

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2002

Rapport du secrétariat de la CNUCED

Chapitre VII

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



Chapitre VII

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

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

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU 47

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

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

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

B. COMMERCE DE MARCHANDISES

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

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

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

TABLEAU 48

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

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

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

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

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

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

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

1. Situation générale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Situation générale des flottes marchandes

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

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

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

Source: Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Répartition par âge des flottes marchandes

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

TABLEAU 53

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

(Pourcentage du tonnage total en tpl)

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

TABLEAU 53 (suite)

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

TABLEAU 53 (suite)

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

TABLEAU 53 (suite)

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

TABLEAU 53 (suite)

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

TABLEAU 53 (suite)

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

Source: Lloyd's Register - Fairplay.

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU 54

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Services de transport maritime de vrac sec

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Services de ligne et autres services de transport maritime

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

TABLEAU 55

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU 56 (suite)

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

TABLEAU 56 (suite)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS EN AMÉRIQUE DU SUD

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

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

TABLEAU 58
Réseaux de transports intérieurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Facteur coût pour le trafic d'importation

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

TABLEAU 59

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

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

TABLEAU 59 (suite)

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

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

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

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