

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE**  
**SUR LES TRANSPORTS MARITIMES**  
**2002**

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**Chapitre I**

**ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**



NATIONS UNIES  
2002

# 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 <sup>a</sup>
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.

<sup>a</sup> 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 <sup>a</sup>	6,1	11,3	0,9
4,8	9,9	0,4	Économies développées <sup>a</sup>	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 <sup>a</sup>	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 <sup>b</sup>	1,3	14,6	n.d.
6,6	16,2	-3,7	Asie <sup>c</sup>	9,0	15,4	-1,9
-2,0	17,9	8,0	Économies en transition <sup>a</sup>	-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](http://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.

<sup>a</sup> Compte non tenu d'importants comptages doubles.

<sup>b</sup> Y compris Israël.

<sup>c</sup> 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)

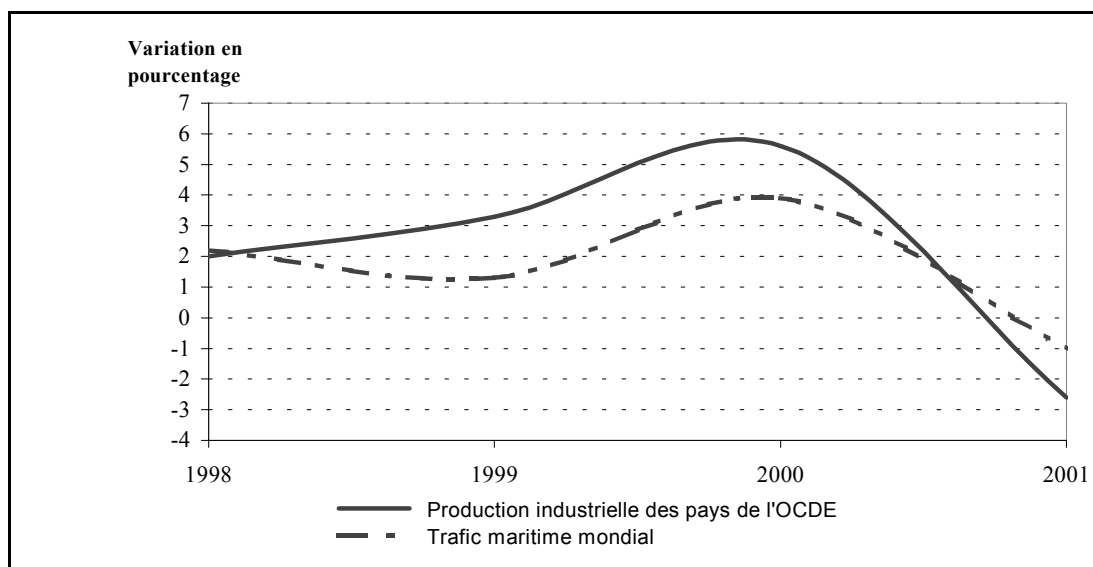
résultant de l'accroissement des frais d'assurance et des dépenses de sécurité après les événements du 11 septembre 2001. En outre, la structure des exportations des pays en développement devrait continuer de se modifier, les exportations de produits manufacturés remplaçant progressivement celles de 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<sup>a</sup>  
(Marchandises chargées)

Année	Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total des cargaisons considérées	
	Millions de tonnes	Variation en %	Total		dont : principaux vracs <sup>b</sup>		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 <sup>c</sup>	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.

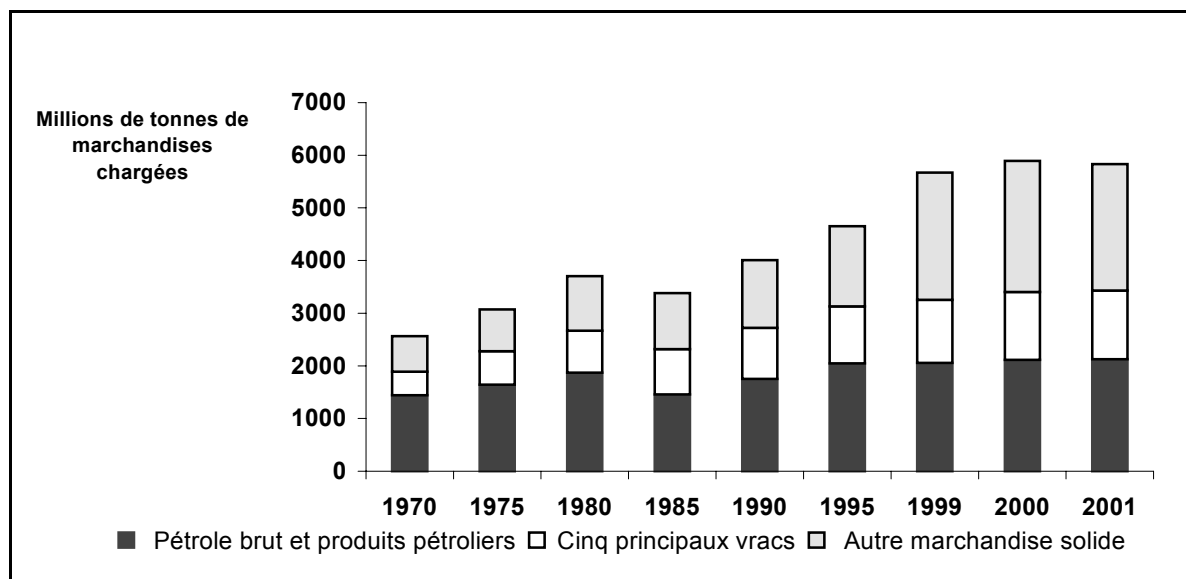
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

<sup>b</sup> Minerai de fer, grains, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

<sup>c</sup> 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 chiffres<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> 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 Chine<sup>2</sup> 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 cubes<sup>3</sup> (m<sup>3</sup>)<sup>3</sup>, 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>) et la Fédération de Russie (545 milliards de m<sup>3</sup>), pays qui, ensemble, fournissent 45,4 % de la production totale. Viennent ensuite des pays tels que le Canada avec 167,8 milliards de m<sup>3</sup>, le Royaume-Uni avec 108,1 milliards de m<sup>3</sup>, l'Algérie avec 89,3 milliards de m<sup>3</sup>, l'Indonésie avec 63,9 milliards de m<sup>3</sup> et la République islamique d'Iran avec 60,2 milliards de m<sup>3</sup>. 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 Sibérie 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<sup>a</sup> par types de cargaisons et par groupes de pays<sup>b</sup>, 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 <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<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
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 <sup>d</sup>		1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8
	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 <sup>e</sup>	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0
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 <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<b>Pays en développement</b>	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>									
<b>Afrique</b>	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
<b>Amérique</b>	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
<b>Asie</b>	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
<b>Europe<sup>e</sup></b>	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 <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
Océanie <sup>e</sup>	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.

<sup>a</sup> 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.

<sup>b</sup> 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".

<sup>c</sup> 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.

<sup>d</sup> Y compris l'ex-Union soviétique pour les données concernant 1970 et 1980.

<sup>e</sup> Estimations.

### Expéditions de GNL

Les expéditions de GNL ont augmenté de 10,3 % en 2000 pour atteindre 137 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel (environ 5 % de la production mondiale). Les principaux importateurs sont restés le Japon, avec 72,5 milliards de m<sup>3</sup>, suivi de la République de Corée, avec 19,7 milliards de m<sup>3</sup>. Les exportations sont venues d'Indonésie (35,7 milliards de m<sup>3</sup>), de Malaisie (21 milliards de m<sup>3</sup>) et d'Australie (10,1 milliards de m<sup>3</sup>). En Méditerranée, la majeure partie des 26,3 milliards de m<sup>3</sup> exportés par l'Algérie est allée en France (11,2 milliards de m<sup>3</sup>) et en Espagne (8,5 milliards de m<sup>3</sup>). 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 m<sup>3</sup>, au Nigéria, dont les exportations ont été de 5,6 milliards de m<sup>3</sup> et à Trinité-et-Tabago, qui a exporté 3,5 milliards de m<sup>3</sup>.

### 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

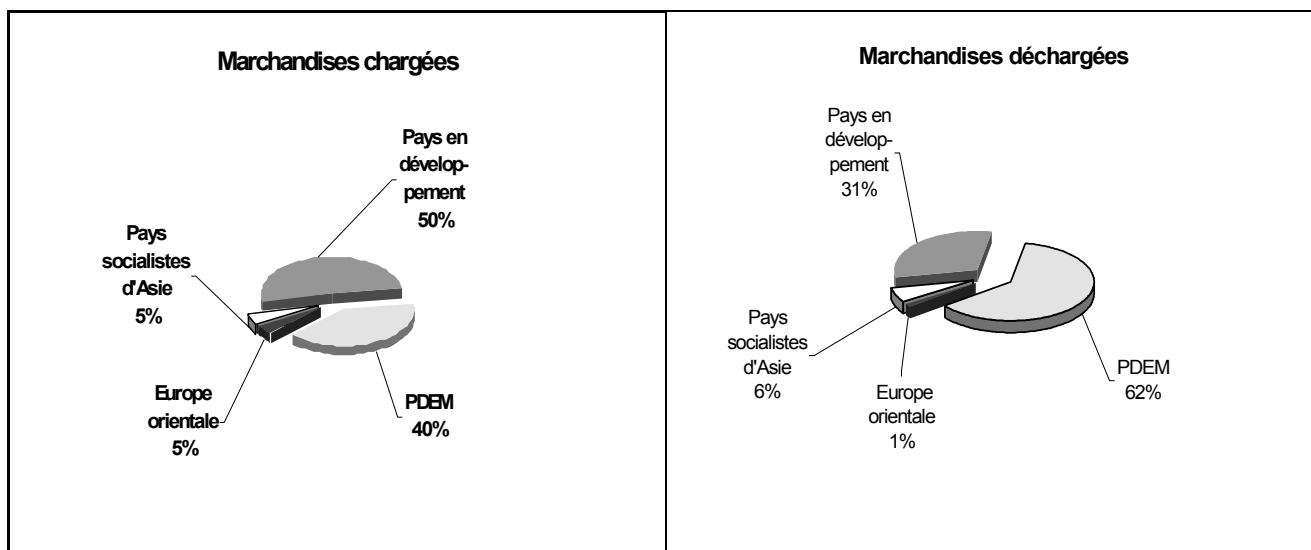
On trouvera au tableau 4 et à la figure 3 la répartition des 5,88 milliards de tonnes du trafic maritime mondial, par types de cargaisons et par groupes de pays. En 2001, les pays développés à économie de marché (PDEM) ont compté pour 40,1 % du volume total de marchandises chargées et 61,8 % du volume 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 <sup>a</sup>	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*.

<sup>a</sup> 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.