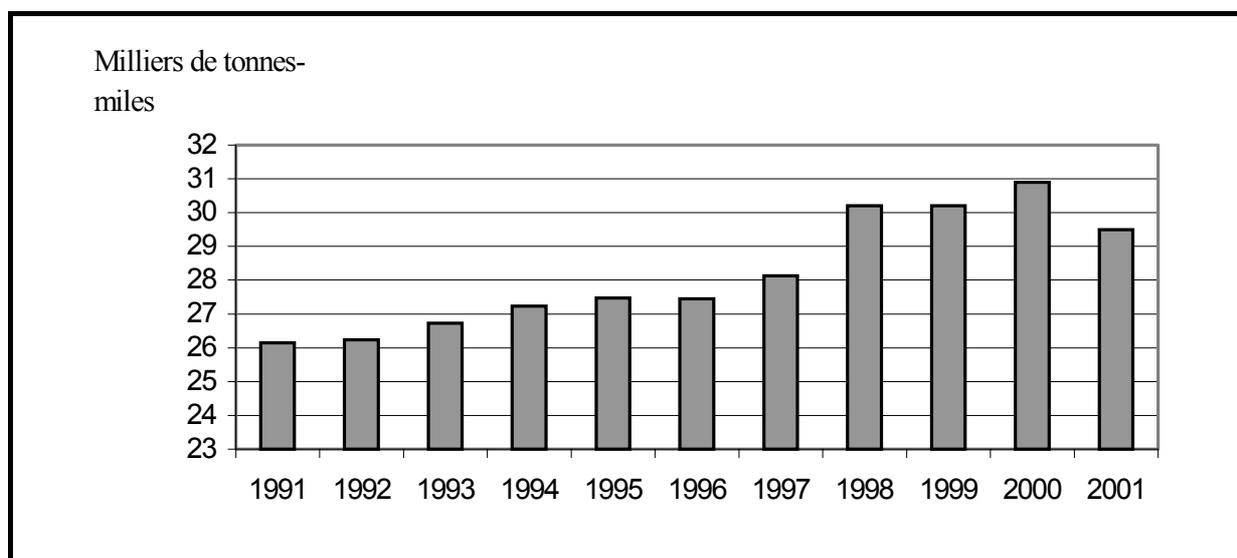
Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale, en tonnes et en tonnes-milles, sont donnés à la figure 6 et au tableau 24. En 2001, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) est resté à peu près le même qu'en 1999, s'établissant à 7,06, tandis que le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd est tombé à 29,48. La baisse de productivité mesurée en tonnes transportées par tpl tient au fait que le volume de fret transporté a diminué relativement à la flotte qui s'est accrue. La baisse de productivité mesurée

en tonnes-milles par tpl résulte du relâchement du trafic maritime après le record enregistré en 2000 et de l'expansion de la flotte mondiale.

Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle, mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd selon le type de navire. Celle des pétroliers et des transporteurs de vrac sec est restée stable, de 7,1 et 4,6 tonnes par tpl respectivement. Celle des transporteurs mixtes, s'est très légèrement améliorée, passant à 7,9 tonnes par tpl, alors que celle de la flotte résiduelle a chuté à 9,8 tonnes par tpl.

FIGURE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale : nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1991–2001
(Milliers de tonnes-milles par tpl)



Source : Calculs de la CNUCED.

TABLEAU 24
Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl)
de la flotte mondiale totale, 1990–2001

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl)	Tonnage total transporté (millions de tonnes)	Nombre total de tonnes- milles (milliards)	Nombre de tonnes transportées par tpl	Milliers de tonnes-milles par tpl
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1991	683,5	4 120	17 873	6,0	26,1
1992	694,7	4 220	18 235	6,1	26,2
1993	710,6	4 330	18 854	6,1	26,5
1994	719,8	4 485	19 461	6,2	27,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
1996	758,2	4 758	20 810	6,3	27,4
1997	775,9	4 953	21 825	6,4	28,1
1998	788,7	5 598	23 822	7,1	30,2
1999	799,0	5 668	24 114	7,1	30,2
2000	808,4	5 890	22 947	7,3	30,9
2001	825,7	5 832	24 338	7,1	29,5

Sources : Flotte mondiale : Lloyd's Register - Fairplay (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour 1992 à 2000); tonnage total transporté : secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles : Fearnleys, *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

Le tableau 26 donne une idée de la productivité en tonnes-milles par tpl des pétroliers, des transporteurs de vrac sec, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte. Celle des pétroliers ainsi mesurée a chuté en 2001, de 4,9 % à 32,8 tonnes-milles par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, elle a régressé respectivement de 1,2 %, 3,9 % et 4,5 % à 23,6, 37 et 31,9 tonnes-milles par tpl.

B. SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

1. Tonnage excédentaire

Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour la période 1995-2001. En 2001, le tonnage excédentaire total, qui avait été en baisse ces dernières années, a de nouveau augmenté, de 3,1 millions de tpl, pour passer à 21,5 millions de tpl, représentant 2,6 % de la flotte marchande contre 2,3 % en 2000. Ce résultat est attribuable en grande partie à la diminution du volume de chargements transportés, la première après 15 ans de progression constante, et à l'entrée de navires neufs dans la flotte mondiale.

2. Mécanisme de l'offre et de la demande par catégorie de navires.

En 2001, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 0,8 million de tpl pour

atteindre 280,2 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille ou perdu (voir le tableau 28 et la figure 7). Cet accroissement, conjugué à la régression des chargements, a porté la capacité excédentaire à 17,9 millions de tpl, soit à 6,4 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2001, l'offre globale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 7,6 millions de tpl à 255,3 millions de tpl. L'accroissement constant des expéditions des principales marchandises solides, mentionné au chapitre I, a contribué à ramener le surtonnage à 2,9 millions de tpl seulement, soit à 1,1 % de la flotte de vraquiers. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2001, l'offre n'excédant la demande que de 0,7 million de tpl (1,2 % de la flotte de cette catégorie de navires). Dans celui des transporteurs d'unités de charge, 7,6 millions de tpl en porte-conteneurs (chiffre analogue à celui de l'année précédente) sont venus s'ajouter à la flotte en 2001, portant cette dernière à 91,2 millions de tpl. Comme les années précédentes, c'est l'expansion des services de ligne qui a permis d'absorber ces tonnages et, partant, d'exploiter la totalité de la flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge.

C. COMPARAISON ENTRE LE VOLUME DES CHARGEMENTS TRANSPORTÉS ET L'ARMEMENT

Le tableau 29 permet de se faire une idée de la corrélation entre le volume de fret produit par différents groupes de pays et leur armement. Les pays développés à économie de marché ont généré près de 51,2 % du

TABLEAU 25
Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a
et du reste de la flotte^b, certaines années
(Tonnes transportées par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte ^a (millions de tonnes)	Tonnes par tpl du reste de la flotte
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
1998	1 985	7,1	1 137	4,4	130	7,3	2 379	10,2
1999	1 995	7,1	1 167	4,5	131	7,8	2 375	9,9
2000	2 027	7,1	1 255	4,6	120	7,8	2 487	10,3
2001	2 032	7,1	1 285	4,6	114	7,9	2 402	9,8

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review, World Bulk Trades et World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

^b Par flotte résiduelle, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

TABLEAU 26
Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a et du reste de la flotte^b,
certaines années
(Tonnes-milles par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
1998	9 465	33,9	5 988	23,2	535	30,2	7 834	33,5
1999	9 600	34,0	6 055	23,3	583	34,9	7 876	32,8
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	8 044	33,4
2001	9 354	32,8	6 605	23,6	533	37,0	7 846	31,9

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review, World Bulk Trades et World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

^b Par flotte résiduelle, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

TABLEAU 27
Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1997–2001
(Chiffres au 31 décembre)

	1990	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Millions de tpl</i>						
Flotte marchande mondiale	658,4	775,9	788,7	799,0	808,4	825,6
Tonnage excédentaire ^a	63,7	29,0	24,7	23,7	18,4	21,5
Flotte active ^b	594,7	746,9	764,0	775,3	790,0	804,1
<i>Pourcentages</i>						
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	3,7	3,1	3,0	2,3	2,6

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay ou tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a Estimations des chiffres annuels moyens. Par tonnage excédentaire, on entend le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé, parce qu'exploité à vitesse réduite, désarmé ou inactif pour d'autres raisons.

^b Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

TABLEAU 28
Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995–2001^a
(Chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ^d
Flotte mondiale de navires-citernes	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2
Surtonnage ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4
Flotte mondiale de vraquiers	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3
Surtonnage ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9
Part du surtonnage (en pourcentage)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8
Surtonnage	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2
Surtonnage	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a Les agrégats pour tous les secteurs indiqués dans le présent tableau sont des moyennes pour les années considérées et diffèrent donc des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 27. Les navires-citernes et les vraquiers de moins de 10 000 tpl, de même que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl n'y sont pas pris en compte.

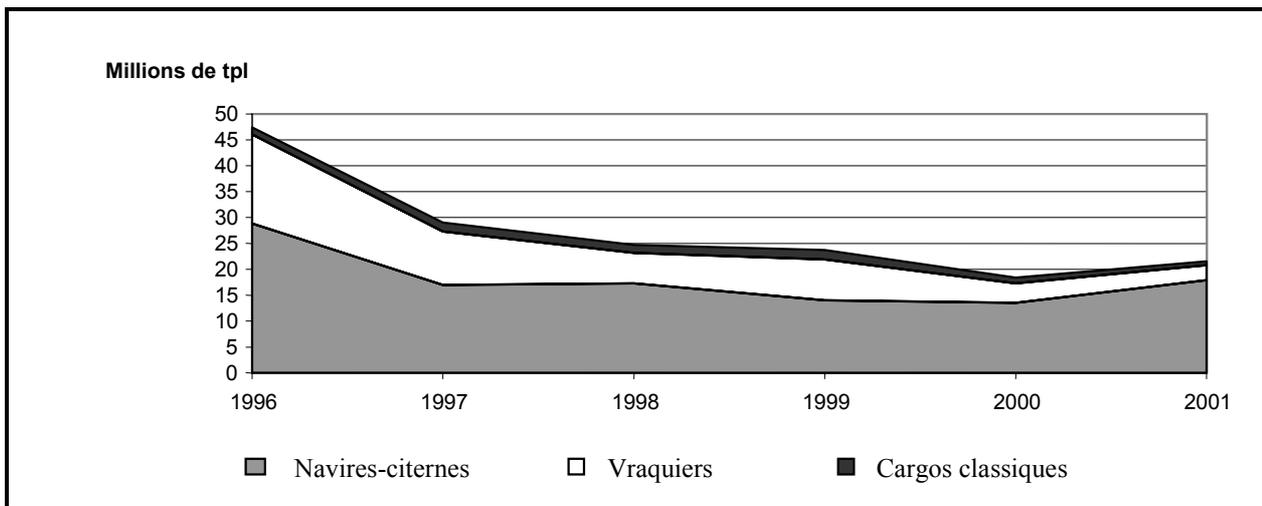
^b Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

^c La flotte de transporteurs d'unités de charge comprend ici les porte-conteneurs cellulaires intégraux, les porte-conteneurs partiellement cellulaires, les navires rouliers et les porte-barges.

^d Les chiffres indiqués pour 2001 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2001, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2001.

FIGURE 7

Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, certaines années



Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

trafic maritime mondial en 2001 contre environ 53,7 % en 1980. Leur part en tonnage dans la flotte mondiale s'est réduite de moitié entre 1980 et 2001, tombant d'environ 51 % à 25 %. Cela étant, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux, mais immatriculés sous pavillon étranger, ce qui porte cette part à 66,9 %. La part des pays en développement dans le volume du trafic mondial de marchandises est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage détenu par ces pays ou immatriculé sous pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait près de 20 % début 2002. Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total réellement immatriculé, représentant globalement quelque 36 % de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises générée par les pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3 % en 2001, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % des années 80. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 %, pour tomber à environ 2 % en 2001. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial progresser de 5,5 % en 2000 et leur part dans la flotte mondiale passer de 1,6 % en 1980 à 3,2 % en 2001. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On notera en passant que les grandes nations commerçantes possèdent aussi des flottes importantes. Cette caractéristique reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui visent à faire du transport maritime et du commerce des activités complémentaires. Les potentialités maritimes et, plus précisément, la détention d'un tonnage important sont jugées généralement essentielles pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître nombre de similitudes et de différences entre les services de transport maritime des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le Danemark, la Suède et la Norvège possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont des importateurs ou des utilisateurs majeurs de services de transport maritime, tout en étant en même temps bien positionnées au niveau armement et un peu moins bien positionnées au niveau tonnage battant pavillon national. Les États-Unis et la France sont dans ce cas. En 2001, les États-Unis ont généré environ 15,2 % du trafic mondial en détenant 5,1 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a généré 5,1 % du trafic mondial en détenant 0,8 % du tonnage mondial, exploité pour moitié sous pavillon national.

TABLEAU 29

Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 1999-2001

<i>Groupe de pays</i>	<i>Année</i>	<i>Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>	<i>Flotte marchande (millions of tpl)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>
Pays développés à économie de marché	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1999	6 042,9	52,6	203,2	25,4
	2000	6 240,9	51,8	203,4	25,2
	2001	6 109,7	51,2	207,5	25,1
Principaux pays de libre immatriculation	1970	a	a	70,3	21,6
	1980	a	a	212,6	31,1
	1990	a	a	224,6	34,1
	1999	a	a	376,8	47,8
	2000	a	a	384,7	48,1
	2001	a	a	402,4	48,7
Pays en développement^a	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1999	4 626,6	40,2	153,6	19,2
	2000	4 821,9	40,0	157,0	19,4
	2001	4 826,4	40,4	159,0	19,3
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1999	328,0	2,9	18,3	2,3
	2000	346,7	2,9	16,3	2,0
	2001	351,9	2,9	15,4	1,9
Pays socialistes d'Asie	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1999	500,3	4,4	25,8	3,2
	2000	643,3	5,3	26,1	3,2
	2001	650,9	5,5	26,5	3,2
Total mondial^b	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1999	11 498,8	100,0	799,0	100,0
	2000	12 052,8	100,0	808,4	100,0
	2001	11 938,9	100,0	825,6	100,0

Source: Voir les annexes II et III B.

^a Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.^b Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué à l'annexe III B.

TABLEAU 30
Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(Au 31 décembre 2001)

<i>Pays/territoire</i>	<i>Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial</i>	<i>Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale</i>
États-Unis	15,2	5,11
Allemagne	8,4	4,63
Japon	6,0	12,89
Royaume-Uni	4,8	2,32
France	5,1	0,76
Italie	3,8	1,78
Canada	3,9	0,51
Hong Kong (Chine)	3,1	4,40
Pays-Bas	3,5	0,91
Belgique-Luxembourg	2,8	1,18
Chine	4,0	5,08
République de Corée	2,3	3,11
Singapour	1,9	2,37
Espagne	2,0	0,47
Province chinoise de Taiwan	1,8	2,86
Malaisie	1,3	0,88
Suède	1,1	0,97
Suisse	1,3	0,82
Thaïlande	1,0	0,33
Australie	1,0	0,44
Brésil	0,9	0,98
Fédération de Russie	1,2	1,87
Arabie saoudite	0,8	1,23
Danemark	0,8	2,13
Norvège	0,7	7,91
TOTAL	78,8	65,94

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par l'Organisation mondiale du commerce.

Chapitre IV

TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS

Chapitre IV

TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS

Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets dans les principaux secteurs (pétrole, vrac et navigation de ligne) et fournit des données sur les taux de fret des services de ligne exprimés en pourcentage des prix des produits de base ainsi que des estimations du fret payé et du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations dans les échanges mondiaux.

A. MARCHÉ DE L'AFFRÈTEMENT PÉTROLIER

1. Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Les réductions de production décidées par l'OPEP en 2001 ont pesé sur les taux de fret pétroliers, même si les quotas ont été peu respectés durant la majeure partie de l'année. La production excédentaire a été estimée à 1 mbj et est tombée à 0,6 mbj au quatrième trimestre. Elle a servi à reconstituer les stocks de pétrole des pays de l'OCDE. En Iraq aussi, pays de l'OPEP qui a continué d'exporter légalement du pétrole au titre du programme "pétrole contre nourriture" défini par les Nations Unies, il y a eu un excédent de production. Vers la fin de l'année, au dire de certains, du pétrole iraquien était exporté clandestinement par mer (un navire a été arraisonné par la Marine des États-Unis en novembre, puis a sombré, en faisant des victimes); un oléoduc de réserve en acheminait également vers la mer Méditerranée.

En 2002, il y a tout lieu de penser que les chargements de pétrole brut continueront d'être conditionnés par la surproduction et qu'ils contribueront, de ce fait, à rendre le marché des frets un peu moins déprimé. Les réductions effectives de production de l'OPEP devraient s'établir au moins aux deux tiers de celles qui ont été décidées, si bien que, même si les pays non membres de l'OPEP ne réduisent pas leur production autant qu'ils l'ont promis, l'offre devrait quasiment concorder avec la demande. Au premier trimestre de 2002, les chargements de pétrole brut ont été inférieurs de 2,3 % à la moyenne enregistrée au quatrième trimestre de 2001, qui a été de 35,6 mbj.

2. Taux de fret pétroliers

L'année 2001 a été une mauvaise année pour les propriétaires de pétroliers. Comme le montre le tableau 31, tous les indices des taux de fret pour les cinq catégories de navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers ont chuté durant l'année. Les

baisses les plus fortes ont concerné les VLCC/ULCC et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers. Les indices concernant ces deux catégories de navires ont terminé l'année à 39 et 128, niveaux inférieurs de 74,3 % et 63 % respectivement à ceux de janvier. Ceux concernant les transporteurs de brut de moyen tonnage et les transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages ont terminé l'année à 94 et 149, en régression de 56,7 % et 59,8 % respectivement. Le décrochage a été à peine moins important pour les minitransporteurs de produits "noirs", l'indice des taux de fret pour cette catégorie de navires ayant terminé l'année à 141, c'est-à-dire en chute de 49 %.

En comparant les indices moyens annuels pour 2001 avec ceux de l'année précédente, qui a été une année faste pour les propriétaires de pétroliers, on constate que leur niveau n'a plus favorisé les propriétaires de navires des trois catégories suivantes: VLCC/ULCC (76 en 2001 contre 96 en 2000), transporteurs de brut de moyen tonnage (140 contre 153) et petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (191 contre 208). Pour les deux autres catégories de navires, en revanche, les indices moyens annuels se sont améliorés, passant de 207 à 242 pour les minitransporteurs de produits "noirs" et de 218 à 258 pour les transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages.

VLCC (superpétroliers)

Les taux d'affrètement au jour le jour – ou taux spot – du Golfe arabo-persique vers Japon et la République de Corée ont débuté l'année, selon le barème Worldscale, à WS 116 et WS 100 respectivement. Les navires se dirigeant à l'ouest vers l'Europe et vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord rapportaient alors 96 et 95 points Worldscale respectivement. Puis, les taux ont fléchi et, dès juin 2001, ne s'établissaient plus qu'à WS 42 en direction du Japon, WS 39 en direction de la République de Corée, WS 36 en direction de l'Europe et WS 39 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord. Les rendements journaliers des affrètements à temps ont

TABLEAU 31
Indices des taux de fret pétroliers ^a, 1999-2002 ^b
(Chiffres mensuels)

Période	VLCC/ULCC				Transporteurs de brut de moyen tonnage				Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers				Minitransporteurs de produits "noirs"				Transporteurs de produits "blancs", tous tonnages			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	62	48	152	40	92	93	217	90	114	126	346	100	159	146	277	165	164	148	371	148
Février	49	54	117	41	94	108	206	87	137	141	230	126	144	154	323	168	168	170	400	150
Mars	38	58	87	39	89	116	158	86	128	164	239	116	158	167	295	159	177	189	348	150
Avril	41	70	95	36	86	135	171	91	121	196	272	117	157	186	299	164	210	197	264	149
Mai	49	81	81	36	76	127	160	105	124	177	190	144	165	187	296	194	196	205	263	179
Juin	42	96	61	50	74	136	132	90	113	174	183	159	159	194	242	204	160	210	264	177
Juillet	41	101	52		73	153	112		108	245	141		148	261	230		162	218	224	
Août	47	106	53		71	197	114		110	266	130		151	243	224		154	234	214	
Septembre	50	129	51		83	191	111		111	269	148		150	230	204		142	255	218	
Octobre	45	136	74		91	165	111		106	194	154		144	217	210		147	265	187	
Novembre	48	134	44		93	205	98		126	267	136		148	241	163		146	258	192	
Décembre	53	138	39		108	209	94		141	273	128		170	244	141		154	262	149	
MOYENNE ANNUELLE	47	96	76		86	153	140		120	208	191		154	207	242		165	218	258	

^a Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*. Worldscale=100, barème applicable chaque année. Pour les navires-citernes, les catégories dimensionnelles sont les suivantes: VLCC/ULCC, 150 000 tpl ou plus; transporteurs de brut de moyen tonnage, 70 000 à 150 000 tpl; petits transporteurs de brut et de produits pétroliers, 30 000 à 70 000 tpl; minitransporteurs de produits "noirs", moins de 35 000 tpl; et minitransporteurs de produits "blancs", tous tonnages.

^b Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

considérablement baissé, tombant de 72 700 dollars à 18 200 dollars sur la route conduisant au Japon, de 55 300 dollars à 14 000 dollars sur celle menant à la République de Corée et de 62 900 à 17 200 dollars sur celle allant en direction de l'Europe du nord-ouest.

Durant les mois d'été, et au lendemain de la reprise des expéditions de pétrole iraquien en juillet, les taux se sont légèrement redressés sur les principaux itinéraires au départ du Golfe arabo-persique. Ils ont battu des records fin août et début septembre où ils ont atteint WS 84 en direction du Japon, WS 69 en direction de la République de Corée, WS 75 en direction de l'Europe et WS 69 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord. Cela étant, l'embellie a été de courte durée; l'OPEP a continué à annoncer de nouvelles réductions de production et vers la fin de l'année, les taux s'établissaient à WS 39 en direction du Japon, à WS 36 en direction de la République de Corée et de l'Europe, et à WS 69 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord.

Les affrètements au départ du Golfe arabo-persique à destination de la mer Rouge et de l'Afrique du Sud ont connu une évolution analogue mais ont été d'un bon niveau durant le premier trimestre. En avril, Royal Dutch Shell a obtenu le *New Vista*, 270 000 tpl, à WS 110 pour la mer Rouge, concluant à WS 157 pour une option vers l'Extrême-Orient. Texaco a affrété le *British Pioneer*, 270 000 tpl, également pour avril, à WS 100. Ces taux étaient les mêmes qu'au début de l'année. Les mois suivants, en revanche, les taux se sont rapidement effrités, s'établissant à WS 40 dès juin et, à partir de ce moment-là, ont ressemblés à ceux pratiqués sur les principaux itinéraires au départ du Golfe arabo-persique.

Durant l'année, les taux ont chuté de plus de 60 % sur les itinéraires au départ du Golfe arabo-persique. Là où l'on a constaté la plus forte détérioration, c'est sur la route Afrique de l'Ouest/Extrême Orient, où ils ont débuté l'année à WS 118 pour finir à WS 34. Une baisse du même ordre a été enregistrée sur la route mer Méditerranée/Europe du nord-ouest où, ayant débuté à WS 147, ils sont tombés à WS 40, niveau extrêmement bas représentant un recul de 73 %. Pour les navires de plus de 300 000 tpl, à savoir les ULCC, se déplaçant du Golfe arabo-persique vers la côte est de l'Amérique du Nord, les taux se sont détériorés parallèlement à ceux pratiqués sur les principaux itinéraires, chutant d'environ 57 % par rapport au niveau atteint en janvier 2001 (WS 82).

En 2002, les taux de fret ont continué à s'éroder jusqu'en mai, où ils sont brièvement remontés. Pour les navires-citernes de 200 à 300 000 tpl partant du Moyen-Orient, les taux sont passés de WS 28 en avril à WS 56 en mai sur l'itinéraire Moyen-Orient/Japon et de WS 29 à WS 39 sur l'itinéraire Moyen-Orient/côte est de l'Amérique du Nord.

Transporteurs de brut de taille moyenne

Durant l'année, la détérioration des taux d'affrètement des Suezmax et des Aframax a été analogue à celle constatée pour les VLCC. Au premier trimestre, les taux spot pour les Suezmax circulant du Golfe arabo-persique vers l'Extrême-Orient ont été stables, aux alentours de WS 157, mais, le mois d'août venu, ont chuté à WS 84. Après être brièvement remontés en septembre, ils sont descendus à WS 70 dès le mois de décembre. Comme exemples types d'affrètements sur cet itinéraire entre la fin mars et la mi-avril, on peut citer celui de SCI (Shipping Corporation of India), qui a obtenu le *Lofoter*, 125 000 tpl, à la fin du mois de mars, à WS 112 pour un voyage à destination de l'Inde et celui de Sinochem, qui a affrété l'*Alina*, 110 000 tpl, à la mi-avril, également à WS 112 pour un voyage à destination de la Chine. SCI a affrété le *Sea Victory*, 125 000 tpl, en octobre à WS 116 pour déchargement à Chennai, tandis que China Oil a retenu le *Knock Allan*, 130 000 tpl, à WS 80 pour déchargement en Chine.

Les taux pour les Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest, étaient, au début de l'année, à WS 200 pour les trajets à destination des Caraïbes, de la côte est de l'Amérique du Nord et de l'Europe du nord-ouest. Vers le mois de juin, la dégradation tarifaire était moins prononcée pour les deux premières destinations, les taux s'établissant à WS 84, alors que, pour la troisième, à savoir l'Europe du nord-ouest, ils étaient tombés à WS 80. L'inverse s'est produit au second semestre de l'année, où les taux en direction des Caraïbes ont chuté plus rapidement, à WS 72, tandis que ceux en direction de l'Europe du nord-ouest ne sont descendus qu'à WS 73.

Sur les itinéraires au départ de la mer Noire et de la Méditerranée, les taux pour les trajets à destination de l'Europe du nord-ouest et de la Méditerranée se situaient, au début de l'année, à WS 180 et WS 190 respectivement, l'écart se comblant en cours d'année, et, dès décembre, s'établissaient à WS 78 et WS 77. Un affrètement représentatif est celui de Tamoil, qui a obtenu le *Matilda*, 130 000 tpl, à WS 179, avec livraison en avril en Libye, pour un voyage à destination du Royaume-Uni et de l'Europe continentale. Deux affrètements de Karran illustrent bien la baisse sensible des taux pour un navire de 135 000 tpl partant de Novorossiysk (mer Noire) pour le Royaume-Uni et l'Europe continentale: celui du *Sea Sprite*, dont Karran a pris livraison à WS 175 en avril, et celui du *Sea Voyager*, dont elle a pris livraison à WS 80 en novembre. Ce taux n'est pas très différent de celui payé par Repsol, à savoir WS 90, pour la livraison de l'*Iran Saveh*, 130 000 tpl, affrété pour un voyage au départ de Sidi Kerir, point de chargement offshore de l'oléoduc SUMED qui évite le canal de Suez, à destination de l'Espagne.

Les taux d'affrètement des Aframax sur les itinéraires au départ de la mer Noire et de la Méditerranée ont connu une évolution analogue. Au début de l'année, ils atteignaient WS 218 pour les transports en Méditerranée et à destination de l'Europe du nord-ouest et étaient d'un niveau légèrement inférieur, WS 216, pour ceux à destination des Caraïbes. Dès décembre, les premiers s'établissaient à WS 93, les seconds à WS 89. Là encore, deux affrètements de Lukoil illustrent bien la baisse des taux pour des navires de 80 000 tpl à livrer en mer Noire pour des voyages en Méditerranée: en avril, Lukoil a fixé le *Niiris* à WS 170, alors qu'en octobre il a obtenu le *Minerva Libra* à WS 135.

Les itinéraires Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord ont été d'autres routes desservies par des Aframax, sur lesquels les taux d'affrètement ont chuté de WS 197 en janvier à WS 135 en novembre, remontant légèrement, à WS 146, en décembre. Ce niveau correspond à une réduction du coût de l'affrètement à temps de 9 700 dollars/jour, coût qui atteignait 23 000 dollars/jour à la fin de l'année. Sur le marché, très actif, d'Europe du nord-ouest, qui gravite autour du pétrole de la mer du Nord, les taux pour les Aframax sont tombés de WS 214 en janvier à WS 102 en décembre, l'équivalent d'affrètement à temps pour un navire de 80 000 tpl chutant de la sorte de 37 700 dollars à 21 300 dollars/jour à la fin de l'année.

Voici quelques exemples d'affrètements d'Aframax à la fin du premier trimestre de 2001: sur la courte distance Golfe arabo-persique/Inde, SCI a affrété deux navires de 80 000 tpl, l'*Ocean Hope* et l'*Ocean Success*, pour un voyage à destination de Bombay et Cochin et une livraison fin mars, à WS 125 et WS 120 respectivement; plus à l'est, Mitsui a affrété l'*Agate*, 80 000 tpl, pour un voyage de Balikpapan (Indonésie) à Singapour à WS 200, tandis que SKS a affrété le *Silver Iris* pour un voyage de Bintulu (Malaisie) à Ulsan (République de Corée) à WS 230.

Les taux d'affrètement des Suezmax se sont un peu redressés en 2002. En Méditerranée, ils sont passés de WS 72 en janvier à WS 86 en avril, puis sont retombés à WS 82 en mai. Ils sont restés stables à WS 65 sur les itinéraires Afrique de l'ouest/Amérique du Nord. Le redressement des taux a été plus sensible pour les Aframax. Sur les routes mer Méditerranée/ côte est de l'Amérique du Nord, les taux sont passés de WS 95 en janvier à WS 112 en mai. Pour les mêmes mois et les mêmes destinations au départ des Caraïbes, ils ont grimpé de WS 113 à WS 127.

Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers

L'année a été mauvaise aussi pour ces navires. Dans les Caraïbes, les taux spot pour les unités de 40 000 à 70 000 tpl transportant des produits "noirs"

vers la côte est de l'Amérique du Nord sont tombés de WS 285 en janvier à WS 100 en décembre. Pour les navires exploités en Méditerranée, les taux ont chuté de WS 245 en janvier à WS 120 en décembre. Au début de l'année et pour les trajets à destination des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord, les taux s'établissaient à WS 309 au départ de la Méditerranée et à WS 296 au départ de l'Europe du nord-ouest; dès décembre, ils étaient tombés à WS 107 et WS 104 respectivement.

Sur toutes ces routes, de modestes hausses ont été enregistrées en mai 2002. Les taux sur l'itinéraire Caraïbes/Côte est des États-Unis sont montés à WS 162; en Méditerranée, ils ont atteint WS 158 et sur les deux autres itinéraires, ils se sont établis à WS 165 et WS 154 respectivement.

Minitransporteurs de produits "noirs"

Les minitransporteurs de produits "noirs" (du type Handy-size) effectuant de courts trajets à proximité de grandes zones de production et de raffinage ont, eux aussi, connu une mauvaise année. Les taux d'affrètements représentatifs en mer Noire et en Méditerranée affichent une tendance à la baisse: en mars, TotalFinaElf a affrété l'*Isola Verde*, 32 000 tpl, à WS 320, alors qu'en octobre, Agip a affrété le *Venus*, 30 000 tpl, à WS 180. Ailleurs, les conditions ont été similaires, comme le montrent les affrètements de deux unités de 30 000 tpl au départ de Kerteh Terminal (Malaisie): en mars, BP Amoco a affrété l'*Arbat* à 250 000 dollars pour un unique voyage vers Singapour, tandis qu'en novembre, Petco a affrété le *Hellas Constellation* à 160 000 dollars pour un voyage à destination de la Thaïlande.

Les taux pour cette catégorie de navires-citernes ont été stables en 2002. En mai, AGIP a affrété à WS 180 l'*Isola Magenta* et le *Celtica*, navires de 30 000 tpl, pour des voyages de la mer Noire vers la Méditerranée.

Transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages

Les taux d'affrètement pour les grands navires-citernes de 70 000 à 80 000 tpl transportant des produits "blancs" du Golfe arabo-persique vers le Japon ont atteint un niveau record (WS 387) en janvier 2001, après avoir régulièrement augmenté en 2000. Par la suite, ils se sont fermement orientés en baisse, tombant à WS 208 en juillet puis à WS 102 en décembre. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes de 55 000 tpl en moyenne, dont les rendements en équivalents d'affrètement à temps ont chuté de 58 500 dollars en janvier à 13 200 dollars, soit de 77 %. Pour les navires-citernes plus petits, de 25 000 à 35 000 tpl, circulant de Singapour vers l'Asie du Sud-Est, les taux d'affrètement, qui rapportaient 464 points Worldscale au début de l'année, n'en rapportaient plus que 165 à la fin de l'année, régressant ainsi de 64 %.

Les navires-citernes transportant des produits "blancs" des raffineries des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord, se sont affrétés à des taux qui, au cours de l'année, sont tombés de WS 333 à WS 136 pour les unités de 35 000 à 50 000 tpl et de WS 419 à WS 171 pour les unités de 25 000 à 35 000 tpl.

En 2002, les taux se sont légèrement améliorés. Ils allaient jusqu'à WS 119 dès mai pour les grands navires-citernes circulant du Moyen-Orient vers le Japon, tandis que, le même mois, ils atteignaient WS 168 pour des unités plus petites partant de Singapour. Pour les navires-citernes de 35 000 à 50 000 tpl appareillant des Caraïbes, ils allaient jusqu'à WS 160 dès mai, tandis qu'ils atteignaient WS 198 pour les unités de 25 000-35 000 tpl appareillant de la même zone.

Marché de l'affrètement à temps

L'activité a commencé à repartir en novembre et a atteint un niveau record en février 2001, mois où 3,7 millions de tpl, en Handimax et VLCC principalement, ont été affrétés pour des périodes de deux ans. On estime que les taux d'affrètement à temps des VLCC de 80 000 à 95 000 tpl et de 280 000 tpl, âgés de cinq ans, pour un an avec livraison rapide, étaient respectivement de 25 000 et 44 000 dollars/jour. Les mois suivants, l'activité a ralenti pour retomber, en mai, au niveau extrêmement bas enregistré en octobre de l'année précédente, où seulement 800 000 tpl ont été négociées.

Une brève embellie a été constatée en juin, où 2,7 millions de tpl, en VLCC principalement, ont été affrétés, la plupart du temps pour des périodes n'excédant pas six mois. Toutefois, le taux d'affrètement à temps d'un navire de 280 000 tpl, âgé de cinq ans, a été estimé à 40 000 dollars/jour, montant inférieur de 10 % à celui estimé en février. Vers le mois d'août, où 2,2 millions de tpl ont été affrétés, les navires les plus demandés étaient les ULCC, bâtiments de plus de 320 000 tpl, fixés le plus souvent aussi pour six mois, et cette tendance s'est poursuivie en novembre et décembre, où 2,4 millions de tpl et 1,1 million de tpl respectivement ont été négociés. Cela étant, on estime que les taux d'affrètement à temps pour douze mois avec livraison rapide ont été très déprimés, de l'ordre de 27 500 dollars/jour pour un navire de 280 000 tpl. À noter que ce taux était supérieur de 50 % au taux d'affrètement d'un navire-citerne de 60 000 tpl, âgé de 10 ans.

En 2002, l'activité d'affrètement s'est considérablement accrue, passant de 1,0 million de tpl en janvier à 4,0 millions de tpl en mai. On a constaté une nette préférence pour les VLCC de 200 000 à 300 000 tpl, ceux affrétés pour plus de deux ans représentant plus d'un tiers des navires retenus en mai. Néanmoins, les taux pratiqués pour les affrètements à temps d'un an avec livraison rapide sont restés très bas.

Un navire-citerne de 280 000 tpl, âgé de cinq ans, ne rapportait que 23 000 dollars/jour en mai 2002.

B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC

1. Trafic de vrac sec

Sur ce marché, l'essentiel de l'activité a été enregistré le long des routes du minerai de fer Australie/Extrême-Orient, Brésil/Extrême-Orient et Brésil/Europe, sur lesquelles ont surtout été déployés des Capesize. Les routes du charbon Australie/Extrême-Orient et Afrique du Sud/Europe ont attiré le même tonnage en navires de ce gabarit. Des Panamax ont aussi été déployés sur plusieurs segments, à savoir: les routes transatlantiques du charbon et du minerai de fer au départ de la côte est de l'Amérique du Nord et du Canada; et celles des minerais exportés d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe. Des Panamax ont également été utilisés sur les parcours intra-asiatiques du minerai de fer et du charbon au départ de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie ainsi que sur les itinéraires intra-européens au départ de la Suède.

Des Panamax et d'autres navires plus petits, notamment du type Handymax, ont été déployés sur les parcours céréaliers au départ de l'Amérique du Nord (Golfe du Mexique) et de la côte est de l'Amérique du Sud. Des minitransporteurs ont été utilisés sur plusieurs itinéraires céréaliers, notamment quand les ports de destination ne pouvaient recevoir que des navires à tirant d'eau restreint. Ce tonnage a également été exploité sur des itinéraires de la bauxite, de l'alumine et de la roche phosphatée.

2. Taux de fret du vrac sec

Dans tous les secteurs et pour toutes les catégories de taille des transporteurs de vrac sec, l'année 2001 s'est achevée sur des taux inférieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a perdu 12,5 % au premier semestre de l'année et s'est dégradé encore plus au troisième trimestre, où il a chuté de 28,6 %. Après être brièvement remonté à la fin de l'année, il est retombé 45 % en dessous du niveau auquel il se trouvait au début de l'année.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec n'a cessé de baisser tout au long de l'année pour tomber à 68, ayant de la sorte chuté de 35,2 % sur l'année. Celui des taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec est brièvement passé en dessus de la barre des 200 au second et troisième trimestres pour retomber ensuite à 195, se situant ainsi encore 1 % au-dessus de celui du début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2001 a été inférieur à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au

TABLEAU 32
Indices des taux de fret du vrac sec, 1999-2002 ^a
(Chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps ^b (1995=100)				Tramping sec, affrètement au voyage ^c (juillet 1965 à juin 1966=100)			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	46	86	105	72	166	190	193	194
Février	49	89	103	74	170	191	198	199
Mars	60	101	108	80	169	190	195	199
Avril	59	107	108	82	172	191	200	199
Mai	68	108	109	77	173	193	206	207
Juin	64	106	106	71	176	202	205	202
Juillet	63	108	93		179	202	205	
Août	66	113	72		178	203	192	
Septembre	70	122	68		185	206	193	
Octobre	79	121	67		185	207	195	
Novembre	80	122	67		195	206	194	
Décembre	82	107	68		192	208	195	
MOYENNE ANNUELLE	66	108	90		178	199	198	

^a Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

^b Indices établis par le Ministère allemand des transports.

^c Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*.

voyage est resté stable. Les propriétaires de navires-citernes et de transporteurs de marchandises solides ont profité des baisses du prix du combustible de soute. Les prix moyens affichés pour le fioul intermédiaire IFO 180 dans les neuf ports sur lesquels *Lloyd's Ship Manager* rassemble des informations ont chuté de 175 à 115 dollars.

La dégringolade des taux de fret a été plus sensible pour les Capesize, d'où l'annonce, tard dans l'année, de la création d'un nouveau pool important réunissant 75 à 80 navires - Cape International Inc. - par accord entre Bocimar et Zodiac, mais la tendance à la baisse s'est poursuivie inexorablement. Les efforts déployés par les armateurs pour serrer les rangs afin de survivre sur des marchés déprimés ont conduit à la constitution d'un autre pool - Bergessen et General Ore - réunissant une vingtaine de navires. Les taux ont moins baissé sur le marché des Panamax que sur celui des Capesize; ils se sont même mieux comportés sur le marché des Handymax et des minitransporteurs. L'activité d'affrètement s'est déroulée pour l'essentiel en Extrême-Orient, environ un tiers des livraisons se faisant dans cette région et un cinquième en Europe.

Affrètements à temps (voyages)

Les contrats conclus pour des affrètements représentatifs de navires de différentes tailles sur des

itinéraires types illustrent bien la situation de déprime des marchés. Début 2001, les taux Capesize pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour-Japon/Australie se situaient aux alentours de 19 300 dollars/jour. À la fin de l'année, ils étaient d'environ 7 600 dollars/jour, soit en baisse de 61 %. De même, les taux Panamax pour des rotations entre l'Europe du Nord et la côte est de l'Amérique du Sud et entre l'Extrême-Orient et la côte est de l'Australie atteignaient 10 900 et 12 850 dollars/jour en début d'année. En décembre, ils n'étaient plus que de 5 530 et 6 020 dollars/jour respectivement, le dernier montant s'inscrivant en hausse par rapport à celui extrêmement bas de novembre (4 645 dollars/jour). Le marché des navires de petite taille (Handymax et minitransporteurs) a évolué dans le même sens. Sur la route Extrême-Orient/Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax pour une rotation a chuté de 8 750 dollars/jour en janvier à 5 940 dollars/jour en décembre - un décrochement de 32,1 %. Pour un voyage Continent européen/Afrique de l'Ouest et retour, le taux d'affrètement journalier d'un minitransporteur est tombé de 6 350 dollars en janvier à 5 000 dollars en novembre, puis est remonté à 6 000 dollars en décembre.

Les mois suivants, tous ces taux se sont redressés, encore qu'assez peu dans certains cas. Sur les itinéraires Australie/Singapour-Japon, les taux Capesize ont grimé de 24,4 % pour atteindre 9 455 dollars/jour

en mai 2002. Les Panamax alignés sur les routes Europe septentrionale/côte est de l'Amérique du Sud et Extrême-Orient/côte est de l'Australie ont vu leurs taux d'affrètement progresser pour les uns de 43,8 % à 7 950 dollars/jour et pour les autres de 1,7 % seulement à 6 125 dollars/jour. Pour les Handymax exploités entre l'Extrême-Orient et l'Australie, la hausse des taux a été moins notable, de 5,3 %, tandis que pour les minitransporteurs affectés au trafic Europe du nord-ouest/Afrique de l'Ouest, elle a été de 10,0 %.

Affrètements à temps (périodes)

Au vu des estimations qui ont été faites, la baisse des taux d'affrètement à temps pour une période de douze mois et une livraison rapide a été moins accusée pour les Handymax. Les Capesize de 150 000-160 000 tpl et de moins de cinq ans, qui obtenaient 18 000 dollars/jour en janvier, en obtenaient 10 000 seulement en décembre, soit 41,7 % de moins. Les taux pour un Panamax de cinq ans, qui s'affrétait 11 000 dollars/jour en janvier, ont chuté de 36,4 % au cours de l'année, la baisse étant encore plus sensible pour les navires de 15 ans (-47,5 %). La détérioration des taux a été du même ordre pour les Handimax de 15 ans d'âge: de 42,2 % entre janvier, où ils se situaient à 6 750 dollars, et décembre. Les Handimax ont moins souffert: les taux pour un navire de cinq ans, qui s'affrétait 9 250 dollars/jour au début de l'année, avaient baissé de 32,4 % en décembre.

L'embellie est venue en 2002. Les taux d'affrètement pour les Capesize de 150 000-160 000 tpl, âgés de cinq ans, ont grimpé de 27,5 %, à 12 750 dollars/jour en mai 2002. Pour les Panamax, la hausse a été légèrement supérieure (+28,6 %), ces navires s'affrétant 9 000 dollars/jour. Les minitransporteurs ont également vu leurs taux d'affrètement augmenter pendant cette période (+21,8 %) et atteindre 4 750 dollars/jour. La hausse la moins sensible (+16 % environ) a été celle des taux d'affrètement des Handymax, qui sont montés à 7 250 dollars/jour.

Affrètements au voyage

En 2001, les Capesize ont beaucoup souffert. Les taux de fret pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale ont débuté l'année à 9,20 dollars/tonne; vers la fin du mois de juillet, ils avaient chuté à 6,55 dollars/tonne; le pire est advenu en novembre et décembre où ils sont tombés au plus bas, à 4,90 dollars/tonne, ayant de ce fait régressé de 46,7 % depuis le début de l'année. La même évolution a été notée dans le secteur du minerai de fer. Pour le minerai de fer acheminé du Brésil vers la Chine, ils ont chuté de 11,25 dollars/tonne en janvier à 8,65 dollars/tonne en juillet, puis à 6,15 dollars/tonne en novembre et à 6,05 dollars/tonne en décembre, soit de 46,2 %.

Dans le secteur des Panamax également, on a observé un mouvement de baisse, mais moins prononcé. Les taux pratiqués pour les cargaisons de grains acheminées des États-Unis (Golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale sont tombés de 14,5 dollars/tonne à 13,90 dollars/tonne en juillet et à 9,60 dollars/tonne en décembre, régressant ainsi de 33,8 %. Des taux plus fermes ont été enregistrés dans le secteur des minitransporteurs: pour la ferraille acheminée de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée, les taux de fret, qui avaient débuté l'année à 26,80 dollars/tonne, n'avaient baissé que de 20,3 % vers la fin de l'année.

Tous les taux ont regagné en 2002. Pour le charbon transporté par Capesize de Richards Bay vers l'Europe septentrionale, les taux de fret ont augmenté de 17,3 % pour atteindre 5,75 dollars/tonne en mai, tandis que, ce même mois, pour le charbon acheminé du Brésil vers la Chine, ils ont augmenté de 20,7 %, passant ainsi à 7,30 dollars/tonne. Les taux pour les grains transportés par Panamax des États-Unis (Golfe du Mexique) vers l'Europe septentrionale ont augmenté encore plus, de 29,2 %, pour passer à 12,40 dollars/tonne. Pour la ferraille transportée de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée, la hausse des taux de fret a été moins forte, ces derniers progressant de 15,3 % pour s'établir à 26,40 dollars/tonne.

C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE

1. Évolution des marchés des services de ligne

Évolution générale

L'incidence de la conteneurisation sur le trafic de ligne est plus importante que celle attribuable au tonnage et à l'expansion de la flotte de porte-conteneurs, telle que présentée au tableau 7 du chapitre 2. En 2001, la capacité de charge en conteneurs maritimes s'est accrue de 0,63 million d'EVP, soit de 9,2 %, pour atteindre au total 7,41 millions d'EVP. La part des porte-conteneurs dans ce total est passée de 68,9 % à 71,4 % au début de l'année 2002, pour se chiffrer globalement à 5,3 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 20 %. Les navires à pont unique ont représenté 0,81 million d'EVP (environ 11 %), tandis que ceux à double pont ont accru leur part de 0,66 million d'EVP (environ 8,9 %). Durant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 4 %, alors que celui en navires à double pont a réellement diminué de 5,4 %.

Les rouliers et les cargos mixtes rouliers ont représenté 0,33 million d'EVP et leur part dans la capacité de charge en conteneurs totale a augmenté de 1,3 % pendant l'année pour atteindre 4,5 %. Les vraquiers pouvant transporter des conteneurs, dont le tonnage a diminué de 1,9 %, ont apporté 0,21 million

d'EVP supplémentaires. La part de cette catégorie de navires s'est établie à 2,8 %. Le reste de la capacité de charge en EVP (environ 1,4 %) était constitué de navires frigorifiques, de navires-citernes, de navires spécialisés et de paquebots.

En outre, la croissance accélérée de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux, dont il a été fait état au chapitre 2, s'est accompagnée d'une augmentation de la proportion de navires de grande taille. En 2001, selon les renseignements communiqués, 180 contrats ont été passés avec des chantiers navals; 55,5 % d'entre eux portaient sur la construction de navires de plus de 2000 EVP; et, pour la première fois, six des unités commandées étaient des navires de plus de 8 000 EVP.

Ainsi qu'il ressort du tableau 33, 241 porte-conteneurs ont été livrés en 2001, tandis que 23 seulement ont été mis hors service ou envoyés à la casse. Plus important, 27,4 % des navires qui sont venus grossir la flotte étaient des unités de plus de 4 000 EVP et ont représenté 57,7 % de l'ajout total de capacité en EVP (639 000 EVP). L'entrée en flotte de navires de grande taille est assurée pour les années à venir: 41 des 180 navires en commande sont des unités de plus de 4 000 EVP, représentant 52,3 % de la capacité totale en EVP commandée (213 000 EVP). De ce fait, les unités de plus de 4 000 EVP sont passées, en nombre, de 264 à 330, leur part dans la flotte totale de porte-conteneurs passant ainsi de 10,3 % à 11,9 %. La capacité EVP déployée en navires de plus de 4 000 EVP, qui est actuellement de 1 667 000 EVP, représentant 31,5 % de la capacité totale en EVP, continuera de s'accroître.

Les transporteurs maritimes qui desservent les grandes routes sont les principaux utilisateurs des navires de grande taille et redéployent progressivement

leurs plus petites unités sur des routes secondaires ou des itinéraires de collecte. Les flottes constituées essentiellement de navires de 4 000 EVP et plus restreignent le nombre de ports où ces transporteurs peuvent faire escale, fournissant ainsi à de plus petits opérateurs audacieux des occasions d'ouvrir des routes différentes avec des navires de plus faible tonnage, souvent affrétés, pour assurer la desserte de ports régionaux contournés par les gros navires.

En 2001, le nombre de navires exploités sur les routes Nord-Sud est passé de 549 à 579. Ces routes relient l'Afrique, l'Australie/Nouvelle-Zélande et l'Amérique latine aux principaux itinéraires est-ouest passant par l'hémisphère Nord. Fait plus marquant, la taille de ces navires est en train d'augmenter. Le nombre de navires de plus de 2 500 EVP est passé de 50 à 83 et celui d'unités de 1 500 à 2 499 EVP, de 320 à 344. À l'inverse, le nombre de navires de 1 000 à 1 499 EVP est tombé de 179 à 152.

L'exploitation et la gestion complexe des systèmes de transport conteneurisé, dans lesquels interviennent des navires et des conteneurs de types et de gabarits différents, des terminaux maritimes et fluviaux et des réseaux de transports intérieurs, exigent beaucoup de compétences et de souplesse. Les activités de transport évoluant constamment pour répondre à la demande de la multitude d'utilisateurs qui font appel aux services maritimes réguliers et dont les impératifs commerciaux sont divers et changeants, on voit les transporteurs maritimes et les entrepreneurs de transport se transformer en opérateurs de services logistiques mieux adaptés au registre des besoins du secteur. En avril 2002, China Shipping s'est dotée d'une filiale de logistique, Cosco ayant pris une décision analogue en janvier d'avant.

TABLEAU 33
Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires
(Nombre de navires et milliers d'EVP)

Capacité	Démolitions en 2001		Ajouts en 2001		Flotte au 1 ^{er} janvier 2002		Commandes au 1/1/2002	
	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP
Inconnue	23	29	-	-	14	-	7	-
Jusqu'à 999 EVP	-	-	65	35	888	451	59	32
1 000 - 1 999 EVP	-	-	49	69	852	1 202	33	47
2 000 - 2 999 EVP	-	-	45	111	451	1 112	23	57
3 000 - 3 999 EVP	-	-	16	55	247	853	17	59
4 000 - 4 999 EVP	-	-	9	40	174	767	17	75
Plus de 5 000 EVP	-	-	57	329	156	900	24	138
Total 2002	23	29	241	639	2 782	5 285	180	407
Total 2001	11	10	151	420	2 564	4 674	396	1 266

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International* (2002), février, p. 19.

Concentration des services de ligne

Le processus de concentration de ces dernières années est en train d'aboutir à une augmentation de la capacité de charge déployée par les plus gros exploitants de lignes régulières. Comme le montre le tableau 34, en un an au 30 septembre 2001, les 10 premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 12,5 % à 3 millions d'EVP, représentant près de 42,5 % de la capacité de charge en conteneurs globale. La part des 20 premiers exploitants de lignes régulières a aussi augmenté, de 12,1 %, s'établissant à 4,2 millions

d'EVP, soit à près de 60,1 % de la capacité de charge en conteneurs globale. Le fait que les 20 exploitants en tête du classement soient toujours les mêmes témoigne de la vitalité que procure la concentration dans l'industrie des transports maritimes. Parmi les dix premiers, seul le groupe CMA-CGM a gagné deux places. La plupart des changements sont intervenus parmi les opérateurs occupant les rangs 11 à 20: trois ont conservé leur place (Yang Ming, CSAV et Hamburg Sud), quatre ont gagné des places (K Line, une; OOCL et China Shipping, deux chacun; et Hyundai, quatre) et trois en ont perdu (MOL, deux, Hapag Lloyd, trois et Zim, quatre).

TABLEAU 34

Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs (fin septembre 2001), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)^a

Rang	Opérateur	Pays/Territoire	Nombre de navires en 2001	Capacité EVP en 2001	Capacité EVP en 2000 ^b
1	Maersk-SeaLand	Danemark	293	693 237	682 411
2	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	147	380 009	301 686
3	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	131	348 650	317 940
4	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	87	299 490	246 397
5	MSC	Suisse	150	296 064	229 074
6	NOL/APL	Singapour	85	244 848	213 790
7	COSCO	Chine	130	228 060	210 289
8	Groupe CMA-CGM	France	72	176 278	141 652
9	NYK	Japon	78	169 921	170 907
10	Groupe CP Ships	Canada	81	160 206	148 745
TOTAL DE 1 A 10			1 254	2 996 763	2 662 891
11	K line	Japon	63	151 945	124 655
12	OOCL	Hong Kong (Chine)	49	144 450	120 096
13	MOL	Japon	56	144 014	137 379
14	Hyundai	République de Corée	74	140 979	109 303
15	China Shipping	Chine	71	128 387	103 876
16	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	44	125 207	103 358
17	Zim	Israël	56	117 293	135 199
18	Hapag-Lloyd	Allemagne	30	114 827	108 156
19	CSAV	Chili	47	91 803	105 035
20	Hamburg-Süd	Allemagne	45	90 757	76 614
TOTAL DE 1 A 20			1 789	4 246 425	3 786 562
FLOTTE MONDIALE			–	7 057 915	6 411 947

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation Internationale* (2001), novembre, p. 65; et Institute of Shipping Economics and Logistics (2001), *Shipping Statistics and Market Review*, novembre/décembre.

Note : Toutes les filiales sont regroupées.

^a A compter de septembre 2000.

2. Taux de fret des services réguliers conteneurisés

Affrètement des porte-conteneurs

Ce sont les fluctuations du marché de l'affrètement des porte-conteneurs qui rendent le mieux compte de l'évolution du marché mondial des services de ligne. Ce dernier est largement dominé par des armateurs allemands, en particulier par des membres de l'Association des courtiers maritimes de Hambourg (VHSS), qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché libre. Depuis 1998, l'association⁴ publie le "Hamburg

Index", qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs. Des taux par cellule de 14 tonnes (EVP)/jour sont publiés tous les mois pour six catégories dimensionnelles de navires grésés et trois catégories dimensionnelles de navires non grésés, et comparés aux taux moyens de 1997. L'année 1997 a été choisie comme année de référence parce qu'elle est la dernière à avoir affiché un niveau de taux rémunérateur. Depuis juillet 2002, des taux sont publiés pour deux types de navires non grésés de plus de 500 EVP, deux types de navires grésés de plus de 2 000 EVP et six types de navires grésés de plus de 1 999 EVP. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

⁴ Voir le site www.vhss.de/englisch/hax.html.

TABLEAU 35
Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs
(En dollars par cellule de 14 tonnes/jour)

Type de navire	Moyennes annuelles			Moyennes mensuelles pour 2002			
	1997	2000	2001	janvier	février	mars	avril
NON GRÉÉ							
200-299 EVP	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83
300-500 EVP	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81
2 000-2 299 EVP ^a	9,31	10,65	7,97	3,37	3,45	4,55	4,55
GRÉÉ							
200-299 EVP	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04
300-500 EVP	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05
600-799 EVP ^b	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88
600-799 EVP ^c	14,08	13,07	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83
1 000-1 299 EVP	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07
1 600- 1 999 EVP	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99

^a Cette catégorie a été créée en 2002. Pour la période allant de janvier à juin 2002, les données concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP naviguant à 22 nœuds minimum. Depuis juillet 2002, elles concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 400 EVP naviguant à 22,5 nœuds minimum.

^b Jusqu'en juin 2002, vitesse minimum: 16-18 nœuds; à partir de juillet 2002, vitesse minimum: 17-17,9 nœuds.

^c Jusqu'en juin 2002, navires de 600 à 799 EVP naviguant à plus de 18 nœuds; à partir de juillet 2002, navires de 700 à 999 EVP naviguant à 18 nœuds minimum.

En 2001, les taux moyens d'affrètement à temps pour toutes les catégories de porte-conteneurs de capacité n'excédant pas 500 EVP ont été légèrement supérieurs à ceux pratiqués en 2000. L'inverse est valable pour toutes les catégories de navires de plus grande capacité, pour lesquelles les taux moyens annuels ont été inférieurs en 2001 à ceux de l'année d'avant. Les baisses les plus importantes ont concerné les navires de grande taille: pour les navires non grésés de plus de 2 000 EVP, le taux moyen a chuté de 25,1 % à 7,97 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, tandis qu'il a régressé de 22,9 % pour les plus gros navires grésés. Il est intéressant de noter que pour les porte-conteneurs grésés de 1 600 à 1 999 EVP, les taux sont du

même ordre que ceux pratiqués pour les navires non grésés de plus de 2 000 EVP.

Les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs de plus de 2 000 EVP se sont érodés, les chantiers navals ayant offert des prix à la construction intéressants au cours des dernières années et la capacité encore en commande, environ 400 000 EVP par an au cours des deux prochaines années, étant encore importante. Les affrètements représentatifs signalés pour mars 2002 montrent que deux navires non grésés de 2 950 EVP retenus pour transporter des marchandises sur les routes transpacifique et Asie du Sud-Est-Australie-Nouvelle-Zélande pendant douze mois ont

rapporté respectivement 4,06 et 3,56 dollars par cellule de 14 tonnes/jour. La déprime des taux d'affrètement a même entraîné une baisse du trafic de 41 % le long du pont terrestre transsibérien, la liaison maritime coûtant moins cher.

Au premier semestre de 2002, les taux d'affrètement à temps étaient nettement en hausse pour toutes les catégories de navires, à l'exception de celle des navires non grées de 300 à 500 EVP.

Taux de fret pratiqués sur les principales routes

Fin 2001, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées - transpacifique, transatlantique et Asie/Europe, ont tous été inférieurs à ceux couramment observés fin 2000 (voir le tableau 36).

Au milieu de la dégringolade générale, ceux de la route transatlantique se sont mieux comportés que ceux des routes transpacifique et Asie/Europe. Sur le parcours transatlantique est-ouest (Europe/Amérique du Nord), ils ont régressé de 2,1 %, alors que, sur le parcours ouest-est, ils ont baissé de 8,9 %. Sur la route transpacifique, ils ont chuté de 16,8 % dans les deux sens, est-ouest et ouest-est. C'est la route Asie/Europe qui a souffert le plus de la baisse des taux, ces derniers décrochant de 17,1 % dans le sens est-ouest et de 28,7 % dans les sens ouest-est.

Sur la route transatlantique, dans le sens ouest-est, les taux de fret ont baissé de 5 % au premier trimestre, puis de nouveau au troisième trimestre; ils se sont redressés un peu au deuxième trimestre et surtout au quatrième trimestre. Partant, ayant commencé l'année

TABLEAU 36

Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2000-2001^a (En dollars E.-U. par EVP)

	Transpacifique		Europe/Asie		Transatlantique	
	Asie/États -Unis	États -Unis /Asie	Europe/Asie	Asie/Europe	États -Unis/ Europe	Europe/ États - Unis
2000						
1 ^{er} trimestre	2 125	751	664	1 594	939	1 148
Variation (%)	-3,0	2,0	-14	-1,0	-9,0	2,0
2 ^e trimestre	1 953	852	710	1 597	958	1 148
Variation (%)	-8,0	13,0	7,0	0,0	2,0	4,0
3 ^e trimestre	2 041	939	793	1 673	1 022	1 264
Variation (%)	5,0	10,0	12,0	5,0	7,0	6,0
4 ^e trimestre	1 932	867	797	1 618	987	1 255
Variation (%)	- 5,3	- 7,7	0,5	- 3,3	- 3,4	- 0,1
2001						
1 ^{er} trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variation (%)	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2,8
2 ^e trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variation (%)	-5,8	-1,0	-7,9	6,2	0,5	- 4,2
3 ^e trimestre	1 624	801	688	1 296	890	1 253
Variation (%)	- 8,0	- 7,8	- 9,5	- 11,7	- 5,6	1,4
4 ^e trimestre	1 608	721	660	1 153	899	1 228
Variation (%)	- 1,0	- 10,0	- 4,0	- 11,0	1,0	- 2,0
2002						
1 ^{er} trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variation (%)	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9

^a Informations obtenues auprès de six des principales compagnies de ligne desservant les liaisons considérées. Tous les taux sont forfaitaires, prenant en compte, le cas échéant, la portion de transport intermodal terrestre. Ce sont dans tous les cas des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par de grandes entreprises de transport. En direction et au départ des États-Unis, il s'agit de la moyenne des tarifs pour les trois côtes; en direction et au départ de l'Europe, de la moyenne des taux pour l'Europe septentrionale et méditerranéenne; et en direction et au départ de l'Asie, de la moyenne des taux pour l'ensemble de la zone constituée de l'Asie du Sud-Est, de l'Asie de l'Est, du Japon et de la République de Corée.

à 938 dollars/EVP ils l'ont terminée à 899 dollars/EVP. Des mouvements de taux inverses ont été constatés dans le sens est-ouest, à savoir des gains de 2,8 % et 1,4 % au premier et au troisième trimestres et des baisses de 4,2 % et 2 %, au deuxième et au quatrième. C'est ainsi qu'en direction de l'ouest, les taux sont tombés à 1 236 dollars/EVP au deuxième trimestre, sont remontés à 1 253 dollars/EVP au trimestre suivant et sont retombés à 1 228 dollars/EVP vers la fin de l'année. Les résultats relativement bons enregistrés sur cette route tiennent, entre autres, à la décision des transporteurs de surtaxer le repositionnement du matériel et au déploiement des navires neufs de gros tonnage sur d'autres routes que la route transatlantique, les ports de la côte est des États-Unis n'étant pas suffisamment profonds pour les accueillir.

Sur la route transpacifique, les taux ont été nettement orientés en baisse. Dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, la tendance s'est amorcée au quatrième trimestre de 2000, où les taux ont baissé de 5,3 %; après quoi, ils sont restés stables jusqu'en septembre 2001, puis ont recheté de 3 %, 5,8 % et 8 % les trimestres suivants. Cette détérioration est due au déploiement de plus gros porte-conteneurs, qui sont venus accroître le tonnage à un moment où la demande fléchissait par suite du ralentissement de l'économie américaine. La modeste régression de 1 % enregistrée au quatrième trimestre de 2001 s'explique par la décision des transporteurs de mettre en œuvre des programmes de réduction de capacité pour équilibrer l'offre et la demande. Les taux ont débuté l'année à 1 874 dollars/EVP pour la terminer à 1 608 dollars/EVP, ce qui constitue une baisse importante (-14,2 %). Dans le sens est-ouest, les taux ont, en fait, augmenté un peu, de 1,1 %, au premier trimestre de 2001 pour s'établir à 877 dollars/EVP. Ensuite, la tendance à la baisse s'est installée, s'accroissant vers la fin de l'année, le fléchissement de 1 % enregistré au deuxième trimestre étant suivi d'une régression de 7,8 % au trimestre d'après, puis d'une nouvelle baisse de 10 %, qui a ramené les taux de fret à seulement 721 dollars/EVP à la fin de l'année 2001. De toute évidence, les mesures prises par les transporteurs n'ont pas suffi à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande dans le sens est-ouest.

Au premier semestre de 2001, les taux de fret sur les parcours ouest-est et est-ouest de la route Asie/Europe ont évolué dans des directions opposées. La hausse de 3,6 % enregistrée sur le parcours ouest-est a quasiment fait pendant à la baisse de 3,2 % constatée sur le parcours est-ouest. Au trimestre suivant, les fluctuations ont été inverses et plus accentuées: la baisse de 7,9 % notée dans le sens ouest-est a coïncidé avec une hausse de 6,2 % dans le sens est-ouest. Cela étant, vers le milieu de l'année, les taux de fret étaient inférieurs à ceux de la fin de 2000. Mais le pire restait à venir, car les taux dans les deux sens ont chuté

simultanément de 9,5 % et 11,7 % au trimestre suivant, puis de nouveau de 11 % et 4 % au quatrième trimestre. Les transporteurs ont mis en œuvre des programmes de retrait de capacités pour rééquilibrer l'offre et la demande et ont annoncé des hausses de fret pour 2002. Il est à noter également que les transporteurs membres de la Far Eastern Freight Conference ont décidé d'instituer des taxes de manutention au terminal pour les navires faisant escale dans les ports chinois et de considérer les redevances liées à l'origine et à la réception des marchandises, qui sont prélevées dans certaines parties de la Chine méridionale, au nombre des taxes de manutention au terminal dès le début de 2002.

Ainsi que le montre le tableau 36, la baisse des taux de fret sur les trois principales liaisons conteneurisées, exception faite du segment est-ouest de la route transpacifique qui a enregistré des hausses de taux de 4,2 %, s'est poursuivie sans discontinuer au premier trimestre de 2002. Elle n'a pas fléchi non plus en avril, bien que les volumes de fret aient sensiblement augmenté. Les transporteurs ont commencé à annoncer des hausses de fret en juillet pour les chargements non couverts par des contrats de fourniture de services, dans le but de faire remonter le niveau des recettes. Selon le Shanghai Shipping Exchange, l'indice des taux de fret pour les services à destination de l'Europe avait grimpé de 7,8 % à 1 103 en juillet, pendant que l'indice des taux de fret pour les services à destination de la côte ouest de l'Amérique du Nord progressait de 5,1 % à 1 034.

En 2001, la dégradation des taux de fret ressentie par les armateurs a été aggravée par des hausses au niveau des tarifs d'assurance maritime et a conduit à l'application de surfrets qui ont été rapidement contestés par les transporteurs (voir l'encadré 2).

3. Offre et demande concernant les principaux services de ligne

En 2001, certains faits patents ont donné à penser que l'offre et la demande commençaient à s'orienter dans des directions opposées. Les accroissements de tonnage, la mise en place de maillons de desserte supplémentaires par plusieurs transporteurs et le ralentissement de l'activité économique en Amérique du Nord ne sont pas parvenus à vaincre l'optimisme suscité par l'accession de la Chine à l'OMC. Mais, vers la fin de l'année, le doute n'était plus permis, la surabondance de l'offre était un problème auquel il fallait faire face.

Les estimations concernant les flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées pour les neuf premiers mois de 2001 ne font apparaître que de modestes accroissements. En réalité, ces agrégats masquent l'expansion rapide de certains courants commerciaux intrarégionaux, tels que ceux existant entre la Chine et le Japon, courants qui ont augmenté de 18 % au cours de la période considérée.

ENCADRÉ 2

Impact des attaques terroristes sur l'assurance maritime et sur les chargeurs

Après l'attentat perpétré par les Tigres Tamoul sur l'aéroport de Colombo le 24 juillet 2001, les assureurs maritimes ont imposé le versement de primes additionnelles d'assurance sur corps pour les navires relâchant à Colombo, ce qui a desservi l'activité de transbordement et les exportateurs sri-lankais. Les transporteurs de conteneurs se sont alors mis à appliquer des surtaxes de 350 dollars/EVP sur les marchandises importées et exportées et de 150 dollars sur les marchandises transbordées. Ces surtaxes, à la suite des démarches entreprises par des chargeurs sri-lankais auprès d'assureurs et d'armateurs, ont été sensiblement réduites pendant environ deux mois.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, ainsi que l'intervention militaire qui a suivi en Afghanistan, ont eu d'importantes répercussions sur les marchés mondiaux de l'assurance maritime. Début octobre, il ne faisait aucun doute pour les armateurs que les primes d'assurance sur corps étaient en train d'augmenter non seulement en Asie du Sud où était concentré l'essentiel de l'activité militaire, mais aussi dans une vaste zone géographique s'étendant jusqu'en Algérie dans la mer Méditerranée. Des primes supplémentaires représentant jusqu'à 0,4 % de la valeur du corps du navire pour une période de sept jours ont été demandées par des assureurs de la marine marchande pour des navires se rendant au Pakistan, avec des primes de 0,25 % pour ceux mettant le cap sur l'Iran et de 0,175 % pour ceux faisant route vers les Émirats arabes unis et l'Arabie saoudite. Le taux pour l'Iraq est resté le plus élevé (0,5 %), celui appliqué pour les navires passant par le Canal de Suez étant de 0,1 %. Quatre assureurs indiens du secteur public ont suivi le mouvement, établissant des primes additionnelles à un taux correspondant à 0,5 % de la valeur du corps du navire.

Conférences, consortiums et ententes ont commencé à demander aux chargeurs des surtaxes exceptionnelles pour risques de guerre. Ces surtaxes allaient de 125 à 250 dollars/EVP, 10 dollars/EVP étant perçus pour le passage du Canal de Suez. Des surtaxes moins élevées, de 50 dollars/EVP, ont été appliquées à Damiette et à Port Saïd (Égypte) et de 60 dollars/EVP à Djedda (Arabie saoudite). Des chargeurs et des associations ont contesté ces surtaxes et mis en doute la méthode utilisée pour les calculer, le Conseil des chargeurs maritimes d'Europe déplorant l'augmentation des primes pour risques de guerre.

Des négociations ont eu lieu entre assureurs, armateurs et chargeurs. Vers la fin de l'année et au premier trimestre de 2002, nombre de primes et de surtaxes étaient train de baisser. Ainsi, tandis que les primes additionnelles sur corps pour les navires faisant route vers le Pakistan restaient de 0,25 %, l'India Pakistan Bangladesh Ceylon Conference ramenait la surtaxe pour les navires de charge se rendant vers ce pays de 120 dollars, mi-janvier, à 82 dollars, mi-février.

Pour ce qui est des autres assurances principales à la charge des armateurs, plusieurs mutuelles de protection et d'indemnisation ont annoncé une forte majoration des primes, de 25 à 30 %, à compter de février 2002. Elle ont invoqué deux raisons justifiant cette mesure: l'incapacité dans laquelle elles étaient d'éponger les pertes à l'aide de profits financiers, du fait de la faiblesse des marchés financiers, et le renchérissement de la réassurance après les attentats terroristes du 11 septembre. Toutefois, il semble que d'autres tendances structurelles opèrent aussi, notamment la réticence accrue des propriétaires des marchandises et de leurs assureurs à accepter qu'il manque des marchandises à la livraison et l'augmentation de la valeur des demandes d'indemnisation, encore que la fréquence de ces dernières ait diminué.

En outre, vers la fin du mois de janvier 2002, l'Administration maritime des États-Unis a décidé d'agréer les demandes d'assurance contre les risques de guerre pour les navires de commerce américains et étrangers circulant dans le Golfe arabo-persique, la mer d'Oman et la mer Rouge, au Liban et en Israël, lorsqu'il n'existait pas d'assurance privée à des conditions raisonnables.

Sources: *Containerisation International* (2001), novembre: p. 77; *Containerisation International* (2002), janvier: p. 18; *Fairplay* (2002), 17 janvier: p. 23 et 33; *Fairplay* (2002), 24 janvier: p. 12; www.shipownersclub.com/library/circulars/pages/war_risks_cancellations.htm; ; www.blazer.lanka.net/upali/island/2001/08/21/news12.html.

Sur la route transpacifique, les flux de marchandises n'ont pas augmenté autant que l'escomptaient les transporteurs en 2001, leur progression, de 10 % au début de l'année, n'étant plus que de 4 % environ au troisième trimestre. Les flux réels de marchandises ont été bien moindres. Comme le

montre le tableau 37, l'accroissement de 3 % dans le sens ouest-est a été contrebalancé par une progression nulle dans le sens opposé. D'autres indicateurs confirment ce piètre résultat. Selon les estimations qui ont été faites, le taux d'utilisation net des cellules dans le sens ouest-est a chuté de 83,7 % en 1999 à 79,9 % en

TABLEAU 37
Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales
(En millions d'EVP)

Année	Transpacifique		Asie - Europe		Transatlantique	
	Asie/États-Unis	États - Unis/Asie	Asie/Europe	Europe/Asie	États-Unis/Europe	Europe/États-Unis
2000	5,59	3,25	4,53	3,59	2,19	2,94
2001	5,76	3,25	4,61	3,63	2,20	3,02
Variation en pourcentage	3,0	0,0	1,7	1,1	0,4	2,7

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International*, diverses livraisons.

2000 et à 78,4 % au premier semestre de 2001. L'évolution a été similaire dans le sens est-ouest: le taux d'utilisation net des cellules est tombé de 57,8 % en 1999 à 53,1 % en 2000 et à 51,6 % vers la mi-2001. Quelques éléments d'information apportés par K Line corroborent ce point de vue: d'après ces renseignements, au deuxième et au troisième trimestres de 2001, le taux

d'utilisation des cellules a régressé de 1 % à 92 % dans le sens ouest-est et de 7 % à 62 % dans le sens est-ouest. Cette détérioration du taux d'utilisation des cellules devrait se poursuivre en 2002. L'offre excédentaire sur la route transpacifique a conduit les principaux opérateurs à procéder à des réductions de capacité, ainsi que le montre le tableau 38.

TABLEAU 38
Évolution de la fraction de la capacité au service du trafic transpacifique
(Pourcentages)

Opérateur	mi-2001	mi-2002
New World Alliance	17,4	19,9
Grand Alliance	15,3	14,4
Cosco/K Line/Yangming	14,2	14,7
United Alliance (Hanjin, Senator Lines, Cho Yang)	12,4	12,5
Maersk-SeaLand	11,5	11,5
Hanjin/Yangming (desserte exclusivement maritime de la côte est des E.-U.)	2,0	2,3
TOTAL	72,9	75,3

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED.

Sur la route transatlantique, les flux de marchandises se sont accrus de 2,7 % dans le sens est-ouest, direction dominante, mais n'ont augmenté que de façon insignifiante, de 0,4 %, dans le sens inverse. Néanmoins, au vu des quelques renseignements disponibles pour le quatrième trimestre de l'année, on peut dire pour l'ensemble de l'année, en voulant faire preuve d'optimisme, que le trafic a été étale: CP Ships a rapporté une baisse de volume de 7 %, tandis qu'ACL a eu le sentiment que le volume de marchandises transportées avait diminué de 10 à 15 %, ce qui l'a amenée à réclamer une réduction de capacité. Comme on estime que la capacité cellulaire a augmenté de 2,8 % en 2000 et de 5,3 % en 2001, l'offre est devenue

excédentaire. Pour 2002, il est prévu un nouvel accroissement de la capacité cellulaire de 2 %.

Sur les liaisons commerciales Asie/Europe, les modestes accroissements de trafic dans les deux sens, indiqués au tableau 27, doivent être considérés à la lumière des déclarations émanant de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) qui est en charge de quelque 65 % du volume de marchandises circulant sur ces routes. Les projections optimistes tablant sur une croissance de 7 à 8 % se sont révélées irréalisables et vers la fin de 2001, la FEFC prévoyait une progression de 0,25 % dans le sens ouest-est et une régression du même ordre dans les sens est-ouest. Sur les liaisons

commerciales Nord-Sud, la situation n'a pas été très différente.

4. Indices des taux de fret des services de ligne

Le tableau 39 montre les fluctuations des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports du range Anvers/Hambourg entre 1999 et 2001. L'indice global pour l'année 2001 a régressé de 3 points par rapport à celui de 2000, pour s'établir à 114 points (1995=100), en raison de la faible croissance des flux d'entrée et de

sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée a chuté de 9 points en 2001, pour tomber à 106 points. La baisse a été évidente au cours des quatre derniers mois de l'année, où l'indice est descendu en dessous de la barre des 100 points. Cette évolution à la baisse s'est produite en dépit d'appels répétés à la mise en œuvre de programmes de rétablissement des taux. L'indice pour le trafic de sortie a été stable à 121 points, ne progressant que d'un point par rapport à l'indice moyen de 2000 et ne se relâchant qu'à partir du mois de septembre. Les trois indices ont décroché au premier semestre de 2002.

TABLEAU 39
Indices des taux de fret des services de ligne, 1999-2002
(Chiffres mensuels: 1995=100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	77	104	119	93	86	106	113	81	69	101	125	104
Février	79	103	121	93	88	102	115	81	70	104	126	103
Mars	80	105	121	95	90	104	116	80	71	105	127	109
Avril	83	113	122	95	91	110	118	82	74	116	126	108
Mai	83	119	121	94	92	114	116	82	74	125	126	106
Juin	84	116	119	94	94	110	112	81	76	121	125	106
Juillet	86	115	117		94	111	111		78	118	123	
Août	87	122	112		98	122	107		77	122	117	
Septembre	90	127	105		99	125	97		82	128	113	
Octobre	92	130	103		99	128	91		86	133	115	
Novembre	96	130	104		102	126	92		89	133	116	
Décembre	98	125	102		105	122	89		92	129	114	
MOYENNE ANNUELLE	86	117	114		95	115	106		78	120	121	

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED d'après l'indice Services de ligne du Ministère allemand des transports. Évaluations mensuelles pondérées des taux de fret pour les cargaisons chargées ou déchargées par les navires de ligne, tous pavillons confondus, aux ports du range Anvers/Hambourg.

5. Taux de fret des services de ligne en pourcentage du prix des certaines denrées

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, certaines liaisons commerciales et certaines années entre 1970 et 2001, des données sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces denrées. Pour le caoutchouc en feuilles, le prix f.o.b. moyen a moins baissé que les taux de fret et les surtaxes BAF (coefficient d'ajustement de soutage), ce qui a eu pour effet de faire chuter le ratio de fret de 13,9 % en 2001. Pour le jute, le prix f.o.b. a augmenté de 3,6 % pendant que les taux de fret dégringolaient de 50,3 %. Cela explique les 15,5 % de baisse du ratio de fret en 2001.

Pour les fèves de cacao expédiées du Ghana, le ratio de fret a légèrement régressé, de 4,8 % à 4,1 % en 2001, principalement parce que les prix ont augmenté de 22,7 %. En 2001, pour la deuxième année consécutive, il n'y a eu aucun transport maritime conteneurisé de fèves de cacao au départ du Brésil. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah, qui est inférieur à celui des autres denrées figurant dans le tableau 40, a chuté d'environ 30 % en 2001, tandis que les taux de fret ont sensiblement régressé, à 57,7 %, d'où un ratio de fret de 15,5 % pour 2001, en très net recul par rapport à celui de 25,9 % atteint l'année précédente. Pour le thé, le ratio taux de fret/prix f.o.b. est tombé de 5,9 % à 5,3 %, les taux de fret ayant chuté de 27,5 % et les prix, baissés de

TABLEAU 40
Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées

Denrées	Itinéraire	Taux de fret en pourcentage du prix ^a						
		1970	1975	1980	1985	1990	2000	2001
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	18,5	8,9	n,a,	15,5	15	13,9
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	37	15,5
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,8	4,1
Fèves de cacao	Brésil-Europe	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n,a,	n,a,
Huile de coco	Sri Lanka-Europe	8,9	9,1	12,6	12,6	n,a,	25,9	15,5
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,9	5,3
Café	Brésil-Europe	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	4,4	6,9
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)- Europe	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	3,3	5,9
Café	Colombie (ports du Pacifique)- Europe	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	3,5	6,2

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2001).

^a Prix c.a.f. (coût, assurance et fret) pour le café (liaisons Brésil/Europe et Colombie/Europe) et l'huile de coco. Pour les fèves de cacao (liaisons Ghana/Europe et Brésil/Europe), prix quotidien moyen à Londres. Pour le thé, prix sur les marchés aux enchères du Kenya. Pour les autres produits, les prix sont f.o.b. Les taux de fret comprennent, s'il y a lieu, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire, ainsi qu'une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coco). Pour la conversion des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités données dans le *Bulletin mensuel des prix des produits de base*, publié par la CNUCED. Pour calculer les taux de fret annuels, on a pris la moyenne des divers taux enregistrés pendant l'année, pondérés d'après leur durée d'application. Pour la période 1990-2001, les prix des produits ont été tirés du numéro de janvier 2002 du *Bulletin mensuel des prix des produits de base*.

20 % en 2001. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont décroché de façon spectaculaire, de 36,7 % en un an, alors que les taux de fret n'ont régressé que de 1,4 %. De ce fait, le ratio de fret est passé de 4,4 à 6,9 % en 2001. Les exportations de café de la Colombie vers l'Europe ont pâti d'une baisse sensible des prix, d'environ 30 % en 2001, tandis que les taux de fret ont fait un bond de 25 %, ce qui a eu pour effet de faire augmenter sensiblement le ratio de fret, qui est passé à 5,9 % pour le café expédié depuis les ports de l'Atlantique et à 6,2 % pour les cargaisons expédiées depuis les ports du Pacifique.

D. ESTIMATIONS DU COÛT TOTAL DU FRET DANS LE COMMERCE MONDIAL

1. Evolution de la valeur globale des importations et du coût du fret

Le trafic international fait intervenir divers services, notamment aux stades des sources d'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions et des transports, et le flux d'informations qui s'y rapporte. Pour ce qui concerne le secteur du transport, le tableau 41 fournit des estimations du coût total du fret pour les importations et du pourcentage qu'il représente dans la

valeur totale des importations par groupes de pays. En 2000, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 13 %, tandis que le coût total du fret pour les services de transport s'est considérablement accru, de 27,1 %, témoignant du niveau élevé des taux de fret pratiqués pendant l'année (voir aussi la figure 8). La part du coût global du fret dans la valeur des importations est passée à 6,2 %, alors qu'elle était de 5,5 % en 1999. En 1980, elle était de 6,6 %, c'est-à-dire supérieure de près de 30 % au ratio moyen des années 90. La comparaison des coûts du fret pour les importations, entre les différentes régions, montre que, dans les pays développés à économie de marché, ceux-ci restent inférieurs à ce qu'ils sont dans les pays en développement, l'écart entre les deux groupes fluctuant légèrement. Pour 2000, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 10,7 %, tandis que le coût total du fret s'est accru de 27,4 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,2 % (4,5 % en 1999) contre 8,8 % (8,4 % en 1999) dans les pays en développement. Cette différence est principalement imputable à la structure globale des échanges, aux infrastructures régionales, aux systèmes logistiques ainsi qu'aux stratégies de distribution plus efficaces des chargeurs des pays développés à économie de marché.

TABLEAU 41

Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial ^a, par groupes de pays
(En millions de dollars)

<i>Année</i>	<i>Groupe de pays</i>	<i>Coût total du fret pour les importations</i>	<i>Valeur c.a.f. des importations</i>	<i>Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations</i>
1980	Total mondial	123 264	1 856 834	6,64
	Pays développés à économie de marché	78 286	1 425 979	5,49
	Pays en développement – total	44 978	430 855	10,44
	<i>dont:</i>			
	Afrique	10 432	77 757	13,42
	Amérique	10 929	123 495	8,85
	Asie	21 979	211 089	10,41
	Europe	1 320	16 037	8,23
Océanie	318	2 477	12,84	
1990	Total mondial	173 102	3 314 298	5,22
	Pays développés à économie de marché	117 004	2 661 650	4,40
	Pays en développement – total	56 098	652 648	8,60
	<i>dont:</i>			
	Afrique	9 048	81 890	11,05
	Amérique	9 626	117 769	8,17
	Asie	35 054	427 926	8,19
	Europe	1 909	21 303	8,96
Océanie	461	3 760	12,26	
1999	Total mondial	302 160	5 472 985	5,52
	Pays développés à économie de marché	183 482	4 052 534	4,53
	Pays en développement – total	118 677	1 415 200	8,39
	<i>dont:</i>			
	Afrique	12 354	102 254	12,08
	Amérique	26 658	348 200	7,66
	Asie	76 925	941 910	8,17
	Europe	2 103	22 836	9,21
Océanie	638	5 251	12,14	
2000	Total mondial	384 013	6 187 292	6,21
	Pays développés à économie de marché	233 784	4 486 628	5,21
	Pays en développement – total	150 229	1 700 664	8,83
	<i>dont:</i>			
	Afrique	14 447	111 360	12,97
	Amérique	34 624	403 428	8,58
	Asie	98 364	1 156 291	8,51
	Europe	2 182	24 454	8,92
Océanie	612	5 130	11,94	

Source: Estimations faites par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par le Fonds monétaire international.

^a Les estimations pour le monde entier sont incomplètes, car les pays qui ne sont pas membres du FMI, les pays d'Europe centrale et orientale et les républiques de l'ex-Union soviétique, ainsi que les pays socialistes d'Asie, ne sont pas pris en compte, par manque d'informations ou pour diverses autres raisons.

2. Evolution au niveau régional

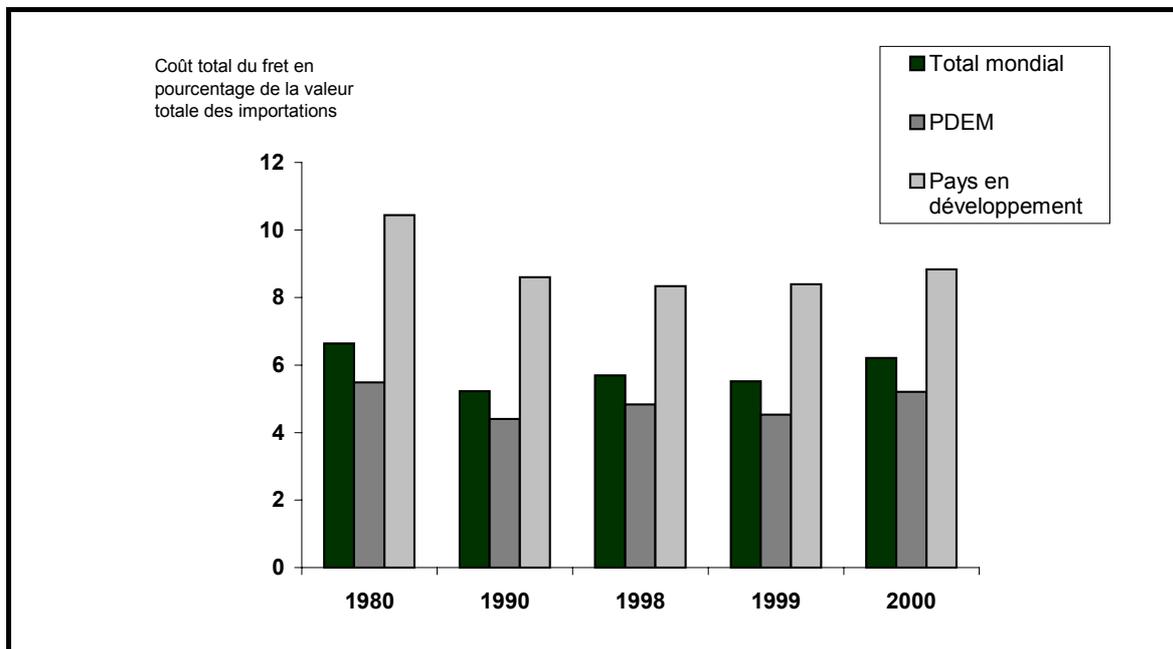
Dans les pays en développement, le coût total du fret est passé de 8,4 % en 1999 à 8,8 % en 2000. A l'intérieur de ce groupe, on constate qu'il a augmenté lentement mais régulièrement dans les pays en développement d'Afrique, où il est passé de 12,1 % en 1999 à 13 % en 2000. Cette évolution témoigne de l'insuffisance des infrastructures et de l'inadéquation des

pratiques de gestion, notamment en matière de transport en transit, ainsi que de la faible productivité des transports intérieurs et de l'équipement des terminaux.

La ventilation par sous-régions montre que le coût du fret en Afrique de l'Ouest a légèrement augmenté entre 1999 et 2000, pour atteindre pratiquement 14 %, alors qu'en Afrique orientale et méridionale, y compris dans la région de l'océan Indien,

FIGURE 8

Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays et pour certaines années



Source: Tableau 41 de la présente publication.

il est passé de 14,1 % en 1999 à 15,2 % en 2000. Pour l'Afrique du Nord, qui possède un système de transport relativement plus performant que les autres sous-régions du continent africain, le ratio est monté à 11,6 %. Les importations des pays africains sans littoral ont continué à pâtir du niveau élevé des coûts du fret (entre 16,2 et 27,6 % en 2000), qui dénote avant tout une mauvaise organisation des transports, des moyens de transport peu performants, une piètre utilisation des éléments d'actif et des mécanismes déficients aux niveaux institutionnel, réglementaire et procédural et managérial, sans compter une infrastructure des transports inadéquate.

En 2000, les pays en développement d'Asie ont représenté 68 % de la valeur des importations et 65,5 % des paiements de fret de l'ensemble des pays en développement, contre 61,3 % et 58,2 % respectivement en 1999. Dans cette région, le facteur fret a fluctué au-dessus de 8 % entre 1990 et 2000, de 8,2 % en 1990 à 8,5 % en 2000. Au Moyen-Orient, il est resté constant, à 9,7 % en 2000 (9,67 % en 1999). Pour le reste de l'Asie, le ratio est passé de 7,9 % en 1999 à 8,3 % en 2000.

Dans les pays en développement d'Amérique, le ratio coût du fret/valeur des importations est passé de 7,7 % en 1999 à 8,6 % en 2000.

Au sein de cette région, ce sont les pays d'Amérique centrale et le Mexique qui ont eu le

coefficient de fret le plus faible (7,8 %) en 2000. Ce ratio est imputable pour une large part au Mexique, principale nation commerçante de la région, où le facteur fret a été de 7,3 % en 2000. Ce pays est intervenu pour 87 % dans la valeur c.a.f. totale des importations de la sous-région (48 % des pays en développement d'Amérique). Dans les pays de la côte est de l'Amérique du Sud, le coût du fret a été assez élevé, de 9,2 % en 2000 contre 10,2 % en 1999. Dans ceux de la côte ouest, il a été de 8,5 %. Les pays en développement des Caraïbes ont affiché un coût du fret élevé, avec un ratio de 11,9 % en 2000 (10,5 % en 1999). Pour ce qui est des pays américains sans littoral, le Paraguay et la Bolivie ont continué à payer des taux de fret élevés, de 11,3 et 12,8 % respectivement.

En 2000, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret, qui sont tombés à 8,9 %, alors qu'ils atteignaient 9,2 % en 1999. Les petits pays insulaires en développement d'Océanie ont eu des taux de fret moins élevés, de 11,9 % contre 12,1 % l'année précédente. Dans les pays insulaires en développement, l'éloignement des grands partenaires commerciaux, les faibles quantités de marchandises transportées, les coûts de collecte et de transbordement sont aussi pour quelque chose dans le niveau élevé du coût du fret.

Chapitre V

DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Chapitre V

DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Le présent chapitre traite du débit portuaire de conteneurs dans les pays en développement, de l'amélioration du rendement des ports, des changements institutionnels dans le secteur portuaire et des mesures de sécurité dans les ports.

A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

Le tableau 42 fournit les chiffres les plus récents dont on puisse disposer sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période comprise entre 1998 et 2000. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a augmenté de 15,4 % en 2000. Ce chiffre, qui représente plus du double de celui de l'année précédente (7,3 %), témoigne de l'état florissant des échanges cette année-là. Le débit s'est établi à 225,3 millions d'EVP en 2000, ce qui représente un accroissement de 30 millions d'EVP par rapport à 1999, où il avait été de 195,3 millions d'EVP.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 14,5 %, avec un débit de 94,1 millions d'EVP, correspondant à environ 41,8 % du débit mondial total. Ce taux a été bien meilleur que celui de 10,9 % enregistré en 1999, année où le débit dans les pays en développement avait été de 82,1 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 1999 et 2000 ont été l'Argentine, le Bangladesh, le Brésil, la Colombie, l'Égypte, Hong Kong (Chine), l'Inde, l'Indonésie, la Malaisie, le Maroc, le Mexique, Oman, le Panama, les Philippines, le Sénégal, Trinité-et-Tobago et le Yémen. Dans les pays en développement, le taux de croissance est irrégulier. Sa variation d'une année à l'autre est due tantôt à de fortes fluctuations du trafic, tantôt à une amélioration au niveau de la communication des données ou encore à l'absence de données pour certaines années.

On dispose de premiers chiffres concernant 2001 pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 43. Il en ressort que 10 de ces ports se trouvaient dans des pays ou territoires en développement et dans des pays socialistes d'Asie, les 10 autres, dans des pays développés à économie de marché, dont 6 en Europe, 3 aux États-Unis et 1 au Japon. Hong Kong (Chine) est resté en tête, quand bien même elle aurait signalé un fléchissement du taux de croissance de 1,1 %. Il y a trois nouveaux venus sur la

liste, tous situés en Asie: Shezhen et Qingdao en Chine, et Manille aux Philippines. De ce fait, 9 ports ont perdu leur position, tandis que 2 ont gagné une place, Shanghai arrivant au cinquième rang et Bremerhaven, au quinzième. Les quatre premiers ports sont restés les mêmes. Seuls trois ports, Shanghai, Hambourg et Port Klang, ont signalé des taux de croissance à deux chiffres en 2000 et 2001. Les vingt premiers ports en 2001 ont enregistré un total de 107,4 millions d'EVP en 2000, équivalant à 47,7 % du débit mondial.

B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

En 2001, la productivité moyenne en manutention de conteneurs s'est accrue dans les cinq principaux ports australiens (Adélaïde, Brisbane, Fremantle, Melbourne et Sydney) où les mouvements de conteneurs par grue et par heure ont augmenté de 11,9 % pour passer à 26,3 conteneurs et où la productivité moyenne par navire s'est accrue de 11,4 % pour atteindre 40,9 conteneurs par navire et par heure. Néanmoins, le débit total de ces ports a augmenté de moins de 1,1 % pour s'établir à 3,9 millions d'EVP.

Le Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), qui a célébré son 12^e anniversaire en 2001, a affiché une croissance impressionnante du débit de conteneurs deux années de suite. En mars 2001, il a été le premier port indien à passer la barre du million d'EVP, atteignant un débit de 1,19 million d'EVP, en hausse de 33,7 % par rapport à l'année précédente. En mars 2002, après une progression de 22,9 %, il a atteint 1,46 million d'EVP, dont 0,88 million d'EVP était attribuable au terminal de Nhava Sheva, exploité par P&O Ports, le reste, 0,57 million d'EVP au terminal exploité par le JNPT. Le port, qui a obtenu la certification ISO 9002, est toujours jugé trop cher, d'où la suggestion qui a été faite, à plusieurs reprises, de procéder à la fusion des deux terminaux pour réaliser des économies d'échelle.

À Rotterdam, les déversements dus à des navires de haute mer et des bateaux de navigation intérieure ont diminué de 13,6 %, s'établissant en nombre à 344 incidents, dont 74 ont nécessité des opérations de

TABLEAU 42
Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 2000, 1999 et 1998
(En EVP)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) 2000</i>	<i>Trafic (en EVP) 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) 1998</i>	<i>Variation en pourcentage 2000/1999</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>
Hong Kong (Chine)	18 100 000	16 210 762	14 582 000	11,7	11,2
Singapour	17 096 036	15 944 793	15 135 557	7,2	5,3
République de Corée	8 530 451	7 014 245	6 460 461	21,6	8,6
Emirats arabes unis	5 055 026	4 930 299	4 531 625	2,5	8,8
Malaisie	4 612 615	3 941 777	3 026 447	17,0	30,2
Indonésie	3 863 569	2 660 439	2 203 274	45,2	20,7
Philippines	3 604 713	2 813 099	2 442 158	28,1	15,2
Thaïlande	3 268 541	2 892 216	2 638 906	13,0	9,6
Panama	2 369 715	1 649 512	1 425 788	43,7	15,7
Brésil	2 341 227	2 022 842	1 743 639	15,7	16,0
Inde	2 313 637	1 954 025	1 745 669	18,4	11,9
Sri Lanka	1 732 855	1 704 389	1 714 077	1,7	-0,6
Égypte	1 783 956	1 520 523	1 131 795	17,3	34,3
Arabie saoudite	1 502 893	1 448 338	1 366 746	3,8	6,0
Mexique	1 311 137	1 083 887	945 087	21,0	14,7
Oman	1 161 549	773 806	139 090	50,1	456,3
Argentine	1 141 113	1 021 973	806 674	11,7	26,7
Malte	1 082 235	1 091 364	1 118 741	-0,8	-2,4
Chili	1 065 413	743 364	758 992	43,3	-2,1
Pakistan	774 943	696 649	701 213	11,2	-0,7
Jamaïque	765 977	689 677	671 130	11,1	2,8
Colombie	759 535	413 935	88 130	83,5	369,7
Venezuela	715 807	654 148	830 109	9,4	-21,2
Bahamas	572 224	543 993	470 047	5,2	15,7
Costa Rica	570 000	590 000	450 000	-3,4	31,1
République dominicaine	509 389	n.d.	n.d.	-	-
Côte d'Ivoire	434 654	463 835	468 727	-6,3	-1,0
Bangladesh	456 007	392 137	345 327	16,3	13,6
Iran, République islamique d'	427 747	320 622	325 904	33,4	-1,6
Equateur	414 104	378 000	407 434	9,6	-7,2
Pérou	413 646	376 045	378 013	10,0	-0,5
Trinité-et-Tobago	347 934	298 553	270 204	16,5	10,5
Maroc	366 692	322 968	275 710	13,5	17,1
Uruguay	287 298	250 227	265 892	14,8	-5,9
Algérie	297 489	270 742	228 160	9,9	18,7
Liban	263 000	271 409	290 409	-3,1	-6,5
Chypre	259 096	239 077	214 030	8,4	11,7
Yémen	247 913	121 563	57 537	103,9	111,3
Kenya	236 928	232 510	248 451	1,9	-6,4
Nigéria	233 587	225 777	166 336	3,5	35,7
Tunisie	230 671	214 693	173 746	7,4	23,6

TABLEAU 42 (suite)

Pays ou territoire	Trafic (en EVP) 2000	Trafic (en EVP) 1999	Trafic (en EVP) 1998	Variation en pourcentage 2000/1999	Variation en pourcentage 1999/1998
Ghana	209 484	235 743	199 028	-11,1	18,4
Guatemala	190 794	151 493	144 085	25,9	5,1
Koweït	185 904	173 383	n.d.	7,2	-
Sénégal	165 000	148 740	115 039	10,9	29,3
Réunion	155 877	146 172	145 286	6,6	0,6
Maurice	157 420	144 269	136 417	9,1	5,8
Martinique	152 376	141 700	135 700	7,5	4,4
Papouasie-Nouvelle-Guinée	140 872	138 110	144 630	2,0	-4,5
Guam	132 689	145 191	163 855	-8,6	-11,4
Guadeloupe	129 991	104 000	103 473	25,0	0,5
Djibouti	127 126	128 791	136 217	-1,3	-5,5
Cameroun	127 000	121 563	118 374	4,5	2,7
TOTAL	93 395 855	81 167 368	72 785 339	15,0	11,7
Autres pays ou territoires déclarants ^a	683 382	962 004	1 259 355	-29,0	-23,6
TOTAL DÉCLARÉ ^b	94 079 237	82 129 372	74 044 694	14,5	11,1
TOTAL MONDIAL	225 294 025	195 261 458	181 982 976	15,4	7,3

Sources: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook, 2002*, et des informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

^a Cette rubrique comprend des pays et des territoires en développement qui ont déclaré un trafic inférieur à 95 000 EVP par an ou pour lesquels les données étaient nettement insuffisantes.

^b Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête de base. Aucun d'eux ne comptant parmi les ports les plus importants, les omissions ne devraient pas faire varier les chiffres de plus de 5 à 10% au total.

nettoyage. Cette baisse résulte d'une prise de conscience accrue de la part des soutiers et d'inspections plus fréquentes de la part des patrouilleurs. De nouvelles règles en matière de pilotage obligatoire sont appliquées dans le port depuis la mi-2001. Seuls les navires de moins de 70 mètres de long sont dispensés de pilotage; pour ceux de 70 à 90 mètres de long, les conditions de dispense sont extrêmement contraignantes.

Singapour, en dépit d'une productivité toujours excellente, n'a pas réussi à retenir un autre transporteur de premier plan, à savoir Evergreen. En avril 2002, le transporteur a décidé de ne pas renouveler son contrat venant à expiration en août et de transférer ses principaux services est-ouest à Tanjung Pelepas (Malaisie), considéré comme offrant des tarifs moitié moins élevés.

Dans d'autres ports, les résultats d'exploitation se sont dégradés du fait d'un certain nombre de facteurs. Au second semestre de 2001, des débrayages et des grèves ont eu lieu à Durban, principal port à conteneurs d'Afrique du Sud. À la mi-septembre, les transporteurs ont été touchés à leur tour, ce qui a entraîné des retards

excessifs, allant de 29 à 95 heures, dans les mouvements de navires. En novembre, les syndicats ont contesté le recours des entreprises de manutention à de la main d'œuvre non syndiquée par l'intermédiaire de courtiers; puis un différend a opposé les syndicats à l'opérateur portuaire au sujet du paiement des primes. En une semaine, les grévistes ont laissé derrière eux une accumulation de marchandises et de navires en attente, qui, vers la fin du mois de décembre, était pratiquement résorbée. Toutefois, la productivité n'a pas permis de venir à bout du trafic restant, si bien qu'en janvier 2002, les transporteurs ont annoncé leur intention d'imposer une surtaxe de 75 dollars par EVP à compter de la mi-février, lorsque le retard moyen dans les mouvements de navires sur les deux derniers mois dépasserait 12 heures. Les négociations qui ont suivi ont différé l'application de cette taxe jusqu'en mai, mais une majoration des tarifs portuaires a été annoncée pour ce même mois, ainsi que la construction d'un nouveau poste à conteneurs à Durban. En outre, la Direction des affaires portuaires d'Afrique du Sud a annoncé la mise en route du processus d'appel d'offres pour la construction du port de Coega, sur la côte est, près de Port Elizabeth, dont le coût est estimé à 163 millions de dollars.

TABLEAU 43
Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur débit, en 2001 et 2000

Port	Débit (en EVP) - 2000	Débit (en EVP) - 1999	2001/2000	2000/1999
Hong Kong (Chine)	17 900 000	18 100 000	-1,1	11,7
Singapour	15 520 000	17 040 000	-8,9	6,9
Busan	7 906 807	7 540 387	4,9	17,1
Kaohsiung	7 540 524	7 425 832	1,5	6,3
Shanghai	6 340 000	5 613 000	13,0	33,3
Rotterdam	5 944 950	6 275 000	-5,3	-1,1
Los Angeles	5 183 519	4 879 429	6,2	27,4
Shezhen	5 076 435	3 993 714	27,1	34,0
Hambourg	4 688 669	4 248 000	10,4	13,6
Long Beach	4 462 967	4 600 787	-3,0	4,4
Anvers	4 218 176	4 082 334	3,3	13,0
Port Klang	3 759 512	3 206 428	17,2	25,7
Doubaï	3 501 821	3 058 886	14,5	7,5
New York	3 316 275	3 006 493	10,3	5,0
Bremerhaven	2 896 381	2 712 420	6,8	24,4
Felixstowe	2 800 000	2 800 000	0,0	3,8
Manille	2 796 000	2 867 836	-2,5	33,6
Tokyo	2 770 000	2 960 000	-6,4	9,8
Quingdao	2 640 000	2 120 000	24,5	37,0
Gioia Tauro	2 488 332	2 652 701	-6,2	17,7

Source: *Containerisation International*, mars 2002 et *Port Development International*, avril 2002.

Des mouvements de grève ont également eu lieu dans d'autres ports. Dans ceux de l'Union européenne situés en Espagne, en France, en Grèce, au Portugal et en Suède, les dockers ont débrayé le 6 novembre 2001 pour s'élever contre le projet de Directive de la CEE autorisant les transporteurs à manutentionner du fret. Ce même mois, des travailleurs portuaires indiens ont aussi débrayé pour protester contre les effets de la mondialisation. Au dernier trimestre de 2001, au port de Chennai (Inde), les travailleurs ont organisé des grèves perlées pour protester contre le redéploiement de personnel dans l'installation de manutention des conteneurs de P&O par la Chennai Port Trust Authority. Ce mouvement des travailleurs a fait baisser la productivité du port. Le concessionnaire a repris l'installation en décembre et apporté pièces détachées et matériel neuf pour venir à bout du retard accumulé et éviter la surtaxe de 75 dollars par EVP prélevée par les entrepreneurs de transport par feeders sur les conteneurs à l'exportation.

Dans d'autres ports, le rendement opérationnel a souffert pour diverses raisons. À Bremerhaven (Allemagne), un changement de logiciel pour la manutention des conteneurs a provoqué des perturbations inimaginables parce que le matériel était incompatible avec les terminaux informatiques, et le

terminal nord est resté bloqué pendant une douzaine d'heures. Le port de Rio Grande (Brésil) a été endommagé par une violente tempête qui a duré tout un week-end, en octobre 2001, et, en novembre, des vents extrêmement forts ont contraint celui de Barcelone à fermer pendant toute une journée.

Ailleurs, c'est la fourniture de services maritimes qui a créé des problèmes. En 2001, au Royaume-Uni, ABP, qui administre le port situé sur la rivière Humber en Angleterre, est entrée en conflit avec Humber Pilots Ltd., l'organisme indépendant auquel appartiennent ses pilotes. Début décembre, ces derniers ont décidé de faire grève, après qu'une décision de la Court d'appel de Londres ait stipulé qu'ils faisaient bien partie du personnel d'ABP et que, de ce fait, ils étaient en droit d'agir de la sorte dans le cadre d'un conflit du travail. La grève a commencé mi-décembre et s'est poursuivie pendant six semaines environ, ABP la contrecarrant grâce à des pilotes qualifiés engagés depuis peu. La desserte des navires a été assurée, non sans quelques incidents, dont on a tôt fait de rendre responsables le manque d'expérience des pilotes et leur trop petit nombre. Fin janvier 2002, ABP a résilié son contrat avec Humber Pilots Ltd. et imposé son nouveau service de pilotage sur l'Humber.

Dans les ports indiens, notamment dans celui de Mumbai, la pénurie de pilotes était ostensible au début de l'année 2002. Toujours en Inde, l'activité des docks d'Haldia a été freinée par une suspension de la navigation de nuit décidée par les 50 pilotes autorisés à opérer sur la rivière Hooghly.

Aux États-Unis, les répercussions des pratiques restrictives de certains terminaux de vrac sec situés sur le cours inférieur du Mississippi ont attiré l'attention de la Federal Maritime Commission (FMC). Les exploitants de navires et les agents maritimes s'étaient plaints de ce que ces terminaux avaient conclu avec des entreprises de remorquage des arrangements d'exclusivité qui avaient entraîné des hausses de prix de 12 à 51 %. La FMC a également entrepris d'enquêter sur deux arrangements d'exclusivité courant depuis longtemps dans le secteur du remorquage au port des Everglades et à Port Canaveral en Floride.

En Argentine, la crise financière a eu un impact certain sur l'activité portuaire. Les subventions octroyées à Hidrovia, société chargée d'entretenir 1 000 kilomètres de voies navigables à l'usage du trafic international dans le bassin du Rio de la Plata, ont été ramenées de 40 à 22 millions de dollars et des augmentations de péage ont été annoncées pour 2002. En outre, fin 2001, après le gel des comptes bancaires, tout transfert d'argent a été impossible pendant près de deux semaines, ce qui a eu de graves conséquences pour les agents maritimes, notamment au niveau des paiements.

Des mesures disciplinaires ont été prises dans certains ports. À Chittagong (Bangladesh), un certain nombre de fonctionnaires portuaires, accusés de laxisme dans l'enquête menée sur la disparition d'un conteneur en juillet 2001, ont été suspendus de leurs fonctions. En Thaïlande, des mesures similaires ont été prises pour des irrégularités constatées dans l'exécution d'un contrat de dragage. À Saint-Petersbourg, la lutte contre le dédouanement frauduleux de marchandises a donné lieu à un plus grand nombre d'inspections et de mises à pied.

Dans la Fédération de Russie, selon le Ministre des transports, les ports ont manutentionné davantage de marchandises, 25 % de plus jusqu'au troisième trimestre de 2001. Les retards ont persisté, les compagnies de chemin de fer régionales ne fournissant pas suffisamment de wagons. De grandes entreprises industrielles ont commencé à s'intéresser aux activités portuaires: Lukoil, le plus gros producteur de pétrole, a obtenu la gestion de 22 % du port de Mourmansk (mer de Barents); une grosse entreprise sidérurgique, Severstal, a acquis le contrôle de la gestion portuaire et des activités de manutention des ports de Taganrog (mer d'Azov) et de Tuapse (mer Noire), outre l'administration de celui de Vostochny (Extrême-Orient); et une autre entreprise sidérurgique a acquis 60 % de la société qui

gère le port de Nakhodka, en Extrême-Orient, pour garantir la fiabilité et maîtriser le coût des installations d'exportation. À Saint-Petersbourg, un nouveau terminal vraquier, de 65 millions de dollars, a été ouvert en décembre 2001 pour expédier jusqu'à 7 millions de tonnes de potassium et de phosphates et récupérer une partie des quelque 6 millions de tonnes passant par des ports baltes autres que russes.

Un certain nombre d'installations existantes ont été agrandies et de nouvelles ont été mises en service en 2001. À Amsterdam, le terminal novateur de Ceres Paragon a ouvert en juin, mais fin décembre, n'avait pas réussi à attirer d'utilisateurs. D'énormes travaux d'extension, d'un montant de 465 millions de dollars, comprenant l'aménagement de six postes à conteneurs, d'une jetée et d'un nouvel accès à la Seine ont débuté au Havre (France) en novembre. Le financement inclut une subvention de la CEE de 34 millions de dollars et un prêt de la Banque européenne d'investissement de 140 millions d'euros. À Barcelone, deux marchés d'un montant de 290 millions de dollars ont été passés pour prolonger les digues est et ouest afin de porter leur longueur totale à 6,8 kilomètres et à Algésiras, ont débuté les travaux de construction d'un terminal à conteneurs pour post-Panamax, de 16 millions de dollars. En Extrême-Orient, au port de Kwangyang (République de Corée), quatre nouveaux postes à conteneurs ont été achevés, dont l'un sera exploité par Dongbu Co. et les autres par HPH, Hanjin Shipping et Hyundai Merchant Marine. En Asie du Sud, la mise en service du terminal à conteneurs de Colombo QEII a été reportée à 2002, en raison de retards survenus dans sa construction. Ailleurs, une ligne ferroviaire de 75 kilomètres reliant les deux extrémités du canal de Panama a été mise en service en milieu d'année et a commencé à acheminer des conteneurs entre les ports de Balboa (océan Pacifique) et Manzanillo (mer des Caraïbes). Le terminal à conteneurs de Zarate, entièrement réalisé avec des fonds privés à 90 kilomètres en amont du Rio de la Plata, mais à proximité de la zone industrielle du Grand Buenos Aires, a été ouvert en novembre. Un nouveau terminal à conteneurs pouvant accueillir des navires de 15 mètres de tirant d'eau est aussi entré en service à Pecem, près de Fortaleza, au nord-est du Brésil.

Des plans d'aménagements portuaires ont été annoncés dans d'autres ports, la plupart financés à la fois par des fonds publics et des fonds privés. Des terminaux à conteneurs et à GNL, d'un montant de 129 millions de dollars, dont la mise en service est prévue pour 2003, étaient en construction à Sines (Portugal). En 2002, la République de Corée a annoncé son intention d'investir 874 millions de dollars dans l'extension des installations de manutention de conteneurs de Busan et Kwangyang, dans l'aménagement de nouveaux ports au nord d'Inchon et à Mokpo et dans la modernisation des installations de manutention de fret d'un certain nombre de ports plus

petits. Certaines réalisations ont souffert de la crise des transports maritimes de 2001: c'est ainsi qu'un plan moins ambitieux pour le nouveau terminal à conteneurs de Laem Chabang a été annoncé en février 2002. Dans le cadre de ce plan, le bail de 30 ans nécessiterait un investissement de 61 millions de dollars, et non de 75 millions de dollars, avec un débit garanti de 0,1 million d'EVP seulement, au lieu de 0,5 million d'EVP, durant la première année d'exploitation. Ailleurs, le coût des infrastructures de transport terrestre desservant les ports a été supporté en partie par les chargeurs. Au port de Los Angeles (États-Unis), l'Alameda Corridor Transportation Authority prélève une redevance sur les marchandises acheminées par ferroutage, dont le montant est répercuté sur les transporteurs maritimes recourant à ce mode de transport. Il semblerait que l'Accord de stabilisation transpacifique prenne ensuite aux chargeurs 15 dollars par EVP chargé, ce qui, en quelque sorte, paierait environ la moitié des investissements faits dans le Corridor Alameda. À Oakland, autre port de la côte ouest des États-Unis, un nouveau terminal à conteneurs a été achevé en 2001, de même qu'a été terminée, en mars 2002, la construction d'un terminal intermodal collectif, prévue dans le cadre du programme d'extension du port.

Pour bien fonctionner, un port doit entretenir de bonnes relations avec la ville voisine. À la Spezia (Italie), où des résidents et des compagnies touristiques s'étaient plaints des activités de manutention des conteneurs et des projets d'extension du port, l'autorité portuaire a dû intervenir. À Rotterdam, des plans à long terme visant à convertir la partie orientale des docks de Waalhaven en zones résidentielles étaient en cours d'élaboration.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

En 2001, Hutchison Port Holdings (HPH), exploitant mondial de terminaux à conteneurs basé à Hong Kong (Chine), a traité 27 millions d'EVP dans ses terminaux situés dans 30 ports de par le monde, soit 6 % de plus que l'année précédente. Le résultat financier a suivi, s'inscrivant en hausse de 9 % à 2 milliards de dollars. Ces chiffres témoignent de la performance des terminaux situés en dehors de Hong Kong, notamment de ceux acquis de l'opérateur philippin ICTSI en juin 2001. Après avoir obtenu l'approbation de la Direction générale IV de la Commission européenne, chargée de la régulation de la concurrence, HPH a pu prendre une participation majoritaire dans le terminal ECT de Rotterdam moyennant la revente de ses parts dans le terminal Delta, autre grand terminal de Rotterdam. HPH a cédé ces dernières à Maersk qui, ensuite, a pris le contrôle de l'ensemble du terminal Delta et a intégré ce dernier au réseau exploité par sa filiale APM Terminals (qui a traité environ 15 millions d'EVP en 2001). HPH, en outre, a signé un accord l'engageant à réaliser la

phase III de l'aménagement du port de Yantian, en Chine continentale, qui nécessitera un investissement de 850 millions de dollars pour doter ce port de quatre nouveaux postes à conteneurs en eau profonde de 16 mètres, d'ici 2006.

En 2001 également, PSA, la société qui exploite le port de Singapour, a communiqué un débit total de 19 millions d'EVP et une chute de ses recettes de 2,3 % à 1,2 milliard de dollars. En août 2001, après que l'instance de la Commission européenne chargée des questions de concurrence eut donné son feu vert à la fusion d'Hessenatie et de Noordnatie, ces deux gros exploitants de conteneurs d'Anvers ont formé une seule société, dont les recettes ont été estimées à 450 millions de dollars et le débit, à 3,8 millions d'EVP. Cette nouvelle société a été rachetée ensuite, en avril 2002 par PSA, qui a acquis 80 % des parts. PSA s'applique à satisfaire les besoins de la clientèle en automatisant les opérations de manutention et en recourant aux technologies de l'information et de la communication de manière à simplifier les procédures pour les chargeurs et les transporteurs. Afin d'encourager l'utilisation du port, l'autorité maritime et portuaire de Singapour a consenti d'abaisser de 20 % les taxes applicables au trafic de conteneurs.

Il y a rarement de fusions et acquisitions entre autorités portuaires. Cependant, les ports de Copenhague (Danemark) et de Malmö (Suède), situés sur le détroit d'Øresund, ont fusionné en 2001, après avoir étudié les opportunités commerciales que faisait naître l'achèvement du pont sur l'Øresund. L'opération exigeait que l'autorité portuaire de Copenhague devienne une société à responsabilité limitée faisant appel à l'épargne publique. La décision a paru justifiée lorsque, début 2002, Toyota a annoncé la création d'une plate-forme dédiée à la logistique automobile, pour 100 000 véhicules, destinée à couvrir le marché nordique. Durant l'année, une proposition concernant la fusion des autorités portuaires de Houston et de Galveston au Texas (États-Unis), mise au vote, a été rejetée; le Parlement indonésien, de son côté, a rejeté une proposition gouvernementale envisageant la fusion des quatre principaux ports du pays en une seule entité et, partant, la refonte de l'organisation portuaire actuelle dans le cadre de laquelle tous les ports de commerce sont répartis géographiquement entre quatre sociétés portuaires.

Des programmes de coopération modulables sont actuellement mis en œuvre dans les ports flamands de Belgique et entre Rotterdam et Flessingue, autre port néerlandais à l'embouchure de l'Escaut, pour favoriser leur adaptation aux possibilités commerciales. En Allemagne, la collaboration au niveau du secteur public, entre la ville de Hambourg et les états voisins, dans le cadre de la construction du nouveau port à conteneurs de Wilhemshaven, décidée en juin 2001, a été reportée

lorsque le port de Hambourg a décidé d'agrandir ses propres installations de manutention de conteneurs ainsi que de draguer l'Elbe.

Un point important dans l'organisation portuaire est la réglementation des sociétés, notamment le degré de participation étrangère dans les coentreprises. En 2001, l'Expenditure Commission, mise en place par le Gouvernement de l'Inde, a suggéré de créer un nouvel organisme pour superviser et réglementer les activités des services d'entretien dans les ports principaux et secondaires du pays, y compris les fonctions relevant maintenant de la Tariff Authority for Major Ports. Cette Commission a également suggéré la création de sociétés portuaires à caractère commerciale, les trusts gérant actuellement les ports restant uniquement détenteurs du sol et du bord des quais. Début 2002, le Conseil d'État chinois a annoncé la suppression du plafond de 49 % fixé pour la gestion et la détention de terminaux par des étrangers dans les ports continentaux.

Il ressort des premiers résultats d'une enquête menée par la CNUCED dans 50 ports africains au second semestre de 2001, pour dresser un état des partenariats publics et privés dans la région, que le secteur privé est impliqué dans 76 % des cas. Cette implication du secteur privé découle principalement de la nécessité d'améliorer les résultats et la qualité des services (citée dans 45 % des cas) et, en second lieu, de la nécessité de moderniser et de développer les infrastructures ainsi que d'attirer les investissements privés (invoquée dans 17 % des cas). Le secteur privé semble préférer, comme mode de participation, le système des concessions, avec prélèvement de redevances liées au débit dans un cas sur deux et acquittées en monnaie locale dans les deux tiers des cas. L'impact de la privatisation sur l'emploi semble variable, un tiers des personnes interrogées indiquant une diminution des offres d'emploi, un tiers ne signalant aucun changement et le dernier tiers faisant état d'un accroissement réel du nombre d'emplois.

Dans les ports de l'Union européenne, la diversité des législations et des pratiques nationales a généré incertitude pour les fournisseurs de services portuaires (services de manutention des marchandises, services maritimes) et flou quant aux devoirs et obligations des autorités portuaires. En février 2001, la Commission européenne a présenté une proposition de directive concernant l'accès au marché des services portuaires, tendant à établir 'un cadre juridique communautaire et à instituer des règles de base pour supprimer les barrières rencontrées par les fournisseurs de services portuaires à l'entrée du marché; améliorer la qualité des services offerts aux utilisateurs des ports; réduire les coûts, accroître l'efficacité et la flexibilité et, partant promouvoir le trafic maritime à courte distance et le transport combiné. Les débats se sont poursuivis durant l'année au Parlement européen et dans les commissions parlementaires pertinentes, et ont porté sur des points

tels que le nombre d'opérateurs autorisés par catégorie de marchandises ou de services, la procédure d'octroi des autorisations et les prescriptions techniques et limitations à appliquer pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement. Une proposition amendée a été finalisée au bout d'un an et a fait l'objet de nouvelles observations de la part de l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) et de la Fédération des opérateurs portuaires privés (FEPOR), en mars 2002. Parmi les points soulevés figuraient la nécessité d'exclure les ports ne traitant que le trafic national, l'obligation de disposer de deux fournisseurs de services au minimum par catégorie de marchandises et la durée des autorisations.

La difficulté de mettre en œuvre une nouvelle législation s'est avérée dans le cas du port de Santos (Brésil), lorsque la décision concernant la participation de l'État et des autorités locales au conseil d'administration a été reportée après les élections générales organisées fin 2002.

D. MESURES DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS

Les attentats terroristes perpétrés sur le territoire des États-Unis le 11 septembre 2001 ont incité à revoir les procédures de sécurité appliquées dans les ports du pays. La découverte ultérieure, dans un port d'Europe méridionale, d'un émigrant clandestin se rendant en Amérique du Nord avec des informations confidentielles concernant de probables cibles d'actes terroristes aux États-Unis, a fait davantage prendre conscience des risques encourus. La découverte a eu lieu lorsque le conteneur spécialement aménagé dans lequel se trouvait l'émigrant clandestin a éveillé les soupçons, des bruits insolites ayant été perçus au moment de son stockage dans le parc à conteneurs. En décembre 2001, le Congrès américain a promulgué le Port and Maritime Act, qui prévoit la création d'un comité consultatif national en matière de navigation maritime, la réalisation de premières évaluations du niveau de sécurité et de la vulnérabilité des ports, la mise en place de commissions locales de sécurité portuaire, l'élaboration de plans de sécurité maritime ainsi que l'établissement d'enquêtes et de clauses restrictives à l'embauche pour les postes sensibles. La loi habilite aussi à faire face aux risques sécuritaires émanant de ports étrangers.

Récemment, la Commission des infrastructures et des transports de la Chambre des Représentants des États-Unis a adopté l'Antiterrorism Act 2002 (HR3983), qui complète le Port and Security Act 2001. Cette loi (HR3983) contient des dispositions concernant la réalisation d'évaluations du niveau de sécurité dans les ports étrangers et conduisant à refuser l'accès des ports des États-Unis aux navires transitant par des ports dont les procédures de sécurité laissent à désirer.

Le cadre international à mettre en place pour améliorer la sécurité dans les ports a été examiné à plusieurs reprises par l'Organisation maritime internationale (OMI) au dernier trimestre de 2001 et au début de 2002. La 22^e Assemblée de l'OMI, qui s'est tenue à Londres en novembre 2001, est convenue de convoquer une conférence sur la sécurité maritime en décembre 2002, a décidé d'accroître la coopération technique pour aider les pays en développement à prendre en main les questions de sécurité maritime et a centré son attention sur les amendements aux conventions en vigueur telles que la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

La proposition faite par le Gouvernement des États-Unis a été examinée lors d'un certain nombre de réunions qui se sont tenues en 2002: 29^e session du Comité de la simplification des formalités et du Groupe de travail sur l'interface navire/port (7-11 janvier); Groupe de travail intersessions sur la sécurité maritime, (11-15 février); Comité juridique (22-26 avril) et 75^e réunion du Comité de la sécurité maritime (15-24 mai). Les débats ont porté sur les mesures à appliquer aux transports maritimes dans le cadre de la Convention SOLAS, de la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA).

Les mesures intéressant les ports concernaient essentiellement les moyens de rendre d'application obligatoire le Code maritime international des marchandises dangereuses et les dispositions à prendre pour instaurer des plans de sécurité et des évaluations de vulnérabilité et mettre en place des officiers de sécurité dans les ports. L'attention s'est portée en particulier sur le faible taux d'inspection des conteneurs dans les ports des États-Unis, estimé à 2 %, et sur la proposition visant à l'accroître et à procéder à des inspections complètes de conteneurs dans le cadre de la Container Security Initiative (CSI). Cette initiative comprend quatre démarches essentielles: l'identification des conteneurs à haut risque, le scannage des conteneurs avant qu'ils ne touchent les ports des États-Unis, le recours à la technologie adéquate pour scanner préalablement les conteneurs à haut risque et l'utilisation de conteneurs à puce et sécurisés. Un partenariat pilote a été créé avec certaines entreprises important des marchandises sur le sol des États-Unis pour définir et mettre en œuvre des procédures de sécurité appropriées. Le but est d'inspecter jusqu'à 50 % des conteneurs avant qu'ils parviennent sur le continent. Dix ports étrangers ont été choisis pour procéder aux inspections: Shanghai, Hong Kong et Yantian (tous deux en Chine), Kaoshiung (Province chinoise de Taiwan), Singapour, Rotterdam (Pays-Bas), Busan (République de Corée), Bremerhaven (Allemagne), Tokyo (Japon) et Gènes (Italie). Cela étant, des procédures de sécurité pilotes sont actuellement mises en œuvre dans d'autres ports (par exemple à Anvers, en Belgique), sur la base d'accords bilatéraux.

Chapitre VI

DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Chapitre VI

TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

Le présent chapitre renseigne sur les tous derniers changements survenus dans le domaine du transport multimodal, notamment dans les services de transport de marchandises par chemin de fer, sur l'état des principales conventions relatives aux transports maritimes, ainsi que sur les réunions d'experts pertinentes et les activités de formation de la CNUCED.

A. RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT MULTIMODAL

1. Réunion spéciale d'experts sur les règles du transport multimodal

La Réunion spéciale d'experts sur les règles du transport multimodal a été convoquée par le Secrétaire général de la CNUCED les 26 et 27 novembre 2001 pour étudier l'impact qu'avaient sur les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport multimodal diverses lois et réglementations adoptées aux niveaux régional, sous-régional et national. Le document établi par le secrétariat, intitulé "Implementation of Multimodal Transport Rules" (UNCTAD/SDTE/TLB/2) lui a été soumis pour examen.

Les experts, au nombre desquels figuraient des représentants des exploitants et des utilisateurs de services de transport multimodal, ainsi que des représentants des pouvoirs publics et des membres des milieux juridiques et universitaires, ont reconnu que, le transport multimodal se développant, il devenait nécessaire de le réglementer. Cela a incité les gouvernements et quelques organisations régionales et sous-régionales à légiférer en la matière. Il a été constaté qu'alors que la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980) n'était pas entrée en vigueur, elle avait fortement influencé ces lois et réglementations. Néanmoins, celles-ci s'en écartaient de façon significative sur des points essentiels tels que les questions de responsabilité, de limitation de la responsabilité et de prescription. Bien que les efforts n'aient pas été ménagés dans ce domaine, il n'y a pas d'uniformité dans les lois et réglementations régissant le transport multimodal. Il a été reconnu d'une manière générale que l'existence d'un instrument global communément acceptable inciterait sans aucun doute à l'uniformité. Il était nécessaire pour cela d'élaborer un instrument qui puisse être jugé réaliste et acceptable par toutes les parties intéressées, notamment les fournisseurs, les utilisateurs et les assureurs de services de transport multimodal. Il a de ce fait été convenu qu'il

fallait étudier plus à fond la question, en particulier les points essentiels que régirait un instrument international de ce genre, à savoir la base sur laquelle il conviendrait d'asseoir la responsabilité du fournisseur de services de transport multimodal, la limitation de cette responsabilité et la viabilité d'un système uniforme. En application des recommandations des experts, le secrétariat de la CNUCED est en train de préparer une étude sur la faisabilité d'un nouvel instrument international sur le transport multimodal.

2. Projet d'instrument sur le droit des transports de la CNUDCI

En 2001, la CNUDCI a créé un Groupe de travail sur le droit des transports chargé de se pencher sur l'élaboration d'un nouvel instrument international, en axant ses travaux, dans un premier temps, sur le transport de port à port⁵. Eu égard à la prolifération actuelle des lois au niveau international, c'est là l'une des avancées les plus importantes qui aient été faites dans ce domaine depuis l'adoption de la Convention des Nations Unies sur la question (Règles de Hambourg, 1978). Le Groupe de travail s'est réuni en avril à New York⁶ pour entreprendre l'examen d'un "Projet d'instrument sur le droit des transports" (Projet d'instrument) élaboré par le CMI (Comité Maritime International), à la demande du secrétariat de la CNUDCI.⁷

⁵ Pour de plus amples renseignements sur les faits qui ont conduit à la création du Groupe de travail de la CNUDCI, se reporter au document A/CN.9/WG.III/WP.21 de la CNUDCI, disponible sur www.uncitral.org.

⁶ Voir le document A/CN.9/510 de la CNUDCI, intitulé "Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa neuvième session".

⁷ Le sous-comité international du CMI a soumis son "Projet d'instrument sur le droit des transports" au secrétariat de la CNUDCI en décembre 2001. Le texte de la proposition, accompagné des notes explicatives du CMI, (et auquel quelques modifications d'importance secondaire et de mise en forme ont été apportées par le secrétariat) est consigné dans l'Annexe du document A/CN.9/WG.III/

Le projet d'instrument se compose de 17 chapitres et, dans une large mesure, porte sur des questions traitées dans les régimes de responsabilité maritime existants, à savoir les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Il comprend, toutefois, aussi plusieurs chapitres consacrés à des questions non soumises actuellement au droit uniforme international, telles que la livraison, le fret et le transfert du droit de contrôle et des droits d'action. Ces questions ne feront pas toutes l'objet de règles impératives et il faudra peut-être débattre encore avant qu'un consensus international émerge sur l'élaboration d'une réglementation de fond dans ces domaines. Le projet d'instrument contient également des dispositions relatives à la communication électronique et à l'émission de documents de transport électroniques en remplacement des documents papier traditionnels, qui entérinent pour une grande part les accords contractuels dans ce domaine et accordent aux enregistrements électroniques la même valeur juridique qu'aux documents papier.

Ce qui est important, en dépit du fait que le mandat initial du Groupe de travail n'aille pas au-delà de l'examen du transport de port à port, c'est que l'instrument a un vaste champ d'application et que, tel qu'il se présente dans sa version préliminaire, il couvre tous les contrats de transport multimodal international de marchandises faisant intervenir une étape maritime⁸. En tant que tel, le projet d'instrument proposé constitue une tentative ambitieuse d'établir une réglementation uniforme régissant les contrats de transport en général, pas seulement les contrats de transport de marchandises par mer de port à port. Si l'élaboration d'une réglementation uniforme dans le domaine des transports peut être souhaitable, sur le plan des principes⁹, il y a lieu néanmoins de se poser la question de savoir si l'approche adoptée, c'est-à-dire l'extension du régime

maritime à l'ensemble de la chaîne de transport, est la plus appropriée¹⁰.

Pour être plus précis, l'extension du projet d'instrument proposé au transport multimodal de porte à porte est le sujet de bien des préoccupations concrètes :

Le projet d'instrument prévoit un "système de réseau" de responsabilité dans les cas où la perte, le dommage ou le retard n'intervient qu'avant ou après le transport maritime. Il accorde la priorité à certaines dispositions impératives des conventions internationales applicables. Dans certains cas, de ce fait, lorsque la perte, le dommage ou le retard est attribuable à un stade du transport autre que l'étape maritime, il y aurait lieu, semble-t-il, de choisir une convention internationale pertinente, quelle qu'elle soit, et d'appliquer certaines de ses dispositions (en matière de responsabilité, de limitation de la responsabilité et de délai pour agir), tandis qu'à tous autres égards (en matière de documentation, par exemple), les dispositions du projet d'instrument resteraient applicables. Dans un très grand nombre de cas, cependant, ce sont les dispositions du projet d'instrument fondées en substance sur des concepts et des considérations maritimes qui s'appliqueraient. En particulier dans les cas où la perte, le dommage ou le retard ne peut pas être localisé, ou dans ceux où aucune convention internationale n'est applicable, c'est le projet d'instrument qui pourrait servir de base pour déterminer la responsabilité. Dans le transport de porte à porte, cela pose des problèmes particuliers, car le projet d'instrument contient des dispositions autorisant le transporteur à convenir contractuellement de ne pas assumer la responsabilité de certaines parties du transport ou de certaines fonctions de la profession de transporteur. Il pourrait arriver, partant, que le destinataire d'un transport de porte à porte ait des difficultés à identifier le transporteur responsable ou se retrouve lui-même responsable pour certaines des fonctions du transporteur.

À la demande du secrétariat de la CNUDCI, le secrétariat de la CNUCED a présenté un commentaire détaillé, article par article, sur les dispositions du projet d'instrument¹¹. En voici un extrait :

WP.21 de la CNUDCI, qui a été soumis au Groupe de travail pour examen. Le document est disponible dans toutes les langues officielles de l'ONU sur le site www.uncitral.org.

⁸ Article 1.5 du projet d'instrument. Aux termes de l'article 4.2.1, le projet d'instrument accorderait la priorité aux dispositions impératives des conventions internationales applicables en matière de transport unimodal dans les cas de pertes localisées. Dans bien des parties du monde, aucune convention de ce genre ne s'applique au transport terrestre.

⁹ Pour un aperçu de la diversité des approches nationales et régionales en matière de réglementation de la responsabilité dans le domaine du transport multimodal et des problèmes que pose le cadre actuel, dans lequel la responsabilité est fragmentée, se reporter au rapport et au tableau comparatif figurant dans le document "Implementation of Multimodal Transport Rules", établi par le secrétariat de la CNUCED (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1).

¹⁰ Il convient de noter que les secrétariats de la CNUCED et de la CEE ont fait part de leurs préoccupations à ce sujet; voir le document A/CN.9/WG.III/WP.21 Add.1 de la CNUDCI, Annexe 1, par. 8 et suiv., et Annexe 2, par. 5 et 6.

¹¹ Le commentaire, accompagné des observations formulées par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE), est disponible sur le site www.uncitral.org (document A/CN.9/WG.III/WP.21 Add.1). Le commentaire de la CNUCED, auquel a été intégré le texte du projet d'instrument par souci de clarté, est disponible également sur le site www.unctad.org (document UNCTAD/SDTE/TLB/4).

"OBSERVATIONS GÉNÉRALES"

4. Le projet d'instrument reproduit à l'annexe du document de la CNUDCI paru sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.21 est intitulé "Projet d'instrument sur le droit des transports". Dans une large mesure, il couvre des questions qui sont traitées dans les régimes impératifs de responsabilité existants régissant le transport de marchandises par mer, à savoir les Règles de La Haye-Visby¹² et les Règles de Hambourg. En outre, le projet d'instrument contient également plusieurs chapitres traitant de questions non soumises actuellement au droit uniforme international, telles que le fret et le transfert du droit de contrôle et de droits d'action. Il faudrait prêter une attention particulière à certains aspects du projet d'instrument qui présentent des problèmes particuliers :

Champ d'application matérielle

5. Bien que le mandat actuel du Groupe de travail n'aille pas au-delà de l'examen du transport de port à port, le projet d'instrument contient des dispositions qui étendraient son application au transport de porte à porte (voir également le titre : "Projet d'instrument sur le droit des transports"). D'après la définition figurant à l'article 1.5 du projet d'instrument, les contrats de transport multimodal faisant intervenir une étape maritime seraient couverts par le régime proposé. Cela pose un problème, car le projet d'instrument a été rédigé par des représentants du seul secteur des transports maritimes, à savoir le Comité Maritime International (CMI), sans large consultation des parties représentant les autres modes de transport ou ayant une expérience de ces derniers. De ce fait, le régime proposé se fonde, en substance, sur des concepts maritimes et sur les régimes de responsabilité maritime existants, ce qui pose la question de savoir s'il convient comme cadre législatif moderne devant régir la responsabilité lorsque des contrats font intervenir plusieurs modes de transport (par exemple aérien, routier, ferroviaire ou en navigation intérieure parallèlement au transport par mer).

6. Le cadre réglementaire actuel dans le domaine du transport multimodal international est notoirement complexe et aucun régime de responsabilité uniforme n'est en vigueur au niveau international. De ce fait, la responsabilité est fragmentée et ne peut être estimée à l'avance¹³. Bien que l'élaboration d'une réglementation internationale uniforme puisse être souhaitable, tout nouveau régime de responsabilité international devrait présenter, pour réussir, des avantages évidents par rapport au cadre juridique existant. Tout régime nouveau qui serait mal conçu ou échouerait ne ferait qu'accroître la complexité actuelle sans présenter aucun avantage. Le

¹² Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance de 1924 (Règles de La Haye), telle qu'amendée en 1968 et 1979.

¹³ On trouvera un aperçu des réglementations existantes dans le rapport et le tableau comparatif figurant dans le document "Implementation of Multimodal Transport Rules", établi par le secrétariat de la CNUCED (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1).

projet d'instrument ne semble pas proposer de solution qui tienne compte de ces considérations. On notera qu'indépendamment de la valeur intrinsèque de ses dispositions, le projet d'instrument ne prévoit pas de niveaux uniformes de responsabilité à tous les stades d'un transport. Au lieu de cela, il accorde la priorité aux règles impératives des conventions relatives au transport unimodal dans les cas où une perte ou un dommage peut être attribué à un stade particulier d'un transport multimodal (art. 4.2.1). Du fait de cette conception "en réseau" de la réglementation de la responsabilité, il faudrait, pour trancher les questions de responsabilité dans les transactions de porte à porte, continuer de se poser la question de savoir quel régime particulier pourrait s'appliquer dans un État donné et dans un cas particulier. Il est difficile de voir comment cette conception apporterait une amélioration au cadre réglementaire actuel. Le commentaire analytique figurant dans le présent document inclut des considérations relatives au texte du projet d'instrument tel qu'il est présenté. Cependant, il est proposé de supprimer du projet de texte les dispositions étendant le champ d'application du régime au-delà du transport de port à port et de limiter les considérations du Groupe de travail, conformément à son mandat, au transport maritime.

Règles de fond applicables à la responsabilité

7. L'ensemble de règles de fond applicables à la responsabilité proposé dans le projet d'instrument semble comprendre un amalgame relativement complexe de dispositions des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, avec toutefois d'importantes modifications en termes de substance, de structure et de texte. Dans une grande mesure, par conséquent, le bénéfice de la certitude associé à la signification établie des dispositions des régimes existants a été sacrifié. Il faudrait en tenir compte lorsqu'on s'interrogera sur l'utilité d'inclure dans le projet d'instrument des dispositions qui ont été modélées sur celles des régimes existants, mais dont le contexte ou le libellé aura considérablement évolué. Globalement, le projet d'instrument semble adopter une nouvelle conception de la répartition des risques entre les transporteurs et les parties ayant un intérêt dans la cargaison, avec un rééquilibrage en faveur des transporteurs. À la différence des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, il existe peu d'éléments indiquant une intention sous-jacente de protéger les intérêts de tiers au contrat de transport.

Réglementation des questions non actuellement soumises au droit international uniforme.

8. Les chapitres 9 (Fret), 11 (Droit de contrôle), 12 (Transfert de droits) et 13 (Droits d'action), en particulier, traitent de questions relativement complexes qui ne sont actuellement régies par aucune convention internationale. Les lois nationales pertinentes qui s'appliquent actuellement dans ces domaines sont diverses et l'on peut supposer qu'il n'existe aucun consensus au niveau international. Dans ce contexte, toute tentative d'élaborer une réglementation réussie doit s'effectuer dans un but clair et soigneusement considéré et en portant une grande attention au détail. Telles qu'elles sont présentées,

les dispositions proposées contenues dans le projet d'instrument ne semblent pas suffisamment claires et anodines pour rendre souhaitable leur inclusion dans un nouveau régime international. Le Groupe de travail pourra donc souhaiter s'interroger de façon plus générale sur la nécessité, à ce stade, de se pencher sur ces questions.

Structure et rédaction

9. Tant par son libellé que par sa structure, le projet d'instrument est inutilement complexe et déroutant. Malheureusement, il semble avoir été fait peu de cas de la nécessité de veiller à ce que des règles uniformes au plan international soient faciles à comprendre et à appliquer. Nombre des dispositions sont compliquées, comprenant de multiples renvois. Leur compréhension exige des compétences juridiques considérables et le libellé proposé laisse souvent une importante place à l'interprétation. Dans de nombreux cas, une procédure longue et coûteuse pourrait être requise pour clarifier le sens et l'application de certaines dispositions. Il existe un risque évident de divergences considérables, entre les pays, dans l'interprétation de la réglementation proposée -résultat qui serait manifestement indésirable. Du fait de la complexité du projet d'instrument tel qu'il est actuellement structuré et rédigé, il est difficile d'évaluer son impact potentiel global. Malheureusement, il est à craindre qu'en tentant de modifier le texte de certaines dispositions, on crée de nouveaux problèmes qui pourraient ne pas être toujours évidents. En fait, il n'est pas certain qu'un texte convenant à une réglementation uniforme et applicable dans la pratique puisse être convenu sur la base du projet d'instrument présenté."

B. FACILITATION DU COMMERCE

En 2001, il y a eu un certain nombre d'avancées bilatérales, régionales et multilatérales en matière de facilitation du commerce. Le 23 avril 2001, le Canada et le Costa ont annoncé un important accord de libre-échange bilatéral, dont un chapitre entier est consacré à des questions de facilitation du commerce, telles que les procédures douanières et autres formalités relatives aux échanges ainsi qu'à un programme de coopération technique en vue de mettre en œuvre des procédures communes. Plus précisément, les deux pays sont convenus de pratiquer l'évaluation des risques et l'échange d'informations (notamment sur les meilleures pratiques) ainsi que d'encourager la coopération et l'assistance technique pour promouvoir le respect des mesures arrêtées. De surcroît, ils entendent mettre en œuvre des initiatives de facilitation du commerce, tant bilatéralement qu'à l'échelle de l'hémisphère, pour réduire les coûts, rendre les procédures d'entrée transparentes, assurer une prévisibilité aux importateurs et aux exportateurs, et entreprendre des consultations avec des représentants du monde des affaires. Il s'agit là d'un exemple tout à fait remarquable de ce que des pays peuvent réaliser en matière de coopération et de renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation du commerce.

Puis, en juin 2001, les ministres du commerce des pays membres de l'APEC ont souscrit aux principes de facilitation du commerce élaborés par cette organisation. Ils ont reconnu l'importance de la facilitation du commerce pour libérer et décloisonner les échanges et les investissements dans la région Asie-Pacifique et pour procurer aux pouvoirs publics et aux entreprises des avantages économiques. Ils ont également reconnu l'importance de l'assistance technique et de la coopération au sein de l'APEC pour assurer l'application des principes, compte tenu des différences de niveau de développement des pays membres. Les principes non contraignants auxquels ont souscrit les ministres du commerce des pays adhérant à l'APEC sont les suivants :

- Transparence
- Communication et consultations
- Simplification, possibilité d'application pratique et efficacité
- Non-discrimination
- Cohérence et prévisibilité
- Harmonisation, normalisation et agrément
- Modernisation et utilisation des nouvelles technologies
- Garantie de procédures régulières
- Coopération

En novembre, la Déclaration adoptée à la Quatrième Conférence ministérielle, organisée à Doha (Qatar) sous les auspices de l'OMC, a ouvert la voie à un processus de négociations et à une règle potentiellement contraignante sur la facilitation du commerce. Si un consensus explicite se fait jour, les négociations débiteront après la cinquième session de la Conférence ministérielle qui se tiendra à Cancún, au Mexique, en septembre 2003. Entre temps, le Conseil du commerce des marchandises de l'OMC examinera et, selon qu'il sera approprié, clarifiera et améliorera les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994, en même temps qu'il identifiera les besoins et les priorités des membres, en particulier des pays en développement, en matière de facilitation des échanges

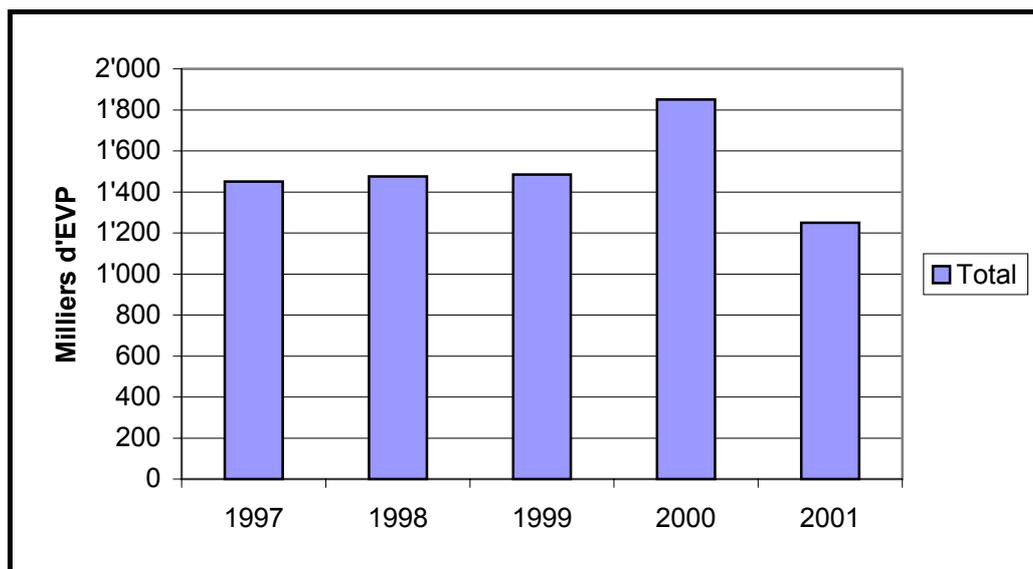
Jusqu'à présent, les activités de facilitation du commerce qui ont été menées ont été, dans la grande majorité des cas, le fruit d'initiatives spontanées des pouvoirs publics ou du secteur privé à la recherche d'avantages évidents. Les outils réglementaires sont encore très rares dans la plupart des accords liés à la facilitation du commerce, bien que ces conventions sont effectivement contraignantes pour les parties contractantes. À l'exception des accords relatifs au transport international, qui comportent des dispositions simplifiées concernant la documentation, la plupart des instruments de facilitation des échanges recommandent, plutôt qu'ils imposent ou requièrent, l'application de mesures jugées efficaces ou nécessaires. La situation

risque de changer radicalement dans les années à venir, si les négociations de l'OMC se déroulent comme prévu. Ces dernières sont à même de conduire à l'intégration de règles de facilitation du commerce impérativement applicables à l'échelle mondiale dans un cadre juridique international contraignant pour le système commercial. Ce serait là une avancée majeure, qui nécessite des efforts considérables de la part des pays en retard dans le domaine de la facilitation des échanges.

C. PRODUCTION ET LOCATION DE CONTENEURS

Les chiffres révisés de 2000 donnent une production de conteneurs de 1,9 million d'EVP (voir la figure 9), constituée à 90 % de conteneurs pour marchandises solides. Ce niveau élevé de production n'a été possible que parce que la plupart des fabriques de conteneurs, situées principalement en Chine, ont tourné

FIGURE 9
Production annuelle totale de conteneurs



Source: *Containerisation International Yearbook 2002*.

au maximum de leur capacité pendant toute l'année. L'essentiel de la production, environ 1,25 million d'EVP, devait servir à remplir les cellules supplémentaires (0,6 million d'EVP) de la flotte accrue de porte-conteneurs mise en service en 2001. Environ 550 000 EVP ont servi à remplacer les conteneurs éliminés en 2000 et 100 000 EVP, à couvrir les besoins ordinaires et régionaux en conteneurs des transporteurs effectuant du cabotage et des opérateurs de transports terrestres.

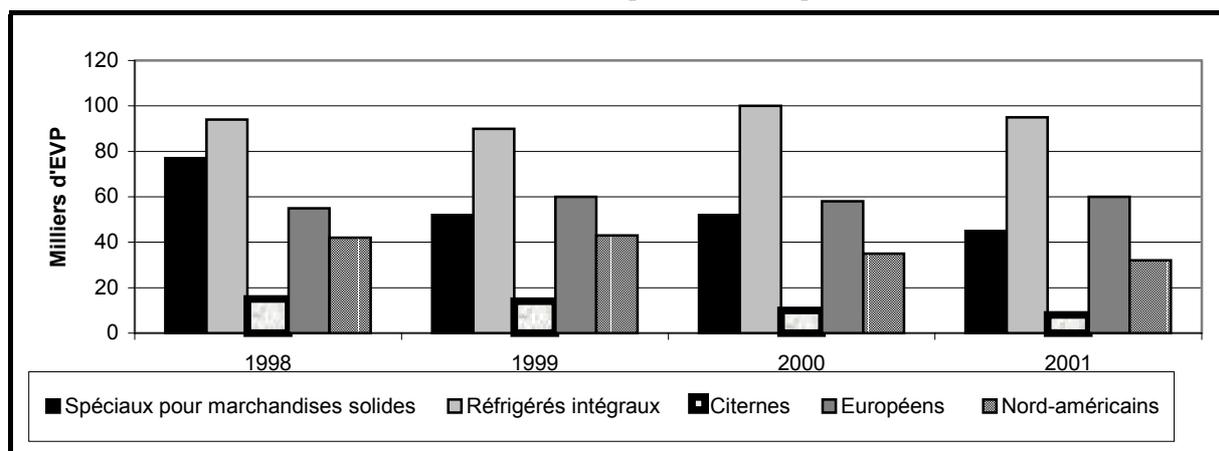
La crise du commerce mondial de 2001 a fait régresser la production de conteneurs à 1,25 million d'EVP. La part des conteneurs pour marchandises solides est tombée à 85 %, le solde étant constitué de conteneurs spéciaux, de conteneurs réfrigérés et d'autres types de conteneurs. Cette baisse de la production de conteneurs est allée de pair avec la forte régression du nombre de porte-conteneurs livrés et le faible niveau des commandes portant sur ce type de navire vers la fin de 2001; elle s'explique également par le nombre de conteneurs neufs en souffrance dans les parcs des fabricants (0,25 million d'EVP). La capacité de production a été très excédentaire en Chine, où seule la moitié de la capacité totale de production de conteneurs pour marchandises solides a été exploitée en 2001.

La figure 10 montre l'évolution de la production de conteneurs autres que les conteneurs normalisés pour marchandises solides. La production de conteneurs spéciaux pour marchandises solides (c'est-à-dire de grande capacité, à toit ouvert, plates-formes, etc.) a continué à fléchir. Celle de conteneurs réfrigérés intégraux a atteint un record en 2000; son recul ultérieur a été dû à un fléchissement de la demande, nonobstant la baisse du prix de ces conteneurs, les matériaux nécessaires à leur fabrication étant devenus meilleur marché. La production de conteneurs-citernes a été à l'image de celle de conteneurs spéciaux pour marchandises solides. Celle de conteneurs européens, des caisses mobiles pour l'essentiel, a augmenté en 2001, donnant à entendre que la demande de ces conteneurs s'est accrue. La production de conteneurs pour marchandises solides spécifiques aux pays d'Amérique du Nord (conteneurs surdimensionnés non-ISO) a continué à chuter en 2001.

Mi-2001, le parc mondial de conteneurs était estimé à 15,1 millions d'EVP, dont 48,8 % étaient détenus par des transporteurs maritimes et 45,1 % par des sociétés de location, les 6,1 % restants ayant des détenteurs divers. Ainsi qu'il ressort du tableau 44, le taux d'utilisation du parc de conteneurs de location

FIGURE 10

Production annuelle de conteneurs autres que normalisés pour marchandises solides



Source: Containerisation International Yearbook 2002.

TABLEAU 44

Évolution du taux d'utilisation des conteneurs de location, 1997-2001
(Pourcentages)

Au 1 ^{er} janvier	Taux d'utilisation	Variation en %
2001	84,4	6,8
2000	79,0	-2,4
1999	80,9	-4,7
1998	84,9	4,1
1997	81,6	

Source: Institute of International Container Lessors, 13th Annual Leased Container Fleet Surveys.

s'est accru en 2000 pour atteindre 84,4 % au début de l'année 2001. Il n'en reste pas moins qu'à la fin de l'année, la demande étant atone, le parc de conteneurs en arrêt de location et disponibles avait augmenté de 2 millions d'EVP et le taux d'utilisation, chuté de près de 75 %, tandis que le parc mondial de conteneurs de location atteignait non loin de 7 millions d'EVP, ce qui a entraîné une baisse de recettes pour les entreprises de location.

La baisse des prix des boîtes neuves a accru l'envie des loueurs de disposer de conteneurs neufs plutôt que de conteneurs usagés, ce qui a également contribué à faire baisser les recettes des entreprises de location. Comme le montre le tableau 45, la hausse des prix des boîtes en 1999-2000 a été de courte durée; en 2000-2001, les prix ont baissé de 3,3 %, prolongeant ainsi la tendance baissière de certaines périodes précédentes. Aussi, pour stopper la chute des prix, les entreprises de location se sont mises à offrir diverses options de location combinant contrats de location à court et à long terme.

TABLEAU 45

Variation des prix des conteneurs neufs
(Pourcentages)

Année	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente
1996	-12,5
1997	-11,9
1998	-8,1
1999	-17,6
2000	7,1
2001	3,3

Source: Containerisation International, août 2001.

Un certain nombre de grandes entreprises de location ont, par exemple, transféré des conteneurs vides de centres de groupage très coûteux situés dans des zones des États-Unis, d'Europe et du Japon où la demande était faible vers des centres de groupage moins onéreux situés dans des zones de Chine et de pays en développement d'Asie où la demande était forte. Jusqu'à 30 millions de dollars ont été dépensés annuellement en affrètements pour déplacer des conteneurs vides. Cela étant, devant le stock déjà important de conteneurs neufs en souffrance, l'attrait que présentait le transfert de conteneurs non loués en Chine s'est estompé.

La faiblesse de la demande de conteneurs de location s'explique aussi par l'amélioration du taux d'utilisation par boîte des parcs de conteneurs détenus par les transporteurs maritimes. La mise en commun de matériel entre filiales et partenaires d'alliances ainsi que le recours au commerce électronique, en particulier dans le secteur des services de gestion par l'Internet et d'échange de matériels en ligne, ont concouru à l'utilisation plus rationnelle que les transporteurs ont faite de leurs propres conteneurs.

D. SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

1. Amélioration des services dans l'industrie ferroviaire

En 2001, les dépenses d'investissement réalisées au profit des services de fret ferroviaire ont permis à ces derniers de continuer à fonctionner de façon satisfaisante. Au début de l'année, la Norfolk Southern Corp. a budgétisé 806 millions de dollars pour améliorer les infrastructures, dont 449 millions de dollars affectés à la voirie et 256 millions de dollars, au matériel. Les dépenses concernant la voirie comprenaient 264 millions de dollars pour les postes rails, traverses de chemin de fer, ballast et ponts; 63 millions de dollars pour la construction ou l'amélioration d'installations intermodales; 35 millions de dollars pour des actions de marketing et de développement industriel; 35 millions de dollars pour les projets de signalisation et d'électrification; et 23 millions de dollars pour des programmes de protection de l'environnement et d'aménagements d'intérêt public tels que la réalisation de croisements à plusieurs niveaux, et la modernisation de la signalisation des passages à niveau. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a également annoncé son intention de continuer à améliorer le matériel. À l'époque de cette annonce, elle a pris livraison des 40 dernières locomotives Dash 9-44CW sur les 360 unités achetées au cours des cinq années précédentes. Les nouveaux moteurs ont un rendement en combustible supérieur de 17 % à celui des moteurs des anciennes locomotives.

En Europe, des efforts analogues ont été déployés pour améliorer les services ferroviaires. Au dernier trimestre de 2001, par exemple, la SNCF, compagnie des chemins de fer français, et la Deutsche Bahn, compagnie des chemins de fer allemands, se sont alliées pour trouver les moyens de développer le trafic de marchandises transfrontalier entre les deux pays. Cette initiative a été motivée par le faible trafic ferroviaire entre les deux pays (situation qui persiste, bien qu'ils aient le plus gros volume de trafic de marchandises d'Europe) et en prévision de la concurrence accrue qui devrait résulter de la dérégulation du trafic transfrontières dans l'Union européenne en 2003. Au Royaume-Uni, la Strategic Rail Authority a annoncé un plan décennal d'investissement pour améliorer le système ferroviaire, comprenant la modernisation des voies et du système de signalisation, l'achat de wagons, l'amélioration de la formation du personnel et la construction de voies supplémentaires. Le financement de ce plan sera assuré par le fonds constitué à cet effet par le Gouvernement du Royaume-Uni, sur lequel seront prélevés 6 millions de dollars pour améliorer les services de fret ferroviaire.

Fin 2001, le Surface transportation Board des États-Unis a passé en revue un certain nombre de projets portant sur de futurs investissements ferroviaires et, parmi eux celui de la Dakota, Minnesota and Eastern Railroad Corporation concernant la construction d'une ligne de chemin de fer de 450 kilomètres de long dans le bassin riche en charbon de la Powder River (Wyoming).

Des services communs ont aussi été mis en place afin de mieux satisfaire la clientèle. Par exemple, conjointement avec CSX International, le BNSF a étendu son service Ice Cold Express pour le transformer en un service de côte à côte couvrant le sud de la Californie, Chicago, Montréal et Toronto, ainsi que les États de New York et du New Jersey. Avec le NS, il a procédé au regroupement de certains services pour assurer une desserte transcontinentale longue distance, avec un temps de transit plus court pour le fret de première catégorie sensible au facteur temps voyageant entre le sud de la Californie et Rutherford, (Pennsylvanie) ou Croxton (New Jersey). Cette initiative a pu prendre corps parce le BNSF détenait le service de transport longue distance entre le sud de la Californie et Chicago, et le NS, la ligne de chemin de fer entre Chicago et la Côte Est.

Les mesures de sécurité adoptées aux États-Unis après l'attaque terroriste du 11 septembre 2001 ont été préjudiciables au rendement des opérations de transport ferroviaire. Il a fallu renforcer la sécurité et contrôler plus rigoureusement le fret ferroviaire en perturbant le moins possible le trafic. Les premières mesures qui ont été prises ont été le suivi du transport des marchandises dangereuses, leur acheminement par des voies éloignées des grandes agglomérations, une vigilance accrue et la coopération avec les autorités pour prévenir d'éventuelles menaces. Parmi les mesures à long terme qui ont été adoptées, sont à relever notamment : une coopération accrue avec l'armée, des efforts notables pour rendre les consignes de sécurité compatibles avec les nécessités du trafic en travaillant en étroite collaboration avec les usagers et les agences de sécurité nationales; la création du Rail Freight Industry Crisis Centre; l'organisation de patrouilles plus fréquentes et d'une sécurité renforcée autour des installations vitales, y compris la mise en place d'un système d'information plus fiable; l'établissement de certaines consignes strictes de sécurité pour les entreprises situées à proximité de lieux publics importants; et la réalisation d'enquêtes sur les antécédents plus approfondies, avant toute location.

Le Canada et les États-Unis ont pris conjointement des mesures pour améliorer la sécurité, notamment en intensifiant les contrôles aux points de transit entre les deux pays. Une déclaration contenant une série de plans d'action visant à faire en sorte que les personnes et les biens circulent en toute sûreté, à sécuriser les infrastructures et à améliorer la coordination et le partage de l'information a été signée

en décembre 2001. Au nombre des mesures destinées à garantir la circulation des marchandises figuraient des projets d'installation de systèmes complémentaires d'informatique de gestion, la mise au point d'une approche intégrée pour le traitement des marchandises acheminées par route, par chemin de fer et par mer loin des frontières, l'élaboration de critères en vue de créer de petits services frontaliers communs à distance des points de passage, le partage des informations douanières, et l'échange de renseignements et d'analyses pour le contrôle des conteneurs maritimes en transit.

2. Fusions et libéralisation

En Amérique du Nord, le CN a projeté d'acquérir la Wisconsin Central Transportation Corporation (WCTC) en 2001. Comme son projet de fusion précédent avec le BNSF, d'un montant de 6,2 milliards de dollars, avait été refusé par le Surface Transportation Board (STB), il s'est montré prudent en présentant ce projet d'acquisition de 1,2 milliard de dollars. Il y laissait entendre que la fusion n'aurait aucun effet néfaste sur la concurrence, car ce serait une simple intégration de bout en bout, sans interruption du service courant. Il faut dire aussi que le Railroad Transportation Committee de l'Industrial Transportation League soutenait le projet du CN à la condition que ce dernier et la WCTC puissent donner l'assurance qu'ils maintiendraient toutes les correspondances existantes, aussi bien sur le plan matériel que sur le plan économique (en conservant les tarifs et les taxes en vigueur pour ces correspondances), qu'ils continueraient à fournir le même niveau de prestations après la fusion et qu'ils prévoiraient des dédommagements dans les cas où le service ne satisferait pas aux normes du moment.

Le Bureau de la concurrence du Canada et le STB ont finalement approuvé le projet, considérant la transaction comme mineure vu la faible d'incidence qu'elle était susceptible d'avoir sur la concurrence existante. Les quelques changements qu'elle entraînait dans les activités et les services n'étaient pas de nature à avoir d'importantes répercussions sur l'environnement, si bien que le CN n'a pas été tenu dans l'obligation de faire procéder à une évaluation environnementale du STB. L'opération permettra de fusionner le réseau du CN, qui comprend 18 600 km de voies au Canada et 6 260 km aux États-Unis, avec celui de la WCTC, qui s'étend sur 4 560 km de voies ferrées et de droits de circulation dans les États du Wisconsin, de l'Illinois, du Minnesota et du Michigan (Péninsule supérieure) et dans la province de l'Ontario. En principe, aucun tronçon ne devrait être abandonné. Pour s'en assurer, le STB a instamment demandé que lui soient présentés

pendant un an des rapports intérimaires sur le bilan et l'impact des activités intégrées.

En Australie, la privatisation des compagnies de chemins de fer a été considérée comme un moyen de rendre les services à la fois plus efficaces et plus rapides, et d'offrir de meilleurs tarifs. En 2001, la National Rail Corporation (NRC) et la New South Wales Freight Corp. (NSWFC) ont été mises en vente. La NRC gère l'accès au réseau interétatique de voies à écartement normal reliant toutes les capitales des États et leurs ports, tandis que la NSWFC gère l'accès au réseau de voies ferrées de la Nouvelle-Galles du Sud, port de Sydney y compris, et en assure l'exploitation. L'objectif était de rendre l'industrie ferroviaire plus compétitive et d'accroître la part du rail dans les transports nationaux et internationaux de marchandises. Pour faciliter le processus, le Gouvernement fédéral et les gouvernements des différents États sont convenus d'agréer un soumissionnaire convenant à tous au sortir d'un processus d'adjudication mené à bien par chacun des gouvernements. L'adjudicataire serait libre de sous-traiter des activités à de petites sociétés plus attentives aux besoins des chargeurs régionaux. La sous-traitance est aussi pratiquée dans les régions de l'ouest et du sud de l'Australie. Gérer et améliorer les services de transport longue distance sont le principal souci des gros opérateurs, qui laissent aux plus petits la desserte des marchés locaux.

E. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités techniques et commerciales de transport maritime. L'encadré 3 donne l'état des ratifications des conventions internationales adoptées sous les auspices de la CNUCED, en août 2001. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions, ainsi que sur d'autres conventions pertinentes, sont disponibles sur le site Web de l'ONU (www.un.org/law). Ce site établit des liens avec, entre autres, les sites Web des organisations ci-après, qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles :

- L'Organisation maritime internationale (OMI) : www.imo.org/home.html
- L'Organisation internationale du travail (OIT) : www.ilo.org et, plus précisément, ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm
- La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) : www.uncitral.org

ENCADRÉ 3

États contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1^{er} août 2001

<i>Titre de la Convention</i>	<i>Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur</i>	<i>États contractants</i>
Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tabago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie, Zambie.....(78)
Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} novembre 1992	Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Ouganda, Zambie.....(28)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises	Pas encore entrée en vigueur – 30 parties contractantes exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1980	Pas encore entrée en vigueur – 40 parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial conformément à l'Annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman.....(11)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées	Espagne, Fédération de Russie, Monaco, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Vanuatu.....(6)
Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999	Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées	Bulgarie, Espagne, Estonie, Lettonie.....(4)

Source : Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir www.un.org/law.

F. TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION DANS LES TRANSPORTS ET LA FACILITATION DU COMMERCE

1. Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux : meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement

La Réunion d'experts sur "le commerce électronique et les services de transports internationaux : meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement" s'est tenue sous les auspices de la CNUCED à Genève, du 26 au 28 septembre 2001. Les experts ont examiné les incidences du commerce électronique sur les services de transports internationaux, notamment les aspects économiques et opérationnels ainsi que juridiques et documentaires de la question. Ils ont reconnu l'importance du commerce électronique pour améliorer l'efficacité des services de transport et promouvoir la participation des pays en développement au commerce mondial.

Les experts des pays en développement ont noté que, chez eux, les problèmes que soulevait le développement du commerce électronique dans le secteur des transports provenaient de l'inadéquation des infrastructures de base, du nombre insuffisant d'ordinateurs à disposition, de l'accès limité à l'Internet et du manque de connaissances de base. Dans certains cas, l'obsolescence des systèmes de transport et des infrastructures de communication jouait aussi un rôle. Les experts ont été d'avis qu'il fallait promouvoir et coordonner les investissements dans les secteurs des transports et des technologies de l'information et de la communication (TIC) au niveau national, les gouvernements étant invités à devenir des utilisateurs modèles dans leurs relations avec les citoyens. Ils ont estimé qu'il convenait de mettre en place un cadre réglementaire de nature à favoriser une baisse des frais de télécommunication et d'utilisation du réseau Internet et que la création de coentreprises entre exploitants de services de transport nord-sud et sud-sud encouragerait transferts mutuellement avantageux de connaissances et de capitaux, propice au renforcement des capacités nationales.

Les experts de pays développés ont expliqué que l'utilisation des TIC faisait partie intégrante du plan d'action et de la réussite commerciale des entreprises, qui y ont recours pour optimiser les flux d'informations au sein de leurs services ainsi que pour communiquer avec leurs clients. Ils ont déclaré avoir totalement confiance dans le transfert d'informations par l'Internet. Dans le domaine des transports, les représentants de

deux grandes entreprises, Maersk-SeaLand et UPS, ont indiqué que leurs sociétés s'employaient actuellement à établir, avec leurs clients, des partenariats fondés sur des procédures convenues simplifiant l'organisation des services de transport. Des experts ont expliqué que l'utilisation des TIC dans les ports était adaptée à la création de plates-formes de communauté portuaire sur lesquelles l'échange d'informations entre différentes parties peut se faire en toute sécurité et en toute confidentialité ainsi qu'à différents niveaux de sophistication technologique. La création de ces plates-formes nécessite, avant toute chose, la coopération de l'administration douanière et de l'autorité portuaire en même temps que le recours à des procédures simplifiées et transparentes. La recommandation CEFAC n°4 relative aux organismes de facilitation du commerce contient des directives utiles en la matière (voir www.unecce.org/cefact).

Les experts ont également examiné les incertitudes juridiques découlant de l'utilisation de moyens électroniques de communication dans le secteur du commerce international et des transports internationaux. Il a été noté, en particulier, que les lois nationales et les conventions en matière de transport prescrivait l'utilisation de documents "écrits", "signés" et "originaux". Dans ce contexte, il a été expliqué que les lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et les signatures électroniques (2001) avaient pour objet de fournir aux États un ensemble de règles acceptables au niveau international pour promouvoir le commerce électronique. Plus précisément, les articles 16 et 17 de la loi type sur le commerce électronique, qui ont trait au transport des marchandises, énoncent des principes généraux concernant les documents de transport électroniques. Les travaux futurs de la CNUDCI devraient être consacrés principalement à l'élaboration d'une convention internationale sur les contrats électroniques.

En examinant le rôle des documents de transport dans le commerce international, les experts ont appelé l'attention sur le fait que les connaissances avaient pour fonction d'attester un contrat, la réception de marchandises et des documents formant titre, et qu'ils jouaient un rôle essentiel dans les lettres de crédit. Ils ont insisté sur le fait que, dans la plupart des transactions, c'était surtout l'information et la preuve des faits qui importaient et que des documents négociables n'étaient requis que pour transférer la propriété de marchandises en transit. À ce propos, il a été rappelé que les règles et usages de la CCI relatives aux crédits documentaires (UPC 500) englobaient les lettres de transport maritime et soulignaient l'importance des questions de preuve et d'authentification.

Les experts ont considéré que le remplacement des connaissances négociables par des équivalents

électroniques présentait un certain nombre de difficultés et qu'il convenait de trouver une solution juridique internationalement acceptée. Ils ont également reconnu l'utilité des arrangements contractuels pour suppléer aux lois et conventions existantes en matière de transport dans un environnement informatisé. Ils ont examiné deux systèmes contractuels visant à remplacer les documents commerciaux et les documents de transport par des équivalents électroniques : @Global Trade et Bolero. Le premier était un système ouvert, encore au stade de projet pilote, ne nécessitant ni frais d'enregistrement ni nouveaux logiciels pour l'utilisateur. L'expéditeur paierait à sa banque une commission pour l'émission d'une lettre de crédit via le système @Global Trade. Ce système fonctionne avec des lettres de transport maritime électroniques non négociables. Le système Bolero est un système fermé, dont les services sont réservés aux seuls adhérents. Le connaissance Bolero n'étant pas reconnu par la loi, le règlement du système constituait la base contractuelle qui liait tous les membres. Après deux ans de fonctionnement, les difficultés à surmonter concernent les réglementations en matière de cryptage et les réticences d'adhérents potentiels.

Les experts ont adopté un certain nombre de recommandations, adressées aux gouvernements, aux entreprises, à la communauté internationale et à la CNUCED, qui figurent dans le document TD/COM.3/38-TD/B/COM.3/EM.12/3, d'octobre 2001 (voir www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm).

2. Commerce électronique et services de transports internationaux : évolution récente

À sa sixième session, tenue en février 2002, la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement, après avoir examiné les recommandations adoptées par la Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux, a formulé la recommandation suivante, selon laquelle le secrétariat de la CNUCED devrait :

"a) suivre en permanence l'évolution des aspects économiques, commerciaux, juridiques et infrastructurels du commerce électronique qui intéressent les transports internationaux, en analyser les conséquences pour les pays en développement, rassembler des renseignements à ce sujet et les communiquer aux États membres."¹⁴

En avril 2001, le Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports a entrepris l'examen

d'un projet d'instrument sur le droit des transports en vue d'élaborer un nouvel instrument international, en axant ses travaux, dans un premier temps, sur le transport de port à port¹⁵. Le projet d'instrument a été rédigé par le Comité maritime international (CMI) et, tel qu'il se présente actuellement, couvre les opérations de transport multimodal faisant intervenir une étape maritime. L'une des caractéristiques importantes du projet d'instrument est qu'il envisage l'utilisation d'"enregistrements électroniques" et de "documents de transport en version papier", et négociables et non négociables. Il accorde aux communications électroniques le même statut juridique qu'aux documents de transport en version papier. Il laisse le transporteur et le chargeur s'accorder sur toutes les questions relatives à l'utilisation d'un enregistrement électronique négociable et autorise les parties à passer d'un document de transport négociable à un enregistrement négociable et vice versa. C'est ce qui explique que des craintes aient été émises au sujet de la protection des tierces parties et des problèmes qui pourraient se poser lors du passage d'une forme de document à l'autre. Par ailleurs, le projet n'en est qu'au stade préliminaire et nécessitera de nombreux amendements. À la demande du secrétariat de la CNUDCI, le secrétariat de la CNUCED a rédigé un commentaire détaillé article par article sur le projet d'instrument. Ce commentaire est disponible sur le site Web de la CNUCED¹⁶ ainsi que sur celui de la CNUDCI¹⁷.

Si l'on parvient un jour à s'entendre sur un nouveau régime de responsabilité internationale, l'inclusion de dispositions concernant les communications électroniques représentera une étape importante vers l'élimination des barrières juridiques qui entravent le développement des transports internationaux. Il convient de rappeler que les prescriptions concernant les "documents" papier et les "signatures manuscrites" dans les conventions existantes dans le domaine des transports, telles que les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby, constituent d'importants obstacles à l'utilisation de moyens électroniques de communication¹⁸.

3. Développement des TIC dans les transports et les ports maritimes

Une enquête menée sur la situation de 150 sociétés de TIC fournissant des services Internet dans le domaine des transports a montré qu'environ un

¹⁵ Voir la section A.2 du chapitre.

¹⁶ Voir le document UNCTAD/SDTE/TLB/4 de la CNUCED.

¹⁷ Voir le document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 de la CNUDCI.

¹⁸ Voir le document TD/B/COM.3/EM.12/2 de la CNUCED, paragraphes 37 à 42.

¹⁴ Voir le rapport de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement de la CNUCED sur sa sixième session (document TD/B/EX(28)/5), en particulier le paragraphe 13 des recommandations.

tiers d'entre elles avaient fait faillite, 18 % étaient inactives, 17 % avaient été rachetées par d'autres sociétés, 16 % étaient en train de remodeler leur affaire et que seules 16 % d'entre elles exerçaient leur activité comme prévu à l'origine. Il y a plusieurs raisons à cela. Un certain nombre de portails de vente aux enchères de marchandises pour les transports de ligne n'ont pas réussi à intéresser les compagnies de navigation parce qu'ils ne mettaient l'accent que sur les prix, sans décrire les services, élément auquel les chargeurs accordent une grande importance; pas plus qu'ils n'ont trouvé appui auprès de ces derniers, du fait que l'anonymat des offres de prix plaçait un transporteur connu du chargeur sur un pied d'égalité avec les autres transporteurs. Le fait que les portails court-circuitaient les commissionnaires de transport et ne garantissaient d'aucune manière les résultats des transactions n'a pas arrangé les choses. Un certain nombre de portails cherchant à remplacer les courtiers maritimes ont sous-estimé l'importance des contacts personnels dans ces transactions. D'autres portails qui fournissaient des informations aux décideurs du secteur des transports ont été considérés comme exigeant des utilisateurs un haut niveau de connaissances en informatique et leur offrant un trop grand nombre d'options. Mais les portails dédiés à l'échange de matériels, tels que les conteneurs, ont mieux réussi.

Même si les sociétés de TIC ont aujourd'hui de meilleures chances de survie, elles ne sont pas assurées de réussir. Certains transporteurs offrent aux chargeurs de multiples possibilités d'accéder à leur portail avec un maximum de souplesse et de commodité. NYK, bien qu'élaborant sa propre solution de commerce électronique, Pegasus, a annoncé qu'elle allait se joindre aux trois grands portails, GT Nexus, INTTRA et Cargo Smart. D'autres transporteurs font partie de grands groupes, qui englobent de grosses sociétés de TIC fournissant des services à des industries très diverses. Maersk Data Group emploie plus de 2 500 personnes et travaille avec les milieux de la banque, de la finance et de l'assurance, les industries agricoles et l'armée ainsi qu'avec le secteur des transports maritimes. La part de marché des transactions en ligne ne fait que croître : en 2001, CSX, entreprise de transports intérieurs des États-Unis, a signalé un accroissement des réservations en ligne de 55 %, contre 15 % précédemment.

Les sociétés de TIC semblent avoir moins de difficultés à aider les transporteurs et les fournisseurs de services de transport à mener à bien des processus communs de façon plus efficace. SynchroNet Marine (www.synchronetmarine.com) offre quatre produits pour optimiser la gestion des conteneurs. L'un de ces produits optimise le potentiel de gestion coopérative des conteneurs entre les entreprises de transport maritime au long cours et à courte distance en Asie et en Europe. Un autre permet aux transporteurs d'explorer des bases de données concernant les conteneurs disponibles par origine et par destination ainsi que pour les réservations

immédiates ou à la demande. Un troisième produit encore permet aux transporteurs de repositionner les conteneurs le long de nombreuses routes. Le quatrième produit a été lancé au premier trimestre de 2002 conjointement avec l'autorité portuaire d'Oakland (États-Unis) et des entreprises de camionnage desservant le port. Ce produit vise à rationaliser les mouvements de conteneurs dans la zone métropolitaine et à réduire ainsi les encombrements aux péages et sur les routes, ainsi qu'à limiter le plus possible les mouvements de camions vides et à protéger l'environnement.

Pour les communautés portuaires, le recours aux TIC est l'un des meilleurs moyens possibles d'améliorer l'efficacité des processus de transport communs. Les activités des ports maritimes exigent le traitement de flux d'informations importants, faisant intervenir nombre de parties dont les objectifs commerciaux et administratifs sont différents. Au fil du temps, dans certains ports, ont été mis en place des réseaux de TIC sur mesure qui reflètent les arrangements institutionnels ainsi que les pratiques commerciales et administratives des autorités portuaires, des agences maritimes, des opérateurs portuaires, des exploitants de terminaux, des administrations douanières, des commissionnaires de transport, etc. L'expérience montre que, si l'on veut mettre en place un réseau de TIC qui serve convenablement les intérêts de ces parties, il faut au préalable avoir une vision à long terme et intégrée de la communauté portuaire.

Les ports belges fournissent une bonne illustration du processus. Les réseaux complexes de TIC que requiert le grand port d'Anvers (voir l'encadré 4 pour plus d'informations) ont leur contrepartie dans le réseau Enigma (Electronic Network for Information in the Ghent Maritime Area), un équivalent de taille plus réduite mis en place à Gand, autre port flamand (2 892 navires et 24 millions de tonnes en 2000), qui est moins grand que celui d'Anvers et qui dessert essentiellement des vraquiers. Enigma a été conçu en 1999-2000 dans le but de fournir une plate-forme centralisée pour gérer toutes les données et toutes les transmissions concernant les mouvements de navires de haute mer et les services qui les desservent, y compris les services de manutention. Comme le port est situé à l'intérieur des terres, les échanges d'informations concernant les navires en approche portent, entre autres, sur leurs mouvements en mer, dans les cours d'eau, les écluses et les canaux, puis à l'intérieur de la zone portuaire. Des liaisons sont prévues avec d'autres services, tels que ceux des Douanes belges ou avec d'autres ports pour l'échange de données anticipées sur les marchandises dangereuses. L'accès au serveur se fait par le biais de sites Internet ou d'un réseau local. Une version commerciale de ce réseau est en train d'être lancée par Cosmos, qui est l'un des deux principaux fournisseurs (avec Navis) de logiciels pour la gestion des systèmes de traitement des données et des marchandises dans les terminaux à conteneurs.

ENCADRÉ 4**Application des technologies d'information et de communication dans un grand port :
le cas d'Anvers**

Anvers est l'un des plus grands ports de l'Union européenne. En 2000, plus de 16 000 navires de haute mer et 57 000 barges y ont fait relâche et 130 millions de tonnes de marchandises y ont été manutentionnées. Le port est situé, pour l'essentiel, sur la rive droite de l'Escaut, mais est en train actuellement de s'étendre à la rive gauche. Il occupe plus de 13 000 hectares au total et comprend deux hectares d'eaux profondes, 130 kilomètres de postes d'accostage, 276 kilomètres de routes et 960 kilomètres de voies ferrées. L'infrastructure relève de l'Autorité portuaire d'Anvers, tandis que les activités portuaires sont entre les mains de sociétés et d'opérateurs privés.

L'utilisation des TIC dans le cadre des activités portuaires a été introduite au milieu des années 80 par des organismes à but non lucratif créés par les secteurs public et privé. La Ville d'Anvers a installé Telepolis pour fournir des services TIC à l'autorité portuaire, aux services publics de la ville (c'est-à-dire à la police et aux pompiers) et au système de protection sanitaire et sociale.

L'APICS (Antwerp Port Information and Control System) a été élaboré et mis au point entre 1985 et 1988, et, pour finir, mis en service en avril 1989. C'est un outil d'information à l'intention des services de planification, d'assistance et de régulation en matière de navigation maritime et intérieure, qui renseigne sur tous les mouvements de navires dans le port d'Anvers. Les utilisateurs d'APICS sont la capitainerie du port de Hambourg, le service de remorquage, le service financier et les services d'administration générale relevant de l'autorité portuaire. Les informations fournies par le système concourent au bon déroulement d'opérations de la plus haute importance, telles que le déploiement des remorqueurs et des pilotes, la planification des opérations d'ouverture et de fermeture des écluses et des ponts, l'établissement des factures, la gestion des concessions ou encore la collecte et le traitement de données statistiques.

L'un des principaux sous-systèmes d'APICS est le Vessel Traffic Service (VTS) qui accroît la sûreté de la navigation dans les zones de trafic intense du port, permettant aussi de mieux planifier les activités d'éclusage et de commander les opérations de pilotage et de remorquage dans les eaux sous contrôle et en dehors. Ce service fait intervenir les éléments suivants : un système radar avec affichage haute brillance placé en cinq endroits stratégiques du port; un circuit de télévision fermé avec réglage PTZ (panoramique/inclinaison/zoom) de haute précision, permettant à des caméras couleur de contrôler deux groupes d'écluses; et deux anémomètres montés sur des poteaux de 10 mètres de haut, avec affichage sur place et à distance, avertissant du renforcement des vents. Des informations en temps réelles sur la situation aux écluses et aux ponts et sur les conditions météorologiques arrivent dans une salle de contrôle reliée en outre avec les services de police et les pompiers. Des panneaux routiers renseignent les conducteurs sur la situation dans les zones critiques. Le contact est maintenu en permanence avec les navires, les barges, les remorqueurs et les pilotes grâce aux radiocommunications téléphoniques, classiques, VHF (très haute fréquence) et UHF (ultra haute fréquence).

Le système APICS assure de nombreuses transmissions pour les terminaux et imprimantes disséminés dans tout le port, qui en compte plus de 300. Un câble coaxial spécifique est installé sur la rive droite de l'Escaut et des lignes louées sont exploitées actuellement sur la rive gauche et aux Pays-Bas. Des modems fréquence radio assurent la transmission d'informations, de signaux vocaux et vidéo et de données radar. La base de données centrale contient 20 milliards d'octets d'informations, et plus de 700 000 messages EDI (échange de données informatisées) sont traités chaque année.

Le système Seagha a été créé en 1986 par la Chambre de commerce et d'industrie d'Anvers avec les six organisations professionnelles du port (deux représentant les entreprises de manutention, deux les transitaires, une les agents maritimes et une les armateurs). Son objectif est d'acheminer le volume croissant de messages EDI, qui, au départ, étaient transmis bilatéralement entre les correspondants, par l'intermédiaire d'une plate-forme unique et fiable, afin que chaque intéressé n'ait à utiliser qu'un seul et unique point d'entrée pour toutes ses communications entrantes et sortantes.

Le produit Clearing de Seagha permet d'atteindre tous les partenaires commerciaux, même s'ils sont connectés à des réseaux d'EDI différents et s'ils utilisent d'autres modes de connexion (téléphone, télécopie, courrier électronique, page Web, EDI, etc.). Il offre aussi la possibilité de se connecter à des réseaux implantés ailleurs (par exemple, dans d'autres ports). Plus précisément, ce produit permet la transmission de messages EDI normalisés et de formats divers, la connexion via X400 à un nombre illimité de réseaux internationaux dans le monde, l'archivage des messages, la recherche et le suivi des messages envoyés et reçus, et l'accès direct via l'un des protocoles de communication suivants : TCP/IP, X25, X400 et OFTP. Ses utilisateurs sont des importateurs, des exportateurs, des banques, des entreprises de camionnage, des transporteurs maritimes, des exploitants de navires porte-barges, des transitaires, des

exploitants de terminaux, des centres de tri de terminal, les Chemins de fer belges, la Douane belge, les services de pointage, etc. Le nombre de sociétés qui l'utilisent et de messages transmis a augmenté régulièrement, passant de 132 sociétés et 500 000 messages en 1993 à 465 sociétés et 5 100 000 messages en 2000.

Le produit Bridge de Seagha est un logiciel qui convertit le format adopté par un utilisateur donné au format standard Edifact/ONU utilisé par le système Clearing. Le produit Mapping permet aux utilisateurs de Seagha de convertir leurs messages en un autre format (EDI, courrier électronique, HTML ou ANSIX12, etc.) ayant la préférence de leurs partenaires commerciaux. Des produits pour applications PC sont également disponibles et peuvent intéresser des sociétés ayant des ressources technologiques d'entrée de gamme ou de niveau moyen : Expag, pour l'échange d'informations entre transitaires et agents maritimes; Sabel, pour communiquer avec les services douaniers; Dangerous Goods, pour transmettre les déclarations concernant les marchandises dangereuses; et Shipbrokers'Clerk System, pour se connecter au système APICS de l'autorité portuaire.

Des actions sont résolument menées actuellement en vue de remplacer toutes les applications PC par des applications Web, qui utiliseront des messages Edifact en arrière-plan. Vessel Manager a été lancé début 2002. Cette version Web du Shipbrokers'Clerk System se décline en deux modules : BERTH et WASDIS. Le premier permet d'exécuter des tâches courantes telles que la déclaration des navires arrivant au port, la demande de déplacement de cargaisons et la détermination des priorités pour les services. Le second offre la possibilité de satisfaire à la Directive de la Communauté européenne sur les déversements illicites, qui demande de notifier obligatoirement l'élimination de déchets par voie électronique à compter de janvier 2002.

Source : Communication présentée lors de l'atelier "IT and ETI in Transport Business", organisé à Anvers (Belgique), du 11 au 15 mars 2002.

La démarche de Gand pour mettre en place des réseaux de TIC reflète celle de Valence, port espagnol de même taille (5 677 navires et 21,2 millions de tonnes en 2000), qui, toutefois, s'occupe surtout de transport conteneurisé. De fait, l'action entreprise pour constituer le réseau émane de l'autorité portuaire et est centrée sur les services fournis aux navires. L'heure est à l'extension du réseau à d'autres parties de la communauté portuaire, notamment à celles s'occupant du dédouanement des marchandises (c'est-à-dire les agents en douane), qui utilisent les services informatiques des douanes. Inforport Valencia est la société chargée d'entretenir ce réseau et de le développer; l'autorité portuaire de Valence et Portel en sont les principaux actionnaires. Portel est une coentreprise créée par l'autorité portuaire espagnole et la compagnie nationale des téléphones (Telefonica), qui s'occupe de promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les ports.

Dans ces deux exemples, les services douaniers gèrent leurs propres réseaux nationaux, notamment pour la déclaration en douane des marchandises, le dédouanement et l'imposition des droits, réseaux qui sont utilisés par des parties s'occupant des marchandises. Les travaux entrepris pour relier ces réseaux à ceux du port sont toujours en cours.

G. AUTRES FAITS NOUVEAUX

En 2001, une évaluation approfondie du programme Trainmar, qui existe depuis 22 ans, a été réalisée par une équipe d'évaluation indépendante, qui a recommandé de poursuivre les activités concernant le

renforcement des capacités pédagogiques et l'appui technique, mais de mettre fin au programme Trainmar sous sa forme actuelle. L'équipe d'évaluation a également formulé un certain nombre d'autres recommandations tendant, notamment, à supprimer l'Équipe centrale d'appui, à renforcer la Section de la mise en valeur des ressources humaines en la dotant des ressources techniques et pédagogiques nécessaires, à établir un programme intégré dans le secteur portuaire, à utiliser des technologies de l'information et de la communication modernes dans les activités futures et à élaborer une stratégie globale et cohérente pour les activités de formation qui doivent être considérées comme des moyens de renforcer les capacités dans le secteur portuaire.

La collaboration entre la Section de la mise en valeur des ressources humaines et la Section des transports au sein de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale a été renforcée de manière à tirer des synergies des ressources pédagogiques et techniques. La Section de la mise en valeur des ressources humaines a créé un site Web, www.unctad.org/hrdsite, destiné à fournir des informations gratuites sur ses activités de formation et à favoriser l'échange d'informations et de matériels par l'intermédiaire d'un réseau réservé aux seuls adhérents. Elle a également organisé une réunion internationale, en collaboration avec l'Autorité portuaire du Douro et de Leixoes au Portugal, dans le but de définir une stratégie internationale de développement des ressources humaines à l'intention des communautés portuaires de pays en développement.

La réunion s'est tenue à Porto (Portugal) du 13 au 16 mai 2002 et a rassemblé plus de 68 délégués venus de 30 pays. La stratégie était fondée sur quatre éléments : une approche intégrée du renforcement des compétences et de la formation; la constitution de partenariats entre établissements de pays développés et de pays en développement dispensant une formation aux activités portuaires; un très large recours aux techniques de téléenseignement et la création d'un site Web pour promouvoir l'échange d'informations et le renforcement de la coopération entre partenaires. Des plans d'action spécifiques ont été élaborés pour

les pays en développement anglophones, francophones et lusophones. Ces plans tiennent compte, dans tous les cas, du niveau de mise en œuvre du programme Port Certificate ainsi que des engagements pris au titre du programme, et tentent de promouvoir la mise en place d'une capacité de développement institutionnel équilibrée pour les communautés portuaires des pays en développement. Ils encouragent aussi les partenariats entre communautés portuaires de régions différentes et ouvrent la voie à l'établissement de partenariats avec des établissements publics et privés.

Chapitre VII

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE AU NIVEAU RÉGIONAL : AMÉRIQUE LATINE

Chapitre VII

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE AU NIVEAU RÉGIONAL : AMÉRIQUE LATINE

Le présent chapitre porte sur l'évolution des transports maritimes dans les pays et territoires en développement d'Amérique, y compris les transports intérieurs.

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

La période couverte par la présente étude (1999-2001) a été une période instable pour les pays d'Amérique latine et des Caraïbes. La crise financière de 1997 a eu de graves répercussions sur la croissance économique, qui a chuté à 2,3 % en 1998 et est tombée à un niveau extrêmement bas l'année suivante, puisqu'elle n'a été que de 0,4 % (voir le tableau 46). Ce sont les pays d'Amérique latine qui ont été le plus touchés par la récession; neuf des 20 pays figurant dans le tableau 46 ont enregistré une croissance négative soit en 1998, soit en 1999, et, dans l'un d'eux, la croissance a décliné au cours des deux années considérées. Sur les 10 pays qui ont affiché une croissance positive, ceux qui ont obtenu les meilleurs résultats ont été ceux qui avaient des liens étroits avec l'économie américaine, à savoir la République dominicaine, le Mexique et les pays d'Amérique centrale. Le plus grand pays d'Amérique du Sud, le Brésil, a connu une croissance beaucoup moins forte. Les 12 pays des Caraïbes ont obtenu de bons résultats dans l'ensemble; seuls trois d'entre eux ont enregistré une croissance négative en 1998 ou en 1999.

En 1999, la demande intérieure a été atone et rognée par des dévaluations monétaires au Brésil, au Chili, en Colombie et en Equateur. Le déficit budgétaire s'est accru à cause de l'activité de reconstruction menée dans certains pays d'Amérique centrale et des Caraïbes après le passage des cyclones Mitch et Georges, des tremblements de terre qui ont dévasté les régions productrices de café de la Colombie et des revendications exercées en matière de dépenses sociales dans d'autres pays. L'investissement a également été en sommeil, du fait du niveau élevé des taux d'intérêt en 1999, année où de nombreuses banques du pays ont eu des difficultés, ont été réorganisées ou ont fusionné. Les apports financiers ont été inférieurs de moitié à ceux de 1997 et dans la plupart des pays, il a fallu puiser dans les réserves pour assurer les paiements extérieurs.

Le vigoureux rebond de la production économique en Amérique latine et dans les Caraïbes en

2000 résulte de la croissance économique enregistrée aux États-Unis, dans la zone euro et en Extrême-Orient, qui a stimulé la demande et fait monter le prix du pétrole brut. Sept pays d'Amérique latine (Brésil, Chili, Cuba, Honduras, Mexique, Nicaragua et République dominicaine) et quatre pays des Caraïbes (Belize, Grenade, Saint-Kitts-et-Nevis et Trinité-et-Tobago) ont connu des accroissements de production supérieurs à la moyenne régionale de 4,1 %. Ceux qui ont affiché les meilleurs résultats ont été ceux qui ont tiré profit du niveau élevé de la demande américaine. La récession économique n'a été observée que le bassin du Rio de la Plata et a touché trois pays.

Dans les pays de la région, la demande intérieure a augmenté de 4,5 %, essentiellement en raison d'un accroissement de la consommation favorisé par de faibles taux d'inflation ou de l'utilisation du dollar comme monnaie nationale, ainsi que cela a été le cas en Equateur. Un contrôle strict des dépenses budgétaires et un meilleur recouvrement de l'impôt se sont traduits par une réduction des déficits publics à 2,3 % du PIB, de même que par un ralentissement des investissements publics dans certains secteurs clés (comme l'agriculture, par exemple) et une compression des dépenses sociales. L'investissement privé national n'a pas augmenté à cause de la modicité des prêts bancaires et du niveau élevé des taux d'intérêt. Le produit des privatisations s'est accru de 50 % par rapport à celui de 1999, pour passer à 18,5 milliards de dollars, le Brésil et le Mexique comptant pour à peu près 70 % et 23 % des privatisations de la région respectivement. L'intensification de la concurrence a conduit des sociétés transnationales à mettre en correspondance des zones de production et de consommation par delà les frontières nationales, comme c'est le cas, par exemple, pour le gaz dans le Mercosur et pour l'électricité en Amérique centrale.

Cela étant, on s'est rendu compte de la fragilité de la reprise un an plus tard. La plupart des pays de la région ont pâti de la faiblesse des prix des produits de base et du fléchissement de la demande dans les pays industrialisés au second semestre de l'année. L'indice

TABLEAU 46
Croissance du PIB en pourcentage, aux prix constants du marché, dans les pays d'Amérique latine
et des Caraïbes, 1998-2001

<i>Pays ou territoires</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Argentine	3,8	-3,4	-0,6	-3,8
Bolivie	5,2	0,4	1,8	0,0
Brésil	0,3	0,9	4,3	1,7
Chili	3,6	-0,1	4,9	3,0
Colombie	0,5	-4,1	2,7	1,5
Costa Rica	8,3	8,1	1,7	0,3
Cuba	1,3	6,8	5,5	3,0
El Salvador	3,8	3,3	2,0	1,5
Equateur	1,0	-9,5	2,8	5,0
Guatemala	5,1	3,9	3,1	2,0
Haïti	-1,1	2,3	1,2	-0,9
Honduras	3,3	-1,5	5,0	2,5
Mexique	5,1	3,6	6,8	-0,1
Nicaragua	4,1	7,4	4,7	2,0
Panama	4,6	3,5	2,6	0,5
Paraguay	-0,6	-0,1	-0,6	1,5
Pérou	-0,5	0,9	3,0	-0,5
République dominicaine	7,3	8,0	7,8	3,0
Uruguay	4,4	-2,9	-1,5	-2,5
Venezuela	0,7	-5,8	4,0	2,8
<i>Sous-total : Amérique latine</i>	2,3	0,4	3,9	0,5
Antigua-et-Barbuda	5,0	4,9	2,6	-
Barbade	5,3	3,1	3,0	-1,5
Belize	2,0	5,9	10,1	-2,0
Dominique	3,1	1,3	0,7	-
Grenade	7,6	7,5	6,5	2,5
Guyane	-2,2	3,9	3,0	1,0
Jamaïque	-1,0	0,7	0,5	1,5
Sainte-Lucie	3,0	3,4	0,6	-
Saint-Kitts-et-Nevis	1,1	3,5	7,1	-
Saint-Vincent-et-les Grenadines	5,8	4,2	2,0	-
Suriname	1,9	-2,4	0,1	-
Trinité-et-Tabago	5,3	7,8	5,0	1,0
<i>Total : Amérique latine et Caraïbes</i>	2,3	0,4	4,1	0,5

Source : Pour 1998-2000 : *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe*, publication de la CEPALC LC/G.2151-P/B, février 2002, page 68. Pour 2001 : estimations tirées de *Balance preliminar de las economías de América latina y el Caribe* (2001), publication de la CEPALC LC/G.2153-P/E, appendice statistique, tableau A-1. La classification de la CEPALC pour l'Amérique latine englobe Cuba et Haïti, pays de la région des Caraïbes.

des prix des produits minéraux estimé par la CEPALC est le plus bas enregistré ces cinq dernières années et les indices des prix de certains produits agricoles tels que le café sont descendus à des niveaux sans précédents. Les estimations préliminaires qui ont été faites de la croissance économique dans les pays d'Amérique latine et des Caraïbes en 2001 donnent un taux de 0,5 %, c'est-à-dire à peine supérieur à l'accroissement de la production en 1999. Les économies de sept pays se sont contractées et nulle part le taux de croissance de la production n'a été supérieur à 5 %. Vers la fin de l'année, l'Argentine ne remboursait plus sa dette et l'onde de choc provoquée par l'effondrement de son économie se propageait dans les pays voisins, notamment en Uruguay.

Ainsi qu'il ressort du tableau 47, les exportations des 37 pays d'Amérique latine et des Caraïbes pour l'année 2000 ont atteint, en valeur, 369,8 milliards de dollars, représentant 6 % des exportations mondiales de cette année-là. Leurs importations se sont chiffrées à 374,1 milliards de dollars, équivalant à 5,8 % des importations mondiales. Par rapport à 1999, les exportations ont augmenté en valeur de 20,0 % et les importations, de 15,9 %. Les chiffres provisoires dont on dispose pour 2001 vont dans le sens d'une baisse de la valeur des exportations et des importations.

La contribution des divers groupes régionaux de pays à la valeur du commerce international de la région

figure également dans le tableau 47. Le Mercosur est formé de quatre pays (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay) et ses exportations représentent 23,2 % des exportations totales de la région. La Communauté andine, qui est constituée de cinq pays (Bolivie, Colombie, Equateur, Pérou et Venezuela), fournit 16,4 % des exportations régionales. Les Caraïbes qui comprennent 20 pays et territoires (Anguilla, Antigua-et-Barbuda, Antilles néerlandaises, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Cuba, Dominique, Grenade, Guyana, Haïti, Jamaïque, Montserrat, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Trinité-et-Tobago), y compris ceux faisant partie de la Communauté des Caraïbes (CARICOM), de l'Organisation des États des Caraïbes orientales et de l'Initiative concernant le Bassin des Caraïbes du gouvernement des États-Unis. Ensemble, ces pays fournissent 4,8 % des exportations de la région. Les cinq pays du Marché commun de l'Amérique centrale (MCAC), à savoir le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua, en fournissent 4 %. Les trois pays restants (Chili, Mexique et Panama), qui n'appartiennent à aucun de ces groupes assurent respectivement 45 %, 4,9 % et 1,6 % des exportations de la région. Le Mexique, partenaire des États-Unis et du Canada dans le cadre de l'Accord de libre échange nord-américain (ALENA), exporte, entre autres, des *maquilas* (ateliers d'assemblage à capitaux étrangers).

TABLEAU 47

Valeur du commerce international des pays d'Amérique latine et des Caraïbes
(En milliards de dollars courants)

	Exportations			Importations		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Valeur du commerce de 37 pays d'Amérique latine et des Caraïbes	307,9	369,8	254,8	322,7	374,1	254,5
Mercosur	76,3	86,0		79,6	85,7	
Communauté andine	44,6	60,7		34,5	39,3	
Pays des Caraïbes	15,1	17,9		27,7	31,3	
MCAC	14,3	14,7		18,2	19,6	
Mexique	136,7	166,4		142,0	174,5	
Chili	15,6	18,1		13,9	16,7	
Panama	5,3	5,9		6,7	7,0	
Croissance en pourcentage du volume du commerce de marchandises des pays d'Amérique latine et des Caraïbes	7,0	11,0	2,4	-2,1	13,9	0,4

Source: *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001*, publication de la CEPALC LC/G.2149-P/E, tableaux II.1a, II.2 et II.5a. Les données pour 2001 sont provisoires et ne couvrent que la période allant de janvier à septembre. Toutes les données proviennent de sources d'information sur la balance des paiements.

B. COMMERCE DE MARCHANDISES

La structure du commerce extérieur des pays d'Amérique latine et des Caraïbes est présentée au tableau 48, qui fournit des chiffres pour l'année 2000. La part importante constituée par les produits de base (denrées alimentaires, produits agricoles, minerais et combustibles) dans les exportations est mise en évidence par les 30,8 % qu'elle représente dans la valeur des exportations totales. Dans cette catégorie, le pétrole brut se détache, avec un total de 45,5 milliards de dollars. La principale destination des exportations est le marché des États-Unis, qui en absorbe près de 60 %. Les autres pays de la région ne viennent qu'après, avec

une part de 16,2 %. Pour être bref, les exportations des pays d'Amérique latine et des Caraïbes vont pour les trois-quarts environ vers des pays de l'hémisphère, pour 10 % vers l'Europe et pour 5,6 % vers le Japon et d'autres pays asiatiques.

En 2000, les produits de base ont constitué 11,4 % des importations de la région. Les dépenses qu'elles ont entraînées ont oscillé autour de 13 milliards de dollars pour chacun des trois principaux produits importés (denrées alimentaires, produits agricoles et combustibles). Ce sont les États-Unis qui fournissent la plus grande partie de ces importations (51,1 %), les pays de la région n'en procurant que 15,5 %. Globalement,

TABLEAU 48

Structure des échanges extérieurs de certains produits des pays d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2000

Exportations de la région	Milliards de dollars	Destination des exportations (%)					
		États-Unis	Japon	Europe	Asie	Région	Autres pays
Tous produits confondus	341,8	59,5	2,2	10,1	3,4	16,2	8,6
<i>dont :</i>							
Denrées alimentaires	22,7	19,4	3,2	26,3	7,9	24,3	18,9
Produits agricoles	28,5	37,1	6,0	25,3	6,2	13,3	12,1
Minerais	8,6	6,8	21,4	22,5	17,5	9,8	21,9
Combustibles	45,5	67,1	0,8	7,1	1,0	14,9	9,0
Tous autres produits	236,6	66,5	1,2	6,9	2,6	16,3	6,5
Importations de la région	Milliards de dollars	Origine des importations (%)					
		États-Unis	Japon	Europe	Asie	Région	Autres pays
Tous produits confondus	362,5	51,1	4,2	13,1	8,1	15,5	7,9
<i>dont :</i>							
Denrées alimentaires	13,2	36,1	0,1	12,8	5,0	40,6	5,5
Produits agricoles	13,0	45,6	0,1	4,1	4,1	32,7	13,4
Minerais	1,9	24,6	0,2	5,9	4,4	45,5	19,4
Combustibles	13,4	11,6	0,3	1,1	4,3	53,7	29,0
Tous autres produits	321,0	53,8	4,8	14,0	8,6	12,0	6,8

Source: *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001*, publication de la CEPALC LC/G.2149-P/E, tableaux 1b et 1c. Les données, qui concernent 33 pays, proviennent de sources spécialisées et ont été rassemblées selon une méthodologie différente de celle indiquée au tableau 55.

les importations en provenance de l'hémisphère comptent pour les deux tiers des importations totales. Les parts des importations en provenance d'Europe, du Japon et d'autres pays asiatiques se valent ou presque (13, % et 12,3 % respectivement). Ensemble, elles constituent environ un tiers du total.

Pour les 10 premiers pays d'Amérique latine et des Caraïbes, la destination des exportations et l'origine des importations en 2000 sont indiquées au tableau 49. La part que représente le marché des États-Unis est plus grande pour les pays qui lui sont les plus proches. Celle que constituent les échanges régionaux est plus

importante en Amérique du Sud, notamment entre les pays du Mercosur.

C. FLOTTE MARCHANDE DES PAYS ET TERRITOIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE

1. Situation générale

Le tableau 50 donne les pourcentages que représentent les exportations par mer, en volume et en valeur, pour six pays en développement d'Amérique latine. Ces pourcentages vont de 40,7 % à 97,5 % pour

TABLEAU 49
Structure du commerce extérieur de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2000

Pays	Exportations (milliards de dollars)	Destination des exportations (%)					
		États-Unis	Japon	Europe	Asie	Région	Autres pays
Argentine	26,3	12,0	1,5	16,5	6,8	47,9	15,3
Brésil	55,1	24,1	4,5	23,6	6,9	24,8	16,2
Chili	18,2	16,4	14,2	21,9	14,9	22,1	10,6
Colombie	13,6	50,6	1,8	11,9	1,1	28,6	6,0
Costa Rica	5,9	52,0	0,9	19,5	3,6	18,8	5,2
Mexique	166,4	88,6	0,6	3,2	0,7	3,1	3,8
Panama	5,9	44,8	1,0	17,9	2,9	24,0	9,4
Pérou	7,0	31,0	5,7	16,0	16,0	21,7	9,6
République dominicaine	5,7	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Venezuela	34,0	59,6	0,8	5,4	0,6	19,5	14,0

Pays	Importations (milliards de dollars)	Origine des exportations (%)					
		États-Unis	Japon	Europe	Asie	Région	Autres pays
Argentine	23,8	19,1	4,0	22,0	10,3	34,6	10,0
Brésil	55,9	23,2	5,3	23,9	10,2	21,1	16,4
Chili	16,7	19,7	4,2	16,5	12,7	35,8	11,1
Colombie	11,1	34,0	4,6	16,0	8,0	27,6	9,8
Costa Rica	6,1	51,2	3,6	10,2	3,9	25,2	5,9
Mexique	174,5	73,1	4,0	8,4	7,4	2,6	4,6
Panama	7,0	35,7	7,2	8,7	6,3	25,7	16,4
Pérou	7,3	23,4	6,6	12,9	10,5	38,4	8,1
République dominicaine	9,7	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Venezuela	16,1	37,8	3,4	18,0	6,9	25,0	9,0

Source: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, publication de la CEPALC LC/G.2149-P/E, tableaux II.5a et II.5b, et Annexe.

TABLEAU 50
Part du trafic maritime de marchandises dans les exportations de certains pays d'Amérique latine et des Caraïbes en 2000

Pays	Pourcentage des exportations acheminées par mer	
	En volume (tonnes métriques)	En valeur (dollars)
Argentine	83,8	70,2
Brésil	97,5	74,2
Chili	95,7	86,0
Colombie	97,2	74,7
Mexique	40,7	16,7
Pérou	97,5	73,5

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de Maritime Profile of Latin America and the Caribbean (2002). CEPALC, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/expmdo00.asp>.

ce qui est du volume et de 16,7 % à 86 % en ce qui concerne la valeur. Les faibles pourcentages que représente le trafic maritime pour le Mexique, la plus grande nation commerçante, tient au rôle joué par les transports routiers et ferroviaires dans les échanges avec son principal partenaire commercial, les États-Unis. Pour les cinq autres pays, le trafic maritime a été extrêmement important.

2. Situation générale des flottes marchandes

Le tableau 51 présente la flotte marchande immatriculée dans les pays en développement d'Amérique, à l'exclusion des pays de libre immatriculation (Bahamas, Bermudes et Panama). La part de la flotte marchande immatriculée dans ces pays s'est constamment accrue depuis 1980, où elle représentait

TABLEAU 51
Flottes marchandes du monde et flottes immatriculées dans les pays d'Amérique latine, certaines années
(En milliers de tpl)

	Année	Tonnage total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
TOTAL: MONDE	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1985	664 800	261 439	232 107	105 846	19 939	45 469
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	1995	734 917	267 650	261 628	104 129	43 849	57 660
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
TOTAL: AMÉRIQUE LATINE ^a	1980	21 794	7 914	6 183	6 547	37	1 113
	1985	23 283	7 354	7 765	6 363	102	1 699
	1990	25 529	7 501	9 025	6 348	364	2 291
	1995	29 798	8 236	9 238	8 104	1 486	2 734
	2000	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
	2001	34 556	8 223	10 448	8 999	3 789	3 057
CÔTE EST DE L'AMÉRIQUE DU SUD	1980	12 649	4 866	3 893	3 491	0	399
	1985	15 345	5 576	5 749	3 173	78	769
	1990	14 459	5 119	6 303	1 907	214	916
	1995	10 650	4 652	3 975	736	326	961
	2000	6 923	3 039	2 625	687	196	376
	2001	6 652	2 906	2 580	589	192	385
CÔTE OUEST DE L'AMÉRIQUE DU SUD	1980	2 717	484	929	1 212	0	92
	1985	2 914	651	880	1 190	0	193
	1990	2 770	558	973	1 022	0	217
	1995	1 763	429	581	372	22	360
	2000	1 646	615	370	236	77	348
	2001	1 641	609	382	200	80	370
AUTRE PAYS (Y COMPRIS LES CARAÏBES, L'AMÉRIQUE CENTRALE, LE MEXIQUE)	1980	6 428	2 564	1 361	1 844	37	622
	1985	5 024	1 127	1 136	2 000	24	737
	1990	8 300	1 824	1 749	3 419	150	1 158
	1995	17 384	3 155	4 682	6 996	1 138	1 413
	2000	25 482	3 991	6 939	8 914	3 267	2 371
	2001	26 263	4 708	7 526	8 210	3 517	2 302

Source: Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons.

^a Les tonnages immatriculés aux Bahamas, aux Bermudes et au Panama ne sont pas compris dans le total sous-régional latino-américain, ces pays étant des pays de libre immatriculation.

3,2 % de la flotte mondiale. Elle est passée à 3,5 % en 1990 et a atteint 4,2 % en 2000. En 2001, elle est restée sensiblement la même. Le tonnage actuellement détenu par ces pays s'élève à 34,6 millions de tpl.

Sur le plan géographique, la répartition des armements s'est considérablement modifiée depuis les années 80. Les pays de la côte est de l'Amérique du Sud détenaient 58 % de la flotte régionale en 1980. En 1990, leur part du tonnage avait légèrement régressé, à 56,6 %, et, en 2000, avait diminué de plus de 50 % pour ne plus être que de 20,4 %. En 2001, elle est tombée à 19,2 %. Une évolution comparable a été constatée dans les pays de la côte ouest de l'Amérique du Sud dont la part a chuté de 12,5 % en 1980 à 10,8 % en 1990, puis à 4,8 % en 2000, pour se stabiliser en 2001. Des augmentations de tonnage ont été enregistrées dans les pays situés dans et autour des Caraïbes, y compris au Mexique et dans d'autres pays d'Amérique centrale : la part de ces pays dans la flotte régionale a pratiquement triplé, passant de 29,5 % en 1980 à 32,6 % en 1990, puis à 78,8 % au cours de la dernière décennie.

En 2000, la flotte était constituée pour 22,5 % navires-citernes, pour 29,2 % de vraquiers, pour 28,8 % de navires de charge classiques, pour 10,9 % de porte-conteneurs et pour 9 % d'autres types de navires. En 2001, les parts des navires-citernes, des vraquiers et des porte-conteneurs ont légèrement augmenté, passant à 23,8 %, 30,3 % et 10,9 % respectivement. La part des navires de charge classiques est tombée à 26 % et celle des autres navires, à 8,8 %. Les principaux changements observés au cours des 20 dernières années ont été la réduction de la proportion de navires-citernes, d'une part, et l'apparition et la prolifération des porte-conteneurs, de l'autre. La principale différence entre la composition actuelle de la flotte régionale et celle de la flotte mondiale réside dans la part que représentent les navires de charge classiques dans la flotte régionale (26 % en 2001), part qui est plus du double de ce qu'elle est dans la flotte mondiale (12 % seulement pour la même année).

Le tableau 52 présente plus en détails l'évolution de la flotte marchande de ces pays. Neuf pays possèdent en propriété effective des navires (6,35 millions de tpl) immatriculés sur des registres libres, notamment au

TABLEAU 52
Armement des pays et territoires en développement d'Amérique

Pays ou territoire	Tonnage total déclaré sous pavillon national	Tonnage réellement détenu par des :		Part du tonnage réellement détenu par des ressortissants du pays sous pavillon de libre immatriculation	Part du tonnage déclaré sous pavillon national, contrôlé par armateurs étrangers ^a
		ressortissants du pays sous pavillon de libre immatriculation	armateurs étrangers ^a sous pavillon national		
		Milliers de tpl		Part en pourcentage	
Antigua-et-Barbuda	6 071	-	5 855	-	96,4
Argentine	312	1 040	-	333,3	-
Belize	2 002	-	781	-	39,0
Brésil	5 959	2 683	-	45	-
Chili	915	1 057	-	115,5	-
Colombie	82	43	-	52,4	-
Cuba	92	291	-	316,3	-
Honduras	1 158	-	328	-	28,3
Iles Caïmanes	3 184	-	2 539	-	79,7
Mexique	1 180	136	-	11,5	-
Pérou	200	171	-	85,5	-
Saint-Vincent-et-les Grenadines	10 105	-	8 602	-	85,1
Uruguay	46	94	-	204,3	-
Venezuela	1 307	835	-	63,9	-
TOTAL		6 350	19 440	-	-

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Par "armateurs étrangers", on entend ici des armateurs qui sont des ressortissants d'autres pays que ceux de la région latino-américaine.

Panama. De ce fait, le tonnage détenu par les pays en développement d'Amérique est de 18,4 % supérieur à celui indiqué au tableau 51. Cela dit, cinq pays figurant dans le tableau 52 ont des flottes marchandes armées en grande partie par des ressortissants de pays situés en dehors de la région, tels que les États-Unis. Ces cinq pays ont contribué à la part importante adjugée aux pays d'Amérique centrale et des Caraïbes dans la composition de la flotte régionale. Si l'on tient compte du fait que la flotte en propriété effective dans ces pays se chiffre à 19,44 millions de tpl, le port en lourd de la flotte marchande des pays en développement d'Amérique a été de 21,47 millions de tonnes, c'est-à-dire inférieur de 37,9 % à celui indiqué au tableau 51.

3. Répartition par âge des flottes marchandes

Début 2002, la moyenne d'âge de la flotte des pays en développement d'Amérique, telle que calculée au tableau 51, était de 17,2 ans (voir le tableau 53). Cette flotte était donc plus vieille que celle de l'ensemble des pays en développement et que la flotte mondiale, qui, alors, étaient âgées respectivement de 13,9 et 13,7 ans. Les flottes de vraquiers et de navires de charge classiques des pays en développement d'Amérique étaient les plus vieilles, étant âgées respectivement de 19,2 et 18,2 ans. Par contre, la flotte de porte-conteneurs de ces pays était plus jeune que celles de l'ensemble des pays en développement et du

TABLEAU 53

Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Amérique latine, par catégories de navires, au 1er janvier 2002

(Pourcentage du tonnage total en tpl)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>Total</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
TOTAL: MONDE	Toutes catégories de navires	100,00	19,11	18,60	12,47	49,83	13,87
	Navires-citernes	100,00	19,44	23,26	14,55	42,76	13,24
	Vraquiers	100,00	17,59	18,95	11,92	51,54	13,73
	Navires de charge classiques	100,00	14,09	10,48	10,57	64,87	16,17
	Porte-conteneurs	100,00	30,13	23,79	11,45	34,64	11,03
	Autres navires	100,00	18,31	14,43	12,56	54,70	14,92
Pays en développement (y compris les pays de libre immatriculation)	Toutes catégories de navires	100,00	17,79	17,74	11,36	53,10	14,31
	Navires-citernes	100,00	21,47	21,38	16,68	40,47	12,71
	Vraquiers	100,00	19,97	19,63	11,43	48,97	13,09
	Navires de charge classiques	100,00	7,82	7,48	7,30	77,40	18,46
	Porte-conteneurs	100,00	26,63	29,37	8,19	35,82	11,18
	Autres navires	100,00	11,27	9,98	9,16	69,59	17,43
Pays en développement (à l'exclusion des pays de libre immatriculation)	Toutes catégories de navires	100,00	10,86	11,92	8,17	69,05	17,10
	Navires-citernes	100,00	14,83	11,25	9,05	64,86	16,60
	Vraquiers	100,00	1,72	7,35	7,70	83,23	19,22
	Navires de charge classiques	100,00	7,86	8,65	8,47	74,96	18,25
	Porte-conteneurs	100,00	30,96	38,28	5,34	25,42	9,21
	Autres navires	100,00	10,37	6,28	9,32	74,04	18,23
Antigua-et-Barbuda	Toutes catégories de navires	100,00	30,43	29,45	6,98	33,14	10,14
	Navires-citernes	100,00	0,00	30,27	0,00	69,73	16,06
	Vraquiers	100,00	6,42	3,92	0,00	89,65	18,33
	Navires de charge classiques	100,00	25,54	18,86	10,92	44,67	12,08
	Porte-conteneurs	100,00	36,52	40,29	4,82	18,36	7,80
	Autres navires	100,00	35,94	23,31	1,63	39,13	10,37
Anguilla	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00

TABLEAU 53 (suite)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>Total</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
Argentine	Toutes catégories de navires	100,00	4,31	2,28	8,91	84,50	18,21
	Navires-citernes	100,00	38,57	0,00	0,00	61,43	13,06
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	3,68	96,32	19,71
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,06	3,88	13,73	82,34	18,39
Barbade	Toutes catégories de navires	100,00	58,63	19,22	1,72	20,43	6,81
	Navires-citernes	100,00	93,64	0,00	0,00	6,36	3,14
	Vraquiers	100,00	38,67	59,29	0,00	2,04	5,33
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	7,48	11,81	80,71	18,08
	Porte-conteneurs	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	2,00
	Autres navires	100,00	0,00	34,36	3,50	62,14	15,25
Bolivie	Toutes catégories de navires	100,00	1,67	0,52	5,75	92,06	19,17
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	1,59	17,58	80,82	18,39
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	10,81	0,00	0,00	89,19	18,05
Brésil	Toutes catégories de navires	100,00	2,07	17,81	14,18	65,95	16,18
	Navires-citernes	100,00	1,64	22,06	16,44	59,86	15,52
	Vraquiers	100,00	1,85	5,49	14,31	78,35	17,81
	Navires de charge classiques	100,00	2,98	52,57	5,12	39,34	12,22
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	44,08	0,00	55,92	14,27
	Autres navires	100,00	6,29	1,11	19,47	73,11	17,16
Iles Vierges britanniques	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	3,52	7,76	88,71	18,92
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	5,51	12,14	82,35	18,31
Belize	Toutes catégories de navires	100,00	2,53	1,74	5,73	90,01	18,86
	Navires-citernes	100,00	0,16	1,07	1,88	96,89	19,68
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,34	99,66	19,97
	Navires de charge classiques	100,00	1,82	2,28	3,47	92,43	19,10
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	0,00	24,46	75,54	18,04
	Autres navires	100,00	5,83	2,12	9,35	82,70	17,93
Iles Caïmanes	Toutes catégories de navires	100,00	17,87	13,76	9,72	58,64	14,22
	Navires-citernes	100,00	26,61	11,34	3,28	58,77	13,47
	Vraquiers	100,00	0,00	20,74	22,53	56,73	15,50
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	2,12	10,58	87,30	18,88
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Autres navires	100,00	42,98	16,30	0,63	40,09	10,09

TABLEAU 53 (suite)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>Total</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
Chili	Toutes catégories de navires	100,00	2,20	10,20	4,21	83,39	17,94
	Navires-citernes	100,00	0,00	21,19	0,00	78,81	17,25
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	36,35	0,00	63,65	15,27
	Autres navires	100,00	5,28	11,85	10,08	72,80	16,70
Colombie	Toutes catégories de navires	100,00	1,69	1,80	1,27	95,24	19,36
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,76	99,24	19,94
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	5,33	5,66	2,59	86,43	18,10
Costa Rica	Toutes catégories de navires	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	-	-	-	-	-	-
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
Cuba	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,54	99,46	19,96
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	1,01	98,99	19,92
Dominique	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
République dominicaine	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Equateur	Toutes catégories de navires	100,00	41,44	0,10	2,88	55,58	12,30
	Navires-citernes	100,00	57,78	0,00	0,00	42,22	9,60
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,37	10,46	89,17	19,12

TABLEAU 53 (suite)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>Total</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
El Salvador	Toutes catégories de navires	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	-	-	-	-	-	-
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
Iles Falkland (Malvinas)	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	8,62	48,06	43,32	15,03
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	8,71	48,59	42,70	14,98
Grenade	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Guatemala	Toutes catégories de navires	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	-	-	-	-	-	-
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
Guyana	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	4,35	95,65	19,65
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	8,24	91,76	19,34
Haïti	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Honduras	Toutes catégories de navires	100,00	0,17	0,31	6,68	92,84	19,39
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,26	0,31	4,51	94,92	19,55
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Autres navires	100,00	0,21	0,59	16,01	83,20	18,61

TABLEAU 53 (suite)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>Total</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
Jamaïque	Toutes catégories de navires	100,00	1,32	1,33	0,00	97,35	19,59
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	26,36	26,53	0,00	47,10	11,81
Mexique	Toutes catégories de navires	100,00	2,75	0,26	14,57	82,42	18,31
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	23,18	76,82	18,15
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	6,19	0,58	6,79	86,44	18,27
Nicaragua	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	12,93	87,07	18,97
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	15,00	85,00	18,80
Paraguay	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Pérou	Toutes catégories de navires	100,00	5,39	16,87	3,26	74,48	16,58
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	7,47	23,37	4,51	64,64	15,26
Saint-Kitts-et-Nevis	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	-	-	-	-	-	-
Saint-Vincent-et-les Grenadines	Toutes catégories de navires	100,00	1,40	3,72	7,12	87,75	18,69
	Navires-citernes	100,00	1,13	0,71	0,00	98,16	19,70
	Vraquiers	100,00	0,00	4,43	4,08	91,48	19,10
	Navires de charge classiques	100,00	1,83	2,16	10,03	85,97	18,59
	Porte-conteneurs	100,00	5,99	31,53	11,26	51,22	13,92
	Autres navires	100,00	4,56	1,93	12,20	81,31	17,95

TABLEAU 53 (suite)

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-ou plus	Age moyen (années) 2001 ^a
Suriname	Toutes catégories de navires	100,00	6,26	3,16	35,28	55,30	15,64
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	100,00	0,00	12,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	38,29	19,32	0,00	42,39	10,60
Iles Turques et Caïques	Toutes catégories de navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires-citernes	-	-	-	-	-	-
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Trinité-et-Tabago	Toutes catégories de navires	100,00	1,19	0,00	21,46	77,35	18,07
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	1,41	0,00	25,43	73,16	17,71
Uruguay	Toutes catégories de navires	100,00	2,57	7,10	0,98	89,35	18,54
	Navires-citernes	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Vraquiers	-	-	-	-	-	-
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Porte-conteneurs	-	-	-	-	-	-
	Autres navires	100,00	3,11	8,60	1,18	87,11	18,23
Venezuela	Toutes catégories de navires	100,00	12,80	11,55	6,32	69,33	15,69
	Navires-citernes	100,00	15,14	25,58	10,37	48,91	13,12
	Vraquiers	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Navires de charge classiques	100,00	0,00	5,47	0,62	93,90	19,24
	Porte-conteneurs	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Autres navires	100,00	16,99	0,67	4,94	77,40	16,46

Source: Lloyd's Register - Fairplay.

^a Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

monde, qui avaient, en moyenne, 11,1 et 10,8 ans respectivement.

Les pays en développement d'Amérique ont disposé de 70 000 marins (officiers et matelots), effectif représentant 5,7 % des disponibilités mondiales, qui, en 2000, se sont chiffrées à 1,2 million de marins. La part de la flotte marchande immatriculée dans ces pays a été de 4,2 %.

D. SERVICES DE TRANSPORT MARITIME EN AMÉRIQUE LATINE ET DANS LES CARAÏBES

Les services de transport maritime des pays d'Amérique latine et des Caraïbes sont organisés pour desservir les trafics de vrac et de ligne. En 2000, les ports de la région ont chargé 750,6 millions de tonnes, soit 25,7 % des marchandises chargées dans les ports

des pays en développement et 12,7 % de celles chargées dans les ports du monde. La part des cargaisons transportées par navires-citernes dans ce total a été de 46 % et celle des cargaisons sèches, y compris les chargements convoyés par navires de ligne, de 54 %. Les ports de la région ont déchargé 359,8 millions de tonnes, soit 18,9 % des marchandises déchargées dans les ports des pays en développement et 5,8 % de celles déchargées dans les ports du monde. Les chiffres provisoires dont on dispose pour 2001 indiquent un accroissement de 3,2 % du tonnage chargé, celui-ci se chiffant à 774,5 millions de tonnes.

Le tableau 54 fournit, pour certains pays, des estimations concernant le volume des cargaisons de vrac et des marchandises transportées par navires de ligne. Ces pays contribuent pour plus de 90 % aux exportations et absorbent plus de 70 % des importations. L'Argentine et le Brésil, sur la côte est de l'Amérique du Sud, comptent pour plus de la moitié des marchandises

chargées et les pays de la côte septentrionale de l'Amérique du Sud, à savoir le Venezuela et la Colombie (à cheval sur cette côte et la côte ouest), pour environ un quart. Le long de la côte ouest, le Chili, le Pérou et la Colombie occidentale comptent pour environ un dixième du tonnage chargé. Le Mexique est de loin la nation commerçante la plus importante et compte pour 18 % du tonnage chargé. Pour les pays considérés, les cargaisons de vrac constituent le gros des exportations, 86,6 % du total, réparti à peu près à égalité entre cargaisons liquides (47,7 %) et vracs secs (54,3 %). Les marchandises en vrac constituent aussi le gros des importations, 81,3 %, mais les cargaisons liquides ne comptent que pour 29,3 % du total, tandis que les vracs secs en représentent 71,3 %. Les marchandises exportées par lignes régulières représentent 13,3 % des exportations totales, et le double du volume des marchandises importées par ces mêmes lignes. Les cargaisons importées par navires de ligne représentent 18,5 % des importations totales.

TABLEAU 54

Estimation du trafic international pour différents types de services maritimes dans certains pays d'Amérique latine, en 2000

Pays	Exportations				Importations			
	Vracs		Trafic de ligne et cargaisons diverses	Exportations totales	Vracs		Trafic de ligne et cargaisons diverses	Importations totales
	Liquides	Secs			Liquides	Secs		
Argentine	20,0	39,1	11,9	71,0	2,7	11,5	8,8	23,0
Brésil	4,6	176,7	52,1	233,4	33,2	44,1	9,2	86,5
Chili	0,7	21,5	11,3	33,5	0,4	48,1	6,3	54,8
Colombie	24,7	32,1	7,4	64,2	0,9	7,2	3,7	11,8
Mexique	93,7	25,3	7,6	126,6	16,0	24,2	9,9	50,1
Pérou	2,3	9,0	2,3	13,6	4,5	4,2	3,0	11,8
Venezuela	143,5	14,0	1,0	158,5	2,3	5,2	6,0	13,6
Total	289,5	317,7	93,6	700,8	60,0	144,5	46,9	251,6

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Maritime Profile of Latin America and the Caribbean* (2002), CEPALC, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/>.

1. Services de transport maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Les exportations de pétrole brut se font par l'intermédiaire de terminaux spécialisés faisant partie intégrante des installations exploitées par les compagnies pétrolières. PDVSA (Petróleos de Venezuela S.A.), par exemple, possède un certain nombre de terminaux d'exportation de pétrole et 21 navires-citernes pour transporter le pétrole brut à l'étranger, en partie vers son réseau de raffineries, de 2,4 mbj, aux Caraïbes, aux États-Unis et en Europe.

Les terminaux d'exportation sont principalement situés autour des Caraïbes, comme c'est le cas des trois

grands terminaux de Cayo Arcas, Dos Bocas et Pajaritos exploités par la compagnie pétrolière mexicaine PEMEX (Petróleos Mexicanos). En 2001, ces terminaux ont chargé 46,8, 28,5 et 30,1 millions de tonnes respectivement. Les terminaux vénézuéliens se trouvent dans le lac de Maracaibo et le long du littoral, comme c'est le cas du terminal colombien de Coveñas, qui a chargé quelque 20 millions de tonnes en 2000.

Des Aframax sont affrétés pour transporter le pétrole des Caraïbes vers les plates-formes du terminal de la Louisiana Oil Offshore Port, Inc. (LOOP) aux États-Unis (golfe du Mexique), vers d'autres terminaux situés le long de la côte est des États-Unis et vers les raffineries implantées sur certaines îles des Caraïbes.

Les taux d'affrètement entre le Mexique et la côte est des États-Unis s'établissaient à WS 198 en mars 2000. Ils ont augmenté pendant l'année pour atteindre WS 361, niveau sans précédent, en décembre. En novembre 2001, toutefois, ils étaient retombés à WS 137. Après un redressement de courte durée vers la fin de l'année, la baisse s'est poursuivie, les taux chutant à WS 105 en mars 2002, l'équivalent d'un affrètement à temps de 12 900 dollars par jour. Ce mois-là, pour aller de Cayo Arcas au terminal de LOOP, un navire de 70 000 tpl se fixait à WS 112, tandis que les affrètements à destination des Pays-Bas se faisaient à WS 105, ceux de Coveñas vers les États-Unis (golfe du Mexique), à WS 102 et ceux de Puerto La Cruz (Venezuela) à Houston (États-Unis), à WS 120. De plus petits navires-citernes sont utilisés pour transporter le pétrole brut d'autres exportateurs sud-américains. En mars 2002, des pétroliers de 50 000 tpl ont rapporté 160 points Worldscale pour des voyages au départ d'Esmeraldas (Equateur) à destination des États-Unis (golfe du Mexique et côte est).

Les importations de pétrole brut viennent d'Afrique de l'Ouest, d'où 8,3 millions de tonnes ont été chargées en 2000, et du Golfe arabo-persique, notamment pour ce qui est des importations brésiliennes. Pour ce trafic, les compagnies pétrolières utilisent des Suezmax ou des navires de plus gros tonnage. En mars 2002, Petrobras, la compagnie pétrolière brésilienne, a affrété deux navires, de 108 712 et 141 950 tpl, âgés de 10 ans, pour 12 à 24 mois, à 28 000 et 34 000 dollars respectivement. Le même mois, pour acheminer du pétrole brut de l'Afrique de l'Ouest vers le Brésil, cette société a affrété un navire-citerne de 130 000 tpl à WS 72 et un autre de 260 000 tpl à WS 45.

Le trafic de produits pétroliers "blancs", principalement entre les raffineries et les ports des États-Unis, est important dans les Caraïbes. Il est assuré par de petits navires-citernes de 25 000 à 35 000 tpl. Sur l'itinéraire Curaçao/Houston, les taux spot types sont passés de 7,50 dollars la tonne en mars 2000 à 11,60 dollars la tonne en mars 2001, puis sont retombés à 6,90 dollars un an plus tard. Les équivalents d'affrètement à temps pour un pétrolier de 30 000 tpl étaient de l'ordre de 8 600 dollars par jour en mars 2002. Ailleurs, les importations de pétrole brut peuvent être liées au trafic côtier de pétrole brut et de produits pétroliers d'origine locale. C'est le cas des importations brésiliennes de pétrole brut entrant dans les terminaux de Petrobras, tels que celui d'Angra dos Reis, par lesquels ont été importées 4,3 millions de tonnes en 2000 en complément des 3,5 millions de tonnes de production locale, qui ont été déchargées. Ce port, avec ceux de São Sebastião et d'Aratu, qui manutentionnent respectivement 45,7 et 18,9 millions de tonnes, participent ainsi à un important trafic côtier de pétrole

brut, de produits pétroliers, de gaz et de produits pétrochimiques.

Il existe aussi des trafics marginaux, tels que le transport de bitume liquide en navires-citernes entre les terminaux de PDVSA et l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Extrême-Orient. Les exportations de ce combustible spécial et breveté ont atteint 6,3 millions de tonnes en 2001. Le trafic de GNL n'est pas très développé, les exportations de Trinité-et-Tabago vers les États-Unis et l'Espagne ne se chiffrant qu'à 2,1 milliards de mètres cubes. Toutefois, il est appelé à s'accroître, avec les nouvelles découvertes faites à Trinité et, surtout, l'important gisement découvert en Bolivie, qui devraient amorcer un trafic d'exportation de la côte ouest de l'Amérique du Sud vers les marchés mexicains et californiens. (La Californie a connu des pannes de courant à répétition en 2000).

2. Services de transport maritime de vrac sec

Le trafic de vrac sec s'opère principalement en Amérique du Sud. De la côte orientale, sont exportés du minerai de fer et des grains du Brésil et des grains d'Argentine; de la côte occidentale, du minerai de fer est également exporté; de la côte septentrionale, du charbon est exporté de Colombie et du Venezuela.

Les plus grands ports sont ceux exploités par Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) à Tubarão et Ponta da Madeira dans le centre et le nord du Brésil, qui ont traité 72,6 et 44,5 millions de tonnes respectivement en 2000, en grande partie constituées d'exportations de minerai de fer. Cette même année, un autre opérateur important a exporté 22,7 millions de tonnes de minerai de fer à partir du port de Sepetiba. Les importations de charbon destinées à l'industrie sidérurgique arrivent par les ports de Praia Mole et Sepetiba, qui en ont manutentionné 8,4 et 3,5 millions de tonnes respectivement en 2000. Ces importations sont complétées par un important trafic côtier de minerai de fer - environ 2,2 millions de tonnes déchargées à Praia Mole - d'où l'exportation, par ce port, de 6,7 millions de tonnes de produits sidérurgiques. De même, le trafic côtier de bauxite et d'alumine a conduit à l'exportation de produits en aluminium par l'intermédiaire de terminaux privés situés près du port d'Itaqui. Les transports de minerai de fer brésilien sont assurés par des navires de plus de 100 000 tpl. En 2000, les taux de fret entre le Brésil et l'Europe du Nord sont passés de 7,50 dollars la tonne en mars à 8,70 dollars la tonne en novembre. Ils sont ensuite tombés à un niveau extrêmement bas (3,90 dollars) en novembre 2001; ils se sont légèrement redressés depuis et s'établissaient à 4,50 dollars la tonne en mars 2002. Des fluctuations analogues ont été enregistrées sur les itinéraires Brésil/Chine: en 2000, les taux sont passés de 11,50 dollars la tonne en mars à 13,50 dollars en

novembre, puis sont tombés à 6,05 dollars en décembre 2001 avant de remonter à 7,75 dollars en mars 2002.

Le long de la côte occidentale de l'Amérique du Sud, les exportations de minerai de fer se font par les ports de Huasco (Chili) et de San Nicolas (Pérou). En 2000, le port chilien, détenu par une filiale de CAP S.A., le plus gros fabricant de produits sidérurgiques du Chili, a chargé 5,5 millions de tonnes de minerai de fer, essentiellement à destination de pays asiatiques (46 % pour le Japon, 13 % pour la République de Corée et l'Indonésie, et 14 % pour la Malaisie). La même année, le port péruvien, qui fait partie d'une coentreprise minière montée avec des investisseurs chinois, en a exporté 3,7 millions de tonnes, destinées à des sidérurgistes de ce pays. Un nouveau port privé, Ventanas, dans le centre du Chili dessert plusieurs trafics de vrac sec.

Les exportations de charbon de la Colombie constituent le plus gros du vrac sec exporté depuis la côte septentrionale de l'Amérique du Sud. Le charbon vapeur est extrait du bassin d'El Cerrejón par la coentreprise Intercor-Carbocol et expédié par rail à quelque cent cinquante kilomètres de là, à Puerto Bolivar, d'où 22,9 millions de tonnes ont été expédiées par mer vers les États-Unis et les marchés européens en 2000. Cette même année, un autre exportateur, qui utilise le chemin de fer, des barges et une installation flottante offshore, a chargé 8,7 millions de tonnes de charbon vapeur. Le charbon vapeur vénézuélien vient du bassin de Guasare; il est transporté par camions sur 85 kilomètres environ, puis chargé sur des barges qui l'achemine jusqu'à une installation flottante proche du chenal de navigation du lac de Maracaibo.

Les exportations de charbon se font par Capesize. Les taux de fret représentatifs pour un voyage unique de Puerto Bolivar vers l'Europe du Nord en mars 2000 atteignaient 7,7 dollars la tonne. Après être montés au chiffre record de 8,40 dollars la tonne en novembre, ils ont constamment fléchi. En mars 2001, ils s'établissaient à 5,95 dollars la tonne et, un an plus tard, à 4,85 dollars la tonne, ce qui représente une baisse de 18,5 %.

Le trafic régional de grains est assuré par de petits vraquiers de 15 000 à 35 000 tpl. Les exportations se font principalement par le port de Paranaguá dans le sud du Brésil, qui a exporté 14 millions de tonnes de grains sur les 28,3 millions de tonnes de marchandises qu'il a traitées au total et par un certain nombre de ports argentins situés le long du Paraná, y compris des installations de chargement complémentaire. Les importations sont éparpillées dans de nombreux ports de la région, souvent positionnés sur les trafics de marchandises diverses. Le même port traite parfois exportations et importations. En 2000, le port de Santos (Brésil) a exporté 3 millions de tonnes de graines de soja et importé 2 millions de tonnes de blé.

En mars 2002, des expéditions de grains lourds au départ de Paranaguá (Brésil) à destination de l'Europe occidentale, sur un navire de 35 000 tpl, et à destination du Japon, sur un navire de 30 000 tpl, se sont faites à 16 et 26 dollars la tonne respectivement. Deux expéditions à partir du Rio de la Plata (Argentine) à destination du Maroc, par navires de 25 000 tpl, ont été réalisées à 21 et 22 dollars la tonne. Les affrètements types pour des marchandises importées au Venezuela par navires de 15 000 à 30 000 tpl se sont faits à 11,90 dollars la tonne, taux inférieur de 12,8 % à celui de l'année précédente.

Les cargaisons de vrac constituent le gros du trafic encore en évolution entre l'Amérique du Sud et l'Afrique. Une estimation faite à partir de données de 1998 pour sept pays (Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Pérou, Uruguay et Venezuela) montre que les exportations à destination de l'Afrique ne représentaient que 3 % des exportations totales (12,6 millions de tonnes). Les importations en provenance d'Afrique ont compté pour 7,5 % des importations totales de ces sept pays et atteint un total de 12,1 millions de tonnes. Les pays situés le long du littoral oriental de l'Amérique du Sud, notamment le Brésil, ont joué un rôle plus important dans ce commerce sud-sud. Les exportations sud-américaines ont été constituées de minerai de fer, de grains et de sucre et mélasses, produits qui, en 1998, ont représenté respectivement à 3,1, 3,1 et 2,7 millions de tonnes. L'Égypte et la Libye sont les principaux importateurs de ces marchandises. Les exportations africaines ont été constituées de pétrole brut (environ 8,3 millions de tonnes, provenant essentiellement d'Afrique de l'Ouest) et de charbon (quelque 2 millions de tonnes, en provenance d'Afrique du Sud).

3. Services de ligne et autres services de transport maritime

Le trafic conteneurisé de la région a atteint 9,1 millions d'EVP en 2001. Comme le montre le tableau 55, les exportations ont représenté 4,8 millions d'EVP, soit 52,5 % du total. Le taux de croissance du trafic conteneurisé s'est établi à 1,7 %, c'est-à-dire bien loin des 7,6 % atteint en 2000. Les prévisions pour 2002 et 2003 sont à 4,6 % et 5,2 % respectivement. Le tableau 55 contient également des indications sur la structure du trafic conteneurisé. Les parts de l'Amérique du Nord et de l'Europe dans les exportations de la région ont été quasiment identiques, de 32,5 % et 31,2 % respectivement. On trouve ensuite les destinations intrarégionales, avec une part de 16,7 %, qui l'emportent sur les destinations asiatiques (11,6 %). L'Amérique du Nord s'est adjugé la part la plus importante dans les importations régionales (33,4 %), suivie de l'Europe et du Japon dont les parts ont été respectivement de 22,8 % et 21,8 %. La part des pays de la région a été de 18,4 %.

TABLEAU 55

Trafic conteneurisé: destination des exportations et origine des importations de certaines zones d'échanges d'Amérique latine et des Caraïbes, en 2001

Zones d'échanges	Exportations totales (milliers d'EVP)	Destination des exportations (%)					
		Afrique	Asie	Europe	Amérique du Nord	Région	Autres régions
Mexique et Amérique centrale	933,8	0,3	7,3	23,1	41,3	21,4	6,6
Caraïbes	814,0	0,8	3,5	26,7	44,1	23,6	1,3
Côte est de l'Amérique du Sud	2 086,8	3,6	12,4	37,4	27,5	11,0	8,1
Côte ouest de l'Amérique du Sud	963,3	0,4	20,7	29,5	24,8	18,6	6,0
Total régional	4 797,9	1,9	11,6	31,2	32,5	16,7	6,2

Zones d'échanges	Importations totales (milliers d'EVP)	Origine des importations (%)					
		Afrique	Asie	Europe	Amérique du Nord	Région	Autres régions
Mexique et Amérique centrale	1 239,0	1,5	30,1	21,2	29,9	13,2	4,1
Caraïbes	1 229,9	0,2	16,7	16,2	42,5	23,8	0,6
Côte est de l'Amérique du Sud	1 253,5	2,3	18,8	32,5	29,6	14,5	2,2
Côte ouest de l'Amérique du Sud	618,5	0,7	21,1	19,3	29,9	26,3	2,4
Total régional	4 341,9	1,3	21,8	22,8	33,4	18,4	2,3
Total: exportations et importations	9 139,8						

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Maritime Profile of Latin America and the Caribbean* (2002). CEPALC, communiquées par DRI-WEFA. www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm.

Le trafic au départ de la côte est de l'Amérique du Sud a représenté 36,5 % du trafic conteneurisé de la région. Sur cette côte, les parts de l'Europe dans les exportations (37,4 %) et dans les importations (32,5 %) ont été plus élevées que celles de l'Amérique du Nord qui n'ont été que de 27,5 % et 29,6 % respectivement. Les deux autres zones, Mexique - Amérique centrale et Caraïbes (cette dernière comprenant également la côte septentrionale de l'Amérique du Sud), se sont adjugé des parts à peu près égales du trafic régional (23,8 % et 22,4 % respectivement) et ont commercé principalement avec l'Amérique du Nord, destination de plus de 40 % de leurs exportations. Les importations en provenance d'Amérique du Nord et des Caraïbes ont représenté 42,5 % du total. La côte ouest de l'Amérique du Sud est intervenue à raison de 17,3 % dans le trafic conteneurisé de la région. Sur cette côte, la majeure partie des exportations (29,5 %) est allée vers l'Europe, tandis que la majeure partie des importations (29,9 %) est venue d'Amérique du Nord. Environ un cinquième des exportations a été absorbé par l'Asie qui a fourni, de son côté, un cinquième des importations de la région. Plus

d'un quart des marchandises importées sur la côte ouest l'ont été de pays de la région.

Dans la région, comme partout ailleurs dans le monde, le trafic conteneurisé se caractérise par l'exploitation de ports de transbordement, de navires de collecte et d'escales directes. Il existe un certain nombre de ports de transbordement dans les Caraïbes, alors que les ports en droiture sont plus répandus sur les côtes est et ouest de l'Amérique du Sud. Toutefois, le déploiement de navires de plus gros tonnage sur les principales routes est-ouest de l'hémisphère nord est appelé à faire changer cet état de choses en Amérique du Sud, qui a été desservie pendant de nombreuses années par des porte-conteneurs de 1 000 à 2 500 EVP. En 1999, Evergreen a mis en service quatre navires de 3 500 EVP, âgés de 10 ans, sur les itinéraires côte est de l'Amérique du Sud/Extrême-Orient. Puis ce sont des unités de 3 800 EVP qui ont été déployées par Hamburg-Süd le long de la côte est de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud. Un de ces navires a fait escale à Suape, port en eau profonde du nord du Brésil,

appelé à devenir une plate-forme de transbordement. Les conflits sociaux du début de l'année 2002 ont temporairement mis un frein à ce projet.

Le tableau 56 donne des indications sur le débit de conteneurs en EVP des ports de la région. Le débit total pour 2000, y compris les transbordements, a été de 14,8 millions d'EVP, accroissement notable, de 10,2 % par rapport à 1999, que l'on n'a pas retrouvé en 2000 où le trafic a stagné. Les principaux ports de trans-

bordement ont été ceux de Panama, de Kingston (Jamaïque), de Freeport (Bahamas) et, à plus petite échelle, celui de Carthagène (Colombie). La contribution des ports panaméens est prête à croître depuis l'ouverture, fin 2001, du tronçon ferroviaire de 47 kilomètres reliant Balboa (sur la côte pacifique) à Colón (sur la côte caraïbe). L'investissement de 70 millions de dollars devrait acheminer, en un premier temps, quelque 300 000 conteneurs par an, en trois heures de temps en moyenne.

TABLEAU 56
Trafic portuaire de conteneurs dans les pays et territoires en développement d'Amérique
(En EVP)

	1999	2000	2001
AMÉRIQUE DU SUD			
Argentine	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Buenos Aires	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Brésil	1 894 964	2 340 836	1 980 094
Belem	47 283	49 108	
Fortaleza	54 400	69 400	
Itajai	90 862	106 899	130 000
Manaus	27 654	86 944	
Paranagua	194 939	252 879	281 941
Rio de Janeiro	204 289	217 332	
Rio Grande	261 722	317 161	360 468
Salvador	79 106	95 349	
Santos	774 959	987 708	1 047 685
Sepetiba		3 681	
Suape	45 600	62 800	80 000
Vitoria	114 150	91 575	80 000
Chili	859 195	933 653	908 951
Antofagasta	41 904	48 752	47 152
Arica	73 927	65 366	54 350
Iquique	90 748	107 545	105 250
San Antonio	374 474	455 604	410 796
Valparaíso	278 142	256 386	291 403
Colombie	730 301	759 535	618 711
Barranquilla	66 992	75 049	57 549
Buenaventura	250 299	236 168	
Cartagena	347 023	395 680	516 310
Santa Marta	65 987	52 638	44 852
Equateur	400 442	414 104	453 646
Guayaquil	400 442	414 104	453 646
Pérou	381 643	414 767	482 210
Callao	378 045	413 646	480 706
Matarani	3 598	1 121	1 504
Uruguay	250 117	287 298	301 641
Montevideo	250 117	287 298	301 641

TABLEAU 56 (suite)

	1999	2000	2001
Venezuela	755 007	788 589	741 946
La Guaira	237 782	237 782	123 751
Maracaibo	20 910		
Puerto Cabello	496 315	550 807	618 195
Total côte est	3 221 183	3 754 846	3 291 775
Total côte ouest	1 891 579	1 998 692	1 844 807
Total côte nord	1 235 009	1 311 956	1 360 657
TOTAL AMÉRIQUE DU SUD	6 347 771	7 065 494	6 497 239
MEXIQUE ET AMÉRIQUE CENTRALE			
Costa Rica	608 097	585 427	577 621
Puerto Limón	608 097	585 427	577 621
El Salvador	11 132	14 815	
Acajutla	11 132	14 815	
Guatemala	211 173	235 013	201 090
Santo Tomás de Castilla	211 173	235 013	201 090
Honduras	277 106	184 839	403 356
Puerto Castilla	3 770		64 424
Puerto Cortés	273 336	184 839	338 932
Mexique	1 127 552	1 311 229	1 378 032
Altamira	181 624	182 997	208 340
Ensenada	21 191	28 859	45 000
Lázaro Cárdenas	4 468	759	
Manzanillo	321 893	426 717	457 946
Mazatlán	15 228	16 811	18 315
Progreso	43 017	60 181	72 000
Salina Cruz	7 511	5 333	3 211
Tampico	47 898	49 462	29 552
Tuxpán	199	96	341
Veracruz	484 523	540 014	543 327
Nicaragua	8 184	104 993	0
Corinto	8 184	104 993	
Panamá	2 234 179	2 550 981	1 571 028
Bahía Las Minas			358 868
Balboa	180 300	181 300	
Coco Solo	1 175 673	1 353 727	1 212 160
Cristóbal			
Puerto Manzanillo	878 206	1 015 954	
Total côte caraïbe	4 087 816	4 389 010	3 247 787
Total côte pacifique	389 607	598 287	883 340
TOTAL MEXIQUE ET AMÉRIQUE CENTRALE	4 477 423	4 987 297	4 131 127
CARAÏBES			
Bahamas	543 993	572 224	0
Freeport	543 993	572 224	
Nassau			

TABLEAU 56 (suite)

	1999	2000	2001
Barbade	71 577	68 600	0
Bridgetown	71 577	68 600	
Belize	19 945	25 537	26 900
Belize City	19 945	25 537	26 900
Iles Caïmanes	43 650	0	0
Georgetown	43 650		
Cuba	123 000	250 000	270 000
La Havane	123 000	250 000	270 000
Grenade			11 708
St. George's			11 708
Guadeloupe	104 000	226	184
Pointe-à-Pitre	104 000	226	184
Jamaïque	709 442	894 779	579 870
Kingston	709 442	894 779	579 870
Martinique	141 700	0	0
Fort-de-France	141 700		
République dominicaine	460 067	509 389	529 356
Boca Chica	24 364	25 916	19 052
Río Haina	415 629	460 184	487 827
Saint-Domingue	20 074	23 289	22 477
Sainte-Lucie	45 167	41 037	0
Castries	26 667	27 050	
Vieux Fort	18 500	13 987	
Trinité-et-Tobago	298 553	347 934	2 699 921
Point Lisas	46 071	65 447	
Puerto de España	252 482	282 487	2 699 921
TOTAL CARAÏBES	2 561 094	2 709 726	4 117 939
TOTAL AMÉRIQUE LATINE	13 386 288	14 762 517	14 746 305

Source: Containerisation International – Perfil Marítimo, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/>.

Outre l'activité de transbordement, il existe dans les Caraïbes un certain nombre de services de transport maritime desservant directement plusieurs destinations insulaires, qui sont étroitement liés au marché américain. En 2000, les exportations des Caraïbes vers ce marché ont été estimées à 0,14 million d'EVP, et les importations à 0,52 million d'EVP. Les parts des principaux transporteurs qui acheminent ces exportations ont été de 19,7 % pour Maersk-SeaLand, de 16,8 % pour Tropical Shipping et de 10,5 % pour Antillean Lines. S'agissant des importations, les trois principaux transporteurs ont été Tropical Shipping, Seaboard Marine et Maersk-SeaLand dont les parts ont été respectivement de 21 %, 11,4 % et 10,9 %. Si Maersk-SeaLand et d'autres transporteurs mondiaux opérant dans les Caraïbes font appel à leurs réseaux de services feeder pour desservir ces îles, d'autres transporteurs, tels que Tropical Shipping, Antillean Lines et Seaboard Marine, fournissent des services spécialisés à partir de ports de Floride. Ces transporteurs font des escales directes pour répondre aux besoins spécifiques des îles, notamment au niveau du commerce

de vêtements, des livraisons de produits d'alimentation et de l'approvisionnement des navires de croisière.

Les estimations concernant les parts des cinq plus gros transporteurs assurant le trafic entre les États-Unis et l'Amérique du Sud ont été fondées sur les chiffres des neuf premiers mois de 2001. Côté exportations en provenance d'Amérique du Sud, les parts sont les suivantes : 15,3 % pour Maersk-SeaLand, 10,8 % pour MSC, 8,6 % pour CSAV, 7,7 % pour Crowley American Transport et 6,2 % pour Dole Ocean Cargo Express. Côté importations, les parts sont de 13,5 % pour Maersk-SeaLand, 11,3 % pour Crowley American Transport, 8,2 % pour CSAV, 7,8 % pour MSC et 7 % pour Seaborne Marine.

CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores), le plus gros transporteur maritime de la région, est le seul figurant dans la liste ci-dessus. Il fait aussi partie des 20 premiers exploitants de porte-conteneurs du monde. Cette compagnie chilienne a repris deux autres compagnies de navigation régionales, Libra (Brésil) et

Montemar (Uruguay) et couvre maintenant le monde entier, engrangeant 82,7 % de ses recettes en dehors du pays. Elle s'est aussi diversifiée dans des activités portuaires et, depuis 2000, détient une participation majoritaire en qualité d'opérateur dans trois ports chiliens, San Antonio, San Vicente et Iquique. D'autres transporteurs régionaux jouent un rôle complémentaire, par exemple, en axant leur activité sur le cabotage (en l'occurrence le transport de véhicules au sein du Mercosur), tandis que d'autres ont été absorbés par des transporteurs étrangers à la région. C'est le cas de FMC, compagnie colombienne, qui a été rachetée par une autre entreprise de transports de la région, TMM Lines (Mexique) qui, à son tour, a été reprise ultérieurement par CP Ships (Canada).

La mise en service de porte-conteneurs de plus grande taille sur la côte est de l'Amérique du Sud par des opérateurs de transport importants, tels que Maersk-SeaLand, MSC et P&ON, a incité les transporteurs régionaux à mettre en place des services de cabotage Mercosur pour compléter les services internationaux qui ne desservaient que les grands ports tels que Santos et Buenos Aires. Au cours de ces dernières années, Transroll, Docefrota et Global, transporteurs brésiliens, ont couvert les itinéraires allant du Rio de la Plata à

l'Amazone, tandis que Feeder Lines et Crowley ont desservi, à partir du Rio de la Plata, des ports fluviaux situés le long du Paraná et du Paraguay ainsi que des ports côtiers du sud de l'Argentine.

Les données sur les taux de fret concernant les marchandises conteneurisées sont sommaires, mais il y a tout lieu de penser que ces taux évoluent en baisse comme ceux pratiqués le long des grandes routes conteneurisées. On trouvera au tableau 57 les exemples de taux de fret présentés lors du Symposium sur l'évaluation du commerce et des services (Genève, 14-15 mars 2002) pour un conteneur de 20 pieds expédié de quatre ports sud-américains en avril 2001, compte tenu de la surtaxe de soutage et de l'émission d'un connaissance. Depuis lors, les taux de fret ont chuté. D'après les quelques données dont on dispose pour le début de 2002, les taux appliqués entre la côte est de l'Amérique du Sud et l'Europe pour un conteneur de 20 pieds sont très bas (700 dollars) et ceux pratiqués pour les expéditions de vin en conteneurs de 20 pieds à partir du Chili ont chuté de 26,9 % (à 950 dollars). Pour certains produits de base, de modestes majorations ont été détectées, comme une hausse de 4 % pour les expéditions de fruits en conteneurs frigorifiques de grande capacité.

TABLEAU 57
Exemples de taux de fret par conteneur de 20 pieds
(En dollars)

<i>De/à</i>	<i>Miami</i>	<i>New York</i>	<i>Hambourg</i>
Santos (Brésil)	1 890	1 920	1 460
Buenaventura (Colombie)	1 850	1 875	1 395
Callado (Pérou)	1 875	1 925	1 480
Valparaíso (Chili)	1 865	1 925	1 662

Source: www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/symp_assessment_serv_marchoz_e.htm.

Les exportations des pays en développement d'Amérique créent aussi une importante demande de navires frigorifiques. Le Costa Rica, l'Équateur, le Panama et Sainte-Lucie, entre autres, exportent des bananes, produits qui représentent une part importante des recettes d'exportation de ces pays - jusqu'à 50 % pour Sainte-Lucie et environ un cinquième des recettes de chacun des autres pays. Ces exportations se sont énormément ressenties des phénomènes climatiques (le courant El Niño a perturbé la production équatorienne et le cyclone Mitch a détruit la plupart des plantations d'Amérique centrale), mais elles ont récupéré depuis. Les quotas d'importation de la Communauté européenne ont fait du tort aux exportations latino-américaines et il paraît qu'ils aient été cause de l'effondrement de Chiquita Brands début 2002. Le commerce de la banane a été à l'origine de plus d'un tiers de la demande de navires frigorifiques classiques.

Les fruits décidus exportés par le Chili et le Brésil ont contribué approximativement pour un autre cinquième à la demande de navires frigorifiques classiques et les agrumes exportés par le Brésil, pour un autre dixième. Au total, ces marchandises ont compté pour environ les deux tiers de la demande de navires frigorifiques classiques. L'utilisation de conteneurs réfrigérés pour ces produits est en train d'avoir un impact non négligeable sur la demande de navires frigorifiques classiques et, avec l'entrée en service de gros porte-conteneurs sur les routes sud-américaines, devrait avoir pour effet de faire baisser les taux de fret. Les autres marchandises transportées sont la viande provenant de la côte est de l'Amérique du Sud et des vrac liquides de moindre importance, tels que les concentrés citriques exportés depuis Santos (Brésil), qui sont transportés en navires-citernes frigorifiques spéciaux.

Les services réguliers et les autres services de transport maritime fréquentent des ports publics. Au cours de la dernière décennie, ces ports ont été au centre d'un important changement institutionnel, à savoir que des entreprises privées y ont été admises à fournir des services de manutention des marchandises, y compris des équipements et des infrastructures. Les ports panaméens ont été les premiers, avec celui de Buenos Aires, à concéder à des entreprises privées l'exploitation de terminaux pour la manutention des marchandises conteneurisées et de divers.

Le port de Rio Grande a été le premier à suivre au Brésil; puis celui de Santos a concédé l'exploitation de son premier terminal à conteneurs, situé sur la rive gauche, en 1997; une autre concession été octroyée par la suite sur la rive droite pour convertir les postes à quai en un autre terminal à conteneurs. En 1999, les autorités péruviennes ont attribué la concession du port de Matarani et l'année suivante, des concessions ont été octroyées dans les ports chiliens de San Antonio, Valparaiso, Iquique et Mejillones. Fin 2001, Bodula, armateur privé espagnol, a obtenu la concession de services de pilotage, de remorquage, d'amarrage et de manutention dans cinq ports du Costa Rica (Caldera, Golfito, Punta Arenas, Punta Morales et Quepos). Dans d'autres ports, notamment en Colombie, la participation du secteur privé est nettement plus faible, se limitant à celle de petits opérateurs exploitant des services de manutention des marchandises dans diverses parties du port.

Certains éléments donnent à penser que la participation du secteur privé a fait augmenter l'efficacité et baisser les coûts. À Buenos Aires, la productivité annuelle par travailleur est passée de 800 à 3000 tonnes en quatre ans, tandis que les coûts ont chuté de 450 à 120 dollars par conteneur. Au port de Carthagène (Colombie), la durée moyenne de séjour à quai des porte-conteneurs est tombée de 72 à 16 heures, car la productivité est passée de 7 à 20 mouvements de conteneurs par heure, et le coût par conteneur a été ramené de 984 à 228 dollars.

Il y a lieu d'ajouter que participation du secteur privé a nécessité de la part des pays qu'ils élaborent des réglementations cohérentes pour régir les activités de ces exploitants en tenant compte des exigences commerciales. En 2000, les autorités argentines ont assoupli les règles qui interdisaient les fusions entre opérateurs et, peu de temps après, deux gros opérateurs locaux ont fusionné. Il n'est pas toujours facile d'octroyer des concessions plaçant les exploitants sur un pied d'égalité, ainsi que le montrent le cas d'Exolgan à Buenos Aires, où les dates et les modalités des concessions n'étaient pas les mêmes, et les récents événements qui se sont déroulés au Panama, où un exploitant qui déboursait d'importantes sommes forfaitaires au titre du contrat qu'il avait signé, a demandé à bénéficier des mêmes conditions que d'autres qui fondamentalement s'acquittaient de sommes variables, liées au trafic

E. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS EN AMÉRIQUE DU SUD

Le réseau de transports intérieurs en Amérique latine n'est pas très développé. Comme le montre le tableau 58, la densité des routes et des voies ferrées par millier de km² est bien inférieure à celle que l'on trouve dans des régions plus développées du monde.

L'une des décisions qui ont été prises à la première réunion des Présidents de tous les pays d'Amérique du Sud, qui s'est tenue à Brasilia en août 2000, a été de donner la priorité au développement de l'infrastructure matérielle nécessaire à la création et à l'intégration de réseaux de transport multimodal. Un plan d'action, l'initiative IIRSA (Intégration des infrastructures régionales en Amérique du Sud), a été établi et un certain nombre de couloirs prioritaires reliant les côtes opposées de l'Amérique du Sud ont été définis. Les institutions financières régionales et les investisseurs privés sont appelés à privilégier les investissements dans les transports, l'énergie et les télécommunications le long de ces couloirs.

TABLEAU 58
Réseaux de transports intérieurs

Pays ou territoire	Réseau ferroviaire		Réseau routier	
	Distance (km)	Densité (km/millier de km ² de territoire)	Distance (km)	Densité (km/millier de km ² de territoire)
Japon	20 165	53.37	1 160 000	3 434
Union européenne	153 802	47.50	3 559 351	1 099
États-Unis d'Amérique	230 674	24.61	6 370 241	680
Amérique latine	113 796	5.77	3 251 245	158

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Union internationale des chemins de fer (chiffres à partir de 2000) et de l'Union internationale des transports routiers (chiffres à partir de 1996).

L'IIRSA fournit un cadre à moyen terme pour des aménagements que les pays n'auraient réalisés, sinon, que coup par coup. Elle devrait aussi se pencher sur le problème que constitue le coût élevé du transport intérieur pour les échanges internationaux des pays sans littoral. Une étude réalisée par le Centre du commerce international en 2000, pour la Bolivie¹⁹ a montré que le coût du transport intérieur jusqu'au port de chargement, pour les exportations effectuées à partir de Santa Cruz, représentait entre 46,3 et 60,5 % du coût du transport jusqu'au port de destination en Europe du Nord, les pourcentages correspondants pour marchandises importées fluctuant entre 49,8 et 70 %.

Hidrovia, projet ancien destiné à promouvoir les transports le long du Paraguay et du Paraná pour accéder à la mer par le Rio de la Plata, a généré, estime-t-on, un trafic de 10 millions de tonnes par an. Des services de barges hebdomadaires et bimensuels ont été institués en 1999 et, aujourd'hui, acheminent quelque 30 000 EVP par an, pour moitié environ vers Asunción (Paraguay), moyennant des taux de fret de l'ordre de 300 dollars par EVP. La crise financière qui a sévi en Argentine fin 2001 a entraîné la suspension de la subvention de 40 millions de dollars octroyée pour les opérations de dragage effectuées le long de l'embouchure du Paraná et du Paraguay. Une interruption momentanée de cette activité mettrait en péril l'une des routes du Paraguay vers l'océan Atlantique et assombrirait aussi les perspectives d'avenir pour les négociants boliviens.

Au Brésil, les regroupements de réseaux ferroviaires ont assuré aux entreprises de transports intérieurs un meilleur accès aux ports. En 2000, CVRD

¹⁹ Apoyo a la consolidación y expansión de las exportaciones de Bolivia - Support to consolidation and expansion of Bolivian Exports (Proyecto BOL/61/73). ITC/DTCC/00/2501 (28 mars 2000).

a pris le contrôle de la compagnie de chemins de fer FCA en complément de sa propre société de chemins de fer EFVM et a démarré des activités logistiques pour fournir des services aux chargeurs de l'État sans littoral de Minas Gerais par l'intermédiaire du port de Vitoria et éventuellement par celui de Sepetiba. Début 2002, le regroupement des réseaux ferroviaires des États de São Paulo et de Matto Grosso a débouché sur la création de Brasil Ferrovias, qui fera baisser le coût du transport des grains vers le port de Santos. Au Mexique, le groupe TMM, l'une des plus grosses entreprises de logistique et de distribution de la région, a pris une participation majoritaire dans TFM (Transportación Ferroviaria Mexicana) qui gère plus de 40 % des marchandises transportées dans la région et exploite un terminal dans le port de Manzanillo, dans le cadre d'une coentreprise créée avec SSA, l'exploitant portuaire mondial des États-Unis. MSC a récemment renouvelé le contrat d'exploitation de terminaux le liant à ce port, ce qui devrait porter son débit à 0,5 million d'EVP d'ici la fin de 2002.

F. ESTIMATIONS DU COÛT DU FRET DANS LES PAYS D'AMÉRIQUE LATINE

Facteur coût pour le trafic d'importation

En 2000, les pays en développement d'Amérique ont compté pour 23,7 % de la valeur totale des importations et 23 % de la valeur totale du fret de l'ensemble des pays en développement. Cette année-là, le coût total du fret des pays en développement d'Amérique a représenté 8,58 % de la valeur des importations (voir le tableau 59), ce qui est légèrement inférieur à la moyenne de 8,53 % pour les pays en développement. Mais, ce pourcentage est supérieur aux 5,21 % obtenus par les pays développés à économie de marché et à la moyenne mondiale qui est de 6,21 %.

TABLEAU 59

Estimations du coût total du fret pour les importations dans les pays d'Amérique du Sud et des Caraïbes, en 2000

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Valeur des importations (c.a.f.)</i>	<i>Estimation du coût total du fret</i>	<i>Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations</i>
Antigua-et-Barbuda	876	71	8,1
Bahamas	3 679	388	10,6
Bermudes	4 385	393	9,0
Groenland	422	38	9,0
Barbade	927	98	10,6
Cuba	2 828	253	9,0
Dominique	147	16	10,6
République dominicaine	10 426	1 567	15,0
Grenade	208	20	9,8

TABLEAU 59 (suite)

<i>Pays ou groupe de pays</i>	<i>Valeur des importations (c.a.f.)</i>	<i>Estimation du coût total du fret</i>	<i>Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations</i>
Haïti	1 157	140	12,1
Saint-Pierre-et-Miquelon	53	5	9,8
Jamaïque	3 192	434	13,6
Saint-Kitts-et-Nevis	186	20	10,6
Sainte-Lucie	345	31	9,0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	162	15	9,0
Trinité-et-Tobago	2 353	248	10,6
Sous-total	31 346	3 736	11,9
Argentine	25 420	2 881	11,3
Bolivie	1 670	215	12,8
Brésil	61 875	4 515	7,3
Îles Falkland (Malvinas)	67	6	9,0
Paraguay	3 060	347	11,3
Uruguay	3 466	163	4,7
Sous-total	95 558	8 125	8,5
Belize	443	40	9,0
Costa Rica	6 533	888	13,6
El Salvador	4 629	560	12,1
Guatemala	6 007	586	9,8
Honduras	4 966	675	13,6
Mexique	191 904	14 002	7,3
Nicaragua	1 736	183	10,6
Panama	3 379	357	10,6
Sous-total	219 597	17 290	7,9
Chili	16 693	1 004	6,0
Colombie	11 538	1 033	9,0
Equateur	4 031	393	9,8
Pérou	7 586	1 245	16,4
Sous-total	39 848	3 676	9,2
Guyana	535	48	9,0
Suriname	471	53	11,3
Venezuela	16 073	1 696	10,6
Sous-total	17 079	1 798	10,5
TOTAL	403 428	34 624	8,6

Source: Estimations faites par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par le Fonds monétaire international.

La moyenne régionale masque d'énormes différences entre les régions commerçantes. C'est pour le trafic d'importation des pays de Caraïbes que le facteur coût est le plus élevé (11,92 %), puis pour les pays de la côte septentrionale de l'Amérique du Sud (10,52 %). Le long de la côte occidentale de l'Amérique du Sud (9,22 %), il est supérieur à ce

qu'il est le long de la côte orientale (7,87 %). C'est au Mexique et en Amérique centrale qu'il est le plus bas (7,87 %) et au Pérou qu'il est le plus élevé (16,42 %). Le coefficient de coût des grandes économies de la région, Brésil et Mexique, qui est de 7,30 %, influe très sensiblement sur la moyenne régionale.

ANNEXES

- I** Classification des pays et territoires
- II** Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1998-2001
- III A** Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2001
- III B** Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2001

ANNEXE I

Classification des pays et territoires ^{a b c d}

Chiffre 1	Canada	États-Unis
Chiffre 2	Allemagne Autriche Belgique Danemark Espagne Finlande France Gibraltar Grèce Iles Féroé Irlande Islande	Israël Italie Luxembourg Monaco Norvège Pays-Bas Portugal Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Suède Suisse Turquie
Chiffre 3	Japon	
Chiffre 4	Australie	Nouvelle-Zélande
Chiffre 5	Afrique du Sud	
Chiffre 6	Albanie Arménie Azerbaïdjan Biélarus Bulgarie Estonie Fédération de Russie Géorgie Hongrie Kazakhstan Kirghizistan	Lettonie Lituanie Moldova Ouzbékistan Pologne République tchèque Roumanie Slovaquie Tadjikistan Turkménistan Ukraine
Chiffre 7	Chine République populaire démocratique de Corée	Viet Nam
Chiffre 8-8.1	<i>Afrique du Nord</i> Algérie Égypte Jamahiriya arabe libyenne	Maroc Tunisie
Chiffre 8.2	<i>Afrique de l'Ouest</i> Angola Bénin Burkina Faso Cameroun Cap-Vert Congo Côte d'Ivoire Gabon Gambie Ghana Guinée Guinée-Bissau	Guinée équatoriale Libéria Mali Mauritanie Nigéria République démocratique du Congo Sainte-Hélène Sao Tomé-et-Principe Sénégal Sierra Leone Togo

Chiffre 8.3	<i>Afrique de l'Est</i>	
	Burundi	Mozambique
	Comores	Ouganda
	Djibouti	République-Unie de Tanzanie
	Érythrée	Réunion
	Éthiopie	Seychelles
	Kenya	Somalie
	Madagascar	Soudan
	Malawi	Zambie
	Maurice	
Chiffre 9-9.1	<i>Caraiïbes et Amérique du Nord</i>	
	Anguilla	Iles Turques et Caïques
	Antigua-et-Barbuda	Iles Vierges américaines
	Aruba	Iles Vierges britanniques
	Bahamas	Jamaïque
	Barbade	Martinique
	Bermudes	Montserrat
	Cuba	République dominicaine
	Dominique	Saint-Kitts-et-Nevis
	Grenade	Sainte-Lucie
	Groenland	Saint-Pierre-et-Miquelon
	Guadeloupe	Saint-Vincent-et-les Grenadines
	Haïti	Trinité-et-Tobago
	Iles Caïmanes	
Chiffre 9.2	<i>Amérique centrale</i>	
	Belize	Honduras
	Costa Rica	Mexique
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panama
Chiffre 9.3	<i>Amérique du Sud - Côte nord</i>	
	Antilles néerlandaises	
	Guyana	Suriname
	Guyane française	Venezuela
Chiffre 9.4	<i>Amérique du Sud - Côte ouest</i>	
	Chili	Equateur
	Colombie	Pérou
Chiffre 9.5	<i>Amérique du Sud - Côte est</i>	
	Argentine	Iles Falkland (Malvinas) ^a
	Bolivie	Paraguay
	Brésil	Uruguay
Chiffre 10-10.1	<i>Asie occidentale</i>	
	Arabie saoudite	Koweït
	Bahreïn	Liban
	Chypre	Oman
	Emirats arabes unis	Qatar
	Iran (République islamique d')	République arabe syrienne
	Iraq	Yémen
	Jordanie	
Chiffre 10.2	<i>Asie du Sud et de l'Est</i>	
	Bangladesh	Maldives
	Bhoutan	Myanmar
	Brunéi Darussalam	Pakistan
	Cambodge	Philippines
	Hong Kong (Chine)	République de Corée
	Inde	Singapour

	Indonésie Macao (Chine) Malaisie	Sri Lanka Thaïlande
Chiffre 11	Bosnie-Herzégovine Croatie Malte	Slovénie Yougoslavie
Chiffre 12	Fidji Guam Ile Christmas (Australie) Ile de Wake Iles Salomon Kiribati Nauru Nouvelle-Calédonie	Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

Notes de l'Annexe I

^a Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.

^b Les groupes de pays ou de territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette *Étude* se répartissent comme suit:

Pays développés à économie de marché: chiffres 1, 2, 3, 4 et 5.

Pays d'Europe centrale et orientale et républiques de l'ex-Union soviétique: chiffre 6.

Pays socialistes d'Asie: chiffre 7

Pays et territoires en développement: chiffres 8, 9, 10, 11 et 12.

dont:

en Afrique: chiffres 8.1, 8.2 et 8.3

en Amérique: chiffres 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5

en Asie: chiffres 10.1 et 10.2

en Europe: chiffre 11

en Océanie: chiffre 12.

^c Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct, comprenant les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria, Malte, le Panama et Vanuatu.

^d Les statistiques du trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports: c'est pourquoi, les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.

^e Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

ANNEXE II

Trafic maritime mondial ^a par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1998-2001
(En millions de tonnes)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays développés à économie de marché									
États-Unis	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	1998	11,9	53,1	481,3	546,3	418,2	114,7	330,2	863,1
	1999	14,4	53,3	429,4	497,1	427,4	119,7	290,6	837,7
	2000	12,0	53,9	431,9	497,9	445,9	131,6	319,3	896,8
	2001	11,7	51,5	383,7	447,0	457,8	135,2	310,9	903,9
Europe	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	1998	59,7	44,7	1 093,5	1 197,9	432,1	109,7	1 519,7	2 061,5
	1999	58,1	43,7	1 108,6	1 210,4	420,9	106,1	1 499,2	2 026,2
	2000	59,9	44,5	1 117,9	1 222,3	424,8	106,6	1 502,2	2 033,6
	2001	59,6	44,3	1 086,7	1 190,6	426,8	104,8	1 466,7	1 998,3
Japon	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	„	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	1998	0,0	6,6	111,6	118,2	220,3	48,4	494,6	763,2
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	3,8	133,8	137,6	215,0	49,2	527,8	791,9
Australie et Nouvelle-Zélande	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	1998	12,4	6,1	366,0	384,5	23,0	3,1	17,3	43,4
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	25,0	3,4	17,3	45,7
	2000	12,8	6,3	424,2	443,3	25,7	3,5	16,5	45,7
	2001	12,8	6,3	409,1	428,2	25,7	3,5	16,6	45,8
Afrique du Sud	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	1998	0,0	0,0	129,1	129,1	11,2	0,0	19,7	30,9
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2001	0,0	0,0	134,6	134,6	11,5	0,0	20,2	31,7
<i>Total partiel: Pays développés à économie de marché</i>	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	1998	84,0	110,5	2 181,5	2 376,0	1 104,8	275,9	2 381,4	3 762,1
	1999	85,2	107,8	2 154,6	2 347,6	1 099,5	278,5	2 317,3	3 695,3
	2000	84,7	108,5	2 233,6	2 426,8	1 122,8	290,8	2 400,5	3 814,1
	2001	84,1	105,9	2 147,9	2 338,0	1 136,7	292,7	2 342,2	3 771,7

ANNEXE II (suite)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays d'Europe centrale et orientale									
Pays d'Europe centrale et orientale ^d	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	1998	43,0	14,3	152,0	209,3	20,0	2,0	54,2	76,2
	1999	59,6	19,9	174,0	253,5	24,3	2,2	48,0	74,5
	2000	64,3	21,4	186,2	271,9	24,3	2,2	48,3	74,8
	2001	65,3	21,8	189,0	276,0	24,7	2,2	49,0	75,9
Pays socialistes d'Asie^e									
Pays socialistes d'Asie ^e	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	1998	23,6	6,7	151,5	181,8	28,8	34,8	172,7	236,3
	1999	17,0	6,0	197,4	220,4	36,6	25,8	217,5	279,9
	2000	17,0	5,5	244,9	267,4	70,0	22,3	283,7	375,9
	2001	17,2	5,6	247,4	270,1	60,5	26,6	293,7	380,8
Pays et territoires en développement									
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE									
Afrique du Nord	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	1998	113,0	36,9	51,4	201,3	8,7	6,0	83,6	98,3
	1999	112,0	37,3	52,4	201,7	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	134,9	38,1	55,8	228,8	50,1	8,6	87,4	146,1
	2001	133,8	36,0	34,5	204,3	40,0	3,5	62,7	106,2
Afrique de l'Ouest	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	1998	163,6	1,8	21,2	186,6	4,3	4,4	31,9	40,6
	1999	165,4	1,9	22,1	189,4	4,2	4,2	36,5	44,9
	2000	176,4	1,8	21,8	200,0	4,0	4,1	36,5	44,6
	2001	174,3	1,8	22,4	198,6	3,9	4,1	37,7	45,8
Afrique de l'Est	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	1998	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,3	16,5	21,5
	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,1	6,1	0,7	4,8	17,1	22,6
	2001	0,0	0,0	6,3	6,3	0,7	4,9	17,7	23,3
Total partiel: Pays en développement d'Afrique	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	1998	276,6	38,7	78,6	393,9	13,7	14,7	132,0	160,4
	1999	277,4	39,2	80,5	397,1	15,4	16,9	140,9	173,2
	2000	311,3	39,9	83,7	434,9	54,8	17,5	141,0	213,3
	2001	308,1	37,8	63,2	409,2	44,6	12,5	118,1	175,3

ANNEXE II (suite)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'AMÉRIQUE									
Caraïbes,	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
Amérique centrale et	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
Amérique du Nord	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1998	94,2	29,0	53,6	176,8	33,1	35,7	64,2	133,0
	1999	89,7	29,3	53,9	172,9	32,2	35,7	68,1	136,0
	2000	91,6	28,7	41,3	161,6	32,8	36,3	71,7	140,8
	2001	97,8	29,2	40,1	167,1	32,9	34,0	72,8	139,8
Amérique du Sud: côte nord et	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
côte est	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1998	118,9	60,8	259,1	438,8	43,9	19,9	79,9	143,7
	1999	121,6	60,7	261,6	443,9	39,0	19,9	69,8	128,7
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	39,3	20,0	75,4	134,6
	2001	123,0	61,5	291,9	476,5	39,6	20,1	75,5	135,3
Amérique du Sud: côte ouest	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1998	38,6	2,8	73,5	114,9	13,5	7,9	34,2	55,6
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	39,3	3,4	87,9	130,6	15,1	5,3	63,9	84,3
	2001	39,3	3,4	88,2	130,9	15,3	5,3	64,3	84,9
<i>Total partiel: Pays en développement d'Amérique</i>	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1998	251,7	92,6	386,3	730,6	90,5	63,5	178,3	332,3
	1999	254,0	93,4	392,4	739,7	86,2	62,8	174,7	323,7
	2000	253,7	93,4	403,6	750,6	87,2	61,6	211,0	359,8
	2001	260,1	94,2	420,3	774,5	87,8	59,5	212,6	359,9
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'ASIE									
Asie occidentale	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	50,0	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1998	824,4	129,6	51,2	1005,2	5,2	6,7	90,9	102,8
	1999	805,3	114,5	76,8	996,6	7,0	8,2	118,5	133,7
	2000	842,1	105,7	78,3	1026,1	7,0	8,7	124,5	140,2
	2001	850,5	109,3	75,2	1035,0	7,1	8,3	120,9	136,3
Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	1998	62,1	108,1	508,5	678,7	263,7	134,2	645,6	1 043,5
	1999	61,1	110,1	519,1	690,3	266,0	145,0	708,5	1 119,5
	2000	59,1	101,6	527,5	688,2	306,3	148,1	700,4	1 154,8
	2001	59,6	101,9	543,6	705,1	306,8	147,6	721,8	1 176,2
<i>Total partiel: Pays en développement d'Asie</i>	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	1998	886,5	237,7	559,7	1 683,9	268,9	140,9	736,5	1 146,3
	1999	866,4	224,6	595,9	1 687,0	273,0	153,2	827,0	1 253,2
	2000	901,2	207,3	605,8	1 714,3	313,3	156,8	824,9	1 295,0
	2001	910,1	211,2	618,8	1 740,2	313,9	155,9	842,7	1 312,5

ANNEXE II (suite)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'EUROPE	1970 ^f	„	-	-	„	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	1998	0,0	2,1	14,6	16,7	6,3	2,0	9,8	18,1
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2001	0,0	2,2	15,8	18,0	6,7	2,1	10,6	19,4
PAYS EN DÉVELOPPEMENT D'OCÉANIE (N.D.A.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	1998	3,9	0,1	1,8	5,8	0,0	5,8	5,4	11,2
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2001	4,0	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
Total partiel: Pays en développement	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	1998	1 418,7	371,2	1 041,0	2 830,9	379,4	226,9	1 062,0	1 668,3
	1999	1 401,7	359,4	1 085,7	2 846,9	381,0	240,8	1 157,9	1 779,7
	2000	1 470,2	342,9	1 110,5	2 923,6	461,8	243,9	1 192,6	1 898,3
	2001	1 482,4	345,5	1 120,1	2 948,0	453,0	236,1	1 189,3	1 878,4
TOTAL: MONDE	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	1998	1 569,3	502,7	3 526,0	5 598,1	1 533,0	539,6	3 670,3	5 742,9
	1999	1 563,5	493,1	3 611,7	5 668,3	1 541,5	547,3	3 740,7	5 829,5
	2000	1 636,3	478,3	3 775,2	5 889,8	1 678,9	559,2	3 925,0	6 163,1
	2001	1 649,0	478,7	3 704,5	5 832,2	1 674,9	557,6	3 874,2	6 106,7

Sources: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données émanant de pays déclarants et de sources spécialisées.

^a Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

^b Pour la composition des groupes, voir l'Annexe I.

^c Y compris, entre autres, le GNL, le GPL, le naphta, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère et le fuel lourd.

^d Y compris l'ex-Union soviétique.

^e Estimations.

^f La Yougoslavie a été classée dans les pays en développement d'Europe à partir de 1986. Les données de 1970 et de 1980 concernant ce pays ont été prises en compte sous "Pays développés à économie de marché: Europe".

ANNEXE III A

Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation ^a, par groupes de pays et par types de navires ^b,
au 31 décembre 2001

(En tjb)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i> ^c	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
TOTAL: MONDE ^d	578 593 528	156 956 128	168 459 664	92 209 468	67 237 224	93 731 044
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	413 915	3 906	..	437	268 518	141 054
Allemagne	6 309 871	50 689	2 460	514 418	5 063 992	678 312
Australie	1 914 654	246 822	627 031	88 024	44 670	908 107
Autriche	35 320	..	..	35 320	..	..
Belgique	166 029	3 659	..	1 055	..	161 315
Canada	2 729 639	339 084	1 321 209	146 334	14 541	908 471
Danemark	7 163 419	1 307 636	204 281	539 308	3 645 722	1 466 472
Espagne	2 148 277	598 400	42 150	425 027	93 579	989 121
États-Unis	23 621 605	9 055 771	4 086 351	2 232 774	4 147 813	4 098 896
Finlande	1 595 368	304 081	104 869	432 415	..	754 003
France	4 693 715	1 950 171	355 131	279 805	478 263	1 630 345
Gibraltar	816 820	342 991	84 619	162 732	82 959	143 519
Grèce	28 709 930	14 890 125	9 026 072	555 292	1 712 963	2 525 478
Irlande	301 761	..	25 609	55 833	5 006	215 313
Islande	193 357	516	415	1 587	..	190 839
Israël	611 396	1 270	..	8 374	592 514	9 238
Italie	9 697 966	1 426 332	1 869 143	1 701 829	893 677	3 806 985
Japon	14 576 537	3 341 053	3 089 438	1 986 343	599 530	5 560 173
Luxembourg	1 469 208	629 887	13 945	102 689	79 014	643 673
Norvège	22 613 342	7 575 045	4 047 613	4 082 899	48 349	6 859 436
Nouvelle-Zélande	187 708	56 605	12 456	12 288	..	106 359
Pays-Bas	6 901 696	37 576	81 593	2 702 881	1 792 764	2 286 882
Portugal	1 211 088	431 923	214 032	272 873	38 074	254 186
Royaume-Uni	12 277 719	3 819 044	988 564	1 152 358	2 387 073	3 930 680
Suède	2 959 065	101 063	29 200	1 751 923	..	1 076 879
Suisse	501 975	..	463 409	24 346	..	14 220
Turquie	5 899 911	772 010	3 178 198	1 206 530	223 627	519 546
Total partiel	159 721 291	47 285 659	29 867 788	20 475 694	22 212 648	39 879 502
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	33 458 723	14 468 644	5 355 698	6 418 461	1 892 159	5 323 761
Bermudes	5 422 694	1 660 729	1 884 861	306 982	437 171	1 132 951
Chypre	22 905 623	3 802 817	11 850 764	3 867 394	2 300 902	1 083 746
Libéria	52 128 953	18 854 335	11 769 702	4 556 628	8 464 556	8 483 732
Malte	27 190 755	10 650 576	10 678 284	3 750 102	978 772	1 133 021
Panama	123 254 405	28 847 710	50 004 089	17 179 973	15 308 655	11 913 978
Vanuatu	1 496 422	3 545	528 530	421 918	30 808	511 621
Total partiel	265 857 575	78 288 356	92 071 928	36 501 458	29 413 023	29 582 810

ANNEXE III A (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Europe centrale et orientale						
Albanie	25 170	..	..	23 870	..	1 300
Arménie	..	..	..	..	..	..
Azerbaïdjan	647 501	175 431	..	93 903	..	378 167
Bélarus	..	..	..	..	..	..
Bulgarie	955 596	113 991	517 371	216 733	56 380	51 121
Estonie	348 838	8 952	33 004	123 098	..	183 784
Ex-URSS	..	..	..	..	..	..
Fédération de Russie	10 361 701	1 432 047	783 435	3 778 998	258 633	4 108 588
Géorgie	280 996	21 053	4 999	203 583	1 350	50 011
Hongrie	..	..	..	..	..	..
Kazakhstan	13 096	..	..	4 360	..	8 736
Kirghizistan	..	..	..	..	..	..
Lettonie	74 934	3 767	..	15 482	..	55 685
Lituanie	394 870	5 437	79 720	172 433	..	137 280
Moldova	..	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..
Pologne	624 687	5 391	390 513	24 225	..	204 558
République tchèque	..	..	..	..	..	..
Roumanie	638 930	63 530	142 772	244 656	..	187 972
Slovaquie	15 191	..	..	15 191	..	..
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	46 510	6 156	2 613	16 966	..	20 775
Ukraine	1 454 756	45 303	100 203	613 642	27 462	668 146
Total partiel	15 882 776	1 881 058	2 054 630	5 547 140	343 825	6 056 123
Pays socialistes d'Asie						
Chine	16 648 194	2 351 500	6 633 815	4 748 673	1 457 559	1 456 647
République populaire démocratique de Corée	698 203	12 486	62 895	544 559	..	78 263
Viet Nam	1 073 906	157 973	122 449	579 780	35 690	178 014
Total partiel	18 420 303	2 521 959	6 819 159	5 873 012	1 493 249	1 712 924
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	963 940	19 180	172 695	214 429	..	557 636
Angola	63 141	3 016	..	27 281	..	32 844
Bénin	1 003	..	..	..	..	1 003
Cameroun	13 573	..	..	652	..	12 921
Cap-Vert	16 518	1 151	..	9 033	..	6 334
Comores	53 801	37 300	..	15 969	..	532
Congo	3 402	..	..	..	..	3 402
Côte d'Ivoire	8 646	789	..	..	..	7 857
Djibouti	2 493	..	..	299	..	2 194
Égypte	1 400 318	208 241	585 720	374 640	48 146	183 571
Éthiopie	81 933	2 492	..	79 441	..	..
Gabon	12 541	652	..	4 165	..	7 724

ANNEXE III A (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Gambie	1 884	..	..	..	..	1 884
Ghana	123 127	6 904	199	18 288	..	97 736
Guinée	11 645	..	..	808	..	10 837
Guinée équatoriale	37 225	..	..	5 820	..	31 405
Guinée-Bissau	6 459	..	..	1 414	..	5 045
Jamahiriya arabe libyenne	255 770	81 448	..	76 492	..	97 830
Kenya	19 137	4 708	..	2 611	..	11 818
Madagascar	43 441	10 734	..	18 522	..	14 185
Malawi	..	..	..	..	..	..
Maroc	461 469	8 661	..	125 338	25 805	301 665
Maurice	97 370	..	3 922	17 922	47 522	28 004
Mauritanie	47 394	..	..	299	..	47 095
Mozambique	38 035	..	..	5 901	..	32 134
Nigéria	405 485	286 768	..	38 611	..	80 106
Ouganda	1 697	..	..	1 697	..	..
République-Unie de Tanzanie	38 817	4 347	..	20 735	..	13 735
Sainte-Hélène	789	..	..	..	..	789
Sao Tomé-et-Principe	190 428	10 582	62 107	108 688	1 152	7 899
Sénégal	48 011	..	..	1 145	..	46 866
Seychelles	33 971	..	..	18 491	..	15 480
Sierra Leone	13 148	..	..	490	..	12 658
Somalie	6 343	851	..	2 802	..	2 690
Soudan	42 978	832	..	39 927	..	2 219
Togo	8 107	..	..	2 603	..	5 504
Tunisie	202 706	19 678	17 066	21 631	..	144 331
Zaïre	..	..	..	..	..	..
Total partiel	4 756 745	708 334	841 709	1 256 144	122 625	1 827 933
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	701	..	..	592	..	109
Antigua-et-Barbuda	4 698 311	4 876	251 288	1 899 958	2 480 578	61 611
Argentine	445 118	49 351	33 678	100 040	..	262 049
Barbade	687 331	349 673	161 636	73 398	13 020	89 604
Belize	1 830 439	311 005	144 573	732 768	86 206	555 887
Bolivie	174 042	65 263	24 946	56 879	..	26 954
Brésil	3 699 436	1 570 668	1 418 192	308 243	158 192	244 141
Chili	884 733	99 767	223 543	122 316	69 601	369 506
Colombie	65 645	5 962	..	38 820	..	20 863
Costa Rica	2 978	..	..	..	..	2 978
Cuba	100 685	3 424	4 808	38 181	..	54 272
Dominique	2 233	..	..	1 522	..	711
El Salvador	1 493	..	..	..	..	1 493
Equateur	305 895	219 359	..	2 319	..	84 217
Grenade	1 009	..	..	779	..	230
Guatemala	4 556	..	..	..	..	4 556

ANNEXE III A (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Guyana	15 169	125	..	7 033	..	8 011
Haïti	1 172	..	..	892	..	280
Honduras	968 966	184 155	74 133	415 936	7 484	287 258
Iles Caïmanes	2 083 983	519 350	632 464	375 430	11 772	544 967
Iles Falkland	54 707	..	..	591	..	54 116
Iles Turques et Caïques	1 095	..	..	227	..	868
Iles Vierges britanniques	3 376	..	..	1 217	..	2 159
Jamaïque	23 111	1 930	..	20 024	..	1 157
Mexique	910 583	454 001	..	52 446	..	404 136
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	3 619	..	..	498	..	3 121
Paraguay	47 052	4 480	..	36 783	823	4 966
Pérou	255 598	30 185	..	40 947	..	184 466
République dominicaine	9 385	..	..	5 360	..	4 025
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	300	..	..	300	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	7 081 393	458 723	2 994 857	2 705 975	173 392	748 446
Suriname	5 221	1 842	..	2 525	..	854
Trinité-et-Tobago	26 593	998	..	3 154	..	22 441
Uruguay	74 269	5 799	..	7 143	..	61 327
Venezuela	872 187	374 238	120 753	52 662	953	323 581
Total partiel	25 342 384	4 715 174	6 084 871	7 104 958	3 002 021	4 435 360
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 139 575	224 489	..	488 695	149 368	277 023
Bahreïn	338 091	80 699	42 963	63 486	96 308	54 635
Bangladesh	387 563	62 893	5 672	269 613	14 233	35 152
Brunéi Darussalam	362 694	239	..	2 018	..	360 437
Cambodge	..	..	..	..	..	..
Émirats arabes unis	750 142	234 129	483	137 138	214 436	163 956
Hong Kong (Chine)	13 875 860	1 537 453	8 893 094	879 387	2 373 686	192 240
Inde	6 722 912	2 549 207	2 705 702	427 760	109 268	930 975
Indonésie	3 622 666	838 416	343 909	1 532 011	148 752	759 578
Iran (Rép. islamique d')	3 945 164	1 845 641	1 142 275	618 905	154 201	184 142
Iraq	240 582	101 717	..	69 957	..	68 908
Jordanie	42 094	..	..	36 109	5 097	888
Koweït	2 291 672	1 627 704	17 012	136 200	214 436	296 320
Liban	301 653	842	125 848	166 533	..	8 430
Malaisie	5 209 161	872 364	1 446 561	598 011	707 674	1 584 551
Maldives	66 642	4 449	..	57 557	..	4 636
Myanmar	379 819	2 935	162 346	185 047	..	29 491
Oman	24 360	313	..	4 289	..	19 758
Pakistan	247 915	49 595	..	150 517	31 707	16 096
Philippines	6 030 632	141 739	3 751 069	1 441 569	67 694	628 561

ANNEXE III A (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Qatar	690 812	213 804	141 617	107 378	190 678	37 335
République arabe syrienne	498 214	1 461	54 017	438 984	..	3 752
République de Corée	6 397 423	842 678	2 874 401	955 571	708 115	1 016 658
Singapour	21 191 626	8 646 756	4 884 791	2 463 016	3 616 106	1 580 957
Sri Lanka	153 708	5 637	77 191	54 139	..	16 741
Thaïlande	1 771 382	231 437	391 641	863 210	136 759	148 335
Yémen	73 757	51 348	..	2 557	..	19 852
Total partiel	76 756 119	20 167 945	27 060 592	12 149 657	8 938 518	8 439 407
Pays en développement d'Europe						
Croatie	775 958	8 905	527 075	123 855	8 819	107 304
Slovénie	1 891	..	..	276	..	1 615
Yougoslavie	3 498	..	..	..	..	3 498
Total partiel	781 347	8 905	527 075	124 131	8 819	112 417
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	28 729	2 910	..	4 988	..	20 831
Iles Salomon	8 625	..	..	2 314	..	6 311
Kiribati	4 198	..	..	3 728	..	470
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papouasie-Nouvelle-Guinée	77 040	1 811	..	55 675	..	19 554
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	342 843	30 923	48 690	220 008	..	43 222
Tuvalu	35 516	..	..	11 669	..	23 847
Total partiel	496 951	35 644	48 690	298 382		114 235
TOTAL: PAYS EN DÉVELOPPEMENT	108 133 546	25 636 002	34 562 937	20 933 272	12 071 983	14 929 352
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	10 578 037	1 343 094	3 083 222	2 878 892	1 702 496	1 570 333

ANNEXE III B

Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation ^a, par groupes de pays et par types de navires ^b,
 au 31 décembre 2001
 (En milliers de tpl)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques ^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
TOTAL: MONDE ^d	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	359	5	..	0	262	92
Allemagne	7 450	76	5	652	6 346	371
Australie	2 319	408	998	73	57	783
Autriche	46	..	..	46	..	..
Belgique	189	7	..	2	..	180
Canada	1 309	550	163	138	19	439
Danemark	8 587	2 302	366	564	4 171	1 184
Espagne	2 185	1 105	70	358	136	516
États-Unis	29 420	16 857	5 598	1 613	4 424	928
Finlande	1 226	510	154	359	0	203
France	6 280	3 664	689	328	575	1 024
Gibraltar	1 180	650	155	181	109	85
Grèce	48 368	27 942	16 357	700	1 866	1 503
Irlande	181	0	36	81	7	57
Islande	13	1	0	2	0	10
Israël	712	3	..	7	699	3
Italie	10 305	2 475	3 456	1 124	914	2 336
Japon	17 913	6 088	5 618	2 479	600	3 128
Luxembourg	2 125	1 159	20	56	100	790
Norvège	30 699	14 180	7 368	3 813	66	5 272
Nouvelle-Zélande	167	91	17	13	..	46
Pays-Bas	7 477	61	152	3 393	2 016	1 855
Portugal	1 777	804	388	325	45	215
Royaume-Uni	15 288	6 913	1 817	1 130	2 629	2 799
Suède	1 787	159	39	981	0	608
Suisse	890	..	829	40	..	21
Turquie	9 270	1 455	5 455	1 633	281	446
Total partiel	207 522	87 465	49 750	20 091	25 322	24 894
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	48 860	27 097	9 424	7 148	1 957	3 234
Bermudes	8 396	3 421	3 635	299	459	582
Chypre	35 832	6 471	20 704	4 802	2 721	1 134
Libéria	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
Malte	44 272	18 843	18 445	4 486	1 137	1 361
Panama	185 051	52 567	89 516	14 281	16 955	11 732
Vanuatu	1 460	5	851	283	35	286
Total partiel	402 355	143 184	163 505	35 690	33 248	26 728

ANNEXE III B (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Europe centrale et orientale						
Albanie	28	..	..	27	..	1
Arménie	0	..	..	..	..	0
Azerbaïdjan	502	231	..	105	..	166
Bélarus	0	..	..	..	..	..
Bulgarie	1 381	179	829	269	67	37
Estonie	246	15	48	126	0	57
Ex-URSS	0	..	..	..	..	..
Fédération de Russie	9 564	2 062	1 103	4 125	298	1 976
Géorgie	348	36	8	272	2	30
Hongrie	0	..	..	..	..	..
Kazakhstan	6	..	..	2	..	4
Kirghizistan	0	..	..	..	..	..
Lettonie	54	6	0	17	0	31
Lituanie	381	9	116	194	0	62
Moldova	0	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	0	..	..	..	..	..
Pologne	793	8	668	19	0	98
République tchèque	0	..	..	..	..	..
Roumanie	782	97	229	305	0	151
Slovaquie	19	..	..	19	..	..
Tadjikistan	0	..	..	..	..	..
Turkménistan	37	8	3	15	..	11
Ukraine	1 304	75	160	698	30	341
Total partiel	15 445	2 726	3 164	6 193	397	2 965
Pays socialistes d'Asie						
Chine	24 048	3 815	11 095	6 327	1 761	1 050
République populaire démocratique de Corée	920	24	105	736	0	55
Viet Nam	1 554	257	195	835	32	235
Total partiel	26 522	4 096	11 395	7 898	1 793	1 340
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	1 068	30	288	278	..	472
Angola	65	5	..	42	..	18
Bénin	0	..	..	..	..	..
Cameroun	20	2	..	14	..	4
Cap-Vert	6	..	..	1	..	5
Comores	92	67	..	25	..	..
Congo	1	..	..	..	..	1
Côte d'Ivoire	5	1	..	..	..	4
Djibouti	1	..	..	1	..	..
Égypte	2 037	361	996	496	58	126
Éthiopie	102	4	..	98	..	..
Gabon	8	1	..	4	..	..

ANNEXE III B (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Gambie	2	..	..	..	..	..
Ghana	99	11	0	23	..	..
Guinée	5	..	..	0	..	..
Guinée équatoriale	2	..	..	0	..	..
Guinée-Bissau	15	..	..	7	..	8
Jamahiriya arabe libyenne	291	165	..	84	..	..
Kenya	18	8	..	2	..	..
Madagascar	47	17	..	23	..	7
Malawi	0	..	..	..	..	..
Maroc	398	14	0	128	34	222
Maurice	109	..	5	17	..	..
Mauritanie	23	..	..	1	..	..
Mozambique	30	..	..	11	..	19
Nigéria	650	552	..	49	..	49
Ouganda	3	..	..	3	..	..
République-Unie de Tanzanie	..	8	..	25	..	4
Sainte-Hélène	0	..	..	..	..	..
Sao Tomé-et-Principe	259	16	105	129	1	8
Sénégal	24	..	..	2	..	22
Seychelles	28	..	..	18	..	10
Sierra Leone	5	..	..	1	..	4
Somalie	6	2	..	2	..	2
Soudan	53	1	..	51	..	1
Togo	7	..	..	3	..	4
Tunisie	173	32	26	30	..	85
Zaïre	0	..	..	..	..	..
Total partiel	5 689	1 297	1 420	1 568	162	1 242
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	..	..	1	..	..
Antigua-et-Barbuda	6 071	8	398	2 406	3 185	74
Argentine	312	89	52	130	..	41
Barbade	1 116	640	264	105	17	90
Belize	2 002	554	237	1 034	86	91
Bolivie	247	106	44	74	0	23
Brésil	5 959	2 694	2 484	341	190	250
Chili	915	167	382	80	80	206
Colombie	82	10	..	51	..	21
Costa Rica	1	..	0	..	..	1
Cuba	92	5	6	46	..	35
Dominique	2	..	..	2	..	0
El Salvador	0	..	..	..	..	..
Equateur	444	379	..	4	..	61
Grenade	1	..	..	1	..	..
Guatemala	4	..	..	..	..	4

ANNEXE III B (suite)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Guyana	14	..	..	8	..	6
Haïti	1	..	..	1	..	..
Honduras	1 158	342	124	591	7	94
Iles Caïmanes	3 148	931	1 086	413	13	705
Iles Falkland ^f	36	..	..	0	..	36
Iles Turques et Caïques	0	..	..	0	..	..
Iles Vierges britanniques	8	..	..	1	..	7
Jamaïque	25	3	..	22	..	..
Mexique	1 180	745	..	36	..	399
Montserrat	0	..	..	..	..	..
Nicaragua	2	..	..	1	..	1
Paraguay	52	9	40	2	1	..
Pérou	200	53	..	65	..	82
République dominicaine	7	..	..	6	..	1
Sainte-Lucie	0	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	1	..	..	1	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	10 105	826	5 211	3 451	208	409
Suriname	6	3	..	3	..	..
Trinité-et-Tobago	11	1	..	3	..	7
Uruguay	46	8	..	4	..	34
Venezuela	1 307	650	200	78	1	378
Total partiel	34 556	8 223	10 488	8 999	3 789	3 057
Pays et territoires en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 386	430	..	522	156	278
Bahreïn	450	153	60	98	100	39
Bangladesh	526	107	9	369	19	22
Brunéi Darussalam	349	0	..	3	..	346
Cambodge	0	..	..	..	..	..
Émirats arabes unis	938	385	1	183	227	142
Hong Kong (Chine)	23 207	2 784	16 357	1 191	2 670	205
Inde	10 645	4 492	4 583	519	143	908
Indonésie	4 543	1 325	546	2 103	194	375
Iran (Rép. islamique d')	6 642	3 489	1 958	855	179	161
Iraq	332	170	..	96	..	66
Jordanie	54	..	0	47	7	0
Koweït	3 633	2 933	27	140	227	306
Liban	429	1	204	214	..	10
Malaisie	7 248	1 527	2 567	784	870	1 500
Maldives	96	9	..	83	..	4
Myanmar	533	5	270	244	..	14
Oman	15	0	..	6	..	9
Pakistan	363	91	..	217	42	13
Philippines	8 568	202	6 392	1 607	76	291

ANNEXE III B (suite)

	Tonnage total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques ^c	Porte-conteneurs	Autres navires
Qatar	1 040	375	270	158	204	33
République arabe syrienne	744	2	85	656	..	1
République de Corée	9 425	1 588	5 209	1 181	825	622
Singapour	32 799	15 533	9 090	2 227	4 272	1 677
Sri Lanka	243	10	150	73	..	10
Thaïlande	2 686	419	646	1 307	186	128
Yémen	120	98	..	3	..	19
Total partiel	117 014	36 128	48 424	14 886	10 397	7 179
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 124	12	923	147	11	31
Slovénie	1	0	0	0	0	1
Yougoslavie	1	0	0	0	0	1
Total partiel	1 126	12	923	147	11	33
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	24	4	..	5	..	15
Iles Salomon	6	..	..	2	..	4
Kiribati	4	..	..	4	..	0
Nauru	0	..	..	..	..	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	84	3	..	70	..	11
Samoa	0	..	..	..	..	0
Tonga	467	50	92	279	..	46
Tuvalu	58	..	..	16	..	42
Total partiel	643	57	92	376	0	118
TOTAL: PAYS EN DÉVELOPPEMENT	159 028	45 717	61 347	25 976	14 359	11 629
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	14 780	2 331	5 428	4 024	1 976	1 021

Notes de l'annexe III

Source: Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

^b Navires de 100 tjb ou plus; non compris les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des États-Unis.

^c Y compris les cargos mixtes.

^d Non compris le tonnage estimatif de la flotte de réserve des États-Unis et des flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, soit respectivement 3,9 millions de tjb (4,2 millions de tpl), 0,9 million de tjb (1,9 million de tpl) et 1,2 million de tjb (1,8 million de tpl).

^e Ensemble des républiques de l'ex-URSS qui n'ont pas créé de nouveaux registres maritimes (voir l'encadré 1).

^f Il existe un différend entre les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).