

# Chapitre 1

## 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 2003, la croissance de la production mondiale s'est confirmée et a atteint 2,6 %, soit près d'un point de pourcentage d'augmentation par rapport au taux de 1,7 % définitif pour 2002 (voir le tableau 1); pratiquement toutes les régions du monde ont connu un rétablissement économique simultané, quoiqu'à des rythmes différents.

Le rétablissement économique des pays développés a entraîné une croissance de 2,0 %, bien supérieure au taux de 1,2 % enregistré l'année précédente. Ce rétablissement a été surtout constaté aux États-Unis et il a été favorisé par l'augmentation soutenue de la demande intérieure, grâce aux effets à court terme des dégrèvements fiscaux et du refinancement hypothécaire. Il en est résulté une accélération du taux de croissance de la production, atteignant 3,1 %. L'économie japonaise a fortement rebondi, grâce également à l'augmentation de la demande intérieure, et ce pays a enregistré une croissance de 2,7 % de la production. Toutefois, l'Union européenne a continué d'enregistrer des résultats médiocres et la croissance de la production a diminué pour se situer pour la troisième année consécutive à 0,7 %. La décélération économique a été plus prononcée en Italie, soit une diminution de 0,3 %, et en France de 0,2 %, tandis que celle enregistrée en Allemagne était de 0,1 %. Au Royaume-Uni, la production a augmenté de 2,2 %, soit une légère augmentation par rapport à 2001. La croissance de la production économique des pays en

développement a atteint 4,5 %, ce qui est très supérieur à la moyenne mondiale. Le taux de croissance le plus élevé a été enregistré dans un certain nombre de pays d'Asie, et il a atteint 5,9 % après des résultats médiocres enregistrés pendant la première partie de l'année sous l'effet du syndrome respiratoire aigu (SARS). Les résultats ont été particulièrement favorables en Asie du Sud, où l'Inde et le Pakistan ont enregistré une croissance de la production de 7,4 et de 5,5 % respectivement. La croissance de la production des pays situés plus à l'Est a été moins impressionnante : 5,2 % en Malaisie, tandis que la République de Corée n'atteignait que 3,1 %, soit à peu près la moitié du taux de l'année précédente.

Tous les records ont été à coup sûr battus par la Chine qui a connu une croissance de la production de 9,1 %, stimulée par une forte demande intérieure et par les résultats remarquables des exportations. Ces résultats ont été obtenus en dépit des effets négatifs du SARS, et la croissance de la production à Hong Kong, Chine et dans la province chinoise de Taiwan a presque triplé.

La croissance de la production dans les pays africains a atteint 3,6 %, ce qui marque un progrès par rapport à l'année précédente, tout en étant inférieure au chiffre de 2001. Ces pays ont bénéficié d'une augmentation globale du prix des produits de base; au Ghana, au Cameroun et au Nigéria, la production a augmenté de 4,7, 4,2 et 4,1 % respectivement. Les pays d'Afrique du Nord se sont particulièrement bien comportés : la production de l'Algérie a augmenté de 6,7 % et celle du Maroc de 5,5 %. La production de l'Afrique du Sud n'a été que de 1,5 % tandis que, pour la cinquième année consécutive, le Zimbabwe a connu une contraction de 13,2 %.

TABLEAU 1

**Croissance de la production mondiale, 2001-2003**  
(en pourcentage)

Région/Groupe de pays	Moyenne 1990-2000	2001	2002	2003 <sup>a</sup>
<b>Monde</b>	2,7	1,4	1,7	2,6
<b>Pays développés</b>	2,4	1,0	1,2	2,0
<i>dont :</i>				
<b>États-Unis</b>	3,5	0,5	2,2	3,1
<b>Japon</b>	1,4	0,4	-0,3	2,7
<b>Union européenne</b>	2,1	1,7	1,0	0,7
<i>dont :</i>				
<b>Allemagne</b>	1,6	0,8	0,2	-0,1
<b>France</b>	1,8	2,2	1,2	0,2
<b>Italie</b>	1,6	1,8	0,4	0,3
<b>Royaume-Uni</b>	2,7	2,1	1,6	2,2
<b>Pays en développement</b>	4,1	2,4	3,5	4,5
<i>dont :</i>				
<b>Afrique</b>	2,5	3,6	3,1	3,4
<b>Amérique latine</b>	3,3	0,4	-0,6	1,6
<b>Asie</b>	6,2	3,2	5,4	5,9
<b>Pays en transition</b>	-2,5	4,7	4,1	5,9
<b>Chine</b>	10,3	7,5	8,0	9,1

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995, telles que figurant dans le *Rapport sur le commerce et le développement* 2004 de la CNUCED, publication des Nations Unies, n° de vente F.04.II.D.29, New York et Genève, tableau 1.1.

<sup>a</sup> Estimations.

La croissance de la production des économies des pays en développement d'Amérique a marqué une reprise pour se situer à 1,6 %, en raison également de l'augmentation des prix des produits de base. L'Argentine a connu une reprise après quatre années de contraction de la production, laquelle a atteint 8,7 %, soit le meilleur résultat de la région. Le Pérou, la Colombie et le Chili ont connu une croissance diminuée de plus de la moitié, soit plus de 4,0, 3,6 et 3,2 % respectivement. Une croissance légèrement inférieure de 1,3 % a été enregistrée au Mexique à la suite de la délocalisation des industries d'exportation. Le Brésil, l'économie la plus importante d'Amérique latine, a connu une contraction de 0,2 %, tandis que l'économie du Venezuela, atteinte par les troubles internes, a connu une contraction de 9,2 % pour la deuxième année consécutive, en dépit des prix élevés du pétrole brut.

Les pays en transition ont connu pour la cinquième année consécutive une croissance économique de 5,9 %, soit plus du double de la moyenne mondiale. La Fédération de Russie et le Bélarus ont connu une croissance de la production de 7,3 et 6,8 % respectivement. Les pays d'Europe orientale ont enregistré une croissance de la production d'environ 5 %, tandis que trois pays situés plus à l'Est – l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Tadjikistan – ont connu une croissance à deux chiffres.

#### *Perspectives*

Les prévisions concernant la croissance économique mondiale en 2004 ont été prudemment optimistes, en raison du niveau atteint par le prix du pétrole, de la croissance économique soutenue en Chine et du développement du secteur financier. Les prévisions se situent autour de 3,5 %.

TABLEAU 2

**Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 2001-2003**  
(variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>			<i>Pays/régions</i>	<i>Importations</i>		
<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>		<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
-1,5	3,0	4,5	<b>Monde<sup>a</sup></b>	0,9	3,0	n.d.
n.d.	n.d.	n.d.	<b>Pays développés<sup>a</sup></b>	0,3	n.d.	n.d.
			<i>dont :</i>			
-5,0	-3,0	3,0	<b>Amérique du Nord</b>	-3,8	4,0	5,5
1,1	0,5	0,9	<b>Union européenne</b>	0,3	-0,5	1,8
-5,0	8,5	n.d.	<b>Japon</b>	0,3	1,5	n.d.
0,5	n.d.	n.d.	<b>Pays en développement<sup>a</sup></b>	0,8	n.d.	n.d.
			<i>dont :</i>			
2,5	n.d.	n.d.	<b>Afrique</b>	4,6	n.d.	n.d.
2,7	1,5	4,5	<b>Amérique latine<sup>a</sup></b>	0,5	-5,5	1,6
n.d.	n.d.	n.d.	<b>Moyen-Orient<sup>b</sup></b>	n.d.	n.d.	n.d.
-3,7	10,5	n.d.	<b>Asie<sup>c</sup></b>	-1,9	9,5	11,1
8,0	8,0	n.d.	<b>Pays en transition a</b>	14,7	11,5	10,9
5,0	n.d.	n.d.	<b>Chine</b>	11,3	n.d.	n.d.

Source : OMC – Chiffres du commerce mondial 2003; Communiqué de presse du 5 avril 2004; Statistiques OMC sur [www.wto.org/english/res\\_e/statistics\\_e/its2003\\_e/section\\_e/i02.xls](http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2003_e/section_e/i02.xls)

<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 2003, le volume des exportations mondiales a augmenté de 4,5 % (voir le tableau 2). L'augmentation des exportations a été particulièrement forte après un premier trimestre médiocre marqué par les effets du SRAS et les tensions du Moyen-Orient. L'augmentation des exportations a été le signe d'une reprise vigoureuse après la chute des activités commerciales enregistrée deux ans auparavant. Parmi les pays développés, les exportations ont notamment repris en Amérique du Nord, soit une augmentation de 3,0 %, et dans les pays de l'Union européenne avec une augmentation de 0,9 %. Ce dernier chiffre a été enregistré en dépit du fait que la monnaie s'est appréciée par rapport au dollar américain pendant la

plus grande partie de l'année. Le volume des exportations des pays en développement d'Amérique latine a augmenté de 4,5 % grâce aux importations soutenues de l'Amérique du Nord et de l'Europe, ainsi que de l'Asie, notamment la Chine.

Les chiffres préliminaires sur la croissance des volumes d'importations indiquent une croissance à deux chiffres pour les pays asiens, notamment la Chine, et les pays en transition, dont les importations ont augmenté de 11,1 et 10,9 % respectivement. Parmi les pays développés, les importations en provenance d'Amérique du Nord ont augmenté de 5,5 %, les importations des pays de l'Union européenne ont repris et ont augmenté de 1,8 %. Les importations des pays en développement d'Amérique latine ont également repris dans la même mesure, soit 1,6 %, après une grave diminution de 5,5 % l'année précédente.

### Tendances des importations et des exportations

Pour 2004, les perspectives de croissance des exportations et des importations devraient augmenter de 7,5 %. Toutefois, ces prévisions dépendent du comportement de l'économie des États-Unis, face au déficit croissance de la balance des paiements, aux effets d'une appréciation durable de l'euro susceptible de diminuer les exportations européennes, et à une stabilisation ou une diminution des prix du pétrole.

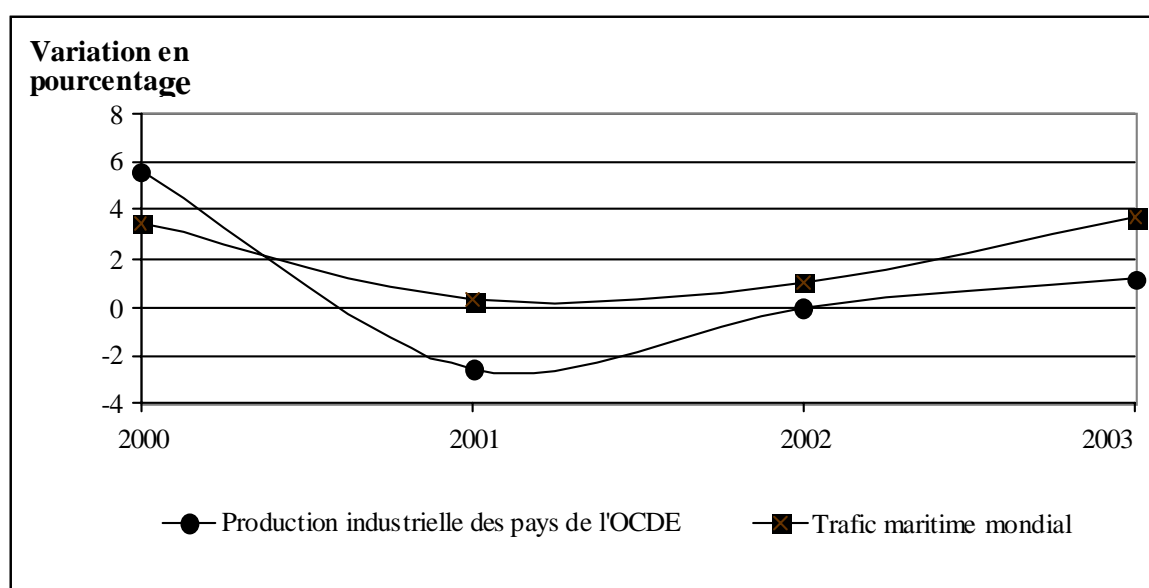
### 3. Production industrielle des pays de l'OCDE

L'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE (1995 = 100) s'est établi en moyenne à 119,7 en 2003, soit une nette augmentation de 1,2 % par rapport à la moyenne de l'année précédente, où l'indice n'avait guère augmenté (voir le graphique 1).

Les résultats de 2003 reflètent une augmentation régulière de l'activité industrielle,

GRAPHIQUE 1

#### Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 2000-2003



Source: OCDE (2004), *Principaux indicateurs économiques*, avril.

dans les principaux pays. Aux États-Unis, l'indice a atteint 124,5 au premier trimestre, a légèrement diminué au deuxième et au troisième trimestre, et a culminé à 126 au quatrième trimestre. L'indice moyen a été de 124,6, soit une augmentation de 2,4 %. L'évolution de l'indice au Japon a reflété celle des États-Unis avec toutefois une augmentation presque double. L'indice moyen pour l'année a été de 100,1 – soit une remarquable augmentation de 4,1 %. L'indice pour les 15 pays de l'Union européenne a suivi une évolution analogue: il a commencé à 113,8 et, après une défaillance au cours du deuxième trimestre, il s'est ressaisi régulièrement jusqu'à la fin de l'année. L'indice moyen de l'année a été de 113,9, soit une augmentation de 1,5 % seulement. Les augmentations les plus importantes de la production industrielle au cours de l'année ont été enregistré en Irlande, avec 19,9 % pour un total

de 255, en Turquie avec une augmentation de 18,4 % pour un total de 146,7, en Pologne avec une augmentation de 17,8 % pour un total de 159,8, et en République de Corée avec une augmentation de 9,7 % pour un total de 176,1. Les perspectives de l'OCDE pour 2004 laissent prévoir un renforcement de la tendance croissante.

### B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

#### 1. Trafic maritime général

Le commerce maritime mondial a fortement augmenté en 2003 pour atteindre 6,17 milliards de tonnes de marchandises chargées. Le taux annuel de croissance, tel qu'il est calculé à l'aide des données provisoires disponibles pour 2003, a été de 3,7 %, comme indiqué dans le tableau 3 et le graphique 2.

TABLEAU 3

**Evolution 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 pourcentage	Total		dont : principaux vracs <sup>b</sup>		millions de tonnes	variation en pourcentage
			millions de tonnes	variation en pourcentage	millions de tonnes	variation en pourcentage		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1999	2 068	-0,6	3 604	1,9	1 196	2,2	5 672	1,0
2000	2 163	4,6	3 709	2,9	1 288	7,7	5 872	3,5
2001	2 174	0,5	3 717	0,2	1 331	3,3	5 891	0,3
2002	2 129	-2,1	3 819	2,8	1 352	1,6	5 948	1,0
2003 <sup>c</sup>	2 203	3,4	3 965	3,8	1 475	9,1	6 168	3,7

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

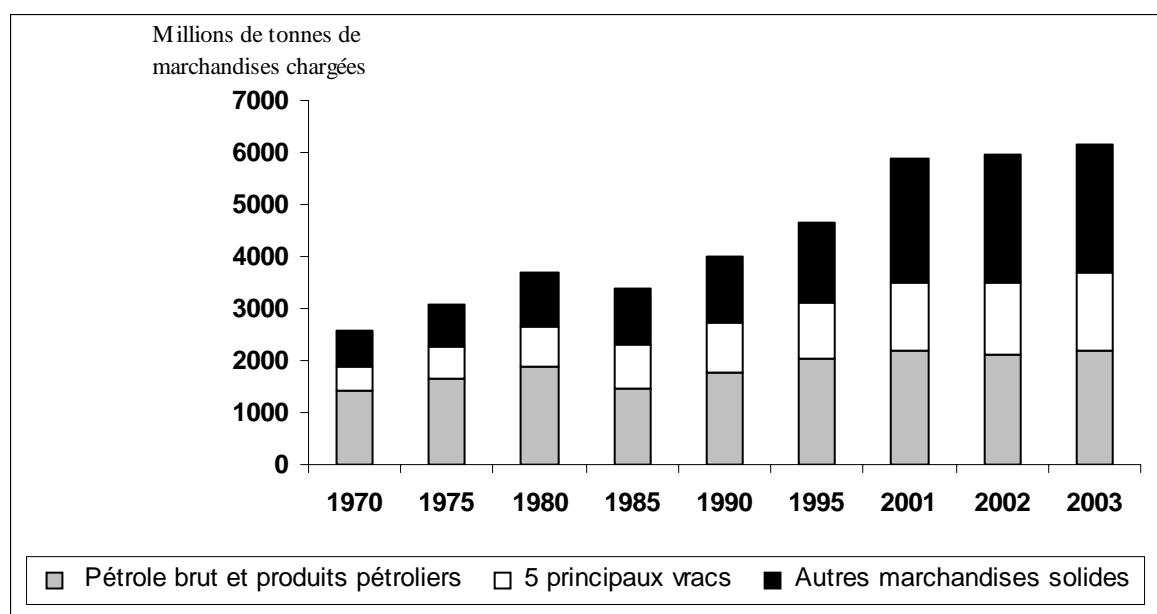
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

<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.

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 8,9 %, tandis que celle de l'Amérique s'établissait à 20,7 %. L'Asie venait largement en tête dans la répartition du tonnage mondial de marchandises chargées, avec 37,2 %. Venait ensuite l'Europe avec 25,1 %, tandis que l'Océanie affichait la part la plus modeste, soit 8,0 % seulement du total. La répartition par blocs commerciaux était la suivante: Union européenne (EU) – 17,4 %; Conseil de coopération du Golfe (CCG) – 16,0 %; Accord de libre-échange nord-américain ALENA – 10,2 %; Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) – 6,9 %; 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 2004, les taux annuels de croissance seront probablement aussi bons que ceux de l'an dernier et la répartition du tonnage mondial par continent, pour certains blocs commerciaux ne devrait que faiblement fluctuer.

## 2. Navires citernes

### *Evolution générale*

En 2003, le total mondial des cargaisons des navires citernes a atteint 2,20 milliards de tonnes, soit 3,4 % de plus que l'année précédente. Environ 76,5 % des cargaisons de ces navires citernes étaient constitués par du pétrole brut et le reste par des produits pétroliers. La part des cargaisons des navires citernes par rapport à l'ensemble du trafic maritime mondial a légèrement diminué pour s'établir à 35,7 %.

### *Production de pétrole brut*

En 2002, la production de pétrole brut<sup>1</sup> a atteint en moyenne 73,9 millions de barils par jour, et l'on a enregistré une faible diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente. La production pétrolière dans les pays de l'OCDE, notamment les États-Unis, le Mexique, la Norvège et les pays producteurs de pétrole de l'Union européenne, a augmenté de 0,8 % pour se situer à 21,5 millions de barils par jour; par conséquent, la part de ce groupe s'établit à 29,1 % du marché.

<sup>1</sup> Les totaux indiqués par le rapport annuel 2002 de BP comprennent le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et les liquides provenant du gaz naturel – contenu liquide du gaz naturel lorsque celui-ci est récupéré séparément.

La production des pays de l'OPEC a diminué de 6,4 % pour s'établir à 28,2 millions de barils par jour, niveau le plus bas atteint depuis 1996. En conséquence, leur part du marché est passée de 41,7 à 38,2 % de la production pétrolière mondiale en 2002. Les autres pays producteurs de pétrole, à savoir la Fédération de Russie, la Chine, le Brésil et un certain nombre de pays producteurs, ont augmenté leur production en moyenne de 9,5 %, chiffre remarquable, pour s'établir à 24,2 millions de barils par jour. La part du marché de ces pays s'établit donc à 32,7 %, soit une augmentation de 3,3 % par rapport à l'année précédente. Parmi les principaux pays producteurs de l'OCDE, la production des États-Unis a été de 7,7 millions de barils par jour (ce qui représente une part de marché de 10,4 %), tandis que celle du Mexique a été de 3,6 millions de barils par jour (4,8 %). Le chiffre pour la Norvège a été de 3,3 millions de barils par jour (4,5 %), et le même chiffre a été enregistré pour les pays de l'Union européenne, à savoir 3,2 millions de barils par jour (4,4 %). Parmi ces pays, le Royaume-Uni occupe une place prépondérante, à savoir 2,5 millions de barils par jour (3,4 %), comme l'année précédente.

La production de deux grands pays producteurs de l'OPEC – la République islamique d'Iran et le Venezuela – a diminué de 8,5 et 8,3 % respectivement pour se situer à 3,4 millions de barils par jour et à 2,9 millions de barils par jour respectivement. Les parts de marché de ces pays ont été de 4,6 et de 4,0 % respectivement. La production du plus important producteur – l'Arabie saoudite – a été en moyenne de 8,7 millions de barils par jour, ce qui marque une réduction de 3,5 % par rapport à l'année précédente. Sa part de marché a été de 11,7 %. D'autres pays de l'OPEC ont également réduit leur production de moins de 10 %: la production du Nigéria n'a atteint que 2 millions de barils par jour (soit une diminution de 8,5 %), tandis que celle de l'Indonésie a atteint 1,3 million de barils par jour (soit une réduction de 8,0 %). Deux producteurs du Moyen-Orient ont considérablement réduit leur production: l'Iraq, de 14,4 %, avec 2,0 millions de barils par jour et le Koweït, de 9,6 % avec 1,9 million de barils par jour.

Parmi les autres pays producteurs de pétrole, il faut noter les résultats remarquables de la Fédération de Russie et du Brésil. La production du premier de ces pays a augmenté de 9,1 % pour se situer à 7,7 millions de barils par jour (soit une part de marché de 10,4 %), tandis que le Brésil a augmenté sa production de 12,2 % pour atteindre 1,5 million de barils par jour (2,0 % de parts de marché). La production de la Chine a augmenté de

2,5 % pour se situer à 3,4 millions de barils par jour (4,6 % de parts de marché).

En 2003, la production de pétrole brut a fluctué en raison des décisions de l'OPEC concernant les quotas et en réaction aux événements majeurs et aux niveaux d'application des quotas. Au début de l'année, le quota de production a été augmenté pour atteindre 24,5 millions de barils par jour, en réaction à la pénurie résultant de la crise interne du Venezuela, puis le quota a été encore assoupli pour faire face à toute pénurie éventuelle de pétrole résultant des opérations militaires ayant commencé en avril dans le Golfe. En juin, le quota de production a été diminué de 2 millions de barils par jour pour se situer à 25,4 millions de barils par jour, tandis que la surproduction des membres a été fixée à 1,5 million de barils par jour. Au cours de l'été, des préoccupations se sont exprimées au sujet de l'arrivée sur le marché du pétrole iraquien, suite à la levée des sanctions des Nations Unies et des États-Unis et à la fin du contrôle des exportations pétrolières. En novembre, une réduction de 0,9 million de barils par jour portant sur les quotas OPEC est entrée en vigueur et les mesures de mise en œuvre des quotas de production ont été renforcées. Une nouvelle réduction des quotas portant sur 1 million de barils par jour a été approuvée en février 2004, de façon à entrer en vigueur en avril. D'autres producteurs, notamment le Mexique, la Norvège et la Fédération de Russie, ne se sont pas ralliés aux décisions de l'OPEC et ont en fait augmenté leur production en 2003.

Les prix ont évolué favorablement au cours de l'année. Les prix OPEC du marché de sept prix de pétrole brut se sont situés en moyenne à 28,10 dollars par baril en 2003, soit une augmentation de 15,4 % par rapport à l'année précédente et de 21,6 % par rapport à la moyenne de 2001. Les prix ont culminé au cours du premier trimestre de 2003 pour atteindre plus de 35 dollars par baril. Par la suite, le niveau s'est stabilisé à 30 dollars et une nouvelle augmentation a été enregistrée au cours du dernier trimestre, les prix atteignant 35 dollars à la mi-janvier 2004.

Au cours de l'année, il a été signalé que la production offshore jouait un rôle de plus en plus important. La production offshore actuelle à l'échelon mondial, estimée à 2,5 millions de barils par jour, devrait tripler au cours des cinq prochaines années en raison d'investissements annuels tournant autour de 11 milliards de dollars. Au début de l'année, de nouvelles découvertes à des profondeurs de 1 375 m ont été annoncées par le Brésil, l'un des principaux producteurs offshore.

La prospection et la production pétrolières se font désormais à de grandes profondeurs: certains forages abordent le sous-sol marin au-delà de 3 000 m et des installations semi-submersibles de production pétrolière ont été utilisées au-delà de 2 000 m. Certains pays d'Afrique occidentale (Angola, Cameroun, Guinée équatoriale, Nigéria et Mauritanie), ainsi que le Golfe du Mexique, sont désormais ciblés par ces nouveaux investissements et techniques.

### *Évolution des raffineries*

La production mondiale des raffineries a atteint 69,4 millions de barils par jour en 2002, soit une diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente. Les raffineries des États-Unis ont diminué leur production de 1,3 %, tandis que celles d'Europe et de la Fédération de Russie ont enregistré une augmentation modeste de 0,3 %. Ces deux régions ont représenté 49,8 % de la production mondiale. La plus forte augmentation de production a été enregistrée en Chine, dont la production a atteint 4,4 millions de barils par jour, soit une augmentation de 4,6 %. Les baisses de production les plus importantes ont touché des raffineries de la région Asie-Pacifique et d'Amérique latine, où les niveaux de production ont diminué de 6,4 et 5,4 % respectivement.

En 2003, les raffineries de Chine situées le long du Yangtze ont porté leur production à 90 % de leur capacité, en dépit des difficultés de transport du pétrole brut imputables à l'étiage anormalement bas du fleuve. La demande nationale continue d'être alimentée par l'augmentation des ventes d'automobiles, par les exigences des villes en matière de courant électrique et par de gros travaux d'infrastructure. Au milieu de l'année, la plus grande raffinerie de pétrole du Japon a arrêté l'exploitation de deux installations représentant le cinquième de sa capacité, afin d'effectuer des inspections de sécurité qui avaient été négligées.

### *Production de gaz naturel*

En 2002, la production de gaz naturel a atteint 2,528 milliards de mètres cubes<sup>2</sup> (mmc), soit une augmentation de 1,4 % par rapport au niveau de 2001; ce niveau était toutefois inférieur au taux de croissance enregistré l'année précédente, lequel s'est finalement établi à 2,3 %. Cette production équivaut à 2,275 millions de tonnes de

<sup>2</sup> Mesure effectuée à 15°C et à 1 013 millibars.

pétrole ou à 47,3 millions de barils par jour. Les principaux producteurs sont les États-Unis, avec 547,7 mmc, et la Fédération de Russie avec 554,9 mmc, ces deux pays représentant au total 43,7 % de la production mondiale. D'autres producteurs moins importants sont le Canada avec 183,5 mmc, le Royaume-Uni avec 103,1 mmc, l'Algérie avec 80,4 mm, l'Indonésie avec 70,6 mmc et la République islamique d'Iran, avec 64,5 mmc. Il existe d'autres producteurs au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie; ils obtiennent le plus souvent du gaz naturel comme sous-produit de la production de pétrole. Les exportations de gaz naturel portent sur environ un cinquième du total; elles sont assurées essentiellement par des gazoducs qui acheminent environ les trois quarts des exportations.

Les perspectives d'augmentation de la production de gaz naturel étaient bonnes grâce à la demande croissante des États-Unis, de l'Europe, du Japon et de la Chine. On a estimé que la demande augmenterait de 2,75 % au cours des 20 prochaines années, et que les dépenses de capital nécessaires annuellement pour faire face à la demande se situeraient autour de 30 milliards de dollars. En outre, les coûts de production et de transport ont diminué. Il a été signalé que le coût de la capacité de production a diminué de moitié pour représenter moins de 200 dollars par tonne au cours de la décennie écoulée et que le coût du transport maritime et les installations de regazéification ont diminué d'un tiers et d'un quart respectivement.

L'initiative de l'Arabie saoudite tendant à développer la production de gaz a conduit à la passation de contrats qui ont attiré les concurrents (par exemple Lukoil en Fédération de Russie) et des consommateurs (Sinopec en Chine). Le projet Qatargas3 de 5 milliards de dollars prévu au Qatar voisin envisage l'expédition de 1 mmc de gaz par jour à destination des États-Unis au moyen de méthaniers d'une capacité de 200 000 m<sup>3</sup>: la taille de ces navires est de près de 50 % supérieure à celle des plus grosses unités actuellement en service. En Amérique latine, un investissement de 2,1 milliards de dollars a été signalé au Venezuela (projet Plataforma Deltana), et l'on a également signalé un contrat de fourniture de 18 ans entre le Pérou et le Mexique (projet Camisea); par ailleurs le grand projet Margarita de Bolivie a pris du retard.

#### *Transport maritime du pétrole brut*

Le transport maritime de pétrole brut a augmenté de 3,5 % pour se situer à 1,66 milliard de tonnes en 2003 (voir le tableau 4). Le plus gros des

opérations de chargement se situe toujours dans les pays en développement d'Asie de l'Ouest, avec 848,9 millions de tonnes, en Afrique occidentale, avec 175,3 millions de tonnes, en Afrique du Nord, avec 125,6 millions de tonnes, et dans les Caraïbes, avec 207,2 millions de tonnes. Les principaux ports de déchargement sont situés dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord, avec 532,3 millions de tonnes, en Europe, avec 433,5 millions de tonnes, et au Japon, avec 215,0 millions de tonnes. Les pays développés du Sud est asiatique ont observé 301,2 millions de tonnes en 2002. L'année a été essentiellement marquée par une forte augmentation des exportations de Russie, 116,9 millions de tonnes et des importations de la Chine, 90,2 millions de tonnes.

Le pétrole brut provenant de Russie et des pays sans littoral situés autour de la mer Caspienne (Azerbaïdjan, Kazakhstan et Turkménistan) utilise traditionnellement des oléoducs reliés à des installations portuaires de la mer Noire. Le volume croissant des exportations pose un problème qui consiste à augmenter le nombre de transits dans les détroits de Turquie, par où passent environ 150 navires chaque jour. Vers la mi-2003, la première phase du Service de trafic maritime a été mise en œuvre sur une portion de 17 milles du Bosphore; après achèvement, on disposera de 164 milles et l'on pourra accéder aux détroits et à la mer de Marmara. Dans l'intervalle, on a observé des périodes d'embouteillages aggravés par le mauvais temps, et au début de 2004, il a été nécessaire de fermer les détroits, ce qui a entraîné un retard de 14 jours au maximum pour les trajets vers le Sud. D'autres voies d'accès aux détroits turcs sont l'oléoduc Bakou-Ceyhan, qui permettra d'accéder par la Méditerranée en passant par le territoire turc en 2005, et un système plus complexe d'oléoducs aboutissant au port d'Omislj (Croatie) sur l'Adriatique, projet qui est contesté par les défenseurs de l'environnement. Une stratégie russe complémentaire vise à accroître la capacité portuaire de la mer Baltique et de la mer de Barents. La capacité de Primorsk, port en eau profonde récemment construit au nord de Saint-Pétersbourg, a été portée de 18 à 30 millions de tonnes fin 2003, y compris l'accès par oléoduc. La capacité du terminal d'Izhevsky à Kaliningrad a été également augmentée. Les expéditions à partir de Mourmansk continuent de faire appel à des transbordements à partir de la mer Blanche. Par ailleurs, les expéditions effectuées par le Venezuela sont redevenues presque normales après une période d'instabilité début 2003.



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 1999-2003**

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons
		Pétrole brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Pétrole 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
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 665	498	3 709	5 872	1 720	550	3 979	6 249
	2001	1 678	497	3 717	5 891	1 702	552	3 913	6 167
	2002	1 629	500	3 819	5 948	1 713	550	4 014	6 276
	2003	1 686	517	3 965	6 168	1 787	550	4 122	6 460
<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
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,2	100,0	27,5	8,8	63,7	100,0
	2001	28,5	8,4	63,1	100,0	27,6	8,9	63,4	100,0
	2002	27,4	8,4	64,2	100,0	27,3	8,8	63,9	100,0
	2003	27,3	8,4	64,3	100,0	27,7	8,5	63,8	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
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,2	22,2	60,1	41,3	68,6	51,2	60,3	61,8
	2001	5,3	21,7	59,3	40,8	68,9	50,7	59,6	61,4
	2002	5,5	21,6	58,4	40,8	68,5	51,1	58,0	60,3
	2003	5,4	22,1	58,4	40,9	68,8	50,8	58,8	60,9
<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
	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

TABLEAU 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons
		Pétrole brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Pétrole brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
	2001	5,4	8,1	4,1	4,8	0,5	0,7	1,9	1,4
	2002	5,6	8,4	4,3	5,0	0,6	0,5	1,9	1,4
	2003	6,9	8,5	4,2	5,3	0,6	0,6	1,9	1,4
<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
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
	2000	1,0	1,1	6,7	4,6	4,1	4,1	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,2	4,9	3,6	4,8	8,0	6,5
	2002	1,1	2,1	7,6	5,4	4,1	4,6	9,3	7,4
	2003	1,1	2,2	8,0	5,6	5,0	5,0	9,7	8,0
<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
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	29,0	49,1	26,8	44,4	30,6	30,8
	2001	88,2	69,1	29,4	49,5	27,0	43,8	30,4	30,7
	2002	87,8	67,9	29,6	48,8	26,9	43,7	30,8	30,9
	2003	86,6	67,2	29,4	48,2	25,6	43,7	29,6	29,7
<b>dont : 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
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	17,9	6,9	1,7	6,7	3,2	3,2	3,3	3,3
	2001	17,8	7,0	1,7	6,7	3,0	3,1	3,5	3,3
	2002	17,9	6,9	1,7	6,6	2,9	3,1	3,4	3,3
	2003	17,8	7,0	1,6	6,5	2,8	3,1	3,3	3,2
<b>Amériques</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
	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	15,2	19,0	11,0	12,9	5,2	10,9	5,1	5,6
	2002	15,5	18,7	10,8	12,7	5,2	10,4	5,0	5,6
2003	14,5	17,9	10,7	12,3	5,0	10,4	4,9	5,4	

TABLEAU 4 (suite)

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Pétrole brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>			Pétrole brut	Produits pétroliers <sup>c</sup>		
<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
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,9	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,5	21,2
	2001	55,0	42,5	16,2	29,4	18,5	28,3	21,4	21,2
	2002	54,1	41,8	16,7	29,1	18,4	28,7	22,0	21,6
	2003	54,0	41,9	16,6	28,9	17,4	28,6	21,0	20,7
<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
	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
	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	0,3
	2003	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
<b>Océanie</b>	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
	1999	0,2	0,0	0,1	0,1	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
	2003	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 et autres.

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

<sup>e</sup> Estimations.

### *Transport maritime de produits pétroliers*

Le commerce mondial des produits pétroliers a fortement augmenté en 2003, atteignant 516,7 millions de tonnes. La composition et le volume des expéditions ont été analogues à ceux des années passées, mais l'évolution enregistrée en Fédération de Russie pourrait apporter des changements à l'avenir. Les capacités exportatrices des terminaux de la mer Baltique ont été accrues à Kaliningrad et autour de Saint-Pétersbourg, tandis que Lukoil a investi 225 millions de dollars à Vysotk. Vers la fin de l'année, Volgotanker, armateur exploitant de la Fédération de Russie, a commencé à procéder à des expéditions expérimentales à partir d'une nouvelle installation exportatrice située près d'Arkhangelsk sur la mer Blanche.

### *Transport maritime du gaz naturel liquéfié (GNL)*

Les expéditions de GNL ont augmenté de 4,9 % en 2002 pour se situer à 150 mmc de gaz naturel. Cela représente environ 5,9 % de la production mondiale. C'est l'Extrême-Orient qui constitue la plus importante zone d'importation, avec essentiellement le Japon, 72,7 mmc, et la République de Corée, avec 24,1 mmc. Les produits proviennent d'Indonésie, 34,3 mmc, de Malaisie, 20,5 mmc, du Qatar, 18,6 mmc et d'Australie, 10 mmc. La part des produits en provenance du Golfe devrait augmenter à mesure que l'Arabie saoudite et le Qatar accroîtront leur capacité d'exportation en faveur des consommateurs d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord.

En Méditerranée, les exportations algériennes (26,9 mmc) sont destinées à la France (10,2 mmc) et à l'Espagne (6 mmc). Le Nigéria a également fourni le marché européen avec 7,8 mmc et, dans une très faible mesure, le marché des États-Unis avec 0,2 mmc. La plus grande part des exportations (5,2 mmc) de la Trinité-et-Tobago est allée également vers le marché des États-Unis. Ce marché absorbe également environ 1 mmc du Moyen-Orient (Qatar et Oman).

En 2003, certains indices ont donné à penser que les expéditions de GNL étaient destinées à augmenter. Un terminal et une installation de regazéification ont été mis en service à Bilbao (Espagne) et la mise en place d'une autre installation de déchargement a été approuvée pour Fos, près de Marseille (France), Altamira (Mexique) et Pelican (États-Unis). La société américaine El Paso, opérant dans le domaine de l'énergie, a commencé la construction d'un terminal

moderne. Ce terminal sera situé à 116 milles de la Louisiane (États-Unis); il sera submergé et situé à environ 9 m au-dessus du sous-sol marin, sauf lorsqu'il recevra des navires spécialisés disposant d'une installation de regazéification. Ce terminal sera relié par des gazoducs sous-marins à des installations situées sur la côte. D'autres terminaux de déchargement sont étudiés aux États-Unis, notamment à Cove Point, dans le Maryland. En janvier 2004, les risques associés à ces terminaux ont été illustrés par la pire catastrophe de l'histoire du GNL, l'explosion de Skikda (Algérie) qui a tué 30 personnes et en a blessé 70, le coût estimatif du remplacement étant d'environ 1 milliard de dollars.

### **3. Expéditions de marchandises solides**

#### *Évolution générale*

En 2003, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 3,8 %, pour atteindre 3,97 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 9,1 %, pour atteindre 1,48 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a augmenté modestement de 0,9 % pour s'établir à 2,49 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 64,3 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

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

En 2003, la production mondiale d'acier brut a enregistré une augmentation record de 6,6 %, pour atteindre 962,5 millions de tonnes, contre 902 millions de tonnes en 2002. à n'en pas douter, l'événement le plus important de l'année a été la remarquable augmentation de la production d'acier en Chine – 21,2 %, pour atteindre 220,1 millions de tonnes. Ce fut la deuxième année au cours de laquelle la production s'est accrue de plus de 20 %. Dans d'autres pays et régions, les hausses ont été différentes. Dans les pays entrant dans le cadre de l'ALENA, la production a légèrement diminué pour se situer à 122,0 millions de tonnes, contre 122,3 millions de tonnes en 2002. La production a augmenté de 0,8 % dans les pays de l'Union européenne, pour atteindre 159,7 millions de tonnes. Le Japon a augmenté sa production de 2,6 % pour atteindre 110,5 millions de tonnes, et la production des pays d'Amérique du Sud a presque

doublé, à savoir 4,5 %, pour atteindre 42,7 millions de tonnes. Les résultats de ces pays ont été différents: la production de l'équateur a augmenté de 20,8 % mais celle du Venezuela s'est contractée de 12,0 %. L'augmentation de 1 % enregistrée dans la production d'acier d'Océanie, soit 8,4 millions de tonnes, a été essentiellement attribuée à l'Australie puisque la production néo-zélandaise n'a augmenté que de 0,2 %. Les pays de la Communauté d'États indépendants (ex-Union soviétique) ont augmenté leur production de 6 % pour atteindre 105,9 millions de tonnes en 2003. Les pays d'Afrique ont également augmenté leur production – de 2,4 %, pour atteindre 16,1 millions de tonnes – mais avec des résultats disparates : 57,1 % de contraction de la production en Tunisie, et 30,5 % de reprise de la production au Zimbabwe. Les pays du Moyen-Orient se sont également bien comportés, avec une production augmentée de 8 %, pour s'établir à 12,9 millions de tonnes: les plus gros producteurs – la République islamique d'Iran et l'Arabie saoudite – ont enregistré des augmentations de 7,5 et de 10,5 % respectivement.

La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile permettant de prévoir le trafic de vrac sec, a augmenté de 7,7 %, chiffre confortable, pour s'établir à 689 millions de tonnes. La production de fonte à base de ferrailles a augmenté de 4 % pour s'établir à 273 millions de tonnes.

#### *Consommation mondiale d'acier*

La consommation apparente d'acier en 2003 a été estimée à 884 millions de tonnes, soit 6,4 % de plus que le niveau de 2002. L'accroissement le plus important doit être celui de la Chine, avec une hausse de 21,7 % et un total de 257 millions de tonnes. La croissance annuelle moyenne estimée et apparente d'acier pour la période 2002-2004 indique une forte augmentation de la consommation au Kazakhstan, 10 %, en Arabie saoudite, 6,3 %, au Mexique, 5,6 %, en Fédération de Russie, 4,7 % et en Argentine, 3,6 %. Pour d'autres pays, il est prévu une moindre augmentation de la consommation, soit 2,7 % pour d'autres pays d'Amérique latine et 2,6 % pour l'Afrique du Sud. Les grands ensembles économiques – les États-Unis, l'Union européenne et le Japon – devraient connaître une croissance de la consommation d'environ 1 %.

La crainte de surproduction a entraîné, en 2002, l'imposition de droits à l'importation dans un certain nombre de pays, mais ces décisions ont été jugées illégales par l'Organisation mondiale du

commerce fin 2003. Toutefois, l'essor des exportations, tandis que la demande de la Chine a dépassé la production intérieure en 2003 et 2004, a dissipé cette crainte. La demande de la Chine était alimentée par l'industrie du bâtiment qui représentait environ la moitié de la demande d'acier. Cette industrie fait face aux besoins croissants du pays en matière d'urbanisation à la suite de la libéralisation du "système d'enregistrement des ménages", et son expansion devrait encore se poursuivre pendant un certain temps du fait que la population actuellement urbanisée (38 %) se situe bien au-dessous de la moyenne des pays en développement (50 %). En 2003, les prix mondiaux de l'acier ont reflété le meilleur équilibre établi entre la production et la consommation et ils ont commencé à augmenter. Les fusions récentes, qui visaient à renforcer la situation des producteurs, n'ont pas modifié la fragmentation de la production d'acier: les cinq plus gros producteurs d'acier assurent environ le cinquième de la production mondiale. Les initiatives d'intégration verticale ont été mitigées. Une proposition visant à inclure le CVRD, l'un des plus gros exportateurs de minerai de fer, dans un holding brésilien, n'a pas eu beaucoup de succès. En Australie occidentale, toutefois, le chiffre de 564 millions de dollars, atteint grâce à l'expansion de BHP Billiton, un autre grand exportateur de minerai de fer, comprenait une part de 20 % de l'entreprise Posco, le plus grand producteur d'acier de la République de Corée.

#### *Trafic de minerai de fer*

Le boom de la production d'acier s'est reflété dans l'augmentation de 11,6 % des expéditions de minerai de fer en 2003, soit au total 540 millions de tonnes. Le Brésil et l'Australie, qui représentent plus des deux tiers des exportations mondiales, ont connu une croissance de 15 et 14 % respectivement. De même, l'Inde et l'Afrique du Sud, qui représentent conjointement 14,5 % des exportations mondiales, ont enregistré une croissance de 25 et 3 % respectivement. Les exportations du Canada et de la Suède ont reflété des tendances opposées, avec, dans le premier cas, une contraction de 2 % et, dans le second cas, une expansion de 9 %. Ces deux pays représentent 6,5 % des exportations mondiales. L'Extrême-Orient représente environ les deux tiers des importations mondiales, celles du Japon et de la Chine en représentant les quatre cinquièmes. La croissance de 5 % des importations japonaises enregistrée en 2003 a été éclipsée par la croissance de 32,7 % des importations de la Chine;

L'Australie, le Brésil et l'Inde ont bénéficié de cette augmentation de la demande. Les importations de minerai de fer des pays de l'Union européenne représentent environ un quart des importations mondiales et, en 2003, elles ont augmenté de 4,3 %. Les importations du Moyen-Orient, de la région des Amériques et de l'Afrique sont restées stables d'une façon générale.

L'augmentation des expéditions de minerai de fer a contribué à relever le prix des produits de base et du fret. Il ressort de négociations conduites début 2004 que les prix ont augmenté de près de 20 %. Les accords d'affrètement à long terme, tel que celui conclu fin 2003 entre Baosteel, le plus gros producteur d'acier de Chine, et Mitsui OSK, pour l'importation de minerai de fer d'Australie, constituent une mesure destinée à contrer l'augmentation du prix du fret.

#### *Trafic de charbon*

Les expéditions de charbon ont augmenté de 7 % en 2003 pour atteindre un record absolu de 610 millions de tonnes. Comme les années précédentes, le charbon vapeur a représenté 70 % du commerce mondial de charbon, et, en 2003, les expéditions ont progressé au rythme de 8,4 % pour atteindre 430,7 millions de tonnes. Les expéditions de charbon à coke ont augmenté de près de 4 %.

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 du tiers des expéditions mondiales. Pour les dix premiers mois de 2003, ce pays a augmenté ses exportations de 7 % pour atteindre 178,4 millions de tonnes. Le total pour l'année est estimé à 214 millions de tonnes. Jusqu'au troisième trimestre 2003, les expéditions des États-Unis et du Canada, qui exportent essentiellement du charbon à coke, se sont contractées de 6 et 13 % 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 accru ses exportations au cours des dix premiers mois de 2003, soit d'environ 14 %, pour atteindre 78 millions de tonnes. De même, les exportations de l'Indonésie ont augmenté dans la mesure remarquable de 26 % pour atteindre 50,6 millions de tonnes au cours des sept premiers mois de l'année. Toutefois, les exportations d'Afrique du Sud se sont contractées de 6 % pour atteindre 31,3 millions de tonnes pendant la même période.

Les principaux importateurs ont été les pays de l'Union européenne, avec environ 30 % des

importations mondiales, et le Japon, avec environ un quart 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 10 % chacune.

Les perspectives du commerce du charbon seront bonnes. La réduction de 2 dollars par tonne f.o.b. sur le charbon à coke intervenue au début de 2003 a donné lieu à des augmentations de 10 à 15 dollars par tonne une année plus tard, lorsque les prix f.o.b. ont atteint 60 dollars par tonne. Au Japon, des droits sur l'énergie et la protection de l'environnement frappant les importations de charbon à coke n'ont pas découragé la demande, notamment en raison de la difficulté d'accélérer la production d'énergie nucléaire. Les producteurs ont augmenté leur production. Rio Tinto et BHP Billiton ont adopté des mesures pour accroître la production de leurs mines. Deux producteurs colombiens – Drummond et Caracol – ont également annoncé une expansion de leur production en dépit d'interruptions provisoires du transport de charbon vers les ports en raison de l'activité de la guérilla. En Afrique du Sud, des pressions ont été exercées sur Spoornet pour assurer l'acheminement de charbon vers les ports. À mesure que la demande intérieure de charbon augmente dans certains pays, comme cela a été signalé pour le charbon à coke indonésien et le charbon à coke chinois, des systèmes plus complexes ont été prévus, tels que celui qui doit relier des mines chinoises éloignées à des ports de mer russes sur le Pacifique.

#### *Trafic de grains*

Le trafic mondial de grains s'est chiffré à 240 millions de tonnes en 2003, en régression de 2 % par rapport aux 245 millions de tonnes de l'année précédente; il était réparti à peu près également entre blé et céréales secondaires telles que maïs, orge, fèves de soja, sorgho, avoine et seigle. En 2002, les principales régions de chargement ont été l'Amérique du Nord, avec 46,9 % des exportations mondiales, et la côte orientale d'Amérique du Sud, avec 17,7 %. L'Australie et l'Union européenne ont représenté 8 et 9 % respectivement. En 2003, le principal exportateur, les États-Unis, a réduit ses expéditions sur dix mois à 59,9 millions de tonnes, soit une baisse de 8 % par rapport à la même période de l'année précédente où les exportations ont atteint 65,4 millions de tonnes. Sur la même période, les exportations de l'Union européenne ont enregistré

une augmentation remarquable de 25 %, tandis que celles du Canada ont diminué de 19 %, et que celles de l'Argentine demeuraient stables. Le courant des exportations pourrait se modifier à moyen terme. Une demande accrue de céréales secondaires dans les pays de l'Union européenne serait de nature à réduire les exportations, et cette possibilité a été évoquée à la suite de la production réduite de céréales ayant suivi la grave sécheresse de 2003. La décision du Brésil de légaliser le soja génétiquement modifié devrait également augmenter considérablement les exportations.

#### *Autres trafics de vrac*

En 2003, on estime que le trafic de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, a augmenté de 1,9 % pour s'établir à 55 millions de tonnes. Les chiffres définitifs pour 2002 montrent que les expéditions de bauxite des pays d'Afrique de l'Ouest, qui représentent près de la moitié du total mondial, se sont stabilisées à 14,0 millions de tonnes, tandis que les exportations de la Jamaïque bondissaient de 19,3 % pour atteindre 8,7 millions de tonnes, entièrement destinées au marché des États-Unis. Les pays de l'Union européenne et quelques pays d'Europe orientale sont les plus gros importateurs de bauxite et d'alumine. Ils ont importé 23,1 millions de tonnes en 2002, soit 42,2 % des exportations mondiales. L'Australie, premier exportateur de bauxite et d'alumine, a expédié 18,1 millions de tonnes en 2002, dont la moitié environ à destination des pays d'Asie.

En 2003, la production de produits en aluminium primaire a augmenté de 3,5 % pour s'établir à 21,9 millions de tonnes. L'accroissement de la production a été remarquable en Extrême-Orient et en Asie du Sud est, avec une augmentation de 9,5 % et un chiffre global de 2,4 millions de tonnes. Les pays d'Europe orientale et d'Afrique ont également enregistré des taux de croissance analogues – 4,5 et 4,1 % respectivement. Dans les autres régions, y compris les pays industriels d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale, la production s'est stabilisée. Vers la mi-2003, l'usine sidérurgique Rusal, implantée en Sibérie, la plus importante de la Fédération de Russie, aurait amélioré sa situation concurrentielle en prenant une participation dans le port de Vanino, où arrivent les importations d'alumine et d'où partent les exportations d'aluminium. Début 2004, il a été signalé que des importations insuffisantes d'alumine compromettraient les exportations d'aluminium de Chine, du fait que la croissance annuelle de la demande intérieure a bondi à 16 %.

Les expéditions de roche phosphatique se sont établies à 30 millions de tonnes en 2003, soit à peu près le même niveau que l'année précédente. Le principal exportateur, qui assure environ un tiers des exportations mondiales, reste le Maroc, qui a exporté quelque 12 millions de tonnes. D'autres exportateurs traditionnels sont la Jordanie, avec 3,7 millions de tonnes, et le Togo, avec 1,3 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 vrac de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, a totalisé un volume estimé à 840 millions de tonnes en 2003, soit 1 % au-dessus du niveau donné par de récentes estimations pour l'année précédente. Les produits sidérurgiques et les produits forestiers ont représenté un peu plus de 350 millions de tonnes, les premiers en hausse plus rapide que les seconds. Vers le milieu de l'année 2003, l'appel à la libéralisation du commerce lancé par d'importants producteurs de produits forestiers n'a pas eu de suite en raison de l'échec des négociations de Cancún (Mexique) de l'OMC. 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 environ 240 millions de tonnes. La récolte exceptionnelle observée au Brésil, le plus grand producteur mondial de sucre, a permis de hausser les exportations à plus de 13 millions de tonnes, soit environ la moitié de la production, en raison d'une monnaie faible et d'une demande limitée d'éthanol interne à base de sucre. L'Union européenne, deuxième producteur mondial, a également enregistré une bonne production, laquelle, se situant au-dessus des quotas de production de l'Union européenne, a dû être exportée, ce qui a affaibli les prix mondiaux. Des régions prometteuses sur le plan d'une augmentation de la demande sont l'Asie méridionale et l'Afrique. Le trafic des engrais devrait augmenter à mesure que les producteurs traditionnels de roche phosphatique, tel que le Maroc, développent des plans de production d'engrais. Ici encore, les régions prometteuses sur le plan d'une augmentation de la demande sont situées en Asie méridionale et en Afrique. Les expéditions d'un certain nombre de minéraux (coques, 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 2004, avec des fluctuations plus marquées à court terme pour les produits agricoles et industriels touchés par les décisions d'investissements à long terme.

#### 4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

Le solde de 1,65 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus en plus souvent transporté par conteneurs par des compagnies assurant des services de ligne. Dans certaines régions, des services spécialisés dans le transport par unité de charge (transroutage, transport frigorifique, transport de voitures, etc.) coexistent avec des services traditionnels de transport de marchandises diverses dont certaines 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: les 2 % d'augmentation du trafic de marchandises réfrigérées que l'on a observés en 2002 et qui ont atteint 88 millions de tonnes ont également profité au trafic conteneurisé qui assure environ 60 % du transport de ces marchandises. 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. Le transport par conteneurs concerne trois grandes liaisons est-ouest (trans-pacifique, Europe-Extrême-Orient et transatlantique), et des liaisons secondaires nord-sud et intrarégionales.

Sur la principale liaison est-ouest, la liaison transpacifique, le trafic total a été estimé à 14,3 millions d'EVP en 2003. Le transport de conteneurs sur le principal parcours, de l'Asie vers l'Amérique du Nord, a atteint 10,1 millions d'EVP, tandis que dans l'autre sens, il n'a été transporté que 4,2 millions d'EVP. En conséquence, le déséquilibre du trafic des conteneurs s'est poursuivi, et la réaffectation des conteneurs vides est demeurée une préoccupation constante pour les transporteurs. On estime qu'il a été transporté 11 millions d'EVP en 2003 sur la liaison Asie-Europe. Ici encore, on a observé un écart entre les quantités de marchandises venant d'Asie et allant vers l'Ouest, dont le total a atteint 7 millions d'EVP, et celles qui allaient vers l'Est, avec un total estimé de 4 millions d'EVP. Toutefois, le déséquilibre était moins prononcé que celui qui existait entre les deux rives du Pacifique. En ce qui concerne la liaison transatlantique, la moins importante des liaisons est-ouest, la circulation des conteneurs a été estimée à 4,6 millions d'EVP.

Comme le trafic sur la liaison la plus importante d'Europe vers l'Amérique du Nord a atteint 2,9 millions d'EVP, tandis que les quantités transportées dans l'autre sens se stabilisaient à 1,7 million d'EVP, le déséquilibre était moins

sensible. Le trafic global empruntant ces trois liaisons est-ouest a atteint près de 30 millions d'EVP, le problème de la réaffectation des conteneurs vides les caractérisant toutes trois.

Les liaisons nord-sud s'articulent autour des principaux centres de production et de consommation d'Europe, d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord, et relient ces régions aux pays en développement. En 2003, on estime que les liaisons nord-sud ont permis de transporter jusqu'à 16 millions d'EVP; le trafic a augmenté ou diminué en fonction des conditions économiques régnant aux deux extrémités des lignes. Le trafic de conteneurs sur les liaisons reliant l'Europe à l'Afrique et à l'Océanie aurait atteint 0,7 et 0,6 million d'EVP respectivement. Le trafic était presque uniformément réparti entre les liaisons nord-sud et sud-nord. Le trafic conteneurisé entre l'Europe et l'Amérique centrale et du Sud a presque quadruplé, pour atteindre 2,5 millions d'EVP; il était également plus déséquilibré étant donné que la circulation nord-sud représentait au total un peu moins de 1 million d'EVP. Le trafic de conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du centre et du Sud était encore plus important, soit environ 3 millions d'EVP, et également déséquilibré, puisque le trafic vers le Sud a été estimé à 1,3 million d'EVP. On estime que le trafic de conteneurs entre l'Asie et l'Océanie a atteint 1,7 million d'EVP.

Les données concernant les liaisons régionales sont difficiles à obtenir. En ce qui concerne la principale route régionale, c'est-à-dire la liaison intra-asiennne, on estime que le trafic des conteneurs a atteint 17 millions d'EVP en 2003.

En 2003, les risques associés à certains services de transport maritime non conteneurisés sont illustrés par les aventures du navire de transport de bétail Cormo Express. Ce navire est parti de Fremantle, en Australie, le 5 août avec plus de 50 000 moutons et est arrivé comme prévu à Jeddah, en Arabie saoudite, le 21 août. Le déchargement a été interdit par les autorités, du fait que 5 % des moutons étaient porteurs d'une infection scabieuse. En conséquence, le navire a cherché un autre port de débarquement dans le Golfe et le Pacifique pendant 11 semaines avant d'échouer à Massawa (Érythrée), après avoir subi une perte de plus de 10 % de la cargaison.

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

Le tableau 4 et le graphique 3 indiquent la répartition des 6,17 milliards de tonnes du trafic maritime mondial par types de cargaisons et par



groupes de pays. En 2003, les pays développés à économie de marché ont représenté 40,9 % des marchandises chargées et 60,9 % des marchandises déchargées, au niveau mondial. Pour ces pays, le pétrole brut et les produits pétroliers ont représenté 5,4 et 22,1 % du total des exportations mondiales, tandis que les importations s'établissaient à 68,8 % pour le pétrole brut et à 50,8 % 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 110,9 millions de tonnes (5,0 % du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 668,1 millions de tonnes (28,6 %), suivi de près par l'Europe avec 537,2 millions de tonnes (23,0 %), et le Japon, avec 247,5 millions de tonnes (10,6 %).

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 58,4 % pour les exportations et a légèrement augmenté pour atteindre 58,8 % pour les importations. Là encore, l'annexe II montre la répartition régionale de ces expéditions. L'Europe est restée le principal marché de marchandises solides et pour les exportations, avec 1 090,9 millions de tonnes, soit 27,5 % du total des exportations mondiales, et 1 474,5 millions de tonnes d'importations, soit 37,2 % du total mondial. Deux pays d'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 12,0 %. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vrac secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

En 2003, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 48,2 %, et dans celui des importations, de 29,7 %. En ce qui concerne les exportations, ces pourcentages ont diminué depuis 1998, tandis que ceux qui indiquent les importations restent assez stables. La structure du trafic de ces pays contraste nettement avec celle des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dont les exportations totales de pétrole brut a été de 86,6 % et de 67,2 % pour les produits pétroliers. Quant aux importations, les parts ont été de 25,6 % pour le pétrole brut et de 43,7 % pour les produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises

solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 29,4 % et elle a diminué d'un peu moins de 1 % pour atteindre 29,6 % 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 28,9 % et 20,7 % respectivement. La part des pays en développement d'Amérique a été de 12,3 % des exportations mondiales et de 5,4 % 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 mondiales. 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 nettement plus faibles.

Certains trafics spécifiques ont accusé des variations considérables. Les parts des pays en développement d'Asie dans les exportations mondiales de pétrole brut ont été de 54,0 % et de 41,9 % pour les produits pétroliers. Ces chiffres 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 (17,8 %) a été supérieure à celle des pays en développement d'Amérique (14,5 %). Toutefois, pour les exportations de produits pétroliers, la situation a été l'inverse – 7,0 % pour les pays en développement d'Afrique et 17,9 % pour ceux d'Amérique. Les pays en développement d'Asie se sont également adjugé la part la plus importante des exportations de marchandises solides (16,6 %), suivis des pays en développement d'Amérique (10,7 %) et d'Afrique (1,6 %).

S'agissant des importations de pétrole brut, la part des pays en développement d'Asie a été de 17,4 % du total mondial. Les parts des pays en développement d'Amérique et d'Afrique ont été de 5,0 % et 2,8 % respectivement. En ce qui concerne les importations de produits pétroliers, les parts des pays en développement d'Asie, d'Amérique et d'Afrique ont été de 28,6 %, 10,4 % et 3,1 % respectivement. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe ont représenté 0,4 % des importations mondiales, à égalité avec le pourcentage des importations 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.

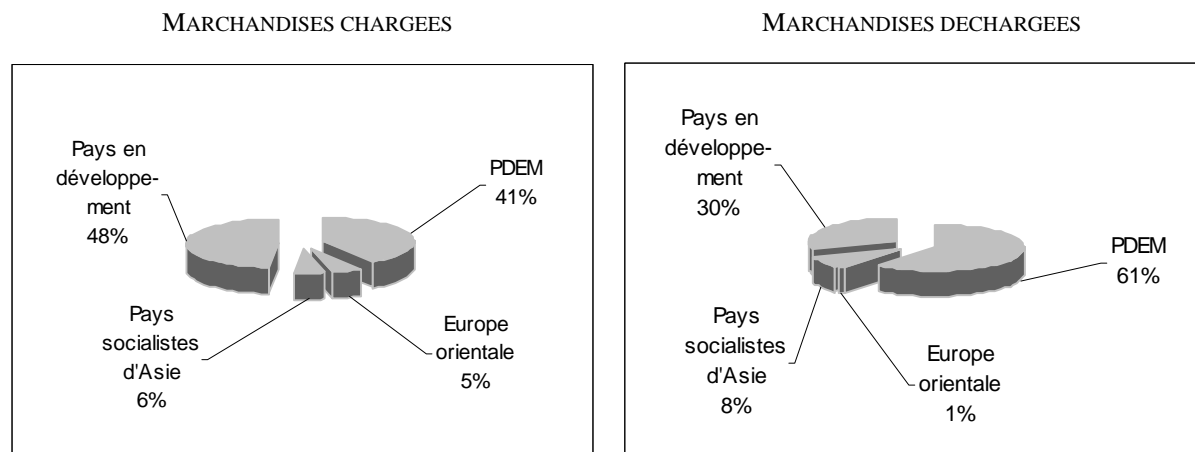
En 2003, les pays socialistes d'Asie ont représenté 5,6 % et 8,0 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important joué par le commerce dans le développement

économique de la Chine et au taux de croissance économique élevé de ce pays. Les pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ancienne URSS) ont obtenu la plus grande part des exportations, 5,3 %, grâce aux expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers en provenance de la mer Noire et de la mer Baltique. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,4 % du total mondial, et ont été complétées de marchandises d'autres pays européens par voie terrestre.

GRAPHIQUE 3

### Trafic maritime mondial par groupes de pays

(répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2004)



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

## 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 2003, les transports maritimes internationaux ont totalisé 24 589 milliards de tonnes-milles, avec une croissance à 5,9 %. Le tonnage de marchandises transportées a augmenté de 3,7 %, tandis que la distance moyenne de transport augmentait pendant l'année.

La demande accrue de moyens de transport du pétrole brut et des produits pétroliers a entraîné une augmentation de 5,9 % des tonnes-milles de ces produits, soit une remarquable expansion après une contraction de deux ans. Cela indique que les fournitures de pétrole brut sont acheminées sur des distances plus considérables, notamment lorsqu'elles proviennent de sources proches de la mer Noire et de la mer Baltique et sont destinées à

l'Europe et, surtout, à l'Amérique du Nord. Ces chiffres dénotent également l'expansion temporaire des trajets effectués pour la livraison du pétrole brut qui est destinée à remplacer les fournitures du Venezuela aux États-Unis. Pour l'ensemble des vracs secs, les tonnes-milles ont également augmenté de 5,9 %, tandis que le tonnage transporté augmentait de 3,8 %. Cela indique également le franchissement de plus longues distances entre l'origine des cargaisons et leurs destinations. Toutefois, la ventilation des vracs secs indique que l'inverse est également vrai pour cinq principaux vracs secs dont les tonnes-milles ont augmenté de 8,0 %, tandis que le volume des cargaisons a augmenté de 9,1 %. En ce qui concerne les cargaisons sèches restantes, les vracs de moindre importance et les cargaisons de ligne, les lignes d'approvisionnement ont été prolongées; les tonnes-milles ont augmenté de 3,6 % pour un total de 6 675 milliards, et le volume de fret n'a augmenté que de 0,9 %.

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
	Pétrole brut	Produits pétroliers bruts	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
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	7 848	2 050	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	6 440	23 217
2003	8 330	2 155	10 485	3 030	2 700	1 335	7 429	6 675	24 589

Source : Fearnleys, *Review 2003*.

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

