

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001
Chapitre I

Nations Unies
New York et Genève, 2001

Chapitre I

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Le premier chapitre de l'Etude sur les transports maritimes 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

a) Production mondiale

Généralités

1. En 2000, la production mondiale a fortement augmenté, de 4%, ce qui est le taux le plus élevé de la décennie (voir tableau 1) et qui vient confirmer la reprise intervenue après le ralentissement d'activité de 1998. Toutefois, cette moyenne annuelle masque des évolutions très différentes au premier et au second semestres de l'année. Au premier semestre, le redressement des économies de la planète, qui s'était amorcé en 1999, s'est poursuivi, stimulé par l'accroissement des exportations des pays d'Europe et d'Asie de l'Est et la vigueur de la demande nord-américaine. Vers la fin de l'année, la demande s'est essoufflée en Amérique du Nord et au Japon, sous l'effet de la hausse des prix du pétrole brut et de la fragilité persistante de la conjoncture boursière.
2. Des taux de croissance supérieurs à la moyenne mondiale ont été atteints en Chine (8,0%), dans les pays en transition (5,6%) et dans les pays en développement d'Asie (6,2%). En Chine, l'essor rapide du secteur du bâtiment et de l'industrie manufacturière a plus que compensé la médiocre performance de l'agriculture. Une reprise de l'investissement étranger direct a également contribué à ces bons résultats. Dans les économies en transition, le secteur industriel et commercial, souple, a su tirer avantage de la dépréciation monétaire, ce qui a favorisé le développement des exportations et présidé au remplacement des importations par la production nationale. La demande intérieure s'est également quelque peu raffermie.
3. Les pays en développement d'Asie ont eu des résultats économiques supérieurs à la moyenne mondiale. Ceux d'Asie de l'Est se sont tout à fait remis de la dévaluation monétaire de 1998, ce dont témoigne l'accroissement des investissements productifs et de la consommation privée, après de bons résultats à l'exportation. Les échanges intra-asiatiques se sont intensifiés. Vers la fin de l'année, cependant, on s'interrogeait sur la durabilité de cette évolution, compte tenu de la hausse des prix du pétrole brut et du fléchissement de la demande nord-américaine. En Asie du Sud, l'Inde a dû ses bons résultats économiques à un gros excédent céréalier, au dynamisme de son industrie et à la demande croissante dont font l'objet les services informatiques. D'autres pays ont tiré avantage de la hausse des prix du thé et du caoutchouc et de l'essor de la demande dans le secteur de la confection. Les pays d'Asie de l'Ouest ont enregistré des résultats tout juste supérieurs à la moyenne mondiale, les gouvernements ayant encouragé de manière modérée la demande intérieure, malgré l'accroissement des recettes rapportées par le pétrole brut.
4. Les résultats économiques des autres pays en développement ont été moins uniformes. En Afrique et en Amérique latine, ils ont été inférieurs à la moyenne mondiale. Des pays africains exportateurs de pétrole, tels que l'Algérie, la Jamahiriya arabe libyenne et le Nigeria ont bénéficié de la hausse des prix du pétrole, ce qui, en revanche, n'a pas été le cas des pays importateurs de pétrole, dont certains ont en outre été éprouvés par des catastrophes naturelles (inondations, sécheresses, etc.) et des conflits armés. La même

TABLEAU 1
Production mondiale, 1990-2000
(Variation en pourcentage)

	1990-1995 ^a	1995-2000 ^a	1990-2000 ^a	1998	1999	2000 ^b
Monde	2,0	3,1	2,6	1,9	2,7	4,0
Pays développés à économie de marché	1,8	2,9	2,3	2,1	2,6	3,5
<i>dont :</i>						
États-Unis	2,4	4,3	3,4	4,4	4,2	5,1
Japon	1,4	1,1	1,3	-2,5	0,2	1,3
Union européenne	1,5	2,5	2,0	2,7	2,4	3,3
<i>dont :</i>						
Zone euro	1,6	2,4	2,0	2,8	2,4	3,4
Allemagne	2,0	1,8	1,9	2,1	1,6	3,1
France	1,0	2,4	1,7	3,2	2,9	3,1
Italie	1,3	1,7	1,5	1,5	1,4	2,9
Royaume Uni	1,6	2,8	2,2	2,6	2,2	3,1
Économies de transition	-6,9	1,9	-2,6	-0,6	2,3	5,6
Chine	12,0	8,3	10,1	7,8	7,1	8,0
Économies en développement	4,1	3,7	3,9	0,5	2,7	5,1
<i>dont :</i>						
Afrique	1,5	3,6	2,5	3,2	2,9	3,5
Amérique latine	3,6	2,9	3,3	1,9	0,1	3,7
Asie	4,9	4,1	4,5	-0,8	4,2	6,2

Source : Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995.

^a Moyenne annuelle.

^b Estimations.

disparité a été constatée en Amérique latine. Les pays dont l'économie a été la plus performante ont été le Mexique, le Chili et les pays du Bassin des Caraïbes, qui ont tiré avantage de la hausse des prix du pétrole et de la forte demande étrangère, nord-américaine notamment. Le Brésil s'est bien remis de la crise qui l'avait frappé et a enregistré une croissance de 4,0%, qui le place au niveau de la moyenne mondiale. D'autres pays ont continué à lutter pour faire face à une demande intérieure morose ou à résultats à l'exportation médiocres.

5. La croissance moyenne des pays développés à économie de marché a été de 3,5%, avec d'importants écarts selon les pays. Aux deux extrêmes, on trouve l'Amérique du Nord et le Japon, avec des taux de 5,1% et 1,3% respectivement; l'Union européenne, pour sa part, a affiché une croissance de 3,3%. En Amérique du Nord, la demande intérieure a perdu quelque peu de sa vigueur au cours de l'année par suite du resserrement des politiques monétaires, qui a porté les taux d'intérêt à 6,5%. Cela a eu des répercussions défavorables sur l'investissement des entreprises et a précipité la baisse des places boursières. Néanmoins, les résultats économiques globaux ont été meilleurs que ceux de l'année précédente.

6. Au Japon, la reprise tant attendue s'est amorcée au cours du premier semestre de l'année grâce principalement aux exportations et a immédiatement conduit à un resserrement de la politique monétaire. Mais, certains indicateurs économiques pour le second semestre de l'année ont été moins reluisants (hausse du chômage, par exemple) et ont fait craindre une nouvelle période de récession. Dans l'Union européenne, les résultats économiques ont été exceptionnels, les meilleurs enregistrés depuis 1991, avec un taux de chômage ramené en dessous de 9%. Ils sont à attribuer avant tout aux exportations, qui ont été stimulées par la faiblesse accrue de l'euro face au dollar, ce qui a rapidement amené les autorités monétaires à intervenir pour stopper le glissement de la monnaie au troisième trimestre de l'année. La demande intérieure aussi été vigoureuse dans la plupart des pays. Vers le milieu de l'année, cependant, des doutes ont été émis quant à la durabilité de cette performance économique face au ralentissement constaté en Amérique du Nord.

Perspectives

7. Les prévisions de croissance économique pour 2001 donnent toutes des chiffres inférieurs à ceux de l'année 2000. Elles dénotent principalement l'inquiétude que suscite l'évolution de l'économie des Etats-Unis, sur laquelle sera vraisemblablement calquée celle des économies d'Europe et d'Asie de l'Est. Le secteur financier, en particulier, fait souci, de même que la vitesse à laquelle les événements qui le toucheraient pourraient atteindre les autres secteurs de l'économie.

b) Trafic de marchandises

Evolution récente des échanges internationaux

8. En 2000, le volume des exportations a affiché une croissance à deux chiffres dans la plupart des régions (voir tableau 2). Les taux de progression du volume des importations, par contre, ont été moins uniformes. S'agissant des pays développés, c'est vers l'Amérique du Nord et le Japon qu'il faut se tourner pour trouver des taux de croissance à deux chiffres concernant les importations. Ces dernières ont également atteint un niveau élevé dans les économies en transition, à savoir en Europe centrale et orientale, dans les Etats baltes et dans la CEI, où elles ont progressé de 15,4%. Mais, c'est en Chine qu'elles ont le plus augmenté, de 33,1%. Dans les pays en développement, la croissance des importations a été de 15,4%, tout en étant inégalement répartie entre l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine.

Tendances des importations et des exportations

9. En 2000, la croissance des échanges mondiaux de marchandises a été étayée par la vigueur de la demande en Amérique du Nord, en Europe occidentale et en Asie de l'Est. La relance des importations en Amérique latine a aussi été manifeste. Selon les estimations, le volume des échanges mondiaux de marchandises ne devrait augmenter que de quelque 7% en 2001, l'activité économique ayant ralenti à la fin de l'année.

c) Production industrielle des pays de l'OCDE

10. En 2000, l'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE, autre indicateur économique important pour le secteur des transports maritimes mondiaux, s'est établi en moyenne à 121,2, affichant une hausse de 6,0% par rapport l'indice moyen pour 1999 (1995 = 100) (voir graphique 1).

11. Cette progression est supérieure à celle de 3,3% enregistrée en 1999 où l'indice était monté à 114,3. Les bons chiffres relevés durant la majeure partie de l'année 2000 sont dus au dynamisme qui a continué de caractériser l'économie des Etats-Unis, où l'indice a atteint 129,0, et celle des pays européens membres de l'OCDE, où il s'est hissé à 117,4. La croissance industrielle a été plus modeste au Japon, où l'indice s'est établi à 105,4. L'indice de la production industrielle est retombé à 120,9 pour le premier trimestre de 2001 et semble confirmer la justesse des perspectives d'évolution pour 2001 et 2002 de l'OCDE qui considère que la croissance industrielle a atteint un sommet en 2000.

TABLEAU 2

Croissance du volume de marchandises transportées dans certaines régions géographiques, 1998-2000
(Variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>			<i>Pays/régions</i>	<i>Importations</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
4,8	4,8	9,9	Économies développées ^a	7,7	7,6	9,6
			<i>dont:</i>			
4,8	5,1	12,1	Etats-Unis	10,4	11,2	11,3
6,7	4,4	10,1	Union européenne (15)	8,4	5,3	8,6
-1,3	2,1	9,2	Japon	-5,3	9,5	10,9
5,7	7,0	15,7	Économies en développement ^a	-3,6	4,4	15,4
			<i>dont:</i>			
0,3	5,0	7,3	Afrique	6,1	-0,9	5,4
8,0	7,1	10,3	Amérique Latine	8,8	-1,5	11,1
2,7	1,1	14,0	Moyen-Orient ^b	-0,4	1,3	14,6
2,8	6,6	16,2	Asie ^c	-7,8	8,6	15,7
6,0	-2,0	17,9	Economies de transition ^a	-8,3	9,0	15,4
4,5	9,6	28,3	Chine	2,5	15,2	33,1

Source : OMC, Rapport annuel 2001, tableaux sur les importations et les exportations mondiales de marchandises par région et pour certaines économies, établis sur la base d'estimations du volume fondées sur la valeur du trafic rapportée et mesurée à prix et à taux de change constants.

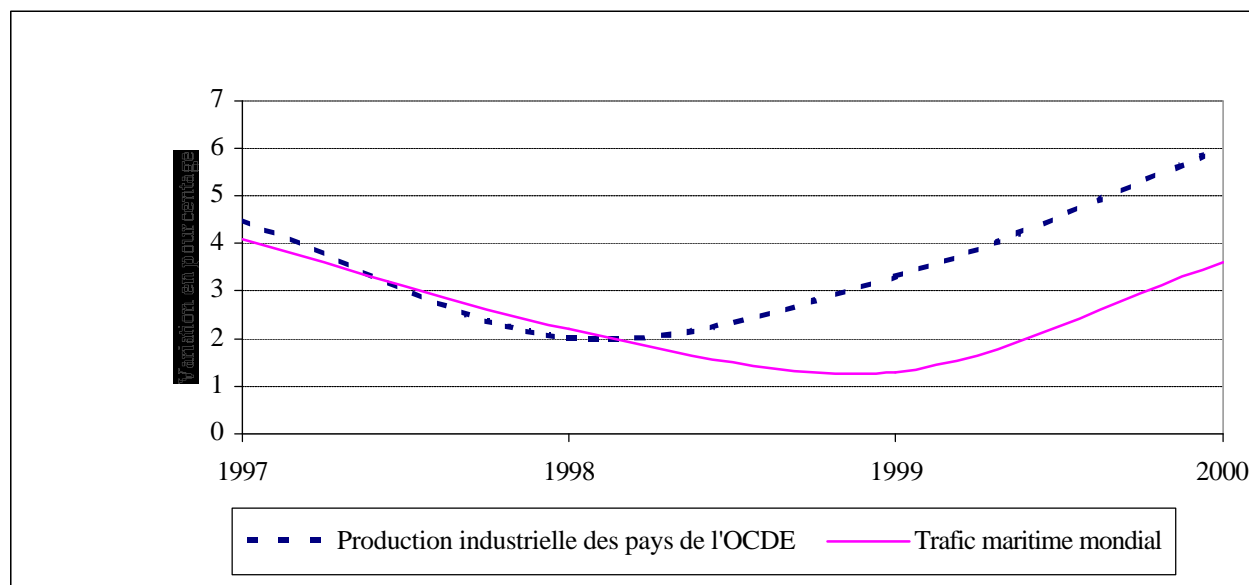
^a Compte non tenu d'importants comptages doubles.

^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.

GRAPHIQUE 1

Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial de marchandises, 1997-2000



Source: OCDE, Principaux indicateurs économiques, avril 2001.

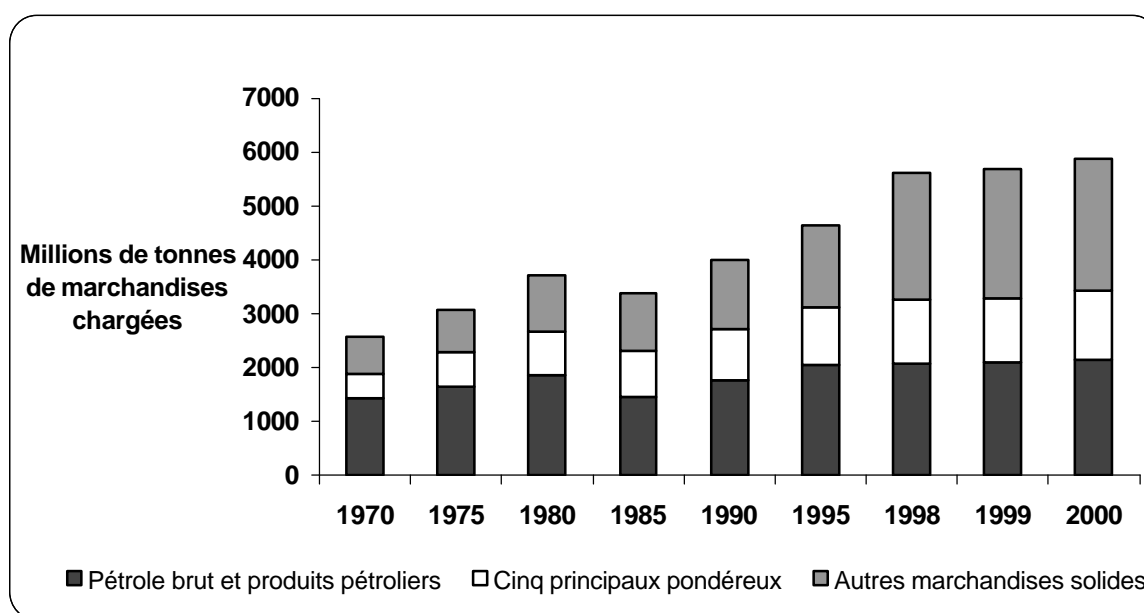
B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

a) Trafic maritime général

12. Le trafic maritime mondial, en pleine expansion, a atteint le niveau record de 5,88 milliards de tonnes de marchandises exportées en 2000, s'accroissant ainsi pour la quinzième année consécutive. Le taux de croissance annuel, calculé d'après les données provisoires disponibles pour l'année, a augmenté de 3,6%. Comme le montrent le graphique 2 et le tableau 3, il a quadruplé par rapport à celui de 1999, qui n'était que de 0,9%.

GRAPHIQUE 2

Trafic maritime international pour certaines années



Source: *Etude sur les transports maritimes*, diverses livraisons.

TABLEAU 3

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

Année	Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total	
	Millions de tonnes	Variation en %	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	
1998	2 082		3 549		1 170		5 631	
1999	2 085	0,1	3 598	1,4	1 196	2,2	5 683	0,9
2000 ^c	2 149	3,1	3 736	3,8	1 285	7,4	5 885	3,6

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, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

^c Estimations.

13. La croissance annuelle du trafic maritime mondial pour 2000 a été inégalement répartie, sur le plan géographique. Les pays exportateurs de pétrole, notamment les pays membres de l'OPEP, qui sont convenus d'augmenter leurs quotas de production au cours de l'année, ont affiché un taux de croissance supérieur à la moyenne mondiale. L'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon ont également enregistré des taux supérieurs à la moyenne, se situant entre 4 et 5%. Si le trafic maritime international s'est accru en Amérique latine, en Afrique et en Océanie, ses taux de croissance ont été inférieurs à la moyenne mondiale, soit de 1,0%, 0,5% et 2,3% respectivement. Au vu des prévisions économiques, les taux de croissance annuels en 2001 devraient être plus faibles que ceux de l'année précédente.

b) Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Evolution générale

14. En 2000, les expéditions maritimes mondiales de cargaisons pétrolières, qui ont augmenté de 3,1% durant l'année, ont atteint au total 2,15 milliards de tonnes pour l'ensemble du monde. Les trois quarts de ce tonnage environ ont été constitués de pétrole brut, le reste, de produits pétroliers. Les transports de pétrole brut et de produits pétroliers ont représenté globalement 36,5% du trafic maritime mondial total.

Production de pétrole brut

15. Depuis 1998, la production de pétrole brut a d'abord diminué, puis augmenté. Les chiffres¹ donnés pour 1998 et 1999 indiquent que la production de pétrole brut a régressé de 2% à 71,9 millions de barils-jour en 1999. Ce recul s'explique essentiellement par le fait que la production a été réduite de 5,2% en moyenne dans les pays de l'OPEP, où elle est tombée à 29,3 millions de barils-jour, et qu'elle a chuté dans le même temps de 2,0% à 21,1 millions de barils-jour dans les pays de l'OCDE, notamment aux Etats-Unis, au Canada, au Mexique, en Norvège et au Royaume-Uni. Les autres pays producteurs de pétrole, à savoir l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Chine et un certain nombre de petits producteurs, ont, à dire vrai, accru leur production de 2,4%, la portant à 21,4 millions de barils-jour.

16. En 2000, en revanche, la production de pétrole brut s'est accrue, d'un volume correspondant aux trois augmentations de quotas décidées par les pays membres de l'OPEP durant l'année. Les chiffres les plus récents font état d'un accroissement de la production de pétrole brut de 4,0% à 74,5 millions de barils-jour, qui est dû là aussi, pour l'essentiel, au fait que les pays de l'OPEP ont augmenté leur production de 5,6%. Dans les pays de l'OCDE, la production a augmenté de 2,4%, tandis que dans les autres pays producteurs, qui ont exploité le niveau élevé des prix, elle a progressé de 2,3%.

17. La production de pétrole brut n'a pas évolué de la même façon dans tous les pays en 2000. C'est dans les principaux pays membres de l'OPEP du Moyen-Orient, à l'exception de l'Iraq dont le niveau de production contrôlé par l'ONU est subordonné au prix du pétrole, que la production a le plus augmenté, de plus de 7%. Du côté des pays membres de l'OCDE, le Canada et le Mexique ont accru leur production d'environ 4%. Dans la Fédération de Russie, la production a augmenté de quelque 6%. De légères fluctuations ont été observées aux Etats-Unis, où la production est restée globalement la même, et en Chine, où elle a progressé d'un peu plus de 1,0%.

Expéditions de pétrole brut

18. En 2000, les expéditions de pétrole brut ont augmenté de 3,3% pour passer de 1,55 à 1,60 milliard de tonnes. Les tendances récentes observées au niveau de la structure du trafic de pétrole brut se sont maintenues tout au long de l'année. Au départ du Golfe arabo-persique (principale région d'origine), les chargements à destination des pays d'Extrême-Orient et du Japon sont demeurés stables, tandis que ceux à destination de la République de Corée ont augmenté de 3% en réponse à la demande croissante des raffineries et en application des mesures visant à porter les stocks à 80 jours d'ici 2004. La Chine a

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.

pratiquement doublé ses importations, qui ont atteint 70 millions de tonnes. En 2000, les expéditions de pétrole brut vers l'Europe occidentale, dont une grande partie a été transbordée à Suez pour poursuivre son chemin vers la mer Méditerranée par l'oléoduc SUMED, se sont accrues de 2,0%. Les autres chargements sont passés par le canal de Suez. D'autres flux provenant d'Afrique du Nord (environ un cinquième du trafic total) et de la Mer Noire (environ un quart) approvisionnent l'Europe occidentale par les ports de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la mer du Nord. Les Etats-Unis ont accru leurs importations en provenance du Golfe arabo-persique de 3,0% en 2000, tout en continuant à diversifier leurs sources d'approvisionnement en Amérique latine et en Afrique occidentale dont les fournitures ont augmenté de 1,0% et 17,0% respectivement. Les expéditions de l'Afrique occidentale à destination de l'Extrême-Orient ont progressé de 19,0% pour l'année, entretenant un courant d'échange mis en place en 1999 au moment où les pays du Golfe ont réduit leur production.

Expéditions de produits pétroliers

19. Le trafic maritime mondial de produits pétroliers a augmenté de 2,2% en 2000 pour atteindre 0,54 milliard de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été les mêmes qu'en 1999; seul le trafic entre les pays en développement d'Asie s'est accru. On trouvera des informations complémentaires sur ce trafic au chapitre VII.

c) Expéditions de marchandises solides

Evolution générale

20. En 2000, les transports de marchandises solides ont progressé globalement de 3,8%, atteignant 3,74 milliards de tonnes pour les marchandises chargées (voie tableau 3). L'essentiel de l'accroissement du trafic est dû aux cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et roche phosphatée), dont les chargements se sont accrues dans des proportions notables (7,4%) pour atteindre au total 2,45 milliards de tonnes. La part des cargaisons de marchandises solides dans le trafic maritime mondial correspond à 63,5% de toutes les marchandises chargées durant l'année.

Production mondiale d'acier brut

21. En 2000, la production mondiale d'acier brut a augmenté de 7,4% pour atteindre 845,4 millions de tonnes. Les trois principales régions productrices, à savoir l'Amérique du Nord, l'Union européenne et l'Asie, en ont fourni près des trois quarts. L'Amérique du Nord et l'Union européenne, qui produisent chacune environ 17% de l'acier fabriqué dans le monde, ont accru leur production de 4,6% et 4,9% respectivement. Le Japon et l'Inde, qui ensemble comptent pour 18 autres pour cent de la production mondiale, ont enregistré des accroissements de 13,0% et 10,9% respectivement. Dans la Province chinoise de Taiwan, la production a augmenté de 9,1% et en République de Corée, de 5,1%. Les progressions régionales ont été plus notables : 16% pour le groupe de six pays formé par la Fédération de Russie, l'Ukraine, le Bélarus, la République de Moldova, le Kazakhstan et l'Ouzbékistan; 12,7% pour l'Amérique du Sud et 10,7% pour le Golfe. Les pays de ces régions fournissent environ 17% de la production mondiale. L'Europe centrale et orientale a enregistré des accroissements de 8,9%. La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile pour prévoir les trafics de vracs secs, a progressé de 5,6%, ce qui l'a portée à 576,1 millions de tonnes.

Consommation mondiale d'acier

22. Pour l'année 2000, la consommation apparente d'acier a été estimée à 752 millions de tonnes, quantité supérieure de 5,8% à celle de 1999. Les accroissements les plus importants ont été enregistrés en République de Corée (13,5%) et au Brésil (12,1%). En Asie, la consommation a atteint 332,2 millions de tonnes, chiffre qui correspond à environ 44% de la consommation apparente mondiale d'acier et à une progression de 6,9%. Dans l'Union européenne, où elle représente 19% de la consommation mondiale, elle a augmenté de 4,5%. Un accroissement du même ordre (4,8%) a été enregistré en Chine. Certains pays d'Afrique, la Fédération de Russie et les Etats-Unis ont accru leur consommation de 3%. En revanche, l'Australie et la Nouvelle-Zélande l'ont réduite de 5,9%. Les prévisions à court terme pour 2001 donnent une décélération du taux de croissance de la consommation, qui devrait retomber à 2,2% environ, et les prévisions à moyen terme, un recul à 2%.

Trafic de minerai de fer

23. L'accroissement de la production et de la consommation d'acier s'est traduite par une augmentation des chargements de minerai de fer qui ont atteint au total 455 millions de tonnes en 2000. Le Brésil et l'Australie, qui assurent les trois quarts des exportations mondiales, ont enregistré des progressions d'environ 13%. En Suède, le taux d'accroissement a été encore plus élevé (15%). Dans d'autres pays exportateurs, les exportations se sont accrues dans des proportions beaucoup plus faibles: de 4% et 1% respectivement au Canada et en Inde. Selon les prévisions à court terme, on devrait assister à un fléchissement des taux de croissance de ces échanges. Mais, à moyen terme, les exportations de la côte est de l'Inde devraient augmenter. En toute vraisemblance, la Chine sera le pays qui aura la plus forte incidence sur la demande de transport maritime de minerai de fer. Dans ce pays, l'an dernier, le trafic de minerai de fer, qui a porté sur 70 millions de tonnes, s'est accru de 21%.

Trafic de charbon

24. Les chargements de charbon ont augmenté de 7,9% en 2000, atteignant le niveau sans précédent de 520 millions de tonnes. Ce sont ceux de charbon de chaudière qui ont le plus progressé, de 8,4% à 335 millions de tonnes, tandis que ceux de charbon à coke se sont accrues de 6,9% à 185 millions de tonnes. Les premiers chiffres pour 2000 montrent que l'Australie, de loin le plus gros exportateur avec 186,7 millions de tonnes de charbon de chaudière et de charbon à coke, a vu ses exportations augmenter de 8,8%. Dans deux pays d'Amérique latine exportateurs de charbon de chaudière, à savoir la Colombie et le Venezuela, les exportations ont progressé de 18,3 et 25% pour atteindre respectivement 35,6 et 8,5 millions de tonnes. Ces accroissements ne sont pas aussi spectaculaires que celui de 47,8% relevé en Chine, qui a exporté 58,8 millions de tonnes. Dans d'autres pays, y compris aux Etats-Unis, au Canada et en Indonésie, les exportations de charbon sont restées stables. On devrait bientôt observer des changements dans le trafic de charbon pour un certain nombre de raisons. En Afrique du Sud, le rythme des exportations pourrait fléchir, les terminaux arrivant à saturation, et, au Canada, les exportateurs pourraient juger préférable d'acheminer par rail leurs exportations de charbon à destination des Etats-Unis, en raison des prix favorables pratiqués sur ce marché. Il est vraisemblable aussi que les importations de charbon augmenteront au Japon, suite à l'accord signé récemment avec la Chine, et en Europe orientale, ainsi que le donnent à penser les livraisons de charbon à coke des Etats-Unis à l'Ukraine.

Trafic de grains

25. Le trafic mondial de grains a atteint 225 millions de tonnes en 2000, ce qui représente une augmentation de 2,3% par rapport à l'année précédente. Les expéditions du principal pays exportateur, les Etats-Unis, se sont chiffrées à 86 millions de tonnes, tandis que celles de l'Argentine et de l'Australie sont restées stables à 19,3 et 20,8 millions de tonnes respectivement. Celles de l'Union européenne et du Canada ont augmenté, elles aussi, pour passer respectivement à 29,6 et 22,2 millions de tonnes. Des accroissements particulièrement notables ont été enregistrés au Moyen Orient et en Afrique du Nord où des importations ont dû suppléer les maigres récoltes dues à la sécheresse. Pour la campagne 2000-2001, on estime que les stocks mondiaux de blé s'accroîtront de 11 millions de tonnes pour atteindre 115 millions de tonnes, tandis que les stocks de céréales secondaires devraient rester inchangés, à 141 millions de tonnes. Les expéditions (de céréales surtout) effectuées conformément à la Convention relative à l'aide alimentaire de 1999 visant à couvrir les besoins des pays les moins avancés ont quelque peu augmenté, passant de 8,1 à 8,5 millions de tonnes.

Autres trafics de vrac

26. En 2000, le trafic de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, a porté au total sur 55 millions de tonnes. Les chargements de bauxite ont régressé de 3,5% à 31,4 millions de tonnes, alors que ceux d'alumine ont augmenté de 3,6% à 23,6 millions de tonnes. Ces changements sont venus confirmer le fait que les producteurs se mettaient à raffiner la bauxite pour expédier de l'alumine à la place. Les expéditions de bauxite d'Afrique occidentale, qui représentent environ la moitié du total mondial ont diminué, tandis que celles d'alumine de l'Australie, qui représentent également près de la moitié du total mondial, se sont accrues. Les expéditions de bauxite et d'alumine de la Jamaïque ont été

stables. La production d'aluminium primaire a augmenté de 2,4% en 2000 pour atteindre 21,9 millions de tonnes. La progression a été particulièrement sensible dans quatre régions: elle a été de 10% en Asie extrême-orientale, de 9% en Afrique du Sud et d'approximativement 5% en Océanie et en Amérique latine. En Amérique du Nord et en Europe occidentale, la production est restée stable. Les niveaux de trafic et de production devraient être sensiblement les mêmes en 2001.

27. Le trafic de roche phosphatée a continué à baisser. Le volume total des exportations, qui avait déjà régressé de 3,6% en 1999 à 30,1 millions de tonnes, a encore diminué de 12,0% pour s'établir à 26,5 millions de tonnes en 2000. Le Maroc, l'un des principaux pays exportateurs de roche phosphatée, a vu ses exportations chuter de 7,9% à 10,5 millions de tonnes; d'autres pays exportateurs d'Afrique, tels que l'Algérie, le Sénégal, le Togo et la Tunisie, ont constaté un recul de 20,3% à 4,3 millions de tonnes. Les importations de l'Union européenne ont régressé de 17,9% à 7,0 millions de tonnes et celles des pays asiatiques, de 10,9% à 5,7 millions de tonnes. A court terme, il est prévu un nouveau fléchissement de 4%, les tendances à long terme étant à l'utilisation d'engrais plus efficaces (qui, à plus faibles doses assurent le même rendement) et à un accroissement des récoltes obtenues sur des terres cultivées sans engrais.

28. Les vracs de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, se sont accrus d'environ 3% à 0,7 million de tonnes. Les produits agricoles tels que le sucre, le riz, la farine de soja et les graines oléagineuses ont régressé de 2% à 130 millions de tonnes. Les engrais, en revanche, ont augmenté de 3% à 66 millions de tonnes et les produits forestiers, de 2% à 161 millions de tonnes. Les produits sidérurgiques ont fortement progressé, de 7,5% pour atteindre 187 millions de tonnes. Les autres marchandises industrielles telles que le ciment, le coke et le coke de pétrole, la ferraille, la fonte, les sels et les minerais, ont progressé de 5% à 161 millions de tonnes. Pour ces vracs de moindre importance, les prévisions globales donnent des volumes du même ordre en 2001, certains chargements, comme ceux de sucre, augmentant sensiblement, d'autres, comme ceux de produits sidérurgiques, fléchissant légèrement.

d) Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

29. Le bilan du trafic de marchandises solides s'établit à 1,75 milliard de tonnes transportées par cargos classiques, navires rouliers et porte-conteneurs, ce qui donne une progression d'un peu moins de 1% au cours de l'année. Les services de transport maritime de marchandises diverses par navires de charge classiques ont continué de venir en aide aux principaux trafics conteneurisés. Toutefois, ces services se sont raréfiés, l'utilisation de conteneurs allant en se généralisant pour tous les types de marchandises. On estime le trafic conteneurisé à quelque 50 millions d'EVP au total. Les expéditions maritimes de marchandises conteneurisées diffèrent de celles d'autres vracs secs en cela que, pour arriver à destination, elles passent par des transbordements plus nombreux, qui complètent les escales directes des navires de gros tonnage. En 2000, les tendances observées au cours des deux années précédentes sur les trois principales liaisons conteneurisées – transpacifique, transatlantique et Europe/Extrême-Orient - ont globalement persisté. Le redressement économique des pays d'Extrême-Orient a continué de stimuler les exportations acheminées vers les Etats-Unis à travers le Pacifique, bien qu'un certain ralentissement ait été noté au quatrième trimestre de l'année. Le trafic transpacifique pour la route est-ouest a semblé repartir au début de l'année, mais il faut pouvoir disposer des chiffres annuels pour émettre un jugement définitif sur son évolution réelle. Le déséquilibre entre ce trafic et le trafic transatlantique a persisté du fait de l'appréciation du dollar des Etats-Unis face aux monnaies européennes, qui a favorisé les expéditions vers l'Amérique du Nord par la route est-ouest. Il est à noter que le déséquilibre entre les parcours est-ouest et ouest-est sur l'itinéraire Europe/Extrême-Orient a persisté.

30. Les liaisons conteneurisées nord-sud relient d'autres régions aux principales routes mentionnées plus haut dans de grands centres de transbordement. Singapour et Hong Kong (Chine) ont assuré l'éclatement de chargements pour la Chine et certains pays d'Extrême-Orient. Colombo, Aden, Dubaï et Salalah ont fait de même pour des pays d'Asie du Sud et de la côte est de l'Afrique. Les chargements à destination de pays d'Afrique de l'Ouest passent par Algésiras où font escale des navires de collecte, ou alors viennent directement de ports d'Europe occidentale. Panama, Miami et Freeport desservent les Caraïbes dans les deux sens tout en complétant les services directs à destination des côtes est et ouest de l'Amérique du Sud, les distances le long de ces côtes étant très longues.

e) **Trafic maritime mondial par groupes de pays**

31. On trouvera au tableau 4 et au graphique 3 la répartition des 5,88 milliards de tonnes du trafic maritime mondial, par types de cargaisons et par groupes de pays. En 2000, les pays développés à économie de marché (PDEM) ont traité 42,5% du volume total des marchandises chargées et 62,4% du volume total des marchandises déchargées dans le monde. Leurs chargements de pétrole brut et de produits pétroliers ont représenté respectivement 6,2% et 23,4% du trafic mondial total et leurs déchargements, 68,6% et 50,2%. 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 136,5 millions de tonnes (6,3% du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 555,5 millions de tonnes (25,9%), suivie de près par l'Europe, avec 514,5 millions de tonnes (24,0%) et le Japon, avec 265,9 millions de tonnes (12,4%).

32. Dans le secteur du vrac sec, la part des pays développés à économie de marché est restée de 60,9% pour ce qui est des exportations et de 61,5% pour ce qui est des importations. Là aussi, l'annexe II donne un aperçu de la répartition de ces marchandises par région. L'Europe reste le plus gros marché, comptant pour 29,5% des exportations et 38,7% des importations. Deux pays d'Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada) et d'Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande) sont aussi d'importants exportateurs de marchandises solides, dont les parts sont respectivement de 14,0% et 10,3%. 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 céréales.

33. En 2000, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 50,0% et, dans celui d'importation, de 30,2%. Ces pourcentages ont relativement peu varié depuis 1968. 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 89,1% et dans celle de produits pétroliers, de 70,2%. Dans les importations, leurs parts ont été respectivement de 25,7% s'agissant du pétrole brut et de 44,4% s'agissant des produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 30,3%; au niveau des importations, le pourcentage a été quasiment la même (30,2%).

34. Sur le plan régional, la situation a varié selon les groupes de pays. Les pays en développement d'Asie se sont adjugés les parts les plus importantes dans les exportations et les importations mondiales (31,3% et 20,6% respectivement). Les pays en développement des Amériques ont compté pour 12,0% des exportations et 6,2% des importations. Les parts des pays africains ont représenté environ la moitié de celles des deux Amériques: 6,3% des exportations et 2,8% des importations. Les parts des pays en développement d'Europe ont été sensiblement plus faibles (0,3% des exportations et importations), comme l'ont été celles des pays en développement d'Océanie (0,1% des exportations et 0,2% des importations).

35. 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 57,3% et dans celles de produits pétroliers, de 45,3%. Ces chiffres témoignent du rôle joué par les producteurs de pétrole du Moyen-Orient et de l'activité de raffinage en Extrême-Orient. Les parts des pays en développement d'Afrique et d'Amérique dans les exportations de pétrole brut ont été proches l'une de l'autre: 15,6% et 15,9% respectivement. En revanche, leurs parts dans les exportations de produits pétroliers, ont été différentes: 7,2% pour les pays en développement d'Afrique et 17,2% pour ceux des Amériques. Ce sont aussi les pays en développement d'Asie qui se sont adjugés la part la plus importante des exportations de marchandises solides (18,1%), suivis de ceux des Amériques (9,5%) et de ceux d'Afrique (2,2%).

36. La part des pays en développement d'Asie dans les importations mondiales totales de pétrole brut a été de 18,8%. Celles des pays en développement d'Afrique et des Amériques ont été de 5,6% et 0,9% respectivement. Les parts des pays en développement d'Asie, des Amériques et d'Afrique dans les importations de produits pétroliers ont été de 27,3%, 12,1% et 3,4%. 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 est normal vu la faible capacité de raffinage de la région, alors que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,2% des importations mondiales de ces produits.

TABLEAU 4

Trafic maritime mondial ^a par types de cargaisons et par groupes de pays ^b

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Dévirés ^c			Brut	Dérivés ^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
	1998	1 548	534	3 549	5 631	1 515	548	3 855	5 918
	1999	1 553	532	3 598	5 683	1 543	510	3 955	6 007
	2000	1 605	544	3 736	5 885	1 633	513	4 097	6 242
<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	27,5	9,5	63,0	100,0	25,6	9,3	65,1	100,0
	1999	27,3	9,4	63,3	100,0	25,7	8,5	65,8	100,0
	2000	27,3	9,2	63,5	100,0	26,2	8,2	65,6	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	4,8	22,4	61,8	42,4	71,3	52,9	61,8	63,4
	1999	6,3	23,2	60,1	42,0	70,7	49,6	60,1	61,9
	2000	6,2	23,4	60,9	42,5	68,6	50,2	61,5	62,4
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	2,8	4,0	4,3	3,8	1,3	0,4	1,4	1,3
	1999	3,7	5,4	4,8	4,6	1,6	0,4	1,2	1,2
	2000	3,6	5,3	5,0	4,6	1,5	0,4	1,2	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	1,7	1,3	3,7	2,9	1,9	6,4	6,8	5,5
	1999	1,2	1,1	3,9	2,9	2,4	5,1	7,0	5,7
	2000	1,1	1,0	3,9	2,9	4,3	5,0	7,1	6,2
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	90,7	72,3	30,2	50,8	25,5	40,3	30,0	29,8
	1999	88,9	70,3	31,2	50,6	25,4	44,9	31,7	31,2
	2000	89,1	70,2	30,3	50,0	25,7	44,4	30,2	30,2

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Dévirés ^c			Brut	Dérivés ^c		
<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	16,8	7,2	2,2	6,7	0,9	2,8	3,4	2,7
	1999	16,2	7,3	2,2	6,5	1,0	3,4	3,6	2,9
	2000	15,6	7,2	2,2	6,3	0,9	3,4	3,5	2,8
Amériques	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	16,3	17,3	9,8	12,3	6,0	11,7	6,2	6,6
	1999	16,4	17,5	9,7	12,3	5,9	12,3	6,1	6,6
	2000	15,9	17,2	9,5	12,0	5,6	12,1	5,8	6,2
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	57,4	47,4	17,7	31,4	18,2	24,5	20,0	20,0
	1999	56,1	45,1	18,7	31,4	18,1	27,6	21,7	21,3
	2000	57,3	45,3	18,1	31,3	18,8	27,3	20,5	20,6
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	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
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	0,3	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	1,2	0,1	0,2

Sources : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données communiquées par les 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 4 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".

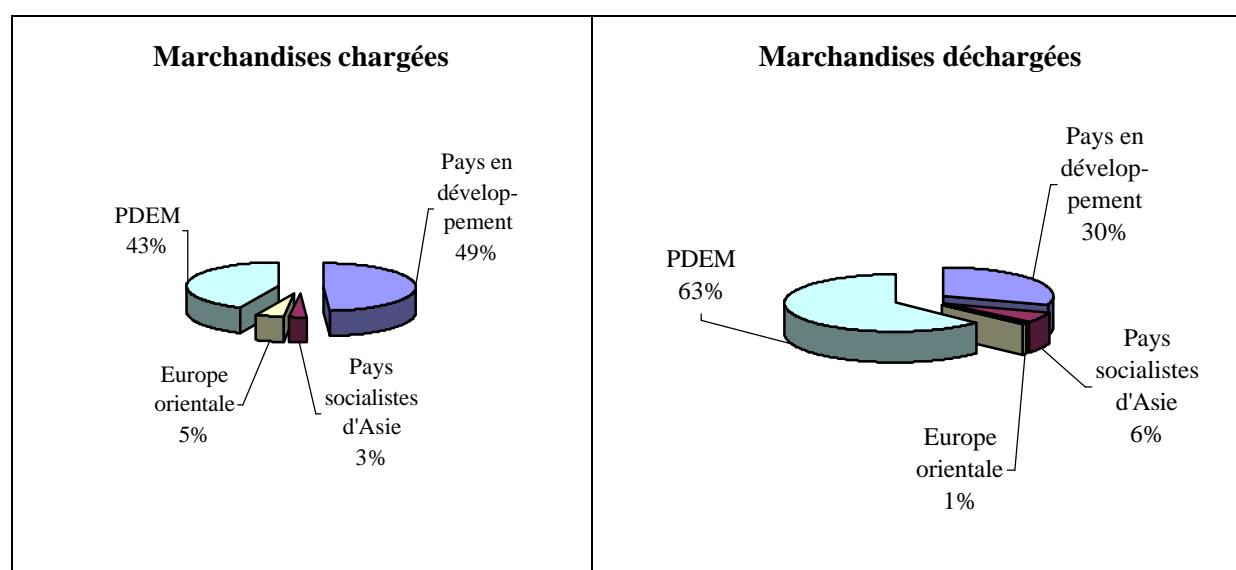
^c Y compris, entre autres, le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère et le fuel lourd.

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

^e Estimations

GRAPHIQUE 3

Trafic maritime mondial par groupes de pays
(Répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2000)



Source: tableau 4.

37. En 2000, les pays socialistes d'Asie ont compté pour 2,9% 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. Le trafic d'exportation des pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS) a représenté 4,6% de trafic mondial, du fait des 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 importations provenant d'autres pays européens, acheminées par voie terrestre.

f) Demande de services de transport maritime

38. Le tableau 5 fournit des données sur la demande totale de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. En 2000, les transports maritimes internationaux ont produit 22,940 milliards de tonnes-milles, ce qui représente une progression de 4,6% par rapport à 1999. Ce pourcentage est supérieur à

TABLEAU 5
Trafic maritime mondial par types de cargaisons, pour certaines années
(en milliards de tonnes-milles)

Année	Pétrole		Minerai de fer	Charbon	Grains ^a	Bauxite et alumine	Phosphate	Autres marchandises sèches	Total mondial
	Brut	Dérivés							
1970	5 597	890	1 093	481	475	-	-	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	1 613	952	1 087	-	-	3 720	16 777
1990	6 261	1 560	1 978	1 849	1 073	205	154	4 041	17 121
1998	7 889	1 970	2 306	2 419	1 064	205	135	5 600	21 588
1999	7 975	2 010	2 317	2 350	1 186	204	133	5 753	21 928
2000	8 340	2 080	2 515	2 500	1 210	211	133	5 951	22 940

Source : Fearnleys (Oslo), *Review 2000*.

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

l'accroissement du volume de marchandises, qui a été de 3,6% (voir tableau 3), et indique un allongement de la distance moyenne parcourue par les marchandises dans les transports maritimes internationaux. L'allongement des distances s'est traduit pour le pétrole brut comme pour les produits pétroliers par une augmentation de 4,3% du nombre de tonnes-milles, augmentation qui est supérieure à celle du volume de marchandises (3,1%). Cette évolution s'explique par l'accroissement des fournitures de pétrole brut de la côte ouest de l'Afrique à l'Extrême-Orient et par celui des expéditions de produits pétroliers des raffineries du Golfe arabo-persique vers l'Amérique du Nord et l'Europe.

39. L'allongement des distances moyennes pour toutes les marchandises solides a conduit à une augmentation de 4,8% du nombre de tonnes-milles, supérieure de 1% exactement à celle du volume de marchandises (3,8%). Pour les cinq principaux vracs secs, le nombre de tonnes-milles a augmenté de 6,1% pour atteindre 6 569 milliards. Cet accroissement en pourcentage est inférieur à celui du volume de marchandises (7,4%), ce qui indique que ces dernières ont été transportées sur des itinéraires plus courts. Le fait est, par exemple, que les Etats-Unis ont accru leurs importations de charbon en provenance d'Amérique latine et que les exportations de vrac supplémentaires de la Chine sont allées vers d'autres pays d'Asie. Par contre, les autres marchandises solides (vracs de moindre importance et trafics de ligne) ont été transportées en moyenne sur des distances plus longues en 2000.