

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Le présent chapitre examine l'offre maritime mondiale. Des informations et des données complètes sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale y sont fournies. Les livraisons et démolitions de navires, le tonnage en commande, les prix des navires neufs et les marchés des navires d'occasion y sont également analysés

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Principaux types de navires

La figure 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 2001, 2002 et 2003. Au 1^{er} janvier 2003, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 844,2 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 2,3 % à celui de 2002, année où il avait déjà augmenté de 2,1 % par rapport à celui de 2001. Cette augmentation égale celle de 1997, où le tonnage de la flotte s'était également accru de 2,3 %. Les livraisons de navires neufs ont représenté 49 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 30,5 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 18,5 millions de tpl en 2002.

La flotte de pétroliers s'est sensiblement accrue en 2002, de 6,6 %, et celle de vraquiers de 1,9 %. Ces deux catégories de navires ont représenté 71,6 % du tonnage total, chiffre en légère progression par rapport à 2001 (70,3 %). La flotte de navires de charge classiques a encore diminué en 2002, du même pourcentage que l'année précédente, soit 2,7 %; cette catégorie représente maintenant 11,5 % du tonnage total de la flotte mondiale. Celle de porte-conteneurs, exprimée en tonnage de port en lourd, a augmenté de 5,7 millions de tpl, soit 7,4 %, et représente maintenant 9,8 % du tonnage total de la flotte mondiale. Ce taux relativement élevé témoigne de la proportion croissante de produits manufacturés échangés, qui sont généralement transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd des flottes de méthaniers (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2002, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir au début de 2003 à 2 890 navires d'une capacité totale de 5 896 154 EVP, soit un accroissement de 4,9 % du nombre de navires et de 10,1 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 824 EVP en 2001 à 2 040 EVP en 2003, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. À la fin de 2002, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 3 000 EVP ont constitué 67 % des livraisons totales de tonnage cellulaire de l'année et 79,8 % des commandes en carnet.

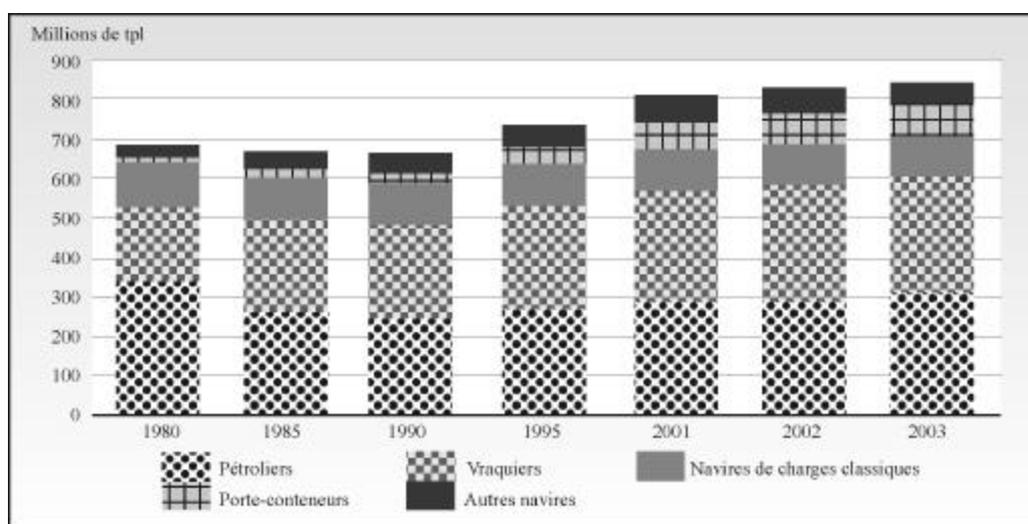
3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de pays et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a baissé de plus d'un an en 2002, s'établissant à 12,6 ans,

en raison de l'augmentation des démolitions et des livraisons de navires neufs. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a baissé de près de deux ans, s'établissant à 11,6 ans en 2002. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 42,7 % en 2001 à 33,5 % en 2002 par suite de l'intensification des activités de démolition qui se sont chiffrées en 2002 à 18,1 millions de tpl (contre 15,7 millions de tpl en 2001). La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a baissé d'exactly un an, s'établissant à 12,7 ans en 2002. Les porte-conteneurs, dont l'âge moyen est tombé de 11 ans à 9,1 ans, constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (31,1 %) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

GRAPHIQUE 4

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



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

TABLEAU 6

Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2001-2003^a
(en milliers de *tpl* - chiffres au 1^{er} janvier)

<i>Principaux types de navires</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>Variation en % 2002/2003</i>
Pétroliers	285 441 <i>35,3</i>	285 519 <i>34,6</i>	304 396 <i>36,1</i>	6,6
Vraquier	281 654 <i>34,8</i>	294 588 <i>35,7</i>	300 131 <i>35,5</i>	1,9
Minéraliers -vraquiers-pétroliers	11 391 <i>1,4</i>	14 456 <i>1,8</i>	12 612 <i>1,5</i>	-12,8
Minéraliers -vraquiers	270 263 <i>33,4</i>	280 132 <i>33,9</i>	287 519 <i>34,1</i>	2,6
Navires de charge classiques	102 653 <i>12,7</i>	99 872 <i>12,1</i>	97 185 <i>11,5</i>	-2,7
Porte-conteneurs	69 216 <i>8,6</i>	77 095 <i>9,3</i>	82 793 <i>9,8</i>	7,4
Autres types de navires	69 412 <i>8,6</i>	68 578 <i>8,3</i>	59 730 <i>7,1</i>	-12,9
Méthaniers	18 525 <i>2,3</i>	19 074 <i>2,3</i>	19 469 <i>2,3</i>	2,1
Chimiquiers	8 044 <i>1,0</i>	7 974 <i>1,0</i>	8 027 <i>0,9</i>	0,7
Navires-citernes divers	768 <i>0,1</i>	785 <i>0,1</i>	906 <i>0,1</i>	15,4
Transbordeurs et autres navires à passagers	5 038 <i>0,6</i>	5 319 <i>0,6</i>	5 495 <i>0,6</i>	3,3
Autres navires	37 037 <i>4,6</i>	35 426 <i>4,3</i>	25 833 <i>3,1</i>	-27,1
TOTAL MONDIAL	808 376 <i>100</i>	825 652 <i>100</i>	844 235 <i>100</i>	2,25

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

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale
et de la capacité EVP par groupes de pays, en 2001, 2002 et 2003^a**

(chiffres au 1er janvier)

<i>Pavillon d'immatriculation, par groupes de pays</i>	<i>Nombre de navires</i>			<i>Capacité EVP et parts en pourcentage</i>		
	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
TOTAL MONDIAL	2 595 <i>100,0</i>	2 755 <i>100,0</i>	2 890 <i>100,0</i>	4 734 079 <i>100,0</i>	5 356 650 <i>100,0</i>	5 896 154 <i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	724 <i>27,9</i>	759 <i>27,5</i>	798 <i>27,6</i>	1 665 709 <i>35,2</i>	1 785 609 <i>33,3</i>	2 019 918 <i>34,3</i>
Principaux pays de libre immatriculation	1 003 <i>38,7</i>	1 117 <i>40,5</i>	1 166 <i>40,3</i>	1 919 117 <i>40,5</i>	2 317 543 <i>43,3</i>	2 591 977 <i>44,0</i>
Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation	1 727 <i>66,6</i>	1 876 <i>68,1</i>	1 964 <i>68,0</i>	3 584 826 <i>75,7</i>	4 103 152 <i>76,6</i>	4 611 895 <i>78,2</i>
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	32 <i>1,2</i>	30 <i>1,1</i>	29 <i>1,0</i>	25 457 <i>0,5</i>	24 590 <i>0,5</i>	23 486 <i>0,4</i>
Pays socialistes d'Asie	106 <i>4,1</i>	98 <i>3,6</i>	104 <i>3,6</i>	105 344 <i>2,2</i>	105 344 <i>2,0</i>	114 112 <i>1,9</i>
Pays en développement	644 <i>24,8</i>	674 <i>24,5</i>	720 <i>24,9</i>	883 883 <i>18,7</i>	994 024 <i>18,6</i>	1 035 578 <i>17,6</i>
<i>dont :</i>						
Afrique	11 <i>0,4</i>	10 <i>0,4</i>	9 <i>0,3</i>	10 841 <i>0,2</i>	10 674 <i>0,2</i>	8 237 <i>0,1</i>
Amérique	214 <i>8,2</i>	231 <i>8,4</i>	249 <i>8,6</i>	253 822 <i>5,4</i>	273 893 <i>5,1</i>	301 618 <i>5,1</i>
Asie	416 <i>16,0</i>	432 <i>15,7</i>	462 <i>16,0</i>	617 768 <i>13,0</i>	708 883 <i>13,2</i>	725 723 <i>12,3</i>
Europe	3 <i>0,1</i>	1 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	1 452 <i>0,0</i>	574 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>
Océanie	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>	0 <i>0,0</i>
Autres pays	86 <i>3,3</i>	77 <i>2,8</i>	73 <i>2,5</i>	134 569 <i>2,8</i>	129 540 <i>2,4</i>	111 083 <i>1,9</i>

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

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

Par groupes de pays, c'est dans les pays développés à économie de marché que la moyenne d'âge des navires a été la plus basse, de 11,7 ans en 2002 (contre 13,3 ans en 2001). La tendance à une diminution de la moyenne d'âge de la flotte, apparue il y a quelques années, s'est poursuivie dans ces pays. Également dans ce groupe, l'âge moyen des porte-conteneurs est passé de 10,3 ans en 2001 à 8,7 ans en 2002. C'est ensuite dans les principaux pays de libre immatriculation que la moyenne d'âge des navires, toutes catégories confondues, a été la plus basse (12,1 ans en 2002 contre 13,3 ans en 2001) malgré un ralentissement de la tendance à faire enregistrer les navires neufs sous pavillon de libre immatriculation. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (exception faite des principaux pays de libre immatriculation) a baissé de près d'une année en 2002, passant à 13,5 ans contre 14,3 ans en 2001. Dans ce groupe de pays, la moyenne d'âge des navires de charge classiques est montée à 19,1 ans, tandis que celle des porte-conteneurs a été abaissée de plus de 2 ans, ce qui l'a ramenée à 8,7 ans. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie a légèrement diminué, passant à 16,7 ans en 2002. Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont la flotte la plus vieille (20,1 ans en 2002 contre 18,9 ans en 2001), composée pour plus des trois quarts de bâtiments construits il y a plus de 15 ans, parmi lesquels les vraquiers constituent la classe d'âge la plus élevée (20,6 ans).

TABLEAU 8

**Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires,
au 1^{er} janvier 2003**
(pourcentage du tonnage total en tpl)

Groupe de pays	Types de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années) 2002 ^a	Âge moyen (années) 2001 ^a
TOTAL MONDIAL	Toutes catégories de navires	22,0	20,9	15,56	13,2	28,1	12,6	13,9
	Pétroliers	26,9	18,5	21,11	9,5	24,0	11,6	13,2
	Vraquiers	19,7	23,9	12,81	17,8	25,8	12,7	13,7
	Navires de charge classiques	9,4	13,6	9,80	16,7	50,6	17,0	16,2
	Porte-conteneurs	31,1	33,9	13,14	10,0	11,9	9,1	11,0
	Autres navires	14,9	13,1	13,43	9,4	49,2	16,0	14,9
Pays développés à économie de marché	Toutes catégories de navires	25,8	21,5	16,10	13,9	22,7	11,7	13,3
	Pétroliers	32,0	19,7	18,64	10,5	19,2	10,5	13,3
	Vraquiers	19,0	21,1	12,85	21,6	25,6	13,1	14,6
	Navires de charge classiques	18,1	19,5	13,49	16,7	32,2	13,7	14,0
	Porte-conteneurs	31,5	33,5	15,01	11,4	8,5	8,7	10,3
	Autres navires	15,9	16,5	16,92	10,5	40,2	14,7	13,8
Principaux pays de libre immatriculation	Toutes catégories de navires	23,6	22,1	16,59	12,3	25,5	12,1	13,3
	Pétroliers	26,2	18,0	24,26	8,3	23,3	11,6	13,1
	Vraquiers	22,4	25,7	12,46	16,0	23,4	12,0	13,3
	Navires de charge classiques	9,9	18,0	11,04	20,2	40,8	15,8	14,6
	Porte-conteneurs	33,1	31,2	12,96	9,4	13,4	9,1	11,4
	Autres navires	18,7	12,9	9,75	4,2	54,5	16,0	13,8
Total partiel:	Toutes catégories de navires	24,4	21,8	16,42	12,9	24,5	11,9	13,3
	Pétroliers	28,4	18,6	22,07	9,2	21,7	11,2	13,2
	Vraquiers	21,6	24,5	12,55	17,4	24,0	12,2	13,6
	Navires de charge classiques	13,0	18,6	11,95	18,9	37,6	15,0	14,4
	Porte-conteneurs	32,4	32,2	13,85	10,3	11,3	9,0	10,9
	Autres navires	17,2	14,8	13,52	7,5	46,9	15,3	13,8
Pays d'Europe centrale et orientale	Toutes catégories de navires	1,6	3,4	11,20	18,8	65,0	20,1	18,9
	Pétroliers	6,0	2,0	3,58	16,4	72,0	20,4	20,1
	Vraquiers	0,0	0,0	15,43	17,8	66,8	20,6	19,7
	Navires de charge classiques	0,8	4,2	10,46	19,4	65,2	20,2	19,1
	Porte-conteneurs	0,0	28,4	9,81	27,2	34,6	15,9	15,5
	Autres navires	0,8	3,9	15,83	19,9	59,5	19,6	18,3
Pays socialistes d'Asie	Toutes catégories de navires	7,3	10,5	8,53	16,0	51,2	16,7	17,9
	Pétroliers	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	16,5
	Vraquiers	6,9	16,5	9,07	17,1	50,5	17,2	17,7
	Navires de charge classiques	4,3	3,4	5,10	12,9	74,4	20,6	20,0
	Porte-conteneurs	10,1	25,8	17,58	25,0	21,5	13,4	12,6
	Autres navires	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	18,7

Groupe de pays	Types de navires	0 à	5 à	10 à	15 à	20 ans	Âge moyen	Âge moyen
		4 ans	9 ans	14 ans	19 ans	et plus	(années) 2002 ^a	(années) 2001 ^a
Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)	Toutes catégories de navires	18,5	21,1	14,37	13,2	32,8	13,5	14,3
	Pétroliers	23,4	19,3	18,94	9,5	28,8	12,5	12,7
	Vraquiers	17,4	24,5	14,29	19,2	24,6	12,8	13,1
	Navires de charge classiques	5,8	9,2	6,88	12,8	65,3	19,1	18,5
	Porte-conteneurs	29,7	41,6	9,92	6,5	12,4	8,7	11,2
	Autres navires	10,5	9,9	12,73	9,5	57,4	17,5	17,4

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

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

TABLEAU 9

Livraisons de navires neufs, différentes années

Année	Pétroliers ^a		Transporteurs mixtes ^a		Transporteurs de vrac sec ^a		Autres navires ^b		Total	
	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	950	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	9,0	1 082	38,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0,0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1 202	10,5	1 544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1 048	9,8	1 470	45,2
2002^c	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys (Review 2002).

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

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

^c Chiffres provisoires.

TABLEAU 10
Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1998-2002

Tonnage démoli	1990	1998	1999	2000	2001	2002
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	25,2	30,7	22,2	27,8	30,5
Part du tonnage démoli en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,4	3,2	3,9	2,7	3,4	3,6

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

TABLEAU 11
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1998-2002
(millions de tpl et pourcentages)

Année	Millions de tpl					Pourcentages						
	Navires-citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total	Flotte mondiale	Total	Navires-citernes	Transporteurs mixtes	Vraquiers	Autres navires	Total
1998	7,4	1,4	12,8	3,53	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,25	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,10	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,24	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,92	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0

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

TABLEAU 12
Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1998 à 2002^a
(années)

Année	Navires-citernes	Transporteurs de vrac sec	Porte-conteneurs	Navires de charge classiques
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2003), tirées de *Shipping Statistics and Market Review*, janv./fév., tableau 1.3.2.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

4. Livraison de navires neufs

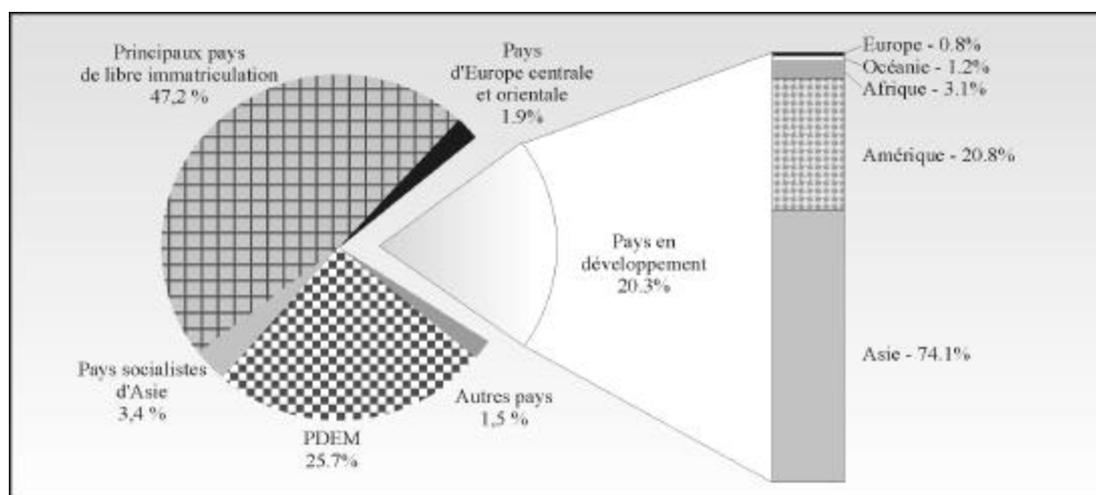
Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 49 millions de tpl ayant été livrés en 2002 (voir le tableau 9), soit une augmentation impressionnante de 8,4 % par rapport aux chiffres records déjà enregistrés en 2001. Le nombre total d'unités livrées est passé de 1 470 en 2001 à 1 539 (4,7 %), confirmant la tendance à la construction de navires de plus gros tonnage. Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de navires-citernes, qui se sont établies à 23,4 millions de tpl, représentant un accroissement notable de 62,5 % par rapport au tonnage livré en 2001. Le nombre de navires neufs a également augmenté, passant de 112 unités en 2001 à 182 unités en 2002. Le tonnage de port en lourd moyen a été de 128 600 tpl. Les livraisons de vraquiers ont par contre régressé de 6,9 millions de tpl, soit environ 32,9 %, par rapport à 2001. À noter également que les unités livrées en 2002 étaient de taille légèrement plus petite. L'année précédente, le tonnage de port en lourd moyen avait été de 67 700 tpl, alors qu'il a été de 62 400 tpl en 2002. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont augmenté tant en nombre qu'en tonnage de port en lourd pour atteindre 1 131 unités et 11,5 millions de tpl en 2002. La tendance à construire des navires de plus grande taille s'est maintenue. Certaines entreprises de transport ont passé en 2003 des commandes de porte-conteneurs de 8 000 EVP et la construction de méthaniers transporteurs de GNL de 200 000 m³ a été envisagée pour un projet au Moyen-Orient, ces navires permettant d'économiser jusqu'à 15 % des frais de transport.

5. Démolitions

Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires démolis. En 2002, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (30,5 millions de tpl) a augmenté de 9,7 % par rapport à l'année précédente. Il a représenté 3,6 % du tonnage mondial de port en lourd, contre 3,4 % en 2001. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis ont représenté la majeure partie du total. Elles se sont sensiblement accrues, passant de 15,3 % à 18,1 millions de tpl, les taux d'affrètement des navires-citernes ayant été déprimés durant la majeure partie de l'année. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus aux chantiers de démolition est passé de 29 unités en 2001 à 35 unités en 2002. Celui de Suezmax a baissé de moitié, passant de 29 unités en 2001 à 14 unités en 2002, tandis que celui d'Aframax est resté quasiment stable, de 19 unités en 2001 et 20 unités en 2002. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, le nombre de navires vendus à la ferraille a presque doublé, passant de 35 en 2001 à 66 en 2002. La moyenne d'âge des navires-citernes envoyés à la casse a légèrement augmenté, passant de 28 ans en 2001 à 28,3 ans en 2002. Le tonnage de vraquiers vendus à la ferraille a baissé de 27,2 % à 5,9 millions de tpl en 2002, mais le nombre de transporteurs mixtes vendus à la casse a doublé, atteignant 1,6 million de tpl en 2002. Les mises à la ferraille de vraquiers, toutes tailles confondues, ont diminué. Le nombre de bâtiments de plus de 120 000 tpl vendus à la casse a diminué, passant de 9 unités en 2001 à 5 unités en 2002. S'agissant des navires de 60 000 à 120 000 tpl, les ventes ont également diminué, passant de 37 unités en 2001 à 26 unités en 2002. Les ventes à la casse d'Handymax ont légèrement régressé, de 16 unités en 2001 à 11 unités en 2002. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 26,6 ans en 2002, c'est-à-dire un peu inférieur à celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires a été du même ordre: en 2002, les porte-conteneurs vendus aux démolisseurs avaient 26 ans en moyenne et les navires de charge classiques, 28,2 ans.

GRAPHIQUE 5

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2003
(parts en pourcentage du port en lourd)



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

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

TABLEAU 13

Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 2001, 2002 et 2003^a
(chiffres au 1^{er} janvier)

Pavillon d'immatriculation par groupes de pays	Tonnage et parts en pourcentage ^b en millions de tpl				
	1980 ^c	1990 ^d	2001	2002	2003
Total mondial	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>	844,2 <i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>	217,1 <i>25,7</i>
Principaux pays de libre immatriculation	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>	398,5 <i>47,2</i>
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>	15,9 <i>1,9</i>
Pays socialistes d'Asie	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>	28,3 <i>3,4</i>
Pays en développement	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>	171,3 <i>20,3</i>
dont:					
Afrique	7,2	7,3	6,0	5,7	5,3
Amérique	21,8	25,5	34,1	34,6	35,6
Asie	39,1	89,5	115,7	117,0	126,9
Europe	0,2	13,8	1,0	1,1	1,3
Océanie	0,1	3,6	0,2	0,6	2,0
Autres pays	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>	13,1 <i>1,5</i>

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

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 4,3, 1,8 et 1,7 millions de tpl en 2002.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1^{er} juillet.

^d Chiffres au 31 décembre.

TABLEAU 14

**Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays,
1970, 1980, 1990, 2000, 2001 et 2002^{a, b}**

	Années	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classiques	Porte- conteneurs	Autres navires
		Millions de tpl	Pourcentage du total mondial					
Total mondial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2001	825,7	100,0	34,6	35,7	12,1	9,3	8,3
	2002	844,2	100,0	36,1	35,6	11,5	9,8	7,1
Pays développés à économie de marché	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2001	207,5	25,1	30,6	16,9	20,1	32,8	36,3
	2002	217,1	25,7	31,7	16,9	20,4	33,9	37,3
Principaux pays de libre immatriculation	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2001	402,4	48,7	50,1	55,5	35,7	43,1	39,0
	2002	398,5	47,2	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3
Europe centrale et orientale	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2001	15,4	1,9	1,0	1,1	6,2	0,5	4,3
	2002	15,9	1,9	1,0	1,1	6,7	0,5	4,5

TABLEAU 14 (suite)

Années	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
	Millions de tpl	Pourcentage du total mondial					
Pays socialistes d'Asie							
1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
2001	26,5	3,2	1,4	3,9	7,9	2,3	2,0
2002	28,3	3,4	1,5	4,0	8,4	2,6	2,1
Pays en développement							
1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
2001	159,0	19,3	16,0	20,8	26,0	18,6	17,0
2002	171,3	20,3	17,3	20,8	29,1	18,0	22,0
<i>dont:</i>							
Afrique							
1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	-	2,1
1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
2001	5,7	0,7	0,5	0,5	1,6	0,2	1,8
2002	5,3	0,6	0,4	0,5	1,5	0,1	2,1
Amérique							
1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
2001	34,6	4,2	2,9	3,6	9,0	4,9	4,5
2002	35,6	4,2	2,9	3,25	9,5	4,9	6,0
Asie							
1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
2001	117,0	14,2	12,7	16,4	14,9	13,5	10,5
2002	126,9	15,0	13,9	16,5	17,1	12,8	13,4

TABLEAU 14 (suite)

	Années	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		Millions de tpl	Pourcentage du total mondial					
Europe	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2001	1,1	0,1	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0
	2002	1,3	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
Océanie	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2001	0,6	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
	2002	2,0	0,2	0,1	0,3	0,7	0,0	0,3
Autres pays	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2001	14,8	1,8	0,8	1,8	4,0	2,6	1,5
	2002	13,1	1,6	0,0	2,6	1,3	0,7	5,8

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

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

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

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

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

TABLEAU 15

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

	Flotte mondiale		Pays développés à économie du marché		Pays de libre immatriculation		Pays en développement		Pays d'Europe centrale et orientale		Pays socialistes d'Asie	
	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%
Ensemble de la flotte	844,2	100,0	217,1	100,0	398,5	100,0	171,3	100,0	15,9	100,0	28,3	100,0
Pétroliers	304,4	36,1	96,4	44,39	147,8	37,1	52,7	30,8	3,0	18,6	4,6	16,1
Vraquiers	300,1	35,6	50,6	23,30	163,8	41,1	62,3	36,4	3,4	21,2	12,1	42,9
Navires de charge classiques	97,2	11,5	19,8	9,13	33,1	8,3	28,3	16,5	6,5	41,1	8,2	29,0
Porte-conteneurs	82,8	9,8	28,0	12,91	36,8	9,2	14,9	8,7	0,4	2,4	2,2	7,6
Autres navires	59,7	7,1	22,3	10,26	16,9	4,2	13,1	7,7	2,7	16,7	1,2	4,4

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

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

La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2002: elle s'est accrue de 2,3 % pour atteindre au total 844,2 millions de tpl (voir la figure 5 et le tableau 13). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a augmenté deux fois plus vite, de 4,6 %, soit 9,6 millions de tpl, pour atteindre 217,1 millions de tpl, peut-être à cause des mesures prises dans certains pays de l'Union européenne qui ont décidé d'appliquer des droits de tonnage et non le régime standard de taxation aux navires immatriculés dans le pays. En décembre 2002, huit pays de l'UE avaient été autorisés à adopter ce système. Le tonnage des principaux pays de libre immatriculation a baissé d'environ 1 % (3,9 millions de tpl) en 2002 pour s'établir à 398,5 millions de tpl. Environ les deux tiers de ces flottes contrôlées appartiennent à des pays développés à économie de marché; le reste est détenu par des pays en développement. La part de ces derniers a continué d'augmenter, de 12,3 millions de tpl (7,7 %) à 171,3 millions de tpl. Cet accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans les pays en développement d'Asie, dont les flottes ont grossi de 9,9 millions de tpl (8,5 %) pour atteindre 126,9 millions de tpl, représentant 74,1 % du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Amérique s'est accrue de 1 million de tpl, à 35,6 millions de tpl, tandis que celle des pays en développement d'Afrique a régressé de 0,4 million de tpl, à 5,3 millions de tpl. On a noté une augmentation infime, de 0,2 million de tpl, pour les pays en développement d'Europe cependant que le tonnage de la petite flotte des pays en développement d'Océanie a plus que triplé, atteignant 2 millions de tpl. Les parts des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale dans le tonnage mondial total se sont également accrues en 2002, la première augmentant de 1,8 million de tpl et la seconde de 0,5 million de tpl.

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

Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays, pour 1970, 1980, 1990, 2000, 2001 et 2002. Contrairement à ce qui s'était passé l'année précédente, la proportion de pétroliers dans le tonnage mondial total a augmenté de 1,5 % en 2002 par rapport à 2001, témoignant du nombre élevé de livraisons de navires-citernes en 2002. La proportion de vraquiers dans le tonnage mondial total a baissé de 0,1 % pour s'établir à 35,6 %, soit au même niveau qu'en 1990. Celle des navires de charge classiques a continué de baisser, tombant à 11,5 %, tandis que celle des porte-conteneurs continuait d'augmenter, à 9,8 %. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 7,1 % de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché est passée de 30 % en 2000 à 31,7 % en 2002. Par contre, celle des pays de libre immatriculation a régressé à 48,6 % alors qu'elle avait été de 50,1 % l'année précédente. Ces fluctuations dans les deux groupes de pays contrastent avec la traditionnelle tendance des armateurs des pays développés à économie de marché à enregistrer leur tonnage pétrolier sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement s'est également accrue en 2002, à 17,3 %, alors qu'elle avait baissé les années précédentes. Celle des pays en développement d'Asie a augmenté de 1,2 % en 2002, à 13,9 % de la flotte pétrolière mondiale, tandis que celle des pays en développement d'Amérique est restée stable, à 2,9 %.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial total est restée stable en 2002, à 16,9 %, pourcentage représentant un tiers de celui de 1980 (52,7 %). Les principaux pays de libre immatriculation ont réduit leur part, passée à 54,6 % en 2002 par rapport à 55,5 % en 2001 (31,7 % en 1980). La part des pays en développement est restée la même, à 20,8 %. Celle des pays d'Europe centrale et orientale est restée inchangée, à 1,1 %, cependant que celle des pays socialistes d'Asie a légèrement augmenté, à 4 % de la flotte mondiale.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution des flottes des trois principaux groupes de pays a été différente de celle observée dans le secteur des vraquiers. La part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial a très légèrement augmenté, atteignant 20,4 %, tandis que celle des pays de libre immatriculation chutait à 34,1 %. Les pays en développement ont accru leur part de 3,1 %, jusqu'à 29,1 %, des augmentations étant enregistrées dans toutes les régions. La part des navires de charge classiques est restée dans ces pays la plus importante des cinq principales catégories de navires.

En 2002, les pays développés à économie de marché ont accru leur part de tonnage en porte-conteneurs de 1,1 %, à 33,9 %, les principaux pays de libre immatriculation ont également accru la leur, de 1,3 %, à 44,4 %, les deux tiers environ de ce tonnage étant constitués de porte-conteneurs réellement détenus par des armateurs de pays développés à économie de marché. Ainsi, ces pays détiennent environ 60 % de la flotte. La part des pays en développement a un peu diminué, s'établissant à 18 %, celle des pays en développement d'Asie a régressé à 12,8 % cependant que celle des pays en développement d'Amérique s'est maintenue à 4,9 %.

TABLEAU 16
Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1^{er} janvier 2003^a

Pays de domicile ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd			% sous pavillon étranger	% du total mondial
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national	Pavillon étranger	Total		
Grèce	758	2 345	3 103	44 849 923	105 010 880	149 860 803	70,07	19,52
Japon	747	2 163	2 910	13 472 332	90 924 107	104 396 439	87,10	13,60
Norvège	872	819	1 691	27 138 155	30 959 452	58 097 607	53,29	7,57
Chine	1 617	704	2 321	22 680 169	21 623 434	44 303 603	48,81	5,77
États-Unis	583	870	1 453	11 001 954	31 536 497	42 538 451	74,14	5,54
Allemagne	377	1 925	2 302	7 231 590	33 517 881	40 749 471	82,25	5,31
Hong Kong (Chine)	235	334	569	13 206 714	24 527 094	37 733 808	65,00	4,92
République de Corée	491	364	855	9 135 854	16 633 763	25 769 617	64,55	3,36
Province chinoise de Taiwan	133	395	528	6 313 645	16 014 886	22 328 531	71,72	2,91
Singapour	457	257	714	12 627 368	6 764 542	19 391 910	34,88	2,53
Royaume-Uni	396	383	779	7 867 951	10 225 805	18 093 756	56,52	2,36
Danemark	349	333	682	8 540 665	7 971 422	16 512 087	48,28	2,15
Fédération de Russie	2 176	380	2 556	8 429 692	7 816 315	16 246 007	48,11	2,12
Italie	519	119	638	8 315 551	3 886 635	12 202 186	31,85	1,59
Arabie saoudite	52	69	121	923 734	10 086 880	11 010 614	91,61	1,43
Inde	344	41	385	9 376 986	1 133 341	10 510 327	10,78	1,37
Turquie	436	137	573	7 252 197	1 684 970	8 937 167	18,85	1,16
Pays-Bas	576	208	784	4 045 450	3 156 450	7 201 900	43,83	0,94
République islamique d'Iran	149	4	153	6 864 112	229 978	7 094 090	3,24	0,92
Suisse	12	225	237	691 366	6 309 602	7 000 968	90,12	0,91
Suède	162	162	324	1 429 038	5 468 352	6 897 390	79,28	0,90
Malaisie	254	52	306	5 790 177	798 897	6 589 074	12,12	0,86
Brésil	142	22	164	4 454 047	2 038 788	6 492 835	31,40	0,85
Belgique	25	128	153	168 703	6 008 133	6 176 836	97,27	0,80
France	168	101	269	2 963 993	3 038 662	6 002 655	50,62	0,78
Canada	217	110	327	2 632 406	3 354 729	5 987 135	56,03	0,78
Philippines	305	31	336	4 095 428	751 145	4 846 573	15,50	0,63
Indonésie	519	91	610	3 225 973	1 088 783	4 314 756	25,23	0,56
Espagne	67	263	330	145 830	4 147 174	4 293 004	96,60	0,56
Koweït	32	0	32	3 341 564	0	3 341 564	0,00	0,44
Monaco	0	103	103	0	3 133 767	3 133 767	100,00	0,41
Australie	47	40	87	1 428 901	1 409 743	2 838 644	49,66	0,37
Chypres	30	38	68	823 590	1 969 719	2 793 309	70,52	0,36
Croatie	64	39	103	1 029 912	1 216 635	2 246 547	54,16	0,29
Chili	56	34	90	862 266	1 364 987	2 227 253	61,29	0,29
Total (35 pays)	13 367	13 289	26 656	262 357 236	465 803 448	728 160 684	63,97	94,90
<i>Total mondial</i>	<i>15 649</i>	<i>14 579</i>	<i>30 228</i>	<i>281 241 565</i>	<i>486 350 815</i>	<i>767 592 380</i>	<i>63,36</i>	<i>100,00</i>

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

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

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

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

3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1^{er} janvier 2003. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a progressé de 8,9 millions de tpl en 2002, représentant 44,4 % de la flotte totale de ces pays. La part de leur tonnage en vrac est tombée à 23,3 % malgré une augmentation absolue de 0,8 million de tpl. Celle des navires de charge classiques a évolué en sens inverse de celle des porte-conteneurs, la première régressant de 9,7 % en 2001 à 9,1 %, la seconde passant de 12,2 % à 12,9 %. Les principaux pays de libre immatriculation ont réduit leur tonnage global de 3,9 millions de tpl. Leurs flottes comportaient en majeure partie des pétroliers et des vraquiers qui représentaient ensemble 78,2 % au début de 2003. Leur tonnage pétrolier a augmenté en 2002 de 4,6 millions de tpl pour représenter 37,1 % de la flotte totale du groupe tandis que leur tonnage en vraquiers a très légèrement augmenté en 2002, de 0,3 million de tpl, pour atteindre 41,1 % du tonnage total contre 40,6 % l'année précédente. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 2,6 millions de tpl en 2002, ne constituant plus que 8,3 % de la flotte du groupe, contre 8,9 % en 2001. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 3,6 millions de tpl en 2002, pour représenter 9,2 % de la flotte totale (contre 8,3 % en 2001).

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage élevé de pétroliers (30,8 %) et de vraquiers (36,4 %) en 2002. En chiffres absolus, les tonnages en vraquiers et en pétroliers de ces pays se sont établis à 52,7 millions et 62,3 millions de tpl, contre 96,4 millions et 50,6 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. Dans ce groupe, la part des navires de charge classiques est passée de 26 millions de tpl en 2001 à 28,3 millions de tpl en 2002 tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 0,5 million de tpl en 2002 ne représentant cependant plus que 8,7 % de la flotte contre 9 % l'année précédente. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants; ils ont composé 41,1 % de la flotte en 2002 contre 40,1 % en 2001. En revanche, le tonnage en porte-conteneurs est resté inchangé, à 0,4 million de tpl, soit environ 2 % de la flotte, depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie ont continué de disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage de ces catégories de navires a augmenté en 2002, passant respectivement à 12,1 millions et 8,2 millions de tpl. Toutefois, leur part du total de la flotte a légèrement baissé, passant à 42,9 % (43 % en 2001) pour les vraquiers et à 29 % (29,8 % en 2001) pour les navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage en porte-conteneurs est passé en 2002, à 2,2 millions de tpl, soit 7,6 % de la flotte (contre 6,8 % en 2001).

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2002, ces 35 pays et territoires ont contrôlé 94,9 % de la flotte marchande mondiale (même pourcentage que l'année précédente). Les Émirats arabes unis, qui avaient été le trente et unième pays en 2001, ont été remplacés en 2002 par un nouveau venu, le Chili, qui a été le trente-cinquième de la liste avec 2,2 millions de tpl et 0,9 % de la flotte mondiale. Plusieurs changements sont intervenus dans le classement des autres pays: la République islamique d'Iran et la Suisse ont gagné quatre places, les Pays-Bas trois places, le Canada et le Maroc deux places, et l'Arabie saoudite, la Chine, Chypre, la Croatie et Singapour une place. D'autres pays ont perdu une place (États-Unis, Royaume-Uni, Inde, Philippines et Indonésie), deux places (Suède) ou cinq places (Brésil).

Dans ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2002 mais à un rythme moins important. Le tonnage total sous pavillon étranger est passé en 2002 à 465,8 millions de tpl, représentant 64 % de l'ensemble de la flotte des 35 pays, contre 462,5 millions de tpl ou 64,1 % en 2001. Les pays et territoires en développement, pour leur part, n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2002, 47 % du tonnage total des 13 pays et territoires en développement figurant dans le tableau (y compris Hong Kong (Chine) mais non compris la Province chinoise de Taiwan) étaient immatriculés sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils ont en permanence tendance à dépavillonner. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) étaient constituées, à 91,6 % et 65 % respectivement, de navires battant pavillon étranger, la République islamique d'Iran, le Koweït et les Philippines ont nettement moins usé des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillon étranger, qui représentaient respectivement 3,2 %, 7 % et 15,5 % de leur flotte. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculée à l'étranger s'est établie à 70,2 % en 2002.

2. Registres de libre immatriculation

La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculée sur les principaux registres étrangers a baissé de 4,7 % en 2002 après avoir augmenté de 1,7 % l'année précédente. Cela pourrait être dû à des modifications de la fiscalité dans les pays développés à économie de marché et à certaines irrégularités dans les registres de libre immatriculation. Le tableau 17 donne la répartition du tonnage des six principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires ainsi que les chiffres correspondants pour six autres pays de libre immatriculation de moindre importance. Le tonnage total immatriculé en 2002 dans les six principaux pays de libre immatriculation a baissé de 4,6 %, passant à 356,1 millions de tpl par rapport aux 373,5 millions de tpl de l'année précédente, où le tonnage avait augmenté de 1 %. Panama a continué d'être en tête de liste en 2002 malgré une diminution de 3,4 millions de tpl ou 2 %. Des plaintes faisant état d'un trafic illicite de brevets délivrés aux gens de mer ont conduit à l'arrestation de trois responsables. La flotte du Libéria a diminué de 6,6 %. En mai 2002, le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé au Libéria de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour faire en sorte que les recettes qu'il tire de son registre d'immatriculation des navires soient utilisées à des fins sociales, humanitaires et de développement légitimes. En septembre, une société internationale d'audits a été chargée de contrôler le registre mais elle s'est retirée en décembre. En février 2003, des observateurs des Nations Unies ont été envoyés dans le pays pour contrôler la mise en œuvre de la résolution

du Conseil de sécurité. Peu après, le pays a annoncé la mise en route, avec l'OMI, d'un projet pilote pour la délivrance de pièces d'identité aux gens de mer afin de garantir leur sécurité. Le tonnage combiné du Panama et du Libéria représente 66,5 % du tonnage total des six principaux pays de libre immatriculation. En 2002, Malte a réduit sa flotte de 13,1 %, à 36,6 millions de tpl, tandis que le tonnage des Bermudes accusait une baisse de 22,2 %, tombant à 6,3 millions de tpl. Les flottes des deux autres grands registres d'immatriculation, les Bahamas et Chypre, ont également baissé, d'environ 2 %.

Quatre des pays de libre immatriculation de moindre importance sont des pays en développement d'Amérique (trois) et d'Océanie (un), les deux autres étant des pays développés à économie de marché d'Europe. Plusieurs autres pays en développement (Belize, Honduras, Sri Lanka, etc.) détiennent également des registres de libre immatriculation, mais moins importants. Il peut être difficile d'établir un registre de libre immatriculation, comme le montre l'exemple du registre du Cambodge: un administrateur de la République de Corée a été engagé en novembre 2002 pour gérer ce registre, le contrat de son prédécesseur ayant été annulé en août après la saisie, par la marine française, d'un navire battant pavillon cambodgien soupçonné de se livrer à la contrebande de cocaïne; cet administrateur a ensuite été chargé d'établir un nouveau registre en Mongolie. Deux mois plus tard il était semble-t-il en train de négocier un contrat du même type avec les Îles Salomon³.

L'analyse par catégorie de navires pour les six principaux pays de libre immatriculation a montré que la part des pétroliers était passée à 37,7 % du port en lourd total en 2002 contre 35,3 % en 2001 tandis que celle des vraquiers se maintenait à 40,8 %. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 78,5 % du port en lourd total pour les six principaux registres de libre immatriculation et 76,8 % avec les registres de moindre importance. Les navires de charge classiques (3 507 unités) ont constitué 34,1 % de l'ensemble des bâtiments, suivis par les vraquiers (2 645 unités ou 25,7 % du total). Ces chiffres témoignent de l'importance des registres de libre immatriculation dans l'industrie maritime.

TABLEAU 17

Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation^a au 1^{er} janvier 2003

(N = nombre de navires M = milliers de tpl)

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres navires		Total		Total au 1.1.2002
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	M
Panama	631	51 667	1 287	81 208	1 189	11 313	491	16 493	470	7 827	4 068	168 508	171 874
Libéria	346	34 276	262	15 762	205	3 678	294	9 514	180	5 183	1 287	68 413	73 179
Bahamas	185	24 778	136	8 336	414	6 051	69	2 130	253	2 828	1 057	44 122	45 327
Malte	247	15 613	390	17 183	337	3 061	31	539	24	253	1 029	36 649	42 129
Chypre	119	6 080	385	19 427	366	3 486	108	2 739	53	365	1 031	32 097	32 941
Bermudes	10	1 864	26	3 598	16	205	14	401	25	225	91	6 293	8 083
Total partiel	1 538	134 277	1 486	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	373 533
Saint-Vincent-et-les Grenadines	30	244	101	3 801	286	2 062	22	156	93	291	532	6 554	
Antigua-et-Barbuda	6	22	13	149	573	2 378	186	3 436	11	54	789	6 039	
Îles Caïmanes	33	1 572	21	1 038	40	424	0	0	29	288	123	3 321	
Luxembourg	13	1 014	2	20	8	69	8	115	33	772	64	1 990	
Vanuatu	1	90	20	823	15	243	1	29	70	196	107	1 381	
Gibraltar	17	709	2	30	58	266	12	205	9	52	98	1 261	
Total	1 638	137 928	2 645	151 374	3 507	33 236	1 236	35 757	1 250	18 333	10 276	376 628	
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002													
	1 267	132 382	2 684	151 764	2 946	31 892	1 014	30 574	1 646	26 921	9 557	373 533	
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2001													395 164
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2000													388 688

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

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

3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays d'immatriculation dans la flotte de plusieurs registres internationaux et registres de libre immatriculation pour les trois dernières années est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans les pays cités avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Les 20 pays ou territoires détenant des registres d'immatriculation ont été répartis en trois groupes: six principaux registres de libre immatriculation, six registres de libre immatriculation de moindre importance et huit registres internationaux. Dans les pays de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante, très inférieure à 10 %. Les registres internationaux présentent en revanche deux caractéristiques notables. Premièrement, des ressortissants du pays ou territoire détenant le registre possèdent une part importante du tonnage enregistré, par exemple au Danemark, en Norvège, à Hong Kong (Chine) et à Singapour. Deuxièmement, des ressortissants

de pays ayant une relation privilégiée avec un territoire détenant un registre possèdent une part significative du tonnage immatriculé, comme dans le cas du Royaume-Uni avec l'île de Man, des États-Unis avec les Îles Marshall, de la France avec le Territoire antarctique français (îles Kerguelen) et des Pays-Bas avec les Antilles néerlandaises.

Dans ces registres internationaux, la part détenue par des ressortissants des pays ou territoires correspondants et des ressortissants de pays entretenant une relation privilégiée avec le territoire possédant le registre est élevée, bien au-dessus de 30 % et, dans certains cas, de plus de 80 %. Les pays et territoires qui détiennent la part la plus importante, à savoir le Danemark, la Norvège et Hong Kong (Chine) étaient respectivement au douzième, troisième et septième rang sur la liste des 35 pays maritimes les plus importants en 2003.

On trouvera dans le tableau 19 des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les 12 registres de libre immatriculation. En 2002, les 35 pays ou territoires mentionnés ont représenté 89 % du tonnage global des 12 flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est légèrement inférieur à celui de 2001. La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui contrôlent 75,7 % du port en lourd des navires immatriculés dans ces pays de libre immatriculation, cependant que les 5 pays ou territoires en tête du classement en contrôlent 59 %. En 2002, la Grèce a occupé la première place pour la neuvième année consécutive, s'adjugeant la part la plus importante (22,3 %) des flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 105 millions de tpl ou 19,5 % du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position, avec 90,9 millions de tpl ou 13,6 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 33,1 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

Le tableau 19 donne également des indications sur la façon dont ces 35 pays et territoires mettaient au début de 2003 leurs navires en régime de libre immatriculation. Globalement, la part des six principaux registres de libre immatriculation reste de 94,7 % tandis que celle des registres de moindre importance est sensiblement plus faible, de 5,3 % seulement.

TABLEAU 18

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

Pays ou territoire d'immatriculation	Tonnage total immatriculé dans le pays			Participation de ressortissants du pays d'immatriculation et de ressortissants de pays ayant des relations privilégiées avec le pays d'immatriculation					
				En tonnage de la flotte immatriculée			En pourcentage de la flotte immatriculée (%)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
<i>Six principaux registres de libre immatriculation</i>									
Panama	162 321	171 874	168 508	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Libéria	75 158	73 180	68 413	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	44 871	45 327	44 122	226	0	0	0,5	0,0	0,0
Malte	44 497	42 130	36 649	48	36	0	0,1	0,1	0,0
Chypre	33 312	32 940	32 097	792	756	824	2,4	2,3	2,6
Bermudes	9 122	8 082	6 293	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<i>Six registres de libre immatriculation de moindre importance</i>									
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8 415	8 602	6 554	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua-et-Barbuda	5 131	5 856	6 039	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Îles Caïmanes	2 501	2 539	3 321	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxembourg	1 405	2 101	1 990	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 444	1 534	1 381	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	511	999	1 261	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total registres de libre immatriculation	388 688	395 164	376 628						
<i>Huit registres internationaux</i>									
Singapour	32 996	32 082	31 246	12 842	11 826	12 627	38,9	36,9	40,4
Registre international norvégien (NIS)	28 062	28 709	27 373	23 842	24 532	23 654	85,0	85,5	86,4
Hong Kong (Chine)	15 330	20 333	24 892	12 675	16 530	13 207	82,7	81,3	53,1
Îles Marshall	15 517	18 058	21 860	9 322	8 023	8 667	60,1	44,4	39,6
Île de Man	8 734	9 552	8 830	5 160	5 070	4 827	59,1	53,1	54,7
Registre international danois (DIS)	7 617	8 167	8 830	7 559	7 986	8 493	99,2	97,8	96,2
Territoire antarctique français	5 000	5 055	4 748	2 805	2 379	2 073	56,1	47,1	43,7
Antilles néerlandaises	1 481	1 335	1 442	486	469	592	32,8	35,1	41,1

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

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

TABLEAU 19

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2003
(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

Pays ou territoire de domicile	Panama		Libéria		Bahamas		Malte		Chypre		Bermudes		Six registres de libre immatriculation de moindre importance		Total partiel		Total de la flotte sous pavillon étranger									
	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M	N	M								
Grèce	514	20 000	11	145	9 555	12	164	8 752	18	594	28 909	68	562	23 302	65	1	15	0	170	4 235	17	2 150	94 768	22	2 345	105 011
Japon	1 785	78 250	42	109	5 221	7	37	654	1	2	78	0	21	304	1	0	0	0	27	734	3	1 981	85 242	20	2 163	90 924
Norvège	88	2 942	2	104	7 482	10	273	10 675	22	42	857	2	27	264	1	2	2	0	57	614	2	593	22 836	5	819	30 959
Chine	243	8 197	4	59	2 885	4	5	213	0	15	235	1	12	217	1	0	0	0	115	1 589	6	449	13 335	3	704	21 623
États-Unis	142	3 125	2	111	4 821	6	173	10 120	20	8	466	1	3	10	0	13	154	2	145	1 246	5	595	19 941	5	870	31 536
Allemagne	23	833	0	433	13 062	17	18	1 076	2	45	789	2	224	4 432	12	1	22	0	840	6 698	26	1 584	26 912	6	1 925	33 518
Hong Kong (Chine)	180	14 510	8	47	4 031	5	7	366	1	5	449	1	3	177	0	4	593	9	20	402	2	266	20 529	5	334	24 527
Rép. de Corée	295	15 205	8	6	530	1	1	17	0	2	18	0	3	98	0	0	0	0	4	11	0	311	15 879	4	364	16 634
Province chinoise de Taiwan	294	11 163	6	30	1 144	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	0	328	12 423	3	395	16 015
Singapour	72	1 988	1	12	809	1	13	1 051	2	0	0	0	1	30	0	0	0	0	5	59	0	103	3 937	1	257	6 765
Royaume-Uni	39	969	1	15	672	1	108	1 352	3	3	52	0	5	20	0	39	3 184	47	40	228	1	249	6 476	2	383	10 226
Danemark	19	424	0	6	214	0	50	567	1	3	13	0	0	0	0	4	49	1	16	53	0	98	1 319	0	333	7 971
Fédération de Russie	16	81	0	69	4 943	6	5	18	0	92	997	2	76	1 313	4	0	0	0	20	80	0	278	7 431	2	380	7 816
Italie	5	301	0	9	577	1	12	501	1	32	1 013	2	0	0	0	0	0	0	28	562	2	86	2 954	1	119	3 887
Arabie saoudite	8	641	0	20	5 817	8	13	2 974	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	34	0	46	9 467	2	69	10 087
Inde	8	111	0	7	518	1	1	12	0	2	53	0	6	100	0	0	0	0	9	83	0	33	877	0	41	1 133
Turquie	3	21	0	3	141	0	3	16	0	85	728	2	0	0	0	0	0	0	15	154	1	109	1 060	0	137	1 685

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre			Bermudes			Six registres de libre immatriculation de moindre importance			Total partiel			Total de la flotte sous pavillon étranger		
	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%	N	M	%
Pays-Bas	24	323	0	9	115	0	45	1 833	4	8	40	0	24	189	1	0	0	0	43	149	1	153	2 648	1	208	3 156	
Rép. islamique d'Iran	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	225	1	0	0	0	0	0	0	3	225	0	4	230	
Suisse	107	3 606	2	14	348	0	1	82	0	53	1 096	3	4	54	0	1	3	0	22	426	2	202	5 615	1	225	6 310	
Suède	3	16	0	10	959	1	14	692	1	0	0	0	6	24	0	9	1 730	25	18	171	1	60	3 591	1	162	5 468	
Malaisie	15	111	0	0	0	0	15	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	203	0	52	799	
Brésil	11	1 057	1	10	979	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	2 037	0	22	2 039	
Belgique	6	553	0	7	798	1	11	125	0	3	86	0	2	9	0	0	0	0	42	1 730	7	71	3 303	1	128	6 008	
France	8	587	0	3	69	0	29	676	1	0	0	0	2	26	0	0	0	0	27	715	3	69	2 073	0	101	3 039	
Canada	3	33	0	7	238	0	12	413	1	9	34	0	7	314	1	14	405	6	6	304	1	58	1 742	0	110	3 355	
Philippines	17	509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	24	0	0	0	0	1	11	0	20	544	0	31	751	
Indonésie	45	404	0	1	79	0	2	82	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	31	0	51	598	0	91	1 089	
Espagne	49	313	0	1	95	0	4	536	1	0	0	0	6	130	0	0	0	0	2	10	0	62	1 084	0	263	4 147	
Koweït	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Monaco	18	841	0	14	632	1	30	660	1	11	215	1	0	0	0	0	0	0	9	58	0	82	2 406	1	103	3 134	
Australie	6	186	0	3	392	1	7	191	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	3	11	0	23	978	0	40	1 410	
Chypre	5	592	0	2	191	0	2	280	1	3	16	0	30	824	2	0	0	0	4	19	0	46	1 922	0	38	1 970	
Croatie	2	2	0	10	604	1	1	44	0	9	441	1	2	12	0	0	0	0	15	114	0	39	1 217	0	39	1 217	
Chili	15	515	0	11	492	1	1	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1 058	0	34	1 365	
Total partiel	4 068	168 508	90	1 287	68 413	89	1 057	44 122	89	1 029	36 649	86	1 031	32 097	89	91	6 293	92	1 713	20 547	80	10 276	376 628	89	13 289	465 804	
Autres	2 520	17 892	10	393	8 603	11	378	5 478	11	403	5 960	14	304	3 932	11	26	519	8	839	5 043	20	4 863	47 428	11	1 290	20 546	
Total	6 588	186 400	100	1 680	77 016	100	1 435	49 600	100	1 432	42 609	100	1 335	36 029	100	117	6 812	100	2 552	25 590	100	15 139	424 056	100	14 579	486 350	

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

D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

1. Commandes de navires neufs

En 2002, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, des commandes s'élevant au total à 52,7 millions de tpl, soit une augmentation de 2,1 % par rapport à 2001 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, le pessimisme a prévalu, 447 bâtiments, soit au total 24 millions de tpl, ayant été commandés en 2002 contre 550 bâtiments, soit au total 34,3 millions de tpl, en 2001. Les perspectives ont cependant changé à la fin de l'année à la suite de l'accident du Prestige (voir l'encadré 2). Les commandes de vraquiers neufs sont remontées à 275 unités, soit 20,8 millions de tpl, ce qui représente plus du double des commandes de l'année précédente (165 unités de 9,5 millions de tpl).

Les commandes de porte-conteneurs ont régressé mais d'un chiffre moins important en tonnage - 135 unités totalisant 6,2 millions de tpl en 2002 contre 180 unités et 6,6 millions de tpl en 2001. Ces tonnages continuent de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelques temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les commandes de navires de charge classiques ont elles aussi augmenté en tonnage, atteignant 136 unités de 1,6 million de tpl, contre 142 unités totalisant 1,2 million de tpl en 2001. Les commandes de transbordeurs ont presque doublé en tonnage, passant de 370 000 tpl l'année précédente à un total de 739 000 tpl. Le nombre d'unités a proportionnellement moins augmenté, de 80 en 2001 à 131 en 2002.

2. Tonnage en commande

Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grande catégorie de navires. Au début de 2003, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 118,8 millions de tpl, chiffre représentant une forte progression (10 %) par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande des pays développés à économie de marché s'élevait à 40 millions de tpl (33,7 % du tonnage mondial en commande) contre 34 millions de tpl (31,5 %) au début de 2002. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 60,7 millions de tpl (51,1 % du tonnage mondial en commande), contre 57,4 millions de tpl (53,2 %) au début de l'année dernière. La part des pays d'Europe centrale et orientale a légèrement baissé en 2002, à 0,4 million de tpl ou 0,3 % du total mondial en commande, tandis que celle des pays socialistes d'Asie a également diminué en 2002, s'établissant à 3,7 millions de tpl (3,1 % du tonnage mondial en commande) à la fin de l'année.

Au début de 2003, le tonnage en commande des pays en développement avait augmenté de 60,6 % par rapport à l'année précédente, atteignant 13,9 millions de tpl, soit 11,7 % du tonnage mondial en commande. Celui des pays en développement d'Asie s'était accru dans les mêmes proportions, à 12,3 millions de tpl, ce qui représente 88,5 % du tonnage en commande des pays en développement. Les commandes africaines de navires neufs avaient presque triplé, atteignant 201 000 tpl, cependant que celles des pays en développement d'Amérique avaient elles aussi augmenté, mais dans de plus faibles proportions, atteignant 1,4 million de tpl.

ENCADRÉ 2

L'impact du Prestige

Le 13 novembre 2002, le pétrolier Aframax Prestige, qui transportait 77 000 tonnes de fuel lourd, a envoyé un appel de détresse après s'être mis à gîter et à perdre sa cargaison à la suite d'avaries subies par gros temps au large de la côte nord-ouest de l'Espagne. Ce navire à simple coque, âgé de 26 ans, se rendait de Lettonie à Singapour lorsqu'il a commencé à dériver vers la côte. Les sauveteurs ont essayé de le remorquer jusqu'à un endroit abrité pour le vider de sa cargaison mais les autorités s'y sont opposées. Le navire a donc été remorqué au large où, battu par les vagues, il a fini par se briser en deux et par sombrer, le 19 novembre, par quelque 3 500 mètres de fond.

Cet accident a pollué environ 200 km de côtes au nord-ouest de l'Espagne, puis, quelques semaines plus tard, des parties du littoral sud de la France, avec de graves conséquences pour l'économie et l'environnement. À la mi-janvier, on estimait qu'environ 53 000 tonnes de fuel étaient encore dans l'épave qui, bien que les fissures aient été colmatées, en laissait échapper quelque 80 tonnes par jour. Le montant de USD 178 millions que le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a estimé pouvoir libérer pour les indemnisations a paru bien dérisoire face aux USD 9,9 milliards jugés nécessaires par le Gouvernement espagnol pour le nettoyage des côtes.

Cet accident a cependant eu d'autres conséquences. Des questions ont été posées sur les contrôles par l'État du port effectués dans les pays européens conformément au Mémorandum de Paris. Le fait que le Prestige n'avait pas été inspecté depuis plus de 12 mois alors qu'il s'était arrêté dans plusieurs ports pour faire le plein a montré que ces inspections n'ont lieu que lorsque le navire est à quai et également qu'elles sont relativement peu fréquentes dans certains pays. La France a commencé à recruter des capitaines retraités et des agents qualifiés pour accroître le nombre de ces inspections.

Le Prestige a également relancé la question de la désignation de lieux de refuge pour contrer les conséquences les plus néfastes des accidents maritimes. Au début de 2001, les autorités côtières ont refusé l'entrée dans le port au pétrolier Castor qui présentait des fissures importantes après avoir navigué par gros temps dans la mer Méditerranée avec à son bord 29 500 tonnes d'essence sans plomb. La cargaison a finalement été transférée sur un autre navire en mer.

Par ailleurs, deux pays européens, l'Espagne et la France, ont annoncé au début du mois de décembre une mesure unilatérale, sur la base de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, obligeant les navires à simple coque transportant du pétrole lourd à rester en dehors des 200 milles de leurs zones économiques exclusives. Au début de janvier, l'Espagne avait expulsé sept navires, cependant que les affréteurs avaient commencé à prévoir des corridors maritimes plus vastes pour se conformer à cette mesure. Malte, l'un des registres les plus touchés par les expulsions, s'est plainte de cette mesure aussi soudaine que musclée.

Pour les marchés des transports maritimes, la conséquence la plus significative de l'accident du Prestige a été la proposition de l'Union européenne tendant à interdire le transport de fuel-oil lourd, aux navires-citernes à simple coque^a, à accélérer le retrait progressif de ces navires et à les soumettre à un système d'évaluation de l'état des navires prenant également en compte la solidité structurelle. Plus précisément, la date limite d'exploitation des pétroliers de la catégorie 1, également appelés pétroliers pre-Marpol, serait fixée à 2005 (avec une limite d'âge de 23 ans), cependant que ceux de la catégorie 2, qui sont conformes aux dispositions de la Convention sur la prévention de la pollution par les navires (Marpol), seraient autorisés à naviguer jusqu'en 2010 (avec une limite d'âge de 28 ans). Pour les petits pétroliers de la catégorie 3, le délai proposé est 2015 (également avec une limite d'âge de 28 ans). Un projet de loi prévoyant le retrait progressif des pétroliers à simple coque d'ici à 2005 a été présenté au Sénat des États-Unis d'Amérique. Ces propositions revenaient à avancer les délais fixés par l'OMI à la suite du naufrage de l'Erika, près de trois ans auparavant. D'après le règlement révisé 13G de la Convention Marpol, entré en vigueur en septembre 2002, les pétroliers à simple coque de la catégorie 1 devaient être abandonnés d'ici à 2007 et tous les autres d'ici à 2015. D'après ce texte, le Prestige devait être envoyé à la casse en 2005. Comme environ 5 500 pétroliers à simple coque étaient en exploitation contre 2 500 pétroliers à double coque, ces propositions ont fait remonter les prix actuellement bas des constructions navales et relancé les commandes de pétroliers neufs, tout en ranimant des marchés de fret déprimés.

^a La Convention Marpol, adoptée en 1973 et entrée en vigueur en 1982, distingue différentes catégories de pétroliers. Les navires d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes sont classés dans les catégories 1 et 2, les navires plus petits étant tous dans la catégorie 3.

Source: Lloyd's List (Londres), différentes livraisons.

En 2002, les commandes de pétroliers ont progressé de 17 %, à 60,7 millions de tpl, représentant 51,1 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 7,7 millions de tpl (12,7 % du total), les pays en développement d'Asie comptant, à eux seuls, pour 7,1 millions de tpl, soit 92,2 % du tonnage en commande total des pays en développement. Au début de 2003, les commandes de vraquiers avaient également augmenté de 37,4 % par rapport à 2002, s'établissant à 30,5 millions de tpl représentant 25,7 % du total mondial en commande. Les parts des pays développés à économie de marché et des principaux pays de libre immatriculation dans le tonnage en commande de cette catégorie de navires ont été respectivement de 23,5 % et 65,6 % et, globalement, de près de 90 %. Le tonnage de porte-conteneurs en commande a diminué en 2002 de 7,7 %, à 15,3 millions de tpl à la fin de l'année, représentant 12,9 % du total mondial en commande. Les commandes de porte-conteneurs ont été passées pour 29,7 % par les pays développés à économie de marché et pour plus de 52,5 % par les principaux pays de libre immatriculation. Au début de 2003, les commandes de porte-conteneurs passées par les pays en développement avaient presque doublé, atteignant 1,9 million de tpl ou 1,6 % du total des commandes pour cette catégorie de navires. Les commandes des pays en développement d'Asie représentaient 1,5 million de tpl ou 78,9 % du total des commandes des pays en développement.

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

Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2002, à l'exception des vraquiers de type Panamax et des transporteurs de GNL, les prix de tous les principaux types de navire, quelle que soit leur taille, ont sensiblement baissé par rapport à ceux de l'année précédente. Ces baisses de prix ont été beaucoup plus importantes pour les porte-conteneurs et les petits transporteurs de vrac, dénotant l'atonie de la demande de transporteurs. Les principaux pays possédant des chantiers de construction navale ont continué d'examiner les mesures à prendre pour aligner la capacité de construction sur la demande prévue. Les prix à la construction des pétroliers, quelle que soit leur taille, ont baissé de 10 % en 2002 ceux des Capesize ont également baissé d'environ 10 %, cependant que ceux des Panamax restaient stables et que ceux des petits transporteurs baissaient de 16,7 %. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont fortement baissé, de 17,6 %, tandis que ceux des navires de charge classiques baissaient de 11 %. Des augmentations modestes, de 1,2 % et 3,4 %, ont été observées pour les transporteurs de GNL et de GPL. Cela étant, la construction de transporteurs de GNL de plus grande capacité, jusqu'à 200 000 m³, était à l'étude, le but étant de réaliser des économies d'échelle de 15 % sur les transports de gaz provenant du Qatar. D'une manière générale, la tendance à la baisse des prix à la construction s'est maintenue pour tous les types et toutes les tailles de navires, la demande restant faible.

TABLEAU 20

Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires^a, 1992-2002
(*N = Nombre de navires M = Milliers de tpl*)

Année	Navires-citernes		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Navires à passagers transbordeurs		Total ^b	
	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>N</i>	<i>M</i>
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
2002														
Janvier	12	625	8	385	-	-	4	27	2	84	21	13	47	1 134
Février	25	1 268	15	1 459	-	-	3	18	4	20	3	5	50	2 770
Mars	27	1 293	20	1 844	-	-	14	232	1	42	17	4	79	3 415
Avril	47	3 108	19	1 220	-	-	15	138	12	512	4	13	97	4 991
Mai	62	3 011	15	1 457	-	-	3	26	6	293	7	7	93	4 794
Juin	36	1 442	31	2 869	-	-	10	82	7	405	5	-	89	4 798
Juillet	33	1 347	31	2 261	-	-	12	130	17	1 129	5	17	98	4 884
Août	34	1 833	17	1 194	-	-	20	169	4	36	6	25	81	3 257
Septembre	44	2 119	26	2 025	-	-	12	212	13	393	18	14	113	4 763
Octobre	35	1 893	50	3 128	-	-	18	205	20	888	10	17	133	6 131
Novembre	37	2 232	12	770	-	-	3	28	22	899	8	13	82	3 942
Décembre	55	3 808	31	2 187	-	-	22	326	27	1 522	7	3	142	7 846
Total	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2003), *Shipping Statistics and Market Review*, Jan/Feb., table II-1.1.1.1.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

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

TABLEAU 21

Tonnage en commande dans le monde au 1^{er} janvier 2003
(milliers de tpl)

Groupe de pays d'immatriculation	Total	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Total mondial	118 755	60 716	30 522	4 408	15 266	7 843
Pays développés à économie de marché	40 043	22 445	7 163	1 800	4 535	4 100
Principaux pays de libre immatriculation	60 721	28 936	20 032	1 547	8 009	2 197
Pays d'Europe centrale et orientale	398	97	41	223	-	37
Pays socialistes d'Asie	3 684	1 555	698	254	817	360
Ensemble des pays en développement	13 909	7 683	2 588	583	1 905	1 150
<i>dont:</i>						
Afrique	201	5	8	16	-	172
Amérique	1 411	551	120	203	500	87
Asie	12 296	7 127	2 460	364	1 455	890
Europe^a	0	-	-	-	-	-
Océanie	0	-	-	-	-	-

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

^a Chiffres non communiqués.

Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des navires-citernes et des vraquiers d'occasion ont évolué dans des directions opposées. Les transporteurs de vrac ont vu leurs prix augmenter, en particulier les petits. Le nombre des transactions a également monté, passant de 182 en 2001 à 324 en 2002, les Panamax et les Capesize étant les navires les plus recherchés et 113 transactions ayant porté sur des mini-transporteurs. Dans le secteur des navires-citernes, des baisses de prix à un chiffre ont été enregistrées durant l'année, sauf pour les superpétroliers (VLCC) et les hyper-pétroliers (ULCC). En dépit du fléchissement des prix, il a été rapporté un moins grand nombre de transactions pour 2002, où 143 unités ont changé de mains (199 l'année précédente), dont 92 de plus de 50 000 tpl.

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

Type et taille des navires	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	Variation en pourcentage 2001/2001
Vraquier de 30 à 50 000 tpl	17	11	24	25	20	18	15	-16,7
Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl	19	18	29	34	29	27	26	-3,7
Vraquier de 70 à 74 000 tpl	24	14	32	29	23	20	20	0,0
Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl	28	22	42	43	41	37	35	-5,4
Vraquier de 120 000 tpl	32	27	45	40	40	34	31	-8,8
Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl	75	47	90	85	76	72	67	-6,9
Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m ³	200	200	225	245	165	162	164	1,2
Méthanier (GPL) de 75 000 m ³	77	44	78	68	60	58	60	3,4
Navire de charge classique de 15 000 tpl	14	12	24	21	19	18	16	-11,1
Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP	-	26	52	50	35	34	28	-17,6

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

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

TABLEAU 23
Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1997-2002
(au 31 décembre, en millions de dollars)

Navires	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Variation en pourcentage 2001/2002
Navires-citernes de 40 000 tpl ^a	28	20	20	27	26	24	-7,7
Navires-citernes de 80 à 95 000 tpl ^a	38	25	26	39	33	30	-9,1
Navires-citernes de 130 à 150 000 tpl ^a	47	37	36	50	43	42	-2,3
Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl ^a	70	50	50	71	60	53	-11,7
Vraquiers de 45 000 tpl	18	13	16	15	12	15	25,0
Vraquiers de 70 000 tpl	21	15	17	16	14	17	21,4
Vraquiers de 150 000 tpl	30	24	28	25	22	26	18,2

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review 2002*.

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