

## Chapitre I

### ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

*Le premier chapitre présente 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 2002, la croissance de la production mondiale a été de 1,9 %, contre 1,2 % en 2001 (voir le tableau 1). Toutefois, à l'exception des États-Unis, de l'Asie et de la Chine, les taux de croissance de la production ont continué de diminuer dans la plupart des régions.

La croissance dans les pays développés a été de 1,5 %, soit un chiffre nettement supérieur au 0,9 % de l'année précédente. Ce résultat s'explique par le fait que le taux de croissance de la production aux États-Unis a été multiplié par huit, pour atteindre un niveau de 2,4 %, grâce à la reconstitution des stocks et à l'expansion de la consommation publique. En revanche, la croissance déjà médiocre de l'économie japonaise a encore légèrement diminué par rapport à 2001, et la croissance dans l'Union européenne a reculé d'un tiers, pour s'établir à 1 %. La décélération de la croissance économique a été plus marquée en Italie (0,4 %) et en Allemagne (où elle est tombée à 0,2 %) qu'en France et au Royaume-Uni.

Dans les pays en développement, la croissance économique a été de 3,3 %, bien au-dessus de la moyenne mondiale. La croissance la plus forte a été observée dans des pays asiatiques, avec des taux de 4,4 %. La reprise a été particulièrement vigoureuse en Asie de l'Est, où le taux de croissance a presque décuplé en Malaisie et a été multiplié par 3 en Thaïlande, alors qu'il doublait à Singapour et en République de Corée. Des hausses ont également été observées en Indonésie et aux Philippines, avec des taux de croissance de la production de 3,7 et 4,6 %, respectivement. En Asie du Sud, le Pakistan a presque doublé son taux de croissance de la production, à 4,6 %, tandis qu'en Inde ce même taux retombait à 4,5 % - environ 1 % de moins que l'année précédente. La Chine a poursuivi son expansion économique à un rythme de 8 %, tandis que la Province chinoise de Taiwan se remettait de la contraction enregistrée l'année précédente pour atteindre 3,5 % et que Hong Kong (Chine) triplait presque son taux de croissance, à 2,4 %.

TABLEAU 1

**Croissance de la production mondiale, 2000-2002**  
(en pourcentage)

<i>Région/groupe de pays</i>	<i>Moyenne 1990-2000</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002<sup>a</sup></i>
<b>Monde</b>	2,2	3,9	1,2	1,9
<b>Pays développés</b>	2,0	3,4	0,9	1,5
<i>dont:</i>				
<b>États-Unis</b>	2,8	3,8	0,3	2,4
<b>Japon</b>	1,1	2,8	0,4	0,3
<b>Union européenne</b>	1,7	3,5	1,5	1,0
<i>dont:</i>				
<b>Zone euro</b>	1,7	3,6	1,4	0,8
<b>Allemagne</b>	1,6	3,0	0,6	0,2
<b>France</b>	1,4	3,8	1,8	1,2
<b>Italie</b>	1,2	3,1	1,8	0,4
<b>Royaume-Uni</b>	1,9	3,1	2,1	1,8
<b>Pays en développement</b>	4,3	5,5	2,4	3,3
<i>dont:</i>				
<b>Afrique</b>	2,2	3,3	3,4	2,9
<b>Amérique latine</b>	2,9	3,7	0,3	-0,8
<b>Asie</b>	4,4	6,5	1,8	4,4
<b>Pays en transition</b>	-3,0	5,8	4,1	4,0
<b>Chine</b>	9,3	8,0	7,3	8,0

*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 2003* de la CNUCED (2003), publication des Nations Unies, numéro de vente F.03.II.D.7, New York et Genève, tableau 1.1.

<sup>a</sup> Estimations.

La croissance de la production dans les pays africains en 2002 est tombée de 3,4 % à 2,9 %. La production a progressé en Algérie, en Côte d'Ivoire, au Ghana et en Afrique du Sud, mais elle a légèrement diminué au Cameroun, en Égypte, au Kenya, au Maroc et au Nigéria. Le Zimbabwe, dont l'économie est en recul pour la quatrième année consécutive, a accusé une baisse de 12,5 % en 2002. Pour l'Amérique en développement, le recul a été de 0,8 %, la principale cause en étant l'effondrement financier de l'Argentine - dont l'économie est en récession depuis quatre ans, avec une croissance négative record de -11 % - et son impact sur les pays voisins. L'Uruguay a enregistré des résultats économiques analogues à ceux de l'Argentine, tandis que le Brésil réussissait à maintenir un taux de 1,5 % de croissance, comme l'année précédente. Dans les pays andins, la situation a été mitigée. Le Venezuela a enregistré une croissance négative de 8,9 %, illustration de l'instabilité politique qu'a connue le pays pendant une grande partie de l'année, tandis que d'autres pays bénéficiaient d'une croissance positive. Le Mexique a commencé de profiter de la reprise aux États-Unis, avec une hausse modeste de la production de 0,9 %.

Les pays en transition ont enregistré leur quatrième année consécutive de croissance économique positive, avec 4 %, deux fois plus que la moyenne mondiale; cela représentait toutefois un léger ralentissement par rapport aux deux années précédentes. La Fédération de Russie, l'Ukraine et le Kazakhstan ont affiché des taux de croissance de 4,3 %, 4,6 % et 9,5 %, respectivement. En Europe orientale, la Bulgarie a enregistré un taux de croissance en hausse de 4,2 %, la Pologne de 1,3 % et la Slovaquie de 4,4 %.

### *Perspectives*

Les prévisions concernant la croissance économique mondiale pour 2003 ont été prudemment optimistes, notamment après la courte guerre menée en Iraq et en dépit des inquiétudes provoquées par l'épidémie de SRAS dans le pays le plus dynamique du monde, la Chine. La fourchette des prévisions va actuellement de 1,9 à 3 %.

TABLEAU 2

**Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 2000-2002**  
(*variation annuelle en pourcentage*)

<i>Exportations</i>			<i>Pays/régions</i>	<i>Importations</i>		
<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>		<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
11,9	-1,5	2,5	<b>Monde<sup>a</sup></b>	11,3	0,9	n.d.
9,9	n.d.	n.d.	<b>Pays développés<sup>a</sup></b>	9,6	0,3	n.d.
			<i>dont:</i>			
9,9	-5,0	-3,5	<b>Amérique du Nord</b>	11,3	-3,8	2,0
10,1	1,1	0,5	<b>Union européenne (15)</b>	10,9	0,3	-0,3
9,2	-5,0	8,3	<b>Japon</b>	10,9	0,3	0,8
15,7	0,5	n.d.	<b>Pays en développement<sup>a</sup></b>	15,4	0,8	n.d.
			<i>dont:</i>			
7,3	2,5	n.d.	<b>Afrique</b>	5,4	4,6	n.d.
10,3	2,7	1,8	<b>Amérique latine</b>	11,1	0,5	5,5
14,0	n.d.	n.d.	<b>Moyen-Orient<sup>b</sup></b>	14,6	n.d.	n.d.
16,2	-3,7	13,0	<b>Asie<sup>c</sup></b>	15,4	-1,9	12,5
17,9	8,0	8,5	<b>Pays en transition<sup>a</sup></b>	14,0	14,7	11,0
28,3	5,0	n.d.	<b>Chine</b>	33,1	11,3	n.d.

Source: OMC (2003), *Rapport annuel 2003*, chapitre II, graphique II.4, p. 13, disponible sur [www.wto.org](http://www.wto.org); communiqué de presse de l'OMC du 22 avril 2003 intitulé «Chiffres du commerce mondial 2002»; et CNUCED (2003) *Rapport sur le commerce et le développement 2003*, publication des Nations Unies, numéro de vente: F.03.II.D.7, 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.

## **2. Trafic de marchandises**

### *Évolution récente du commerce international*

En 2002, le volume des exportations mondiales a augmenté de 2,5 % (voir le tableau 2), alors qu'il avait diminué l'année précédente. Parmi les pays développés, les volumes d'exportations ont diminué en Amérique du Nord de 3,5 %, ont légèrement progressé de 0,5 % dans l'Union européenne et ont augmenté d'un vigoureux 8,3 % au Japon. La croissance des volumes d'exportations a été estimée à 13 % pour les pays en développement d'Asie et à 1,8 % pour ceux d'Amérique latine. Les pays en transition ont poursuivi une vigoureuse expansion de leurs exportations, à un taux de 8,5 %. Globalement, après la contraction de 2001 et la reprise observée au premier trimestre de 2002, les exportations ont été particulièrement dynamiques aux deuxième et troisième trimestres, mais se sont ralenties à la fin de l'année.

Les chiffres préliminaires disponibles sur la croissance des volumes d'importations indiquent des hausses modestes pour les pays développés, notamment en Amérique du Nord et le Japon, et une contraction pour les pays de l'Union européenne, probablement du fait de l'appréciation de leurs monnaies au cours de l'année. Les pays en développement asiatiques et les pays en transition ont enregistré une croissance des importations à deux chiffres, tandis qu'en Amérique latine, les importations reculaient de 5,5 % sous l'effet de la dépréciation de la monnaie dans plusieurs pays.

### *Tendances des importations et des exportations*

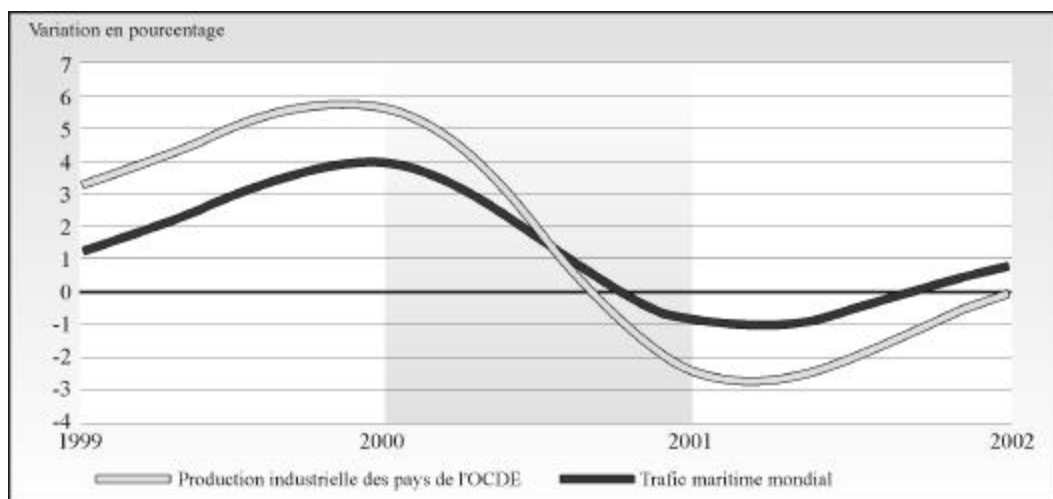
Pour 2003, les perspectives de croissance des exportations et des importations dépendent d'une reprise au Japon et en Europe et de la poursuite de la tendance à la hausse des importations en Amérique du Nord. Ailleurs, le commerce devrait s'adapter progressivement aux mesures de sécurité adoptées par les États-Unis et aux mesures de contrôle sanitaire en Extrême-Orient. L'accroissement du commerce d'articles manufacturés des pays en développement vers les pays développés stimulera également la croissance.

## **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 mondiaux, s'est établi en moyenne à 118,1 en 2002, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente, mais 2,6 % de moins qu'en 2000, où l'indice avait été de 121,2 (voir le graphique 1).

GRAPHIQUE 1

Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE  
et du trafic maritime mondial, 1999-2002



Source: OCDE (2002), *Principaux indicateurs économiques*, avril.

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 Millions de tonnes	Variation en %	Dont: principaux vracs <sup>b</sup> Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 084		3 532		1 170		5 616	
1999	2 073	-0,5	3 593	1,7	1 196	2,2	5 666	0,9
2000	2 167	4,6	3 703	3,1	1 288	7,7	5 871	3,6
2001	2 170	0,1	3 670	-0,9	1 331	3,3	5 840	-0,5
2002 <sup>c</sup>	2 140	-1,4	3 748	2,1	1 352	1,6	5 888	0,8

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

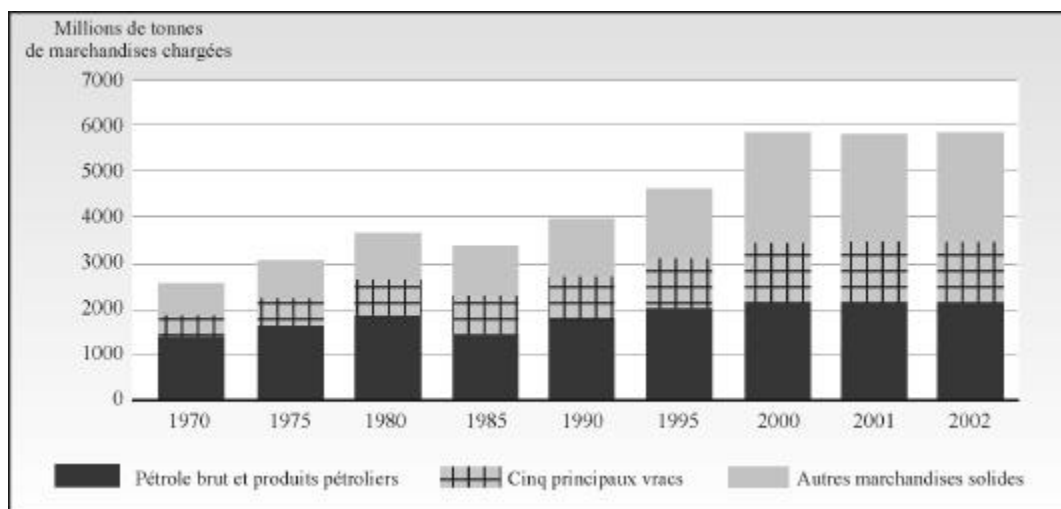
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

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

<sup>c</sup> Estimations.

## GRAPHIQUE 2

### Trafic maritime international pour certaines années



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

Les résultats de 2002 reflètent une activité industrielle inégale dans les principaux pays. Aux États-Unis, l'indice a atteint 122,4 au premier trimestre, puis a culminé à 124,7 au troisième trimestre avant de retomber à 123,8 au dernier trimestre; l'indice moyen pour l'année était en baisse de 0,8 % par rapport à 2001. L'indice pour les 15 pays de l'Union européenne a suivi une évolution analogue: il a commencé à 113,7, a progressé au cours des deux trimestres suivants pour culminer à 114,5 au troisième trimestre et est finalement retombé à 113,9 au quatrième trimestre. Là aussi, l'indice moyen pour l'année a diminué de 1 %, pour s'établir à 114,2. L'amélioration au Japon a été beaucoup plus vigoureuse, avec un indice s'établissant à 93 au premier trimestre, culminant à 98,6 au troisième trimestre et retombant à 97,7 au dernier trimestre, avec cependant une moyenne pour l'année s'établissant à 96,4, en baisse de 1,4 % par rapport à 2001. La tendance a été à la hausse dans les petits pays, notamment en Europe orientale: la Hongrie a démarré à 177,1 pour finir à 182,3 (+ 2,6 %), tandis que la République tchèque enregistrait 126,4 au début de l'année et 132,3 à la fin (+9,4 %). Le Canada a également connu une situation favorable, avec 118,8 au début de l'année et 120,7 à la fin. Les perspectives de l'OCDE pour 2003 indiquent un renforcement continu de la production industrielle.

## B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

### 1. Trafic maritime général

Le commerce maritime mondial a légèrement progressé en 2002, pour atteindre 5,88 milliards de tonnes de marchandises chargées. Le taux annuel de croissance, calculé à l'aide des données provisoires disponibles pour 2002, a été de 0,8 %, comme indiqué dans le tableau 3 et le graphique 2.

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 8,8 %, tandis que celle de l'Amérique s'établissait à 21,2 %. L'Asie venait largement en tête dans la répartition du tonnage mondial de marchandises chargées, avec 37 %. Venait ensuite l'Europe avec 25,4 %, tandis que l'Océanie affichait la part la plus modeste, soit 7,6 % seulement du total. La répartition par blocs

commerciaux était la suivante: Union européenne (UE) - 17,8 %; Conseil de coopération du Golfe (CCG) - 12,5 %; Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) - 10,2 %; Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) - 7 %; Marché commun du Sud (MERCOSUR) - 5,2 %; et Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) - 1,6 %.

D'après les prévisions pour 2003, les taux annuels de croissance seront probablement positifs, mais modestes, et la répartition du tonnage mondial par continent ne devrait que faiblement fluctuer.

## **2. Trafic maritime de navires-citernes**

### *Évolution générale*

En 2002, les expéditions mondiales totales de cargaison de navires-citernes se sont élevées à 2,14 milliards de tonnes, en baisse de 1,4 % par rapport à l'année précédente. Environ 76,8 % de ces cargaisons étaient constitués de pétrole brut, le reste correspondant à des produits pétroliers. La part des expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers dans l'ensemble du trafic maritime mondial est restée inchangée, à 36,1 %.

### *Production de pétrole brut*

En 2001, la production de pétrole brut<sup>1</sup> s'est établie en moyenne à 74,5 millions de barils-jour (mbj), comme l'année précédente. La production de pétrole dans les pays de l'OCDE, notamment aux États-Unis, au Mexique, en Norvège et dans les pays producteurs de pétrole de l'Union européenne, s'est maintenue à 21,5 mbj, représentant une part de marché de 28,8 % pour ce groupe de pays.

Suite à la décision prise en 2001 de réduire la production de 3,5 mbj, les pays de l'OPEP ont effectivement réduit leur production de 2,3 %, à 30,1 mbj. Leur part de marché a diminué en conséquence de 1 %, pour s'établir à 40,5 % de la production pétrolière mondiale. Les autres pays producteurs de pétrole, à savoir la Fédération de Russie, la Chine, le Brésil et un certain nombre de petits producteurs, ont augmenté leur production moyenne de 3,5 % à 22,9 mbj, et ont ainsi accru leur part de marché de 1 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 30,7 %.

Parmi les principaux producteurs de l'OCDE, les États-Unis ont produit 7,7 mbj (pour une part de marché de 10,4 %), tandis que le Mexique produisait 3,6 mbj (4,8 %). La production des États-Unis est restée régulière, la mise en exploitation de nouveaux forages en Alaska et dans le golfe du Mexique n'ayant toujours pas été autorisée pour des raisons de risques pour l'environnement. BP a décidé d'investir 15 milliards de dollars pour accroître sa production dans le golfe du Mexique. La production du Mexique a augmenté de 3,1 % en 2001, et les prévisions d'une hausse de la production pouvant aller jusqu'à 25 % ont été confortées par la décision prise par la PEMEX en 2002 d'investir 4,3 milliards de dollars dans le détroit de Campeche. La Norvège a produit 3,4 mbj (4,6 %), à l'égal des pays de l'Union européenne - 3,3 mbj (4,4 %). Parmi ces derniers, le Royaume-Uni a continué d'occuper la première place, avec 2,5 mbj (3,4 %), en dépit d'une baisse de sa production de 5,9 %. Pour éviter une dégradation supplémentaire de la situation, le Ministère de l'énergie a fixé des délais d'investissement plus rapprochés en 2002 pour les concessions existantes et les nouvelles concessions.

En 2001, la production de pétrole des principaux producteurs de l'OPEP - Arabie saoudite et Iran - a diminué de 4,1 % et de 2,2 %, respectivement, pour s'établir à 8,8 mbj pour l'une et 3,7 mbj pour l'autre. L'Arabie saoudite a affiché une part de marché de 11,8 %, et l'Iran de 4,9 %, suivi de près par le Venezuela avec 4,6 %; ce dernier a en fait accru sa production de 2,9 %, à 3,4 mbj. D'autres pays de l'OPEP ont légèrement réduit leur production, tandis que d'autres pays producteurs de pétrole augmentaient la leur. La Fédération de Russie a accru sa production de 8 % (7,1 mbj, correspondant à une part de marché de 9,5 %). La production brésilienne a progressé de 5,4 % pour s'établir à 1,3 mbj (1,8 %), et les perspectives étaient tout à fait favorables avec la découverte d'un immense gisement offshore en 2002. La production chinoise a progressé de 1,2 %, pour s'établir à 3,3 mbj (4,4 %).

Les niveaux de production de pétrole brut pour 2002 dépendront de l'application effective de la réduction supplémentaire de 1,5 mbj décidée par les membres de l'OPEP fin 2001 et de l'évolution des prix. Des efforts ont été faits par les membres de l'OPEP pour respecter leurs quotas afin de dynamiser les prix, et les réductions de production ont été renouvelées jusqu'à la fin de 2002. D'autres grands producteurs tels que la Fédération de Russie, la Norvège et le Mexique s'étaient initialement engagés à appliquer des restrictions volontaires à l'exportation pour s'aligner sur les réductions décidées par l'OPEP. Toutefois, à la fin du premier semestre il était évident que ni les quotas, ni les restrictions à l'exportation n'étaient respectés et la Fédération de Russie et la Norvège ont annoncé leur décision d'augmenter leur production. D'autres événements influant sur les niveaux de production de pétrole ont été la poursuite du programme «pétrole contre nourriture» en Iraq, approuvée par le Conseil de sécurité de l'ONU en mai 2002, la reconstitution de la réserve stratégique de pétrole des États-Unis au rythme de 0,1 mbj au moyen de contributions sous forme de redevances en nature, et le plan mis en œuvre par l'Union européenne pour porter son stock minimal de pétrole de 90 à 120 jours de consommation.

Les prix ont évolué de façon favorable au cours de l'année. Le panier de sept prix de pétrole brut de l'OPEP a augmenté d'environ 30 % et a brièvement dépassé la barre des 28 dollars le baril en octobre. Toutefois, en décembre, après que plusieurs semaines de grèves au Venezuela eurent entraîné un déficit de production d'environ 2,5 mbj, et en même temps que la probabilité d'une guerre en Iraq augmentait, les prix ont dépassé les 30 dollars le baril. À la mi-janvier 2003, l'OPEP a donc décidé de relever les quotas de production de 1,5 mbj pour maintenir les prix dans la fourchette fixée. À la fin de ce mois, la production vénézuélienne a repris lentement, à un rythme de 0,5 mbj. Globalement, et compte tenu du ralentissement économique dans les grands pays consommateurs, la production mondiale de pétrole pour 2002 devrait afficher une modeste hausse.

#### *Évolution dans le secteur du raffinage*

Au niveau mondial, les raffineries ont produit 70 mbj en 2001, soit une hausse de 1 % par rapport à l'année précédente. Les principaux centres de raffinage aux États-Unis et en Europe ont réduit leur production de 0,1 %, tout en représentant ensemble 42,7 % de la production mondiale - chiffre en diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente. Aux États-Unis, la production est restée stable début 2002. La fusion de Conoco et de Phillips Petroleum a donné naissance à la plus grande entreprise de raffinage du pays. La production des raffineries japonaises a légèrement diminué - elle représente 5,9 % de la production mondiale. La production en Fédération de Russie a augmenté d'un notable 6,5 %, pour s'établir à 4,9 mbj, représentant une part de marché de 7 %.



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 1998-2002**

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<b>Trafic en millions de tonnes</b>									
<b>TOTAL MONDIAL</b>	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1998	1 581	503	3 532	5 616	1 539	543	3 695	5 777
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 669	498	3 703	5 870	1 720	551	3 971	6 242
	2001	1 672	497	3 670	5 840	1 703	553	3 865	6 121
	2002	1 643	497	3 748	5 888	1 683	548	3 907	6 137
<b>Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage</b>									
<b>TOTAL MONDIAL</b>	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	28,2	9,0	62,9	100,0	26,6	9,4	64,0	100,0
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,1	100,0	27,6	8,8	63,7	100,0
	2001	28,6	8,5	62,9	100,0	27,8	9,0	63,1	100,0
	2002	27,9	8,4	63,7	100,0	27,4	8,9	63,7	100,0
<b>PDEM</b>	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998	5,3	22,0	61,8	42,3	72,2	51,4	64,9	65,5
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,1	22,2	60,2	41,3	68,6	51,1	60,4	61,8
	2001	5,3	21,7	59,0	40,4	68,9	50,5	59,4	61,2
	2002	5,5	21,7	58,2	40,4	68,3	50,2	58,2	60,3
<b>Europe centrale et orientale<sup>d</sup></b>	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,8	5,1	4,7	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	5,5	8,9	4,2	5,0	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,5	8,1	4,2	4,9	0,5	0,7	2,0	1,4
	2002	5,6	8,4	4,4	5,1	0,6	0,5	2,0	1,5
<b>Pays socialistes d'Asie<sup>e</sup></b>	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
	2000	1,0	1,1	6,8	4,6	4,1	4,0	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,3	5,0	3,6	4,8	8,1	6,6
	2002	1,1	1,2	7,5	5,1	3,8	5,1	8,4	6,8
<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	90,5	73,8	29,6	50,7	24,6	41,8	29,0	29,0
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	28,9	49,1	26,9	44,5	30,4	30,7
	2001	88,2	69,1	29,6	49,7	27,1	43,9	30,5	30,8
	2002	87,9	68,6	29,9	49,4	27,4	44,2	31,4	31,4
<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	17,5	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	18,2	7,0	1,5	6,7	3,2	3,4	3,1	3,2
	2001	17,5	7,1	1,6	6,6	3,0	3,4	3,3	3,2
	2002	17,6	7,0	1,5	6,5	2,9	3,4	3,2	3,2
<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	15,9	18,4	10,9	13,0	5,9	11,7	4,8	5,8
	1999	16,1	18,8	10,9	13,1	5,6	11,5	4,6	5,5
	2000	15,2	18,8	10,8	12,7	5,1	11,2	5,3	5,8
	2001	15,3	19,0	11,2	13,0	5,2	10,9	5,1	5,7
	2002	15,4	18,9	11,0	12,9	5,3	10,4	5,2	5,7
<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	56,8	47,3	16,0	30,3	17,5	26,0	20,2	20,0
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,7	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,6	21,2
	2001	55,2	42,5	16,4	29,7	18,5	28,2	21,7	21,4
	2002	54,6	42,3	17,0	29,6	18,7	28,9	22,6	22,1
<b>Europe</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	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Océanie	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	0,2	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
	2002	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, notamment, 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 fioul lourd.

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

<sup>e</sup> Estimations.

Yukos, l'une des plus grandes compagnies pétrolières du pays, a acheté une raffinerie en Lituanie, et il semblerait que d'autres compagnies pétrolières russes souhaitent acquérir des raffineries dans des pays de l'Union européenne. Les raffineries chinoises ont conservé une production de 4,2 mbj, mais celle-ci devrait progresser à l'avenir, suite à l'annonce d'un investissement de 3 milliards de dollars conjointement avec Saudi Arabia Oil Co et ExxonMobil. Les autres raffineries implantées dans la région Asie-Pacifique ont augmenté leur production de 2,2 %, à 9,1 mbj.

Au cours du premier trimestre de 2003, les raffineries de Singapour fonctionnaient à plus de 80 % de leur capacité et ont augmenté leurs prix en même temps que les expéditions d'Asie vers les États-Unis augmentaient pour reconstituer les faibles stocks de produits pétroliers dans ce pays, les stocks de pétrole brut se situant à leur plus bas niveau depuis 1975.

### *Production de gaz naturel*

En 2001, la production de gaz naturel a totalisé 2 464 milliards de mètres cubes (m<sup>3</sup>)<sup>2</sup>, représentant une hausse de 1,7 % par rapport à 2000 et environ la moitié du taux de croissance obtenu l'année précédente, qui s'était finalement établi à 3,5 %. Cette production équivaut à 2 217,7 millions de tonnes de pétrole ou à 46,1 mbj. Les principaux producteurs de gaz naturel sont les États-Unis (555,4 milliards de m<sup>3</sup>) et la Fédération de Russie (542,4 milliards de m<sup>3</sup>), qui, ensemble, fournissent 44,5 % de la production totale. Viennent ensuite le Canada, avec

172 milliards de m<sup>3</sup>, le Royaume-Uni, avec 105,8 milliards de m<sup>3</sup>, l'Algérie, avec 78,2 milliards de m<sup>3</sup>, l'Indonésie, avec 62,9 milliards de m<sup>3</sup>, et la République islamique d'Iran, avec 60,6 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. Seulement 22,5 % de la production est exportée, pour les trois quarts environ par gazoduc.

L'accroissement de la production de gaz naturel semble être assuré à moyen terme, et la hausse de la demande aux États-Unis et en Europe et une nouvelle demande en Chine et en République dominicaine compenseront plus que largement la diminution de la demande japonaise. En même temps, la République de Corée envisage de stocker du GNL et de supprimer le monopole d'importation de la société nationale de gaz. L'Algérie a entrepris de réorganiser la Sonatrach de façon qu'elle puisse jouer un rôle national et international plus actif dans l'exploration et la production. Une expansion de la production a été engagée en 2002 au Nigéria et à la Trinité-et-Tobago, et les plans en vue d'un accroissement supplémentaire de la production dans ces pays ont également été accélérés. Par exemple, BHP Billiton a annoncé des investissements de 327 millions de dollars pour la production de gaz offshore à la Trinité-et-Tobago. De nouveaux sites d'exploitation en sont à différents stades en Bolivie, en Égypte et au Pérou, ainsi qu'au large de la côte septentrionale de l'Australie, où les revenus provenant de la production seraient partagés avec le nouvel État du Timor-Leste.

#### *Expéditions de pétrole brut*

En 2002, les expéditions maritimes de pétrole brut ont diminué de 1,7 %, pour s'établir à 1,64 milliard de tonnes (voir le tableau 4). Les principales zones de chargement sont restées les pays en développement d'Asie occidentale (897,9 millions de tonnes), d'Afrique de l'Ouest (164,5 millions de tonnes), d'Afrique du Nord (124,9 millions de tonnes), et de la région des Caraïbes (221,4 millions de tonnes). Les principales zones de déchargement se sont situées dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord (463,2 millions de tonnes) et d'Europe (425,4 millions de tonnes) ainsi qu'au Japon (213 millions de tonnes). Les pays en développement d'Asie du Sud et de l'Est ont absorbé 308,5 millions de tonnes en 2002.

Les exportations de pétrole brut des cinq pays riverains de la Caspienne (Azerbaïdjan, République islamique d'Iran, Kazakhstan, Fédération de Russie et Turkménistan) créent progressivement de nouveaux courants commerciaux. Bien que ces pays n'aient pas réussi à s'entendre sur une répartition globale des ressources pétrolifères marines en avril 2002, la production de pétrole se poursuit sur la base d'arrangements bilatéraux tels que ceux conclus entre la Russie et le Kazakhstan un mois plus tard. Les livraisons russes de pétrole brut aux raffineries du nord de l'Iran sont compensées par des exportations iraniennes via les ports du Golfe. Un accord trilatéral entre la Bulgarie, la Grèce et la Russie conduirait à la construction d'un oléoduc entre le port bulgare de Bourgas sur la mer Noire et Alexandroupolis, en Grèce; cet oléoduc compléterait un service de navette de pétroliers sur la mer Noire et permettrait de charger des VLCC en Méditerranée sans qu'il soit nécessaire pour ces navires d'emprunter le détroit du Bosphore. De grands navires-citernes seraient également chargés dans le port croate d'Omisaalj à la suite d'un accord conclu par des sociétés d'oléoduc d'Ukraine, de Hongrie, de Slovaquie et de Croatie. Les travaux de construction de l'oléoduc Bakou-Ceyhan, de 1 800 kilomètres de long, qui acheminera du pétrole brut azéri jusqu'à la côte méditerranéenne de la Turquie d'ici trois ans, vont démarrer en septembre.

En ce qui concerne la Russie septentrionale, il faut signaler que la construction du nouveau port en eau profonde de Primorsk permet désormais d'expédier du pétrole brut dans la Baltique, et des expéditions ont été réalisées plus tard dans l'année à titre expérimental à partir de Mourmansk, dans la mer de Barents. Dans ce cas, des pétroliers fluviaux/maritimes transportent du pétrole brut jusqu'au port de Vitino, sur la mer Blanche, où il est ensuite expédié par minitransporteurs jusqu'à Mourmansk puis transbordé directement sur des Aframax à destination de l'Amérique du Nord.

Au Brésil, la compagnie nationale Petrobras a annoncé que pour la première fois les exportations avaient été supérieures aux importations. La découverte d'un gisement de pétrole dans le bassin de Campos, au large de la côte de Espiritu Santo, pourrait contribuer à pérenniser cette situation. Vers la fin de 2002, une hausse temporaire des volumes de pétrole brut provenant d'Afrique de l'Ouest et de Méditerranée et destinés au marché nord-américain ont dynamisé la demande de navires, ces expéditions résultant de l'interruption des livraisons vénézuéliennes; celles-ci devaient revenir à la normale en 2003. Début 2003, les Philippines ont annoncé la constitution d'une réserve stratégique de 30 jours de pétrole.

#### *Expéditions de produits pétroliers*

Le commerce mondial de produits pétroliers est resté stable en 2002, à 496,8 millions de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été les mêmes que les années précédentes, avec quelques fluctuations temporaires imputables à diverses raisons. Au quatrième trimestre 2002, la panne d'une centrale nucléaire au Japon a entraîné un accroissement des expéditions de mazout vers le pays. Vers la fin de l'année, la grève de deux mois dans le secteur de la production pétrolière au Venezuela avait fortement réduit la production des raffineries des Caraïbes, et des cargaisons d'essence étaient acheminées d'Europe du Nord et de Méditerranée vers les États-Unis. L'accroissement des exportations russes de produits à partir de la Baltique a concerné des produits raffinés expédiés vers l'Europe et du fuel lourd destiné à des pays d'autres continents.

#### *Expéditions de GNL*

Les expéditions de GNL ont augmenté de 4,4 % en 2001, pour atteindre 143 milliards de mètres cubes (m<sup>3</sup>) de gaz naturel, soit 5,8 % environ de la production mondiale. La première région importatrice est l'Extrême-Orient, où les principaux importateurs sont restés le Japon, avec 74,1 milliards de m<sup>3</sup> et la République de Corée, 21,8 milliards de m<sup>3</sup>. Les approvisionnements provenaient d'Indonésie (31,8 milliards de m<sup>3</sup>), de Malaisie (20,9 milliards de m<sup>3</sup>), du Qatar (15 milliards de m<sup>3</sup>) et d'Australie (10,2 milliards de m<sup>3</sup>). La part des petits fournisseurs du Golfe devrait augmenter, Oman s'étant associé à la société japonaise MOL pour construire une flotte marchande de transporteurs de GNL capables d'assurer ses exportations de GNL et l'Iran s'efforçant d'approvisionner la Chine, dont les importations en 2002 ont augmenté de 28 %, tandis que l'Arabie saoudite reste le plus gros fournisseur.

En Méditerranée, la majorité des exportations algériennes (25,5 milliards de m<sup>3</sup>) ont été destinées à la France (9,8 milliards de m<sup>3</sup>) et à l'Espagne (5,2 milliards de m<sup>3</sup>). Le Nigéria a livré au marché européen 6,8 milliards de m<sup>3</sup> et aux États-Unis 1 milliard de m<sup>3</sup>. La plus grande partie des 3,6 milliards de m<sup>3</sup> exportés par la Trinité-et-Tobago était destinée au marché des États-Unis, lequel a également absorbé 1 milliard de m<sup>3</sup> en provenance du Moyen-Orient (Qatar et Oman). En 2002, le nombre d'expéditions vers le marché des États-Unis augmentera, les quatre terminaux de déchargement dans le pays étant désormais en service et en cours d'agrandissement.

### 3. Expéditions de marchandises solides

#### *Évolution générale*

En 2002, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 2,1 %, pour atteindre 3,75 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 enregistré une croissance de 1,6 %, pour atteindre 1,35 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a augmenté de 2,4 % pour s'établir à 2,40 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 63,6 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

#### *Production mondiale d'acier brut*

En 2002, la production mondiale d'acier brut a augmenté d'un chiffre record de 6,4 %, pour atteindre 886,7 millions de tonnes, contre 833,8 millions de tonnes en 2001. Les hausses ont été différentes selon les régions et les pays. Les pays signataires de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ont accru leur production de 3,3 %, à 122,6 millions de tonnes, contre 118,7 millions de tonnes en 2001. Dans les pays de l'Union européenne, la production n'a augmenté que de façon marginale - 0,1 % - pour s'établir à 158,7 millions de tonnes. Le Japon a accru sa production de 4,7 % (107,7 millions de tonnes), tandis que le taux de croissance de la production dans les pays d'Amérique du Sud doublait presque à 9,1 % (40,8 millions de tonnes); dans cette région, la situation a également été contrastée: la production au Paraguay a augmenté de 20,8 %, mais au Pérou elle a diminué d'un même 20,8 %. L'accroissement de 4,8 % de la production d'acier en Océanie (8,2 millions de tonnes) a été dû à l'Australie, puisque la production néo-zélandaise s'est contractée de 5,6 %. Les pays de la Communauté d'États indépendants (ex-Union soviétique) ont accru leur production de 1,8 million de tonnes, pour atteindre 99,9 millions de tonnes. Une importante progression de la production d'acier a été obtenue en Chine, avec une hausse de 20,3 %, à un niveau de 181,6 millions de tonnes. En Afrique, la production a augmenté de 5,7 % (14,6 millions de tonnes), mais ces chiffres occultent une forte contraction de la production en Tunisie (-14,6 %) et au Zimbabwe (-28,9 %). Les pays du Moyen-Orient ont enregistré des résultats également satisfaisants, avec une production en hausse de 6,1 %, à 11,9 millions de tonnes: les principaux producteurs ont enregistré des hausses de 5,9 % (République islamique d'Iran) et de 4,2 % (Arabie saoudite).

La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile permettant de prévoir le trafic de vrac sec, a augmenté de 5,5 %, pour s'établir à 605,9 millions de tonnes, contre un chiffre définitif pour l'année précédente de 574,3 millions de tonnes. La production de fer de réduction directe, qui nécessite du minerai de fer et du gaz, a également progressé de 5,7 %, pour s'établir à 31,7 millions de tonnes.

#### *Consommation mondiale d'acier*

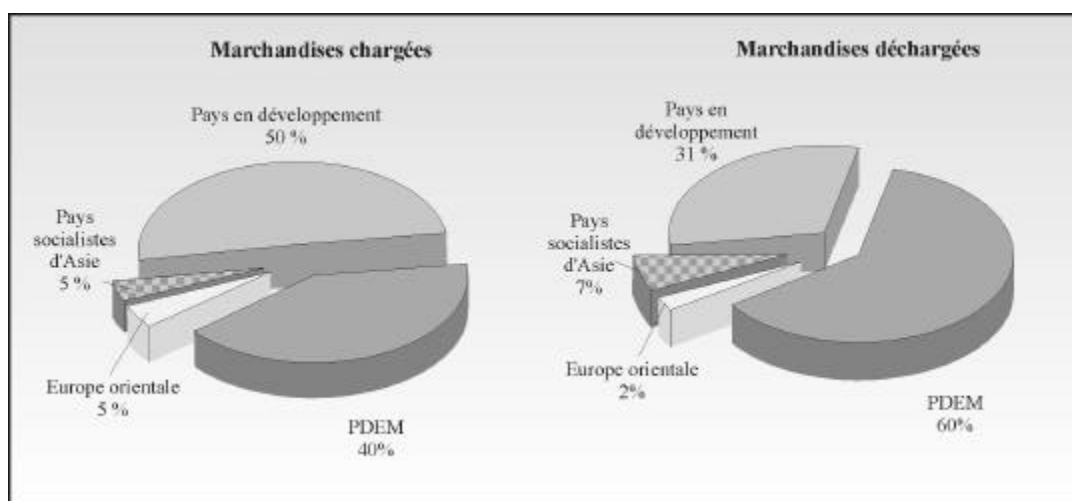
La consommation apparente d'acier en 2002 a été estimée à 783,6 millions de tonnes, soit 2 % de plus qu'en 2001. L'accroissement le plus important a été observé en Chine, avec une hausse de 7 %, à 182 millions de tonnes. La consommation a augmenté de 3,8 % en Europe orientale (36 millions de tonnes), de 2,4 % en Amérique du Sud (29 millions de tonnes) et de 1,5 % dans les pays de l'ALENA (132 millions de tonnes). Ailleurs, la demande s'est contractée - de 1,5 % dans les pays de l'Union européenne, à 140 millions de tonnes et de 0,2 % en Afrique, à 15 millions de tonnes.

Le déséquilibre entre la production et la consommation a conduit à l'imposition de droits sur certains types d'acier dans certains pays pour décourager les importations. Les États-Unis ont appliqué en mars 2002 des droits de douane allant jusqu'à 30 % sur certaines qualités d'acier importées. La Chine a imposé un droit exceptionnel de 26 % sur neuf types d'acier étranger en mai 2002 pour une période de six mois, qui a été renouvelée. À la fin de l'année, les importations aux États-Unis avaient néanmoins augmenté de 8 %. L'OCDE a convoqué une réunion de haut niveau sur l'acier en décembre, où des décisions ont été prises concernant la surveillance de toute surproduction et où des travaux ont été lancés sur les éléments d'un accord visant à réduire ou à éliminer les subventions. La concentration des entreprises de production aux États-Unis, par exemple le rachat proposé pour 1,5 milliard de dollars de Bethlehem Steel par l'International Steel Group et la proposition de rachat de la National Steel Corp. par US Steel pour 750 millions de dollars constituent la réponse du secteur aux problèmes de surcapacité. Un processus analogue a été observé au Japon avec l'alliance entre Nippon Steel, Sumitomo Metal et Kobe Steel. Toutefois, une telle concentration n'a pas toujours été possible, comme le montre l'échec de la tentative de rachat, pour 4 milliards de dollars, de CSN Brésil par le sidérurgiste britannique Corus.

### GRAPHIQUE 3

#### Trafic maritime mondial par groupes de pays

(Répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2002)



Source: Secrétariat de la CNUCED d'après des données communiquées par des pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

#### Trafic de minerai de fer

Le dynamisme de la production d'acier s'est traduit par une hausse de 5,1 % des chargements de minerai de fer en 2002, pour un total de 475 millions de tonnes. Au Brésil et en Australie, qui représentent environ les deux tiers des exportations mondiales, on a observé une croissance de 3,6 % pour l'un et une contraction de moins de 1 % pour l'autre. De même, l'Inde et l'Afrique du Sud, qui représentent ensemble 11,4 % des exportations mondiales, ont enregistré une expansion de 4 % (Inde) et une contraction de 3,6 % (Afrique du Sud). Les exportations du Canada et de la Suède se sont maintenues au niveau de l'année précédente et ont représenté 6,4 % des exportations mondiales. Les deux tiers environ des importations mondiales ont été

réalisés en Extrême-Orient, la Chine et le Japon représentant les trois quarts de cette part. La hausse de 4 % des importations japonaise de minerai de fer en 2002 a été largement éclipsée par une progression de 19 % des importations chinoises, et c'est l'Inde qui a répondu à cet accroissement de la demande. Les importations de minerai de fer dans les pays de l'Union européenne représentent un quart environ des importations mondiales, et elles ont augmenté de 4,6 % en 2002. Les importations au Moyen-Orient, en Amérique et en Afrique ont pour l'essentiel été stables. Les prévisions pour 2003 sont bonnes, avec un maintien escompté de la demande en Chine et un rebond de l'économie des États-Unis. La concentration dans l'industrie sidérurgique aux États-Unis et le résultat du processus enclenché à l'OCDE en vue de réduire les capacités excédentaires n'auront que des incidences limitées sur les expéditions.

### *Trafic de charbon*

Les expéditions de charbon ont augmenté de 1,8 % en 2002, pour atteindre un record sans précédent de 575 millions de tonnes. Comme les années précédentes, le charbon vapeur a représenté 70 % du commerce mondial de charbon, et en 2002 les expéditions ont progressé au rythme de 3,7 % pour atteindre 403 millions de tonnes. Les expéditions de charbon à coke sont restées stables au fil des ans.

L'Australie, de loin le plus gros exportateur en quantités égales de charbon vapeur et de charbon à coke, a de nouveau représenté un peu plus d'un tiers des expéditions mondiales; au cours des 10 premiers mois de 2002, elle a accru ses exportations de 3 %, à 167,2 millions de tonnes. Les expéditions totales pour l'année sont estimées à 204 millions de tonnes. Pour la même période de 10 mois de 2002, les expéditions des États-Unis et du Canada, qui sont principalement exportateurs de charbon à coke, ont diminué de 26 % et de 16 %, respectivement. La Chine, l'Indonésie et l'Afrique du Sud, principalement exportateurs de charbon vapeur, ont représenté 33 % environ des exportations mondiales. La Chine a réduit ses exportations au cours des 10 premiers mois de 2002 d'environ 5 %, à 68,4 millions de tonnes. De même, les exportations de charbon d'Afrique du Sud ont diminué de 11 %, à 38,4 millions de tonnes, au cours de la période janvier-août 2002. L'Indonésie a toutefois accru ses exportations de 6 % (33,4 millions de tonnes) au premier semestre de 2002.

Les principaux importateurs ont été les pays de l'Union européenne et le Japon, avec chacun 28 % environ des importations mondiales. La part du charbon vapeur dans leurs importations varie des trois quarts du total pour les pays de l'Union européenne à 60 % environ pour le Japon. D'autres importateurs sont la République de Corée et la province chinoise de Taiwan, avec 12 % chacune.

Les perspectives à moyen terme pour ce trafic dépendront des prix du charbon vapeur, sous l'influence de la déréglementation des marchés de l'énergie en Europe et des normes environnementales. Le charbon à coke est utilisé pour la production d'acier en haut fourneau, qui représente actuellement 60 % environ de l'activité sidérurgique et qui restera la principale méthode de production; la demande de ce charbon devrait donc se maintenir.



TABLEAU 5

**Trafic maritime mondial en tonnes-milles, certaines années**  
(en milliards de tonnes-milles)

Année	Pétrole			Minerai de fer	Charbon	Grains <sup>a</sup>	Cinq principaux vrac 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
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	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 280	23 241
2002	7 860	2 090	9 950	2 700	2 570	1 250	6 861	6 440	23 251

Source: Fearnleys, *Review 2002*.

<sup>a</sup> Blé, maïs, orge, avoine, seigle, sorgho et fèves de soja.

### *Trafic de grains*

Le trafic mondial de grains s'est chiffré à 220 millions de tonnes en 2002, en régression de 6 % par rapport à l'année précédente ou, réparti à peu près également entre blé et céréales secondaires (telles que maïs, orge, fèves de soja, sorgho, avoine et seigle), il avait porté sur 234 millions de tonnes. En 2001, les principales régions de chargement ont été l'Amérique du Nord, avec 53 % environ des exportations mondiales, et la côte est de l'Amérique du Sud, avec près de 22 %. L'Australie et l'Union européenne ont représenté environ 8 % et 5 %, respectivement. En 2002, le principal exportateur, les États-Unis, a réduit ses expéditions sur neuf mois à 58,3 millions de tonnes, soit une baisse de 5 % par rapport à la même période de l'année précédente, où les exportations totales avaient atteint 61,5 millions de tonnes. Sur la même période, seule l'Australie a enregistré un accroissement de 6 % de ses expéditions de blé, tandis que d'autres exportateurs tels que le Canada, l'Argentine et l'Union européenne réduisaient les leurs de 20 %, 18 % et 14 %, respectivement. Ailleurs, une récolte exceptionnelle en Ukraine et en Russie a trouvé un débouché dans les pays de l'Union européenne, en partie grâce à l'application d'un droit d'importation nul. D'autres exportations sont allées vers les pays du Moyen-Orient, dont les besoins étaient en hausse de 2,8 %. Depuis la fin de l'été 2002, les expéditions de blé à partir de la mer Noire se font à un rythme de près de 2 millions de tonnes par mois, entraînant une forte utilisation de navires de type Panamax.

### *Autres trafics de vrac*

En 2002, on estime que le trafic de bauxite et d'alumine, matière première de l'industrie de l'aluminium, a augmenté de 3,9 % pour s'établir à 53 millions de tonnes. Les chiffres définitifs pour 2001 montrent que les expéditions de bauxite des pays d'Afrique de l'Ouest, qui représentent presque la moitié du total mondial, ont diminué de 3,8 % (13,5 millions de tonnes), tandis que les exportations de la Jamaïque bondissaient de 75,6 % pour s'établir à 3,7 millions de tonnes, entièrement destinées au marché des États-Unis. Les pays de l'Union européenne et quelques pays d'Europe orientale représentent 54 % des importations mondiales de bauxite et sont approvisionnés par les pays d'Afrique de l'Ouest, tandis que le marché des États-Unis représente 37,4 %. Le commerce de l'alumine s'est chiffré à 21,9 millions de tonnes en 2001, en baisse de 3,1 % par rapport à l'année précédente. L'Australie, premier exportateur avec une part de marché de 43 %, a principalement approvisionné les pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est, tandis que la Jamaïque, avec 16,2 % des expéditions mondiales, fournissait l'Europe et l'Amérique du Nord. En 2001, la production de produits en aluminium primaire a également chuté de 3 %, à 20,6 millions de tonnes; le recul a été particulièrement marqué en Amérique du Nord (-13,6 %) et en Amérique latine (-8,1 %). La production s'est maintenue en Asie et en Europe occidentale, tandis que des hausses étaient enregistrées en Afrique du Sud (16,2 %), en Océanie (1,3 %) et en Russie et Europe orientale (1 %).

Les expéditions de roche phosphatée se sont établies à 29 millions de tonnes en 2002, presque au même niveau que l'année précédente. Le principal exportateur, avec un tiers environ des exportations mondiales, reste le Maroc, qui a exporté environ 10,9 millions de tonnes. D'autres exportateurs traditionnels sont la Jordanie (3,6 millions de tonnes) et le Togo (1,1 million de tonnes). La Chine a maintenu ses exportations à près de 5 millions de tonnes. L'Union européenne et divers pays asiatiques sont les principaux importateurs.

Le trafic de vracs de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, a totalisé un volume estimé de 835 millions de tonnes en 2002, soit le niveau donné par de récentes estimations pour l'année précédente. Les produits sidérurgiques et les produits forestiers ont représenté près de 350 millions de tonnes, les premiers en hausse de 1,6 %, les seconds en baisse de 2 %. Les produits agricoles, y compris le sucre, le riz, le tapioca, les tourteaux (oléagineux et de soja) ainsi que les engrais (phosphates, potasse, soufre et urée) ont totalisé quelque 230 millions de tonnes. La hausse des expéditions de sucre (de 7 %, à 38 millions de tonnes environ) a été particulièrement notable et a en partie été due à de nouveaux courants d'exportation tels que les exportations de la République-Unie de Tanzanie vers les pays de l'Union européenne au titre de l'initiative «Tout sauf les armes» et l'exportation de sucre raffiné brésilien vers Cuba, qui avait précédemment réservé toute sa production pour profiter de prix favorables. Les expéditions d'un certain nombre de minéraux (coke, minerais non ferreux, métaux, sel, ciment, etc.) ont été estimées à 250 millions de tonnes. Globalement, les prévisions pour ces marchandises indiquent des volumes d'expédition analogues pour 2003, avec des fluctuations plus marquées pour certains produits, tels que le sucre, que pour d'autres (industriels), tels que le ciment.

#### **4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées**

Le solde de 1,6 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus de 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 traditionnels de transport de

marchandises diverses, dont certains offrent un appui logistique aux grands exploitants de liaisons conteneurisées. Il n'en reste pas moins que le transport conteneurisé continue d'accroître sa part de marché. En 2001, 60 % des 61,9 millions de tonnes de marchandises acheminées par transport frigorifique ont été transportés dans des conteneurs spécialisés. Les expéditions de marchandises conteneurisées diffèrent de celles des autres cargaisons de vrac sec, car elles font davantage appel à des services de transbordement pour compléter la desserte directe par navires de gros tonnage dans les ports d'éclatement. Les données préliminaires disponibles pour 2002 indiquent que le trafic mondial conteneurisé a augmenté de 8,4 %, pour s'établir à 75,8 millions d'EVP. Le transport par conteneurs concerne trois grandes liaisons est-ouest (transpacifique, Europe-Extrême-Orient et transatlantique) et des liaisons secondaires nord-sud et intrarégionales.

Sur la principale liaison est-ouest, transpacifique, le trafic total est estimé de 12 à 14 millions d'EVP. Le transport de conteneurs sur le principal parcours, Asie vers Amérique du Nord, a augmenté de plus de 8 % en 2002, tandis que dans l'autre sens, la hausse n'était que de 1 % environ, d'où un déséquilibre croissant du trafic des conteneurs. La production délocalisée en Asie, notamment en Chine, destinée à approvisionner le marché des États-Unis, et la faible demande au Japon de biens nord-américains expliquent ce déséquilibre croissant. Sur la liaison Asie-Europe, où le trafic est évalué de 10 à 12 millions d'EVP, le déséquilibre s'est creusé en 2002. Sur le parcours dominant, Asie vers Europe, le flux de conteneurs a augmenté d'environ 4 %, soit à peu près un demi pour cent de plus que l'accroissement observé dans l'autre sens. D'après la Far East Freight Conference (FEFC), qui assure les deux tiers environ du trafic sur cette liaison, le déséquilibre s'explique par le volume des exportations chinoises à destination des marchés européens. Sur la liaison transatlantique, la plus petite des liaisons est-ouest, le trafic est évalué de 6 à 8 millions d'EVP. Les flux sur le parcours dominant Europe vers Amérique du Nord ayant augmenté de près de 5 % tandis que la situation restait quasiment stable dans le sens opposé, le déséquilibre s'est également creusé sur cette liaison en 2002. Globalement, le trafic représenté par ces trois grandes liaisons est-ouest pourrait être estimé à 34 millions d'EVP.

Les liaisons nord-sud et intrarégionales s'articulent autour des principaux centres de production et de consommation d'Europe, d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord. Sur les liaisons nord-sud, le trafic est estimé à 15 millions d'EVP et varie en fonction de la conjoncture économique des régions considérées. Sur les liaisons entre l'Europe et l'Afrique, le trafic nord-sud a augmenté d'environ 4 %, tandis que le trafic sud-nord progressait d'environ 2 %, en dépit des troubles politiques dans certains pays d'Afrique de l'Ouest. Sur la liaison Europe-Océanie, le trafic nord-sud a augmenté d'environ 2 %, la croissance enregistrée dans le sens opposé étant négligeable. Le trafic sur les liaisons Europe-Amérique du Nord/Caraïbes-Amérique du Sud a suivi une tendance opposée; les flux sud-nord ont augmenté davantage que les flux nord-sud en raison de dépréciations et de dévaluations monétaires dans certains pays sud-américains qui ont stimulé les exportations et freiné les importations. Pour ce qui est des liaisons intrarégionales, c'est en Asie, avec 16 millions d'EVP, que le trafic a augmenté le plus (de plus de 3 %), s'agissant notamment du trafic entre pays d'Extrême-Orient. Le reste des expéditions de conteneurs se répartit entre les liaisons est-ouest, nord-sud et intrarégionales.

## **5. Trafic maritime mondial par groupes de pays**

Le tableau 4 et le graphique 3 indiquent la répartition des 5,89 milliards de tonnes du trafic maritime mondial par type de cargaisons et par groupe de pays. En 2002, les pays développés à économie de marché ont représenté 40,4 % des marchandises chargées et 60,3 % des

marchandises déchargées au niveau mondial. Pour ces pays, le pétrole brut et les produits pétroliers ont représenté 5,5 % et 21,7 %, respectivement, des exportations mondiales totales tandis que les importations s'établissaient à 68,3 % pour le pétrole brut et à 50,2 % pour les produits pétroliers. Une ventilation plus détaillée par région figure dans l'annexe II. Parmi les pays à économie de marché, l'Europe est restée le plus important exportateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 108,6 millions de tonnes (5,1 % du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 580,9 millions de tonnes (26 %), suivie de près par l'Europe, avec 527,3 millions de tonnes (23,6 %), et le Japon, avec 260,9 millions de tonnes (11,7 %).

Pour ce qui est du vrac sec, la part des expéditions mondiales revenant aux pays développés à économie de marché est restée à un niveau de 58,2 % à la fois pour les exportations et les importations. Là encore, l'annexe II montre la répartition régionale de ces expéditions. L'Europe est restée le principal marché de marchandises solides pour les exportations (avec 1 068,9 millions de tonnes, soit 28,5 % des exportations mondiales) et les importations (1 446,6 millions de tonnes, soit 37 % du total mondial). Deux pays en Amérique du Nord (les États-Unis et le Canada) et en Océanie (l'Australie et la Nouvelle-Zélande) ont aussi été de gros exportateurs de marchandises solides, avec des parts respectives de 11,1 % et 11,6 %. 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 2002, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportations a été de 49,4 %, et dans celui d'importations, de 31,4 %. Ces pourcentages ont relativement peu varié depuis 1998, encore que celui des importations ait légèrement augmenté. La structure du trafic de ces pays contrastent nettement avec celles 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 87,9 %, et de 68,6 % pour les produits pétroliers. Quant aux importations, les parts ont été de 27,4 % pour le pétrole brut et de 44,2 % pour les produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 29,9 %, soit une hausse de 0,3 %, et elle a progressé de presque 1 %, à 31,4 % dans le cas des importations.

Les variations régionales au sein du monde en développement ont été fonction du PIB. Les pays en développement d'Asie se sont placés en tête pour la part des exportations et des importations mondiales, avec 29,6 % pour les exportations et 22,1 % pour les importations. La part des pays en développement d'Amérique a été de 12,9 % des exportations mondiales et de 5,7 % des importations mondiales. Les parts des pays africains ont été d'environ la moitié de celles des pays d'Amérique: 6,5 % des exportations mondiales et 3,2 % des importations. Les parts des pays en développement d'Europe (0,3 % des exportations et des importations mondiales) et d'Océanie (0,1 % des exportations mondiales et 0,2 % des importations) ont été très nettement plus faibles.

On a également observé des variations considérables selon les courants de trafic. Les pays en développement d'Asie ont représenté 54,6 % des exportations mondiales de pétrole brut et 42,3 % des exportations mondiales de produits pétroliers, chiffres qui illustrent l'importance des producteurs du Moyen-Orient et des activités de raffinage en Extrême-Orient. La part des pays en développement d'Afrique dans les exportations de pétrole brut (17,6 %) a été supérieure à celle des pays en développement d'Amérique (15,4 %). Pour les exportations de produits pétroliers, la situation a toutefois été l'inverse - 7 % pour les pays en développement d'Afrique, 18,9 % pour ceux d'Amérique. Les pays en développement d'Asie se sont également adjugés

la part la plus importante des exportations de marchandises solides (17 %), suivis des pays en développement américains (11 %) et de ceux d'Afrique (1,5 %).

S'agissant des importations de pétrole brut, la part des pays en développement d'Asie a été de 18,7 % du total mondial. Les parts des pays en développement d'Amérique et d'Afrique ont été de 5,3 % et de 2,9 %, respectivement. Dans le cas des importations des produits pétroliers, les parts des pays en développement d'Asie, d'Amérique et d'Afrique ont respectivement été de 28,9 %, 10,4 % et 3,4 %. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe se sont établies à 0,4 % du total mondial, tout comme celles de produits pétroliers. Les pays en développement d'Océanie ont importé des quantités négligeables de pétrole brut, ce qui se conçoit vu les faibles capacités de raffinage de la région, alors que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,1 % des importations mondiales de ces produits.

En 2002, les pays socialistes d'Asie ont représenté 5,1 % des exportations et 6,8 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important joué par le commerce dans le développement économique de la Chine et au taux de croissance économique élevé de ce pays. La part (5,1 %) des exportations mondiales revenant aux pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS) a été due aux expéditions de pétrole brut, de produits pétroliers et de grains en provenance de la mer Noire. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,5 % 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 2002, les transports maritimes internationaux ont totalisé 23 251 milliards de tonnes-milles, soit un chiffre presque identique à celui de l'année précédente. Les marchandises transportées ayant augmenté d'un modeste 0,8 %, il y a eu peu de changements dans les distances moyennes parcourues.

La diminution de la demande de transport de pétrole brut et de produits pétroliers a entraîné une diminution de 2,2 % en tonnes-milles pour ces produits, presque trois fois la diminution du pourcentage observé l'année précédente. Cela dénote de plus courtes distances de transport de cargaisons de pétrole brut, notamment de sources proches de la mer Noire et de la Baltique vers des destinations en Europe et en Amérique du Nord. Pour l'ensemble des marchandises solides, le nombre de tonnes-milles a augmenté de 1,8 %, tandis que le tonnage transporté augmentait, lui, de 2,1 %. Cela indique des distances de transport plus courtes entre les points d'origine et de destination des marchandises, et la ventilation des marchandises solides montre que cela est probablement le cas pour les cinq principaux vracs secs, dont le nombre de tonnes-milles a progressé de 1,2 %, contre une hausse de 1,6 % du volume de marchandises. Pour les autres marchandises solides, les vracs de moindre importance et les cargaisons de ligne, la situation est restée à peu près identique, le nombre de tonnes-milles augmentant de 2,5 % à 6 440 milliards, et le volume de fret de 2,4 %.